

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Frank Mentrup  
76124 Karlsruhe

27. November 2020

Thema: Zukunft des Karlsruher ÖPNV

## Anfrage

1. Ist das Ziel des neuen Liniennetzes ein weiterer Schritt Richtung urbanere Stadt mit weniger Individualverkehr oder soll zunächst die Grundversorgung mit einem eher kostenoptimierten Netz gewährleistet werden?
2. Weshalb findet das Konzept des bisherigen Karlsruher Stadtbahnmodells einer umsteigefreien Fahrt in die Innenstadt im neuen Liniennetz keine Fortführung?
3. Wie kann der Wechsel vom Individualverkehr zum ÖPNV weiter forciert werden, wenn es nach Fertigstellung des Tunnels für viele Menschen schwieriger wird, direkt in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof zu kommen und darüber hinaus die Umstiege erschwert und zeitaufwendiger werden?

## Sachverhalt / Begründung:

Ein gut erschlossenes öffentliches Liniennetz ist der Kern städtischer Mobilität für Menschen jeden Alters, jedes sozialen Hintergrunds, jeder Berufsgruppe und jeder körperlicher Verfassung.

Der bisherige Erfolg des Karlsruher Stadtbahnmodells nach Dieter Ludwig basierte insbesondere auf der umsteigefreien Fahrt in die Innenstadt, um die Menschen dort direkt hinzubringen, wo sie auch hinmöchten. Um diesen Erfolg weiter auszubauen, wurde die Kombilösung nicht zuletzt in Folge eines Bürgerentscheids beschlossen. Das neue Liniennetz sieht hingegen für viele Fahrgäste zusätzliche Umstiege vor, welche zudem durch die Wege von den oberirdischen Linien in den Tunnel zeitintensiver und schwieriger werden. Dies ist insbesondere für ältere Bürgerinnen und Bürger und Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen von wesentlicher Bedeutung.

Die Hauptfrage ist daher, was mit dem neuen Liniennetz erreicht werden soll.

Als kostenoptimiertes Netz deckt es zunächst die Grundversorgung ab, aber es stellt noch keinen Schritt in Richtung weniger Individualverkehr dar, weil echte Anreize dafür fehlen. Da auch im kommenden schwierigen Haushaltsjahr nicht an Klimaschutzmaßnahmen gespart werden und wichtige Klimaziele langfristig erreicht werden sollen, muss auch hier umfassend gedacht und in ein zukunftsstarkes Liniennetz mit attraktiven Fahrangeboten investiert werden, die die bessere Alternative zum motorisierten individuellen Transportmittel für alle gesellschaftlichen Gruppen darstellen.

Tom Høyem | Thomas H. Hock | Annette Böringer | Karl-Heinz Jooß