

13. Februar 2009


VCD Karlsruhe e.V. • Kronenstr. 9 • 76133 Karlsruhe

VCD-Kreisverband
Karlsruhe e.V.
Kronenstr. 9
76133 Karlsruhe

Bankverbindung:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
Kto. 953 695
BLZ 600 908 00

Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH
Tullastraße 71
76133 Karlsruhe

im Umweltzentrum Karlsruhe

 0721 / 38 06 48

karlsruhe@vcd.org

Sehr geehrte Damen und Herren

Das neue Nachtliniennetz der VBK ist in aller Munde und beschäftigt natürlich auch die Umwelt- und Verkehrsverbände wie BUZO, PRO BAHN und VCD. Folgerichtig ist das Netz auch wichtiges Thema der neuen Ausgabe unserer Zeitschrift „umwelt&verkehr Karlsruhe“ mit sogar zwei Artikeln, einer davon von mir für den VCD geschrieben.

In meinem Artikel versuche ich – über Pauschalkritik hinaus – die Hintergründe und Motivationen des Netzes herauszuarbeiten. Immerhin ist das Nachtnetz ein großer Fortschritt nicht nur für die in Karlsruhe wegen der Hochschulen zahlreichen jungen Nachtschwärmer, sondern auch für eine generell rund um die Uhr verfügbare Alternative zum Auto. Dies findet die Unterstützung auch des VCD. Außerdem versuche ich im Artikel, aus den Prinzipien des Nachtnetzes auch mögliche Verbesserungen abzuleiten. Für Details ist der Platz dort aber zu knapp, daher möchte ich sie nun an dieser Stelle ausführen:

Der erste im Artikel erwähnte Vorschlag betrifft Aue, das nur noch am äußersten Rand bedient wird, während die Straßenbahn NL1 eine halbe Stunde am Turmberg „rumsteht“. Mit den im Nachtnetz „üblichen“ engen Wendezeiten (die NL2 muss beispielsweise fahrplanmäßig innerhalb von nur 3 Minuten via Kaiserplatz vom Europaplatz wieder zum Europaplatz zurück; ähnlich eng NL3, NL4 und NL5) kann diese in Anlehnung an den Fahrplan der Linie 8 (Halt an Schlossplatz und Friedrichsschule wäre dabei wohl nicht nötig) die Endhaltestelle Wolfartsweier erreichen und somit Aue zentral und Wolfartsweier für das Nachtnetz in ausreichender Güte alleine erschließen ohne große Zusatzkosten. Die beiliegenden Beispiel-Fahrpläne sind in der Regel an den realen Fahrplänen im Spätverkehr orientiert und dürften somit recht realistisch sein. Ich hoffe, ich habe als Vermessungsingenieur mit „engagierter privater Fortbildung“ in Sachen ÖV (die ich ein Jahr sogar beruflich nutzen konnte – bis zum Koch-Steinbrück-Papier ...) so die Grundlage für ein fahrbares Konzept entwickeln können. Im Falle der „NL8“ wurde wegen des Auslassens zweier Halte eine Minute „Luft rausgelassen“, es ginge aber vermutlich auch ohne diese Minute Luft analog zum Kaiserplatz.

Auch für das andere Ende der Nacht-Straßenbahn enthält der Artikel einen Vorschlag. Dass die NL2 einen holprigen Halbstundentakt zwischen Fußgängerzone und Hauptbahnhof anbietet, ist nett für die Anwohner der zentralen Innenstadt wie mich, mangels Anschlüsse der NL2 an andere Linien bringt das aber wenig für den weitaus größeren Teil der Karlsruher. Ich vermute daher eine „Verlegenheitslösung“, weil die NL2 nach Bedienung des ZKM keine wirklich geeignete Wendestelle außer dem Kaiserplatz findet. Mit einer anderen Linienführung kann man die erreichte sinnvolle Erschließung vom ZKM (und Ruppurrer Straße) ohne jegliche Mehrkosten durch eine zusätzliche Erschließung der südlichen Weststadt ergänzen. Die optimalere Führung über die Baumeisterstraße erfordert natürlich deren zweigleisige Wiederherrichtung, die aber bald kommen

dürfte. Für diesen Teil wurden zwischen den Haltestellen Ettlinger Tor und Baumeisterstraße 2 Minuten angenommen. Auch mit diesem Umweg sollte ein Wenden im Rheinhafen möglich sein, Kühler Krug wäre aber auch ausreichend. Das ZKM wird so nur 2 Minuten (ohne Baumeisterstraße) bzw. 5 Minuten (mit Baumeisterstraße) später erreicht: nachts akzeptable Zeiten.

Nicht nur die NL1 steht derzeit eine halbe Stunde am Turmberg, sondern als direkte Folge auch die anschließende NL6. Dadurch ist ihr Erschließungspotential auf eine halbe Stunde beschränkt statt einer ganzen Stunde, wie bei allen anderen Nachtbussen. Da mit obiger Änderung der NL1/NL2 zur NL1/NL2/NL8 Aue und Wolfartsweier bereits ausreichend erschlossen sind, kann sich die NL6 anderen Gebieten zuwenden, die bisher den Einsatz von Anrufsammeltaxis erfordern. Solche sind wegen der Notwendigkeit der vorherigen Buchung und somit dem Wegfall von spontanen Entscheidungen nur zweite Wahl für ein kundenfreundliches Angebot. Wenn deren Route von „richtigen“ Bussen ohne Mehraufwand übernommen werden kann, sollte dies bevorzugt werden.

Die Neuausrichtung der NL6 wäre dabei auch ab Marktplatz möglich. Die Linie 47 braucht für die 6 km zwischen Hauptbahnhof und Zündhütte 8 Minuten im Spätverkehr und die Linien 24 und 47 zusammen für die 8 km zwischen Medersbuckel und Hauptbahnhof 12 Minuten, allerdings mit zwei Halten. Für die 10 km zwischen Marktplatz und Grünwettersbach Rathaus (via B3-Umgehung Wolfartsweier statt Ortsdurchfahrt Wolfartsweier) und die 8 km zwischen Hohenwettersbach Medersbuckel und Marktplatz (ohne Halt an Zündhütte und Tiefentalstraße) sollten nachts 12 bzw. 10 Minuten durchaus möglich sein. Eventuell hat der am Spätverkehr angelehnte neue Fahrplan tiefnachts auch an anderen Stellen noch Luft, um diese knapp kalkulierten Zeiten zu lockern. Mit einem solchen „Schnellstart“ ab Marktplatz direkt nach Grünwettersbach wäre innerhalb eines nun komplett nutzbaren einstündigen Umlaufs neben der rund 20 Minuten schnelleren Anbindung von Grünwettersbach, Palmbach, Stupferich und Thomashof noch eine zusätzliche Anbindung von Geigersberg, Hohenwettersbach und Bergwald „mit drin“, geschätzt rund 10-15 Minuten langsamer als per Taxi ab Turmberg, dafür aber ohne Voranmeldung. Für die Erschließung innerhalb des östlichen Stadtgebiets ist diese schnelle Anbindung an den Marktplatz nur bedingt tauglich. Dies könnte das Taxi (oder ein Kleinbus) im Zusammenspiel mit NL1 und NL8 übernehmen, das derzeit bei der NL6 die Gegenrichtung bedient. Damit wären ohne wesentliche Mehrkosten schon 2 der Anrufsammeltaxis (ALT 11 und 12) mit der „Voranmeldungs-Hemmschwelle“ obsolet.

Ein weiteres (ALT 14) könnte durch einen weiteren Halt der NL5 obsolet werden: Mit Bau von 1-2 einfachen Bushaltes im Bereich des Knotens Pulverhausstraße mit der L 605 könnte die NL5 „unten“ halten und zusammen mit der NL2 lägen genug Bahn- und Bushalte in zumutbarer Entfernung zu den jetzigen Bulacher und Beiertheimer ALT-Halten, verglichen auch mit anderen Stadtteilen, die weniger gut weg kommen. In Richtung Süden könnte der Bus unten relativ „gerade“ durchfahren, Platz für einen Bussteig minimalen Standards wäre auf der Südseite beim ampelgesicherten Fußwegübergang. Richtung Norden muss ein Bus quasi wenden. Dazu gäbe es zwei Möglichkeiten: Über die parallele Fahrbahn auf der Brücke, Aussteigen auf den Gehweg der Brücke (keine Baumaßnahme nötig, evtl. Änderung an der Signalisierung für Ausfahrt nötig, falls Ampel auch nachts in Betrieb), oder, falls der Wenderadius reicht, ebenfalls am Anfang der Auffahrt (Neubau nötig). Ob der enge Fahrplan der NL5 diesen Halt hoffentlich hergibt, sollte der derzeitige praktische Betrieb zeigen.

Wünschenswert wäre eine Integration der S5 in das Nachtnetz. Eine direkte Einbindung wäre dann möglich, wenn die neue NL2 wie oben skizziert am Marktplatz abbiegt und damit einen „Stellplatz“ während des Rendezvous in der Kaiserstraße für eine andere Ost-West-Linie wie die S5 „frei gibt“. Hierzu müsste, im Gegensatz zu heute, wo die Reihenfolge der Ankunft keine Rolle spielt, aber gewährleistet sein, dass die NL1 von den Linien S5 und S2 am Durlacher Bahnhof und Durlacher Tor vorgelassen wird. Dem Spätfahrplan der S5 folgend ergibt sich dann die Möglichkeit einer Nachtverbindung für genau einen Umlauf zwischen Wörth und Remchingen (oder natürlich auch kürzere Routen):

x:01 ab Wörth, x:28/x:30 Marktplatz, x:56 an Remchingen, zurück x:00, x:28/x:30, x:57.

Ohne direkte Einbindemöglichkeit am Marktplatz mangels Platz o.ä. und mit Wenden via Gleiswechsel am Konzerthaus wäre immerhin noch ein Nachttakt auf eigenem Netz zwischen Rheinbergstraße und Söllingen für genau einen Umlauf möglich:

x:02 ab Rheinbergstr., x:23 Marktplatz, x:26/x:32 Konzerthaus, x:35 Marktplatz, x:55 Söllingen

x:00 ab Söllingen, x:23 Marktplatz., x:26/x:32 Konzerthaus, x:35 Marktplatz, x:56 Rheinbergstr.

Alternativ hätte vermutlich die S2 zwischen Reitschulschlag und Hammäcker genug Luft im Fahrplan für eine Schleife über Baumeisterstraße. Oder die S5 fährt diese Schleife.

Das Nachtangebot der S4 ist wohl zu dünn und unregelmäßig, als dass sich eine Einbindung lohnen würde. Die Fahrten sollten aber so disponiert werden, dass sie die anderen Nachtlinien als Zubringer nutzen können.

Mit diesen Optimierungen (mindestens 3 wegfallende Taxilinen, ALT13 durch S5-Einbindung eventuell auch obsolet?) ohne wesentliche Mehrkosten (es fahren ja nicht mehr Busse und Bahnen, sie werden aber effektiver genutzt) könnten dann andere Nachbesserungen im Nachtnetz finanzneutral durchgeführt werden.

Wie man hört, wird es bei einer ersten Korrekturrunde zusätzlich zu den Takten zur Minute 30 noch vereinzelte Zusatztakte geben, die schmerzlich aufgerissene Lücken schließen, wie die um 1:00, wo auch noch nicht mehr allzu jugendliche Nachtschwärmer noch unterwegs sein können. Der bisherige 20-Minuten-Takt zu dieser Zeit war sicher recht luxuriös, Ein Stundentakt ist aber zu der Zeit noch zu dünn. Womöglich besteht noch weiterer Bedarf an Zwischentakten am Wochenende, wo der bisherige Halbstundentakt wohl gut genutzt wurde.

Der frühmorgendliche Verkehr mit Überlappungen zwischen Nachtnetz und gestutzten regulärem Netz ist womöglich auch noch optimierungsbedürftig. Hier ist positiv anzumerken, dass der gewählte Nacht-Takt zu sehr vielen sehr frühen Fernzügen nun aus allen Stadtgebieten Anschluss herstellt. Kritisch dürfte es sein, dass es zu dieser Zeit schon etliche Verkehrsbeziehungen gibt, die nicht mehr optimal über einen zentralen Verknüpfungspunkt laufen können und wo die Umwegverzögerungen für die „hinteren“ Stadtteile der Nachtlinien (wie Daxlanden und Siemensallee) sehr unangenehm für Frühschichtler sind. Hier haben sich vermutlich schon die direkt betroffenen Bürger an Sie gewandt und Optimierungsbedarf mitgeteilt. Vorschläge ohne solche Detailkenntnisse wären kaum sinnvoll.

Mit freundlichen Grüßen

Heiko Jacobs, Douglasstraße 30, 76133 Karlsruhe, ☎ 0721 / 24 0 69, jacobs@umverka.de

1. Vorsitzender VCD KV Karlsruhe

Graphiken, Fahrplan und Text liegen zur einfacheren Reproduktion auch im Web:

http://umverka.de/hefte/heft109/karlsruher_nachtnetz_bestand.pdf

http://umverka.de/hefte/heft109/karlsruher_nachtnetz_vorschlag.pdf

http://umverka.de/hefte/heft109/nightliner_fahrplan.pdf

http://umverka.de/hefte/heft109/brief_vbk_nightliner.pdf

Das Heft u&v 1/09 liegt ausgelagert unter

http://daten.mueck.de1.cc/uv/uv109_p.pdf