

Das Karlsruher Modell

Quelle: <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html>

Fallmodul „Das Karlsruher Modell“

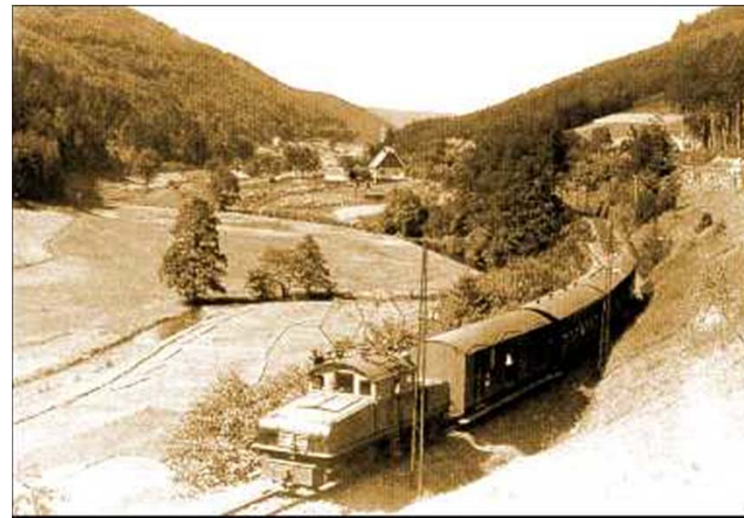
- In folgendem Fallbeispiel geht es um die Entwicklung des Karlsruher öffentlichen (Nah-)Verkehrs (ÖV) von einem Tramsystem zu einem regionalen Verkehrsanbieter durch die technische Verknüpfung von Regional- und Stadtverkehr.
- Ein weiteres Thema ist das Aufzeigen von Möglichkeiten zur Siedlungsentwicklung und Siedlungsverdichtung an Achsen und Haltepunkten des ÖVs.

Geschichte

- Anfänge des schienengebundenen Nahverkehrs in Karlsruhe ist die Pferdebahn von 1877.
- Um 1913 Mischsystem aus städtischer Tram und zwei privaten Bahngesellschaften in Meterspur, unter anderem der Albtalbahn.



Marktplatz 1905



Albtalbahn um 1930

Die ersten Ausbauten

- 1960: Entscheid der Stadt, das Tramsystem zu erneuern und auszubauen, anstatt es durch Busse zu ersetzen.
- 1963: Übernahme der bankrotten Albtalbahn und Umbau in eine normalspurige Stadtbahnlinie.
- 1983: Ausbau der Linie A nach Norden bis Neureut, 1989 bis nach Hochstetten. Mitbenützung einer Güterverkehrsstrecke der Deutschen Bahn.

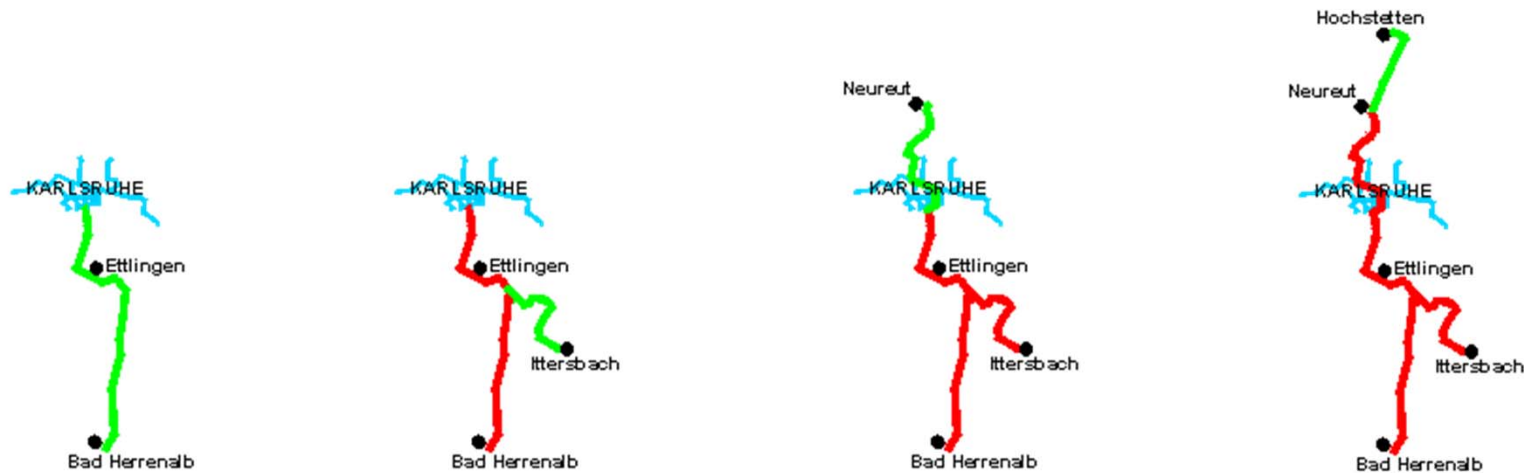


Modernisierte Albtalbahn zwischen Karlsruhe und Ettlingen



Bahnhof Ettlingen Stadt

Die ersten Ausbauten



(KVV Netz, Quelle TTK <http://www.karlsruher-modell.de/de/index.html>)

- Entwicklung des Liniennetzes zwischen 1961 und 1989 - Netzlänge ca. 60 km

Der Ausbau des Netzes

- Zwischen 1995 und 2004 wurden weitere Strecken in Betrieb genommen oder verlängert.
- Die Regionalstrassenbahnen verkehren z.T. weit über das Gebiet des KVV hinaus.
- Weiterer Meilenstein: Neubau bzw. Reaktivierung von Strassenbahnstrecken im Innenbereich von Heilbronn, Wörth und Bad Wildbad.
- 2003: Übernahme, Modernisierung und Elektrifizierung der Murgtalbahn (einer schlecht bedienten Bergstrecke).

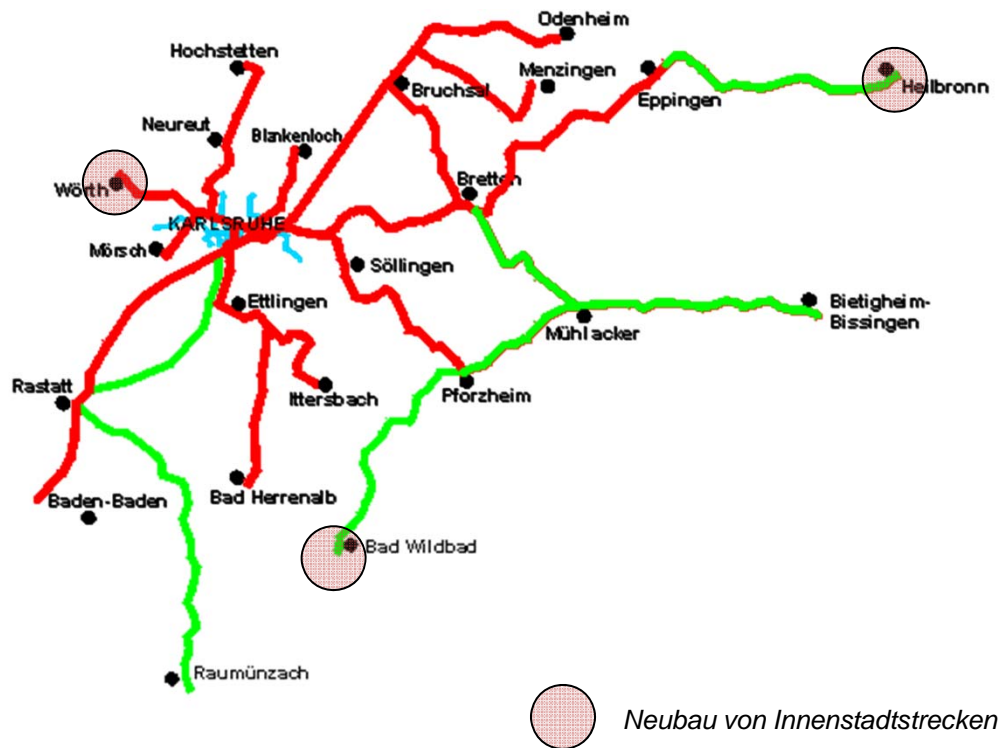
Der Ausbau des Netzes



(KVV Netz, Quelle TTK <http://www.karlsruher-modell.de/de/index.html>)

- Entwicklung des Liniennetzes zwischen 1995 und 1998 - Netzlänge ca. 200 km

Der Ausbau des Netzes



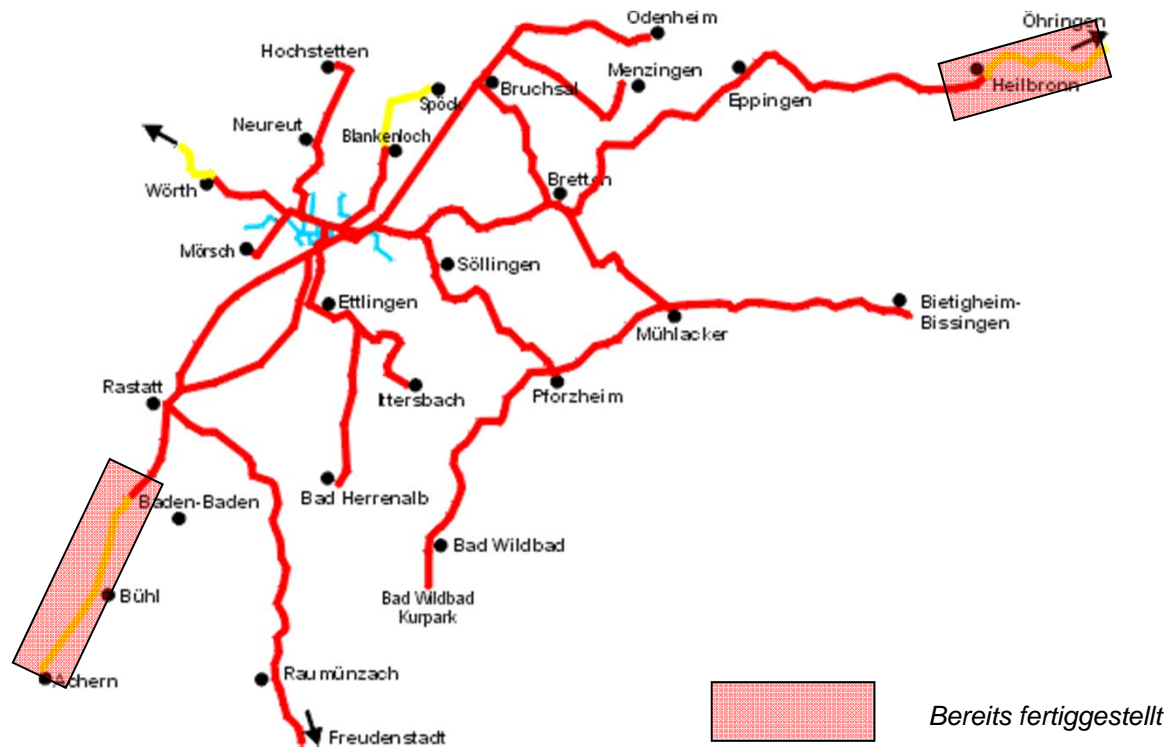
(KVV Netz, Quelle TTK <http://www.karlsruher-modell.de/de/index.html>)



Haltestelle Heilbronn Innenstadt, Murgtalbahn
Quelle <http://www.avg.info/>

- Entwicklung des Liniennetzes zwischen 1999 und 2003 - Netzlänge ca. 350 km

Entwicklungen nach 2004



(KVV Netz, Quelle TTK <http://www.karlsruher-modell.de/de/index.html>)

Stand des Liniennetzes 2006:
Netzlänge über 430 km,
davon die Hälfte im Besitz des
KVV, die andere Hälfte von
der DB AG gepachtet.



- Wieder Schwerpunkt: Ausbau der innerstädtischen Strassenbahnstrecken in Karlsruhe.

Das Karlsruher Modell und die Raumentwicklung

- Der Stadt-Umlandverkehr konnte durch einen umsteigefreie ÖV kanalisiert werden.
- peripherer gelegene Orte haben als Wohnstandort an Attraktivität gewonnen.
- An vielen Haltepunkten wird die Besiedlung gezielt verdichtet.
- In Heilbronn, Wörth und Bad Wildbad konnte die Innenstadt durch den Neubau des Trams aufgewertet werden.

Erfolgsfaktoren für das Karlsruher Modell:

- Geschlossene (umsteigefreie) Transportketten
- Einheitliches Tarifsysteem
- Bequeme, helle und saubere Fahrzeuge
- Geringe Investitionen durch Mitbenutzung bestehender Infrastruktur
- Gute Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger
- Lokaler und regionaler Verkehrsanbieter organisatorisch verknüpft

Kennzeichen des Karlsruher Modells:

- aus der Region umsteigefrei in die Innenstadt
- In der Region schnell als Eisenbahn, in der Stadt flexibel als Stadtbahn
- Optimale Nutzung bestehender Schieneninfrastruktur
- Verknüpfung der Schienennetze
- Gute Erschliessung durch neue Haltepunkte
- Dichter Fahrplankontakt
- Moderne Fahrzeuge
- Zielgruppenorientiertes Marketing

Erkenntnisse aus dem des Karlsruher Modells:

- Verkehrsprobleme können nicht innerhalb der Stadtmauern gelöst werden -Stadt-Umland-Verkehrsströme sind zu beachten.
- Das Angebot muss sich nach den Verkehrsströmen richten, nicht nach Systemgrenzen.
- Kein Verkehrssystem kann die Verkehrsprobleme alleine lösen.
- Kooperation mit dem motorisierten Individualverkehr, keine Konfrontation.
- Die Akzeptanz der Schiene ist beim Autofahrer höher als die des Busses

Der Export des „Karlsruher Modells“

- Das Karlsruher Modell wird inzwischen in mehreren deutschen Städten angewendet (Saarbrücken, Kassel, Chemnitz)
- Weitere Systeme sind in Planung
- Auch im Ausland, insbesondere in Frankreich, gibt es Pläne für die Realisierung von Regional-Tramsystemen