

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

					UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016			
Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
M Baustein Mobilitätsmanagement								
M.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklungsplanung								
M.1.a	Stärkung der Nahmobilität in der Nutzungsentwicklung	Verwaltungs-internes Planungsprinzip	Planungsprinzip in der Flächennutzungsplanung sowie im nachgeordneten operativen Geschäft (Standorte für Wirtschaft, Einrichtungen des täglichen Bedarfs)	wird auch in der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen	mittel/zeitnah	ja	ja	Das Planungsprinzip der Stärkung der Nahmobilität wird im Stadtplanungsamt im Rahmen der gesetzlichen und planerischen Möglichkeiten angewandt. So wird die Planungsleitlinie "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" seit Jahren konsequent umgesetzt (vgl. Konversionen). Beispiele auf Flächennutzungsplan (FNP)-Ebene sind: Zentrenkonzept des FNP stellt Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen auch per Fahrrad/zu Fuß sicher. Im Rahmen des Dichtemodells ist der Zusammenhang zwischen ÖV-Anbindung und Wohnstandorten planerisch berücksichtigt. Bei den Fortschreibungen "Wohnen" und "Gewerbe" im FNP ist die Erreichbarkeit mittels ÖPNV Bestandteil der Vorprüfung. Im Rahmen der Stadtsanierung ist die Nahmobilität und die Nahversorgung zentraler Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen und der integrierten Planungen.
M.1.b	Berücksichtigung der Mobilitätsfolgekosten von Siedlungen	Verwaltungs-internes Planungsprinzip	Ermittlung der Mobilitätsfolgekosten in einer frühen Planungsphase der Ausweisung neuer Siedlungsflächen	Zunächst Testanwendung vorhandener Folgekostenschätze r des BMVBS	mittel/zeitnah	nein	nein	Der Mobilitätsfolgekostenschätzer des Bundesministeriums ist nicht für die frühe Planungsphase anwendbar. Eine Weiterentwicklung ist bisher nicht geschehen. Verschiedene Landesministerien haben neuere Folgekostenschätzer veröffentlicht, die zur Zeit auf Anwendbarkeit geprüft werden.
M.1.c	Stärkung der Nahmobilität in der verbindlichen Bauleitplanung	Verwaltungs-internes Planungsprinzip	- Planungsprinzip "Stadt der kurzen Wege" in der verbindlichen Bauleitplanung mit qualitätvoller Erschließung und Anbindung durch Fußwege, Radverkehr und ÖPNV. - Überarbeitung des Kriterienkatalogs "Gemeinschaftsaufgabe Sozialverträglichkeit" - Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen in der Bauleitplanung (vgl. R.2.b)		mittel/zeitnah	z.T.	z.T.	- Bei der Erarbeitung von Bebauungsplänen wird der Grundsatz der "Stadt der kurzen Wege" berücksichtigt. Auch werden möglichst alle Belange durch hohe Beteiligungs- und Abstimmungsabläufe berücksichtigt. - Die Überarbeitung des Kriterienkatalogs "Gemeinschaftsaufgabe Sozialverträglichkeit" wird aus personellen Engpässen nicht prioritär behandelt. Sozialverträglichkeit selbst ist jedoch ein wichtiger Grundsatz bei allen Planungen und wird daher berücksichtigt. - In den Bebauungsplänen werden bereits Fahrradabstellanlagen auch im öffentlichen Raum festgesetzt, erste Umsetzungen bis hin zur Fertigstellung des Plangebietes sind z.B. beim Gartencarree erfolgt. In Bezug auf das Bauordnungsrecht wurde 2015 mit der Novellierung der "VwV Stellplätze" zur Landesbauordnung LBO eine verpflichtende Mindestanzahl von Fahrradabstellanlagen festgesetzt. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit auf bis zu einem Viertel der notwendigen Pkw-Stellplätze zu verzichten, wenn zusätzlich vier Fahrradabstellanlagen pro wegfallendem Pkw-Stellplatz geschaffen werden.
M.1.d	Gestaltung des Angebots an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen		zur Umsetzung siehe Maßnahmen R.2.b, P.1 und W.4					
M.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Beratung und Unterstützung	Aufbau eines Beratungs- und Qualifikationsprogramms für Unternehmen mit mehreren Workshops je Unternehmen		hoch/zeitnah	ja	ja	Die Stadt Karlsruhe ist eine von 11 Modellregionen des Projektes Mobil.Pro.Fit. (gefördert durch das Bundesumweltministerium). Hierbei werden 13 Unternehmen in zwei Projektrunden (2014/15 und 2015/16) von externen Beratern im Rahmen von Workshops und Einzelberatungen unterstützt. Am Ende des Prozesses werden die Unternehmen öffentlichkeitswirksam zertifiziert.
M.3 Schulisches Mobilitätsmanagement								
M.3.a	„Netzwerk Schule + Mobilität“	Organisation	Netzwerk aufbauend oder komplementär zum AK Kinder-Mobilität-Verkehr mit regelmäßigem Informations- und Ideentausch (ca. 2-3x pro Jahr) mit kommunaler Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Schulverwaltung, Schulen, Eltern- und Schülervertretungen, Polizei, Ordnungsamt, Verkehrswacht, Verkehrsverbänden...		hoch/zeitnah	ja	ja	Das Netzwerk Schule und Mobilität wurde etabliert. Es fanden bisher zwei Netzwerktreffen statt und der Blog "Schule und Mobilität in Karlsruhe" wurde eingerichtet. Über ihn können sich alle Schulen über das Thema betreffende Maßnahmen und Angebote informieren. Siehe https://schuleundmobilitaet.wordpress.com/
M.3.b	Aktivitäten an Grundschulen	Beratung und Unterstützung	- Koordination und Unterstützung bei den jährlichen Aktionstagen "Zu Fuß zur Schule" - Einbeziehen der Schulen bei der Überarbeitung der Schulwegpläne (vgl. F.1) - Organisation stadtweiter Kampagnen und Wettbewerbe zu Schulwegsicherheit und umweltfreundlichen Schulwegen - Unterstützung bei der Bildung von Laufgruppen - Beratung der Schule mit externen Angeboten wie "Bus- und Tramschulen", in denen Schülerinnen und Schüler in Theorie und Praxis richtige und sichere ÖPNV-Nutzung vermittelt bekommen - Evaluation und Auswertung des "Elternhalt"-Modellversuchs		hoch/zeitnah (Anknüpfen an bereits laufende Aktivitäten verschiedener Akteure)	z.T.	z.T.	- Das Laufbusprojekt "Peditram" wurde am 11.11.2013 in der Grundschule Wolfartsweier gestartet und bis heute fortgesetzt. Infolyfer über Projekt und Möglichkeit der Teilnahme wurde an alle Karlsruher Schulen verteilt. Auch die Schule "Im Lustgarten" hat bereits ein Laufbusprojekt umgesetzt. - (Geh-)Schulwegpläne werden regelmäßig überarbeitet, wobei die Schulen immer eingebunden werden. - zu ÖPNV-Schulungen siehe M.3.c. - Zum Schuljahr 2011/12 startete das Modellprojekt "Elternhaltestelle" an fünf Schulen. Anschließend wurde eine Evaluation durchgeführt, neues Info- und Arbeitsmaterial zur besseren Umsetzung erstellt und an die Schulen verteilt. 2014 und 2016 wurden neue Elternhaltestellen eingerichtet. Insgesamt gibt es in Karlsruhe an sieben Schulen Elternhaltestellen.

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmetitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
M.3.c	Aktivitäten an weiterführenden Schulen	Beratung und Unterstützung	<ul style="list-style-type: none"> Vermittlung von ÖPNV-Schulungen und Bus-/ Tram-sicherheitstrainings Unterstützung von Schülerprojekten zur Überprüfung der Sicherheit der Radverkehrsanlagen im Schulumfeld (vgl. V.3) Unterstützung der Schulen bei der Einrichtung und Betrieb schülerbetreuter Fahrrad-Werkstätten Ausarbeitung von Schul-Radwegplänen ggf. unter Mitarbeit von Schulklassen und Integration in den Internet-Radroutenplaner ist anzustreben (vgl. R.4.b) Analyse und ggf. Verbesserung der Qualität von Fahrradabstellanlagen und Haltestellen an Schulen 		hoch/zeitnah (Ggf. Anknüpfen an bereits laufende Aktivitäten verschiedener Akteure)	z.T.	z.T.	<ul style="list-style-type: none"> Die ÖPNV-Schulungen werden vom KVV angeboten und an ca. 15 Schulen pro Jahr durchgeführt. Im Rahmen eines Modellprojektes der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-BW) und des Landes wurden für zwei Schulen Radschulwegpläne erstellt. Das verwendete WebGIS-Tool steht seit dem Schuljahr 2016/17 allen weiterführenden Schulen zur Verfügung. Die Aufstellung der Fahrradabstellanlagen in Schularealen erfolgt innerhalb der Gebäude durch das Amt für Hochbau- und Gebäudewirtschaft, im Rahmen der Freiraumplanung durch das Gartenbauamt. Dabei wird versucht, möglichst dem tatsächlichen Bedarf gerecht zu werden. Wenn die vorhandene Ausstattung nicht ausreicht, wird diese - sofern möglich - erweitert. Generell bestehen je nach Schulstandort und dessen Einzugsbereich durchaus unterschiedliche Bedarfe. Schwieriger zu erfassen sind die Bedarfe an Grundschulen, da dort nur ein kleiner Teil der Schülerinnen und Schüler selbstständig mit dem Fahrrad zur Schule fährt. Bisher gibt es kein Gesamtkonzept zum Fahrradparken an Schulen - zu "Fahrradabstellanlagen an Haltestellen" siehe ÖV. 23.
M.4	Mobilitätsmanagement für Neubürger und Neubürgerinnen	Marketing und Information	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation und Ausweitung der bestehenden Neubürgerinformation und -services z.B. Gutschein für eine individuelle Mobilitätsberatung in der Mobilitätszentrale Information und Schnupperangebote für das Fahrradverleihsystem und für CarSharing Information zu Radverkehrsnetz und Radverkehrsangeboten Individualisierte (wohnortbezogene) Informationen zum ÖV-Liniennetz und ÖV-Fahrtenangebot Berücksichtigung von Mobilitätsthemen bei speziellen Stadtführungen für Neubürger/-innen und Anbieten von Neubürger-Radtouren 	wird auch in der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen	gering/ mittelfristig	z.T.	z.T.	<ul style="list-style-type: none"> Neubürgercheckheft (Rabatt- und Gutscheinheft auch mit allgemeinen Informationen) wird bereits von Einwohnermeldeamt an Neubürger und Neubürgerinnen verteilt. Zusätzlich gibt es die "Erstwohnsitzkampagne", bei welcher an sich ummeldende Studierende rote "Draisler-Bikes" verlost werden. Seit Herbst 2016 sind auch Auszubildende in die "Erstwohnsitzkampagne" aufgenommen. Neubürgertouren werden z.T. von Veranstaltern (z.B. ADFC) angeboten.
M.5	CarSharing und Fahrradverleihsystem							
M.5.a	Weiterentwicklung CarSharing	Verwaltungs-interne Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Einbettung in das kommunale Mobilitätsmarketing Integration in das ÖV- Zahlungssystem Aufbau einer integrierten Mobilitätskarte (s. M.7.b) ggf. Stellplätze im öffentlichen Raum CarSharing für Dienstfahrten insb. für Außenstellen ggf. Hinweise auf private Verleih-Portale 	Maßnahme des Klimaschutz-konzepts	gering/zeitnah	z.T.	z.T.	<ul style="list-style-type: none"> Es gibt Kooperationen mit der Stadt und CarSharing z.B. nutzt die Stadtverwaltung als Großkundin Stadtmobil für Dienstfahrten. Auch werden Sonderkonditionen für Kunden des KVV und des Fächerrads angeboten. Ein gemeinsames Zahlungs- und Buchungssystem wird angestrebt (siehe auch M.7.b). Auch bei der Überlassung von Stellplätzen besteht eine enge Zusammenarbeit z.B. auf Flächen der KVV oder der Volkswohnung. Zusätzlich soll eine Arbeitsgruppe einberufen werden, um zu prüfen wie CarSharing weiter unterstützt werden kann. Auf Bundesebene gibt es einen Gesetzentwurf zur StVO, wodurch CarSharing-Stellplätze auch im öffentlichen Straßenraum reserviert werden könnten (ähnlich wie für E-Fahrzeuge). Dies wird vom Deutschen Städtetag und auch von der Stadt Karlsruhe unterstützt.
M.5.b	Weiterentwicklung Fahrradverleihsystem	Verwaltungs-interner Prüfauftrag	<ul style="list-style-type: none"> Prüfen: lokales Branding Ausweitung der Flexistationen Abschluss längerer Vertragszeiten Ergänzung mit Pedelecs Offensiveres Bewerben Einsatz für Dienstfahrten insb. für Außenstellen 		mittel/zeitnah	ja	ja	<ul style="list-style-type: none"> Nach Anbieterwechsel im Frühjahr 2014 wurde das neue Leihfahrrad lokal gebrandet und hat den Namen "Fächerrad" erhalten. Zusätzlich zu den zwei Flexizonen sind feste Stationen in zehn Stadtteilen entstanden. Der Vertrag wurde auf 5 Jahre bis 2018 abgeschlossen. 2015 hat sich die Radanzahl auf 390 Räder vergrößert und 16 Pedelecs an zwei Stationen wurden in das System eingebunden. Der neue Betreiber bewirbt das System über Facebook, Twitter und die lokale Presse, auch das Thema Kooperationspartner (VBK, Stadtmobil) wird für die Bewerbung des Fächerrades genutzt. Die neuen Stelen, transportieren das System "Fächerrad" neben den plakativen Rädern ins Stadtbild. Es gibt noch keine Kooperation zwischen Betreiber und Stadt für Dienstfahrten.
M.6	Mobilitäts- und Verkehrsinformation							
M.6.a	Weiterentwicklung von vmz.karlsruhe.de	Konzeptionierung und EDV-Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau und Zusammenführung eines einheitlichen Mobilitätsportals (von vmz.karlsruhe.de und ka-mobil.de inkl. www.vmz.trk.de) z.B. Aufnahme von Informationen über ÖV, Taxi, B+R, CarSharing, Leihfahrradsystem, Pocket Taxi... Integriertes Ticketing- bzw. Buchungssystem Entwicklung eines inter- und multimodalen Routingsystems Mobilitäts-App 		hoch/zeitnah (Anknüpfen an laufenden Ausbau der vmz)	ja	ja	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsapp KA-Mobil seit November 2014 im Echteininsatz. Laufende Aktualisierung und Erweiterung der Datengrundlagen im Rahmen anderer Projekte. KA-Mobil wird abgelöst, wenn das Frontendprodukt von RegioMOVE einsatzfähig ist. Voraussichtlich nicht vor 2021. RegioMOVE soll dann die gesamte Servicekette Information-Buchung-Bezahlung abdecken. Ein sinnvolle Erweiterung in KA-Mobil wird in der Darstellung sämtlicher ÖV-Haltestellen gesehen. Dies stärkt den ÖV-Anteil der App. Das allgemeine Informationsportal zur Mobilität TRK-Portal ist seit Sommer 2015 im Echtbetrieb. Auch hier laufende Erweiterung der Datengrundlage. Derzeit durch Initiative von Dezernat 1 Projektauftrag zur Erweiterung zum PAMINA-Portal mit den französischen Städten Hagenau, Saverne und Wissembourg.
M.6.b	Weiterentwicklung Mobilitätszentrale	Interne Strategie	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der Mobilitätszentrale des KVV (persönliche Beratung sowie virtuell) z.B. Beratung multimodaler Services (CarSharing, Leihfahrradsystem, Apps, Integrierte Mobilitätskarte...) Verknüpfung mit Mobilitätsberatung von Unternehmen (M.2), Schulen (M.3) und anderen Zielgruppen (M.7.c) 		mittel/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)	nein	nein	<ul style="list-style-type: none"> Aufgenommen in den Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, Das Thema Mobilitätszentrale soll parallel zum regionalen Entwicklungsprojekt RegioMOVE aufgebaut werden.
M.6.c	Mobilitäts-Info-Paket für Internet-Anwendungen	Konzeptionierung und EDV-Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung eines Mobilitäts-Info-Pakets, welches Veranstalter leicht in deren Internetauftritt integrieren können 	Nach Schaffung des Pakets aktive Vermarktung erforderlich	gering/ mittelfristig	nein	nein	

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
M.6.d	Haltestellenumgebungs- pläne	Marketing/ Information	Umgebungspläne als Informationsfunktion an allen Haltestellen anbringen		mittel/langfristig	ja	ja	Aufgenommen in den Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4 Ab Ende 2016 sollen im ersten Schritt alle Bahnhaltepunkte der AVG mit Umgebungsplänen ausgestattet werden.
M.7	Weitere Services, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit							
M.7.a	Dachmarke Mobilität	Marketing/ Information	Entwicklung einer geschützten Wort-/Bildmarke für alle verkehrs- und mobilitätsbezogenen Informationen und Services (KVV/VBK, Leihfahrradsystem, Stadtmobil...) zur vereinheitlichten Darstellung und besseren Vermarktung (Bsp. Münchner Kampagnen "gscheid mobil")		mittel/mittelfristig	nein	nein	Aus dem Korridortheema Mobilität wurde die Dachmarke Mobilität zu einem der drei Leitprojekte erklärt. - RegioMOVE -Förderantrag für die Region ist gestellt. Ziel ist CO2-Einsparung mit nachhaltiger Mobilität für Technologieregion Karlsruhe. Dabei soll der Umweltverbund gestärkt werden durch Entwicklung von z.B. Ports und Apps. Der Aufbau einer regionalen Dachmarke ist parallel zu den inhaltlichen Aufgaben im Zuge des Projekts geplant. - Derzeit läuft ein abgestimmter Projektauftrag zur Struktur und Inhalt eines einheitlichen städtischen Internetauftrittes bzgl. der Mobilität. Federführung Tiefbauamt und Presse- und Informationsamt.
M.7.b	Integrierte Mobilitätskarte	Technische Entwicklung und Marketing/ Information	Aufbau eines eTicketing-Systems, das verschiedenste Mobilitätsangebote vom ÖPNV über Parken und Leihfahrradsystem bis hin zu CarSharing integriert		hoch/mittelfristig	ja	ja	Kooperation mit Moovel und Start der App mit integrierter Ticketfunktion ab Frühjahr 2017 geplant und weitere Umsetzung im Rahmen des regionalen Entwicklungsprojekts RegioMOVE. Technisch gesehen ist aber keine Karte geplant sondern eine Lösung über Smartphone.
M.7.c	Mobilitätskampagnen	Marketing/ Information	Ausarbeitung zielgruppen- und situationsorientierter Kampagnen z.B. "Sportlich zum Sport - Mach mit!" (www.sportlichzumSport.ch)		hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)	ja	ja	- Es werden aktuell ÖV-Kampagnen für die Zielgruppen Jugendliche und Seniorinnen und Senioren erarbeitet. - 2015/16 wurde die Verkehrssicherheitskampagne "Tu's aus Liebe" durch geführt (z.B. mit Helm-, Schulterblick-, Licht-Aktionen)
M.7.d	Kombitickets	Prüfauftrag / Tarif / Marketing	Ausweitung des KVV-Angebots auf Veranstaltungstickets (Veranstaltungsticket = Fahrschein)		hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener)	ja	z.T.	z.T. umgesetzt und aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4
M.7.e	Mietertickets	Prüfauftrag / Tarif / Marketing	Kooperation mit dem KVV und Wohnungsgesellschaften zur Einführung von "Mietertickets" (analog zu Job-, Kombi- und Semestertickets), ggf. Aufnahme weiterer Mobilitätsangebote (Leihfahrradsystem, CarSharing...)		gering/langfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4
M.7.f	Weiterentwicklung Mängelbogen	Prüfauftrag	Weiterentwicklung des Mängelbogens als strategisches Beschwerdemanagement (Evaluation, räumliche und zeitliche Verteilung der eingehenden Mängelmeldungen...)		mittel/zeitnah	ja	ja	Der Radmängelbogen ist durch KA-Feedback ergänzt worden. KA-Feedback ist ein erweitertes Meldeportal der Stadt und der Stadtwerke. Entwickelt wurde KA-Feedback vom Forschungszentrum Informatik (FZI). Alle Meldungen der Bürgerinnen und Bürger werden anonym dokumentiert und können eingesehen werden.
M.8	Administrative Strukturen	Organisation/ Personal	zur Umsetzung siehe - V.1: Einrichtung einer Koordinationsstelle "Nachhaltige Mobilität" / AG Mobilität - Aufbau weiterer Akteursnetze z.B. zu Mobilitätsmanagement (M.2, M.3), regionale Zusammenarbeit (V.4), Wirtschaftsrunde (W.1)					
M.9	Elektromobilität	Verwaltungs- interne Strategie	- LivingLab BWe mobil - Schaufenster Elektromobilität: Engagement fortführen, verkehrsplanerische Begleitung - Unterstützung elektromobiler Angebote (z.B. für CarSharing, Fahrradverleihsystem, ggf. Gewährung von Sonderrechten für Parkraumbewirtschaftung...)	wird auch in der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen	mittel/zeitnah bis langfristig	ja	ja	- Die Stadt Karlsruhe war mit zwei Projekten bei LivingLab BWe mobil (mit Förderung des Bundes) vertreten, dessen aktive Projektphase im Juni 2016 endete. Diese Projekte wurden unter direkter Beteiligung der Stadt entwickelt: Das Projekt "Rheinmobil" der Firma Michelin hat den grenzüberschreitenden Mitarbeiterpendlerverkehr mit Elektrofahrzeugen im Blick. Die Laufzeit des Projekts endete im Dezember 2015. Die eingesetzten Fahrzeuge werden auch nach dem Projektlaufzeitende im Einsatz bleiben. Weiterhin ist es denkbar, das Projekt mit aktuellen Serienfahrzeugen zu erweitern. Die Firma UPS setzt im Karlsruher Flottenverkehr sieben umgebaute elektrische Auslieferungsfahrzeuge ein. Hier endete die Laufzeit des Projekts im Juni 2016. Die Fahrzeuge haben sich als praxistauglich erwiesen. Folglich plant das Unternehmen, die Elektrifizierung der Fuhrparkflotte voranzutreiben. - In den letzten Jahren wurde im Innenstadtbereich eine flächendeckende Ladesäuleninfrastruktur für Elektrofahrzeuge geschaffen, die (Stand Juli 2016) derzeit auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Insgesamt verfügt Karlsruhe derzeit über 19 öffentlich zugängliche E-Ladesäulen im Straßenraum, die von den Stadtwerken mit Ökostrom versorgt werden. Zudem existieren zehn Ladeboxen in Karlsruher Tiefgaragen. - Mittlerweile gibt es außerdem zwei Fächerrad-E-Bike-Stationen. Eine befindet sich am Hauptbahnhof, eine am Berliner Platz. Insgesamt stehen 16 Fächerrad-E-Bikes an den Verleih- und Ladestationen zum Ausleihen bereit (siehe auch M.5.b.). - Seit März 2016 hat darüber hinaus die Profilerregion Mobilitätssysteme ihre Arbeit aufgenommen. Ein großangelegtes Forschungsprojekt, welches durch das Land Baden-Württemberg unterstützt wird. Träger dieses Projekts sind das KIT, die hier ansässigen Fraunhofer-Institute, die Hochschule Karlsruhe sowie das FZI. Darunter fallen insgesamt 7 Initialisierungsprojekte zum Thema Mobilität, darunter „Elektrische und Hybridelektrische Mobilität“ und „Automatisierte und Autonome Mobilität“. Des Weiteren entschied im Juli 2016 das Verkehrsministerium des Landes, dass ein Testfeld zum vernetzten und automatisierten Fahren in Karlsruhe unter Beteiligung des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) aufgebaut wird. Auf diesem Testfeld können Firmen und Forschungseinrichtungen zukunftsorientierte Technologien und Dienstleistungen rund um das vernetzte und automatisierte Fahren im alltäglichen Straßenverkehr erproben. - Im Rahmen der Radverkehrskampagne „Tu's aus Liebe!“ bot Karlsruhe 2015 und 2016 eine Lastenrad-Aktion an: Über den Sommer konnten Bürgerinnen und Bürger jeweils drei Wochen lang ein Lastenrad mit elektrischer Unterstützung testen. - Erweiterung der städtischen Fahrzeugflotte um Elektrofahrzeuge wurde auch 2016 fortgeführt. - Stadtreinigung beabsichtigt Projekt zur Untersuchung vom Einsatz von Lastenrädern (Gemeinderat 20.10.2015)

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		Erläuterungen
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	

F Baustein Fußverkehr

F.1	„Der Karlsruher (Fuß-) Weg“	Konzepterstellung und –umsetzung einschließlich Bürgerbeteiligung	Systematisches Vorgehen und Programm zur quartiersweisen Verbesserung der Fußwegesituation	Maßnahme des Klimaschutz-konzepts	hoch/zeitnah (in ersten Quartieren zügig beginnen)	ja	nein	Als erster Baustein eines "Fußverkehrs-Konzeptes" wurde das Thema Gehwegparken bearbeitet (siehe P.3). Ein umfassend ausformuliertes Konzept konnte aus personellen Gründen bisher nicht erarbeitet werden.
F.2.	Barrierefrei-Standards	Verwaltungs-internes Planungsprinzip	Herstellung eines "Karlsruher Standards zur Barrierefreiheit" als Arbeitsgrundlage für Entwurfs- und Ausführungsplanungen auf Grundlage des H BVA 2011 in Abstimmung mit Verbänden für Menschen mit Behinderungen		hoch/zeitnah	ja	ja	Zwischen Verkehrsbetrieben, städtischen Ämtern, der Behindertenkoordination und dem Beirat für Menschen mit Behinderungen haben Termine stattgefunden, bei denen das Spannungsfeld geltender Regelwerke und Karlsruher Besonderheiten besprochen wurden. Wichtige Ergebnisse dieser Beratungen sind bereits in laufende Planungen eingeflossen. Die Beratungen werden in den folgenden Jahren kontinuierlich fortgesetzt.

R Baustein Radverkehr

R.1	Ausbau des Radverkehrsnetzes / Fertigstellung und Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms							
R.1.a	Fertigstellung des Radverkehrsnetzes gemäß 20-Punkte-Programm	Infrastruktur, Markierung, Beschilderung	Fertigstellung der Routen	Maßnahme des Klimaschutz-konzepts	hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)	z.T.	z.T.	Die Bemühungen Karlsruhes auf dem Weg zur Fahrradstadt werden mittlerweile durch verschiedene Auszeichnungen eindrucksvoll bestätigt. 2011 erhielt Karlsruhe vom Land den erstmals vergebenen Titel "Fahrradfreundliche Kommune". Beim bundesweiten ADFC-Fahrradklima-Test 2012 kam die Stadt bundesweit in der Kategorie "Spitzenreiter" auf einen dritten Rang (Städte > 200.000 EW), in der Kategorie "Aufholer" auf einen ersten Platz. 2014 belegte Karlsruhe bundesweit den 2. Rang vor Freiburg und war damit "Fahrrad-Großstadt Nr. 1 in Süddeutschland" zum 300. Stadtgeburtstag. 2015 wurde die Verkehrssicherheitskampagne "Tu's aus Liebe!" mit dem Dt. Fahrradpreis (Bereich Kommunikation) ausgezeichnet. Über die einzelnen Maßnahmen und Aktivitäten zur Umsetzung des 20-Punkte-Programms berichtet das Stadtplanungsamt regelmäßig mit einem ausführlichen Sachstandsbericht. (Jährlicher Sachstandsbericht im Radlerforum, Bericht im PlanA im April 2013, Broschüre zu Zwischenstand und Fortschreibung 20-Punkte-Programm im Juni 2013). Aus personellen Gründen ist allerdings die Planung und damit auch die Umsetzung der Radrouten im Verzug. Das Ziel, jährlich zwei Radrouten zu planen und zu bauen, wird nicht erreicht. Dies liegt an den begrenzten personellen Ressourcen und dem wachsenden Abstimmungsaufwand. Die Planung der Radroute 15 (Hagsfeld) konnte abgeschlossen werden, die Umsetzung ist für die nächsten Jahre vorgesehen. Erste Planungen zur Radroute Hagsfeld - Grötzingen laufen. Die Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen laufenden Straßenplanungen erfolgt stetig z.B. Tullastraße.
R.1.b	Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes	Konzepterstellung und –umsetzung	- Überarbeitung des Netzes und der Netzhierarchien - Zusammenarbeit mit benachbarten Gemeinden / Region (vgl. V.3) - ggf. Berücksichtigung Pedelecs - Radschnellstrecken für Pendelnde		mittel/zeitnah (Konzepterstellung)	z.T.	nein	Aus personellen Gründen kann z.B. die Planung der Anbindung der Umlandgemeinden oder die Überarbeitung der Netzhierarchien nicht wie gewünscht erfolgen. Überarbeitung Radnetzkonzept mit Regionalradwegen derzeit in Arbeit. Hier treten jedoch häufig Zielkonflikte mit dem Umwelt- und Naturschutz auf, die mit einem sehr hohen Abstimmungsaufwand verbunden sind.
R.2	Verbesserungen für den ruhenden Fahrradverkehr							
R.2.a	Konzept Fahrradparken in der Innenstadt	Konzepterstellung und –umsetzung	- Erstellung eines Konzepts (mit vielen kleineren bis mittleren Anlagen). Ggf. Umnutzung von Stellplätzen, Verkehrsgrün, gewerblich genutzte Flächen in Fahrradabstellanlagen (vgl. P.2.c) - stadtweite Berücksichtigung B+R-Anlagen (siehe ÖV.23)		hoch/mittel-bis langfristig (nach Fertigstellung Kombilösung)	z.T.	z.T.	Für den Hauptbahnhof und Durlach-Kernzone wurden Konzepte für Fahrradabstellanlagen erstellt und umgesetzt. Aus personellen Gründen gibt es in der Innenstadt noch kein flächendeckendes Konzept. 2015 wurde der Bestand der Fahrradständer im Innenstadtbereich, 2016 der Bedarf erhoben. Auch bei Einzelmaßnahmen erfolgt eine Umnutzung von bisher anders genutzten Flächen zugunsten von Fahrradabstellanlagen (vgl. P.2.c). B&R-Anlagen werden bei ÖV-Liniennneuplanungen mittlerweile grundsätzlich berücksichtigt.
R.2.b	Stärkung des Fahrradparkens in der Stadtentwicklungs-planung	Verwaltungs-interne Planungs-prinzipien, Erstellung Satzung	- Prüfung der Festsetzung von Fahrradabstellanlagen in Bebauungsplanverfahren gemäß §9 Absatz 1, Nr. 11 BauGB - Aufstellung einer Fahrradabstell-Satzung gemäß §74 (2) Nr. 6 LBO-BW für Baugenehmigungsverfahren (Bsp. Freiburg) - Broschüre für Bauherrinnen und Bauherren und Architektinnen/Architekten für Qualitätsanforderungen an gute Abstellanlagen (Bsp.: "... und wo steht Ihr Fahrrad?" der AGFK Nordrhein-Westfalen)		hoch/zeitnah	z.T.	z.T.	- Prüfung und Festsetzung von Fahrradabstellanlagen in Bebauungsplänen entspricht Erläuterungen zu M.1.c. Auch bei Einzelmaßnahmen erfolgt eine Umnutzung von bisher anders genutzten Flächen zugunsten von Fahrradabstellanlagen (vgl. P.2.c). - Aus personellen Gründen kann die Aufstellung einer Fahrradabstell-satzung aktuell nicht erfolgen. - Der Flyer "Mehr Parkraum fürs Fahrrad" zur Thematik der neuen Landesbauordnung ist durch die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) unter Beteiligung Karlsruhes erstellt worden und wurde über das Architektenblatt verteilt. In Karlsruhe wurden zusätzlich 600 Flyer an städtische Dienststellen und Institutionen verteilt.
R.3	Service							
R.3.a	Fahrradkurse	Schulung und Beratung	Kurse für "fahrradferne Zielgruppen (z.B. Seniorinnen und Senioren, Menschen insb. Frauen mit Migrationshintergrund)		gering/ mittelfristig	nein	nein	keine städtische Aktionen; z.T. vom ADFC oder von "bikes without borders" (z.B. für Flüchtlinge "Frauen lernen Fahrradfahren" - Projekt über Caritas/Diakonie)
R.3.b	Touristische Radwegweisung	Konzeptionierung und Beschilderung	Überprüfung, wie Karlsruhe tangierende Radfernwege in und durch die Innenstadt geführt werden können.		gering/ mittelfristig	ja	ja	Die offiziellen Landesradfernwege (z.B.: Veloroute Rhein) werden vom Land/Bund eingerichtet, daher hat Karlsruhe weniger Einfluss auf die Routenführung, Anpassungen im Detail sind möglich. Diese Radfernwege sind über die städtische Radwegweisung an die Innenstadt angebunden. Regionale Routen mit Wegweisung sind in Planung (Rundtour um Karlsruhe, Lautertalradweg).



MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
R.3.c	Fahrradparken bei Großveranstaltungen	Service	Angebot mobiler Fahrradabstellanlagen bei Großveranstaltungen (z.B. das Fest, Kamuna, Stadtgeburtstag, Stadtmarathon) (Bsp. Frankfurt a.M., wo Mitglieder von Fahrradverbänden ehrenamtlich die Bewachung der abgestellten Räder übernehmen)		gering/ mittelfristig	nein	nein	Aus personellen Gründen ist zum Thema Fahrradparken bei Großveranstaltungen noch keine Planung bzw. Konzeptionierung erfolgt. Bei einzelnen Großveranstaltungen gibt es Flächen, Absperrgitter und auch mobile Fahrradständer zum Fahrradparken, z.B. das FEST, die Schlosslichtspiele oder das Lichterfest Zoologischer Stadtgarten (Organisiert von den Veranstalter).
R.3.d	Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Fahrrädern und Fortbewegungsmitteln im ÖPNV	Konzepterstellung und -umsetzung	zur Umsetzung siehe Maßnahme ÖV.25					
R.4	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit							
R.4.a	Kampagnen und Wettbewerbe	Marketing/ Information	Zur Umsetzung siehe Maßnahme M.7.c					
R.4.b	Radverkehrsinformation	Information	Zusammenführung der bestehenden verschiedenen Seiten (www.karlsruhe.de/radverkehr, www.ka-mobil.de/fuss-fahrrad.html und www.vnz.karlsruhe.de/...Fahrradparken). Ergänzung z.B. Fahrradverleihsystem, Einbindung des Internet-Radroutenplaners BaWü		mittel/zeitnah	z.T.	nein	Derzeit läuft ein abgestimmter Projektauftrag zur Struktur und Inhalt eines einheitlichen städtischen Internetauftrittes bzgl. der Mobilität. Federführung Tiefbauamt und Presse- und Informationsamt. (siehe auch M.7.a)
R.5	Administrative Strukturen							
R.5.a	Stabsstelle Radverkehr	Organisation/ Personal	Einrichtung einer Stabsstelle Radverkehr, als zentrale Ansprech- und Koordinationsstelle innerhalb und außerhalb der Verwaltung		hoch/zeitnah	nein	nein	Radverkehrsförderung ist als Querschnittsaufgabe aller Ämter zu sehen. Die Einrichtung einer Stabsstelle würde diesem Prinzip entgegen wirken und wird daher nicht prioritär gesehen.
R.5.b	Vernetzung der Akteure	Organisation	- stärkere Vernetzung innerhalb der Verwaltung z.B. Verkehrssicherheitsarbeit - Kooperation mit Fahrradfachhandel z.B. Service (Schlauchmatten), Kampagnen (Darstellung des Leistungsangebots) und Sicherheit (Beratung, Vor-Ort-Reparaturangebot bei Fahrradkontrollen) - regionale Zusammenarbeit (vgl. V3)		hoch/zeitnah	ja	ja	- Die im Rahmen der Erstellung des Verkehrssicherheitskonzeptes gegründete AG Verkehrssicherheit wurde beibehalten. In ihr wird die Verkehrssicherheitsarbeit ämterübergreifend koordiniert und abgestimmt. - Kooperation mit dem Fahrradfachhandel findet statt (Draistag bis 2015, Aktion Licht, Helmaktion, usw.) und es gibt mind. 1x jährlich kostenlose Rad-Checks.

ÖV Baustein Öffentlicher Verkehr (ÖV)

ÖV.1	Stadtbahnstrecke Wolfartsweier - Grünwettersbach - Palmbach	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke, noch kein Trassenfavorit, umfangreiche Untersuchung notwendig		hoch/kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
ÖV.2	Stadtbahnstrecke Durlach-Ettingen	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke, noch kein Trassenfavorit, umfangreiche Untersuchung notwendig		hoch/ kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
ÖV.3	Stadtbahnstrecke City-Ettingen-Erbprinz	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke		hoch/kurzfristig	ja	nein	Zuständig für die Planung ist hier die Stadt Ettingen bzw. der Landkreis Karlsruhe. Ältere Vorplanungen liegen bereits vor.
ÖV.4	Stadtbahnstrecke Neue Messe – Forchheim Silberstreifen	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke, umfangreiche Untersuchung notwendig	Detailuntersuchung hinsichtlich Wirtschaftlichkeit erforderlich	mittel/mittelfristig	ja	nein	Die Maßnahme hängt ab vom weiteren Vorgehen der DB auf dem korrespondierenden Abschnitt der Neubaustrecke Karlsruhe-Basele und dem Rastatter Tunnel. Somit kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Maßnahme von Seiten der Stadt nicht weiter verfolgt werden, die erforderlichen Optionen für einen Anschluss der Messe werden entsprechend offen gehalten. Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
ÖV.5	Tramstrecke Südstadt-Ost	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke, Stuttgarter Straße, Voruntersuchung abgeschlossen		hoch/kurzfristig	ja	nein	Es haben Abstimmungen zu der Freihaltetrasse stattgefunden und diese wird im Bebauungsplan "Südlich Stuttgarter Straße" berücksichtigt. Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, als perspektivisches Projekt.
ÖV.6	Tramstrecke Europahalle Pulverhausstr.	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke, umfangreiche Untersuchungen notwendig		hoch/kurzfristig	ja	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, der Teil Brauerstraße als kurz- bis mittelfristiges Projekt, der Teil Pulverhausstraße als perspektivisches Projekt.
ÖV.7	Tramstrecke „Südost“, Ettliger Straße - Tullastraße	Verlängerung/ Ergänzung	fertig gestellt		Bereits fertig gestellt	ja	ja	Die Maßnahme ist fertiggestellt und in Betrieb.
ÖV.8	Tramstrecke Knielingen	Verlängerung/ Ergänzung	Verlängerung der Linie 2		hoch/kurzfristig	ja	nein	Die Planfeststellung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz wurde im April 2016 eingereicht, Erörterungstermin hat am 23.08.2016 stattgefunden. Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4 als kurz- bis mittelfristig Projekt.
ÖV.9	Tramstrecke Nordstadt bis Kirchfeldsiedlung	Verlängerung/ Ergänzung	Verlängerung der Linie 3		hoch/kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als kurz- bis mittelfristiges Projekt.

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP
ÖV.10	Einschleifung der S31 in Richtung Innenstadt	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau Verbindungsstück		hoch/kurzfristig
ÖV.11	Betriebliche Verbindungsstrecke Hirtenweg von Mannheimer Straße bis Haid-und-Neu-Straße	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau Verbindung Linien 5, 4, S2		hoch/kurzfristig
ÖV.12	Angebotserweiterung durch betriebliche Maßnahmen	Betriebliche Maßnahme	Erweiterung Platzkapazität, Taktverdichtung		hoch/kurzfristig
ÖV.13	Einrichtung einer Stadtbuslinie in Rüppurr als Verlängerung der Linie 52	Ergänzung/ Verlängerung			hoch/kurzfristig
ÖV.14	Taktverdichtung der bestehenden Buslinien 44 und 107 zum Gewerbegebiet Killisfeld	Betriebliche Maßnahme			hoch/kurzfristig
ÖV.15	Taktverdichtung der bestehenden Buslinien 31 und 32 zum Gewerbegebiet Hagsfeld-Nord	Betriebliche Maßnahme			hoch/kurzfristig
ÖV.16	Einrichtung einer neuen Tangentialbuslinie Nord	Ergänzung/ Verlängerung			hoch/kurzfristig
ÖV.17	Einrichtung einer neuen Buslinie ins Gewerbegebiet Rheinhafen-Nord	Ergänzung/ Verlängerung		Detailuntersuchung der Wirtschaftlichkeit erforderlich	mittel/mittelfristig
ÖV.18	Einrichtung einer neuen Buslinie Gewerbegebiet Rheinhafen-Süd	Ergänzung/ Verlängerung		Detailuntersuchung der Wirtschaftlichkeit erforderlich	mittel/mittelfristig
ÖV.19	Verlängerung der Linie 75 in das Gewerbegebiet Knielingen West	Ergänzung/ Verlängerung		Alternativ Einrichtung eines unabhängigen Shuttle-Services; Detailuntersuchung der Wirtschaftlichkeit erforderlich	mittel/mittelfristig
ÖV.20	Verlängerung der Linie 75 in das geplante Gewerbegebiet zur Raffinerie in Knielingen	Ergänzung/ Verlängerung		Alternativ Einrichtung eines unabhängigen Shuttle-Services	hoch/mittelfristig
ÖV.21	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Infrastrukturmaßnahme	Fortführung der Aktivitäten	Fortführung des sukzessiven Ausbaus	hoch/kurzfristig
ÖV.22	Einzugsbereiche schienengebundener ÖV	Planerische Leitlinie	stadtweit 400 m statt 600 m (betrifft Rüppurr, Grötzingen, Neureut)		hoch/kurzfristig
ÖV.23	Ausbau von Bike+Ride	Konzepterstellung, dann Schaffung Infrastruktur	Qualitätsstandards, Ausbau, Boxen, auch an Bushaltestellen, Information		mittel/mittel- bis langfristig

UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt. Einbindung des Landes erforderlich, da die "Ausschleifung" eine regionale Eisenbahnlinie betrifft, die vom Land bestellt wird. Entsprechende Gespräche werden von der AVG geführt.
nein	nein	Durch den bereits erfolgten Neubau der Wendeschleife in Rintheim sowie der Gleismittenerweiterung ist die Linie 5 seit Ende 2014 auf dem Rintheimer Abschnitt komplett mit barrierefreien Niederflurfahrzeugen befahrbar. Damit besteht für die Maßnahme ÖV.11 kein unmittelbarer Handlungsdruck mehr. Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als kurz- bis mittelfristiges Projekt.
ja	ja	Die beschriebenen Vorschläge zur Angebotserweiterung sind gängige Praxis bei der OV-Planung der Stadt Karlsruhe und werden weiterhin durchgeführt und fortgeschrieben.
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
nein	nein	Die Verkehrsbetriebe lehnen eine Taktverdichtung aus wirtschaftlichen Gründen ab.
nein	nein	Die Verkehrsbetriebe lehnen eine Taktverdichtung aus wirtschaftlichen Gründen ab.
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt.
ja	ja	An verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet finden Planungen zum barrierefreien Umbau statt oder dieser Umbau ist bereits erfolgt. Zu nennen ist hier beispielhaft die neue Haltestelle Mühlburger Tor, die sowohl für Niederflurfahrzeuge, als auch für Zweisystem-Stadtbahnwagen an allen Türen stufenfreien Zugang ermöglicht. Damit besteht nun von Westen kommend ein wichtiger barrierefreier Umsteigeknoten. Mehrere nicht barrierefreie Haltestellen befinden sich zudem gegenwärtig in der Planfeststellung bzw. genehmigung (z.B. mehrere Haltestellen in Daxlanden, Hauptfriedhof, Rintheimer Str.), akutell umgebaut wird z.B. die Haltestelle Ebertstraße. Aufnahme der Ziele in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4.
nein	nein	Diese planerische Leitlinie ist im Nahverkehrsplan 2003 festgelegt und sollte bei dessen Fortschreibung überarbeitet werden.
ja	ja	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4 Der Ausbau von Bike&Ride Anlagen wird bereits vorangetrieben z.B. werden möglichst an allen neuen Straßenbahn-Haltestellen Bike+Ride-Anlagen hergestellt (außerhalb der Innenstadt). 2015 wurden die vorhanden B&R-Stellplätze an Straßenbahn-/Stadtbahn-Haltestellen erfasst. 2016 sollen an 6 bestehenden Haltestellen 114 überdachte Fahrradstellplätze mithilfe von Landesfördergelder ergänzt werden. Offen ist noch der Austausch sog. "Felgenkiller". Liniennetzplan B&R von Dez. 2015 online beim KVV.

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP
ÖV.24	Ausbau von Park+Ride	Prüfauftrag	in der Region		mittel/mittel- bis langfristig
ÖV.25	Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Fahrrädern und Fortbewegungsmitteln im ÖPNV	Konzepterstellung und -umsetzung			mittel/langfristig

UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
ja	ja	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4 Der Ausbau von Park+Ride-Anlagen in der Region wird vorangetrieben, z.B. werden an neuen Haltestellen möglichst auch Park+Ride-Anlagen hergestellt. Grundprinzip des P+R-Konzepts ist es, kleinere Anlagen in der Region und im Zentrum möglichst keine Anlagen anzubieten. Der ÖV-Nutzende soll bestenfalls vor der Haustür abgeholt werden bzw. frühzeitig zum Umsteigen in den ÖV bewegt werden.
nein	nein	Aufgenommen in den Nahverkehrsplan 2014, Kap. 4.

MIV Baustein Fließender MIV

MIV.1 Situative Zuflussoptimierung an Hauptzufahrtstraßen:								
MIV.1.a	Knotenpunkt Moltkestraße / Blücherstraße	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung, zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	ja	nein	Durch diverse Baumaßnahmen ist noch keine vertiefte Untersuchung durchgeführt worden.
MIV.1.b	Knotenpunkt Lindenallee/ Durmersheimer Straße	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	ja	ja	LSA wurde in 08/2014 erneuert, wobei der Schwerpunkt auf der Beseitigung des Unfallschwerpunktes lag. Durch die erforderliche Mehrphasigkeit ist die Leistungsfähigkeit reduziert. Weitere Pfortnerung möglich, aber wegen der Verteilerfunktion des Knotens aktuell nicht sinnvoll.
MIV.1.c	Knotenpunkt Brauerstraße (L605) / Ebertstraße	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	ja	ja	Eine Pfortnerung wird stadteinwärts bereits gewährleistet, um eine Überstauung der Brauerstraße insbesondere vor den Knotenpunkten Gartenstraße und Kriegsstraße zu vermeiden. Dies ist über weite Zeitabschnitte des Tages erfolgreich.
MIV.1.d	Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee (L605) / Adenauerring	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	ja	nein	Eine Zuflussdosierung ist derzeit aufgrund der Bautätigkeiten am Mühlburger sowie Durlacher Tor nicht sinnvoll. Beide Knotenpunkte bestimmen den Zufluss ins Zentrum von Norden. Planung wird nach Abschluss der Bauarbeiten an den beiden Knoten aufgenommen.
MIV.1.e	Knotenpunkt Theodor-Heuss-Allee / Adenauerring	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	nein	nein	Eine Zuflussdosierung ist derzeit aufgrund der Bautätigkeiten am Mühlburger sowie Durlacher Tor nicht sinnvoll. Beide Knotenpunkte bestimmen den Zufluss ins Zentrum von Norden. Planung wird nach Abschluss der Bauarbeiten an den beiden Knoten aufgenommen.
MIV.1.f	Knotenpunkt Haid-und-Neu-Straße / Hirtenweg	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	ja	nein	Im Zuge der Erneuerung des Knotenpunktes wird dies vorgesehen. Umsetzungshorizont ist auch abhängig von der Radroute 15.
MIV.1.g	Knotenpunkt Durlacher Allee (B10) / Ostring	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	z.T.	nein	Derzeit nichts geplant, da Zuflussdosierungen zu Rückstausituationen auf die Autobahn führen, was aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden ist. Durch Ansiedlung IKEA wird der Knotenpunkt überplant.
MIV.1.h	Knotenpunkt Wolfartsweierer Straße / Ostring (B10)	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	ja	nein	Derzeit nichts geplant, da Zuflussdosierungen zu Rückstausituationen auf die Autobahn bzw. auf die Südtangente führen, was aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden ist. Zudem ist eine Überstauung des Knotens Ludwig-Erhard-Allee / Wolfartsweierer Str. wegen des Straba-Verkehrs kontraproduktiv.
MIV.1.i	Knotenpunkt Herrenalber Straße (L561) / Battstraße	Prüfauftrag	Untersuchung einer situativen Zuflussdosierung zur stadtverträglichen Abwicklung des MIV in der Stadt		hoch/mittelfristig	nein	nein	Der Knotenpunkt bestimmt derzeit die Leistungsfähigkeit der Herrenalber Straße. Eine weitere Zuflussdosierung ist in Grenzen möglich, kann aber zu Rückstausituationen bis zur A5 führen, was aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden ist.
MIV.2	Anpassung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten	Prüfauftrag	Signaltechnische oder ggf. bauliche Anpassung von Knotenpunkte aufgrund Kombilösung, ggf. Rheinbrücke/Nordtangente, Schwachstellenauflösung etc.		hoch/ kontinuierlich im laufenden Betrieb	ja	ja	Die innerstädtischen Knotenpunkte (insb. Kriegsstraße und Ettlinger Straße) befinden sich in der Planungs- und Umbauphase. Hier werden Schwachpunkte verringert und der Umweltverbund kontinuierlich gestärkt. Gleiches gilt für die übrigen Knotenpunkte im Stadtgebiet, die umgeplant werden.
MIV.3 Anpassung des Verkehrsablaufs an Streckenzügen								
MIV.3.a	Linkenheimer Landstraße - Willy-Brandt-Allee	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender z.B. mittels Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus, Reduzierung der Umlaufzeiten oder Reduzierung der Restriktionen für die übrigen Verkehrsteilnehmergruppen infolge von ÖV-Eingriffen		hoch/mittelfristig	ja	nein	Bislang noch keine Detailplanung. Punktuell wurden die Knotenpunkte optimiert, weitere Maßnahmen derzeit aus Kapazitätsgründen nicht möglich.
MIV.3.b	Brauerstraße - Reinhold-Frank-Straße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	ja	Die Erneuerung der Lichtsignalsteuerungen an der Ebert- und der Südendstraße sind abgeschlossen. Die übrigen Knotenpunkte in der Brauerstraße befinden sich in der Planungsphase.
MIV.3.c	Kriegsstraße – Zeppelinstraße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	nein	nein	Durch die Realisierung einer ebenerdigen, barrierefreien Quermöglichkeit der Kriegsstraße im Zuge der Hirschstraße sowie der Wichernstraße bereits optimiert. Weitere Reduzierung der Leistungsfähigkeit derzeit wegen Rückstaugefahr auf die Südtangente nicht sinnvoll.

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
MIV.3.d	Honsellstraße - Rheinhafenstraße – Pulverhausstraße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	ja	Die Überarbeitung der Knotenpunkte läuft derzeit.
MIV.3.e	Herrernalber Straße - Ettlinger Allee	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	ja	Vorhaben ist umgesetzt mit Tempo 50 auf Teilen des Streckenzuges.
MIV.3.f	Durlacher Allee	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	ja	erledigt. Keine Grüne Welle auf Streckenzug, dafür vollverkehrsabhängige Programme mit kurzen Wartezeiten im westlichen Bereich. Teilweise Überplanung im Zuge der Ansiedlung IKEA.
MIV.3.g	Ebertstraße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	nein	nein	Keine Grüne Welle auf Streckenzug vorhanden, um die Wartezeiten insb. der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren. In 09-2014 Erneuerung und barrierefreier Ausbau der Querungen in Höhe Wolfenstraße und Michaelstraße.
MIV.3.h	Rheinbrückenstraße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	nein	nein	Wird knotenpunktweise realisiert. Derzeit jedoch kapazitätsbedingt keine Bearbeitung möglich.
MIV.3.i	Ettlinger Straße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	nein	Neuplanung im Zuge der Realisierung des Südabzweigs der Kombilösung.
MIV.3.j	Grötzingen Straße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	nein	nein	Wird knotenpunktweise realisiert. Derzeit jedoch kapazitätsbedingt keine Bearbeitung möglich.
MIV.4	Erweiterung städtisches Verkehrsmanagement	Ausbau Detektions- und IT-Infrastruktur	Erweiterung der vmz-Zentrale (vgl. auch M.6.a) und - Verdichtung der Verkehrslageerfassung in Stadt und Region - Auswertung Verkehrsinformationen Dritter für MIV und anderer Verkehrsträger - Berücksichtigung laufender Forschungsprojekte (z.B. TrafficIQ) - Erweiterung um eine umfassende Strategiebibliothek für planbare und nicht-planbare Störungen im Straßennetz		hoch (Fortführung bestehender Aktivitäten)/ kurzfristig	ja	ja	Erweiterung der Verkehrslageerfassung ist für die Brauerstraße und die Pulverhausstraße geplant, zudem Vorplanungen für eine vierte Dynamische Informationstafel auf der L 605 in der Zufahrt zur Südtangente (Bulacher Kreuz).
MIV.5	Störfallmanagement Südtangente	Ausbau Detektions- und IT-Infrastruktur	Auslastung der Südtangente liegt im Bereich der Kapazitätsgrenze, daher Schwerpunkt für - Erfassung der Verkehrslage - Information der Verkehrsteilnehmenden - Strategieentwicklung für Störfälle (vgl. MIV.4)		hoch (Fortführung bestehender Aktivitäten)/ kurzfristig	ja	ja	erledigt. Verkehrslageerfassung und Dynamische Information Tafeln (DIT) in Betrieb.
MIV.6	Netzergänzung/ Netzausbau							
MIV.6.a	Neubau der zweiten Rheinbrücke, B9 bis „Ölkreuz“	Neubau/ Umbau von Straßen	Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Schwachstellenbeseitigung	Bundesmaßnahme Vgl. Kap. 6.5 Aufbau des Handlungskonzepts mit und ohne diese Maßnahme	hoch/mittelfristig	ja	nein	Vorhaben des Bundes. Das Planfeststellungsverfahren wurde vom Vorhabenträger (Regierungspräsidium Karlsruhe in Auftragsverwaltung des Bundes) im Mai 2011 eingeleitet. Zu den vorgelegten Planungen hat die Stadt Karlsruhe eine ablehnende Stellungnahme abgegeben, welche sie auch bei den Erörterungsterminen im Juli 2013 vorgetragen hat. Der Planfeststellungsbeschluss steht noch aus.
MIV.6.b	Neubau der Nordtangente-West bis zur B36	Neubau/ Umbau von Straßen	Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Schwachstellenbeseitigung	Bundesmaßnahme Vgl. Kap. 6.5 Aufbau des Handlungskonzepts mit und ohne diese Maßnahme	hoch/mittelfristig	nein	nein	Vorhaben des Bundes. Der Anschluss an die B36 ist in den Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen. Der Beschluss der entsprechenden Bundes-Ausbaugesetze steht noch aus (vrstl. Ende 2016).
MIV.6.c	Neubau der Nordtangente-Ost bis Haid-und-Neu-Straße	Neubau/ Umbau von Straßen	Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Schwachstellenbeseitigung		hoch mittelfristig	ja	nein	Nach vertiefter Prüfung und Einholung eines Rechtsgutachtens zeigte sich, dass für die sog. "Südmfahrung Hagsfeld" neues Planrecht erforderlich ist. Auf Grundlage des neuen Kenntnisstandes beauftragt der Gemeinderat im Januar 2016 die Verwaltung ein förmliches Planfeststellungsverfahren für die Südmfahrung Hagsfeld vorzubereiten und hierfür die Variantenprüfung fortzuführen.
MIV.6.d	Ausbau der Wolfartsweierer Straße bzw. K9652 (Ostring bis Südtangente).	Neubau/ Umbau von Straßen	Neu- und Ausbaumaßnahmen zur Schwachstellenbeseitigung		mittel/ mittel- bis langfristig	nein	nein	
MIV.7	Umgestaltung zur Verbesserung der Umfeldverträglichkeit							
MIV.7.a	Rheinbrückenstraße	Infrastruktur / Umbau	Überprüfung der stadtverträglichen Umgestaltung von Streckenabschnitten, welche für die Verkehrsbelastung zu großzügig dimensioniert sind.	sinnvoll im Falle der Umsetzung von MIV.6.a und MIV.6.b	hoch/mittelfristig	nein	nein	Maßnahme wurde im Rahmen der "Vorbereitenden Untersuchung" für ein Sanierungsgebiet Knielingen mituntersucht (zusammen mit Alt-Knielingen). Ein separater Sanierungsantrag für die Umgestaltung der Rheinbrückenstraße wurde gestellt.
MIV.7.b	Herrernalber Straße	Infrastruktur / Umbau	Überprüfung der stadtverträglichen Umgestaltung von Streckenabschnitten, welche für die Verkehrsbelastung zu großzügig dimensioniert sind.		hoch/ kurz- bis mittelfristig	ja	nein	Die Entwurfsplanung wurde erstellt. Die Ausführungsplanung erfolgt in 2017/2018. Die Umsetzung der Maßnahme soll in den anschließenden Jahren erfolgen.



MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE					UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016			
Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
MIV.8.	Umgestaltungspotential im Falle konkreter Umnutzungsabsichten							
MIV.8.a	Pulverhausstraße	Infrastruktur / Umbau	Streckenabschnitte mit Umgestaltungspotential aufgrund geringer Verkehrsbelastungen (aber mit relativ geringem Bedarf aufgrund der Randnutzung)		mittel/ mittel- bis langfristig	nein	nein	
MIV.8.b	B 10 alt	Infrastruktur / Umbau	Streckenabschnitte mit Umgestaltungspotential aufgrund geringer Verkehrsbelastungen (aber mit relativ geringem Bedarf aufgrund der Randnutzung)		mittel/ kurz- bis mittelfristig	ja	nein	Planung P&R Bahnhof Durlach liegen vor, Umsetzung ist für 2017 geplant. Weitere Untersuchungen sind im Rahmen der Erschließung "Sportpark Untere Hub", der endgültigen Festlegung der Erschließung dm-Zentrale sowie Entwicklungsachse Durlacher Allee und der Neugestaltung Bahnhofplatz Durlach zu erwarten.
MIV.9	Geschwindigkeitsänderungen im Stadtgebiet - Tempo 50 auf ausgewählten Netzabschnitten -							
MIV.9.a	Tempo 50 im Abschnitt Ludwig-Erhard-Allee (B10), Kapellenstraße bis Wolfartsweierer Straße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 50 km/h aufgrund des Planungsgrundsatzes, dass für die Straßen des städtischen Grundnetzes Tempo 50 gelten soll.		hoch/kurzfristig	ja	ja	umgesetzt
MIV.9.b	Tempo 50 im Abschnitt Herrenalber Straße (L561), Battstraße bis Nürnberger Straße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 50 km/h aufgrund des Planungsgrundsatzes, dass für die Straßen des städtischen Grundnetzes Tempo 50 gelten soll.		hoch/kurzfristig	z.T.	z.T.	umgesetzt bis "Am Rüppurrer Schloß"
MIV.9.c	Tempo 50 im Abschnitt Rheinbrückenstraße, Lasallestraße bis Neureuter Straße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 50 km/h aufgrund des Planungsgrundsatzes, dass für die Straßen des städtischen Grundnetzes Tempo 50 gelten soll.		hoch/kurzfristig	z.T.	z.T.	Zwischen Rheinbrückenstraße bis Höhe Saarlandstraße wurde Tempo 50km/h angeordnet. Zwischen Saarlandstraße und Neureuter Straße gilt für das anbaufreie Straßenstück Tempo 60 km/h.
MIV.9.d	Tempo 50 im Abschnitt Welschneureuter Straße (K9658), Unterfeldstraße bis Alter Postweg	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 50 km/h aufgrund des Planungsgrundsatzes, dass für die Straßen des städtischen Grundnetzes Tempo 50 gelten soll.		hoch/kurzfristig	ja	z.T.	„Auf der Welschneureuter Straße besteht im Verlauf der Schule Tempo 30, Mo-Fr. 7-17 Uhr. Im weiteren Verlauf wurde das anbaufreie Zwischenstück ab den Ortstafeln (außerhalb geschlossener Ortschaften) zwischen Michael-Pacher-Weg und Alter Postweg auf 60 km/h reduziert.“
MIV.10	Geschwindigkeitsänderungen im Stadtgebiet - Tempo 30 auf ausgewählten Netzabschnitten -							
						ja	z.T.	Rechtlich ist auf Hauptverkehrsstraßen die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h im Stadtgebiet vorgeschrieben. Nur aus Lärm- und Sicherheitsaspekten dürfen niedrigere Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Lärm Aspekte werden im Lärmaktionsplan abgearbeitet. Um aus Sicherheitsaspekten niedrigere Geschwindigkeiten im Einzelfall auch auf Hauptverkehrsstraßen anordnen zu können, wurde unter Federführung Ordnungsamt ein Kriterienkatalog entwickelt. Auf Grundlage dieses Katalogs wurde Tempo 30 umgesetzt in der Yorckstraße, vor den Schulen in der Moltkestraße, Augustenburgerstraße, Kapellenstraße zu den Schulzeiten. In Planung ist Tempo 30 außerdem für die Killisfeldstraße und die Ernst-Friedrich-Straße.
MIV.10.a	Tempo 30 im Abschnitt Westliche Kriessstraße (B10), Yorckstraße bis Weinbrennerplatz	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		hoch (für Nachtzeiten bereits umgesetzt)	ja	ja	Tempo 30 km/h (tags und nachts) im Rahmen des Lärmaktionsplanes (LAP) umgesetzt
MIV.10.b	Tempo 30 im Abschnitt Badener Straße/ Gymnasiumstraße (B3), Rommelstraße bis Grötzingen Straße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		hoch (für Nachtzeiten bereits umgesetzt)	ja	z.T.	Tempo 30 km/h nachts (LAP) umgesetzt. In der Fortschreibung des LAP Tempo 30km/h tags und nachts vorgesehen, sofern die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind.
MIV.10.c	Tempo 30 im Abschnitt Pfinzstraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans beantragt	hoch/kurzfristig	ja	ja	Tempo 30km/h (tags und nachts) im Rahmen des LAP umgesetzt
MIV.10.d	Tempo 30 im Abschnitt Eckenerstraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen	hoch/kurzfristig	z.T.	z.T.	Aus Lärmschutzgründen wurde ein lärmarmen Asphalt aufgetragen. Nach der Realisierung bleibt abzuwarten inwieweit sich die Beurteilungspegel verändern, so dass derzeit das Tempolimit zurückgestellt wurde. Im Zuge des Umbaus der Haltestelle "Eckener Str." ist eine Reduzierung auf einen Fahrstreifen im Bereich der Haltestelle geplant.
MIV.10.e	Tempo 30 im Abschnitt Lameystraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen	hoch/kurzfristig	ja	nein	Die erforderlichen Grenzwerte für ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen werden nicht überschritten. Im Bereich des Lameyplatzes, entlang der Honsellstr./Starckstr. soll jedoch eine Lärmschutzwand errichtet werden.
MIV.10.f	Tempo 30 im Abschnitt Ortsdurchfahrt Grünwetterbach, Am Wetterbach / Wiesenstraße (L623)	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen	hoch/kurzfristig	ja	ja	Tempo 30 km/h (tags und nachts) im Rahmen des LAP in bestimmten Abschnitten umgesetzt. Zusätzlich soll im Rahmen der Fortschreibung des LAP an den Ortseingängen eine Geschwindigkeitstafel errichtet werden, die zur Geschwindigkeitsdämpfung führen soll.
MIV.10.g	Tempo 30 im Abschnitt Ortsdurchfahrt Palm-bach, Talstraße (L623)	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen	hoch/kurzfristig	ja	ja	Tempo 30 km/h (tags und nachts) im Rahmen des LAP in bestimmten Abschnitten umgesetzt. Zusätzlich soll im Rahmen der Fortschreibung des LAP an den Ortseingängen eine Geschwindigkeitstafel errichtet werden, die zur Geschwindigkeitsdämpfung führen soll.

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
MIV.10.h	Tempo 30 im Abschnitt Ortsdurchfahrt Stupferich, Karlsbader Straße / Kleinsteinbacher Straße (K9653) und Thomashofstraße (K9654)	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen	hoch/kurzfristig	ja	ja	Tempo 30 km/h (tags und nachts) im Rahmen des LAP in bestimmten Abschnitten umgesetzt. Zusätzlich soll im Rahmen der Fortschreibung des LAP an den Ortseingängen eine Geschwindigkeitstafel errichtet werden, die zur Geschwindigkeitsdämpfung führen soll.
MIV.10.i	Tempo 30 im Abschnitt Durmersheimer Straße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		hoch/kurzfristig	z.T.	nein	In der Fortschreibung des LAP Tempo 30km/h (tags und nachts) vorgesehen, sofern die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind.
MIV.10.j	Tempo 30 im Abschnitt Reinhold-Frank-Straße (L605), Kriegsstraße bis Moltkestraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		mittel (detaillierte Prüfung erforderlich)/ kurzfristig	z.T.	nein	In der Fortschreibung des LAP ist die Prüfung eines lärmarmen Fahrbahnbelags bei Belagserneuerung in beiden Fahrtrichtungen vorgesehen. Für eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen sind die geforderten Grenzwerte nicht überschritten.
MIV.10.k	Tempo 30 im Abschnitt Karlstraße (L561), Kriegsstraße (Karlstor) bis Ebertstraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)	Innerhalb des Lärmaktionsplans zu prüfen	mittel (detaillierte Prüfung erforderlich) / kurzfristig	z.T.	z.T.	Für eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen sind die geforderten Grenzwerte nicht überschritten. Aktuell wird passiver Schallschutz gefördert. Der Straßenquerschnitt wurde umgestaltet mit Radfahrstreifen /- schutzstreifen, wodurch tendenziell bereits heute niedrigere Geschwindigkeiten gefahren werden.
MIV.10.l	Tempo 30 im Abschnitt Ruppurrer Straße, Kriegsstraße (Mendelssohnplatz) bis Stuttgarter Straße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		mittel (detaillierte Prüfung erforderlich) / kurzfristig	z.T.	nein	Vorgenommene Veränderungen des Straßenquerschnitts mit Fahrradstreifen mit Umbau der Haltestellen führen zu einer Lärminderung, so dass das Tempolimit einstweilen zurückgestellt wurde. Für eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen sind die geforderten Grenzwerte nicht überschritten.
MIV.10.m	Tempo 30 im Abschnitt Ortsdurchfahrt Hohenwettersbach, Tiefentalstraße / Spitalhof	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		mittel (detaillierte Prüfung erforderlich) / kurzfristig	z.T.	nein	Für eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen sind die geforderten Grenzwerte nicht überschritten. In der Fortschreibung des LAP ist vorgesehen, am nördlichen Ortseingang eine Geschwindigkeitsanzeigtabelle zur Geschwindigkeitsdämpfung zu errichten.
MIV.11	Geschwindigkeitsänderungen im Stadtgebiet - Tempovereinheitlichung bzw. moderate Absenkung -							
MIV.11.a	Tempo 80 auf B10 zwischen Rheinbrückenstraße und Honselbrücke	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen		hoch/kurzfristig	z.T.	nein	Für eine Temporeduzierung aus Lärmschutzgründen sind die geforderten Grenzwerte nicht überschritten. In der Fortschreibung des LAP ist die Prüfung eines lärmarmen Fahrbahnbelags stadtauswärts bei Belagserneuerung vorgesehen.
MIV.11.b	Tempo 80 auf B10alt zwischen Untermühlsiedlung und Anschluss an die Nordtangente-Ost	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen		hoch/kurzfristig	z.T.	z.T.	Tempo 80 bei Lärmschutzwand Untermühlsiedlung eingerichtet und Umgestaltung vorgesehen (siehe MIV.8.b). Danach 100 km/h. Für weiteren Bereich keine Rechtsgrundlage für Tempo-Reduzierung vorhanden.
MIV.11.c	Tempo 70 auf der zukünftigen Nordtangente-Ost zwischen A5 Karlsruhe Nord und Haid-und-Neu-Straße	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen		hoch/kurzfristig	ja z.T.	ja nein	Teilstück bis zur Elfmorgenbruchstraße ist fertig gestellt. Die zulässige Geschwindigkeit liegt bei 70 km/h bzw. bei 50km/h am Knotenpunkt Elfmorgenbruchstr. Für das weitere Teilstück bis zur Haid-und-Neu-Straße wird ein Planfeststellungsverfahren vorbereitet (vgl. MIV.6.c).
MIV.11.d	Tempo 60 auf Gustav-Heinemann-Allee / Haid-und-Neu-Straße (L560) zwischen Karlsruher Straße und L604	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen		hoch/kurzfristig	nein	nein	
MIV.11.e	Tempo 60 auf Linkenheimer Landstraße / Willy-Brandt-Allee (L605)	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen		hoch/kurzfristig	nein	nein	
MIV.11.f	Tempo 80 auf der zukünftigen zweiten Rheinbrücke zwischen B9 und „Ölkreuz“	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen	Nur sinnvoll im Fall der Umsetzung von MIV.6.a und MIV.6.b	hoch/kurzfristig	ja	nein	Das Planfeststellungsverfahren für die zweite Rheinbrücke wurde von den Vorhabenträger (Land BaWü und Land RLP) im Mai 2011 eingeleitet. Die den Planungen zugrundeliegende Entwurfsgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h. (vgl. auch MIV.6.a)
MIV.11.g	Tempo 70 auf dem zukünftigen Abschnitt der Nordtangente-West bis zur B36	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen	Nur sinnvoll im Fall der Umsetzung von MIV.6.a und MIV.6.b	hoch/kurzfristig	nein	nein	

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
P Baustein Parken								
P.1	Entwicklung einer Parkraumstrategie für Neu- und Umbau von Gebäuden	Konzeption/verwaltungs-interne Planungs-prinzipien	Entwicklung einer Strategie mit praktisch handhabbaren Planungsprinzipien für die Bauleitplanung und Spezifizierungen des Bauordnungsrecht z.B. zu - Räumliche Anordnung des Stellplatzangebotes in Neubaugebieten (z.B. Sammelgaragen) - Verteilung des Stellplatzangebots in Neubaugebieten zwischen öffentlichem und privatem Raum - Einflussnahme auf die Nutzung privater Stellplätze mit städtebaulichen Verträgen z.B. um Mehrfachnutzung zu ermöglichen - Verringerung des Stellplatzbaus durch Mobilitätsmaßnahmen der Bauherren/-herrinnen (§37 Abs. 3 LBO BaWü i.V.m. "VwV Stellplätze" ermöglicht es, die Verpflichtung der Herstellung notwendiger Stellplätze auszusetzen, wenn durch eigene Maßnahmen wie z.B. JobTicket, CarSharing die Stellplatznachfrage verringert wird.) (vgl. auch M.2) - Aufstellung einer Stellplatzsatzung nach §74 Abs. 2 LBO BaWü		mittel/mittelfristig	z.T.	nein	Es gibt noch keine gesamtstädtischen Planungsprinzipien, die Entwicklung einer Parkraumstrategie zur Stärkung des Umweltverbundes wird bei den Planungsprozessen aber grundsätzlich berücksichtigt. - Bsp. räumliche Anordnung: Quartier C mit Tiefgaragen und möglichst wenig Zufahrten im Gebiet - Verteilung des Stellplatzangebotes: Bei vorhabenbezogene Bebauungspläne die einen erhöhten Bedarf an Stellplätzen auslösen, aber aufgrund von bereits bestehenden Parkdruck keine zusätzlichen Parkplätzen im öffentlichen Raumes möglich sind. Z.T. sind dann öffentlich zugängliche Besucherstellplätze auf privatem Grund nachzuweisen. - städtebauliche Verträge zur Mehrfachnutzung: z.B. Wildparkstadion und KIT - Verringerung des Stellplatzbaus durch Mobilitätsmaßnahmen der Bauherren/-herrinnen: Wildparkstadion durch Parkeitsystem und unter Einbeziehung des Umfeldes mit Fußballparkticket
P.2 Parkraummanagement Innenstadt								
P.2.a	Ausweitung der Tarifzone 1 (Parkschein-automaten)	Beschilderung	Ausweitung der Tarifzone 1 im Zuge der angestrebten Südentwicklung nach Fertigstellung der Kombilösung		hoch/langfristig	nein	nein	
P.2.b	Anpassung und Entwicklung der Parkgebühren	Organisation	- Anpassung der Satzung der Stadt Karlsruhe über Parkgebühren mit einer Mindest-Gebühr, damit Parken an PSA nicht günstiger ist, als Parken in Parkhäusern - Koppeln der Parkgebühren an die Entwicklung der ÖPNV-Tarife, um Gleichstellung von Kfz- und ÖPNV-Nutzenden zu erreichen. - Keine Ausweitung der "Brötchentaste"		hoch/zeitnah	z.T.	z.T.	Die Satzungsänderung zur Anhebung der Parkgebühren an Parkscheinautomaten um 50 Cent/Std ist derzeit in Bearbeitung. Mit der Anhebung sind die Gebühren zum Parken im öffentlichen Verkehrsraum sodann höher als die Parkgebühren in den meisten Parkhäusern. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich zum Jahreswechsel 2016/17. Der Gemeinderat hat die Beibehaltung der Brötchentaste in den B-Zentren Mühlburg und Durlach beschlossen. Eine Ausweitung auf andere Stadtteile ist nicht erfolgt.
P.2.c	Entwicklung des Parkraumangebots/ Umwandlung einzelner Stellplätze	Verwaltungs-interne Planungsprinzip	Umwandlung einzelner Stellplätze, sofern zweckmäßig zur Verbesserungen für andere straßenräumliche Nutzungen oder zur Aufwertung der Innenstadt		gering/ mittelfristig	z.T.	z.T.	Einzelne Stellplätze wurden zu Gunsten von Fahrradparken umgewandelt z.B. Kaiserstraße (vor Basislager), Gartenstr. (bei Gartenschule)
P.3	Parkraummanagement außerhalb der Innenstadt	Verwaltungs-interne Planungs-prinzipien	- Erhebung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage - Überprüfung des Gehwegparkens (vgl. F.1), Umverteilung der Flächennutzung - Verstärkte Mischnutzung ggf. mit Nutzungsvereinbarungen - Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung - Bau von Quartiersgaragen		hoch/zeitnah	z.T.	z.T.	- Das Stadtplanungsamt hat an Stellen mit besonderer Bedeutung Parkraumerhebungen durchgeführt. - Das Thema Gehwegparken wurde als erster Baustein des "Karlsruher Fußweges" aufgegriffen. Die ersten beiden Musterstadtteile Südstadt und Nordweststadt bereits im Sommer 2016 umgesetzt. Das grundsätzliche Konzept wurde den Bürgervereinen vorgestellt. Die darauf folgenden Vorschläge von Bürgern und Bürgervereinen sind in der Überprüfungsphase. Ab 2017 erfolgt stadteilweise die weitere sukzessive Umestzung (siehe Maßnahme F.1).
P.4 Information und Marketing								
P.4.a	Parkinformation Innenstadt	Zur Umsetzung siehe Maßnahmen M.6.a (vmz) und M.7.b (Mobilitätskarte)						
P.4.b	Information Park+Ride	Zur Umsetzung siehe Maßnahme ÖV.24 (Park&Ride)						

W Baustein Wirtschaftsverkehr

W.1	Wirtschaftsverkehrsrunde	Organisation	Einrichtung einer periodisch tagenden Wirtschaftsverkehrsrunde		mittel/mittelfristig	nein	nein	
W.2	Optimierung Lieferverkehr Innenstadt	Konzepterstellung	Verringerung der Konflikte zwischen Interessen der Lieferanten und des Einzelhandels und denen der Kunden, Kundinnen und Innenstadtbesuchenden - Einsatz von elektrischen Lieferfahrzeugen (vgl. M.9) - Einsatz von Lastenfahrrädern und Fahrradkurierdiensten - Einrichtung " mobiler Lager " (Lieferfahrzeuge mit Sonder-Parkberechtigung an zentralen Stellen) - Zeitliche Zufahrtsbeschränkungen (z.B. Poller) - Aufbau eines City-Logistik-Systems - Installation eines gemeinsamen Lieferservices der Einzelhandelsgeschäfte		mittel/langfristig	z.T.	z.T.	Die Umsetzung eines Gesamtkonzepts wird begonnen, wenn die Innenstadt weitgehend baustellenfrei ist. Einzelne Maßnahmen laufen bereits: - Lastenrad-Projekt 2015+2016 im Rahmen der Kampagne "Tu's aus Liebe!" durchgeführt: Interessierte (Private+Unternehmen) konnten jeweils 3 Wochen ein Lastenrad testen - UPS beliefert mit Elektrofahrzeugen (siehe M.9) - "Mein KALIX"-Lieferservice seit Ende 2015: "Same Day Delivery Service" gemeinsamer Lieferservice der City-Initiative mit über 50 teilnehmenden Einzelhändlern.

MONITORINGBERICHT 2016 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP
W.3	Optimierung Wirtschaftsverkehr Gesamtstadt	Konzepterstellung	Prüfung von weiteren Handlungsansätzen für den Wirtschaftsverkehr z.B. - Lkw-Führungssystem (ggf. Integration in vmz.karlsruhe.de vgl. M.6.a) - Einrichtung eines Güterverkehrszentrums als intermodaler Umschlagplatz - Ausweisung von Ladezonen		mittel/langfristig
W.4	Sicherung und Ausbau der Schieneninfrastruktur	Verwaltungs-internes Planungsprinzip	Sicherung von Gleisanschlüssen in der Bauleitplanung (vgl. M.1)	wird auch in der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen	mittel/zeitnah

UMSETZUNGSSTAND Dezember 2016		
mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzung wurde begonnen	Erläuterungen
nein	nein	Die Maßnahme konnte aufgrund anderer zu bearbeitender Aufgabenstellungen bisher nicht begonnen werden. Sobald entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen wird die Maßnahme bearbeitet.
ja	ja	In Karlsruhe gibt es noch Gleisanschlüsse, die in Betrieb sind, sowie ungenutzte Gleisanschlüsse. Im Rahmen von Umnutzungen oder Neuplanungen sind alle Belange abzuwägen: z.B. neue/geplante Gewerbestruktur (Clusterbildung), empfindliche Nachbarschaften (z.B. bzgl. Lärm). Eine Vorratshaltung von ungenutzten Gleisanschlüssen ist meist schwierig, da die innerstädtischen Flächen wertvoll sind und einem hohen Vermarktungsdruck unterliegen. Außerdem wirkt die Güterverkehrspolitik der DB kontraproduktiv, d.h. es werden weniger Gleisanschlüsse nachgefragt und genutzt.

V Baustein Verfahren

V.1	Organisationsstrukturen „Nachhaltige Mobilität“	Organisation/ Personal	Einrichtung einer Koordinationsstelle "Nachhaltige Mobilität" AG Mobilität, Manager/-in "Nachhaltige Mobilität"		hoch/zeitnah
V.2	Monitoring Verkehr und Mobilität	Organisation/ verwaltungs-interne Strategie	- Monitoring VEP-Umsetzungsstand alle 2 Jahre - Erhebungen: Radverkehrszählungen, Straßenverkehrszählungen, Haushaltsbefragung Mobilitätsverhalten, Sammlung von Mobilitätsdaten, Systemische Auswertung der Mängelbogen (vgl. M.7.f)		hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)
V.3	Konzept Verkehrssicherheit	verwaltungs-interne Strategie	Erstellung eines Konzepts/Programms Verkehrssicherheit mit Einbindung der Maßnahmen - Schulisches Mobilitätsmanagement (M.3) - Mobilitätskampagnen (M.7.c) - Nutzung des Mängelbogens (M.7.f) - Systematische Zusammenarbeit der Behörden (V.1) - Verbesserung der Sicherheit für Zufußgehende (Karlsruher (Fuß-) Weg F.1)		hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)
V.4	Regionale Zusammenarbeit	Organisation	Ausbau und Förderung der regionalen Zusammenarbeit bzgl. - ÖPNV - Verkehrsinformationsportal (M.6.a - c) - Mobilitätsmanagement - Radverkehr (vgl. R.1.b, und R.5)		hoch/zeitnah
V.5	Öffentlichkeitsbeteiligung bei verkehrlichen Planungen und Entwicklungsvorhaben	Konzeption, verwaltungs-interne Planungsprinzip	Bürgerbeteiligung und Information unter Beachtung des "Konzepts zur systematischen Bürgerbeteiligung"		mittel/zeitnah

ja	nein	- Förderlich für die Organisationsstruktur und eine dezernats- und fachübergreifende Zusammenarbeit ist die Verständigung auf das "Korridor-thema Mobilität" mit Verantwortung bei Dezernat 6. - Ende 2014 wurde ein Antrag gestellt auf Fördermittel für das Projekt "Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Karlsruhe" beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit über den Projektträger Jülich für zwei auf zwei Jahre befristete Stellen. Der Antrag wurde Ende 2015 eingestellt, da die "Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplan mit Erstellung von Verkehrsplanungen und -konzepten" vom Projektträger als nicht förderfähig bewertet wurde.
ja	ja	- Der erste Monitoringbericht zum Verkehrsentwicklungsplan wurde Ende 2014 erstellt, der zweite Monitoringbericht liegt mit diesem Bericht vor. - Erhebungen zu Radverkehr und Straßenverkehrszählungen werden projektbezogen durchgeführt. (z.B. Wirkungskontrolle Radverkehr BW Herbst 2014 an 20 Zählstellen; Dauerzählstelle Radzähler Erbprinzenstraße) - Haushaltsbefragung Mobilitätsverhalten wurde 2012 für Karlsruhe und den Nachbarschaftsverband durchgeführt (Vorstellung im PlanA im Sept. 2012). Derzeit wird geprüft, ob eine Teilnahme an der bundesweiten Mobilitätsbefragung für Städte "SrV 2018" der TU Dresden möglich ist.
ja	z.T.	- Das Verkehrssicherheitskonzept ist erstellt und befindet sich ämterübergreifend in der Umsetzung. - Mängelbogen/KA-Feedback: starke Steigerung der Meldungen durch Einführung KA-Feedback
ja	z.T.	- regionaler Austausch bezüglich des ÖPNV ist bereits erfolgreich umgesetzt z.B. über AK ÖPNV des KVV umgesetzt - Das TRK-Portal ist Ausdruck einer regionalen Zusammenarbeit im Bereich der digitalen Verkehrsinformation (siehe M.6.a). - Beteiligung der Stadt Karlsruhe am Förderprogramm RegioMOVE (siehe M.7.b). - Das Radnetz der Stadt Karlsruhe ist mit den Nachbarschaftsgemeinden und dem Landratsamt abgestimmt. Regionalradwege nach Weingarten und Ettlingen werden geprüft. Verbesserungen im regionalen Austausch wären dennoch sinnvoll (z.B. Runder Tisch "Radplanungen Region"). Durch die digitale Erfassung des Radnetzes Karlsruhe, den Radroutenplaner BW und das RadNetz BW sind noch Abstimmungen im Detail nötig. Im Rahmen des Aktionsplan "Mobilität PAMINA" ist die Verlängerung des Lauertalradwegs (Elsass/Pfalz) nach Bad Herrenalb (über Karlsruhe) geplant. Erster Abstimmungstermin im Okt. 2016.
ja	ja	Projektbezogenen Durchführung.