

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

UMSETZUNGSSTAND November 2014

Nr.	Maßnahmetitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		Erläuterungen
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	
<b>M Baustein Mobilitätsmanagement</b>								
<b>M.1 Mobilitätsmanagement in der Stadtentwicklungsplanung</b>								
M.1.a	Stärkung der Nahmobilität in der Nutzungsentwicklung	Verwaltungs- internes Planungsprinzip	Planungsprinzip in der <b>Flächennutzungsplanung</b> 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 beachtet. 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 der Fortschreibung "Gewerbe" im FNP ist die Erreichbarkeit mittels ÖPNV Bestandteil der Vorprüfung. Im Rahmen der Stadtanierung 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 Folgekostenschätzer des BMVBS	mittel/zeitnah	nein	nein	Der Mobilitätsfolgekostenschätzer des Bundesministeriums ist bisher nicht für die frühe Planungsphase anwendbar. Eine Überarbeitung ist vom Bund angedacht.
M.1.c	Stärkung der Nahmobilität in der verbindlichen Bauleitplanung	Verwaltungs- internes Planungsprinzip	- Planungsprinzip "Stadt der kurzen Wege" in der verbindlichen <b>Bauleitplanung</b> mit qualitätsvoller Erschließung und Anbindung durch Fußwege, Radverkehr und ÖPNV. - Überarbeitung des <b>Kriterienkatalogs</b> "Gemeinschaftsaufgabe Sozialverträglichkeit" - Berücksichtigung von <b>Fahrradabstellanlagen in der Bauleitplanung</b> (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 steht eine Novellierung der LBO mit einer verpflichtenden Mindestanzahl und der Möglichkeit zusätzlich zu der Mindestanzahl mehr Fahrradabstellanlagen unter Verzicht von Pkw-Stellplätzen an.
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 <b>Beratungs- und Qualifikationsprogramms für Unternehmen</b> mit mehreren Workshops je Unternehmen		hoch/zeitnah	ja	ja	Die Stadt Karlsruhe ist eine von 11 Modellregionen des Projektes MobilProFit (gefördert durch das Bundesumweltministerium). Hierbei werden 6 - 10 Karlsruher Unternehmen von externen Beratern im Rahmen von Workshops und Einzelberatungen unterstützt. Am Ende des Prozesses werden die Unternehmen öffentlichkeitswirksam zertifiziert. Es wird zwei Projekttrunden geben (2014/15 und 2015/16).
<b>M.3 Schulisches Mobilitätsmanagement</b>								
M.3.a	„Netzwerk Schule + Mobilität“	Organisation	<b>Netzwerk</b> 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	z.T.	Schulen wurden zu einem ersten Treffen eingeladen. Der Termin wurde wegen mangelnder Rückmeldungen von schulischer Seite abgesagt. Ein neuer Termin ist für Herbst 2014 / Frühjahr 2015 geplant.
M.3.b	Aktivitäten an Grundschulen	Beratung und Unterstützung	- Koordination und Unterstützung bei den jährlichen Aktionstagen <b>"Zu Fuß zur Schule"</b> - Einbeziehen der Schulen bei der Überarbeitung der <b>Schulwegpläne</b> (vgl. F.1) - Organisation stadtweiter Kampagnen und Wettbewerbe zu <b>Schulwegsicherheit und umweltfreundlichen Schulwegen</b> - Unterstützung bei der Bildung von <b>Laufgruppen</b> - Beratung der Schule mit externen Angeboten wie "Bus- und Tramschulen", in denen Schülerinnen und Schüler in Theorie und Praxis <b>richtige und sichere ÖPNV-Nutzung vermittelt</b> bekommen - Evaluation und Auswertung des <b>"Elternhalt"-Modellversuchs</b>		hoch/zeitnah (Anknüpfen an bereits laufende Aktivitäten verschiedener Akteure)	z.T.	z.T.	Das Laufbusprojekt "Peditram" wurde am 11.11.2013 an der Grundschule Wolfartsweier gestartet. Zweite Ausbildungsrunde der "Tram-Begleitenden" ist für das Schuljahr 2014/2015 geplant. Infolyer über Projekt und Möglichkeit der Teilnahme wurde an alle Karlsruher Grundschulen verteilt. Evaluation "Elternhalt" ist abgeschlossen, neues Info- und Arbeitsmaterial zur besseren Umsetzung wurde erstellt und an die Schulen gegeben.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
M.3.c	Aktivitäten an weiterführenden Schulen	Beratung und Unterstützung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermittlung von <b>ÖPNV-Schulungen und Bus-/ Tram-sicherheitstrainings</b></li> <li>- Unterstützung von Schülerprojekten zur Überprüfung der Sicherheit der <b>Radverkehrsanlagen im Schulumfeld</b> (vgl. V.3)</li> <li>- Unterstützung der Schulen bei der Einrichtung und Betrieb <b>schülerbetreuter Fahrrad-Werkstätten</b></li> <li>- Ausarbeitung von <b>Schul-Radwegplänen</b> ggf. unter Mitarbei von Schulklassen und Integration in den Internet-Radroutenplaner ist anzustreben (vgl. R.4.b)</li> <li>- Analyse und ggf. Verbesserung der <b>Qualität von Fahrradabstellanlagen und Haltestellen an Schulen</b></li> </ul>		hoch/zeitnah (Ggf. Anknüpfen an bereits laufende Aktivitäten verschiedener Akteure)	z.T.	z.T.	Unterarbeitskreis "Radschulwegpläne" wurde gebildet, der einen Radschulwegplan für die Drais-Realschule erstellt hat zusammen mit der Schulleitung, Lehrern und Lehrerinnen, Schülern und Schülerinnen und Elternvertretungen. Die Erarbeitung lief auch im Rahmen des Pilotprojekts "Radschulwegepläne" des Landes Baden-Württemberg, welches allen Schulen in Baden-Württemberg eine Technik für die Erstellung von Radschulwegeplänen zur Verfügung stellen möchte. Mit Unterstützung von rund 15 AGFK-Kommunen und über 40 Schulen werden die Instrumente erprobt und weiterentwickelt. (AGFK= Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen)
M.4	Mobilitätsmanagement für Neubürger und Neubürgerinnen	Marketing und Information	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluation und Ausweitung der bestehenden <b>Neubürgerinformation und -services</b> z.B.</li> <li>- Gutscheine für eine individuelle Mobilitätsberatung in der Mobilitätszentrale</li> <li>- Information und Schnupperangebote für das <b>Fahrradverleihsystem und für CarSharing</b></li> <li>- Information zu <b>Radverkehrsnetz und Radverkehrsangeboten</b></li> <li>- Individualisierte (wohnortbezogene) Informationen zur <b>ÖV-Liniennetz und ÖV-Fahrtenangebot</b></li> <li>- Berücksichtigung von Mobilitätsthemen bei speziellen <b>Stadtführungen für Neubürger/-innen</b> und Anbieten von Neubürger-Radtouren</li> </ul>	wird auch in der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen	gering/ mittelfristig	nein	nein	Neubürgercheckheft (Rabatt- und Gutscheineheft 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.
M.5	<b>CarSharing und Fahrradverleihsystem</b>							
M.5.a	Weiterentwicklung CarSharing	Verwaltungs-interne Strategie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbettung in das kommunale Mobilitätsmarketing</li> <li>- Integration in das ÖV- Zahlungssystem</li> <li>- Aufbau einer integrierten Mobilitätskarte (s. M.7.b)</li> <li>- ggf. Stellplätze im öffentlichen Raum</li> <li>- CarSharing für Dienstfahrten insb. für Außenstellen</li> <li>- ggf. Hinweise auf private Verleih-Portale</li> </ul>	Maßnahme des Klimaschutz-konzepts	gering/zeitnah	z.T.	z.T.	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. 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.
M.5.b	Weiterentwicklung Fahrradverleihsystem	Verwaltungs-interner Prüfauftrag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfen:</li> <li>- lokales Branding</li> <li>- Ausweitung der Flexistationen</li> <li>- Abschluss längerer Vertragszeiten</li> <li>- Ergänzung mit Pedelecs</li> <li>- Offensiveres Werben</li> <li>- Einsatz für Dienstfahrten insb. für Außenstellen</li> </ul>		mittel/zeitnah	z.T.	z.T.	Nach Anbieterwechsel im Frühjahr 2014 wurde das neue Leihfahrrad lokal gebrandet und hat den Namen "Fächerrad" erhalten. Zusätzlich zu den zwei Flexizonen sind feste Station in drei Stadtteilen entstanden, im Frühjahr 2015 erfolgt die Anbindung von sieben weiteren Stadtteilen. Der Vertrag wurde auf 5 Jahre abgeschlossen. Pedelecs werden wahrscheinli erst mit der nächsten Ausschreibung 2020 mit eingebunden. Der neue Betreiber bewirbt d System über Facebook, Twitter und die lokale Presse, auch das Thema Kooperationspartn (VBK, Stadtmobil) wird für die Bewerbung des Fächerrades genutzt. Die neuen Stelen, bisher 13 bis Frühjahr 2015 20 Stück, transportieren das neue System neben den plakativ Rädern ins Stadtbild. Es gibt noch keine Kooperation zwischen Betreiber und Stadt für Dienstfahrten.
M.6	<b>Mobilitäts- und Verkehrsinformation</b>							
M.6.a	Weiterentwicklung von vmz.karlsruhe.de	Konzeptionierung und EDV-Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau und Zusammenführung eines <b>einheitlichen Mobilitätsportals</b> (inkl. www.vMZ.trk.de) z.B.</li> <li>- Aufnahme von <b>Informationen über ÖV, Taxi, B+R, CarSharing, Leihfahrradsystem, Pocket Taxi...</b></li> <li>- <b>Integriertes Ticketing- bzw. Buchungssystem</b></li> <li>- Entwicklung eines inter- und multimodaler <b>Routingsystems</b></li> <li>- <b>Mobilitäts-App</b></li> </ul>		hoch/zeitnah (Anknüpfen an laufenden Ausbau der vmz)	ja	ja	Die Erweiterung der VMZ-KA zum Mobilitätsportal der TechnologieRegionKarlsruhe (TRK) befindet sich in der Umsetzungsphase. Freischaltung ist vrstl. im Frühjahr 2015. Es handelt sich dann um ein informatives bzw. empfehlendes Mobilitätsportal, welches die Technologie-Region abdeckt. Folgende Mobilitätsstränge sind beinhaltet: MIV (Parken, Baustellen, Verkehrslage für die gesamte TRK, Webcams), ÖV (Liniennetzverlauf mit Haltestellen, P&R, Abfahrtstafel, Abfahrtszeiten Soll/Ist), Carsharing (alle Stadtmobil-Stationen in der TRK mit Buchungsübergang), Rad (Gesamtes Radnetz der TRK plus PAMINA-Region mit Radstationen von Nextbike in KA und Call-a-Bike in KA, Ettlingen, Rastatt, Baden-Baden), Zonen (Umweltzonen und Bewohnerparkzonen soweit vorhanden), Verlinkung auf fünf Rheinfähren, Linksammlung bzgl. DB-Fahrplan, KVV-Fahrplan, Baden Airpark  Veröffentlichung und Freigabe der Mobilitäts-App KA-Mobil soll noch 2014 erfolgen als native App mit den Betriebssystemen ios und Android mit vier Handlungsstränge: P&R mit ÖV-Anbindung (Linien, Abfahrtsmonitor, Zeitafeln Soll/Ist). Von A nach B mit Kfz-Routing-vorschlag und Info zu Verkehrslage und Baustellen. Mobilität Barrierefrei mit Infos zu Parkhäusern und Behindertenstellplätzen. Bonus-Münze "Der Karlsruher": Wo wird er ausgegeben und wo wird er angenommen.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
M.6.b	Weiterentwicklung Mobilitätszentrale	Interne Strategie	Ausbau der <b>Mobilitätszentrale des KVV</b> (persönliche Beratung sowie virtuell) z.B. - Beratung <b>multimodaler Services</b> (CarSharing, Leihfahrradsystem, Apps, Integrierte Mobilitätskarte...) - <b>Verknüpfung mit Mobilitätsberatung</b> von Unternehmen (M.2), Schulen (M.3) und anderen Zielgruppen (M.7.c)		mittel/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4
M.6.c	Mobilitäts-Info-Paket für Internet-Anwendungen	Konzeptionierung und EDV-Entwicklung	Entwicklung eines Mobilitäts-Info-Pakets, welches Veranstalter leicht in deren Internetauftritt integrieren können	Nach Schaffung des Pakets aktive Vermarktung erforderlich	gering/ mittelfristig	nein	nein	
M.6.d	Haltestellenumgebungs-pläne	Marketing/ Information	Umgebungspläne als Informationsfunktion an allen Haltestellen anbringen		mittel/langfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4
<b>M.7 Weitere Services, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</b>								
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	
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	nein	Die Verkehrsbetriebe stehen im Kontakt mit der Firma Stadtmobil sowie mit Nextbike, um gemeinsames Buchungs- und Abrechnungssystem (und eventuell eine Mobilitätskarte) zu entwickeln. Stadtmobil und die VBK sind am trinationalen Kooperationsprojekt D-A-CH beteiligt, bei dem auch ein Austausch zum Fortgang des Buchungssystems erfolgt.
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	In den Jahren 2015/16 sollen über "Klimaschutz mit System" Fördermittel des Landes hier verwendet werden. Der Eigenanteil der Stadt muss hierzu in den Haushalt eingestellt werden.
M.7.d	Kombitickets	Prüfauftrag / Tarif / Marketing	Ausweitung des KVV-Angebots auf Veranstaltungstickets (Veranstaltungsticket = Fahrschein)		hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 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 Entwurf des Nahverkehrsplans 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	z.T.	z.T.	Die Stadt Karlsruhe ist mit drei Projekten bei LivingLab BWe mobil (mit Förderung des Bundes) vertreten, zwei davon wurden unter direkter Beteiligung der Stadt entwickelt: Das Projekt "Rheinmobil" der Firma Michelin hat den grenzüberschreitenden Mitarbeiterpendlerverkehr mit Elektrofahrzeugen im Blick. Die Firma UPS setzt im Karlsruher Flottenverkehr sieben umgebaute elektrische Auslieferungsfahrzeuge ein. Als drittes Projekt betreibt das KIT eine Campusflotte mit Elektrofahrzeugen. In den letzten Jahren wurde im Innenstadtbereich eine flächendeckende Ladesäuleninfrastruktur für Elektrofahrzeuge geschaffen. Insgesamt verfügt Karlsruhe derzeit über 30 Ladesäulen, die größtenteils öffentlich zugänglich sind und von den Stadtwerken mit Ökostrom versorgt werden. Außerdem ist mittelfristig angestrebt, auch E-Bikes in das Fahrradverleihsystem aufzunehmen.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmetitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
<b>F Baustein Fußverkehr</b>								
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 wurde das Thema Gehwegparken aufgegriffen. Hierzu wurde im Planungsausschuss Januar 2014 ein Konzept vorgestellt. Anschließend wurden in mehreren öffentlichen Ortschaftsratssitzungen und öffentlichen Bürgerversammlungen das Grundkonzept vorgestellt und öffentlich diskutiert. Im nächsten Schritt sollen in drei Modellstadtteilen in Zusammenarbeit mit den Bürgervereinen Begehungen vor Ort stattfinden. 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.
<b>R Baustein Radverkehr</b>								
R.1	<b>Ausbau des Radverkehrsnetzes / Fertigstellung und Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms</b>							
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, in der Kategorie "Aufholer" auf einen ersten Platz. Über die einzelnen Maßnahmen und Aktivitäten zur Umsetzung des 20-Punkte-Programms berichtet das Stadtplanungsamt regelmäßig mit einem ausführlichen Sachstandsbericht. (Jährlicher Sachstandsbericht im Raderforum, Bericht im PlanA im April 2013, Broschüre 20-Punkte-Programm im Juni 2013). Aus personellen Gründen ist allerdings die Planung und damit auch die Umsetzung der Radrouten im Verzug.
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.
R.2	<b>Verbesserungen für den ruhenden Fahrradverkehr</b>							
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.	Es gibt aus personellen Gründen noch kein flächendeckendes Konzept. Für den Hauptbahnhof und Durlach-Kernzone wurden Konzepte für Fahrradabstellanlagen erstellt und umgesetzt. 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 Bauherinnen 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 entspricht Erläuterungen zu M.1.c. Aus personellen Gründen kann die Aufstellung einer Fahrradabstell-Satzung aktuell nicht erfolgen. Eine Broschüre mit Qualitätsanforderungen für Radabstellanlagen soll von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) erstellt werden, bei der Karlsruhe Mitglied ist. Erste Auftaktgespräche für die AGFK-Broschüre haben stattgefunden, ein Erscheinungstermin ist noch nicht festgelegt.
R.3	<b>Service</b>							
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	
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	Radfernwege (z.B.: Veloroute Rhein) werden vom Land oder vom Bund eingerichtet, daher hat Karlsruhe weniger Einfluss auf die Routenführung. Diese Radfernwege sind über die städtische Radwegweisung an die Innenstadt angebunden.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmetitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen 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.
R.3.d	Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Fahrrädern und Fortbewegungsmitteln im ÖPNV	Konzepterstellung und -umsetzung	zur Umsetzung siehe Maßnahme ÖV.25					
R.4	<b>Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</b>							
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	nein	nein	
R.5	<b>Administrative Strukturen</b>							
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 (Schlauchomaten), Kampagnen (Darstellung des Leistungsangebots) und Sicherheit (Beratung, Vor-Ort-Reparaturangebot bei Fahrradkontrollen) - regionale Zusammenarbeit (vgl. V3)		hoch/zeitnah	z.T.	z.T.	Kooperation mit dem Fahrradfachhandel findet bereits statt (Draistag, Aktion Licht, Helmaktion, usw.) und es gibt immer wieder kostenlose Radcheckangebote.

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 Entwurf des Nahverkehrsplans 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 Entwurf des Nahverkehrsplans 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-Basel 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 Entwurf des Nahverkehrsplans 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 den Freihaltetrassen stattgefunden. Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
ÖV.6	Tramstrecke Europahalle Pulverhausstr.	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau einer Strecke, Stuttgarter Straße, Voruntersuchung abgeschlossen		hoch/kurzfristig	ja	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 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 fertig gestellt und in Betrieb.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
ÖV.8	Tramstrecke Knielingen	Verlängerung/ Ergänzung	Verlängerung der Linie 2		hoch/kurzfristig	ja	nein	Die Maßnahme wurde im Mai 2014 im Planungsausschuss vorgestellt. Die Planfeststellung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz wird voraussichtlich bis Ende 2014 eingeleitet. Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als kurz- bis mittelfristiges Projekt.
ÖV.9	Tramstrecke Nordstadt bis Kirchfeldsiedlung	Verlängerung/ Ergänzung	Verlängerung der Linie 3		hoch/kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als kurz- bis mittelfristiges Projekt
ÖV.10	Einschleifung der S31 in Richtung Innenstadt	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau Verbindungsstück		hoch/kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 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.
ÖV.11	Betriebliche Verbindungsstrecke Hirtenweg von Mannheimer Straße bis Haid-und-Neu-Straße	Verlängerung/ Ergänzung	Neubau Verbindung Linien 5, 4, S2		hoch/kurzfristig	nein	nein	Durch den bereits erfolgten Neubau der Wendeschleife in Rintheim sowie der gegenwärtig laufenden Gleismittenerweiterung ist die Linie 5 voraussichtlich ab 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 Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als kurz- bis mittelfristiges Projekt.
ÖV.12	Angebotserweiterung durch betriebliche Maßnahmen	Betriebliche Maßnahme	Erweiterung Platzkapazität, Taktverdichtung		hoch/kurzfristig	ja	ja	Die beschriebenen Vorschläge zur Angebotserweiterung sind gängige Praxis bei der ÖV-Planung der Stadt Karlsruhe und werden weiterhin durchgeführt.
ÖV.13	Einrichtung einer Stadtbuslinie in Rüppurr als Verlängerung der Linie 52	Ergänzung/ Verlängerung			hoch/kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
ÖV.14	Taktverdichtung der bestehenden Buslinien 44 und 107 zum Gewerbegebiet Killisfeld	Betriebliche Maßnahme			hoch/kurzfristig	nein	nein	Die Verkehrsbetriebe lehnen eine Taktverdichtung aus wirtschaftlichen Gründen ab.
ÖV.15	Taktverdichtung der bestehenden Buslinien 31 und 32 zum Gewerbegebiet Hagsfeld-Nord	Betriebliche Maßnahme			hoch/kurzfristig	nein	nein	Die Verkehrsbetriebe lehnen eine Taktverdichtung aus wirtschaftlichen Gründen ab.
ÖV.16	Einrichtung einer neuen Tangentialbuslinie Nord	Ergänzung/ Verlängerung			hoch/kurzfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
ÖV.17	Einrichtung einer neuen Buslinie ins Gewerbegebiet Rheinhafen-Nord	Ergänzung/ Verlängerung		Detailuntersuchung der Wirtschaftlichkeit erforderlich	mittel/mittelfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
ÖV.18	Einrichtung einer neuen Buslinie Gewerbegebiet Rheinhafen-Süd	Ergänzung/ Verlängerung		Detailuntersuchung der Wirtschaftlichkeit erforderlich	mittel/mittelfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
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	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
ÖV.20	Verlängerung der Linie 75 in das geplante Gewerbegebiet zur Raffinerie in Knielingen	Ergänzung/ Verlängerung		Alternativ Einrichtung eines unabhängigen Shuttle-Services	hoch/mittelfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4, als perspektivisches Projekt
ÖV.21	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Infrastruktur- maßnahme	Fortführung der Aktivitäten	Fortführung des sukzessiven Ausbaus	hoch/kurzfristig	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. Mit dem Rüppurrer Tor wurde eine neue barrierefreie Haltestelle geschaffen. Mehrere nicht barrierefreie Haltestellen befinden sich gegenwärtig im Umbau. Aufnahme der Ziele in den Entwurf des Nahverkehrsplans 2014, Kap. 4
ÖV.22	Einzugsbereiche schienengebundener ÖV	Planerische Leitlinie	stadtweit 400 m statt 600 m (betrifft Rüppurr, Grötzingen, Neureut)		hoch/kurzfristig	nein	nein	Diese planerische Leitlinie ist im Nahverkehrsentwicklungsplan 2003 festgelegt und sollte bei dessen Fortschreibung überarbeitet werden.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
ÖV.23	Ausbau von Bike+Ride	Konzepterstellung , dann Schaffung Infrastruktur	Qualitätsstandards, Ausbau, Boxen, auch an Bushaltestellen Information		mittel/mittel- bis langfristig	ja	ja	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 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.
ÖV.24	Ausbau von Park+Ride	Prüfauftrag	in der Region		mittel/mittel- bis langfristig	ja	ja	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 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.
ÖV.25	Konzeptentwicklung zur Mitnahme von Fahrrädern und Fortbewegungsmitteln im ÖPNV	Konzepterstellung und -umsetzung			mittel/langfristig	nein	nein	Aufgenommen in den Entwurf des Nahverkehrsplans 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	Derzeit ist aufgrund der massiven Bautätigkeit im Bereich Rheinstraße und Kaiserallee keine vertiefte Untersuchung sinnvoll.
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	nein	nein	Verkehrlich durch räumliche Nähe zur Südtangente nicht sinnvoll. Ein Rückstau auf die Südtangente durch eine Pfortnerung ist aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden.
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	nein	nein	Derzeit nichts geplant, da Zuflussdosierungen zu Rückstausituationen auf die Autobahn führen, was aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden ist.
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	nein	Die innerstädtischen Knotenpunkte (insb. Kriegsstraße und Ettlinger Straße) befinden sich in der Planungsphase. 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 Verkehrsteilnehmer 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.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
MIV.3.b	Brauerstraße - Reinhold-Frank-Straße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	nein	Bislang noch keine Detailplanung. Punktuell wurden und werden die Knotenpunkte optimiert, weitere Maßnahmen derzeit aus Kapazitätsgründen nicht möglich.
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 bereits optimiert. Weitere Reduzierung der Leistungsfähigkeit derzeit wegen Rückstaugefahr auf die Südtangente nicht sinnvoll.
MIV.3.d	Honsellstraße - Rheinhafenstraße – Pulverhausstraße	Prüfauftrag	Einrichtung einer "stadtverträglichen grünen Welle" und verstärkte Berücksichtigung der Ansprüche nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender		hoch/mittelfristig	ja	nein	Soll in 2015 im Bereich Honsellstraße umgesetzt werden.
MIV.3.e	Herrenalber 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 Streckenzug
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.
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 Welfenstraße 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	Siehe MIV.2
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	Siehe Ziffer M.6.a Beteiligung der Stadt Karlsruhe ( WiFö, StplA, TBA) am Förderprojekt RegioMove.
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 Auftragverwaltung 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 die Anmelde-Liste der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 aufgenommen.
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	Bebauungsplan und somit Baurecht für die Nordtangente-Ost liegt seit 1994 vor. Im April 2014 hat sich der Gemeinderat für eine 2-streifige "Südfahrt Hagsfeld" bis zur Haid-und-Neu-Straße ausgesprochen, weshalb Gutachten z.B. Verkehr, Lärm, ggf. Artenschutz aktualisiert werden. Die Maßnahme müsste in kommunaler Baulast als "Bundesstraße innerhalb der Ortsdurchfahrt" finanziert werden.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
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	<b>Umgestaltung zur Verbesserung der Umfeldverträglichkeit</b>							
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	Sinnvollerweise im Rahmen des geplanten Sanierungsgebietes Knielingen zu bearbeiten.
MIV.7.b	Herrenalber Straße	Infrastruktur / Umbau	Überprüfung der stadtverträglichen Umgestaltung von Streckenabschnitten, welche für die Verkehrsbelastung zu großzügig dimensioniert sind.		hoch/ kurz- bis mittelfristig	ja	nein	Planungen sind erstellt, Umsetzung sollte im Doppelhaushalt 2015/16 erfolgen.
MIV.8.	<b>Umgestaltungspotential im Falle konkreter Umnutzungsabsichten</b>							
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. Weitere Untersuchungen sind im Rahmen Ansiedlung dm, Neugestaltung Bahnhofvorplatz Durlach sowie Entwicklungsachse Durlacher Allee zu erwarten.
MIV.9	<b>Geschwindigkeitsänderungen im Stadtgebiet - Tempo 50 auf ausgewählten Netzabschnitten -</b>							
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 Temp 60 km/h.
MIV.9.d	Tempo 50 im Abschnitt Welschneureuter Straße (K9658), Unterfeldstraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 50 km/h aufgrund des Planungsgrundsatzes, dass für die Straßen des städtischen Grundnetzes Tempo 50 gelten soll.		hoch/kurzfristig	nein	nein	Das anbaufreien Zwischenstück der Welschneureuter Straße zwischen Michael-Pacher-Weg und Alter Postweg ist als freie Strecke mit zulässig 70 km/h beschildert.
MIV.10	<b>Geschwindigkeitsänderungen im Stadtgebiet - Tempo 30 auf ausgewählten Netzabschnitten -</b>							
						ja	nein	Rechtlich ist auf Hauptverkehrsstraßen die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h im Stadtgebiet vorgeschrieben. Nur aus Lärm- und Sicherheitsaspekten dürfen niedrigere Geschwindigkeiten angeordnet werden. Die Lärmaspekte werden im Lärmaktionsplan abgearbeitet. Um aus Sicherheitsaspekten niedrigere Geschwindigkeiten im Einzelfall auch auf Hauptverkehrsstraßen anordnen zu können, werden derzeit in Federführung Ordnungsamt Prüfkriterien entwickelt und abgestimmt.
MIV.10.a	Tempo 30 im Abschnitt Westliche Kriegsstraße (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/ 24h im Rahmen des Lärmaktionsplans (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)	z.T.	z.T.	Tempo 30 km/h nachts im Rahmen des LAP umgesetzt
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 30 km/ 24h 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 wird ein lärmarmen Asphalt aufgetragen. Nach der Realisierung bleibt abzuwarten inwieweit sich die Beurteilungspegel verändern, so dass derzeit das Tempolimit zurückgestellt wurde.
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	z.T.	nein	Hot-Spot im aktuell gültigen Lärmaktionsplan (LAP). Ergebnisse aus der Fortschreibung d LAP bleiben abzuwarten. Danach kann überprüft werden, ob die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind.

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen- typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs- horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
MIV.10.f	Tempo 30 im Abschnitt Ortsdurchfahrt Grünwettersbach, 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/ 24h im Rahmen des LAP in bestimmten Abschnitten umgesetzt
MIV.10.g	Tempo 30 im Abschnitt Ortsdurchfahrt Palmbach, 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/ 24h im Rahmen des LAP in bestimmten Abschnitten umgesetzt
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/ 24h im Rahmen des LAP in bestimmten Abschnitten umgesetzt
MIV.10.i	Tempo 30 im Abschnitt Durmersheimerstraße	Tempolimit	Überprüfung von Tempolimit auf 30 km/h (insbesondere im Kontext straßenräumliche Verträglichkeit, Sicherheit und Lärmschutz)		hoch/kurzfristig	z.T.	nein	Hot-Spot im aktuell gültigen Lärmaktionsplan (LAP). Ergebnisse aus der Fortschreibung des LAP bleiben abzuwarten. Danach kann überprüft werden, ob 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	Ergebnisse aus der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) bleiben abzuwarten. Danach kann überprüft werden, ob die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind
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.	nein	Ergebnisse aus der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) bleiben abzuwarten. Danach kann überprüft werden, ob die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind. Aktuell wird passiver Schallschutz gefördert.
MIV.10.l	Tempo 30 im Abschnitt Rüppurrer 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.
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	nein	nein	Ergebnisse aus der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) bleiben abzuwarten. Danach kann überprüft werden, ob die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind
MIV.11	<b>Geschwindigkeitsänderungen im Stadtgebiet - Tempovereinheitlichung bzw. moderate Absenkung -</b>							
MIV.11.a	Tempo 80 auf B10 zwischen Rheinbrückenstraße und Honsellbrücke	Tempolimit	Überprüfung der Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus auf Haupteinfallstraßen bzw. auf sensiblen innerstädtischen Straßen		hoch/kurzfristig	z.T.	nein	Ergebnisse aus der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (LAP) bleiben abzuwarten. Danach kann überprüft werden, ob die Grenzwerte für ein Tempolimit überschritten sind
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	nein	nein	
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	ja	Teilstück bis zur Elfmorgenbruchstraße ist fertig gestellt. Die zulässige Geschwindigkeit liegt bei 70 km/h bzw. bei 50km/h am Knotenpunkt Elfmorgenbruchstr.
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	z.T.	nein	Für das weitere Teilstück bis zur Haid-und-Neu-Straße liegt ein Bebauungsplan vor sowie erste Vorplanungen für eine zweistreifige Fortführung (vgl. MIV.6.c).
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	

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
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 Vorhabenträgern (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	

P Baustein Parken

P.1	Entwicklung einer Parkraumstrategie für Neu- und Umbau von Gebäuden	Konzeption/verwaltungs-interne Planungsprinzipien	Entwicklung einer Strategie mit praktisch handhabbaren Planungsprinzipien für die Bauleitplanung und Spezifizierungen des Bauordnungsrecht z.B. zu - <b>Räumliche Anordnung</b> des Stellplatzangebotes in Neubaugebieten (z.B. Sammelgaragen) - <b>Verteilung des Stellplatzangebots in Neubaugebieten</b> zwischen öffentlichem und privatem Raum - Einflussnahme auf die Nutzung privater Stellplätze mit <b>städtebaulichen Verträgen</b> z.B. um <b>Mehrfachnutzung</b> zu ermöglichen - <b>Verringerung des Stellplatzbaus durch Mobilitätsmaßnahmen der Bauherren/-herrinnen</b> (§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 <b>Stellplatzsatzung nach §74 Abs. 2 LBO BaWü</b>		mittel/mittelfristig	nein	nein	Keine personellen Ressourcen.
P.2	<b>Parkraummanagement Innenstadt</b>							
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 Parkgebühren in der Innenstadt wurden so angepasst, dass die Stundengebühr höher ist, als die Stundengebühr in den meisten Parkhäusern. Dies gilt allerdings nicht für die Mindestgebühr. Bisher sind die Parkgebühren nicht an die ÖPNV-Tarife gekoppelt. Die "Brötchentaste" wurde nicht ausgeweitet.
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 Planungsprinzipien	- <b>Erhebung</b> des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage - Überprüfung des <b>Gehwegparkens</b> (vgl. F.1), <b>Umverteilung der Flächennutzung</b> - Verstärkte <b>Mischnutzung</b> ggf. mit Nutzungsvereinbarungen - Flächendeckende <b>Parkraumbewirtschaftung</b> - Bau von <b>Quartiersgaragen</b>		hoch/zeitnah	z.T.	z.T.	- Das Stadtplanungsamt hat an Stellen mit besonderer Bedeutung <b>Parkraumerhebungen</b> durchgeführt. - Das Thema <b>Gehwegparken</b> wurde als erster Baustein des "Karlsruher Fußweges" aufgegriffen, gegenwärtig wird das grundsätzliche Konzept in öffentlichen Veranstaltungen diskutiert (siehe Maßnahme F.1).
P.4	<b>Information und Marketing</b>							
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)						

MONITORINGBERICHT 2014 ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN (VEP) KARLSRUHE

Nr.	Maßnahmentitel	Maßnahmen-typ	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Bemerkung	Priorität/ Realisierungs-horizont lt. VEP	UMSETZUNGSSTAND November 2014		
						mit Vorplanungen wurde begonnen	mit der Umsetzungen wurde begonnen	Erläuterungen
<b>W Baustein Wirtschaftsverkehr</b>								
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 <b>elektrischen Lieferfahrzeugen (vgl. M.9)</b> - Einsatz von <b>Lastenfahrrädern und Fahrradkurierdiensten</b> - Einrichtung <b>"mobiler Lager"</b> (Lieferfahrzeuge mit Sonder-Parkberechtigung an zentralen Stellen) - Zeitliche <b>Zufahrtsbeschränkungen</b> (z.B. Poller) - Aufbau eines <b>City-Logistik-Systems</b> - Installation eines gemeinsamen <b>Lieferservices der Einzelhandelsgeschäfte</b>		mittel/langfristig	nein	nein	Die Umsetzung dieser Maßnahme wird begonnen, wenn die Innenstadt weitgehend baustellenfrei ist.
W.3	Optimierung Wirtschaftsverkehr Gesamtstadt	Konzepterstellung	Prüfung von weiteren Handlungsansätzen für den Wirtschaftsverkehr z.B. - <b>Lkw-Führungssystem</b> (ggf. Integration in vmz.karlsruhe.de vgl. M.6.a) - Einrichtung eines <b>Güterverkehrszentrums</b> als intermodaler Umschlagplatz - Ausweisung von <b>Ladezonen</b>		mittel/langfristig	z.T.	nein	Derzeit werden Überlegungen angestellt, welcher Personenkreis (Unternehmen/Experten) einbezogen werden soll und in welcher Form ein erstes Treffen, das für Ende 2014/Anfang 2015 vorgesehen ist, stattfinden soll.
W.4	Sicherung und Ausbau der Schieneninfrastruktur	Verwaltungs-interne Planungsprinzip	Sicherung von Gleisanschlüssen in der Bauleitplanung (vgl. M.1)	wird auch in der „Machbarkeitsstudie Klimaneutrales Karlsruhe 2050“ vorgeschlagen	mittel/zeitnah	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.

**V Baustein Verfahren**

V.1	Organisationsstrukturen „Nachhaltige Mobilität“	Organisation/ Personal	Einrichtung einer Koordinationsstelle "Nachhaltige Mobilität" AG Mobilität, Manager/-in "Nachhaltige Mobilität"		hoch/zeitnah	ja	nein	Derzeit werden Fördermittel für das Projekt "Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Karlsruhe" beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit über den Projektträger Jülich beantragt für zwei auf zwei Jahre befristete Stellen. Der Eigenanteil der Stadt liegt bei 35 %. (vgl. hierzu Hauptausschussvorlage 2014/0714).
V.2	Monitoring Verkehr und Mobilität	Organisation/ verwaltungs-interne Strategie	- <b>Monitoring VEP-Umsetzungsstand</b> alle 2 Jahre - Erhebungen: <b>Radverkehrszählungen, Straßenverkehrszählungen, Haushaltsbefragung</b> Mobilitätsverhalten, Sammlung von <b>Mobilitätsdaten</b> , Systematische <b>Auswertung der Mängelbogen</b> (vgl. M.7.f)		hoch/zeitnah (Fortsetzung vorhandener Aktivitäten)	ja	ja	- Der erste Monitoringbericht 2014 VEP-Umsetzungsstand liegt mit diesem Bericht vor. - Erhebungen zu Radverkehr und Straßenverkehrszählungen werden projektbezogen durchgeführt. - Haushaltsbefragung Mobilitätsverhalten wurde 2012 für Karlsruhe und den Nachbarschaftsverband durchgeführt (Vorstellung im PlanA im Sept. 2012)
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)	ja	z.T.	Das Verkehrssicherheitskonzept ist erstellt und erhielt im PlanA im Oktober 2014 Zustimmung. Verschiedene Einzelmaßnahmen aus dem Verkehrssicherheitskonzept sind bereits angelaufen, wie z.B. Optimierung des Verfahrens zur Bekämpfung der Unfallhäufungsstellen z.B. Kampagnen (Schulterblick, Aktion Licht)
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	ja	z.T.	- Im ÖPNV ist die regionale Zusammenarbeit bereits erfolgreich umgesetzt. - Realisierung des einheitlichen regionalen Mobilitätsportales siehe M.6.a in Zusammenarbeit mit der TRK, ca. 8 Städten und Kooperationen mit den Ländern BW, RP und Frankreich. Beteiligung der Stadt Karlsruhe am EU-Förderprogramm RegioMove. - Das Radnetz der Stadt Karlsruhe ist mit den Nachbarschaftsgemeinden und dem Landratsamt abgestimmt. Außerdem wird derzeit geprüft, ob ein Regionalradweg zwischen Karlsruhe und Weingarten geplant werden kann. 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.
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	ja	Projektbezogenen Durchführung.