

<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b>  Stadtrat Jürgen Wenzel (FW)  vom: 22.08.2014 eingegangen: 22.08.2014	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>2. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>23.09.2014</b> <b>2014/0081</b> <b>37</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 4</b>
<b>Neue Schienenanlage Rintheim</b>		

**A.**

**Der Differenz-Abstand zwischen Altwagen und Neuwagen zur Bahnsteigkante beträgt 12,5 cm. Wenn seitens der VBK ein temporäres Aufdoppeln der neuen Bahnsteigkanten oder durch Bahnsteigprovisorien - die Altwagen können vom Straßenniveau aus bestiegen werden - in Betracht bezogen worden wäre, hätten trotz Bahnsteigneubauten weiterhin die Altwagen eingesetzt werden können. Es ist den VBK und Tiefbauamt seit Jahren bekannt, dass die bis März 2014 eingesetzten Altwagen ersetzt und damit auch die Gleisanlagen entsprechend umgebaut werden müssen. Jetzt ist erneut ein SEV mit Kosten i. H. von rund 540.000 € erforderlich. Zudem müssen die Fahrgäste nun zweimal Unannehmlichkeiten in Kauf nehmen.**

**Wer ist verantwortlich und kann in Regress genommen werden, weil während des sieben-monatlichen SEV-Betriebes in Rintheim die Gleisanlagen nicht umgebaut worden sind?**

Wesentlicher Anlass für den Umbau der Strecke nach Rintheim ist die Gleismittenerweiterung. Das heißt, die Gleise erhalten einen neuen Abstand zueinander. Dieser betrug bisher 2,70 m und beträgt künftig 3,05 m. Die neue Trasse verläuft zudem nicht immer genau auf der Achse der bestehenden Gleise. Vielmehr wurde die Möglichkeit genutzt, Engstellen zu bereinigen. Somit bestand zu keinem Zeitpunkt die Möglichkeit, die Bahnsteige beizubehalten oder sinnvolle Teile der Baumaßnahme unter Straßenbahnbetrieb zu bauen.

Darüber hinaus haben die VBK das VBK-Projekt Gleismittenerweiterung mit dem städtischen Stadtanierungsprojekt im Abschnitt Ostring - Rintheim Wendeschleife zusammengelegt. Somit können bauzeitliche Synergien gehoben werden. Zudem wird die Belastung auf die Anwohner im Vergleich zu einem "Bauen nacheinander" deutlich reduziert.

Als Beispiel sei die provisorische Baustraße genannt, die zu Gunsten des Stadtsanierungsprogramms gebaut wurde. Sie wurde auf der bisherigen Gleistrasse gebaut und ist später zugleich der Unterbau für die neuen Gleise.

Es ist daher bautechnisch absolut gerechtfertigt, den Bauablauf so vorzusehen.

Schließlich muss erwähnt werden, dass der Betrieb mit Niederflurfahrzeugen in Rintheim erst nach der Lieferung und Inbetriebnahme weiterer Niederflurfahrzeuge möglich wird. Die neuen NET 2012 sind planmäßig in der Fertigung und befinden sich seit einigen Wochen im Zulassungsverfahren. Bis Dezember 2014 wird eine ausreichend große neue Fahrzeugflotte zur Verfügung stehen, um auch diesen Streckenabschnitt mit Niederflurfahrzeugen befahren zu können.

Anmerkung:

In der Kombilösungs-bedingten Vollsperrung in Rintheim 2013 konnten die Bauarbeiten noch nicht begonnen werden. Über die o. g. Gründe hinaus war die Ausführungsplanung noch nicht so weit abgeschlossen, dass ein Baubeginn in 2013 sinnvoll gewesen wäre. Die Vollsperrung für die Kombilösung kam zu kurzfristig, als dass das Bauvorhaben in Rintheim noch hätte beschleunigt werden können. Im Übrigen wäre dennoch das Fahrzeugproblem nicht gelöst gewesen.

**B.**

**Gemäß "BO Strab" sind nur in Ausnahmefällen Abstände zwischen Wagenkasten und Bahnsteigkante von 25 cm zulässig. Da in Rintheim nur Niederflurwagen mit gleichen Breiten und Fußbodenhöhen verkehren werden, scheint der bislang praktizierte gefährliche Spalt nicht begründbar.**

**In Straßburg beträgt der Spalt generell 5 cm, in Heilbronn, Haltestelle Harmonie, die von allen gängigen Wagentypen angefahren wird, beträgt der Spalt 10 cm.**

**Werden die Bahnsteigkanten in Rintheim und bei anderen Neubauten weiterhin im Abstand von 25 cm zum Wagenkasten angeordnet?**

Zwischen dem Wagenkasten und der Bahnsteigkante werden weiterhin ca. 25 cm Spalt verbleiben. Dies entspricht dem städtischen VBK-Standard und ist einheitlich in ganz Karlsruhe bei neu gebauten Bahnsteigen so der Fall.

Für den Nutzer ist dieser Spalt aber ohne Belang. Denn zwischen dem ausgefahrenen Schiebetritt und der Bahnsteigkante sind deutlich weniger als 5 cm in Lage und Höhe vorhanden. Aus Sicht der Barrierefreiheit kann dies als optimal bezeichnet werden.

**C.**

**Glaubt man verschiedensten Veröffentlichungen, kostet das Aus- und Einfahren der Schiebetritte bei jedem Halt eine verlängerte Aufenthaltszeit von 15 sec.**

**Wie hoch ist der Fahrzeitverlust, wenn bei 80 % aller Haltestellen der VBK-Straßenbahnlinien die Schiebetritte jeweils ein- und ausgefahren werden müssen?**

**D.**

**Bei angenommen 20 Halten pro Umlauf ergibt das 300 sec. Bei 20 Umläufen pro Linie wären das dann 6 000 sec. oder rund 1,5 h pro Linie und Tag.**

**Welche Kosten laufen dabei während eines Jahres auf?**

Die neuen Zwei-System-Fahrzeuge vom Typ ET 2010, die künftig auf den regionalen Stadtbahnlinien eingesetzt werden sollen, wiesen in der Tat bei der Auslieferung lange Türöffnungs- und -schließzeiten auf. Dies wurde im Rahmen des Zulassungsprozesses von VBK und AVG bemängelt und hat zu Anpassungen des Herstellers bei der Türtechnik geführt, so dass die Schließzeiten mittlerweile so weit verkürzt wurden, dass sie den geforderten Rahmen einhalten. Eine Verzögerung im Betriebsablauf aufgrund der Türschließzeiten ist auch in der Praxis nicht feststellbar, da der Vorlaufbetrieb mit diesen Fahrzeugen auf der Linie S 2 nicht zu Fahrzeitverlusten und Fahrplanproblemen führt.

Im Übrigen werden derzeit für die städtischen Straßenbahnlinien neue Niederflur-Fahrzeuge vom Typ NET 2012 beschafft, für die momentan die Genehmigungsverfahren laufen.

Deren Türöffnungs- und -schließzeiten liegen in der gleichen Größenordnung wie die der bisherigen Niederflur-Fahrzeuge. Daher sind mit diesen Neufahrzeugen für die städtischen Linien keine Fahrplanverzögerungen zu erwarten.