

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadträtin Daniela Reiff (GRÜNE) Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) vom: 03.11.2015 eingegangen: 03.11.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	19. Plenarsitzung Gemeinderat 15.12.2015 2015/0655 40 öffentlich Dez. 1
Zusatzkosten für tunneltaugliche Stadt- und Straßenbahnen		

1. Wie viele Bahnen müssen von AVG und VBK umgerüstet werden, um den in Bau befindlichen Stadtbahntunnel zukünftig nutzen zu können?

Aus heutiger Sicht müssen bei der VBK insgesamt 45 Stadtbahnfahrzeuge des Typs GT 6-70 D/N und 25 Fahrzeuge des Typs GT 8-70 D/N umgerüstet werden, damit eine Freigabe für die Tunneldurchfahrt erfolgt.

Bei der AVG sind dies insgesamt 86 Stadtbahnfahrzeuge des Typs GT 8-100D/2S-M.

2. Welche Kosten entstehen durch diese Umrüstung insgesamt? Wie viele Bahnen können nicht tunneltauglich umgerüstet werden?

Für die Ertüchtigung der Fahrzeuge der VBK gehen wir Stand heute von voraussichtlichen Kosten i. H. v. 125.000 Euro je Fahrzeug aus.

Bei der AVG planen wir mit Kosten i. H. v. 170.000 Euro je Fahrzeug.

Insgesamt 57 Fahrzeuge der VBK und 35 Fahrzeuge der AVG sind nicht mehr zur Umrüstung vorgesehen. Diese Fahrzeuge sind nach Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels aus Altersgründen ohnehin zur Abstellung/Aussonderung vorgesehen.

3. Wie viele Fahrzeuge mussten bzw. müssen AVG und VBK neu anschaffen, weil nicht bei allen Bestandsfahrzeugen eine tunneltaugliche Umrüstung möglich ist? Mit welchen Kosten ist dies insgesamt verbunden?

Eine Neuanschaffung von Fahrzeugen allein aus den Erfordernissen der sog. „Tunnel-tauglichkeit“ ist nicht erfolgt. Die Neubeschaffung erfolgte aus einer Reihe von Gründen u. a.

- wie in Punkt 2 erläutert erreichen bis zur Inbetriebnahme des Tunnels eine Reihe von Fahrzeugen das technische und wirtschaftliche Ende der Einsatzdauer und müssen daher ersetzt werden.
- Durch die Ausführungen des Personenbeförderungsgesetzes und die zukünftige Umsetzung dieser Vorgaben in Verbindung mit dem Nahverkehrsplan ist im Stadtgebiet die vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 vorgesehen. Auch hierfür ist die sukzessive Erneuerung der Fuhrparks beider Unternehmen erforderlich.
- Um die bisherigen Verkehre Seitens AVG weiterführen zu können muss die AVG in Zukunft an Ausschreibungsverfahren der Verkehrsträger teilnehmen. Die Ausschreibungsbedingungen der Verkehrsträger sehen auch für die im Rahmen dieser Verkehre einzusetzenden Fahrzeuge Mindestanforderungen vor, die mit dem vorhandenen Fuhrpark nicht erfüllt werden können.

- Weitere Fahrzeuge wurden im Rahmen von Streckenerweiterungen (z. B. in Heilbronn) erforderlich.

4. Für Bahnen, die zwar unabhängig vom Stadtbahntunnel neu beschafft wurden, aber tunneltauglich ausgestattet sein müssen: Wie hoch sind die Kosten, die speziell durch eine tunneltaugliche Ausrüstung der Bahnen verursacht sind?

Es ergeben sich bei neu beschafften Fahrzeugen keine Kosten, die ausschließlich dem Stadtbahntunnel zuzurechnen sind.

Hinsichtlich der Brandschutzanforderungen in der Konstruktion und Materialbeschaffenheit von Schienenfahrzeugen haben sich die normativen Anforderungen in den letzten Jahren ständig fortentwickelt und werden heute europaweit einheitlich festgelegt. Neufahrzeuge müssen die Anforderungen in Gänze erfüllen, sowohl im Bereich der Straßenbahn aber auch speziell für den Einsatz auf DB-Strecken.

Gleiches gilt für die nachzurüstenden Fahrgastsprechstellen oder Funktionalitäten wie die „Notbremsüberbrückung“ die für AVG Fahrzeuge heute u. a. auch ein Netzzugangskriterium zu DB-Strecken darstellen.

5. Wie hoch sind die Gesamtkosten für Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugumrüstung, die speziell durch den Stadtbahntunnel notwendig werden?

Wie bereits unter Antwort zu Frage 2 erläutert, entstehen für die Fahrzeugumrüstungen insgesamt Kosten i. H. v. 125.000 Euro je Fahrzeug der VBK und Kosten i. H. v. 170.000 Euro je Fahrzeug der AVG.

Eine Differenzierung in die Teilbereiche Fahrzeugmodernisierung und Arbeiten, die ausschließlich das Thema Durchfahrt durch den Stadtbahntunnel berücksichtigen, wurde nicht vorgenommen. Eine Fahrzeugneubeschaffung, die ausschließlich durch den neu hinzukommenden Stadtbahntunnel ausgelöst wurde, haben die Unternehmen nicht vorgenommen.

6. Seit wann ist bekannt oder hätte bekannt sein müssen, dass mit Zusatzkosten in dieser Größenordnung zu rechnen ist?

Wie vorstehend bereits erläutert handelt es sich bei den Kosten für die Fahrzeugmodernisierungen nicht ausschließlich um Aufwendungen, die für den späteren Tunnelbetrieb der Fahrzeuge erforderlich sind. Durch die ausgesetzte Fahrzeugförderung des Landes Baden-Württemberg ist es auch aus wirtschaftlichen Gründen notwendig Fahrzeuge durch Modernisierungsprogramme länger als bisher für den Fahrgastbetrieb einsatzbereit und für die Kunden attraktiv zu erhalten.

Die hierfür technisch erforderlichen Arbeiten an den Fahrzeugen wurden frühzeitig identifiziert und daraus im Jahr 2009 ein Ablaufplan in Abstimmung mit den vorhandenen Werkstattkapazitäten entwickelt. Zur Absicherung des wirtschaftlichen Risikos und aus Gründen kaufmännische Vorsicht wurden für die entstehenden Aufwendungen bei der VBK Rückstellungen in ausreichender Höhe gebildet. Eine Ergebnisbelastung der VBK bis zum Abschluss der Arbeiten Ende 2018 kann somit vermieden werden.