



| | | |
|----------------------------------|-----------------|------------------|
| STELLUNGNAHME zur Anfrage | Vorlage Nr.: | 2016/0761 |
| Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) | Verantwortlich: | Dez. 1 |
| Tunnelhaltestellen | | |

| Gremium | Termin | TOP | ö | nö |
|--------------------|-------------------|-----------|----------|----|
| Gemeinderat | 17.01.2017 | 15 | x | |

Die U-Strab soll entsprechend den bisher kommunizierten Angaben 2018 in Betrieb gehen. Für die leichte Erreichbarkeit und Gestaltung der Tunnelhaltestellen ergeben sich für die FW folgende Fragen:

A) Wann wurde der Wettbewerb zur Gestaltung der Tunnelhaltestellen ausgelobt und wer ging als Sieger hervor?

Nach Durchführung des Gestaltungswettbewerbs zwischen Juni und Oktober 2004 hat sich die Jury in der abschließenden Sitzung am 25. Oktober 2004 einstimmig für das Konzept der Arbeitsgemeinschaft Allmann Sattler Wappner/Ingo Maurer aus München entschieden und empfohlen, dieses als Grundlage für die weitere Planung zu verwenden.

B) Wann wurde das Wettbewerbsergebnis in der Öffentlichkeit diskutiert?

Für die interessierte Öffentlichkeit wurden die Arbeiten vom 28. Oktober bis zum 19. November 2004 im Foyer des Rathauses ausgestellt.

C) Bezieht sich die im Wettbewerb gewonnene Gestaltung der Haltestellen auch auf die Gestaltung der Einhausungen für die Zugänge und werden diese Einhausungen überdacht?

Den Zugängen zu den unterirdischen Haltestellen sollte laut Wettbewerbsaufgabe besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Siegerentwurf sieht keine Überdachung der Zugänge vor.

D) Mit wie vielen Aufzügen und Fahrtreppen werden die einzelnen Tunnelhaltestellen jeweils ausgerüstet und wie hoch ist deren Kapazität/h?

Die Planung der Treppen und Aufzüge für die unterirdischen Haltestellen berücksichtigt neben den Ansprüchen an einen barrierefreien und fahrgastfreundlichen Zugang zu den Bahnsteigen besonders auch die Erfordernisse aus dem brandschutztechnischen Rettungs- und Entfluchtungskonzept der jeweiligen Haltestelle. Ohne Bezug zu den jewei-

gen Eingangsparametern besitzt eine Auflistung sämtlicher Aufzüge, Fahrtreppen und festen Treppen einschließlich deren berechnete Kapazität jedoch keine genügende Aussagekraft. Für eine umfassende und zusammenhängende Beurteilung der gewählten Ausführung ist die Lektüre der einzelnen Brandschutzkonzepte zu den Haltestellen daher unverzichtbar. Bei Bedarf können die entsprechenden Unterlagen bei der KASIG eingesehen und erläutert werden.

E) Wie breit werden die GehTreppen pro Haltestelle ausgeführt und welche Kapazität/h haben diese im Normalfall?

Siehe Antwort zu Punkt D.

F) Wie viele Fahrgäste können im Brandfall in welcher Zeit über diese GehTreppen evakuiert werden?

Siehe Antwort zu Punkt D.

G) Wo überall sind in der Kaiserstraße und Ettlinger Straße Notausstiege eingeplant?

Gesonderte Notausstiege sind nach dem brandschutztechnischen Rettungs- und Entfluchtungskonzept für den Stadtbahntunnel nicht erforderlich.

H) Wo werden für die Fahrgäste Toilettenanlagen eingerichtet?

Eine öffentliche Toilettenanlage ist auf der Verbindungsebene zwischen den Haltestellen Lammstraße und Marktplatz vorgesehen.

I) Sind statische oder dynamische Werbeanlagen vorgesehen?

Die bisherigen Planungen sehen für Fahrgastinformation und Werbung entsprechende Vitrinen an den Haltestellenwänden vor. Aufgrund der rasanten technischen Entwicklung auf dem Gebiet der Werbung und Kommunikation sind die diesbezüglichen Überlegungen jedoch noch nicht abgeschlossen.

J) Gibt es ein Reinigungskonzept für die überwiegend in Weiß gehaltenen Decken, Wände und die Hängebeleuchtung und in welcher Höhe sind deren Unterhaltskosten und die Kosten für den Energieverbrauch der Beleuchtung kalkuliert?

Die zukünftige Reinigung der unterirdischen Haltestellen wird im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbetriebe Karlsruhe liegen. Über Art, Umfang und Turnus der Reinigung werden die VBK zu gegebener Zeit ein Konzept erstellen. Die von den Verkehrsbetrieben abgeschätzten voraussichtlichen jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten können der Stellungnahme zu TOP 21 der Sitzung des Gemeinderats am 24.03.2015 entnommen werden.

- K) In der "Karla" wurden 2002 für den Tunnelbetrieb Zusatzkosten von 150.000,- Euro p.a. benannt. Stimmt diese Angabe auch 2018 noch, wenn nein, was sind die Gründe dafür?**

In der zum Abschluss des Beteiligungsverfahrens „City 2015 - Anschluss Zukunft“ vom Presse- und Informationsamt der Stadt Karlsruhe herausgegebenen Informationsschrift heißt es unter anderem: *„Die Betriebskosten einer unterirdischen Haltestelle sind zunächst mit rund 150.000 Euro höher als bei oberirdischen Haltestellen. Die Unterhaltung der Gleisanlagen und der Fahrleitung sind im Tunnel aber wesentlich günstiger“*. Bei der besagten Kostenangabe handelt es sich also nicht um einen absoluten Betrag sondern um eine Differenzangabe. Hinsichtlich des Themas Betriebs- und Unterhaltungskosten nach der geplanten Inbetriebnahme 2019/2020 wird auf die Antwort zu Punkt J) verwiesen.