



<b>ANTRAG</b>	Vorlage Nr.:	<b>2019/1156</b>
AfD-Gemeinderatsfraktion		
<b>Erhaltung der Gleise zwischen Europaplatz und Kronenplatz nach Fertigstellung der Kombilösung</b>		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
<b>Gemeinderat</b>	<b>10.12.2019</b>	<b>31</b>	<b>x</b>	
<b>Hauptausschuss</b>	<b>14.01.2020</b>	<b>4.2</b>		<b>x</b>
<b>Gemeinderat</b>	<b>21.01.2020</b>	<b>8.2</b>	<b>x</b>	

Der Gemeinderat möge beschließen:

Die Gleise in der Fußgängerzone bleiben im Abschnitt zwischen Europaplatz und Kronenplatz für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren ab vollständiger Fertigstellung der Kombilösung erhalten.

#### **Begründung:**

Mit diesem Beschluss werden die zuverlässige Umsetzung des vorgesehenen Linienkonzeptes in diesem Abschnitt und die nachfragegerechte Bedienung der Kaiserstraße sichergestellt.

Nach dem bisherigen Stand der Diskussion werden mit der Inbetriebnahme der Kombilösung oberirdisch keine Straßenbahnen mehr zwischen den Haltestellen Europaplatz und Kronenplatz/KIT-Süd verkehren. Die Bahnen werden stattdessen ausschließlich im Tunnel fahren.

Mit dem veröffentlichten Betriebskonzept zum Zielzustand der Kombilösung wird die Streckenkapazität im Tunnel - insbesondere im Kreuzungsbereich der Haltestelle Marktplatz - nahezu vollständig beansprucht, sodass bei Verzögerungen im Betriebsablauf keinerlei Robustheit gegeben ist.

In dem veröffentlichten Liniennetz (sog. Mitfall) der Kombilösung verkehren zwischen Europaplatz und Marktplatz tagsüber 5 Linien im 10-Minuten-Takt, mithin also 30 Bahnen je Stunde und Richtung. Deren Fahrweg kreuzen mindestens 9 Fahrten je Stunde aus Richtung Kronenplatz an der Haltestelle Marktplatz als Linksabbieger in Richtung Ettlinger Straße, so dass in Summe im Kreuzungsabschnitt mindestens 39 Zugfahrten je Stunde in den genannten Richtungen stattfinden.

Gegenüber der derzeitigen Betriebsführung oberirdisch mit ‚Fahren auf Sicht‘ bedeutet die signalisierte Betriebsführung im Tunnel eine Kapazitätsreduktion um rund ein Drittel auf eine bei optimistischer Betrachtung theoretisch mögliche minimale Zugfolgezeit von 90 Sekunden, entsprechend 40 Zugfahrten pro Stunde und Richtung.

Diese Maximalkapazität ist somit bereits nahezu vollständig ausgeschöpft. Auch gibt es bundesweit bisher keine Gleiskreuzung, die – wie hier geplant – niveaugleich im signalisierten Betrieb mit einer derartigen Zugdichte betrieben wird. Für die gutachterlich im Jahre 2002 auf dem Papier attestierte

Machbarkeit dieses Betriebskonzeptes gibt es somit bislang keinen Nachweis, dass dieses auch in der Praxis funktionieren kann.

Aus diesen Gründen ist die Beibehaltung der oberirdischen Gleise zumindest während der ersten Betriebsphase zwingend erforderlich, will man im Ernstfall nicht ohne jede Rückfalloption dastehen. Zudem bietet die Beibehaltung der oberirdischen Gleise die Möglichkeit, bei Betriebsstörungen im Tunnel das Verkehren der meisten Linien ohne die sonst nötige Umleitung via Kriegsstraßentrasse, die weitere Beeinträchtigungen im Betrieb hervorriefe, aufrecht zu erhalten.

Unterzeichnet von:

Dr. Paul Schmidt

Oliver Schnell

Ellen Fenrich