

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Eduardo Mossuto (FW) Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 07.10.2013 eingegangen: 07.10.2013	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	55. Plenarsitzung Gemeinderat 19.11.2013 2013/0164 22 öffentlich Dez. 4
Straßenbahn Linie 5		

A.) Warum wird die Zeit während des "Bypass-Betriebes", in der die Straßenbahn in Rintheim eingestellt wird, nicht genutzt, um die seit langem geplante Profilaufweitung des Lichtraumes und die höhenmäßige Anpassung der Bahnsteige für 2,65 m breite Niederflurwagen auszuführen, und seit wann stehen diese Arbeiten konkret zur Ausführung an?

Auf der Linie 5 in Rintheim können bisher nur die 2,40 m breiten alten Straßenbahnwagen fahren. Damit hier künftig Niederflurfahrzeuge mit einer Breite von 2,65 m eingesetzt werden können, müssen die Gleise „auseinandergedrückt“ werden (so genannte „Gleismittenerweiterung“). Dies hat zwangsläufig zur Folge, dass in diesem Zuge auch die Haltestellen umgebaut werden müssen – sonst würden sie in das Profil der Bahn hineinragen. Beim Umbau werden dann auch die Bahnsteige auf 34 cm erhöht – zwecks stufenfreien Einstiegs in die künftigen Bahnen.

Wäre dieser Umbau schon jetzt vollzogen, könnten die alten, schmalere Fahrzeuge zwar auf den Gleisen fahren, aber NICHT an den neuen Bahnsteigen halten: Der Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug wäre zu groß und deshalb nicht genehmigungsfähig. Eine theoretisch denkbare Lösung wäre es, an jeder Haltestelle einen zusätzlichen Bahnsteigabschnitt nur für die alten Fahrzeuge zu bauen, dies ist aber weder technisch noch wirtschaftlich darstellbar. Die Maßnahme in Rintheim ist zeitlich so eingetaktet, dass mit Fertigstellung und Wiederinbetriebnahme die Linie 5 komplett mit Niederflurfahrzeugen bedient werden kann. Da diese Fahrzeuge vsl. in der 2. Jahreshälfte 2014 ausgeliefert werden, ist das Bauende der Gleismittenerweiterung für Ende 2014 eingeplant. Hierauf haben die VBK von Anfang an auch in der Öffentlichkeit hingewiesen.

B.) Seit wann wurde die Gleisverbindung im Hirtenweg zwischen Endhaltestellen der Linie 5 und der Linie 6 geplant, und warum wurde diese Planung bislang nicht realisiert?

Die Verlängerung wurde 2003/2004 geplant. Auch wurde damals ein GVFG-Finanzierungsantrag eingereicht und die Planfeststellung vorbereitet.

Die Planung wurde anschließend wegen der vom Land erklärten GVFG-Mittelkürzung gestoppt. Der eingereichte Finanzierungsantrag wurde auf Anraten des Landes nur auf den Abschnitt der Bestandsstrecke bis Wendeschleife Rintheim beschränkt – der Teil für die Neubausstrecke Hirtenweg wurde zurückgezogen. Die Planfeststellungsbehörde hatte daraufhin auch die Reduzierung des Planfeststellungsbereichs auf den Abschnitt der heutigen Bestandsstrecke verlangt.

C.) Wie umfangreich sind die Anpassungsarbeiten der unter Punkt A genannten Maßnahme in den Straßenfahrbahnen?

Die Straßenfahrbahnen der Rintheimer Straße werden i. d. R. nur am Rand des Bahnkörpers auf einer Breite von max. 1 m angepasst. Im Bereich der neuen Haltestelle Dunantstraße und des Knotenpunktes Ostring sind höhenmäßige Anpassungen über die gesamte Fahrbahnbreite nötig. In der Mannheimer Straße ist der Umfang der Fahrbahnanpassung im Wesentlichen bestimmt durch die städtische Sanierungsmaßnahme Rintheim (Änderung Fahrbahnquerschnitt, Grünstreifen neben Gleiskörper etc.), weniger durch die Gleismittenerweiterung der VBK.

D.) Wie hoch sind die Kosten für die Profil-Anpassungsarbeiten in der Mannheimer Straße, und wie hoch sind die Kosten für die Verbindungsstrecke durch den Hirtenweg, jeweils getrennt für die reinen Baukosten und den Kosten für Bauhilfsmaßnahmen, also SEV, Behelfsbahnsteige, Verkehrssicherung etc.?

Zu den angefragten Detailkosten liegen die Angaben in dieser Aufschlüsselung nicht vor. Auch wurden die Kosten für die Verlängerung Hirtenweg seit dem GVFG-Antrag 2003 (s. o.) nicht mehr fortgeschrieben. Da sich die Rahmenbedingungen zwischenzeitlich wesentlich

geändert haben, haben die alten Kosten heute ohnehin keine Aussagekraft hinsichtlich eines Kostenvergleichs mehr.

E.) Wurden Zuschüsse zu den Maßnahmen unter Punkt A und B nach dem GVFG bzw. Entflechtungsgesetz beantragt?

Für die jetzt anstehende Gleismittenerweiterung der Bestandsstrecke wurden GVFG-Mittel beantragt und bewilligt.

Zum GVFG-Antrag der Streckenverlängerung Hirtenweg siehe Antwort zu Nr. B.

F.) Wie hoch belaufen sich die echten Kosten für den derzeitigen Schienenersatzverkehr, ohne Gegenrechnung mit den entfallenden Betriebsleistungen im Ostast der Linie 5?

Die Kosten für den SEV betragen rund 60 T€ pro Monat.

G.) Ist eine Verknüpfung bzw. Zusammenlegung der Linien 5 und 6 oder mit den Linien 4 und der Linie S 2 samt einer Verlängerung um 500 m zum Technologiepark überprüft worden - und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Mögliche Verknüpfungen der genannten Linien wurden in den Jahren 2002 bis 2004 konzeptionell untersucht. Wegen der Aussichtslosigkeit einer baldigen Realisierung wurden diese Überlegungen nicht mehr weiterverfolgt.

H.) Ist eine Entflechtung der Linienbündelung in der Haid-und-Neu-Straße mit einer neuen Straßenbahnlinie über den Ostring zum Weinweg/Durlacher Allee überprüft worden - wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Nein, eine solche Strecke wurde nicht untersucht. Eine neue Trassenführung über den Ostring und die hoch belasteten Knotenpunkte Gerwigstraße/Weinweg/Durlacher Allee hat derzeit keine Aussicht auf Umsetzung. Es ist nicht erkennbar, woher bei einer solchen Linienführung ein wirtschaftlicher Nutzenüberschuss geschöpft werden soll: Hinsichtlich der klassischen Be-

wertungskriterien „Erschließung neuer Potentiale“, „Reisezeitvorteile“, „Einsparung Fahrzeuge“ sind stattdessen deutliche Nachteile zu erwarten.

I.) Kann derzeit definitiv der Einsatzzeitpunkt der bei der Fa. Vossloh bestellten Niederflurwagen bestimmt werden?

Der aktuelle Zeitplan sieht die Auslieferung der ersten Fahrzeuge nach Karlsruhe im September 2014 vor.