

ANFRAGE	Gremium:	59. Plenarsitzung Gemeinderat
Stadtrat Jürgen Wenzel (FW)	Termin:	18.03.2014
	Vorlage Nr.:	2014/0385
vom 31. Januar 2014	TOP:	32
		öffentlich
Südabzweig der Kombilösung		

Seit 18. November werden vorbereitende Arbeiten zur Untertunnelung der Ettlinger Straße im Südabzweig ausgeführt. Aus Sicht der Freien Wähler Karlsruhe ergibt sich aufgrund von Widersprüchen der nachfolgende Fragenkatalog:

- A. Warum wird im Internetauftritt der "Kombilösung" der Südabzweig mit Stand vom 24.01.2014 in zwei Bauphasen, nämlich Phase 3 = Marktplatz bis Baumeisterstraße und Phase 5 = Baumeisterstraße - Augartenstraße, mit Straßenbahnverkehr in diesem Abschnitt, dargestellt?
- B. Wie hoch waren die Baukosten für den Gleisbogen von der Ettlinger Straße in die Baumeisterstraße einschließlich dessen Ausbau und wieder Einbau für Kanalbauzwecke?
- C. Muss im bergmännischen Tunnelvortrieb das Düsenstrahlverfahren ebenfalls angewendet werden, wenn ja - welche Beeinträchtigungen sind zwischen Marktplatz und Kriegsstraße zu erwarten und wie hoch sind die Kosten dafür? Unterteilung nach den Düsenstrahlarbeiten und der Baufeldfreimachung, wie z. B. Gleisrückbau.
- D. Wann, auf welcher Länge und mit welchem Kostenaufwand wurden die vorhandenen Fahrleitungsanlagen von Flach- auf Hochkette umgebaut und was waren die Gründe dafür?
 - 1. im Abschnitt Kriegsstraße - Baumeisterstraße?
 - 2. im Abschnitt Baumeisterstraße - Augartenstraße?
- E. Wie hoch war der Kostenaufwand zur Demontage der unter D genannten Anlagen?
- F. Können die stehen gebliebenen Fahrleitungsmasten und die Querausleger bei Aufnahme des geplanten temporären Straßenbahnbetriebes ab 2016 weiter verwendet werden?
- G. Wie hoch ist der Kostenaufwand für die Aufnahme und des späteren Gleis- und Fahrleitungsrückbaues für den temporären Straßenbahnbetrieb auf dem Südabzweig ab 2016 bis zur endgültigen Betriebsaufgabe des Straßenbahn-Oberflächenverkehrs?

-
- H. Was spricht gegen eine dauerhafte Beibehaltung des Straßenbahn-Oberflächenverkehrs zwischen Marktplatz und Baumeisterstraße bzw. Augartenstraße, wenn diese Strecke nach dem Tunnelbau sowieso wieder befahren werden soll?
- I. Wie hoch sind die Kosten für den SEV pro Monat zwischen Hauptbahnhof und Ettlinger Tor?
- J. Welche der unter B bis I anfallenden Kosten sind in der vorläufigen Gesamtbaukostensumme von 868,8 Mio. € **nicht** enthalten?
- K. In welcher Höhe reduzieren sich die Tunnelbau-Rohbaukosten i. H. von 300 Mio. € durch die Zusammenlegung der beiden Bauabschnitte?
- L. Welche Überlegungen führten dazu, die Tunnelstrecke an der Augartenstraße enden zu lassen und die neuralgische Kreuzung Ettlinger Straße/Poststraße bis Bahnhofsvorplatz nicht mit in die Tunnelbaupläne aufzunehmen?
- M. Wie viele Unfälle haben sich in dem unter L genannten Bereich in den vergangenen Jahren ab 2002 bis 2013 ereignet?

Sachverhalt/Begründung:

Entsprechend des Internetauftrittes der "Kombilösung" (Stand 24.01.2014) wird immer noch der Südabzweig als in zwei Bauphasen auszuführen angezeigt. Danach soll zunächst unter Vollsperrung des Straßenbahnbetriebes der Abschnitt Marktplatz - Kriegsstraße und als weiterer Abschnitt die Ettlinger Straße zwischen Baumeisterstraße und Augartenstraße untertunnelt werden, unter Beibehaltung des Straßenbahnbetriebes. Damit der stattfinden kann, wurde extra ein Gleisbogen von der Ettlinger Straße in die Baumeisterstraße verlegt und wegen Kanalbauarbeiten ein zweites Mal aus- und wieder eingebaut.

Abgesehen davon erscheint es den Freien Wähler als widersinnig, dass ausgerechnet dort, wo die Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper verkehrt, ein Tunnel gebaut wird währenddessen an der neuralgische Kreuzung Ettlinger Straße - Poststraße keine Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen sind. Jetzt wurden beide Bauabschnitte zusammengelegt und der Straßenbahnbetrieb auf Schienenersatzbetrieb umgestellt. Nach Fertigstellung der Tunnelanlage im Südabzweig ist die temporäre Aufnahme der Oberflächen-Straßenbahn zwischen Marktplatz und Hauptbahnhof geplant.

Die Freien Wähler sehen durch die Demontage der ursprünglich vorhandenen Fahrleitungsanlage, deren Umbau und deren erneute Demontage innerhalb weniger Monate eine Störung in der Koordination zwischen Bauablauf und Planung und die leichtfertige Ausgabe von Steuergeldern. Wenn wie öffentlich versprochen, der Oberflächen-Straßenbahnbetrieb auf dem Südabzweig ab 2016 für etwa zwei Jahre

wieder aufgenommen wird, um danach die Gleis- und Fahrleitungsanlagen wieder zu demontieren, entsteht ein weiterer volkswirtschaftlicher Schaden, genauso wie in der Kaiserstraße, wo 2008 bis 2010 die Gleise erneuert wurden, welche dann etwa 2020 wieder demontiert werden sollen. Die Nutzungsdauer solcher Gleisanlagen beträgt in der Regel 25 - 30 Jahre. Insofern ist es angebracht, die Gleisanlagen oberirdisch zu belassen.

unterzeichnet von:
Jürgen Wenzel

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -
6. März 2014