

<b>STELLUNGNAHME zur Anfrage</b> Stadtrat Jürgen Wenzel (FW)  vom: 17.02.2014 eingegangen: 17.02.2104	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>60. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>08.04.2014</b> <b>2014/0424</b> <b>21</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 4</b>
<b>Schienenersatzverkehr Durlacher Allee</b>		

**A. Werden beide Richtungsgleise auf ganzer Länge oder nur in Teilabschnitten einschließlich Schotterbettung erneuert?**

Die Gleise werden auf gesamter Länge zwischen dem Bahnübergang Weinweg und der Weichenverbindung unmittelbar westlich der Haltestelle Auer Straße ausgetauscht. Dazu gehört auch die Weichenverbindung in Richtung Durlach tief sowie einige Gleis- meter in Richtung der Haltestelle Durlach Bahnhof.

Diese Baumaßnahmen werden kombiniert mit weiteren Baumaßnahmen der VBK in Durlach (Haltestellenausbau) und bei der Hubbrücke (Brückenarbeiten, Gleisaustausch, Bahnübergangssanierung), der AVG in Grötzingen (zweigleisiger Ausbau Bf. Grötzingen, Brückensanierung) und Maßnahmen des Tiefbauamtes an der Durlacher Allee (Brückensanierung, Asphaltarbeiten). Somit ist ein sehr großes aufeinander abgestimmtes Baustellenpaket entstanden, das gesamthaft abgewickelt wird und für das ein detailliertes Busersatzkonzept erstellt wurde.

**B. Wann wurden die Gleise letztmalig erneuert und wann fand die letzte Durch- arbeitung statt?**

Durcharbeitungen finden bedarfsabhängig statt, i. d. R. alle 5 - 10 Jahre. Der letzte größere Umbau der Strecke fand in drei Teilabschnitten zwischen 1990 und 1996 statt. Die Gleise westlich der Haltestelle Auer Straße datieren von 1975.

- C. Wie groß ist der Abnutzungsgrad der Schienen, wie viel Prozent der Schienenbefestigungen sind gelockert, und wie hoch ist der Anteil der Gleisabschnitte mit unzulässigen Spurerweiterungen?**
- D. Ist im Zusammenhang mit dieser Maßnahme auch die Erneuerung der Bahnsteige auf der Haltestelle „Dornwaldsiedlung“ geplant?**

Ausschlaggebend für den Austausch der Gleise ist weniger der Abnutzungszustand der Schienen, sondern vor allem eine Vielzahl schadhafter Schwellen. Zur Gewährleistung der Spurführung wurden Spurstangen eingezogen. Zudem sind die Schienenbefestigungen auf den Brücken in großen Teilen lose. Sie wurden zwar ständig ausgebessert, doch ist nun ein Komplettaustausch erforderlich. Unzulässige Spurerweiterungen gibt es in diesem Abschnitt nicht, sonst müsste der Verkehr bereits eingestellt sein.

Die Haltestelle Untermühlstraße (Dornwaldsiedlung) wird nicht mit umgebaut, da die Planung infolge der Ansiedlung von dm grundlegend geändert werden musste. Die Plangrundlagen sind auf Grund verschiedener Randbedingungen noch nicht ausführungsfähig.

- E. Was hindern die VBK daran, die vorgesehenen Arbeiten nicht in den Nachtstunden Mo. - Fr. zwischen 21:00 Uhr und 06:00 Uhr = 9 Stunden und am Wochenende auszuführen?**

Nacht- oder Wochenendarbeiten sind nur dann sinnvoll, wenn sie als Bauzeitverlängerung oder zum Wiedereinholen von Bauverzögerungen genutzt werden, nicht aber als Ersatz für eine tageszeitliche Baumaßnahme. Ferner ist es nicht möglich, die verschiedenen miteinander kombinierten Baumaßnahmen entlang der Durlacher Allee so durchzuführen, dass tagsüber stets wieder gefahren werden kann. So muss etwa für die Brückensanierungen der gesamte Gleiskörper für mehrere Wochen komplett ausgebaut werden.

Nicht zuletzt im Hinblick auf die o. g. Kombination der verschiedenen Teilbaumaßnahmen sind Nacharbeiten weder wirtschaftlich noch bautechnisch sinnvoll. Schließlich würde eine derartige Bauweise die Gesamtbauzeit um ein Vielfaches verlängern.

**F. Wo sollen die Züge der S 4 und S 5 enden?**

S 4/S 41:

Planmäßig an der Tullastraße beginnende oder endende Züge (von/nach Achern bzw. Freudenstadt) sind von der Sperrung nicht betroffen.

Züge von/nach Bretten – Heilbronn enden bzw. beginnen in Jöhlingen, Schienenersatzverkehr mit Bussen wird zwischen Tullastraße und Jöhlingen eingerichtet.

Als Ersatz für die Eilzüge wird zusätzlich eine SEV-Linie zwischen Jöhlingen und Karlsruhe Hbf. eingerichtet.

S 5:

Züge von/nach Westen enden bzw. beginnen an der Haltestelle Tullastraße, Züge von/nach Osten enden bzw. beginnen Grötzingen Krappmühlenweg. Schienenersatzverkehr mit Bussen wird zwischen Tullastraße und Pfinztal eingerichtet.

**G. Wie viele Fahrgäste werden werktäglich auf den Linien 1 und 2 zwischen Durlach und Karlsruher Innenstadt befördert:**

**1. in den Spitzenstunden?**

**2. im Tagesdurchschnitt?**

Täglich werden mit den Linien 1 und 2 rund 9 000 Fahrgäste je Richtung zwischen Tullastraße und Durlach befördert. In den Sommerferien wird wegen der deutlich verringerten Nachfrage im Berufsverkehr und dem Fehlen des Ausbildungsverkehrs von ca. 5 000 Fahrgästen ausgegangen.

In der morgendlichen Spitzenstunde werden ca. 1 000 Fahrgäste in Lastrichtung befördert, in den Sommerferien wird von ca. 500 ausgegangen.

---

**H. Wie viele Fahrgäste werden werktäglich auf den Linien S4 und S5 zwischen Durlach Bahnhof und Karlsruher Innenstadt befördert:**

**1. in den Spitzenstunden?**

**2. im Tagesdurchschnitt?**

Täglich werden mit den Linien S 4 und S 5 rund 8 000 Fahrgäste je Richtung zwischen Tullastraße und Durlach befördert. In den Sommerferien wird wegen von einer deutlich verringerten Nachfrage im Berufsverkehr und dem Fehlen des Ausbildungsverkehrs von ca. 4 500 Fahrgästen ausgegangen.

In der morgendlichen Spitzenstunde werden ca. 1 000 Fahrgäste in Lastrichtung befördert, in den Sommerferien wird von ca. 450 ausgegangen.

**I. Wie viele Omnibusse in welcher Taktung sind erforderlich, um die oben genannten Transportkapazitäten der Schienenbahnen zu übernehmen?**

Auf Basis der oben genannten Fahrgastprognose werden die VBK als Ersatz der Linien 1 und 2 zwischen Tullastraße und Durlach in der Hauptverkehrszeit einen 5-Minuten-Takt und in der Schwachlastzeit (abends und an Sonntagen) einen 10-Minuten-Takt anbieten. Dazu kommen die o. e. SEV-Linien als Ersatz für die S 4 und S 5. Für die VBK-SEV-Verkehre werden voraussichtlich 8 Busse eingesetzt, für die SEV-Verkehre der Linien S 4 und S 5 weitere 31 Busse.

**J. Um wie viele Minuten verlängert sich die Fahrzeit des SEV zwischen Turmberg und Auer Straße und dem Marktplatz gegenüber den derzeitigen Straßenbahnverbindungen einschließlich der Umsteigezeiten?**

Mit Nutzung des SEV (inkl. Umsteigezeit) ergibt sich eine Fahrzeitverlängerung von ca. 5 bis 7 Minuten gegenüber der heutigen durchgängigen Bahnverbindung (abhängig von Tageslage und Anschlusssituation). Bei den Linien S 4 und S 5 können die Reisezeitverlängerungen je nach Relation auch darüber liegen.

- K. Welcher Linienweg für den SEV ist innerhalb von Durlach bis zur Südtangente vorgesehen, und ist vorgesehen, die LZA schaltungstechnisch für den SEV an den einzelnen Knoten, insbesondere am Knoten Rüppurrer Allee – Schwarzwaldstraße zu optimieren?**

Der Fahrweg der SEV-Busse Tullastraße - Durlach entspricht dem der Bahn. Eine Nutzung der Südtangente ist für diesen SEV nicht vorgesehen. Ab/bis Hauptbahnhof verkehrt der o. e. SEV-Verkehr als Ersatz für die Eilzüge der S 4 sowie ein weiterer SEV zum Ersatz der im Sommer wegen Freihaltung der Trasse Bruchsal – Karlsruhe für den Fernverkehr ebenfalls eingestellten Stadtbahnlinien S 31/S 32. Dieser fährt vom Hauptbahnhof (Südseite) über Südtangente – A 5 – Alte B 10 (Rückseite Durlach Bahnhof) – B 10 nach Grötzingen bzw. Weingarten. Da bei diesem SEV Fahrzeuge unterschiedlicher Unternehmen eingesetzt werden müssen, ist eine Einbeziehung in die LSA-Beinflussung technisch nicht möglich.

- L. Gibt es gegenseitige Berührungspunkte mit negativen Auswirkungen auf den SEV und den MIV, auch im Hinblick auf die geplanten Bauarbeiten auf der BAB?**

Die Bauarbeiten auf der BAB A 5 sind planmäßig mit Beginn der Sommerferien beendet. Eine Nutzung der BAB für den SEV der AVG-Linien ist somit problemlos möglich.

- M. Wie hoch sind die Kosten (ohne Gegenrechnung durch entfallende Bahnen) gemäß derzeitiger Planungen für den SEV und Änderungen an den LZA kalkuliert?**

Die Kosten für den SEV für die Linien 1 und 2 sind auf ca. 265.000 € kalkuliert. Darin ist eingerechnet, dass Fahrer, die über beide Qualifikationen verfügen, statt auf der Straßenbahn, bei der im Sommer Kurse entfallen, beim Bus eingesetzt werden.

---

Die Kosten für den SEV für die AVG-Linien können nicht der Maßnahme Durlacher Allee angerechnet werden, da sie wegen anderer Baumaßnahmen im AVG- und DB-Bereich ohnehin erforderlich werden. Bei einem Verzicht auf die Baumaßnahme Durlacher Allee könnten hier keine nennenswerten Einsparungen am Leistungsumfang der SEV-Verkehre für S 4 und S 5 umgesetzt werden.