

| | | |
|---|--|--|
| STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 19.03.2014 eingegangen: 19.03.2014 | Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich: | 61. Plenarsitzung Gemeinderat 20.05.2014 2014/0504 31.1 öffentlich Dez. 4 |
| Kombilösung: BUND-Gutachten zur Leistungsfähigkeit des Tunnels Kaiserstraße | | |

Die Leistungsfähigkeit des Tunnels der Kombilösung wurde 2006 im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erörtert. Für die KASIG erstellte die DB International eine betriebswissenschaftliche Untersuchung. Ein Gutachten zur Leistungsfähigkeit wurde 2010 vom BUND, Regionalverband Mittlerer Oberrhein, an die Firma Vieregg-Rössler vergeben.

Das Vieregg-Rössler-Gutachten hatte als Ergebnis:

„Das geplante Betriebskonzept für den Tunnel Kaiserstraße ist zur Hauptverkehrszeit bei großem Fahrgastandrang nicht einmal im Idealfall realisierbar, die angestrebte Zahl von 33 Zügen pro Stunde und Richtung ist somit nicht einmal theoretisch erzielbar, obwohl diese Zahl von Zügen gegenüber der heute erreichten Anzahl von Zügen an der Oberfläche (ca. 45 Züge pro Stunde und Richtung) schon deutlich reduziert ist. Der Grund hierfür sind die Fahrstraßenkreuzungen im unterirdischen Gleisdreieck Marktplatz in Kombination mit den Fahrplanzwängen auf dem Streckenast südlich Marktplatz. Erst recht scheitert dieses Betriebskonzept im alltäglichen Betrieb mit seiner Fülle von zusätzlichen Störeinflüssen. Somit entfallen auch Perspektiven für eine längerfristig wünschenswerte Angebotsverdichtung über die geplante Zahl von 33 Zügen pro Stunde und Richtung hinaus, also beispielsweise der 10-Minuten-Takt auf sämtlichen Linien im Tunnel Kaiserstraße oder gar die Einführung zusätzlicher Linien.“

Welche Argumente/Fakten aus Sicht der KASIG/Stadt Karlsruhe sprechen gegen diese Aussage des BUND-Gutachters?

Die von der DB-International nach anerkannten Regeln und Berechnungsmethoden erstellten Untersuchungen und Gutachten vom März 2006 und Juli 2009 haben den Nach-

weis erbracht, dass der vorgesehene Fahrplan im Tunnel konfliktfrei umgesetzt werden kann. Zur Visualisierung des geplanten Betriebsablaufs wurde darüber hinaus eine betriebswissenschaftliche Simulation erstellt, die im August 2010 sowohl im Informationspavillon „K.“ als auch im Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

Eine weitere vertiefende Untersuchung vom November 2011 konnte den Nachweis erbringen, dass selbst bei einem „gestörten Betriebsablauf“ die Verzögerungen und Staus innerhalb weniger Taktperioden abgebaut werden können. Das Gesamtsystem bleibt weitestgehend stabil und schaukelt sich nicht auf.