

<b>STELLUNGNAHME zur gemeinsamen Anfrage</b>  Stadtrat Tom Høyem (FDP) FDP-Gemeinderatsfraktion Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) Stadtrat Stefan Schmitt (pI) Stadtrat Friedemann Kalmbach (GfK)  vom: 29.10.2015	Gremium:  Termin: Vorlage Nr.: TOP:  Verantwortlich:	<b>19. Plenarsitzung Gemeinderat</b>  <b>15.12.2015</b> <b>2015/0647</b> <b>37</b> <b>öffentlich</b> <b>Dez. 1</b>
<b>Kombilösung - Südabzweig</b>		

**Da der Südabzweig-Tunnel frühestens Ende 2018 in Betrieb gehen wird und die Einzelhändler ohne Straßenbahnanschluss mit erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, die durch Entschädigungszahlungen nicht ausgeglichen werden können, stellen sich folgende Fragen:**

- 1) Welchen finanziellen Aufwand verursacht eine rund 450 m lange Verbindungsstrecke mit Haltestelle "Kongresszentrum" zwischen dem Bestandsgleis Augartenstraße und der Strecke Baumeisterstr./Hermann-Billing-Anlage?**

In der Sitzung des Gemeinderats am 3. Februar 2015 wurde unter TOP 9 das Thema der temporären Wiederinbetriebnahme des oberirdischen Südabzweigs Ettlinger Straße bereits behandelt. Die in der entsprechenden Beschlussvorlage aufgeführten Argumente und Gründe, auf ein verhältnismäßig kurzes, aber dennoch baulich und finanziell aufwendiges Provisorium zu verzichten, haben weiterhin ihre volle Gültigkeit.

Zwar würde sich, durch den Wegfall des Streckenbereichs zwischen Marktplatz und Baumeisterstraße, das beim Gleis- und Straßenbau seinerzeit ermittelte Einsparpotential auf ungefähr vier Mio. Euro reduzieren, aber diese Auswirkung wäre nur ein einzelner Punkt in der Summe der zu betrachtenden Aspekte.

Entscheidend in diesem Fall ist die Tatsache, dass erst nach Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels und nach Rückbau des Provisoriums mit der Fertigstellung der endgültigen Oberfläche begonnen werden könnte.

Dies wiederum hätte zur Folge, dass die Ettlinger Straße noch über einen weiteren längeren Zeitraum eine Großbaustelle darstellen würde und damit auch die von allen Seiten gewünschte und angestrebte frühere Entlastung der Anlieger sowie auch des Einzelhandels unnötig verhindert wird.

- 2) In welcher Höhe belaufen sich**  
**a) die Kosten**  
**b) der Zeitaufwand für den Einbau einer Straßenbahn-Hilfsbrücke am Mendelssohnplatz?**

Für Lieferung, Einbau, Vorhaltung und Rückbau der Hilfsbrücke sind nach aktuellem Sachstand insgesamt ungefähr 300 T€ zu veranschlagen. Der Einbau der Straßenbahn-Hilfsbrücke erfolgt im Anschluss an die Herstellung des Schlitzwandverbaus und anschließendem Teilaushub der Baugrube für den Rohbau Straßentunnel Kriegsstraße. Für die Fundamentierung und den Ein-

---

bau der Hilfsbrücke ist im Bauablaufplan ein Zeitfenster von ca. zwei Wochen vorgesehen. Einschließlich den vorauslaufenden Arbeiten beträgt die geplante Sperrpause für den Straßenbahnverkehr in der Fritz-Erler-Straße ungefähr acht Wochen.

**3) In welcher Höhe belaufen sich die Kosten für Ersatzverkehre der unter 2) genannten Maßnahme?**

Durch die Ersatzverkehre entstehen keine relevanten Veränderungen bei den Betriebskosten. Für die Tram 2 und S4 führt der Umleitungsfahrweg über die Südostbahn, was zwar geringfügig kürzer ist als der Regelfahrweg, jedoch kann damit kein Fahrzeug im Umlauf und auch keine Personalstunden eingespart werden. Für die S1/S11 sind Umleitungs- und Regelfahrweg bezüglich Streckenlänge und Fahrzeit annähernd identisch. Das gleiche gilt für die Tram 5, die nach jetzigem Planungsstand während des Zeitraums der Maßnahme statt über Konzerthaus – Ruppurrer Tor über den Europaplatz verkehren soll.

**4) In welcher Höhe ergeben sich Betriebskosteneinsparungen  
a) wenn die Linie T3 statt am Tivoli zu wenden, über den Südabzweig und Hermann-Billing-Anlage zum Europaplatz zurück fährt?**

Eine ringförmige Bedienung, die sich bei genanntem Vorschlag ergäbe, wird wegen der damit verbundenen Nachteile für die Kunden (Aufgabe des 5-Minuten-Takts aus Tram-Linien 3 und 4 in der Karlstraße zwischen Europaplatz und Hauptbahnhof in beiden Richtungen) abgelehnt. Selbst wenn diese Ring-Linienführung für die Tram-Linie 3 zum Tragen käme, ist es vorbehalten eines Detailfahrplans noch offen, ob dies den Einsatz eines Fahrzeugs spart oder nicht. Wenn dieses gelänge, würde dies zu einer Kosteneinsparung von rund 250.000 EUR pro Jahr führen, aber eben verbunden mit deutlichen Nachteilen für die Kunden.

**b) wenn die Linien S 1/11 und S 41 über den Südabzweig und Baumeisterstr. zum Ruppurrer Tor bzw. Hauptbahnhof verkehren?**

Der Fahrweg ist in der Länge identisch wie der jetzige Fahrweg über die Ruppurrer Straße. Insofern ergeben sich dadurch keine Veränderungen, also auch keine Einsparungen, bei den Betriebskosten.

**5) In welcher Höhe beläuft sich der Einbau des Gleisbogens inkl. der Weichen von der Phillip-Reis-Str. in die Ruppurrer Str.?**

Die Kosten für die erforderlichen Gleisbauarbeiten zur Vervollständigung des Gleisvierecks Baumeisterstraße/Philipp-Reis-Str./Ruppurrer Str. liegen nach aktueller Berechnung ungefähr bei 970 T€.