Stadtverordnetenversammlung der
Landeshauptstadt Potsdam

Kleine Anfrage

Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)

20/SVV/0214

Einreicher: Stadtverordneter Jäkel, Fraktion DIE LINKE

öffentlich

Betreff:
Breitere Straßenbahnen

Erstellungsdatum:	13.02.2020
Eingang Büro der SVV:	13.02.2020
weitergeleitet an das Büro OBM:	13.02.2020
Termin der Beantwortung:	05.03.2020
Terminverlängerung:	
Eingang der Beantwortung:	13.03.2020

Anlass des Auskunftsersuchens gem. § 29 Abs. 1 BbgKVerf.:

Im Rahmen des Ausbauvorhabens Heinrich-Mann-Allee wurde der künftige Einsatz breiterer Straßenbahnen in Potsdam diskutiert. Wegen der erheblichen Folgekosten und teils negativen städtebaulichen Folgen einer nötigen Spurabstandsverbreiterung der Gleise bitte ich um Beantwortung folgender Fragen. Dabei ist insbesondere zu unterscheiden in der nachvollziehbaren partiellen Verbreiterung von Gleisabständen, um Begegnungsverbote vorhandener Bahnen zu vermeiden und in Verbreiterungen die nur beim Einsatz von breiteren Bahnen in der Zukunft erforderlich würden.

Ich frage den Oberbürgermeister:

1. **Um wie viele Sitzplätze, wie viele Stehplätze und wie viele Kinderwagenplätze würde sich die Platzkapazität einer breiteren neuen Straßenbahn von der Platzkapazität einer aktuell vorhandenen Straßenbahn bei gleicher Baulänge unterscheiden?**

   Die Kapazität eines 42 m langen Fahrzeugs lässt sich bei Veränderung von 2,30 m auf 2,65 m Breite über den Flächengewinn infolge in Querrichtung auseinandergerückter Sitze um ca. 30 Stehplätze steigern (von ca. 250 Plätzen Gesamtkapazität auf 280).

   Alternativ können durch eine Sitzanordnung von 2+2 statt 2+1 je nach Fahrzeugkonzept ca. 10 bis 20 zusätzliche Sitzplätze gewonnen werden.

   Die Anzahl der Stellplätze für Kinderwagen oder andere Sondernutzungen Rollstühle, Fahrräder oder Gepäck verändert sich nicht, da die Grundfläche der Fahrzeuge gleichbleibt. Dies resultiert aus den vorhandenen Bahnsteigen, die infolge des Mischbetriebs mit den vorhandenen Fahrzeugen nicht verändert werden können. Die zusätzliche Breite wird erzielt durch „bombierte Seitenwände“, also eine Verbreiterung des Fahrzeugs oberhalb des Fußbodens.

gez. Ralf Jäkel

Unterschrift

2. **Um welchen Längenbetrag müsste man eine neu beschaffte Straßenbahn vergrößern, wenn man exakt den gleichen Zugewinn an Platzkapazität erreichen wollte ohne die Wagenkastenbreite gegenüber den Bestandsbahnen zu vergrößern?**

   Würde man den Kapazitätszuwachs von ca. 30 Personen bei gleicher Breite erzielen wollen, müsste das Fahrzeug mindestens 45 m lang sein. Für Fahrzeuge dieser Länge sind ein Großteil der Haltestellen sowie die Werkstatt der ViP jedoch nicht ausgelegt. Der einzige Weg zu einer weiteren Kapazitäts- und Leistungssteigerung bei gleichem Fahrzeug- und Personaleinsatz besteht daher im Einsatz breiterer Fahrzeuge unter Ausnutzung des zulässigen Maximalwertes für die Fahrzeugbreite (2,65 m).

3. **Wieviel Meter Gleisanlage im Potsdamer Straßenbahnnetz müssen verbreitert werden um Begegnungsverbote von aktuell vorhandenen Straßenbahnen aufheben zu können? (Bitte Orte angeben auf Stadtkarte des Netzes)**

   Das vorhandene Potsdamer Straßenbahnnetz weist folgende Begegnunsgverbote für Niederflurstraßenbahnen (Combino und Variobahn) auf:

- Abzweig Charlottenstr./Friedrich-Ebert-Str. (rund 200 m Gleis)
- Bögen zwischen den Haltestellen Friedhöfe und Sporthalle (rund 300 m Gleis)

   Eine Karte ist der Antwort auf diese kleine Anfrage beigefügt.

4. **Wieviel Meter Gleisanlage im Potsdamer Straßenbahnnetz müsste man verbreitern um künftig breitere Straßenbahnen als heute vorhanden verkehren zu lassen? (Bitte auf Netzkarte kennzeichnen)**

   Die beigefügte Karte zeigt neben den Begegnungsverboten auch die Streckenabschnitte, deren Gleismittenabstände für den Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen noch nicht ausreichen. Die Länge dieser Abschnitte beträgt rund 10 km (zweigleisig).

5. **Wie hoch ist der überschläglich geschätzte Investitionsaufwand (Gesamtaufwand einschließlich etwaiger Fördermittel) der für Spurabstandsverbreiterung für breitere Fahrzeuge aufgewendet werden müsste, damit solche im gesamten Potsdamer Netz fahren könnten?**

   Eine Berechnung oder Schätzung der Investitionskosten ist nicht möglich. Sowohl die Kosten für einzelne Maßnahmen als auch die Höhe der Fördermittel unterliegen starken Schwankungen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden Gleismittenerweiterungen in der Regel im Rahmen von Umbau- oder turnusmäßigen Sanierungsarbeiten durchgeführt, was eine Kostenschätzung zusätzlich erschwert.

   Anlage
   Potsdamer Straßenbahnnetz mit Begegnungsverboten und zu geringen Gleismittenabständen