

Kassel, 10. Oktober 2016

Frau Ehrenfried

Dezernat 61 60
Eing.: 11. Okt. 2016
Anl. *Nö*

Stadtverordnetenversammlung
Kassel
Eing. 09. NOV. 2016

- VI -

Anfrage

Antrag der FDP-Fraktion zur direkten Überweisung an den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 3. November 2016

Berichterstatter: Fraktionsvorsitzender Matthias Nölke; Vorlage-Nr.: 101.18.286

Auswirkungen von Regiotrams auf Gleiskörper in der Stadt Kassel

Wir fragen den Magistrat:

1. Durch das Gewicht der Regiotrams im Vergleich zu den normalen Straßenbahnen wird das Kasseler Schienennetz stärker beeinträchtigt. Wie haben sich dadurch die Intervalle der Instandhaltungsarbeiten an den Gleisen verändert?
2. Wie haben sich dadurch die Kosten für die Gleisarbeiten seit Betrieb der Regiotram entwickelt?
3. Werden bei anstehenden Gleisarbeiten entsprechende Maßnahmen unternommen, um die Haltbarkeit des Gleiskörpers zu erhöhen?

Stellungnahme:

Zu den Fragen nimmt die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) folgendermaßen Stellung:

- „Zu 1.: Durch das höhere Gewicht haben sich die Intervalle nicht wesentlich verändert. Veränderungen sind durch den höheren Spurkranz 28 – 32 mm gegenüber der Straßenbahn 22 mm vor Einführung der RegioTram zu verzeichnen. Konkret sind 10 mm Rillengleis bis zur Rillenschienebodenbefahrung jetzt weniger vorhanden. Bei Beschleunigungs- bzw. Bremsstrecken ist eine Gleisauwechslung bei Befahrung von 2 Linien nach ca. 25 Jahren anzusetzen. Durch die zusätzliche Befahrung einer RegioTram in diesem Streckenabschnitt verkürzt sich die Zeit auf ca. 17 – 18 Jahre.“
- Zu 2.: Seit Einführung der RegioTram haben sich die Kosten für die schweißtechnische Bearbeitung am Rillenschieneboden sowie die seitliche Ausfahung an den Bögen von ca. 200.000 auf ca. 280.000 EUR/Jahr erhöht. Diese zusätzlichen Kosten werden in den Schienennetznutzungsbedingungen der KVG mit einem Faktor für Achslasten über 10 t bei den Trassenentgelten berücksichtigt.
- Zu 3.: Bei anstehenden Gleisanlagen-Investitionen – Beispiel Rathauskreuzung – wird insbesondere an den Gleisbögen durch Verwendung von Dickstegschienen (Größe Verschleißvorrat) sowie durch den Einsatz einer höherwertigen Materialvergütung (seitliche Ausfahung) die Haltbarkeit des Gleiskörpers erhöht.“

G. Förster

Dr. Georg Förster