Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 9. November 2015
Frau Ehrenfried
Tel.: 61 60

Dezernat VI
09. Nov. 2015

- VI -

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 16. NOV. 2015

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
Vorlage-Nr. 101.17.1883, Antrag der Fraktion Kasseler Linke
Berichterstatter: Norbert Domes

Anfrage!

Kosten von Varianten im Nahverkehr

„Wir fragen den Magistrat:

1. *Wie hoch sind die Betriebskosten in Euro pro km für die Zweirichtungs-Tram, die Zweirichtungs-Tram in Doppeltraktion, Regiotram und Regiotram in Doppeltraktion, Einrichtungs-Tram, Beiwagen? (Bitte den Fahrzeugtyp und berücksichtigte Faktoren der Betriebskosten mitlisten, gerne auch als Tabelle)*
2. *Wie hoch sind die Kosten für den Ausbau der verstärkenden Strominfrastruktur im Netz der KVG um den erhöhten Strombedarf der neuen, schweren Fahrzeuge gegenüber den älteren Fahrzeugen sicherzustellen?*
3. *Wie hoch ist der Strombedarf in Kilowattstunden pro km für die Zweirichtungs-Tram, die Zweirichtungs-Tram in Doppeltraktion, Regiotram und Regiotram in Doppeltraktion, Einrichtungs-Tram, Beiwagen? (Bitte den Fahrzeugtyp mitlisten, gerne auch als Tabelle)*
4. *Wieviel würde der Bau einer Wendeschleife im Bereich Wolfsanger kosten, der einzigen Endstation ohne Wendeschleife im Netz der KVG?*
5. *Um wieviel Personen ist die Transportkapazität von gleichdimensionierten Einrichtungsfahrzeugen gegenüber Zweirichtungsfahrzeugen erhöht?*
6. *Wie hoch sind die Anschaffungskosten von Einrichtungsfahrzeugen und Zweirichtungsfahrzeugen?*
7. *Welche Betriebsreserve an Straßenbahnen benötigt die KVG für ihren aktuellen Betrieb und wieviel Fahrzeuge sind aktuell nicht im Dauereinsatz?*
8. *Wie hoch sind die Kosten in Euro pro km für einen Gelenkbus, Standardbus und ein kleinerer Quartiersbus? (Bitte den Fahrzeugtyp mitlisten, gerne auch als Tabelle)"*

Stellungnahme

Auf Nachfrage nimmt die KVG hierzu folgendermaßen Stellung:

„zu 1.: Solche Kosten lassen sich immer nur linienbezogen und nicht fahrzeugbezogen darstellen, da die Kosten maßgeblich von der jeweiligen Laufleistung der Fahrzeuge und nicht allein von den absoluten Fahrzeugkosten abhängig sind. Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass es sich bei diesen Angaben um wettbewerbsrelevante Betriebsgeheimnisse handelt, die nicht öffentlich diskutiert werden sollten.

Zu 2.: Vor jeder Einführung eines neuen Fahrzeug Typs sowie bei wesentlichen Änderungen des Fahrplans führt die KVG eine Netzberechnung der Fahrstromversorgung durch. Die Netzberechnung zeigt als Ergebnis die Machbarkeit des geplanten Verkehrs bzw. offenbart mögliche Schwachstellen im Netz, die aber nicht zwangsläufig im Zusammenhang mit dem Einsatz eines anderen Fahrzeugtyps in Verbindung stehen müssen. Für die Dimensionierung und Auslegung der Fahrstromversorgung sind

vielmehr neben den Fahrzeugparametern insbesondere der gefahrene Takt, der Haltestellenabstand und die Länge des Speiseabschnittes maßgebend. Daraus folgt, dass die Einführung eines neuen Fahrzeugtyps nicht unmittelbar erhöhte Investitionen zur Folge haben muss und dass umgekehrt die erforderlichen Investitionen nur bedingt einem neuen Fahrzeugtyp zugeordnet werden können.

Zu 3.: Der durchschnittliche Energiebedarf für die Fahrzeuge – der je nach Strecke und konkreten Einsatzbedingungen variiert - stellt sich wie folgt dar: Straßenbahn 2,8 kWh/km; RegioTram 9,08 kWh/km. Zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungswagen gibt es keinen relevanten Unterschied im Energieverbrauch. Auch hier sind für den Energieverbrauch der Doppeltraktionen bzw. des Anhängerbetriebs neben dem Fahrzeug- oder Zugtyp im Wesentlichen die Streckencharakteristik und das Fahrgastaufkommen bestimmend. Da Doppeltraktionen und Beiwagenzüge nur auf Strecken eingesetzt werden, deren Charakteristik nicht mit anderen Strecken im Netz übereinstimmen, ist auch in diesem Punkt eine Vergleichbarkeit nicht herstellbar.

Zu 4.: Die Kosten für ein solches Vorhaben hängen stark von den örtlichen Gegebenheiten ab und sind nur bei vorliegender Planung konkreter bezifferbar. Unter Heranziehung gängiger Kenngrößen kann grob abgeschätzt werden, dass eine Wendeschleife mit Radius 30 m und einer Gleislänge von ca. 200 m ungefähr 1,5 Mio. Euro kosten würde.

Zu 5.: Die Transportkapazität erhöht sich beim Einrichtungsfahrzeug gegenüber einem Zweirichtungsfahrzeug rechnerisch um 8 Personen.

Zu 6.: In der Regel liegen die Anschaffungskosten für ein Zweirichtungsfahrzeug 10 % über den Beschaffungskosten für ein Einrichtungsfahrzeug. Bei der letzten Beschaffung der KVG wurde jedoch aufgrund der anderen Ausschreibungskriterien ein Standardfahrzeug beschafft, dass es nur in dieser Ausführung gab und das in dieser Ausführung insgesamt das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bot. Wäre eine Anpassung als Einrichtungswagen vorgenommen worden, dann wäre aufgrund der Bauartänderung der Einrichtungswagen teurer gewesen als das Zweirichtungsfahrzeug, wohingegen das georderte Zweirichtungsfahrzeug günstiger war, als das nächstgünstigste Einrichtungsfahrzeug, das alle anderen Beschaffungskriterien erfüllt hätte.

Zu 7.: Die Reservehaltung von Fahrzeugen setzt sich zusammen aus der Betriebs- und Werkstattreserve. Bei der KVG wird zwischen Werkstatt- und Betriebsreserve nicht getrennt, da auf verschiedenen Linienästen nur bestimmte Fahrzeugtypen eingesetzt werden können. Beispielsweise kann das Lossetal nur mit neueren Fahrzeugen bedient werden. Die KVG hat 79 Fahrzeuge und 69 im Linieneinsatz. Daraus ergibt sich eine rechnerische Reserve von 13%. Selbstverständlich dienen nicht einzelne Fahrzeuge als Reserve, sondern jedes Fahrzeug wird grundsätzlich sowohl als Regelfahrzeug als auch – zu anderen Zeiten – als Reservefahrzeug eingesetzt.

Zu 8.: Hier gelten die analog zu Punkt 1 gemachten Ausführungen."

Im Vertretung

Heiko Lehmkuhl