

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0023/2019/IV

Datum:
18.02.2019

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB)
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)

Betreff:

Straßenbahngeneration Rhein-neckar-Tram 2020

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	27.02.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.03.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) zur Rhein-Neckar-Tram 2020 zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Drucksache 0381/2017/BV (vertraulich) zur Bahnbeschaffungsstrategie Bahn Rhein-Neckar-Tram 2020.

Die Kapital- und Erhaltungskosten der in Heidelberg bis zum Jahr 2024 zu ersetzenden Fahrzeuge beliefen sich in 2018 auf 1,2 Millionen €. Diese Bahnen werden sukzessive durch die Neubeschaffungen ersetzt; mit dem Effekt der analogen Einsparung der Aufwandspositionen. Im Zeitraum ab 2019 belaufen sich die jährlichen Aufwendungen für Heidelberg für die betreffenden Bahnen und deren Ersatz wie folgt: 2019 = 1,5 Millionen €, 2020 = 1,2 Millionen €, 2021 = 0,8 Millionen €, 2022 = 1,3 Millionen € und 2023 = 2,0 Millionen €. Eine Finanzierung erfolgt durch Fahrgeldeinnahmen und der Absenkung der Entgelte für Arbeitnehmer- und Infrastrukturüberlassung. Auf die Wirtschaftsplanung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) für 2019 wird verwiesen.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) hat neue Straßenbahnen bestellt, um die erste Generation der Niederflurfahrzeuge zu ersetzen und um notwendige Kapazitätserweiterungen vornehmen zu können. Die dafür notwendige gemeinderätliche Beteiligung erfolgte zuletzt mit Drucksache 0381/2017/BV. Die SPD-Fraktion hat den Antrag eingebracht, dass nähere Informationen zu den bestellten Straßenbahnen durch die rnv erfolgen, auch im Hinblick auf Funktions- und Aufenthaltsqualitäten sowie die Barrierefreiheit

Begründung:

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) möchte auch zukünftig einen leistungsstarken Schienenverkehr anbieten und setzt bei der Beschaffung der 80 neuen Bahnen (mit Bestelloption von 34 weiteren Bahnen) auf den Typ Rhein-Neckar-Tram 2020. Die Fahrzeuge werden in drei Längenklassen beschafft: davon 31 30-Meter-Wagen, 37 40-Meter-Fahrzeuge und erstmals 12 60-Meter-Züge. Die neuen Fahrzeuge werden voraussichtlich ab 2021 kontinuierlich ausgeliefert und in Betrieb genommen und kommen dann im gesamten Verkehrsgebiet der rnv zum Einsatz. Die dafür notwendige gemeinderätliche Beteiligung erfolgte mit Drucksache 0381/2017/BV. Darüber hinaus fand eine umfassende Information des Haupt- und Finanzausschusses über die Planungsstände am 22.03.2017 (Drucksache 0049/2017/IV), am 13.07.2016 (Drucksache 0121/2016/IV) sowie am 15.07.2015 (Drucksache 0152/2015/IV) statt.

1. Technisches Fahrzeugkonzept

Aufgrund der bestehenden, historisch gewachsenen Infrastruktur wie beispielsweise der eng zu befahrenden Gleisbögen von 15 Metern Radius und den zulässigen maximalen Achs- und Gesamtlasten bei Gleis und Bauwerken wird die neue Fahrzeuggeneration zwingend mit dem Drehgestellkonzept betrieben. Dies bedeutet, dass sich die Fahrwerke, die sich gegenüber dem Wagenkasten befinden frei bewegen und ausdehnen können und so einen verbesserten Fahrkomfort ermöglichen. Ein weiterer positiver Effekt ist der geringere Verschleiß an den Fahrzeugen und Schienen, weshalb mittelfristig mit selteneren Wartungspausen für die Bahnen und weniger Baustellen auf den Strecken zu rechnen ist.

Für die oberleitungsfreien Fahrstrecken wurde eine Längenleistung von 1,5 Kilometer in der Ebene definiert. Die gespeicherte Energie beim Bremsen wird beim Anfahren verwendet. Da die Gesamtanforderungen an das Fahrzeug größer geworden sind, ergibt sich auch eine höhere zu bewegendende Eigenmasse, die einer Gesamtenergieeinsparung entgegensteht.

2. Ausstattung der Fahrzeuge

Im Innenraum werden die ergonomisch optimierten Sitze wo immer es möglich ist, in einer Viersitzgruppe minimal versetzt eingebaut, um die Erreichbarkeit der Fensterplätze zu verbessern und zugleich ein bequemerer Sitzen zu ermöglichen. Die Innenraumbelichtung wird mit energiesparender Leuchtdioden (LED)-Technologie umgesetzt. Die Fahrzeuge werden unter anderem mit einer multimedialen Fahrgastinformation in Echtzeit und mit einer Klimaanlage in jedem Fahrzeugsegment ausgestattet.

3. Barrierefreiheit

Mit der Entwicklung der Rhein-Neckar-Tram 2020 strebt die rnv an, die Bedarfe von mobilitäts- eingeschränkten Fahrgästen und Menschen mit Behinderungen soweit möglich zu berücksichtigen. Folgende Punkte werden umgesetzt:

- Das Innenraumkonzept sieht Einstiegsbereiche in Niederflurbauweise vor, die bei entsprechend ausgebauten Bahnsteigen einen nahezu stufenlosen, weitgehend barrierefreien Zugang zum Fahrzeug ermöglichen. Für Fahrgäste, die auf eine vollständige Spaltüberbrückung angewiesen sind und bei Bedienung von Bahnsteigen mit geringerer Bauhöhe bietet die neue Klapprampe eine Zugangsmöglichkeit. Diese Rampe wird weiterhin vom Fahrpersonal bedient und kann bei Bedarf per Knopfdruck angefordert werden. Grundsätzlich sind im vorderen Multifunktionsbereich Plätze für Rollstühle vorgesehen, während im hinteren Multifunktionsbereich beispielsweise Kinderwägen oder Fahrräder abgestellt werden können.

- In den jeweiligen Endwagen schließen sich vor den Gelenkbereichen vier ebenerdig zugänglichen Sitzplätze an. Durch eine in Längsrichtung versetzte Anordnung der in beiden Fahrzeugseiten installierten Türen gibt es je Endwagen zwei Multifunktionsbereiche beziehungsweise Rollstuhlplätze (mit normgerechter Ausrichtung entgegen der Fahrtrichtung im jeweils vorderen Fahrzeugteil), wovon jeweils einer ohne Richtungswechsel direkt erreichbar ist (Ergebnis des Dialogverfahrens). Hier sind auch eine Sprechstelle zur Kontaktaufnahme zum Fahrpersonal sowie ein Haltewunsch- und Türöffnungstaster in einer für Rollstuhlfahrer geeigneten Höhe installiert.
- Zur besseren Erkennbarkeit, insbesondere für Nutzer mit eingeschränkter Sehfähigkeit, werden die Haltestangen zusätzlich partiell mit farblich kontrastierenden Flächen belegt. Eine zusätzliche Orientierungsmöglichkeit für Fahrgäste mit eingeschränkter Sehfähigkeit bietet der mit Rillenprofil ausgeführte Gummiboden, da dieser aufgrund der unterschiedlichen Laufrichtung der Rillen eine zusätzliche taktile Orientierung im Fahrzeug ermöglicht.

4. Dialogverfahren zur Rhein-Neckar-Tram 2020

Ab Mitte Oktober 2018 wurde von der Rhein-Neckar Verkehr (rnv) GmbH ein strukturiertes Dialogverfahren angeboten, um mit Fahrgästen, Verbänden und Interessengruppen der gesamten Region über die Details der neuen Rhein-Neckar-Tram 2020 zu diskutieren, die im Betrieb wichtig sind. Gemeinsam mit Vertretern der rnv fanden Begehungen des 1:1 Fahrzeugmodells statt, bei denen Details erörtert wurden. Anhand eines Fragebogens wurde die Rückmeldungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu verschiedenen Punkten erbeten.

Aus Heidelberg haben der Fahrgastbeirat, der Arbeitskreis Barrierefreiheit, der Beirat für Menschen mit Behinderungen, die Kommunale Behindertenbeauftragte sowie Vertreter des Amtes für Verkehrsmanagement und des Amtes für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie am Dialogverfahren teilgenommen.

Im Rahmen des Dialogverfahrens sind insgesamt über 200 Rückmeldungen eingegangen. Die unterschiedlichen Anforderungen und Rückmeldungen wurden systematisch aufgearbeitet und geclustert. Mögliche Verbesserungen wurden direkt in das Pflichtenheft übernommen, widersprüchliche Anforderungen und Sichtweisen wurden sowohl innerhalb des Dialogverfahrens als auch in Abstimmung zwischen der rnv und den Aufgabenträgern abgewogen und aufgelöst. Hierbei sind auch die im Rahmen des Verfahrens benannten Themen aus dem Bereich Barrierefreiheit in besonderem Maße berücksichtigt.

Einige der vielen Vorschläge und Anregungen, wie beispielsweise die Ergänzung taktischer Orientierungselemente im Außenbereich und die Verbreiterung der Klapprampe konnten direkt umgesetzt werden. Die beiden wesentlichen Impulse des Dialogverfahrens zur Innenraumaufteilung und zur Sitzanordnung konnten durch konstruktive Optimierungen umgesetzt werden. Diese Ergebnisse wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Dialogverfahrens am 15. Januar 2019 vorgestellt und diskutiert (siehe Anlagen 1 und 2).

Vom Beirat von Menschen mit Behinderungen, dem Arbeitskreis Barrierefreies Heidelberg und der Kommunalen Behindertenbeauftragten der Stadt Heidelberg liegt eine Stellungnahme zu den Ergebnissen des Dialogverfahrens vor (siehe Anlage 3).

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist im Dialogverfahren der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH zur Rhein-Neckar-Tram 2020 eingebunden (siehe Anlage 3).

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die neuen Fahrzeuge der Rhein-Neckar-Tram 2020 können zur Zielerreichung beitragen. Ziel/e: Begründung: Ziel/e: Begründung:

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine (bzw. Erläuterung hier einfügen)

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Aufgabenstellung und Projektziele Rhein-Neckar-Tram 2020
02	Technische Rahmenbedingungen und Anforderungen Rhein-Neckar-Tram 2020
03	Stellungnahme Behindertenvertretungen zur Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen
04	Stellungnahme Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH zum Dialog Barrierefreiheit Rhein-Neckar-Tram 2020