



**Betreff:**  
**Mängel und Defizite der Variobahn**

öffentlich

**bezüglich**  
**DS Nr.: 12/SVV/0204**

Erstellungsdatum	18.05.2012
Eingang 902:	18.05.2012

Einreicher: Bereich Beteiligungsmanagement

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium
06.06.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:** Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 04.04.2012, Drucksache Nr. 12/SVV/0204 – Mängel und Defizite der Variobahn, wurde der Oberbürgermeister aufgefordert, die Stadtverordnetenversammlung im Juni 2012 über die von den Fahrgästen festgestellten und anerkannten Mängel und Defizite in den neuen Variobahnen sowie über die eingeleiteten Maßnahmen zur Nachbesserung bzw. zur künftig besseren Ausstattung der neuen Straßenbahnen zu informieren.

Dem wird mit dieser Mitteilungsvorlage entsprochen.

Vorab sei zu Folgendem informiert:

2007 erfolgte die Ausschreibung durch die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH nach dem Rücktritt vom Vertrag mit Siemens (2004) zur Lieferung von 48 Combino. Geliefert waren bis dahin 16 Fahrzeuge. Im Rahmen der erneuten Ausschreibung gab es zwei gültige Angebote (Siemens und Stadler). Gewonnen hat bekannterweise der Hersteller Stadler Pankow GmbH.

Seit Indienststellung der Variobahn Ende September 2011 hat es viele positive und negative Rückmeldungen zum neuen Fahrzeug gegeben.

**Beratungsergebnis**

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

Sitzung am:

zurückgestellt  zurückgezogen

überwiesen in den Ausschuss:

Wiedervorlage:

Büro der Stadtverordnetenversammlung

## Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Fortsetzung Mitteilung:

Die negativen Aspekte wiegen bei den Fahrgästen erfahrungsgemäß schwerer. Hier werden kritisch beurteilt:

- zu schmale Sitzflächen, vor allem im Bereich der Lauffahrwerke und Motoren,
- zu schmale Gänge im Bereich der Lauffahrwerke und Motoren,
- nicht ausreichend vorhandene Haltemöglichkeiten,
- die Sitzanordnung (Vis-a-Vis sowie U-Bahn-Bestuhlung),
- Gepäckablagen an erster und letzter Tür,
- zu wenig Türen,
- zu wenig Sitze sowie
- nicht die Ausstattung betreffende Hinweise zu Fahrwerksgeräuschen in Kurven und einem Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug an erster und letzter Doppeltür.

Bei der Gestaltung des Innenraums gab es sowohl die Herausforderung, technische Gegebenheiten des Fahrzeugtyps als auch die unterschiedlichen Anforderungen aller Fahrgastgruppen zu berücksichtigen. Dies war eine verantwortungsvolle und schwierige Aufgabe. Auf Grund der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse der Fahrgäste, z.B. Familien mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck und ältere Menschen sowie bauartbedingter Vorgaben wurde als Ergebnis ein Kompromiss gesucht.

Dieses Ergebnis entstand in enger Zusammenarbeit von Mitarbeitern der ViP mit dem Hersteller und dem ViP-Kundenbeirat. Zudem stand ViP von Anfang an mit den verschiedenen Behindertengruppen sowie dem Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt Potsdam im Gespräch. Des Weiteren sind in die Gestaltung des Innenraums die Hinweise und Anregungen der Fahrgäste sowie Fahrer zu vorhandenen Straßenbahnen mit eingeflossen.

Dennoch hat sich auch diesmal bestätigt, die Einführung einer neuen Bahn erfolgt nicht reibungslos und erfordert die eine und andere Nachbesserung.

An der Breite der Sitze und Gänge sowie der Fußbodenschräge bei den Vis-a-Vis-Sitzgruppen lässt sich bauartbedingt nichts verändern. Der Vorteil der Niederflur-Technik birgt auch den Nachteil in sich, dass die technischen Komponenten unterhalb des Fußbodens verstaut werden müssen. So befinden sich unter den großen Kästen der Vis-a-Vis-Sitzgruppen beispielsweise die Fahrwerke und Motoren, deren Breite bei diesem Fahrzeugtyp vorgegeben ist. Daraus resultieren zum einen die sich gegenüberliegenden Sitze und zum anderen die Sitzbreite. In diesem Bereich wären breitere Sitze nur mit einer weiteren Einschränkung der Gangbreite möglich gewesen.

Die Fußbodenschräge in diesem Bereich ist ebenfalls technisch bedingt, denn darunter befindet sich die sogenannte Sekundärfeder, die ausschlaggebend ist für die Entkopplung der Wagenkästen gegen die Fahrwerke und damit für den Fahrkomfort der Straßenbahn.

Im mittleren Modul der Variobahn ist der Durchgang etwas breiter als im ersten und letzten Modul. Dafür konnten jedoch nur 1 ½ Sitze verbaut werden. Hier haben zwei Erwachsene keinen Platz. Diese sogenannten „Mutter/Vater-Kind-Sitze“ sind daher nur für einen Erwachsenen mit Kind oder zwei Kinder geeignet.

Die Aufteilung bzw. Gestaltung der Mobilitätsbereiche und der Sitzanordnung (U-Bahnbestuhlung) wird für die 2. und 3. Tranche (8 Bahnen) noch einmal geprüft.

Die Umfunktionierung der Gepäckablagen an der ersten und letzten Tür zu weiteren Sitzen wird erfolgen. Gestaltungsspielraum gibt es auch bei den Haltemöglichkeiten. Auch hierzu wird es Nachbesserungen geben.

Der ViP- Aufsichtsrat wird sich am 24.05.2012 mit der Einführung der Variobahn befassen und der Geschäftsführung entsprechende Genehmigungen zu Nachbesserungen erteilen. Danach können mögliche Umgestaltungen zeitnah erfolgen.

Die Hinweise zu Fahrwerksgeräuschen in Kurven betreffen alle Straßenbahnen in unterschiedlicher Intensität und Frequenz. Sie sind u.a. abhängig von der Fahrzeugkonfiguration (Variobahn = Multigelenkfahrzeug), der Achslast, der Fahrwerksart, dem Achsabstand, den Gleisen und vielem

mehr und nicht zuletzt auch vom Wetter. Alle diese Faktoren wirken bei jedem Fahrzeug individuell in einer anderen Mischung und führen im Ergebnis zu unterschiedlichen Laufgeräuschen.

Mittels ordnungsgemäßer Wartung, Pflege und Instandhaltung der Gleisanlagen und Fahrzeuge wird versucht, die Geräusche zu minimieren.

Der benannte Spalt zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug an erster und letzter Tür lässt sich nicht verändern. Alle Straßenbahnen sind vorn und hinten schmaler. Das ist u.a. notwendig, damit sich die Bahnen bei Begegnungsfahrten im Gleisbogen nicht berühren. Die Potsdamer Straßenbahnen erfüllen die geltenden gesetzlichen Vorgaben. Gemäß Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) § 31 Haltestellen, Absatz 7 darf der „waagerechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden... im ungünstigsten Fall in der Türmitte 25 cm nicht überschreiten.“ Bei der Potsdamer Variobahn beträgt dieser Abstand 15 cm an der äußersten vorderen/hinteren Kante der ersten/letzten Tür, der sich zum jeweils gegenüberliegenden Türholm auf die üblichen 5 cm verringert. Das Potsdamer Gleisnetz ermöglicht somit, den gesetzlich zulässigen Abstand deutlich zu unterschreiten.