

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 24.07.2015 eingegangen: 24.07.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	15. Plenarsitzung Gemeinderat 29.09.2015 2015/0463 50.2 öffentlich Dez. 1
Reihenfolge der Kombilösung		

In der Gemeinderatssitzung, vom 21.10.2008 wurde in einer Beschlussvorlage dem Gemeinderat als Umsetzungsreihenfolge empfohlen, den Straßenbahntunnel zuerst zu bauen. Maßgeblicher Grund der Verwaltung war, dass bis zum Stadtgeburtstag 2015 die Innenstadt von störenden Baustellen frei sein wird. Das ist aber leider nicht der Fall, wie wir heute wissen. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- A. Ab 2016 sollten bei vorgezogenem Tunnelbau gegenüber dem Bau der Kriegsstraße mit "ca. 3,6 Millionen mehr Fahrgästen" im Tunnel zu rechnen sein. Wie wurden diese 3,6 Millionen ermittelt und wird dieses Mehr auch nach Eröffnung des Tunnels Ende 2018 erreicht werden?**

Die Beschlussvorlage in der Gemeinderatssitzung vom 21.10.2008 basierte auf dem Tagesordnungspunkt 5 der Gemeinderatssitzung vom 11.03.2008, der den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan "Kriegsstraße Mitte, Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel" zum Thema hatte.

Im Zusammenhang mit dem Satzungsbeschluss hat der Gemeinderat auch über die Frage der Umsetzungsreihenfolge intensiv debattiert. Als Grundlage hierfür diente die gutachterliche Untersuchung der PTV, in der nach der Methodik der Standardisierten Bewertung, die Vor- und Nachteile der diskutierten Varianten aufgezeigt und bewertet wurden. Eine Zusammenfassung dieser Untersuchung war als Anlage 6 zur Gemeinderatsvorlage für den Satzungsbeschluss beigelegt.

Im Rahmen dieser Untersuchung hat der Gutachter die Auswirkungen der Umsetzungsreihenfolge auf die maßgebenden Bewertungskriterien Fahrgastentwicklung, Beförderungserlöse, Entlastung der Fußgängerzone, Betriebskosten und Betriebserlöse ermittelt und dargestellt. Dabei kam die Untersuchung zur Umsetzungsreihenfolge zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass unter verkehrlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten die Vorteile eindeutig bei einer vorrangigen Realisierung des Teilprojekts "Stadtbahntunnel in der Kaiserstraße mit Südabzweig" liegen. Dieser Feststellung haben sich sowohl der Aufsichtsrat der KASIG als auch das Land als Zuwendungsgeber angeschlossen.

Wie bereits erwähnt, wurden die einzelnen Ergebnisse zu den maßgebenden Bewertungskriterien nach der Methodik der Standardisierten Bewertung ermittelt. Die Berechnung der Erlöse, der Betriebskosten und auch der Folgekostenrechnung erfolgt dabei verfahrensgemäß jeweils mit den Kosten- und Erlösansätzen der Standardisierten Bewer-

tung. Dadurch wird zwar die grundsätzliche Vergleichbarkeit der Varianten ermöglicht, jedoch können diese Zahlen naturgemäß nicht als konkretes Abbild der Realität herangezogen werden.

Dass die errechneten Fahrgastgewinne im Vergleich zum Ohnefall bei der Variante "Stadtbahntunnel zuerst" gegenüber der Variante "Kriegsstraße zuerst" deutlich höher sind, kann als gesichert angesehen werden. Ob jedoch genau die genannten 3,6 Mio. Fahrgäste erreicht werden, wird sich erst zu gegebener Zeit ermitteln lassen.

- B. In diesem Zusammenhang wurden weiter 325% höhere Fahrgasterlöse und ein Betriebskostenvorteil von 800.000 Euro p.a. samt einer Ersparnis der Unterhaltskosten von 130.000 Euro p.a. ermittelt. Wurden diese Beträge bei der im Frühjahr 2015 aufgrund verschiedener Anfragen genannten Betriebskosten des Tunnels von 20-30 Millionen Euro p.a. gegen gerechnet oder wird dieser Betrag gesondert errechnet und verbucht?**

Siehe Antwort zu Punkt A.

- C. Welche Annahmen lagen dem 2008 errechneten Betriebs- und Unterhaltskostenvorteil zu Grunde?**

Siehe Antwort zu Punkt A.

- D. Wie hoch war der Bestand betriebsfähiger Fahrzeuge zum 01. Oktober 2008 und wie hoch ist deren Bestand aktuell?**

Im Oktober 2008 befanden sich bei AVG und VBK zusammen ca. 265 Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb. Aktuell befinden sich ca. 300 betriebsfähige Fahrzeuge im Bestand der beiden städtischen Verkehrsunternehmen.

- E. Wie lässt sich erklären, dass eine vorrangige Realisierung des Teilprojektes "Kriegsstraße" wegen nicht zur Verfügung stehender Straßenbahnen unmöglich sei?**

In der Untersuchung zur Umsetzungsreihenfolge wurde wegen zusätzlich erforderlicher Straßenbahnen bei der Variante "Kriegsstraße zuerst" nicht die "Unmöglichkeit" festgestellt, sondern darauf hingewiesen, dass ohne zusätzliche Fahrzeuge die vorhandene Verkehrsqualität nicht aufrecht erhalten werden könnte.

- F. Inwiefern wird es eine Verbesserung für die Fahrgäste durch den Tunnelbetrieb geben, wenn sich jährlich ca. 120 bis 140 Unfälle mit Beteiligung von Straßenbahnen außerhalb der zukünftigen Tunnelstrecken ereignen?**

Durch die Verringerung der Konfliktpunkte mit den übrigen Verkehrsteilnehmern, wird davon ausgegangen, dass dies auch zu einer Reduzierung der Unfallzahlen führen wird.

-
- G. Bei Ausführung der "Kriegsstraße" zuerst - wurde eine verlängerte Bauzeit von 2 Jahren gerechnet und infolge von "Dynamisierungseffekten" höhere Baukosten vorausgesagt. Jetzt werden die Tunnelstrecken zuerst gebaut und die Baukosten haben sich fast verdoppelt. Wer hat für diese Fehleinschätzung die Verantwortung zu übernehmen?**

Es wäre hypothetisch und spekulativ, einen Zusammenhang zwischen Umsetzungsreihenfolge und Bauzeit- bzw. Baukostenentwicklung herstellen zu wollen. Auch eine Fehleinschätzung kann hieraus nicht abgeleitet werden.