



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2017/0129
	Verantwortlich:	Dez. 1
Sachstandsbericht Kombilösung		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Hauptausschuss	07.03.2017	9		x	vorberaten
Gemeinderat	14.03.2017	12	x		Kenntnisnahme

Beschlussantrag

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht über die Umsetzung der Kombilösung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen (bitte ankreuzen)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ja
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt			Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)	
Haushaltsmittel stehen (bitte auswählen)				Kontenart:		
Kontierungsobjekt: (bitte auswählen)						
Ergänzende Erläuterungen:						
ISEK-Karlsruhe-2020-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Handlungsfeld: (bitte auswählen)
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	abgestimmt mit KASIG

1. Projektstatus

Stand Februar 2017

1.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig

1.1.1 Sachstand Ingenieurbau, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

Rampe Mühlburger Tor (RAM) und Tunnel Mühlburger Tor (TMT):

Die Oberflächenarbeiten für den Endzustand im Bereich Kaiserallee, Mühlburger Tor und Kaiserplatz sind abgeschlossen. Die Reinhold-Frank-Straße kann wieder in vollem Umfang vom Kraftfahrzeugverkehr genutzt werden. Die Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Kaiserplatz soll voraussichtlich bis Ende Februar 2017 durch die ARGE geräumt sein.

Die Verhandlungen über die gegenseitigen Forderungen im Rahmen des laufenden Insolvenzverfahrens der Firma Waltheim werden fortgeführt.



Tunnel Kaiserstraße

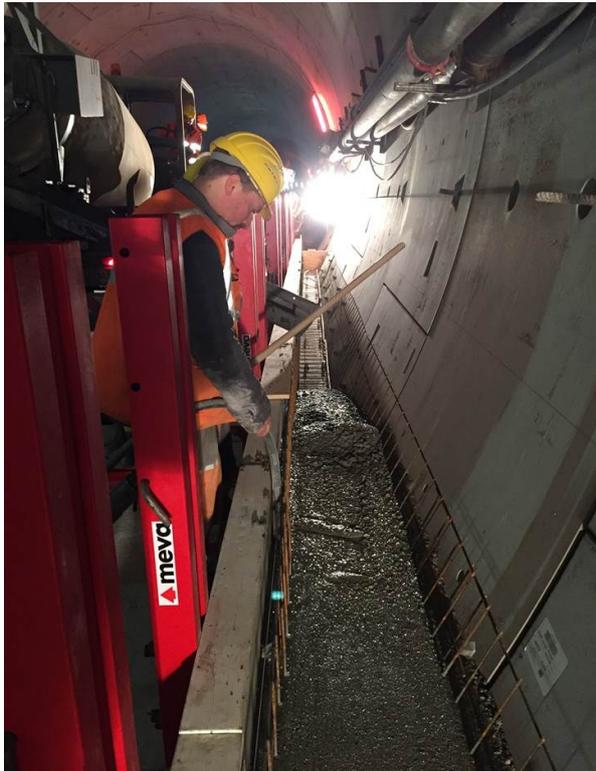
Im ehemaligen Zielschacht sind die Rohbauarbeiten für das Treppenhaus und die künftigen Betriebsräume der VBK abgeschlossen. Die Überschüttung des Bauwerks ist fertiggestellt.



Im Tunnelabschnitt zwischen Kronenplatz und Durlacher Tor ist der Einbau der bis zu 1,90 m dicken Sohlbetonschicht abgeschlossen.

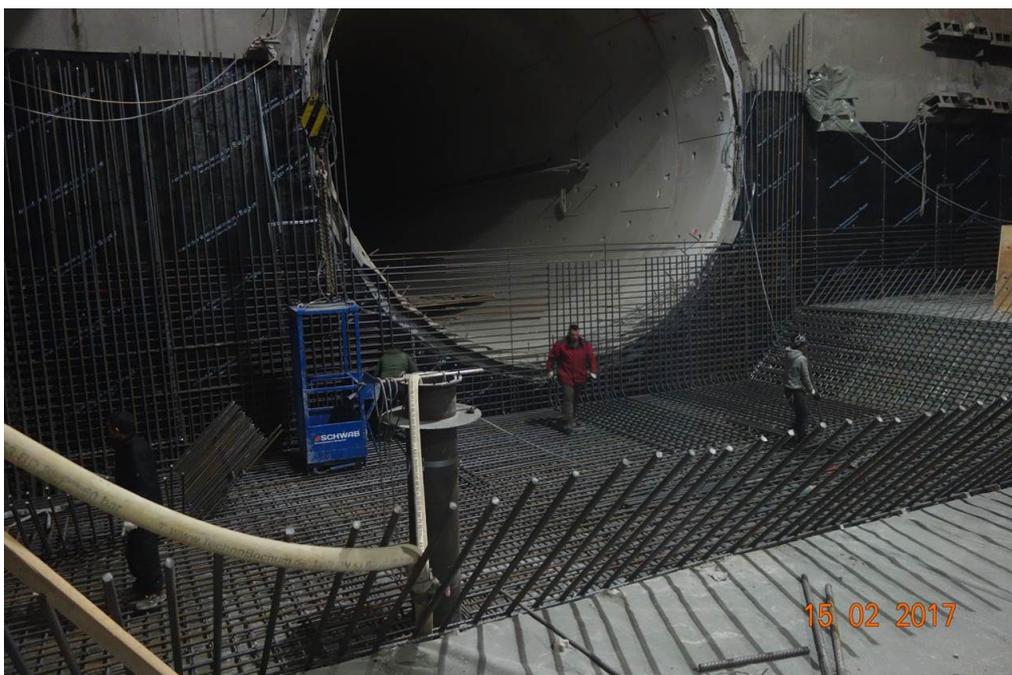


Mit den Arbeiten an den Randwegen ist Anfang Februar 2017 begonnen worden.



Haltestelle Europaplatz (HEP):

Die Ankerarbeiten an der Südwand sind seit Ende 2016 abgeschlossen. Der Aushub unter Deckel wird fortgeführt. In den Blöcken 1 und 6 ist die Endtiefe bereits erreicht. Die Spritzbetonarbeiten an den dabei freigelegten Wänden erfolgen in Nachtschichten. Mit den Bewehrungsarbeiten für die Sohlherstellung in Block 6 ist begonnen worden.

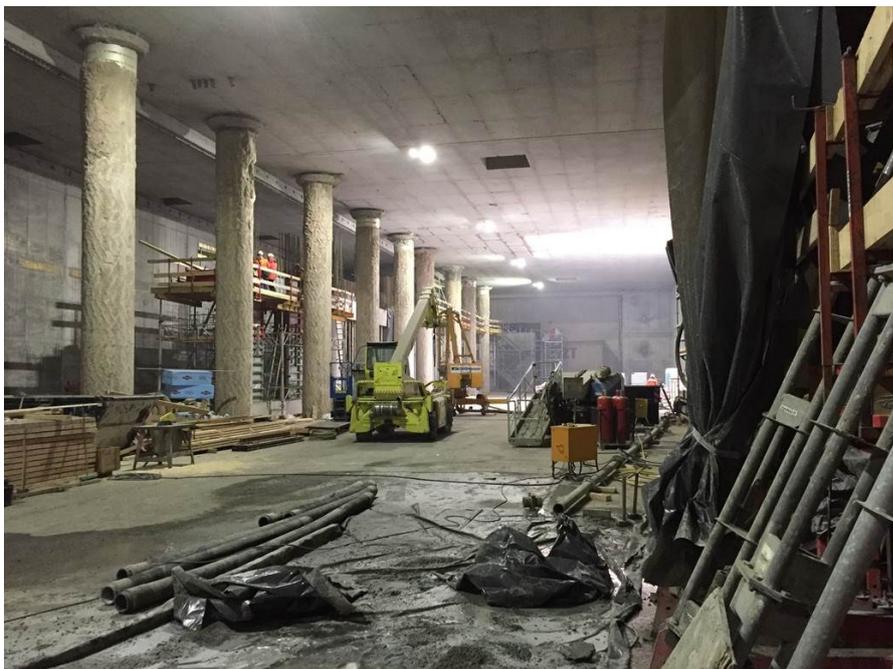


Haltestelle Lammstraße (HLS) / Gleisdreieck (GDE):

In der Haltestelle Lammstraße/Gleisdreieck sind die Aushubarbeiten unter Deckel beendet. Der Auftrag des Spritzbetons auf die Verbauwände ist im Gange. Die Bewehrung und Betonage der einzelnen Bodenplattenabschnitte wird kontinuierlich fortgeführt. Die Bodenplatten im Gleisdreieck sind bereits fertiggestellt, sodass hier auch die Arbeiten an den endgültigen Wänden aufgenommen wurden.

Haltestelle Marktplatz (HMP):

Die Arbeiten für die Herstellung der endgültigen Stationswände und Zwischendecken werden fortgeführt.



Haltestelle Kronenplatz (HKP):

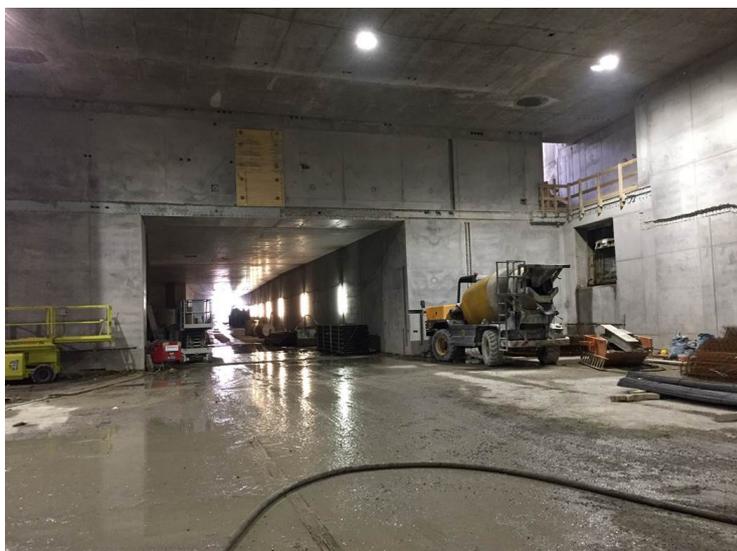
Die Aushubarbeiten sind abgeschlossen. Die Spritzbetonarbeiten an den freigelegten Wänden und die abschnittsweise Herstellung der Bodenplatte werden fortgeführt. Bis Mitte März 2017 soll der letzte Sohlabschnitt betoniert sein.

Die Ursachenanalyse der ARGE für die festgestellten Hohlräume hinter der südlichen Schlitzwand steht noch aus.

Haltestelle Durlacher Tor (HDT):

Die Sohlen und die Außenwände in der Haltestelle sind hergestellt. Mit der Betonage am 28.11.2016 wurde die Schließung der westlichen Andienöffnung fertiggestellt. Der Rückbau der Primärstützen in den Blöcken 1 und 2 ist abgeschlossen. Die Arbeiten an den Innenwänden in Block 6 laufen seit Anfang Februar 2017. Am Zugang zum Landgraben ist die Treppe betoniert und der Anschluss an den Bestand hergestellt. Beim Treppenzugang Südwest vor der Brunnenstraße werden die Wände betoniert. Nach und nach werden auch die Aufbauten und Bodenbefestigungen der BE-Fläche zurückgebaut.

Die weitere Herstellung der Innenwände wird davon abhängen, wie sich die geänderte Brandchutzanforderung auf die bisher vorgesehene Ausführung der Wände auswirkt.



Tunnel und Rampe Durlacher Allee:

In Abhängigkeit der Wetterverhältnisse werden die Arbeiten südlich der Rampe zur Wiederherstellung der Oberfläche fortgeführt. Auf der Nordseite verlegen derzeit die Stadtwerke weiterhin noch neue Gas- und Wasserleitungen.

Tunnel Karl-Friedrich-Straße (TKF):

Baufeld Nord:

Die Oberflächenarbeiten in der Hebelstraße und entlang der Westseite der Karl-Friedrich-Straße sind abgeschlossen.

Tunnelstrecke:

Etwas mehr als ein Jahr nach dem Start des bergmännischen Tunnelvortriebs unter Druckluft hat der linke Teil der Kalotte am 12. Februar 2017 nach rund 250 Tunnelmetern die südliche Stirnwand der Haltestelle Marktplatz erreicht. Wenn dann auf den letzten acht Metern auch die rechte Hälfte der Kalotte ausgebrochen ist, erfolgt anschließend in Gegenrichtung der Sohlvortrieb bis zum Nordkopf der Haltestelle Ettlinger Tor. Bis April/Mai 2017 soll der vollständige Ausbruch erfolgt sein.



Haltestelle Ettliger Tor (HET):

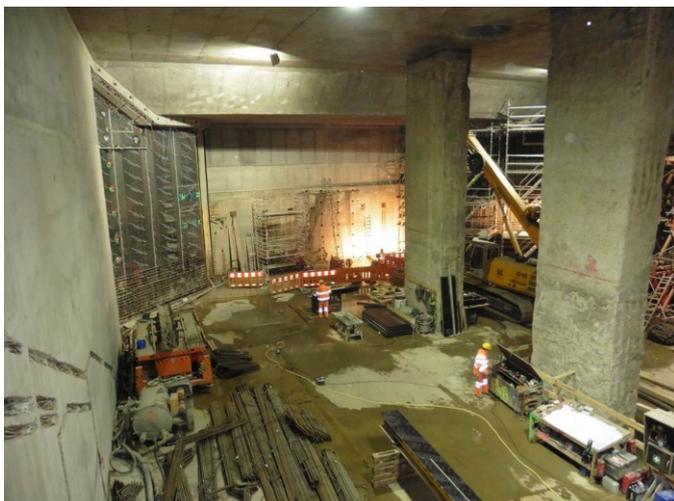
Kombibauwerk:

Nach den Wänden wurde am 10. Februar 2017 abschließend auch die Decke für den Straßentunnel betoniert. Der Erdaushub aus dem Stadtbahntunnelabschnitt erfolgt gegenwärtig über den Nordkopf der künftigen Haltestelle. Seit Beginn der Woche laufen auch die Arbeiten zum Rückbau der Wand zwischen Kombibauwerk und Südkopf.



Südkopf:

Die Herstellung der endgültigen Stationswände ist weiterhin im Gange.



Tunnel Ettliger Tor - Haltstelle Kongresszentrum (TEK):

Im Abschnitt Block 1 bis 13 sind bis auf Block 1 die Arbeiten an den Wänden und Decken abgeschlossen. Derzeit läuft noch die Wandherstellung in Block 1. Die Arbeiten für die Herstellung der endgültigen Oberfläche zwischen Baumeisterstraße und Finterstraße werden fortgeführt. Seit Mitte Dezember 2016 kann der Kraftfahrzeugverkehr von Süden her wieder direkt das Ettliger Tor erreichen.

Im Bereich Block 14 bis 22 zwischen Baumeisterstraße und Haltstelle Kongresszentrum sind alle Wände sowie auch alle Decken betoniert.

Haltstelle Kongresszentrum (HSK):

Die Herstellung der endgültigen Stationswände ist weiterhin im Gange. Die Arbeiten sollen Ende Februar 2017 abgeschlossen werden. Danach ist die Herstellung der Bahnsteigplatten vorgesehen.



Tunnel Ettliger Straße (TES):

Zwischen der Haltstelle Kongresszentrum und der Werderstraße in den Blöcken 19 bis 31 sind alle Wände sowie die Decken betoniert. Die Überschüttung der Blöcke wird fortgeführt.



Rampe Ettlinger Straße (RAA):

In den Blöcken 1 bis 18 ist die Wandherstellung einschließlich Brüstung abgeschlossen. Der Rückbau der Spundwände wurde Mitte Januar 2017 fertiggestellt.

Bauzeiten / Logistik / Weitere Aktivitäten

Die durch das geänderte Brandschutzkonzept notwendigen Planungsänderungen beim Rohbau befinden sich in der Umsetzung. Welche Mehrkosten diese Änderungen bei den Planern und bei der ARGE bewirken, wird gegenwärtig untersucht und ermittelt. Auch die Auswirkungen auf die Fertigstellungstermine bei den Ausbaugewerken der unterirdischen Haltestellen lassen sich daher aktuell noch nicht genau bestimmen.

Die Konzepte und Abläufe der Aushub- und Ingenieurbauarbeiten befinden sich zwar noch in der finalen Abstimmung mit der ARGE, jedoch konnten absehbare Ergebnisse bereits in den Rahmenterminplan für den Ausbau des Stadtbahntunnels (s. a. TOP 5) eingearbeitet werden.

Aktueller Sachstand zur Einführung der TR Brandschutz nach BOStrab (TR Strab BS)

Die Erstellung des Berichts über die Brandsimulation zum neuen AVG/VBK-Stadtbahnfahrzeug ET 2010 ist noch in Bearbeitung.

Erhöhte Aluminiumwerte im Grundwasser

Die Einhaltung der Handlungsempfehlungen des Landes beim Wiedereinbau des Aushubmaterials hat sich als sehr aufwendig und schwierig erwiesen. In der praktischen Umsetzung der Handlungsempfehlung des Landes vom 30.08.2016 musste der Boden trotz ZO-Einstufung nahezu wie Z2-Boden behandelt werden. Das Umweltministerium, das hinsichtlich dieser Problematik von der KASIG nochmals angeschrieben wurde, hat zwar mit Schreiben vom Dezember 2016 die Restriktionen bezüglich des Einbaus in Wasserschutzgebieten entschärft, allerdings kam diese Mitteilung zu spät. Die KASIG hat bis dahin die notwendige Zwischenlagerung und Entsorgung des Aushubmaterials bereits zu teureren Konditionen durchführen müssen. Die bisher angenommenen Mehrkosten in Höhe von rund 2,5 Mio. Euro werden sich daher mit großer Sicherheit noch wesentlich erhöhen.

1.1.2 Sachstand Architektonischer und Technischer Ausbau

Unterirdische Haltestellen

Infolge des geänderten Brandschutzkonzepts befinden sich die Ausführungs- und Ausschreibungsplanungen für die architektonischen und technischen Ausbaugewerke in der Überarbeitung.

Die Mehrkosten, die durch das geänderte Brandschutzkonzept bei den Planern und besonders auch bei der ARGE zu erwarten sind, können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret beziffert werden.

Tunnelbereiche

Die Erstellung der Ausführungsplanungen und Ausschreibungen der Betriebstechnischen Ausrüstung durch die VBK (ca. 8 Gewerke) wird fortgeführt.

Bauzeiten / Logistik / Weitere Aktivitäten

Die Bauzeiten für die Ausbaugewerke sind abhängig von den Fertigstellungsterminen der ARGE Rohbau. Nach aktuellem Stand wird zuerst die Haltestelle Kongresszentrum im März 2017 und anschließend im Juni 2017 die Haltestelle Durlacher Tor fertiggestellt. Danach können die Ausbauarbeiten in diesen Haltestellen beginnen. Die weiteren Haltestellen auf der Ost-West-Achse (einschl. Haltestelle Marktplatz) werden sukzessive nach Fertigstellung des Rohbaus begonnen.

Das aktuelle Logistikkonzept für den Ausbau sieht vor, dass der Materialtransport vorwiegend über die Tunnelröhre mittels LKW-Fahrten auf dem Unterbeton der Gleisanlage stattfindet. Dazu muss die Tunnelröhre belüftet (bewettert) werden. Die Gleisanlagen selbst werden entweder abschnittsweise oder im Ganzen nach Abschluss der Ausbauarbeiten verlegt werden.

Nach aktuellem Rahmenterminplan für den Ausbau des Stadtbahntunnels soll die Aufnahme des Fahrbetriebs im Juli 2020 erfolgen.

1.2 Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel

1.2.1 Sachstand Ingenieurbau, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

Bauaktivitäten

Die bisher durchgeführten vorbereitenden Arbeiten für den Umbau der Kriegsstraße sind soweit abgeschlossen. Gegenwärtig finden für das Teilprojekt keine weiteren Bauaktivitäten statt.

Bauzeiten / Logistik / Weitere Aktivitäten

Nach der Zustimmung des Aufsichtsrats am 27.10.2016 zur Vergabe der Rohbauarbeiten Tunnel Kriegsstraße sowie der zugehörigen Bauüberwachungsleistungen sind die entsprechenden Aufträge durch die Geschäftsführung der KASIG erteilt worden.

Momentan ist die ARGE Kriegsstraße dabei, die Ausführungsplanung für den Baugrubenverbau zu erstellen, einen detaillierten Bauablaufplan zu entwerfen und die kommenden Arbeitsabläufe vorzubereiten. Ab Mitte Februar 2017 soll mit der Einrichtung der Haupt-BE-Fläche im Lohfeld an der Ludwig-Erhard-Allee begonnen werden.

Der Abbruch der Fußgängerbrücke Ritterstraße ist für den Zeitraum März/April 2017 vorgesehen. Dazu wird es unter anderem notwendig sein, die Kriegsstraße am Wochenende vom 25.03.2017 abends bis 27.03.2017 morgens für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren.

2. GVFG-Angelegenheiten

Die Erstellung der Unterlagen für den zweiten GVFG-Ergänzungsantrag ist in Bearbeitung. Grundlage hierfür bilden die per 30. September 2016 festgestellten Mehrkosten gegenüber dem Ergänzungsantrag vom Juli 2010.

3. Rechtsangelegenheiten

Telekom:

Mit der Telekom besteht Uneinigkeit darüber, wer die Kosten der Leitungsverlegungen zu tragen hat. Hierzu haben am 21.09.2016 Gespräche stattgefunden. Derzeit ist noch ein Verfahren der Telekom beim OVG Münster anhängig. Dort geht es um die Frage der unverhältnismäßig hohen Kosten i.S.d. § 75 Abs. 2 TKG. Zur eigenen Absicherung möchte die Telekom diese Entscheidung noch abwarten und danach mit der KASIG in konkrete Verhandlungen eintreten. Zwischenzeitlich hat das OVG zunächst einen Beweisbeschluss gefasst, um die Frage der Unverhältnismäßigkeit der Verlegekosten zu beurteilen.

BALSA:

Jüngst wurde mit dem Eigner die künftige Baustellensituation erörtert und im Zuge dessen hat man sich darauf verständigt, dass die Frist bezüglich der Herstellung der Zugangsbauwerke bis zum Jahr 2030 ausgeweitet wird. Die zu verhandelnden Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere ab 07/2016, wurden mit der ARGE abgestimmt und ein entsprechender Vereinbarungsentwurf wurde dem Dez. 4 am 13.07.2016 übermittelt. Hierin ist vorgesehen, dass die bauzeitliche Inanspruchnahme des Europaplatzes mit der Kostenübernahme der Erstinvestition der zusätzlichen Fahrtreppen abgegolten wird (ca. EUR 540.000,-).

Mit Schreiben vom 02.01.2017 hat die BALSA durch Rechtsanwalt Schwencke eine formell modifizierte Vereinbarung in Bezug auf die Inanspruchnahme des Europaplatzes an die KASIG übermittelt. Den Änderungen konnte zugestimmt werden und so wurde der Entwurf am 16.01.2017 an das 4 Dez. zur Prüfung und Weiterleitung übermittelt.

SATURN:

Die von SATURN gegen das RP Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde eingereichte Klage beim VGH ist noch anhängig. Aktuell wurde der auf den 08.02.2017 bestimmte Verhandlungstermin nun auf den 19.04.2017 verschoben, da man dann zugleich auch in der Sache „Coffee Company“ verhandeln möchte.

Coffee Company:

Die von der „Coffee Company“ gegen das RP Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde eingereichte Klage beim VGH ist noch anhängig. Wie in der Sache „SATURN“ soll am 19.04.2017 der Verhandlungstermin stattfinden.

Unterirdische Anbindung ETK (ECE) an Haltestelle:

Die Vereinbarung über die Rückverankerung der unterirdischen Haltestelle ist final abgestimmt und dem ETK übermittelt worden. ETK hat mitgeteilt, dass die Unterschrift erst geleistet wird, wenn die Vereinbarung über den Anschluss an den Kriegsstraßentunnel final abgestimmt ist.

Mit Nachricht vom 27.09.2016 wurde von Seiten ETK erneut eine Vertragsfassung übermittelt, die nicht konsensfähig ist (Gewährleistungsfrist verdoppelt auf 10 Jahre, „Pönale“ in Bezug auf baubedingte Umsatzausfälle inkl. Maßnahme „Kriegsstraße“). Mit E-Mail vom 25.10.2016 ist die KASIG darauf, und auf die sonstigen Anmerkungen, eingegangen. Ferner wurde mitgeteilt, dass auch die Möglichkeit besteht, den Anschluss nicht zu „ertüchtigen“ und somit dann kein

Bedarf besteht, diesbezüglich weitere Regelungen zu treffen. Hierauf, und auf die Anfragen am 25.10.2016 und am 03.11.2016 bezüglich der Zuständigkeit/Eigentumsverhältnisse, wurde bisher nicht reagiert. Deshalb wurde nun die Geschäftsleitung der Eigentümerin des Centers (Ettlinger Tor Karlsruhe KG) mit Schreiben vom 03.02.2017 erneut um Stellungnahme gebeten.

Unterirdische Anbindung ETK (ECE) an Kriegsstraße:

Innerhalb des weiteren Erörterungstermins am 11. Mai 2016 wurde im Wesentlichen die Optimierung des Zeitbedarfs hinsichtlich der Zufahrtssperrung diskutiert. Im Ergebnis werden von der KASIG nun nochmals die vom ETK vorgeschlagenen Bauabläufe hinsichtlich eines realistischen Zeitbedarfs geprüft, gerade auch im Hinblick auf die Möglichkeit einer bauzeitlichen oberirdischen Leitungsführung, was allerdings aus gegenwärtiger Sicht als sehr problematisch oder gar unpraktikabel erscheint. Am 21.07.2016 hatte diesbezüglich ein Termin mit den Leitungsträgern stattgefunden. Das ETK hatte zwar signalisiert, dass eine Teilnahme erfolgen würde, tatsächlich war aber kein Beteiligter des ETK anwesend. Das Ergebnis der Besprechung mit den Leitungsträgern befindet sich gegenwärtig beim Gutachter (BUNG), der die zeitlichen Auswirkungen nun insgesamt bewertet. Sobald die Stellungnahme vorliegt, wird das ETK entsprechend informiert.

4. Entschädigungen

Bisher wurden 636 Entschädigungsanträge gestellt. Hiervon sind 218 Anträge von Gewerbetreibenden wegen Gewinneinbußen und 42 Anträge von Grundstückseigentümern wegen Mietausfällen sowie 376 Anträge von Anliegern wegen Lärmbelästigung in Bezug auf verschiedene Zeiträume gestellt worden. Insgesamt sind bisher 94 Anträge abgelehnt worden (keine objektive Betroffenheit). Sieben Antragssteller haben ihren Antrag wieder zurückgezogen. Als Entschädigung wurden bislang rund 11,53 Mio. Euro ausgezahlt.

5. Kostenfortschreibung

Die aktuelle Kostenfortschreibung und Kostenprognose wurde auf Basis einer neuen Systematik der Ermittlung und Bewertung erstellt. Zum einen wurden die Kosten auf einer detaillierteren Kostenartenebene betrachtet und auf deren Grundlage fortgeschrieben. Dies war vor allem zur Bearbeitung des GVFG-Ergänzungsantrags notwendig und durch den höheren Fertigstellungsgrad der Bauabschnitte sowie dem bekannten Vergabeergebnis der Rohbauarbeiten beim Teilprojekt Kriegsstraße möglich. Zum anderen wurden die Kosten angesichts der breiteren Kostenbasis einer wesentlich umfangreicheren Risiko- und Chancenanalyse unterzogen. Diese breitere Kostenbasis bietet angesichts der darin enthaltenen vermehrten Unwägbarkeiten Risiken aber auch Chancen (z.B. aus der Gegenrechnung von Schadensersatzansprüchen aus dem der ARGE zuzuschreibenden Bauzeitverzug), die buchhalterisch nicht erfasst werden können.

5.1. Feststellung der Kostenbasis auf der Ebene „Gesamtbaukosten“

5.1.1. Kostenermittlung Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel

EDV-seitig wurden die aktuell beauftragten Bestellwerte mit **Stand 30. September 2016** getrennt nach den Auftragnehmergruppen „ARGE Stadtbahntunnel/ Bemo“ (Rohbauarbeiten) sowie „Dritte“ (sonstige Bauarbeiten) ausgewertet. Die Unterscheidung in die beiden Auftragnehmergruppen dient der Übersichtlichkeit, da bei den sogenannten „Dritten“ noch nicht alle Leistungen (z.B. für die Ausbaugewerke) beauftragt sind und somit teilweise noch mit veranschlagten Kosten gerechnet werden muss. Darüber hinaus stellt sich die Kostenstruktur für die Leistungen der ARGE sehr vielschichtig und komplex dar.

	Stand: 09/2015	Stand: 09/2016	Ver- änderung
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
ARGE Stadtbahntunnel	361,0	376,1	15,1
Dritte	217,4	236,2	18,8
beauftragt bzw. veranschlagt	578,4	612,3	33,9

5.1.2 Kostenfortschreibung Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel

In einem zweiten Schritt wurden die vorhandenen Kostenbestandteile daraufhin untersucht, ob sie bis zum angenommenen Bauzeitende ausreichend bemessen sind oder für eine Kostenfortschreibung noch aufgestockt werden müssen. Dabei werden weitere Prämissen unterstellt:

- Die Verwaltungskosten/ Baunebenkosten werden erstmals auf Basis der bisherigen durchschnittlichen Jahreswerte bzw. Erfahrungswerte fortgeschrieben.

Entwicklung der Verwaltungskosten	abgerechnete Kosten								Prognose (auf Basis noch zu beauftragener Restwerte)				
	vor 2010	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017	2018	2019	2020
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Bauausführungsplanung	0,1	0,2	1,0	1,2	1,0	0,4	0,5	0,4	0,2	0,3	0,2	0,1	0,4
baubegleitende Maßnahmen	1,8	0,5	1,8	2,3	1,9	2,7	2,8	1,6	0,5	1,7	2,1	1,4	1,4
zuwendungsfähige Verwaltungskosten	1,9	0,7	2,8	3,5	2,9	3,1	3,3	2,0	0,7	2,0	2,3	1,5	1,4
sonstige Baunebenkosten	8,9	1,2	2,7	1,7	2,3	1,8	1,8	0,6	0,3	1,8	1,2	0,9	0,9
projektübergreifende Planung	3,0	0,4	0,3	0,4	0,5	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2
allgemeine Bauüberwachungsleistungen	0,1	0,9	1,6	4,2	4,8	5,0	6,5	4,9	1,2	6,1	6,5	5,1	2,6
nicht zuwendungsfähige Verwaltungskosten	12,0	2,5	4,6	6,3	7,6	7,1	8,6	5,8	1,6	8,1	8,0	6,2	3,7

In den **baubegleitenden Maßnahmen** schlagen insbesondere Logistik- und Sicherungsdienstleistungen, Entwässerungsgebühren sowie Beweissicherungen zu Buche.

Die **sonstigen Baunebenkosten** umfassen im Wesentlichen Beratungsleistungen hinsichtlich der Geotechnik, der baubetrieblichen Bewertung sowie Prüfungsleistungen und sonstige externe Ingenieurleistungen.

In der Kosten der **projektübergreifenden Planung** sind insbesondere die juristischen Beratungsleistungen sowie die gutachterlichen Tätigkeiten, z.B. für das Entschädigungsmanagement, enthalten.

Die größten Positionen im Bereich der **allgemeinen Bauüberwachungsleistungen** betreffen vor allem die extern vergebene Projektsteuerung, Bauüberwachung, geotechnische Fachprojektleitung sowie Kosten- und Termincontrolling.

- Die eingereichten bzw. angemeldeten Nachträge der ARGE wurden kategorisiert (dem Grunde nach zugestimmt, dem Grunde nach strittig und eingereicht, noch nicht bewertet) und erstmals mit Eintrittswahrscheinlichkeiten in die Bewertung mit aufgenommen (eingepreistes Volumen rund 39,5 Mio. €).
- Die aus Controllingsicht ermittelten Mehrmassen gehen erstmals zu 50 % in die Kostenfortschreibung ein (eingerechnetes Volumen rund 22,1 Mio. €).

5.1.3 Kostenprognose Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel

Für die Kostenprognose wurden die aus technischer Sicht auf derzeitigem Kenntnis- und Bauzustand zukünftig noch eventuell bis zur Fertigstellung anfallende Kostenpotentiale geschätzt. Dabei kommen sowohl geschätzte Mehrkosten für Entschädigungszahlungen, geänderte Brandschutzmaßnahmen, Leitungs- und Provisorienarbeiten, baubetriebliches Gutachten sowie ein Risikopuffer für weitere Nachträge der ARGE zum Ansatz.

5.1.4 Bewertung und Risikoklassifizierung der Gesamtbaukosten („Szenario B“)

Die Kostengruppen wurden in die Risikoklassen I bis III eingeteilt:

Die **Risikoklasse I** umfasst die bereits beauftragten und veranschlagten Kosten. Die Kosten sind bereits angefallen bzw. werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit anfallen. Die Ausprägung wurde mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 % angenommen.

In die **Risikoklasse II** wurden im Wesentlichen Kostenbestandteile, die dem Grunde nach wahrscheinlich, in der Höhe jedoch unsicher und damit mit einer Bewertung versehen sind, eingeteilt. Die Ausprägung dieser Risikoklasse wurde mit 50 % angenommen.

Die **Risikoklasse III** hingegen wurden Kosten zugeteilt, die dem Grunde und/oder der Höhe nach so unbestimmt sind, dass der Ausweis nur auf Grundlage einer Schätzung möglich ist. In dieser Risikoklasse wurde mit einer Ausprägung von 25 % gerechnet.

Demnach ergeben sich folgende Ansätze:

Kostenprognose 2021 (Stand: 09/2016)	Risiko- klasse	Risiko- abschlag	Kosten- ansatz
			in Mio. €
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	I	0%	612,3
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	II	50%	62,2
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	III	75%	10,9
Summe Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig			685,4
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	I	0%	208,8
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	II	50%	0,0
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	III	75%	5,4
Stadtbahntrasse Kriegsstraße mit Straßentunnel			214,2
Summe Gesamtbaukosten Kombilösung			899,6

5.1.5 Bewertung der Gesamtbaukosten unter Chancen- und Risikogesichtspunkten („Szenario C“)

Eine andere Form der Darstellung ist die Betrachtung der Kostenpotentiale unter Hinzuziehung der Risiko- und Chancenpotentiale.

Die Risikopotentiale wurden mit einem Wert von rund 186 Mio. Euro ermittelt und betreffen im Wesentlichen weitere ARGE-Nachträge, Mehrkosten aus zusätzlichen Mehr-/mindernden Mengen sowie Mehrkosten für Verwaltungskosten und Baumaßnahmen (zum Beispiel Ausbaugewerke, Brandschutz- und Folgemaßnahmen).

Diesen Risiken stehen aber auch Chancenpotentiale in Höhe von rund 107 Mio. Euro gegenüber. Diese ergeben sich insbesondere aus der Möglichkeit, Kosten die aus dem im Verantwortungsbereich der ARGE liegenden gestörten Bauablauf resultieren, der ARGE wiederum entgegenzurechnen.

Nach dieser Vorgehensweise würden sich die Gesamtbaukosten wie folgt darstellen:

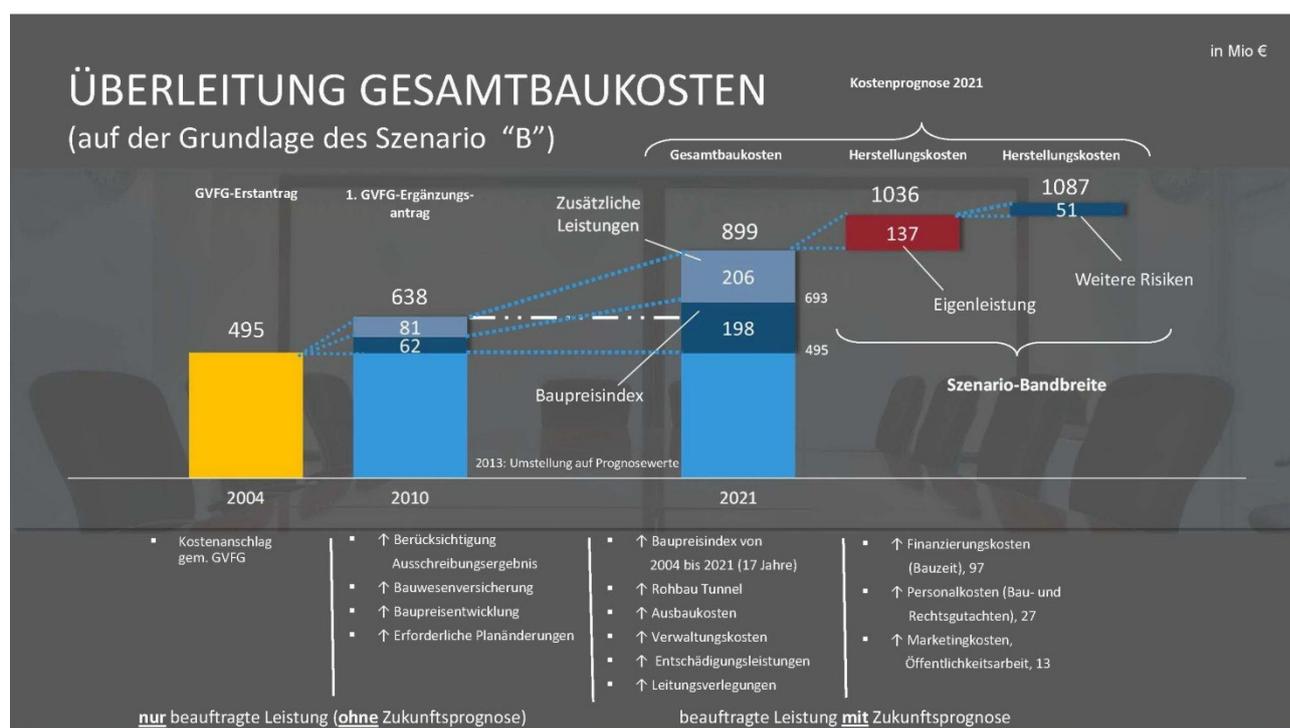
Kostenprognose 2021 (Stand: 09/2016)	saldierte Risiko- und Chancen- potentiale (- = Chancen- überhang)	Kosten- ansatz
		in Mio. €
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	-20,5	591,8
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	-1,1	61,1
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	71,5	82,4
Summe Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig		735,3
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	16,0	230,2
Stadtbahntrasse Kriegsstraße mit Straßentunnel		230,2
Summe Gesamtbaukosten Kombilösung		965,5

5.2 Ermittlung der gesamten Herstellungskosten

Die gesamten Herstellungskosten stellen sich nach Anwendung der neuen Ermittlungs-Systematik wie folgt dar:

Kostenprognose 2021	unter Anwendung oben beschriebener Risikoklassifizierung "Szenario B"	unter Anwendung von Chancen- und Risikogesichtspunkten "Szenario C"
	09/2016	09/2016
	Mio. €	Mio. €
Gesamtbaukosten	899,6	965,5
Finanzierungskosten	96,9	89,2
Personalkosten	26,7	22,7
Marketingkosten	12,7	9,2
gesamte Herstellungskosten	1.035,9	1.086,6

5.3 Überleitung Gesamtbaukosten (auf Grundlage „Szenario B“)



6. Finanzierung (auf Grundlage „Szenario C“)

Die derzeitige Finanzierungsstruktur basiert auf Annahmen aus dem Jahr 2010 und der Kostenprognose 2013. Zurzeit finden Bankgespräche statt, um die aktuelle Finanzierungsstruktur unter Abwägung von Chancen und Risiken an veränderte Herstellungskosten anzupassen. Die Neustrukturierung berücksichtigt hierbei nicht nur die Finanzierung des kommunalen Anteils, sondern auch die Bereitstellung von liquiden Mitteln im Jahr 2017 zwecks Zwischenfinanzierung von ausstehenden GVFG-Mitteln. Nach Verhandlung der Zinskonditionen und Zinsbindung so-

wie der internen Abstimmung mit der Stadtkämmerei wird dem Aufsichtsrat eine Entscheidungsgrundlage vorgelegt.

Bei der Ermittlung des fortgeschriebenen Finanzierungsbedarfs unter Einbeziehung des „Szenario C“ werden bei prognostizierten Gesamtbaukosten in Höhe von ca. 965,5 Mio. Euro die förderfähigen Kosten mit ca. 739,9 Mio. Euro in Ansatz gebracht. Hiervon entfallen verfahrenskonform 80% auf die Zuwendungsgeber Bund und Land. Der entsprechende Anteil des Vorhabenträgers mit 20% liegt hier demnach in einer Höhe von ca. 148,0 Mio. Euro. Hinzu kommen die in den Gesamtbaukosten enthaltenen nicht förderfähigen Kosten in einer Höhe von ca. 225,6 Mio. Euro. Der Eigenanteil nach GVFG beträgt demnach ca. 373,6 Mio. Euro.

Mit den weiteren internen Kosten für Finanzierung, Personal und Marketing von ca. 121,1 Mio. Euro, die nach der Methodik des GVFG nicht Bestandteil des Antrags auf Bezuschussung sind - und daher auch in der Kostenschätzung 2004 nicht enthalten waren -, ermitteln sich die vom Vorhabenträger insgesamt zu finanzierenden Eigenleistungen aktuell in einer Höhe von rund 494,7 Mio. Euro.

7. Steuerbetrachtung Kriegsstraße

Die steuerlichen Berater aktualisieren die vorliegenden Entwürfe der verbindlichen Auskunft zum Teilprojekt Kriegsstraße und fertigen ein entsprechendes Schreiben an die Finanzverwaltung. Ein die Empfehlung des Arbeitskreises unterstützendes Diskussionspapier liegt im Entwurf vor und wird derzeit nach erfolgter Abstimmung mit der Stadtkämmerei überarbeitet. Es soll nach endgültiger Entscheidung des Bundesrechnungshofes bzw. des Bundesverkehrsministeriums über die weitere Förderfähigkeit des Teilprojekts Kriegsstraße als Vorlage für zu fassende Beschlüsse oder Informationen der Gremien verwendet werden. Der ZJD erstellt einen Entwurf des Konzessionsvertrags mit den Regelungen zur Kriegsstraße. Der Konzessionsvertrag soll auf Basis von sogenannten „Allgemeinen Betriebsbedingungen“, die für alle städtischen Gesellschaften gelten sollen, sowie auf Basis individueller Vereinbarungen konzipiert werden.

8. Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit

Auch im Verlauf des Jahres 2016 hat die KASIG ihre Aktivitäten rund um die Information der gesamten Öffentlichkeit wie auch von Teil-Interessensgruppen (Anlieger/Anwohner, Einzelhandel, Besucher) fortgeführt. Erneut wurden die Gesamtheit oder eben die einzelnen Interessensgruppen mit gezielten, auf die jeweiligen Informationsbedürfnisse abgestimmten Inhalten versorgt.

Jede einzelne Teil-Baumaßnahme sowohl im Bereich der Ost-West-Achse Kaiserstraße wie auch im Bereich des Südabzweigs wird den Anwohnern/Anliegern direkt über Handzettel kommuniziert, sofern die Arbeiten eine besondere Beeinträchtigung bedeuten (Nachtarbeit, kurzfristige Sperrungen von Straßenabschnitten etc.). Diese Information wird zusätzlich unterstützt durch die Anliegerbeauftragten, die sich auch individuellen Fragen und Lösungsmöglichkeiten annehmen.

Der aktuelle Bausachstand wird ein Mal pro Woche als Information an die Medien kommuniziert. Einzelne Baumaßnahmen sind wöchentlich zwei bis drei Mal aktualisiert im Internet-Bautagebuch (parallel auch über Facebook und Twitter) zu sehen. Einen weiteren Eindruck von den Arbeiten verschaffen die nahezu flächendeckend installierten Webcams, deren Bilder auf breite Resonanz stoßen.

Das auch in 2016 anhaltende Interesse an der Kombilösung belegen wieder die zahlreichen Besucher des Informationspavillons „K.“ der Kombilösung am Ettlinger Tor. Bei mehr als 136 Veranstaltungen zum Thema Kombilösung und rund 155 Baustellenführungen wurden im letzten Jahr nahezu 4540 Teilnehmer vor Ort informiert.

9. Kooperations- und Baustellenmarketing

Verkehrsführung Kriegsstraße vor dem ECE

Die Verkehrslenkungsmaßnahmen durch die von der KASIG beauftragte Firma b.i.g. haben an den Adventstagen dafür gesorgt, dass es vor der Einfahrt des ECE-Parkhauses zu keinen Rückstaus in die Kriegsstraße kam. Besucher wurden mit Flyern auf freie Parkhäuser mit Wegführung hingewiesen, wenn das Parkhaus des ECE voll war. Diese Initiative erfolgte durch die KASIG in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt.

Aufwertungskampagne rund um das Technische Rathaus sowie den Marktplatz

Die KASIG hat in Zusammenarbeit mit verschiedenen Gewerbetreibenden (u. a. Bassmann Optik, Lederpoint, Cafe Böckeler, Sean O'Casey, Coloretti Kindermoden) eine Bauzaunbespielung rund um den Marktplatz durchgeführt. Ebenso unterstützt die KASIG die Stadtkirche bei der Bauzaunwerbung für einzelne Aktionen zum Lutherjahr 2017.

Das Marktamt beabsichtigt, ab Mai 2017 (wetterabhängig) den Blumenmarkt täglich auf den Marktplatz zu verlagern. Zudem soll im Bereich vor dem Modehaus Schöpf einmal im Monat zusätzlich ein Genussmarkt auf dem Marktplatz stattfinden. Das Gartenbauamt wird Sitzbänke sowie Kübelpflanzen aufstellen. Die Maßnahmen werden vom Handel begrüßt.

Informationen zur Kriegsstraße für den Handel

Die Vertreter des innerstädtischen Handels werden am 15. März 2017 über den Start zum Bau des Kriegsstraßentunnels informiert. Die Veranstaltung findet um 19.00 Uhr im Stephansaal statt.

Anliegerfest Mühlburger Tor

Aus Anlass der Fertigstellung der Oberflächenarbeiten für den Endzustand werden die Anlieger im Bereich Mühlburger Tor am 21. März 2017 zu einer Feier im Albert-Schweitzer-Saal eingeladen.

Spatenstich Umbau Kriegsstraße

Mit Beteiligung von Verkehrsminister Winfried Hermann ist für den 21. April 2017 der Spatenstich zum Umbau der Kriegsstraße vorgesehen. Die Veranstaltung soll im Baufeld O1 auf Höhe des Volksbankgebäudes stattfinden.

„Frühstücksgespräch“ für den Einzelhandel

Das nächste Frühstücksgespräch für den Einzelhandel ist auf Dienstag, den 16. Mai 2017 im „K.“ terminiert. Neben Informationen zur Kombilösung stehen themenübergreifend auch Sachbeiträge zur Verkehrsführung, Baustellenübersichten anderer Bauträger sowie allgemein Wichtiges für den Einzelhandel auf der Tagesordnung. Die Federführung liegt beim Dezernat 4, Tiefbauamt und Verkehrsbetriebe sind ebenfalls eingeladen.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss -

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht über die Umsetzung der Kombilösung zur Kenntnis.