



<b>INFORMATIONSVORLAGE</b>	Vorlage Nr.:	<b>2019/0336</b>
	Verantwortlich:	<b>Dez. 1</b>

<b>Sachstand Kombilösung</b>
------------------------------

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
<b>Hauptausschuss</b>	<b>07.05.2019</b>	<b>11</b>		<b>X</b>	<b>vorberaten</b>
<b>Gemeinderat</b>	<b>25.06.2019</b>	<b>2</b>	<b>X</b>		

**Beschluss:**

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

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	<input type="checkbox"/>	Nein	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja	abgestimmt mit KASIG

## Sachstandsbericht Kombilösung

Stand April 2019

Die Bautätigkeit in 2018 hatte das für dieses Jahr avisierte Ziel der Beendigung der Rohbautätigkeit fest im Blick. Alle sieben neuen Haltestellen – zuletzt das Ettlinger Tor – haben ihre endgültigen Sohlen erhalten, die endgültigen Stationswände sowie die Treppen, Zwischenebenen und Zwischenwände und auch die Bahnsteige.

Entsprechend gestartet ist der Innenausbau mit seiner vielfältigen Palette an Gewerken. Noch in der Rohbauphase erhielten die Bahnsteigkörper zunächst Kabelpritschen und Feuerlöschwasserrohre und erst danach ihre Oberfläche. Auch die beidseits in den Tunnelabschnitten vorgesehene Notwege mit den darin integrierten Leerrohren wurden im Rohbau hergestellt. Die Treppenabgänge von der Oberfläche aus wurden eingehaust, um den unterirdischen Rohbau in der Innenausbau-Phase vor Witterungseinflüssen zu schützen, Handwerkern über Drehkreuze einen kontrollierten Zugang zu ermöglichen und um ungebetene Besucher fernzuhalten.

Eines der ersten Handwerksunternehmen, der mit Mitarbeitern und einem Spezialmeißel für den Innenausbau tätig wurde, ist mit dem „Stocken“ der Wände der Treppenabgänge und der Zwischenebenen beauftragt. Bei diesem Stocken wird der an der Oberfläche der glatte Rohbau-Beton mit einem Meißel aufgeraut und erhält damit auch sein endgültiges Aussehen. Nahezu zeitgleich hielt auch das Unternehmen Einzug, das mit der Auskleidung der Haltestellenwände und -böden mit sehr hellen Betonwerksteinen beauftragt wurde.

Parallel zu diesen auch nach der Inbetriebnahme von den Fahrgästen deutlich wahrzunehmenden Arbeiten zogen Elektriker Kabel für Strom und Fahrstrom und montierten Schaltschränke in die zuvor von Malerarbeiten belegten Betriebsräume. An fünf Haltestellen wurden sukzessive auch die ersten Fahrtreppen und Aufzüge installiert. Ein Teil dieser Arbeiten wird sich auch ins Jahr 2019 hineinziehen.

Neben den unterirdischen, den Rohbau abschließenden Arbeiten liefen oberirdisch jene Arbeiten, die den seit Anfang 2010, als der Spatenstich zur Kombilösung erfolgte, erfolgten Veränderungen durch Baueinrichtungsfelder ein Ende bereiteten: Plätze wie der Marktplatz, der Europaplatz und der Kronenplatz erhielten eine provisorische Asphaltfläche, der Kaiserplatz am West-Ende des Tunnels unter der Kaiserstraße wurde auch landschaftsgärtnerisch wieder dem „Original“ angepasst.

Am Ost-Ende mit dem großen Verkehrsknoten Durlacher Tor wurden bis zum Jahresende sämtliche Fahrbahnen für Autos sowie die Rad- und Gehwege und natürlich auch die beiden Gleisrassen inklusive zweier oberirdischer Haltestellen wieder hergestellt – nicht ganz genau dem ursprünglichen Zustand entsprechend, sondern nach modernen stadtplanerischen Vorgaben teilweise neu gestaltet.

Unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Bausachstands, des bisher einkalkulierten Zeitbedarfs für den architektonischen und technischen Ausbau sowie des abschließenden Probebetriebs ist die Fertigstellung des Stadtbahntunnels aktuell für Ende 2020 vorgesehen.

Die Arbeiten für den Straßentunnel Kriegsstraße wurden auch in 2018 fortgeführt. Trotz komplexer und auch schwieriger Randbedingungen im innerstädtischen Verkehrsbereich liegen die Rohbauarbeiten weitestgehend im Rahmen des vorgegebenen Bauzeitterminplans.

Die Fertigstellung des Kriegsstraßenumbaus mit der neuen oberirdischen Straßenbahntrasse und einem Straßentunnel ist nach aktueller Terminplanung für Ende 2021 vorgesehen.

# 1. Projektstatus

## 1.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig

### 1.1.1 Ingenieurbau Stadtbahntunnel, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

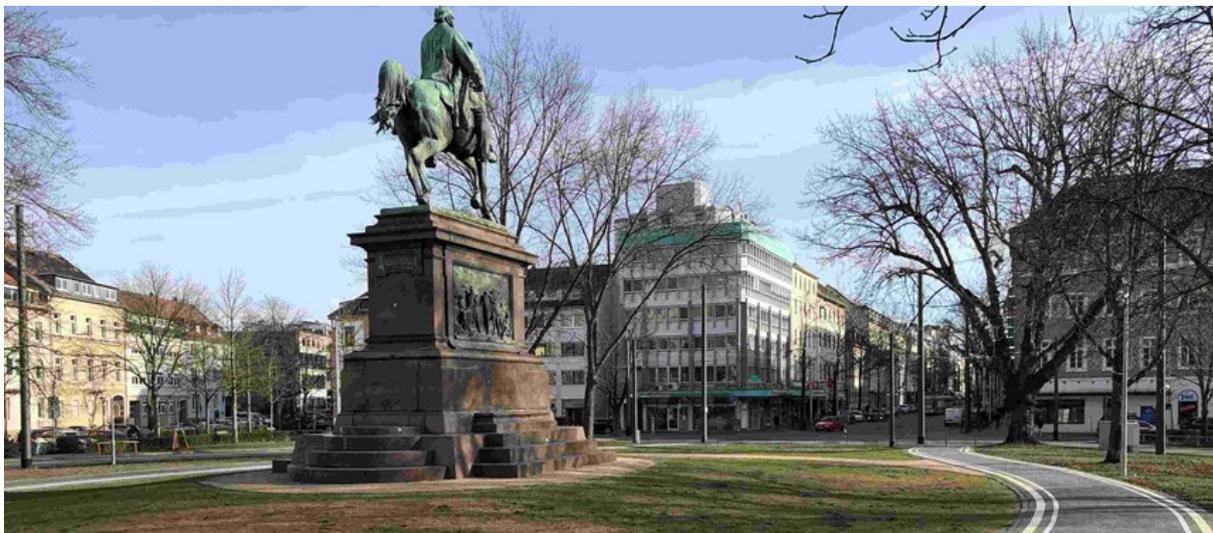
Mit den VOB-Abnahmen am 20. September 2018 für den Tunnel Karl-Friedrich-Straße sowie am 11. Oktober 2018 für die Haltestelle Ettlinger Tor wurden die Rohbauarbeiten durch die ARGE Stadtbahntunnel abgeschlossen. Die gemäß den Abnahmeprotokollen noch ausstehenden Restarbeiten sowie die Beseitigung der festgestellten Mängel sollen spätestens bis Mitte 2019 abgearbeitet sein.

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

Der Tunnel zwischen dem westlichen Ende der im maschinellen Vortrieb hergestellten Tunnelröhre und der Rampe sowie die Rampe selbst sind im Rohbau hergestellt. Der Zielschacht sowie alle oberirdisch für den maschinellen Tunnelvortrieb benötigten Anlagen und Einrichtungen sind geschlossen beziehungsweise abgebaut.



Der oberhalb und östlich des Zielschachts gelegene Kaiserplatz mit dem Reiterdenkmal wurde nach dem Willen des Denkmalschutzes exakt wieder wie vor Beginn der Arbeiten hergerichtet. Die landschaftsgärtnerischen und Pflasterarbeiten konnten im Herbst 2018 abgeschlossen werden. Die Pflanzungen erfolgen witterungsbedingt später.



Die Wiederherstellung der Oberfläche im Bereich der BE-Flächen am Mühlburger Tor steht ebenfalls vor der Fertigstellung.

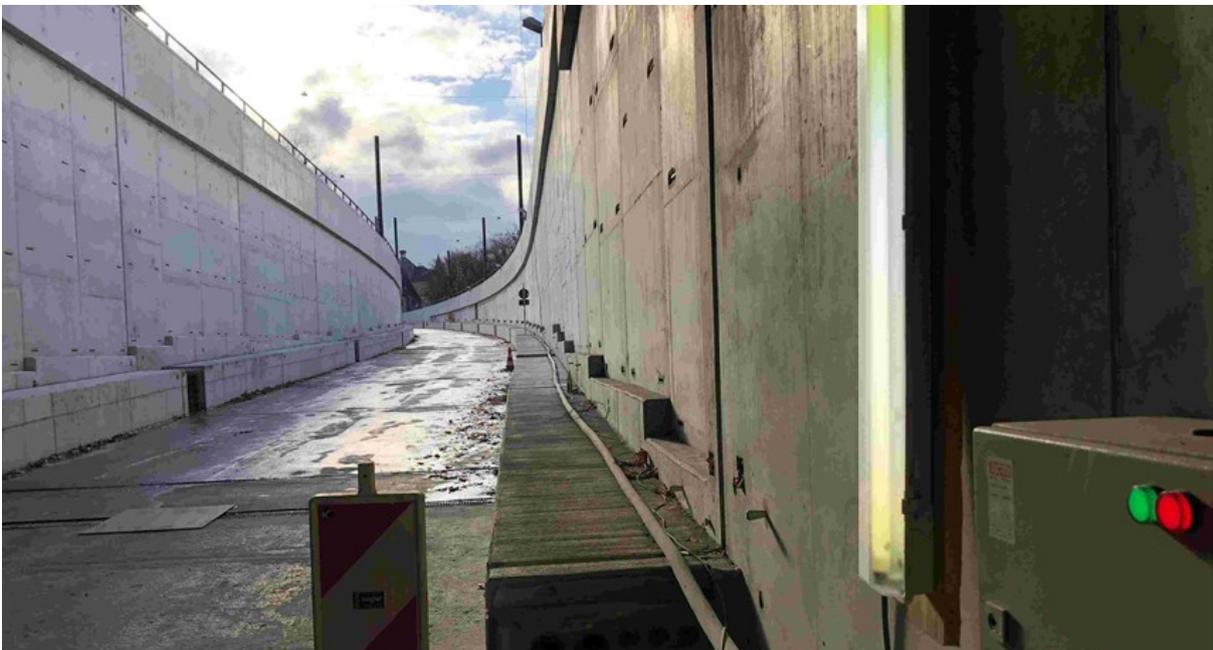
Haltestelle Durlacher Tor (HDT) / Rampe Durlacher Allee (RAD):

Die durch die ARGE herzustellenden Verkehrsflächen im Bereich Durlacher Tor sind fertiggestellt. Restliche Abschlussarbeiten im Bereich der Treppenabgänge oder bei den RWA-Öffnungen erfolgen im Zuge der für den Endzustand vorgesehenen Platzgestaltung.



Tunnel Ettliger Straße (TES) / Rampe Ettliger Straße (RAA):

Der Tunnelabschnitt südlich der Haltestelle Kongresszentrum ist im Rohbau fertiggestellt, die darüber liegende Ettliger Straße ist in den so genannten „Endzustand“ gebracht worden.

Oberirdische Haltestelle Augartenstraße

Die vorausgehenden Kanal- und Straßenbauarbeiten in diesem Bereich sind abgeschlossen. Die Herstellung der neuen oberirdischen Haltestelle Augartenstraße sowie die Gleiserneuerung zwischen Augartenstraße und Poststraße durch die VBK sind ab Mitte 2019 vorgesehen.

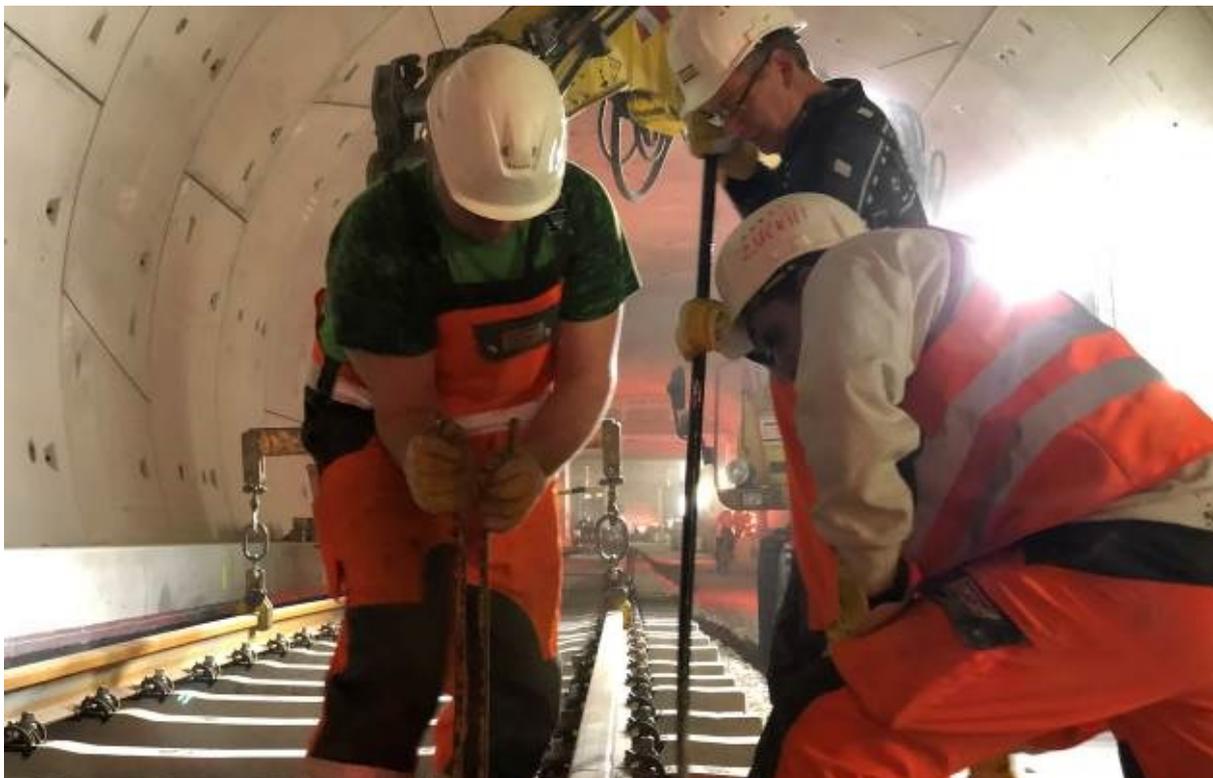
## 1.1.2 Ausbau Stadtbahntunnel

### Tunnel Kaiserstraße

Der maschinell vorgetriebene Tunnel unter der Kaiserstraße mit einer Länge (inklusive der Abschnitte in den Haltestellen und im Gleisdreieck) von 2.048 Metern ist nach Abschluss der Rohbauarbeiten und der nachlaufenden Restarbeiten wie Abdichten, Durchspülen der in der Tunnelsohle liegenden Drainage komplett mit beidseitigen Notwegen ausgestattet. In die Notwege integriert liegen die Leerrohre, in die Leitungen eingezogen werden, die in den Betriebsräumen enden.



Zwischen Januar und März 2019 erfolgte der Einbau der Gleistrasse zwischen Gleisdreieck und der Rampe in der Durlacher Allee. Seit April laufen die Gleisverlegearbeiten vom Gleisdreieck in Richtung Rampe Mühlburger Tor.



Haltestelle Europaplatz (HEP):

Die Stockarbeiten an den Wänden der Treppenabgänge und der Verteilerebenen sind abgeschlossen. Die ersten Fahrtreppen und Aufzugsgerüste mit den dazugehörigen oberirdischen „Mundhäusern“ sind montiert. Derzeit läuft hier der Gleisbau, der von April bis Ende Juni 2019 für den gesamten West-Ast Kaiserstraße zwischen dem Gleisdreieck Marktplatz und der Rampe Mühlburger Tor ansteht. Gleichzeitig werden auch die Bahnsteigoberflächen sowie die Haltestellenwände mit den Betonwerksteinen ausgestattet.

Haltestelle Lammstraße (HLS) / Gleisdreieck (GDE):

In der Haltestelle Lammstraße ist die Ausstattung der Bahnsteige und der Wände mit Betonwerksteinen weitestgehend abgeschlossen, so dass auch bereits das Raumgerüst aufgebaut werden konnte. Das Raumgerüst erlaubt Arbeiten an den oberhalb von vier Metern liegenden Wandbereichen und unter der Haltestellendecke, die im Trockenbau mit Blähglasgranulatverkleidungen ausgestattet werden. Das Raumgerüst lässt in seiner Mitte aber auch genügend Platz für die Gleisbauarbeiten auf dem West-Ast.

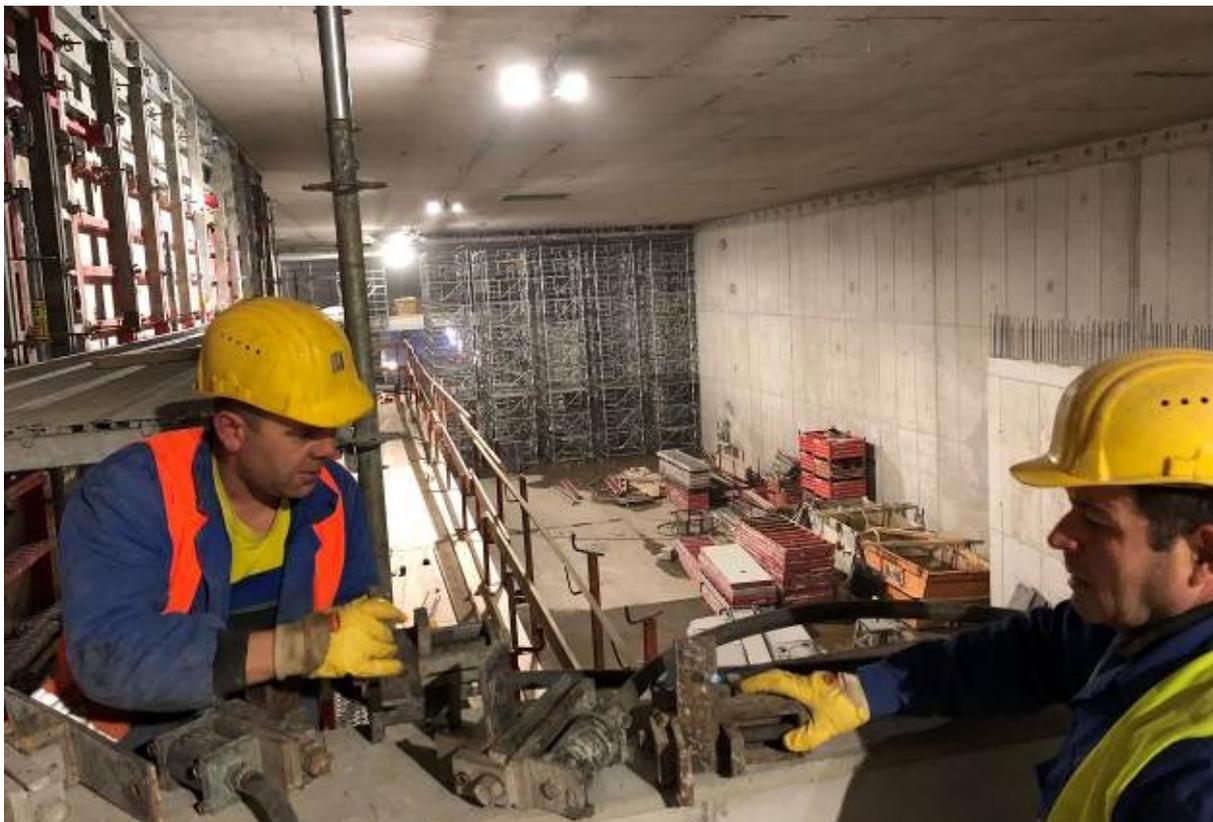


Im Gleisdreieck wird der Schienenbau komplettiert.



#### Haltestelle Marktplatz (HMP)

In der Haltestelle Marktplatz haben die Arbeiten an der Ausstattung mit Betonwerksteinen begonnen. Gleichzeitig werden hier - wie sukzessive in den anderen Haltestellen auch - Fahrtreppen und Aufzüge montiert. Oberirdisch ist die Baueinrichtungsfläche seitens der KASIG komplett geräumt.



Das Tiefbauamt hat mit dem Spatenstich am 8. April begonnen, die Oberfläche des Marktplatzes komplett neu zu gestalten – freilich unter Beibehaltung der (noch wieder zu errichtenden) Rathaustrampe und des Ludwigsbrunnens.



#### Haltestelle Kronenplatz (HKP):

Die Haltestelle Kronenplatz ist bis auf die Restarbeiten an den Betonwerksteinen komplett mit dem hellweißen Belag für Böden und Wände ausgestattet. Auch hier steht bereits das Raumgerüst, um die oberhalb von vier Metern Höhe liegenden Wandbereiche und die Haltestellendecke mit im Trockenbau herzustellenden Blähglasgranulatverkleidungen auszustatten.



Haltestelle Durlacher Tor (HDT):

In der Haltestelle Durlacher Tor gleicht die Situation jener am Kronenplatz: bis auf Restarbeiten an den Betonwerksteinen ist der Belag mit Betonwerksteinen an Böden und Wänden bis hinauf auf eine Höhe von vier Metern hergestellt. Das fertig montierte Raumgerüst erlaubt die weiteren Arbeiten an den oberhalb von vier Metern Höhe liegenden Wandbereichen und der Haltestellendecke mit im Trockenbau herzustellenden Blähglasgranulatverkleidungen.



Die Gleise auf dem Ost-Ast sind verlegt und ziehen sich vom Gleisdreieck Marktplatz bis zum oberen Ende der Rampe in der Durlacher Allee.

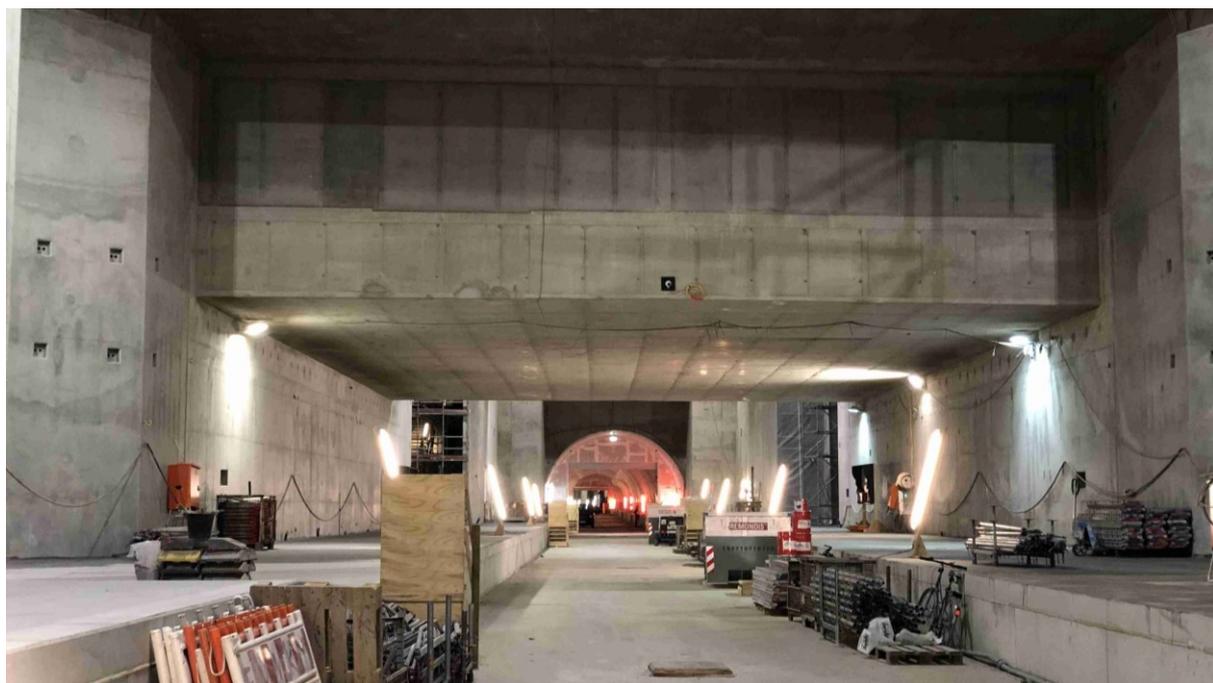


Tunnel Karl-Friedrich-Straße (TKF):

Der 250 Meter lange Tunnel unter der Karl-Friedrich-Straße mit der Aufweitung von zwei auf drei Gleisen unmittelbar südlich der Haltestelle Marktplatz wird geprägt vom Kabelziehen in den im Rohbau in die Notwege eingebauten Leerrohren.

Haltestelle Ettliger Tor (HET):

In der Haltestelle Ettliger Tor werden Fahrtreppen und Aufzüge eingebaut. Die Arbeiten an den Wänden der Treppenaufgänge und der Zwischenebene, die den „glatt“ hinterlassenen Rohbaubeton aufrauen („stocken“) sind hier wie übrigens auch in allen anderen Haltestellen abgeschlossen.



Tunnel Ettliger Tor - Haltstelle Kongresszentrum (TEK):

In den in offener Bauweise hergestellten Tunnelabschnitt zwischen den Haltestellen Ettliger Tor und Kongresszentrum werden in die Leerrohre in den seitlichen Notwegen laufend Kabel für den Bedarf des späteren Betriebs der Stadtbahnen und Straßenbahnen eingezogen.

Haltstelle Kongresszentrum (HSK):

In der Haltstelle Kongresszentrum sind die ersten Metallschienen der Unterkonstruktion für die Ausstattung der Haltestellenwände mit den Betonwerksteinplatten montiert. Zwischen Anfang Juli und Ende September 2019 ist für den Südast zwischen Gleisdreieck Marktplatz und der Rampe in der Ettliger Straße auf Höhe der Augartenstraße der Gleisbau geplant.



### 1.1.3 Weitere projektbezogene Aktivitäten

#### Ausschreibungen und Beauftragungen

##### *Architektonische Gewerke:*

Aktuell sind für die architektonischen Gewerke insgesamt 40 Ausschreibungen vorgesehen, wovon bislang 36 Beauftragungen an die ausführenden Firmen erteilt wurden.

Das Leistungsverzeichnis des bereits submittierten Gewerks „Rauchschürzen“ wird auf Grundlage der abgeschlossenen Brandsimulation und der Stellungnahme des brandschutztechnischen Sachverständigen aktuell überarbeitet. Für einen Verzicht auf die mobilen Rauchschürzen in der Haltestelle Kongresszentrum wurde mittlerweile der Antrag an das Regierungspräsidium Karlsruhe gestellt.

Für die vier architektonische Gewerke

- „Ausstattung/Möblierung“
- „Beleuchtung/Leuchtmittel“
- „Rettungswegbeschilderung“
- „Bauwerksabschlüsse (Rolltore)“

werden derzeit noch die Ausschreibungsunterlagen erstellt.

##### *Technische Gebäudeausrüstung:*

Aktuell sind für die technische Gebäudeausrüstung insgesamt 13 Ausschreibungen vorgesehen, die alle bereits an die ausführenden Firmen beauftragt wurden.

##### *Bahnbetriebstechnische Gewerke:*

Aktuell sind für die bahnbetriebstechnischen Gewerke insgesamt 12 Ausschreibungen vorgesehen, wovon bislang 8 Beauftragungen an die ausführenden Firmen erteilt wurden.

Die am 6. März 2019 eingegangenen Angebote für das Gewerk „Funkanlage (Betriebsfunk und BOS-Funk)“ sind geprüft und gewertet. Die Zustimmung des KASIG-Aufsichtsrats für die Vergabe der Arbeiten wird aufgrund der terminlichen Zwänge im Umlaufverfahren eingeholt.

Für die drei bahnbetriebstechnischen Gewerke

- „Ticketautomaten“
- „Beschilderung Linienverläufe/Nahziele“
- „Sprechstellen/Defibrillatoren“

werden derzeit noch die Ausschreibungsunterlagen erstellt.

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

Nach Abschluss der nach den Vorgaben der TRStrab Brandschutz durchgeführten Brandsimulation mit dem für Karlsruhe maßgebenden Stadtbahnfahrzeug ET 2010 kommt der brandschutztechnische Sachverständige in seinen gutachterlichen Stellungnahmen zu dem Ergebnis, dass bisher notwendige Brandschutzeinrichtungen - ohne Einschränkungen bei der Sicherheit - reduziert oder ganz entfallen können.

Aus Sicht des brandschutztechnischen Sachverständigen wäre es auf Grundlage der neuen Erkenntnisse durchaus gerechtfertigt, insbesondere auf die mobilen Längsrauchschränken in der Haltestelle Kongresszentrum zu verzichten. Dadurch ließen sich - unter Beibehaltung der Schutzziele - wesentliche Investitionskosten und besonders auch langjährige Unterhaltungskosten bei den technischen Anlagen einsparen.

Die KASIG sieht sich verpflichtet, die in der Stellungnahme aufgezeigte Einsparmöglichkeit umzusetzen und hat deshalb beim Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Planfeststellungsbehörde einen Antrag zum Verzicht auf die mobilen Rauchschränken in der Haltestelle Kongresszentrum gestellt.

Angesichts der klaren Ergebnisse aus der Brandsimulation und sich den daraus ergebenden Schlussfolgerungen des brandschutztechnischen Sachverständigen hinsichtlich der weiteren uneingeschränkten Beibehaltung der Schutzziele, besteht bei der KASIG die begründete Hoffnung, eine Genehmigung im Zuge des erforderlichen Planänderungsverfahrens auch ohne ein aufwendiges öffentlich rechtliches Anhörungsverfahren erhalten zu können.

Vor dem Hintergrund des aktuellen Baufortschritts und der projektierten Inbetriebnahme am 13.12.2020 ist für das weitere Vorgehen jedoch eine zeitnahe Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

#### Bauzeiten / Logistik

In Zusammenarbeit mit der ENBW wurde Ende 2018 in der Haltestelle Durlacher Tor ein Pilotprojekt gestartet, das die Installation von hochauflösenden Kameras vorsieht, um in Kombination mit „intelligenter Software“ präventiv gegen möglichen Vandalismus vorgehen zu können. Ebenfalls im Dezember 2018 wurden in den Tunnelportalen spezielle Stahltore eingebaut, die zusätzlich das Eindringen in den Stadtbahntunnel verhindern sollen.

Angesichts des Umfangs und der Komplexität der Ausbaumaßnahmen wird es weiterhin größte Anstrengungen erfordern, trotz Zeitverzug bei einzelnen Gewerken, die vorgesehenen Fertigstellungstermine einzuhalten.

Ob auch weitere nicht vorhersehbare Schwierigkeiten oder zwingend erforderliche Änderungen im Verlauf der Bauausführung durch Anpassung und Optimierung des Rahmenterminplans noch kompensiert werden können, muss in Anbetracht der knappen Pufferzeiten als äußerst schwierig angesehen werden.

## 1.2 Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel

### 1.2.1 Ingenieurbau, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

#### Bereich Karlstor bis Ritterstraße (Baufeld W1.2):

Die Kanalbauarbeiten sowie die Herstellung der provisorischen Fahrbahnen für die bauzeitliche Verkehrsführung auf der Nord- und Südseite der Kriegsstraße zwischen Karlstraße und Ritterstraße wurden am 8. April 2019 termingerecht abgeschlossen. Im Anschluss wird mit den Vorbereitungen zur Herstellung der Schlitz- und Bohrfahlwände fortgefahren.

Der erforderliche provisorische U-Turn auf Höhe der Hirschstraße aufgrund der Sperrung der Unterführung unter dem Karlstor ist hergestellt und eingerichtet.



#### Bereich Ritterstraße bis Badenwerkstraße/Lammstraße (Baufeld W2):

Die Rohbauarbeiten für den neuen Straßentunnel in diesem Baufeld sind abgeschlossen. Für den oberirdischen Verkehr ist auf Höhe Ritterstraße ein bauzeitlicher Verkehrsknoten eingerichtet. Nach der ersten Teilfreigabe am 10. Januar 2019 ist die vollständige Inbetriebnahme am 8. April 2019 mit der Sperrung der Unterführung des Karlstors erfolgt.



Bereich Badenwerkstraße/Lammstraße bis Ettlinger Straße (Baufeld W3/W4):

Im Westteil von W3 läuft seit Anfang April 2019 die Herstellung der Tunnelsohle. Im Ostteil dieses Baufelds steht die Herstellung der Dichtsohle vor dem Abschluss. Die Dichtigkeitsprüfung ist für Ende April 2019 vorgesehen.

Auf der Nord- und Südseite von W4 sind die Arbeiten zur Herstellung der Schlitz- und Bohrpfahlwände abgeschlossen.



Bereich Ludwig-Erhard-Allee (Baufeld O1):

Der Rohbau in diesem Bereich ist fertiggestellt. Die Herstellung der Notgehwege, der Fahrbahnenentwässerung und der Kabelleerohrtrassen als Teil des Innenausbaus wird fortgeführt. Im Einmündungsbereich der Kapellenstraße sind die Arbeiten zur Herstellung der Straßenoberfläche sowie die Leitungsarbeiten abgeschlossen.

Bereich Mendelssohnplatz (Baufeld O2):

Die Arbeiten zur Herstellung der Schlitz- und Dichtwände sind abgeschlossen. Die Dichtsohle ist komplett fertiggestellt und auf Dichtigkeit erfolgreich überprüft. Nach Abschluss des Restausbaus laufen bereits Betonagen für die Tunnelsohle. Auch mit der Herstellung der Wände ist begonnen worden. Die Arbeiten für das Hebewerk-Ost auf Höhe der Einmündung Kapellenstraße sind Anfang April 2019 aufgenommen worden.



Bereich Rüppurrer Straße bis Meidingerstraße (Baufeld O3):

Mit der Inbetriebnahme der bauzeitlichen Verkehrsführung auf der Südseite ist die Freimachung des Baufelds abgeschlossen. Seit Anfang März 2019 laufen die Arbeiten zur Herstellung der Schlitzwände auf der Nord- und Südseite des Baufelds.

Bereich Meidingerstraße bis Ettlinger Straße (Baufeld O4/O5):

Nach den Straßenbauarbeiten für die bauzeitliche Verkehrsführung sind auch die Arbeiten zur Herstellung der Schlitz- und Bohrpfahlwände auf beiden Seiten des Baufelds abgeschlossen. In O4 werden die Aushub- und Ankerarbeiten sowie die Herstellung der Dichtsohle fortgeführt. Parallel dazu wird die alte Straßenunterführung weiter abgebrochen.



## 1.2.2 Weitere projektbezogene Aktivitäten

### Abluftkamine Karlstor

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 27. November 2018 die Zustimmung des KASIG-Aufsichtsrats zum Verzicht auf die Errichtung einer Abluftzentrale am Karlstor zur Kenntnis genommen.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Gutachters wird die Steuerung der Strahllüfter dahingehend erweitert, dass im Bedarfsfall das alternative Entlüftungskonzept zur Einhaltung der Immissionswerte der 22. BImSchV eingesetzt werden kann.

### Gleisviereck Philipp-Reis-Straße

Zum Abschluss der Maßnahme sind lediglich noch Restarbeiten an der Verkehrssignalisierung durch das Tiefbauamt erforderlich.

### Herstellung Oberfläche Kriegsstraße Endzustand

In seiner Sitzung am 11. April 2019 hat der Aufsichtsrat der KASIG einer Vergabe der ausgeschriebenen Arbeiten für den Straßen-, Gleis- und Haltestellenbau zugestimmt. Für die Realisierung der vergebenen Leistungen ist der Zeitraum vom 29. Juli 2019 bis zum 10. Dezember 2021 vorgesehen. Die Planungsgemeinschaft Kriegsstraße ist in ihrer Kostenschätzung vom Juni 2014 von einer geringeren Vergabesumme ausgegangen. Die Abweichung resultiert - neben dem nicht vollständig identischen Leistungsumfang - besonders auch aus der gegenwärtigen Marktsituation und bestätigt den in den letzten Jahren stark gestiegenen Baukostenindex sowie die allgemein hohe Auslastung aller Unternehmen im Bauwesen.

## 2. GVFG-Angelegenheiten

Die Prüfung des „GVFG-Ergänzungsantrags Mai 2017“ durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist erfolgt. Mit Schreiben vom 18. Dezember 2018 hat das Land mitgeteilt, dass der Bund bereit ist, das Vorhaben nunmehr mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von ca. 609,180 Mio. Euro in das GVFG-Bundesprogramm (Kategorie „a“) aufzunehmen.

Gegenüber der letzten Programmaufnahme erhöhen sich damit die zuwendungsfähigen Kosten von ca. 500,054 Mio. Euro um 109,126 Mio. Euro auf ca. 609,180 Mio. Euro. Der 60%-Anteil des Bundes in Höhe von 65,476 Mio. Euro wurde noch im Dezember 2018 abgerufen und überwiesen. Die Gesamtbaukosten wurden im GVFG-Ergänzungsantrag 2017 auf Basis der festgestellten Mehrkosten und gemäß Kostenfortschreibung Stand 09/2016 in Höhe von ca. 801,654 Mio. Euro veranschlagt.

Um der seit Sept. 2016 festgestellten Kostenentwicklung Rechnung zu tragen, soll noch im Laufe des Jahres 2019 für die Bezuschussung der seither festgestellten Mehrkosten ein weiterer GVFG-Ergänzungsantrag aufgestellt werden.

Bei der PTV laufen derzeit ergänzende Nutzen-Kosten-Untersuchungen, um beispielsweise mögliche Auswirkungen eines von den VBK fortgeschriebenen Mitfalls abzuschätzen oder auch Erkenntnisse darüber zu gewinnen, welchen Einfluss die Standardisierte Bewertung in der Version 2016 auf den Nutzen-Kosten-Faktor hätte.

### **3. Entschädigungen**

#### **3.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel**

Bisher wurden 643 Entschädigungsanträge gestellt. Hiervon sind 221 Anträge von Gewerbetreibenden wegen Gewinneinbußen und 42 Anträge von Grundstückseigentümern wegen Mietausfällen sowie 380 Anträge von Anliegern wegen Lärmbelästigung in Bezug auf verschiedene Zeiträume gestellt worden. Insgesamt wurden 136 Anträge abgelehnt (Gewerbetreibende: 102, davon 75 mangels objektiver Betroffenheit und 27 wg. VGH; Grundstückeigentümer: 4; Anlieger wg. Lärmbelästigung: 31). Sieben Antragssteller haben ihren Antrag wieder zurückgezogen. Als Entschädigung wurden bislang rund 13,06 Mio. Euro ausgezahlt.

#### **3.2 Teilprojekt Kriegsstraße**

Die bislang eingereichten elf Entschädigungsanträge (drei Gewerbetreibende, ein Grundstückseigentümer und sieben Mieter) wurden wegen fehlender Anspruchsgrundlage abgelehnt.

### **4. Kostenfortschreibung**

Eine Fortschreibung der aktuellen Kostenannahme auf Basis der konkreten Ergebnisse aus der Abrechnungsvereinbarung mit der ARGE, unter Berücksichtigung der bislang vorliegenden Beauftragungen beim Ausbau Stadtbahntunnel sowie der Vergaben zur Herstellung der Oberflächen im Teilprojekt Kriegsstraße wurde im Aufsichtsrat der KASIG in der Sitzung am 11. April 2019 behandelt.

Die vorliegende Kostenfortschreibung erweitert die Darstellung der beauftragten Kosten mit Stand 12. März 2019 um die Betrachtung der Sachverhalte, die gesichert abschätzbar bzw. bewertbar sind (z. B. für die Fertigstellung noch erforderliche Restleistungen, eingereichte noch nicht verhandelte Nachträge oder noch nicht bis zum Bauzeitende auskömmlich beauftragte „Verwaltungskosten“). Auf eine Prognose zukünftiger, nicht abschätzbarer Kosten wurde verzichtet.

Als Prämissen für das Bauzeitende wurden die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels Kaiserstraße zum Fahrplanwechsel Dezember 2020 sowie die Fertigstellung der Straßenbahntrasse Kriegsstraße für Ende 2021 zu Grunde gelegt.

Die Erhöhungen bei der ARGE Stadtbahntunnel beinhalten im Wesentlichen zusätzliche Nachträge im Zusammenhang mit dem Druckluftvortrieb im Tunnel Karl-Friedrich-Straße sowie der Entsorgung des zum Teil aluminiumbelasteten Aushubmaterials. Darüber hinaus wurden Zahlungen im Zusammenhang mit baubetrieblichen Bewertungen vorbehaltlich juristischer Prüfung geleistet. Die Steigerungen bei Dritten betreffen neben den fortgeführten Aufträgen im Wesentlichen die Beauftragungen zu den Ausbaugewerken.

Die Erhöhungen bei der ARGE Kriegsstraße beinhalten neben Mehrmengen / Mehrmassen im Wesentlichen die nachträgliche Aufstockung der Vergabesumme durch die vom Bundesrechnungshof verursachte verspätete Beauftragung sowie sonstige darüber hinaus anfallende zusätzliche Leistungen.

Die Steigerungen bei Dritten basieren im Wesentlichen auf dem Ausschreibungsergebnis für die Oberflächenarbeiten (Straßen-, Gleis- und Haltestellenbau) Kriegsstraße, der Fortschreibung der

Verwaltungs- und Baunebenkosten sowie der Bauwesenversicherung bis zum vorgesehenen Bauzeitende.

Auch ist die Erhöhung der aktuellen Kostenannahme nicht unwesentlich der aktuellen Marktsituation mit den in den letzten Jahren stark gestiegenen Baupreisen sowie der hohen Auslastung aller Unternehmen im Bausektor geschuldet.

In Summe geht die aktuelle Kostenfortschreibung März 2019 davon aus, dass sich die Gesamtbaukosten der Kombilösung seit der Kostenannahme vom September 2017 von ca. 1.083,6 Mio. auf ca. 1.159,7 Mio. Euro erhöhen, was einer prozentualen Steigerung von rund 7% entspricht.

Für die gesamten Herstellungskosten einschließlich Finanzierungs-, Personal- und Marketingkosten beläuft sich die angenommene Steigerung von ca. 1.222,7 auf ca. 1.300,2 Mio. Euro.

## **5. Finanzierung**

Für die Realisierung der Kombilösung stehen auch in den nächsten Monaten ausreichend Finanzmittel zur Verfügung. Eine Darlehenstranche in Höhe von 35 Mio. Euro ist im März 2019 zur Auszahlung gekommen. Die in der aktuellen Kostenfortschreibung veranschlagten Kostensteigerungen bedingen auch eine Erhöhung des Eigenanteils und müssen gegenfinanziert werden. Eine erste Kontaktaufnahme mit der Stadtkämmerei hat bereits stattgefunden. Der Aufsichtsrat wird in den nächsten Sitzungen über die aktuellen Sachstände informiert werden. Ziel ist es, noch im Kalenderjahr 2019 einen entsprechenden Aufsichtsratsbeschluss herbeizuführen.

## **6. Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit**

Trotz teilweise den Individualverkehr erheblich störende Maßnahmen in der Kriegsstraße wie etwa die Sperrung der Unterführung Karlstor bleibt die Reaktion der Presse und damit auch der Öffentlichkeit gelassen. Die vorab veröffentlichten Informationen auf allen zur Verfügung stehenden Kanälen (klassische Medien ebenso wie „soziale“ Medien) sowie auch die immer wieder verteilten Anliegerinformationen haben die erwünschte Wirkung.

Beim Teilprojekt Kriegsstraße wird zudem kommuniziert und das auch aufmerksam wahrgenommen, dass der Auftragnehmer sich noch im Zeitplan befindet. Demgegenüber ist die Kritik am Zeitplan Stadtbahn- und Straßenbahntunnel allerdings nahezu verstummt: Durch fortwährende Kommunikation der Ursachen für die Verzögerung - nicht vorhersehbare bauliche Probleme plus Insolvenz der maßgeblichen Unternehmen der Arge Stadtbahntunnel - gegenüber der „eigentlich“ für Ende 2016 vorgesehen Inbetriebnahme ist es gelungen, diese Verzögerung als „unabwendbar“ in der öffentlichen Akzeptanz darzustellen.

Für das Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße ist die Wahrnehmung wegen der ausschließlich unterirdisch und damit „unsichtbar“ für die Öffentlichkeit stattfindenden Arbeiten positiv: Insbesondere die später einmal Fahrgast-relevanten Arbeiten (Aussehen Haltestellen, Fahrtreppen, Aufzüge) werden positiv registriert.

Statistische Zahlen zu den durchgeführten Info-Veranstaltungen und Baustellenführungen

Jahr	Teilnehmer	Vorträge	Baustellenführungen	Vorträge pro Woche	Führungen pro Woche
2011	2700	96	61	2,2	1,4
2012	3100	104	74	2,3	1,6
2013	2400	70	61	2,1	1,8
2014	4470	123	138	2,9	3,3
2015	4140	127	145	2,8	3,2
2016	4540	136	155	3,1	3,5
2017	5640	155	203	3,2	4,2
2018	5360	142	233	2,8	4,6

**7. Kooperations- und Baustellenmarketing**Kooperationsveranstaltungen 2019

Das Kooperationsmarketing fördert auch 2019 Projekte externer Veranstalter. Die Projekte müssen einen klaren Bezug zur Innenstadt aufweisen, stehen jedem Unternehmen zur Teilnahme offen und tragen zur Frequenzsteigerung in der Innenstadt bei. Zudem ist eine Eigenbeteiligung (Sach- oder Finanzleistungen) der teilnehmenden Unternehmen verpflichtend.

Marketingmaßnahmen Marktplatz

Der Umbau des Marktplatzes ist von April 2019 bis Ende 2020 vorgesehen. In Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe werden im Zuge der Baustelleneinrichtung Maßnahmen zur Bewerbung und zur Wegebeschilderung umgesetzt. Das Kooperationsmarketing unterstützt hier.

Fest der Sinne

Das „Fest der Sinne“ wurde 2016 erstmalig als Weiterentwicklung des „Oster- und Genussmarktes“ umgesetzt. Die Veranstaltung findet am 4. und 5. Mai 2019 statt und beinhaltet auch einen verkaufsoffenen Sonntag.

Verfassungsfest

Das Verfassungsfest wird vom 23. bis 25. Mai 2019 in Karlsruhe gefeiert und soll durch zahlreiche Veranstaltungen auch in der Innenstadt sichtbar und erlebbar werden.

**8. Fortführung der KASIG als Projektgesellschaft**

Die konzeptionellen Überlegungen, die KASIG auch nach Fertigstellung der Kombilösung als übergreifende städtische Projektgesellschaft für große Bauprojekte fortzuführen, sind noch in der Bearbeitung und sollen nunmehr in der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juli 2019 vorgestellt und behandelt werden.

**Beschluss:**

Antrag an den Gemeinderat - nach Vorberatung im Hauptausschuss -

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