

<p>STELLUNGNAHME zur Anfrage</p> <p>Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadträtin Sabine Just-Höpfinger (GRÜNE) Stadtrat Tim Wirth (GRÜNE)</p> <p>vom: 05.08.2008 eingegangen: 05.08.2008</p>	<p>Gremium:</p> <p>Termin: Vorlage Nr.: TOP:</p> <p>Verantwortlich:</p>	<p>53. Plenarsitzung Gemeinderat</p> <p>23.09.2008 1526 27 öffentlich Dez. 4</p>
<p>Kosten der Kombi-Lösung</p>		

Frage 1:

Wie hoch sind die Aufwendungen für vorbereitende bzw. begleitende Maßnahmen der Kombi-Lösung, die

a) nicht förderfähig sind?

Antwort:

Nicht förderfähig sind nach der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Finanzministeriums zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VWV-GVFG) in der Fassung der Verwaltungsvorschrift zum Entflechtungsgesetz vom 04.04.2007 wesentliche Teile der Baunebenkosten wie zum Beispiel Entwurfsaufstellung, Durchführung der Planverfahren, Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten, Bauüberwachung. Dafür hat die KASIG im GVFG-Antrag bei den Baunebenkosten in Höhe von ca. 53 Mio. Euro einen Betrag von ca. 30 Mio. Euro angesetzt. Des Weiteren sind für Leitungsverlegungen und Maßnahmen, die einem Dritten insofern einen Wertvorteil verschaffen, als durch vorgezogene Baumaßnahmen Kosteneinsparungen bei den Unterhaltungskosten bzw. späteren Erneuerungen entstehen, ein Wertausgleich zu berücksichtigen. Da der Zuwendungsbescheid noch nicht vorliegt, können abschließend noch keine konkreten Zahlen genannt werden. Dem Aufsichtsrat wird zu gegebener Zeit detailliert berichtet.

b) außerhalb der KASIG, also in anderen städtischen Gesellschaften bzw. dem Kämmereibereich anfallen (Angabe der jeweiligen Kosten und Träger)?

Antwort:

Im Abstimmungsprozess sind viele Dienststellen des Kämmereibereiches und die Stadtwerke betroffen. Soweit diese Stellen keine Planungsleistungen erbringen, die durch externe Büros im Auftrag der KASIG erbracht werden müssten, werden unter Bezugnahme

auf den Konzessionsvertrag zwischen der Stadt Karlsruhe und der KVVH keine Verwaltungskosten berechnet.

Frage 2:

Welche aktuellen und bereits realisierten Projekte anderer Gesellschaften und Ämter stehen mit der Realisierung der Kombi-Lösung in Zusammenhang, bzw. welche Vorhaben anderer Gesellschaften und Ämter tragen zum für 2009 anvisierten Baubeginn bei?

Antwort:

Keine Projekte bekannt. Maßnahmen wie bspw. einen zugverbandstauglichen Ausbau von potentiellen Umleitungsstrecken und Einrichtung einer ÖV-Priorisierung auf solchen Strecken für den Bedarfsfall, werden unabhängig von der Kombi-Lösung realisiert.

Frage 3:

Wie hoch sind die finanziellen Aufwände für

a) die Herstellung eines Eventraumes unter dem Marktplatz?

Antwort:

Dem Aufsichtsrat der KASIG wurden die Kosten in Höhe von 300.000 Euro für den Rohbau und 400.000 Euro für den Ausbau mitgeteilt.

b) den Ausbau einer Umleitungsstrecke durch die Baumeisterstraße für die Bauzeit des Stadtbahntunnels einschließlich des Gleisvierecks Baumeister-/Ettlinger Straße sowie dem Ausbau der Haltestelle Schillerstraße?

Antwort:

Die genannten Baumaßnahmen sind unabhängig von der Maßnahme Kombi-Lösung. Die Baumeisterstraße wird bereits heute als Umleitungsstrecke genutzt. Sie stellt im Netz der VBK einen der letzten Abschnitte dar, der noch keine Gleismittenerweiterung erfahren hat.

Frage 4:

Welche Kosten werden

a) für Umbauten/Nachrüstungen der Fahrzeuge hinsichtlich der geltenden und absehbaren Anforderungen des Brandschutzes und der Erwirkung der Zulassung für den Tunnelbetrieb durch die zuständige Aufsichtsbehörde erwartet?

Antwort:

Die betreffenden Schienenfahrzeuge werden altersbedingt bereits vor der Inbetriebnahme des Straßenbahntunnels renoviert bzw. ausgetauscht. Im Rahmen dieser sicherheitserhöhenden Maßnahmen werden die jeweiligen Schienenfahrzeuge an die aktuellen Brandschutznormen angepasst.

b) für den Einbau der betrieblich erforderlichen Zugsicherungstechnik für die Fahrzeuge im Tunnelbetrieb erwartet?

Antwort:

Die Fahrzeuge fahren bereits heute mit der im Tunnel notwendigen Zugsicherungstechnik. Umrüstungen sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich.

Frage 5:

Wie hoch schätzt die Stadtverwaltung die Kosten für den geplanten Pavillon am Ettlinger Tor und sind die hierfür anfallenden Kosten förderfähig?

Antwort:

Die Kosten für den Pavillon am Ettlinger Tor werden, wie im Aufsichtsrat der KASIG besprochen, derzeit ermittelt und das Ergebnis in der nächsten Sitzung mitgeteilt. Es ist davon auszugehen, dass die Aufwendungen hierfür nicht förderfähig sind.

Frage 6:

Wie hoch werden die voraussichtlichen Gesamtkosten für sonstige Werbemaßnahmen im Zusammenhang mit der Kombi-Lösung eingeschätzt?

Antwort:

Eine derartige Kostenschätzung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Die zu ergreifenden Maßnahmen werden sehr stark von der Akzeptanz der Baumaßnahme und der Kombi-Lösung insgesamt abhängig sein. In diesem Jahr werden ca. 500.000 Euro verausgabt. Für die Folgejahre muss mit mindestens gleichen Raten gerechnet werden.

Frage 7:

Wie hoch sind die zu erwartenden Betriebskostensteigerungen durch Umleitungen, Schienenersatzverkehre, Fahrzeug-Mehrbedarf durch Fahrzeitverlängerungen und andere baubedingte Betriebsstörungen bei AVG und VBK während der Bauzeit?

Antwort:

Mit Ausnahme der ca. einjährigen Sperrung zur Herstellung des Gleisdreiecks Marktplatz und dem Kombibauwerk am Ettlinger Tor sind derzeit keine größeren Umleitungsstrecken vorgesehen. Da für die Errichtung der Haltestellen in der Deckelbauweise der Zugverkehr aufrecht erhalten wird, entstehen dafür keine nennenswerten betrieblichen Mehrkosten. Für die ca. einjährige Streckensperrung des Südabzweigs liegen noch keine konkreten Pläne vor. Die Ausarbeitung eines tragfähigen Betriebsprogramms muss zu gegebener Zeit erfolgen. Gemessen an den Betriebskosten der VBK insgesamt, sind die erwarteten Mehrkosten jedoch marginal.

Frage 8:

Sind der Stadtverwaltung Kostenschätzungen und/oder Risikoanalysen hinsichtlich der Kostenentwicklung zum Projekt Kombi-Lösung bekannt, die von den bisher angenommenen 496 Millionen Euro abweichen?

- a) Wenn ja: Von wem und in wessen Auftrag wurden diese erstellt und wie hoch sind demzufolge die zu erwartenden Baukosten?**
- b) Wenn nein: Wie schätzt die Stadtverwaltung rund ein Jahr vor dem geplanten Baubeginn die zu erwartenden Kosten für die Realisierung der Kombi-Lösung ein?**

Antwort:

Dem Aufsichtsrat der KASIG wurden im November 2007 entsprechende Ausführungen zur Kostenentwicklung vorgetragen. Aus aktueller Sicht der KASIG ist festzustellen, dass baukonjunkturelle und rohstoffpreisbedingte Entwicklungen in 2008 zu kostenerhöhenden Faktoren geführt haben. Nach Abschluss der Entwurfsplanung werden noch in diesem Jahr die Kostenberechnungen aktualisiert. Eine verbindliche Aussage für den gesamten Ausführungszeitraum der Kombi-Lösung wird wie bei anderen großen Bauvorhaben über diesen langen Zeitraum allerdings nicht möglich sein.

Frage 9:

Kommt es bei den förderfähigen Kosten zu Mehrkosten (z. B. durch Steigerung der Stahlpreise und ähnlichem), wer trägt diese Steigerungen?

- a) Sind die Erstattungen von Bund und Land gedeckelt?**
- b) Wenn ja, muss die Stadt (bzw. die KASIG) die Mehrkosten selbst tragen?**
- c) Muss sie einen Teil selbst tragen?**

Antwort:

Baupreisbedingte Kostenerhöhungen sind nach den Förderrichtlinien grundsätzlich förderfähig und wurden vom Bund und Land für den Ausbau von Straßenbahnstrecken bisher entsprechend den Vorgaben in den Förderrichtlinien getragen. Eine Kostendeckelung der beantragten Zuwendungen ist nicht bekannt. Die Rahmenvereinbarung zwischen der Stadt und dem Land vom 03.07.2007 hat als Kernaussage: Das Land fördert die Kombi-Lösung ab dem Jahr 2010 mit 12 Jahresraten zu je 8,4 Mio. €. Dazu ist noch eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung abzuschließen, in der die in der Fragestellung enthaltene

Thematik geklärt werden soll. Nach Auskunft des Innenministeriums wird ein Vereinbarungsentwurf derzeit aufgestellt.

d) Gibt es für den Fall höherer städtischer Belastungen ein Finanzierungskonzept?

Antwort:

Sobald wie bereits erwähnt die Kostenberechnung soweit als möglich aktualisiert ist, wird das Ergebnis in den Finanzierungsplan einfließen.

Frage 10:

Ist vorgesehen, in diesem Fall einen Teil der Maßnahmen, die nicht förderungsfähig sind, in „abgespeckter“ Version zu planen?

Welche Maßnahmen könnten davon betroffen sein?

Antwort:

Einsparungen bei den nicht förderfähigen Kosten könnten in Relation zu den förderfähigen Gesamtkosten nur in geringem Umfang erfolgen. Betroffen davon wären im Wesentlichen Informations- bzw. Marketingmaßnahmen. Davon ist im Interesse der Bürger, Fahrgäste, Anlieger und des Einzelhandels abzuraten.