

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Eduardo Mossuto (FW) Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 20.05.2011 eingegangen: 20.05.2011	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	25. Plenarsitzung Gemeinderat 28.06.2011 776 30 a öffentlich Dez. 4
Verzögerung Kombilösung		

- A. Den lokalen Medien ist zu entnehmen, dass es beim Bau der Kombilösung, besonders bei den U-Strab-Haltestellen, zu erheblichen Bauverzögerungen kommt. Welche Baufelder sind konkret betroffen?**

Bauzeitliche Verzögerungen bestehen gegenwärtig an den U-Haltestellen Europa-platz, Lammstraße und Kronenplatz. Die Abweichungen vom bisher vorgesehen Bauablauf betragen hier ungefähr sieben bis zehn Monate.

- B. Wie hoch belaufen sich die konkreten Planabweichungen?**

Siehe Antwort zu A.

- C. Welcher finanzielle Aufwand ist erforderlich, um die derzeitigen Planabweichungen wieder aufzuholen?**

Da die gegenwärtig laufenden Verhandlungen zwischen der ARGE und der KASIG noch nicht abgeschlossen sind, können zum jetzigen Zeitpunkt über mögliche finanzielle Auswirkungen noch keine Aussagen getroffen werden.

- D. Kann die verlorengegangene Zeit mit den bisherigen Baumaßnahmen eingeholt werden? Oder muss auf ein anderes Bausystem (offene Bauweise) zurückgegriffen werden?**

Zur Optimierung des Bauablaufs werden bei Erfordernis auch alternative Bauverfahren zur Anwendung in Betracht gezogen. Für die Tunnelabschnitte in der Kaiserstraße und in der Karl-Friedrich-Straße wird es bei den bisher vorgesehen Bauweisen bleiben.

- E. Besteht nicht die Gefahr, dass auf Grund der Bauverzögerungen und den damit verbundenen Mehrkosten der Nutzen-Kosten-Rechnung für die Förderfähigkeit der Kombilösung negativ beeinflusst wird?**

Mit einer Nutzen-Kosten-Rechnung wird noch vor der weiteren vertiefenden Planung und Ausschreibung die Förderfähigkeit einer Maßnahme untersucht. Eine Fortschreibung dieser volkswirtschaftlichen Kenngröße aus der Standardisierten Bewertung ist verfahrensmäßig in der Bauausführung nicht mehr vorgesehen.

- F. Bauherrin der „Kombilösung Karlsruhe“ ist die Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft mbH (KASIG). Folgerichtig hat die KASIG die erforderlichen Arbeiten zur Umsetzung der Maßnahme zu vergeben. Die Ausschreibungen ID: K 11 0 5303 und ID: K 11 02 5303 laufen aber über den „Umweg“ der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH. Warum? Lässt diese Vorgehensweise nicht die Vermutung zu, dass hier Projektkosten der Kombilösung mit dem Ziel, die Nutzen-Kosten-Rechnung für die Förderfähigkeit der Kombilösung positiv zu beeinflussen, über die VBK laufen?**

Die Baumaßnahmen der oben genannten Ausschreibungen sind Teil der Kombilösung und damit auch in der Kostenberechnung und im Zuwendungsantrag enthalten. Weil es sich hierbei um Anlagen der VBK handelt, wurde die VBK beauftragt, diese Arbeiten im Namen und auf Rechnung der KASIG ausführen zu lassen.

- G. Der BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein beklagt am 7. Dezember 2010, dass während bei der sogenannten Faktenschlichtung in Stuttgart seitens der Bahn zahlreiche Zahlen und Gutachten offengelegt wurden, die KASIG bei der Kombilösung nach wie vor auf Geheimhaltung und Ausgrenzung der Bürger setzt.**

Der BUND, der mit einem Gutachten des Büros VIEREGG-RÖSSLER GmbH die Unmöglichkeit der Umsetzung des Betriebskonzepts für den Stadtbahntunnel der Kombilösung darstellen ließ, weist darauf hin, dass von einem Stresstest bisher noch gar nicht die Rede war.

Ferner kritisiert der BUND, dass die Gutachten der KASIG durch die DB International vor der Öffentlichkeit geheim gehalten werden.

Warum ist bisher noch kein Stresstest erfolgt?

Warum wird dem BUND das verlangte Gutachten der KASIG nicht vorgelegt?

Befürchtet man, dass das Projekt Kombilösung bei einer Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Rechnung ihre Förderfähigkeit verliert?

Aufgrund des positiven Bürgerentscheids vom 22. Sept. 2002 der Karlsruher Bürgerinnen und Bürger für die Kombilösung ist eine sogenannte Faktenschlichtung wie in Stuttgart weder notwendig noch zielführend in Anbetracht der vorangeschrittenen Bauausführung.

Der Nachweis, dass das vorgesehene Betriebskonzept (Regelfahrplan) im Stadtbahntunnel realisierbar ist, wurde durch das betriebswissenschaftliche Gutachten der DB-I erbracht und liegt dem Zuwendungsgeber seit Anfang 2010 vor. Im Übrigen kann die Visualisierung des vorgesehenen Fahrplans im K. betrachtet werden.