

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Sabine Zürn (Die Linke) Stadtrat Niko Fostiropoulos (Die Linke) vom: 25.07.2013 eingegangen: 25.07.2013	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	53. Plenarsitzung Gemeinderat 24.09.2013 2013/0015 22 öffentlich Dez. 4
Kombilösung - Finanzierung von Umbau-, Erhaltungs- und Instandsetzungskosten		

1. Gibt es eine längerfristige (10 Jahre) Abschätzung für Erhaltungs- und Instandsetzungskosten:

a) der U-Strab?

Ja. Hierüber wird Aufsichtsrat der KASIG mbH regelmäßig unterrichtet.

b) der Kombilösung insgesamt?

Ja. Hierüber wird Aufsichtsrat der KASIG mbH regelmäßig unterrichtet.

Wenn nein, warum nicht?

2. Sind in Bezug auf die Kombilösung Rückstellungen für spätere Sanierungen geplant? Wenn ja, in welcher Höhe und aus welchen Mitteln?

Nein.

Wenn nein, warum nicht?

Nach dem Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) sind seit 2010 keine Aufwandsrückstellungen mehr zulässig.

3. Im Rahmen und als Umfahrungsmöglichkeit für die Kombilösung mussten Umbauten in der Karl-, Rüppurrer und Fritz-Erler-Straße durchgeführt werden.

a) Wie hoch waren die Kosten für den Haltestellenumbau in der Karlstraße?

Die Herstellungskosten der neuen Haltestelle liegen insgesamt bei ca. 1,1 Mio. Euro.

b) Wie hoch waren die Kosten für den Haltestellenumbau in der Ruppurrer Straße?

Die Herstellungskosten der neuen Haltestelle liegen insgesamt vsl. bei ca. 1,9 Mio. Euro.

c) Wie hoch waren die Kosten für den Neubau der Haltestelle Berliner Platz und die dazu notwendigen Umbauten zwischen Kaiser- und Kriegsstraße?

Die Umbaukosten liegen hier bei ca. 0,4 Mio. Euro.

d) Wer trägt diese Kosten?

Die Kosten werden gemäß GVFG vom Zuwendungsgeber Bund und Land sowie von der KASIG getragen.

e) Wie hoch waren die Zuschüsse?

Die Zuschüsse liegen gemäß GVFG bei 80 % der zuwendungsfähigen Kosten.

4. Wie hoch belaufen sich nach derzeitigen Schätzungen die Instandhaltungskosten für:

a) eine unterirdische Haltestelle der Kombilösung pro Jahr?

b) für alle unterirdischen Haltestellen der Kombilösung pro Jahr?

Die künftigen Instandhaltungskosten für die Gleisanlagen im Tunnel entsprechen den Instandhaltungskosten für die oberirdischen Gleisanlagen im Innenstadtbereich. Damit bleiben diese Kosten vsl. konstant. Eine Berechnung einzelner Haltestellen wurde nicht vorgenommen.

5. Wie hoch liegen die Kosten der Instandhaltung einer oberirdischen behindertengerechten Haltestelle pro Jahr?

Diese Kosten schwanken je nach örtlichen Gegebenheiten und Bahnsteiglängen. Es erfolgt keine Unterscheidung nach behindertengerecht oder nicht behindertengerecht in der Kostenzuordnung.

6. Wie werden die Instandhaltungskosten der unterirdischen Haltestellen der Kombilösung längerfristig finanziert werden?

Wie verteilen sich die Anteile:

a) Einnahmen durch Fahrpreise des KVV?

Die KASIG hat als reines Infrastrukturunternehmen keine Fahrgeldeinnahmen.

b) durch die Stadt selbst bzw. des Querverbundes mit der KVVH?

∅

c) andere Beiträge?

Erträge durch Verpachtung an die VBK.

7. Wie hoch liegt nach derzeitigem Erkenntnisstand der Eigenanteil der Stadt nach Fertigstellung der Kombilösung, wenn die derzeitigen Zusagen von Bund und Land sich nicht (mehr) verändern?

Bei einer unveränderten Förderquote in Höhe von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bund und Land liegt der Eigenanteil der KASIG an den Baukosten lt. GVFG-Antrag bei etwa 240,4 Mio. Euro

8. In welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt werden die Kosten der Kombilösung zum ersten Mal haushaltswirksam?

Der Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig in der Ettlinger Straße wird sich mit Inbetriebnahme im Jahr 2018 erstmals ergebniswirksam auswirken.