

BESCHLUSSVORLAGE	Gremium:	56. Plenarsitzung Gemeinderat
	STADT KARLSRUHE Der Oberbürgermeister	Termin: Vorlage Nr.: TOP:
		Verantwortlich: öffentlich Dez. 4
Kosten für die Kombilösung, Sachstandsbericht		

Beratungsfolge dieser Vorlage	am	TOP	ö	nö	Ergebnis
Gemeinderat	17.12.2013	8	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Antrag an den Gemeinderat / Ausschuss

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht 2013 über die Umsetzung der Kombilösung zur Kenntnis.

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

Sachstandsbericht 2013 zur Kombilösung (Stand 30.11.2013)

Projektstatus

Bausachstand allgemein

Auch 2013 wurden die Arbeiten an der Kombilösung fortgesetzt, wobei der Schwerpunkt weiterhin auf der Deckelherstellung für die unterirdischen Haltestellen lag.

Wesentliche Teilmaßnahme der Baurealisierung in 2013 war die Optimierung des Bauablaufs im Bereich des östlichen Teils des Gleisdreiecks am Marktplatz und am Kronenplatz. Durch die Sperrung der östlichen Kaiserstraße für den Schienenverkehr zwischen Marktplatz und Kronenplatz vom 29. April bis zum 18. November 2013 konnten die Baufelder konzentriert mit hohem Personal- und Geräteeinsatz abgewickelt werden und damit eine Reduzierung der hierfür zunächst vorgesehenen Bauzeit um etwa 15 Monate erreicht werden.

Nach aktueller Erkenntnis ist die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels für Mitte 2018 vorgesehen. Derzeit werden die baulichen und technischen Ausbaugewerke in logistischer und bauzeitlicher Abwicklung in den Gesamtbauablauf eingearbeitet. Für das Gesamtprojekt Kombilösung ist die Fertigstellung nach wie vor zum Jahr 2019 avisiert.

Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig

Einzelmaßnahmen:

Hst Helmholtz-Gymnasium/Grashofstraße

Die Haltestelle wurde am 04.07.2013 in Betrieb genommen. Die Fertigstellung der Restarbeiten sowie die Schlussabnahme verzögern sich noch, da am 29.10.2013 das Amtsgericht Nürnberg über das Vermögen des dort tätigen Bauunternehmens, der Firma Walthelm, das Insolvenzverfahren eingeleitet hat.

Rampe Mühlburger Tor:

Die Vorarbeiten zur Herstellung eines Kanals im maschinellen Vortrieb sind im Gange (nördl. Fahrbahnseite zwischen Einfahrt Südl. Hildapromenade und auf Höhe Kaiser-Wilhelm-Denkmal). Die Verbauarbeiten für die Startgrube sind abgeschlossen. Mit den Arbeiten zur Herstellung eines Kanals in offener Bauweise auf der Südseite der Kaiserallee wurde am 12.11.2013 begonnen. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs in Nord-Süd-Richtung wurde aktuell im nördlichen Kreuzungsbereich eine zweite Fahrspur in Abstimmung mit TBA und OA eingerichtet.

Die Oberflächenfreimachung einschließlich Kampfmittelondierung für den Zielschacht der Tunnelvortriebsmaschine auf dem Kaiserplatz ist abgeschlossen. Die Schlitzwandarbeiten für den Zielschacht haben begonnen.

Tunnel Kaiserstraße:

Die Kampfmittelondierungsarbeiten im Bereich des Tunnelvortriebs sind noch im Gange. Die Tunnelvortriebsmaschine wurde im August 2013 durch die BeMo Tunnelling bei der Firma Herrenknecht bestellt. Der Vortriebsbeginn am Durlacher Tor ist für Oktober 2014 vorgesehen.

Hst Europaplatz:

Die Herstellung der Düsenstrahl-Sohle (DSV) auf der Nordseite ist im Gange und etwa zu 80 % fertig gestellt. Die Zwickelinjektionen im Bereich der Bohrpfähle sind abgeschlossen.

Hst Lammstraße:

Die Herstellung der DSV-Sohle auf der Nordseite zwischen Lammstraße und Kaiserstraße 80 ist fertig gestellt. Der Kanalbau zwischen Lammstraße und Karl-Friedrich-Straße ist abgeschlossen. Mit der Herstellung der DSV-Sohle zwischen Lammstraße und Ritterstraße wurde am 15.11.2013 begonnen.

Gleisdreieck Marktplatz:

Der östliche Teil der Baugrubenumschließung (Schlitzwände und Sohle) des unterirdischen Gleisdreiecks ist fertig gestellt.

Nach Abschluss der Oberflächenarbeiten ist die durchgängige Gleisverbindung in der Kaiserstraße in der Wochenendsperrpause 16./18.11.2013 wieder hergestellt worden.

Hst Marktplatz:

Die Spundwandarbeiten als Sicherungsmaßnahme an der Pyramide sind abgeschlossen. Mit vorbereitenden Arbeiten im nördlichen Bauabschnitt der Hst Marktplatz ist - mit Einstellung des Straßenbahnbetriebs in der Ettlinger Straße - am 18.11.2013 begonnen worden. Die abgegrabenen Fundamentreste der Konkordienkirche wurden verpackt und sollen bis auf Weiteres beim Gartenbauamt verwahrt werden.

Im Auftrag der KASIG hat das Gartenbauamt den Ludwigsbrunnen demontiert. Bei diesen Arbeiten wurden unterhalb noch Reste von zwei weiteren Brunnen vorgefunden.

Sowohl die Arbeiten im Bereich der Konkordienkirche als auch im Bereich der Brunnenanlagen wurden von der Denkmalbehörde begleitet.

Hst Kronenplatz:

In der Sperrpause vom 25.10. bis 03.11.2013 wurden das Gleisdreieck und die Straßenfläche im Kreuzungsbereich fertig gestellt. In den südlichen Abschnitten (2.1 und 2.2) sowie im westlichen Abschnitt (3 und 4) ist die Wiederherstellung der Oberfläche mit zugehörigem Gleis- und Leitungsbau weitgehend abgeschlos-

sen. Die Gleisverbindung durch die östliche Kaiserstraße ist wieder hergestellt. Zurzeit finden noch Restarbeiten, wie Leitungsverlegung und Straßenbauarbeiten, statt.

Hst Durlacher Tor/Tunnel Durlacher Tor/Rampe Durlacher Allee:

In 2013 wurden im Bereich der Haltestelle DT die kompletten Arbeiten des Spezialtiefbaus wie Schlitzwandherstellung, HDI-Sohle und deren Rückverankerung fertig gestellt. Im Dezember wurde gleichfalls mit der letzten Deckelbetonage die Voraussetzung dafür geschaffen, dass in 2014 der Aushub der gesamten Haltestelle erfolgen kann. Mit dem Aushub wurde bereits im November begonnen.

Im Übergang von der Haltestelle zum Tunnel der Durlacher Allee sind die Rohbauarbeiten des Tunnels auf einer Länge von ca. 70 m bis auf die Decke des optionalen Abzweigs fertig gestellt.

Im restlichen Tunnelbereich und in der Rampe der Durlacher Allee wurde die komplette Baugrubenumschließung (Spundwände und Schlitzwände) eingebracht. Die Düsenstrahlsohle als untenliegende Abdichtung der Baugrube wird bis zum Jahresende auf den ersten 130 m der späteren Rampe abgeschlossen werden können.

Hst Ettlinger Tor:

In 2013 lag das Hauptaugenmerk der Realisierung auf der Herstellung der Ausgänge südlich der Kaiserstraße. Der westliche Ausgang des sogenannten Südkopfs wird mit der letzten Betonage im Dezember im Rohbau fertig gestellt. Im Bereich des östlichen Ausgangs konnte nach Einrichtung der zugehörigen Verkehrsphase zunächst die Medienfreiheit umgesetzt und anschließend die Schlitzwand zur Baugrubensicherung eingebracht werden. Um in 2014 den Deckel des Südkopfs herstellen zu können, musste die Verkehrsführung anschließend wieder über den späteren Ausgang geführt werden.

Mit der Sperrung des Südabzweigs für den Bahnverkehr hat der Rückbau der Gleise und die Oberflächenfreimachung begonnen, außerdem wird noch in 2013 ein für die weiteren Arbeiten benötigter Kanalumschluss am Nordkopf erfolgen.

Tunnel Ettlinger Straße/Hst Kongresszentrum/Rampe Ettlinger Straße:

Nach Einstellung des Straßenbahnbetriebs am 18.11.2013 wurde zwischen dem Ettlinger Tor und der Luisenstraße mit der Einrichtung der Baufelder begonnen.

Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel

Die Ausschreibungsplanungen für das Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel sind derzeit in Bearbeitung.

Die Ausschreibung wird im Frühjahr 2014 erfolgen.

Hst Karlstor Süd

Die Arbeiten an der Haltestelle Karlstor Süd wurden abgeschlossen und die Haltestelle am 03.07.2013 in Betrieb genommen.

Hst Mendelssohnplatz Süd (künftig Hst Rüppurrer Tor Süd):

Mit Sperrung des Südabzweigs Ettlinger Straße am 18. November 2013 ist die neue Haltestelle für den erforderlichen Umleitungsverkehr in Betrieb gegangen. Die abschließende Fertigstellung der Haltestelle ist für Anfang 2014 vorgesehen.

Insolvenz der Alpine und der GSB Universale:

Die KASIG hat am 18. Juni Kenntnis davon bekommen, dass die Alpine Bau GmbH Insolvenz anmelden wird. Die Insolvenz erstreckte sich zunächst auf die österreichische Alpine Bau GmbH, schließlich auch auf die deutsche Alpine Bau AG. Die beiden Tochterunternehmen BeMo und GSB Universale waren von dieser Insolvenz zunächst nicht betroffen. Die Insolvenz führte zum Ausscheiden der Alpine Bau Deutschland AG aus der Arbeitsgemeinschaft (Arge) Stadtbahntunnel, die allein der Vertragspartner der KASIG ist. Ein Teil des Personals und die Aufgaben der Alpine wurden von der BeMo übernommen

Die nach dem Ausscheiden der Alpine zusammen mit BeMo und der FCC noch in der Arge Stadtbahntunnel vertretene „Universale Grund- und Sonderbau GmbH“ (GSB) hat

am 21. November Insolvenz angemeldet. Die Insolvenz hatte jedoch keine Auswirkungen auf den Betrieb an den Karlsruher Baustellen: Nachdem die Schieflage der GSB bereits seit Wochen bekannt war, übernimmt die in der ARGE Stadtbahntunnel ebenfalls vertretene BeMo Tunnelling GmbH - vorbehaltlich der Zustimmung des Insolvenzverwalters - sowohl die hochspezialisierten Mitarbeiter und sichert auch die eingesetzten Spezialgeräte für die Baustellen in Karlsruhe.

Rechtsangelegenheiten und Entschädigungen

Rechtsangelegenheiten

Einlegung von Rechtsmitteln gegen den GVFG-Zuwendungsbescheid vom 14.01.2013

Mit Schreiben vom 14.01.2013 hat die KASIG den Zuwendungsbescheid zum Ergänzungsantrag vom 30.07.2010 erhalten. Hierin wurde die Aufnahme des Kriegsstraßentunnel in der Förderkategorie "A" bestätigt. Allerdings ergaben sich auch u. a. folgende Punkte, wie die nicht als zuwendungsfähig anerkannten Mehraufwendungen und die damit verbundenen Kostenabsetzung beim Tunnel Karl-Friedrich-Straße, die aktuell der Förderung zugrunde gelegte Annahme, dass Kostenerhöhungen „...nur noch durch Lohn- und Preissteigerungen entstehen“ anerkannt werden könnten sowie die Nichtanerkennung von Mehrkosten eines besonderen Beleuchtungs-Konzeptes für die unterirdischen Haltestellen, die die KASIG so nicht akzeptieren konnte.

Nach Darlegung aller rechtlicher Belange durch Herrn Professor Kirchberg von Rechtsanwälte Deubner und Kirchberg stimmte der Aufsichtsrat der Einlegung der erforderlichen Rechtsbehelfsmittel gegen den GVFG-Zuwendungsbescheid zu. Die Klage wurde fristgerecht erhoben.

In schriftlichen Stellungnahmen der jeweiligen Rechtsvertreter und in einem vom Ministerium angeregten Besprechungstermin am 02.07.2013 wurden die Sachverhalte intensiv ausgetauscht.

Nachdem bereits vor dieser Besprechung bekannt geworden war, dass das Bundesverkehrsministerium es inzwischen nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen hat, auch Kostensteigerungen aufgrund von „Unvorhergesehenem“ oder „unabweisbaren Planänderungen“ für förderungswürdig zu erachten, regte die Geschäftsführung der KASIG

schließlich an, auch die beiden verbleibenden Streitpunkte (Mehrkosten für den Tunnel in der südlichen Karl-Friedrich-Straße; höherwertiges Beleuchtungskonzept der unterirdischen Haltestellen) unter Berücksichtigung der Konkretisierung der Kosten(-ansätze) bei Stellung eines weiteren Ergänzungsantrags einer erneuten Prüfung zu unterziehen. Die Bereitschaft, die offenen Punkte im Zuge von Ergänzungsanträgen einer erneuten Prüfung zu unterziehen, wurde im Schreiben des Verkehrsministeriums vom 16.09.2013 erklärt.

Damit konnte der beim Verwaltungsgericht Karlsruhe anhängige Rechtsstreit im Interesse aller Beteiligten für erledigt erklärt und die Klage dort zurückgenommen werden.

Anhängige Verfahren

SATURN:

Der Termin wurde kurzfristig auf Mittwoch, den 27.11.2013 verschoben.

Am 27.11.2013 teilte Prof. Kirchberg mit, dass die Klage zu Gunsten der Stadt Karlsruhe zurückgewiesen wird und es ist mit einer Klagerücknahme durch SATURN zu rechnen (Kostentragung des Rechtsstreits durch SATURN). Begründung: Statthafter Rechtsweg ist das Verfahren vor dem RP KA.

Kabel BW:

Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hat der Klage mit Urteil vom 26.09.2013 in vollem Umfang im Sinne der KASIG stattgegeben. Das Urteil ist jedoch noch nicht rechtskräftig und die Urteilsbegründung steht noch aus. Nach Zustellung der Urteilsbegründung kann innerhalb eines Monats die Berufung zum VGH Mannheim beantragt werden. Wenn der VGH den Antrag ablehnt, wird das Urteil rechtskräftig, ansonsten wird das Berufungsverfahren am VGH Mannheim weitergeführt.

Entschädigungen (Stand 15.11.2013)

Bisher wurden 408 Entschädigungsanträge gestellt. Hiervon sind 153 Anträge von Gewerbetreibenden wegen Gewinneinbußen und 36 Anträge von Grundstückseigentümern wegen Mietausfällen sowie 219 Anträge von Anliegern wegen Lärmbelästigung in

Bezug auf verschiedene Zeiträume gestellt worden. Insgesamt sind bisher 31 Anträge abgelehnt worden (keine objektive Betroffenheit). Vier Antragsteller haben ihren Antrag wieder zurückgezogen. Als Entschädigung wurden bislang rund 2,8 Mio. EUR ausgezahlt. Der bisherige Budgetansatz ist dadurch ausgeschöpft. Die Geschäftsleitung rechnet bis zum Abschluss der Bauarbeiten in der Kaiserstraße weiter mit einem jährlichen Entschädigungsbetrag in Höhe von mindestens ca. 600.000 EUR für die Standardfälle.

Kosten und Finanzierung

Die gesamten Herstellungskosten der Kombilösung mit Stand 11/2013 mit Prognosewerten bis 2019 (**siehe Anhang**) liegen bei ungefähr 868,8 Mio. Euro. Davon entfallen 801,2 Mio. Euro auf die Gesamtbaukosten, die sich auf das Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig mit ca. 578,9 Mio. Euro (577,6 Mio. Euro zzgl. 1,3 Mio. Euro Erhöhung Bauwesenversicherung) und auf das Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße (Stand GVFG-Ergänzungsantrag vom 30.07.2010 als fortgeschriebene Kostenannahme aus dem GVFG-Antrag vom 30.11.2004 unter Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerungen) mit etwa 222,3 Mio. Euro aufteilen.

In der oben genannten Kostenannahme sind mögliche Mehr- und Zusatzkosten pauschal berücksichtigt, die nach bisherigem Kenntnisstand noch nicht konkret beziffert und auch nicht gesichert angesetzt werden können. So werden unter anderem bei der kombinierten Bauleistungs- und Haftpflichtversicherung, den Entschädigungsleistungen, aufgrund nicht vorhersehbarer Asbestbelastung, zusätzliche bzw. Nachtragsleistungen der ARGE Stadtbahntunnel und der Umsatzsteuerproblematik bei der Kriegsstraße evtl. noch weitere Kosten zu veranschlagen sein.

Zur Finanzierung des Eigenanteils wurde für die Kombilösung ein Darlehen bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) aufgenommen, das in 2013 auf das Maximalvolumen in Höhe von 307,5 Mio. Euro erweitert wurde. Die hierfür insgesamt während der Bauzeit anfallenden Finanzierungskosten liegen bei ungefähr 51 Mio. Euro, wobei die Zinsbelastung aus der Tranche C noch nicht abschließend feststeht, da die Ziehung noch

nicht erfolgte. Somit werden sich die Finanzierungskosten voraussichtlich noch verändern.

Sollten aufgrund sich derzeit abzeichnender, mittelfristig sinkender Ertragslage die Finanzierung des Eigenanteils sowie die Folgekosten (Betriebs- und Unterhaltungskosten, Zinsen und Abschreibungen), wie vorgesehen, nicht vom KVVH-Konzern getragen werden können, wäre ein Ausgleich durch die Stadt Karlsruhe als Gesellschafterin erforderlich.

Die Zuschüsse von Bund und Land werden fristgerecht und in erforderlicher Höhe gewährt, sodass für die Realisierung der Kombilösung weiterhin ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen. In 2013 haben sich die Zuwendungsgeber Bund und Land bisher mit 52,417 Mio. Euro an den Herstellungskosten beteiligt.

Der angenommene Eigenanteil von 311,8 Mio. Euro geht davon aus, dass die förderfähigen Kosten wie bisher zu 80 % von Bund und Land bezuschusst werden.

Kommunikation

Im Verlauf des Jahres 2013 hat die KASIG ihre Aktivitäten rund um die Information der gesamten Öffentlichkeit wie auch von Teil-Interessensgruppen (Anlieger/Anwohner, Einzelhandel, Besucher) ganz erheblich verstärkt. Dabei wurden die Gesamtheit oder eben die einzelnen Interessensgruppen mit gezielten, auf die jeweiligen Informationsbedürfnisse abgestimmten Inhalten versorgt.

Dabei ragen zwei durch den Bauverlauf der Kombilösung ausgelöste Großereignisse besonders heraus: Die auf sieben Monate terminierte Sperrung der östlichen Kaiserstraße für die Stadtbahnen und Straßenbahnen ab 29. April sowie die Wiedereröffnung dieses Gleisabschnitts und die gleichzeitige Sperrung des so genannten Südabzweigs für den ÖPNV zwischen Marktplatz und der Einmündung der Augartenstraße in die Ettlinger Straße. Der Beginn beider Veränderungen wurde auf allen zur Verfügung stehenden Kanälen (Medien Print/Radio/Fernsehen, Internet, Facebook, Twitter) mit allen verfügbaren Mitteln (Pressekonferenzen, Bürgerinformationen mit Beteiligung Oberbürgermeister, Erste Bürgermeisterin, Tiefbauamt, VBK, Ordnungsamt), Einzelhandelsin-

formationen, öffentlichen Anlieger-/Anwohnerinformationen) breit und auch mit vertieften Informationen kommuniziert. Diese Informationen umfassten nicht nur die Aussagen zu den Details der bevorstehenden Bauabschnitte, sondern auch Informationen zu den Veränderungen für Nutzer des ÖPNV, für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger sowie für Veranstalter (KMK, Marktbeschicker etc.). Zur Verfügung gestellt wurden dabei auch Printmedien (Netz- und Fahrpläne, Flyer zur Erreichbarkeit der Innenstadt für Autofahrer etc.) und Anzeigen, die auf besondere „Events“ hinwiesen oder auch auf die Erreichbarkeit der Karlsruher Innenstadt in der Vorweihnachtszeit.

Begleitet wurde der Auftakt beider Großmaßnahmen durch weitere Pressekonferenzen mit Detailaspekten (besondere bauliche Leistungen, Marketingmaßnahmen östliche Kaiserstraße u. Ä.). Auch die Fortschreibung der Gesamtkosten Kombilösung mit den prognostizierten Kosten für 2019 wurde 2013 vollzogen. Jede einzelne Teil-Baumaßnahme 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.

Flankiert wurden die „großen“ Kommunikationsschritte durch sehr viele Begleitmaßnahmen: Der aktuelle Bausachstand wird seit Juni ein Mal pro Woche als Information an die Medien (und zeitgleich auch an den Gemeinderat und die Aufsichtsräte) kommuniziert. Einzelne Baumaßnahmen sind wöchentlich zwei bis drei Mal aktualisiert im Internet-Bautagebuch (parallel auch über Facebook und Twitter) zu sehen. In regelmäßigen Abständen erscheint auch gedruckt - als Beilage der Stadtzeitung - sowie elektronisch versandt der „Kombilösungs-Newsletter“.

Umfassend und mehrfach kommuniziert wurden auch die Insolvenzen der Alpine Bau Deutschland sowie der GSB Universale bzw. der Folgen für den Bau der Kombilösung.

Die - wie im Vorjahr - vier öffentlichen Baustellenführungen besuchten etwa 350 Teilnehmer - seit 2010 summiert sich diese Zahl auf insgesamt knapp 1.200 Bürgerinnen und Bürger, die eine Baustelle „von innen“ besichtigt haben.

Das anhaltende Interesse an der Kombilösung belegen auch die Zahlen aus dem Informationspavillon „K.“ der Kombilösung am Ettlinger Tor: 4.000 Besucher sahen die Informationsausstellung. Bei mehr als 100 Veranstaltungen zum Thema Kombilösung - größtenteils mit Baustellenführungen - wurden mehr als 5.000 Teilnehmer informiert.

Ergänzend dazu sind die von der KASIG geleisteten konkreten Informationen vor Ort - beispielsweise an Bauzäunen - zu sehen, die Einzelhandel, dessen Kunden oder Besuchern der Stadt Hinweise auf die Erreichbarkeit der von ihnen angesteuerten Ziele geben.

Die Kombilösung wurde bei einem internationalen Kongress von 1.500 Tunnelbauern aus 20 Ländern präsentiert: Die weltweit beachtete und seit Jahren renommierte Tagung der in Köln ansässigen „Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen“ (STUVA) fand vom 26. bis 29. November in Stuttgart im Internationalen Congresscenter statt. Eines von nur etwa 40 Projekten, die in den ersten beiden Veranstaltungstagen präsentiert wurden, war die in Fachkreisen als technisch und logistisch hoch anspruchsvoll gewertete Umsetzung der Kombilösung

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt den Sachstandsbericht 2013 über die Umsetzung der Kombilösung zur Kenntnis.

Hauptamt - Ratsangelegenheiten -

6. Dezember 2013