

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 31.01.2014 eingegangen: 31.01.2014	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	59. Plenarsitzung Gemeinderat 18.03.2014 2014/0385 32 öffentlich Dez. 4
Südabzweig der Kombilösung		

- A. Warum wird im Internetauftritt der "Kombilösung" der Südabzweig mit Stand vom 24.01.2014 in zwei Bauphasen, nämlich Phase 3 = Marktplatz bis Baumeisterstraße und Phase 5 = Baumeisterstraße - Augartenstraße, mit Straßenbahnverkehr in diesem Abschnitt, dargestellt?**

Die im angesprochenen Internetauftritt dargestellten Bauphasen geben noch den zu Beginn der Maßnahme vorgesehenen Bauablauf wieder und entsprechen nicht mehr in allen Punkten dem gegenwärtigen Sachstand. Eine Aktualisierung ist nach Abstimmung des neuen Gesamtbauablaufplans vorgesehen.

- B. Wie hoch waren die Baukosten für den Gleisbogen von der Ettlinger Straße in die Baumeisterstraße einschließlich dessen Ausbaus und wieder Einbau für Kanalbauzwecke?**

Im Rahmen des Bauprogramms der VBK wurde 2009 das Gleisviereck Ettlinger Straße/Baumeisterstraße erneuert bzw. ergänzt. Die anteiligen Kosten für die Herstellung des südöstlichen Gleisbogens aus der Ettlinger Straße in die Baumeisterstraße beliefen sich nach Angaben der VBK insgesamt auf ungefähr 1,16 Mio. Euro. Zur Erstellung eines Schachtbauwerkes für die Kombilösung in 2011 musste dieser Bogen im mittleren Bereich bauzeitlich aus- und wieder eingebaut werden. Die Kosten hierfür betragen ca. 34 Tsd. Euro.

- C. Muss im bergmännischen Tunnelvortrieb das Düsenstrahlverfahren ebenfalls angewendet werden, wenn ja - welche Beeinträchtigungen sind zwischen Marktplatz und Kriegsstraße zu erwarten und wie hoch sind die Kosten dafür?**

Unterteilung nach den Düsenstrahlarbeiten und der Baufeldfreimachung, wie z. B. Gleisrückbau.

Das beim Bau der Haltestellen eingesetzte Düsenstrahlverfahren ist nach aktueller Planung beim Tunnel Karl-Friedrich-Straße lediglich für den Aufweitungsbereich vom Tunnel zur Haltestelle Marktplatz vorgesehen. Der eigentliche Tunnelquerschnitt in der Karl-Friedrich-Straße soll - im Anschluss an die mittels Injektionen durchgeführten Bodenverbesserungsmaßnahmen - als bergmännischer Tunnelvortrieb mit Druckluftwasserhaltung hergestellt werden. Im Zuge der Injektionsarbeiten wird es notwendig werden, die beanspruchte Verkehrsfläche abschnittsweise einzugrenzen. In der Beauftragung an die ARGE Stadtbahntunnel beträgt der Kostenanteil für den Abschnitt „Tunnel Karl-Friedrich-Straße“ rund 27,1 Mio. Euro.

D. Wann, auf welcher Länge und mit welchem Kostenaufwand wurden die vorhandenen Fahrleitungsanlagen von Flach- auf Hochkette umgebaut und was waren die Gründe dafür

1. im Abschnitt Kriegsstraße - Baumeisterstraße?

2. im Abschnitt Baumeisterstraße - Augartenstraße?

Zur bisherigen Durchführung der Verbauarbeiten sowohl für die Haltestelle Ettlinger Tor als auch für die Kanalbauarbeiten zwischen Baumeisterstraße und Augartenstraße waren Baugeräte erforderlich, für die der notwendige Abstand zu den vorhandenen Abspannungen der Flachkette sicherheitstechnisch nicht ausreichend war. Mit den gegen Ende 2011 seitlich aufgestellten Fahrleitungsmasten einschließlich Doppelausleger und Hochkette war es möglich, den notwendigen Arbeitsraum herzustellen und gleichzeitig auch den Straßenbahnbetrieb bis zur Sperrung des Südabzweigs im Nov. 2013 aufrechtzuerhalten. Die Kosten für diesen bauzeitlichen Umbau der Oberleitungsanlage einschl. Maste beliefen sich nach Angaben der VBK auf ungefähr 380 Tsd. Euro.

E. Wie hoch war der Kostenaufwand zur Demontage der unter D genannten Anlagen?

Mit Beginn der Arbeiten für den eigentlichen Stadtbahntunnel südlich des Ettlinger Tors gegen Ende 2013 wurde es notwendig, nunmehr auch die Hochkette zurückzubauen, da ansonsten der erforderliche Arbeitsraum für die schweren Baugeräte nicht gegeben wäre. Die Kosten für die Demontage beliefen sich nach Angaben der VBK auf ca. 20 Tsd. Euro, wobei das rückgebaute Fahrleitungsmaterial im Rahmen der Gesamtmaßnahme größtenteils weiterverwendet wird.

F. Können die stehengebliebenen Fahrleitungsmasten und die Querausleger bei Aufnahme des geplanten temporären Straßenbahnbetriebes ab 2016 weiterverwendet werden?

Die diesbezügliche Konzeption hierfür sieht vor, dass die Fahrleitungsmasten und die Querausleger, wo immer bautechnisch möglich, weiterverwendet werden.

G. Wie hoch ist der Kostenaufwand für die Aufnahme und des späteren Gleis- und Fahrleitungsrückbaues für den temporären Straßenbahnbetrieb auf dem Südabzweig ab 2016 bis zur endgültigen Betriebsaufnahme des Straßenbahnoberflächenverkehrs?

Die Kostenermittlung im GVFG-Ergänzungsantrag 2010 sieht im Abschnitt Ettlinger Straße Kosten für Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs während der Bauzeit in einer Höhe von ca. 4,2 Mio. Euro vor. Konkret festgestellte Kosten liegen gegenwärtig nicht vor, da für dieses spätere Provisorium wesentliche Leistungen aus dem Gleisbau noch separat zu vergeben sind.

H. Was spricht gegen eine dauerhafte Beibehaltung des Straßenbahnoberflächenverkehrs zwischen Marktplatz und Baumeisterstraße bzw. Augartenstraße, wenn diese Strecke nach dem Tunnelbau sowieso wieder befahren werden soll?

Sowohl die bauzeitliche Linienführung als auch der Ausbaustandard des temporären Straßenbahnbetriebs wären nicht dazu geeignet, die Gleisanlagen dauerhaft beizubehalten. Die Wiedereinrichtung und Unterhaltung einer betrieblich nicht erforderlichen oberirdischen Straßenbahntrasse wäre darüber hinaus nicht nur in höchstem Maße unwirtschaftlich, sondern scheitert in diesem Fall auch an dem zur

Verfügung stehenden Verkehrsraum, da die Mittellage sowohl durch die Rauchabzugsöffnungen der Haltestellen Ettlinger Tor und Kongresszentrum als auch durch das Rampenbauwerk bereits beansprucht wird.

I. Wie hoch sind die Kosten für den SEV pro Monat zwischen Hauptbahnhof und Ettlinger Tor?

Nach Angaben der VBK werden für den eingerichteten Schienenersatzverkehr zwischen Hauptbahnhof und Ettlinger Tor monatliche Betriebskosten in einer Höhe von rund 60 Tsd. Euro bei den VBK angesetzt.

J. Welche der unter B bis I anfallenden Kosten sind in der vorläufigen Gesamtbaukostensumme von 868,8 Mio. € nicht enthalten?

Die auf pauschal fortgeschriebenen Annahmen basierende Kostenprognose 2019 geht aktuell von voraussichtlichen Herstellungskosten in Höhe von ca. 868,8 Mio. Euro aus. In den darin prognostizierten Gesamtbaukosten von ungefähr 801,3 Mio. Euro sind sämtliche Aufwendungen zusammengefasst, die der Kombilösung im Rahmen der baulichen Realisierung unmittelbar zuzuordnen sind. Leistungen, die in den ursächlichen Aufgabenbereich von Dritten fallen, (B, 1.16 Mio. € und I als Maßnahmen der VBK) werden hier nicht einbezogen.

K. In welcher Höhe reduzieren sich die Tunnelbau-Rohbaukosten i. H. von 300 Mio. € durch die Zusammenlegung der beiden Bauabschnitte?

Eine konkrete Aussage ist aktuell nicht möglich, da eine abschließende baubetriebliche Bewertung von Verzügen und Behinderungen ebenso wie die Abstimmung des Gesamtbauablaufplans noch aussteht.

L. Welche Überlegungen führten dazu, die Tunnelstrecke an der Augartenstraße enden zu lassen und die neuralgische Kreuzung Ettlinger Straße/Poststraße bis Bahnhofsvorplatz nicht mit in die Tunnelbaupläne aufzunehmen?

Ziel der Kombilösung ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der zentralen Innenstadt. Durch die Kombination von Straßenbahntunnel unter der Kaiser-

straße und Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße werden in der City die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV gesichert und Nutzungskonflikte besonders in der Fußgängerzone beseitigt. Eine Entschärfung weiterer Konfliktpunkte im umliegenden Stadtgebiet ist sicherlich wünschenswert, würde dem ursächlichen Zweck der Kombilösung aber nicht entsprechen. Abgesehen von den erheblichen Mehrkosten für eine Tunnelverlängerung und - als Folge davon - auch für eine unterirdische Haltestelle Augartenstraße müsste erst noch eine bau- und verkehrstechnische Lösung gefunden werden, wie zwischen den Haltestellen Poststraße und Bahnhofsvorplatz die Tunnelrampe, die oberirdischen Gleise sowie die erforderlichen Verknüpfungen überhaupt räumlich untergebracht werden könnten.

M. Wie viele Unfälle haben sich in dem unter L genannten Bereich in den vergangenen Jahren ab 2002 bis 2013 ereignet?

In den 12 Jahren zwischen 2002 und 2013 wurden laut Statistik der VBK im Kreuzungsbereich Ettlinger Straße/Poststraße insgesamt 41 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen registriert. Davon entfielen ca. 80 % auf zumeist leichte Streifkollisionen mit dem motorisierten Individualverkehr im Bereich der Bögen. Die Kollisionen mit Fußgängern und Radfahrern hingen zumeist mit den unzureichenden Aufstellflächen auf der Ostseite der Haltestelle Poststraße in Verbindung mit dem ausschwenkenden Heck der Bahnen beim Linksabbiegen zusammen. Mit dem letztjährigen Umbau der Haltestelle hat sich diese Situation jedoch ganz deutlich verbessert.