

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadträtin Bettina Lisbach (GRÜNE) Stadtrat Johannes Honné (GRÜNE) Stadtrat Joschua Konrad (GRÜNE) vom: 29.12.2014 eingegangen: 29.12.2014	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	10. Plenarsitzung Gemeinderat 24.03.2015 2015/0012 21 öffentlich Dez. 1
Folgekosten der Kombilösung		

1. Wie hoch sind gemäß aktueller Kostenschätzung die jährlichen Finanzierungskosten der Kombilösung nach Fertigstellung

- **des Stadtbahntunnels?**
- **der Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Autotunnel?**

Die jährlichen Finanzierungskosten der Kombilösung betragen nach aktueller Kostenschätzung nach Inbetriebnahme

A) bei steigendem Zuschuss analog zur Kostenentwicklung (Förderung 80% der zuwendungsfähigen Kosten):

	Kaiserstraße mit Südabzweig	Teilprojekt Kriegsstraße	Summe
	in T€	in T€	in T€
2018	670		670
2019	8.034		8.034
2020	7.986	3.224	11.210
2021	7.619	3.076	10.695
2022	7.228	2.918	10.146
2023	7.065	2.852	9.917
2024	6.902	2.787	9.689
2025	6.560	2.648	9.208

* Unberücksichtigt ist hierbei bisher der Zinsaufwand für den finanziellen Mehrbedarf an Eigenmitteln, falls dieser fremdfinanziert werden muss.

B) bei konstantem Zuschuss lt. GVFG-Bescheid vom 14.01.2013*:

	Kaiserstraße mit Südabzweig	Teilprojekt Kriegsstraße	Summe
	in T€	in T€	in T€
2018	709		709
2019	8.506		8.506
2020	8.458	3.559	12.017
2021	8.085	3.403	11.488
2022	7.689	3.236	10.925
2023	7.519	3.164	10.683
2024	7.348	3.092	10.440
2025	7.001	2.946	9.947

Die Berechnungen basieren übergreifend auf der Prämisse, dass das Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig im Dezember 2018 in Betrieb genommen wird und somit in 2018 nur mit 1/12 aufwandsseitig zu Buche schlagen und dass das Teilprojekt Kriegsstraße zum 01.01.2020 in Betrieb genommen werden kann.

Sollten sich die Annahmen zu der Zuschussentwicklung ändern, verändern sich automatisch die erwarteten Zinsbelastungen.

Ab 2020 verringern sich die jeweiligen Zinsbelastungen aufgrund der Tilgungsleistungen für die Darlehen. Diese werden durch den jährlichen Defizitausgleich durch die Stadt Karlsruhe an den KVVH finanziert.

2. Wie hoch ist gemäß aktueller Kostenschätzung die jährliche Abschreibung nach Fertigstellung

- **des Stadtbahntunnels?**
- **der Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Autotunnel?**

Nach aktueller Kostenschätzung wird sich der jährliche Abschreibungsaufwand für das Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße unter der Annahme eines konstanten Zuschussbetrages auf 5.152 T€ (429 T€ für 2018) bzw. 3.859 T€ (322 T€ für 2018) im Falle der Variante A belaufen.

Der Abschreibungsaufwand für das Teilprojekt Kriegsstraße wird ab 2020 mit 527 T€ für die Variante B sowie mit 461 T€ für den Fall eines steigenden Zuschussbetrages errechnet.

3. Wie hoch sind nach aktueller Schätzung die jährlichen Betriebskosten

- **des Stadtbahntunnels?**
- **der Straßenbahn in der Kriegsstraße und des Autotunnels?**

Nach aktueller Schätzung belaufen sich die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten (ohne Finanzierungskosten und Abschreibungen) für das Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße unter der Annahme eines konstanten Zuschussbetrages in 2018 auf 551 T€ und in 2019 auf 6.614 T€. Im Falle eines steigenden Zuschussbetrages sind die jährlichen Betriebskosten in 2018 mit 312 T€ und in 2019 mit 3.743 T€ zu veranschlagen.

Die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten (ohne Finanzierungskosten und Abschreibungen) für das Teilprojekt Kriegsstraße errechnen sich unter den o. g. Annahmen für das Jahr 2020 mit 919 T€ (Variante B) und für den Fall eines steigenden Zuschussbetrages mit 477 T€.

4. Wie hoch sind die zusätzlichen Betriebskosten

- **des Stadtbahntunnel**
 - **der Straßenbahn in der Kriegsstraße und des Autotunnels**
- nach Abzug der bisherigen Betriebskosten für den oberirdischen Verkehr?**

Siehe Frage Nr. 7

5. Wird nach Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels mit Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste gerechnet, die einen Teil der zusätzlichen Betriebskosten des Stadtbahntunnels kompensieren? Wenn ja, in welcher Höhe?

Im Wirtschaftsplan der VBK wurde für den Ansatz im mittelfristigen Erfolgsplan im Jahr der Inbetriebnahme in 2018 sowie im Jahr 2019 wird mit einer Einnahmensteigerung bei den Beförderungserlösen in Höhe von 2% gerechnet. Dieser Ansatz wurde aufgrund kaufmännischer Vorsicht gewählt. Wir gehen derzeit von einer weiteren Fahrgast- und Fahrgeldeinnahmenerhöhung von 2-3% aus.

6. Wird nach Inbetriebnahme der Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgäste gerechnet, die einen Teil der zusätzlichen Betriebskosten kompensieren? Wenn ja, in welcher Höhe?

Auch ab Inbetriebnahme dieses Teilprojektes rechnen wir mit weiteren Fahrgaststeigerungen.

7. Wie hoch sind die zusätzlichen jährlichen Belastungen der Kombilösung für VBK bzw. KVVH und Stadt zusammen

- nach Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels?
- nach Inbetriebnahme der Straßenbahn in der Kriegsstraße?

Für die VBK wird mit folgenden Mehrbelastungen gerechnet:

Kosten bei Variante A, steigender Zuschuss:

Der jährliche Mietaufwand der VBK für die Benutzung des Stadtbahntunnels in 2018 beträgt voraussichtlich 1.304 T€ und in 2019 15.636 T€. Dieser Betrag reduziert sich jährlich um die ersparte Zinsbelastung der erfolgten Tilgungen. Hinzu kommen die jährlichen Betriebskosten der VBK, die für 2018 auf 1.573 T€ und für 2019 auf 1.227 T€ geschätzt werden.

Die Kostenbelastung nach Inbetriebnahme der Straßenbahn in der Kriegsstraße liegen im Jahr 2020 voraussichtlich bei 5.505 T€ und 2021 bei 5.374 T€. Diese Beträge reduzieren sich jährlich um die ersparte Zinsbelastung der erfolgten Tilgungen. Die Kostenbelastung wurde in diesem Falle unter der Annahme der Anlage des Verkaufserlöses des Straßentunnels an die Stadt durch den erzielbaren Erlös in Höhe von 2.013 T€ vermindert.

Kosten bei Variante B, konstanter Zuschuss:

Der jährliche Mietaufwand der VBK für die Benutzung des Stadtbahntunnels in 2018 beträgt voraussichtlich 1.689 T€ und in 2019 20.272 T€. Dieser Betrag reduziert sich jährlich um die ersparte Zinsbelastung der erfolgten Tilgungen. Darüber hinaus entstehen der VBK Betriebskosten in Höhe von 1.621 T€ für 2018 und in Höhe von 1.798 T€ für 2019.

Die Kostenbelastung nach Inbetriebnahme der Straßenbahn in der Kriegsstraße liegen im Jahr 2020 voraussichtlich bei 8.361 T€ und 2021 bei 8.226 T€. Dieser Betrag reduziert sich jährlich um die ersparte Zinsbelastung der erfolgten Tilgungen.

8. Welche Jahresverluste sind in den mittelfristigen Erfolgsplänen von VBK und KVVH für die nächsten fünf Jahre prognostiziert, und mit welcher Entwicklung ist in den folgenden Jahren zu rechnen?

Die mittelfristige Finanzplanung der VBK bzw. der KVVH wird in den entsprechenden Aufsichtsräten behandelt. Da der Aufsichtsrat der KVVH erst nach der Gemeinderatssitzung im März tagt, werden diese Informationen nachgereicht.

9. Welche Maßnahmen sind geplant, um die sich abzeichnenden Defizite der VBK bzw. der KVVH zu decken, und in welchem Umfang sollen hierfür Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt an die KVVH fließen?

Bereits Anfang 2014 wurde eine Projektgruppe zur Stabilisierung des KVVH-Konzerns gegründet. Diese Gruppe besteht aus Fachleuten der KASIG, der VBK, der KVVH, des Dezernats 4 incl. Stadtkämmerei und SPC. Diese Projektgruppe befasst sich unter Hinzuziehung externer Berater/Gutachter mit den Folgekosten der Kombilösung und erarbeitet mögliche Handlungsszenarien zur Minimierung der Folgebelastungen für den Gesamtkonzern. Diese Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, daher können an dieser Stelle noch keine Teilergebnisse genannt werden.