

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 03.09.2015 eingegangen: 04.09.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	16. Plenarsitzung Gemeinderat 20.10.2015 2015/0537 11.2 öffentlich Dez. 1
Investitionen und Folgekosten U-Strab		

In der Vergangenheit beschäftigten sich einige Anfragen mit den Folgekosten der Kombi-Lösung. Unseres Wissens wurde aber nicht explizit nachgefragt, wie hoch die Unterhaltskosten der unterirdischen Haltestellenanlagen sind. Auch die Investitionskosten für die Infrastruktur des Tunnels wurden bislang nicht direkt kommuniziert, sondern nur innerhalb der Gesamtkosten.

Dazu haben die FW folgende Fragen:

1. Wie hoch wurden die Investitionskosten für den Tunnelinnenausbau, wie z. B. für Gleise, Signalanlagen, Bahnsteige Fahrtreppen und Aufzüge im GVFG-Antrag von 2004 kalkuliert und wie hoch sind die voraussichtlichen aktuellen Einzel-Investitionskosten für:
 - a) Gleissystem
 - b) Signalsystem
 - c) Fahrleitung
 - d) Bahnsteige, Zugänge und Wandbekleidungen
 - e) Fahrtreppen und Aufzüge
 - f) Beleuchtung

<u>Ausbaugewerk</u>	<u>GVFG-Antrag 2004 (Mio. Euro)</u>
Gleissystem	11,2
Signalsystem	6,2
Fahrleitung	4,9
Bahnsteige, Zugänge und Wandbekleidungen	9,8
Fahrtreppen und Aufzüge	16,4
Beleuchtung	6,2

Zu welchen Kosten die Vergaben für die Ausbaugewerke letztendlich erfolgen, wird sich erst nach Abschluss und Auswertung der entsprechenden Ausschreibungspakete ergeben können. Dabei werden neben der allgemeinen Baupreisentwicklung seit 2004 vor allem auch die aktuell vorherrschenden Konjunktur- und Markteinflüsse eine wesentliche Rolle spielen.

2. Welcher Zeitrahmen ist für den Einbau der Tunnel-Infrastruktur bis zur Inbetriebnahme vorgesehen?

Nach Fertigstellung der Rohbauarbeiten in den unterirdischen Haltestellen soll voraussichtlich ab 2017 mit den technischen Ausbaugewerken begonnen werden. Die Inbetriebnahme war bisher zum Fahrplanwechsel Ende 2018 vorgesehen.

3. Mit welchem System wird verhindert, dass sich Körperschall und Erschütterungen aus dem Fahrbetrieb auf benachbarte Gebäude übertragen und welche Kosten sind dafür im GVFG-Antrag 2004 kalkuliert und wie hoch werden die voraussichtlichen aktuellen Kosten sein?

Mit der vorgesehenen Schwelle-Schotter-Oberbauform sowie zusätzlicher Unterschottermatte ist nach den entsprechenden schall- und erschütterungstechnischen Gutachten gewährleistet, dass keine unzulässigen Einwirkungen auf die angrenzende Bebauung zu erwarten sind. Auch sind die Einwirkungen bedeutend geringer als im oberirdischen Betrieb. Die veranschlagten Kosten für das Gleissystem sind in Punkt 1. aufgeführt.

4. Welche Personalkosten für Unterhalt und Wartung der elektrische Einrichtungen, Fahrtreppen und Aufzüge sowie der Reinigung und Überwachung waren für alle Tunnelhaltestellen 2004 kalkuliert und welche werden nach Inbetriebnahme tatsächlich anfallen?

Kosten für Betrieb und Unterhaltung einer Infrastrukturmaßnahme gehören nicht zum Kostenumfang eines Förderantrags nach dem GVFG. Diese Kosten werden im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mit standardisierten Prozentsätzen aus den Investitionskosten berechnet. In der Vorlage Nr. 2015/0012 zur Gemeinderatssitzung am 24.03.2015 sind die aktuell geschätzten, jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten

nach Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels bereits aufgeführt und beschrieben worden. Aus einsichtigen Gründen kann bereits zum jetzigen Zeitpunkt keine belastbare Aussage darüber getroffen werden, ob diese Annahmen in der Zukunft auch tatsächlich so eintreffen.

5. Wie hoch wird der Energieverbrauch pro Jahr für Beleuchtung, Reinigung und Betrieb aller Tunnelhaltestellen in Zukunft sein?

Siehe Antwort zu Punkt 4.

6. Wie hoch sind die Investitionen für "Kunst am Bau" innerhalb der Tunnelhaltestellen? Gab es hierfür bereits einen Wettbewerb und/oder erfolgte eine Vergabe? Falls ja, an wen und wer hat dies entschieden?

2004 führte die Stadt Karlsruhe einen Wettbewerb zur Gestaltung der unterirdischen Haltestellen durch. Die Ausschreibung verpflichtete die teilnehmenden Teams, neben Architekten auch Lichtplaner und Künstler einzubeziehen. Ausgewählt wurde seinerzeit der Entwurf von Allmann Sattler Wappner Architekten, München.

In der Begründung für diese Entscheidung hieß es: "Für den zentralen Raum der Haltestelle wird eine Lichtebene in Verbindung mit der Fahrdrabtabspannung in Form eines Seilgespinstes geschaffen, die die Haltestelle wie ein symbolisches Mediennetz überspannt. LED-Scheinwerfer aus der Lichtebene lassen die wartenden Personen farbige Schatten auf den Bahnsteig werfen. Atmosphärisch wird durch die Beleuchtung am Seilgespinst und farbigen Schattenwürfen ein besonderer, neuer Innenraum geschaffen. Der sehr hell und gleichförmig gestaltete Raum erhält durch das Licht die Differenzierung. Architektur und Lichtgestaltung werden zu einem überzeugenden ästhetischen Kunsterlebnis. Der Fahrgast wird darüber hinaus zum Akteur auf einer Bühne. Gleichzeitig ist das Grundprinzip bewusst offen gehalten, dass Veränderungen in der Zukunft denkbar und möglich sind. Das Konzept ist an andere Situationen anpassungsfähig." Es sind mithin keine gesonderten Mittel für Kunst am Bau ausgewiesen worden; die Kunst wurde integraler Bestandteil der Planung für die Gestaltung der unterirdischen Haltestellen. Das Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs wurde in der Kunstkommission Ende 2004 vorgestellt.