



STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 25.10.2016	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2016/0676 Dez. 1
Südabzweig Kombilösung		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	22.11.2016	32	x	

Durch den Verzicht auf den temporären Südabzweig durch die Ettlinger Straße zum Marktplatz bzw. zur Baumeisterstraße ergeben sich für die Anlieger in der Südstadt – insbesondere die Gewerbetreibenden – zahlreiche Nachteile. Durch die Verzögerungen beim Bau des Tunnelabschnitts zwischen Marktplatz und Ettlinger Tor Center verschärft sich die Lage weiter. Daher stellen wir folgende Fragen:

- A. Verzögerungen Ettlinger Straße:** Zu Beginn des Jahre 2016 hat die Kasig kommuniziert, dass die Wiederherstellung der Oberfläche in der Ettlinger Straße bis Ende 2016 abgeschlossen sein soll. Inzwischen wurde Ende 2017 als Termin kommuniziert. Wie kommt es zu dieser erneuten Verzögerung?

In der Beschlussvorlage zu TOP 9 der Gemeinderatssitzung vom 03.02.2015 wurde als möglicher Fertigstellungszeitraum für die Oberflächenarbeiten im Bereich zwischen Ettlinger Tor, Kongresszentrum und Augartenstraße ein Zeitfenster von Ende 2016 bis Anfang 2017 angegeben. Aufgrund unvorhergesehener Verzögerungen, unter anderem beim Leitungsbau, werden die Arbeiten nach aktuellem Stand nunmehr bis Herbst 2017 andauern.

B. Umleitungskosten Tram 3 & 4

- 1. Wie viele Umläufe verkehren derzeit auf den Tramlinien 3 und 4 im 10 Minuten Takt?**

Linie 3: 6 Kurse
Linie 4: 9 Kurse

- 2. Wie viele Umläufe wurden im Linienverbund 3 und 4 im 10 Minuten Takt bis November 2013 eingesetzt, bevor der Südabzweig in der Ettlinger Straße außer Betrieb genommen wurde?**

Linie 3/4: 15 Kurse

C. Umleitungskosten S1/S11

- 1. Laut Anfrage vom 24.06.2015 entstehen auf den Linien S1/S11 Kosten in Höhe von 306 TEUR für Mehr-KM und höhere Standzeiten. Beinhalten diese Kosten die Kosten für zusätzliche Fahrzeuge und Personalien?**

Die in der Stellungnahme zu TOP 50.1 der Gemeinderatssitzung vom 29.09.2015 genannten Kosten von ca. 202 TEUR für Mehrkilometer und ca. 104 TEUR für umlaufbedingt höhere Standzeiten beinhalten auch Kosten für die benötigten Fahrzeuge und anteilige Personalkosten.

- 2. Falls nein, wie hoch sind die jährlichen Kosten für die drei zusätzlich benötigten Fahrzeuge und Personalien auf der Linie S1/S11?**

Siehe Antwort zu Pkt. C.1.

D. Förderfähigkeit der Umleitungskosten

- 1. Welcher Anteil der Umleitungskosten für die Linien S1/S11 und Tram 3 & 4 werden durch Land und Bund gefördert, welchen Anteil tragen die Verkehrsbetriebe bzw. die Kasig?**

Wie bereits in der Stellungnahme zu TOP 50.1 der Gemeinderatssitzung vom 29.09.2015 beschrieben, werden bauliche und betriebliche Umleitungskosten infolge Leistungen Dritter dem Vorhaben zugeordnet und sind Bestandteil des förderfähigen Kostenumfangs. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zum GVFG gehören Betriebsschwernisse beim Träger des Vorhabens oder dem Verkehrsträger, die durch das Vorhaben verursacht werden, nicht zu den förderfähigen Baukosten.

- 2. Zu welchem Anteil werden die Kosten der Buslinie 10 von Land und Bund gefördert, welchen Anteil tragen die Verkehrsbetriebe bzw. die Kasig?**

Zuwendungsfähige Umleitungskosten infolge Leistungen Dritter werden ebenfalls bis zu 80% durch die Zuwendungsgeber Bund und Land gefördert.

E. Förderfähigkeit der Baukosten für einen temporären Südabzweig

- 1. Die Baukosten für den temporären Südabzweig wurden mit ca. 8 Mio € beziffert. Welcher Anteil würde von Land und Bund gefördert werden, welchen Anteil würde die Kasig tragen?**

Voraussetzung für die Förderung nach dem GVFG ist der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Daher würde eine Förderung von vermeidbaren Bau- und Unterhaltungskosten vom Zuwendungsgeber nicht mitgetragen werden.

F. Verlängerung der Buslinie 10 zum Marktplatz: Den Anwohnern und Geschäftsleuten wurde zur Entlastung eine Verlängerung der Buslinie 10 an den Marktplatz zugesagt. Wann kann diese Verlängerung umgesetzt werden?

Eine mögliche Verlängerung der Buslinie 10 in Richtung Marktplatz wird dann konkret ins Auge gefasst werden können, wenn die erforderlichen Verkehrsflächen nördlich des Ettlinger Tors wieder hergestellt sind und auch für eine Verkehrsführung zur Verfügung stehen.

G. Entlastung der Anwohner und Gewerbetreibenden: Der Verzicht auf den temporären Südabzweig wurde auch mit einer Entlastung der Anwohner und Geschäfte in der Ettlinger Straße begründet. Wurden vor der Entscheidung Gespräche mit dem Bürgerverein und den Geschäftsleuten geführt um deren Meinung zum Verzicht zu ergründen?

Die Stadt und die KASIG stehen im laufenden Kontakt mit den Anwohnern und Gewerbetreibenden im Bereich der Ettlinger Straße. In Bürgerversammlungen und zahlreichen Einzelgesprächen wurden die Gründe für den Verzicht auf eine temporäre Wiederinbetriebnahme des Südabzweigs mehrfach erläutert. Im Rahmen des gewerblichen Entschädigungsmanagements leistet die KASIG an Gewerbetreibende in der Ettlinger Straße bereits seit Ende 2011 Zahlungen für wirtschaftliche Einbußen, die durch die Kombilösung verursacht sind.

H. Sonstiges

1. Warum wurde der Gemeinderat vor der Entscheidung über den Verzicht auf den temporären Südabzweig nicht über die entstehenden Umleitungskosten informiert?

In der Beschlussvorlage zu TOP 9 der Gemeinderatssitzung vom 03.02.2015 wurde auf einen diesbezüglich durchgeführten Kostenvergleich hingewiesen, der bei Verzicht auf das Provisorium im Ergebnis ein Einsparpotential in Höhe von etwa 7 bis 8 Mio. Euro auswies. In diesem Kostenvergleich sind neben den Kosten für Bau, Unterhaltung und Rückbau auch betriebliche Folgekosten berücksichtigt worden.

2. Hält die Verwaltung bzw. die Kasig auch an einem Verzicht auf den temporären Südabzweig fest, wenn die Umleitungskosten bei weiteren Verzögerungen des UStrab Starts die Baukosten übersteigen?

Auch eine spätere Inbetriebnahme des Südabzweigs begründet keine Abkehr vom Verzicht auf das immer noch verhältnismäßig kurze aber dennoch baulich und finanziell aufwendige Provisorium. Entscheidend für diesen Themenkomplex bleibt weiterhin die Tatsache, dass erst nach Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels und erst nach dem aufwendigen Rückbau des Provisoriums mit der Fertigstellung der endgültigen Oberfläche begonnen werden könnte. Die von allen Seiten gewünschte frühere Entlastung der Anwohner und der Gewerbetreibenden vom Baugeschehen würde sich dadurch unnötig verzögern.