



<b>INFORMATIONSVORLAGE</b>	Vorlage Nr.:	<b>2020/0277</b>
	Verantwortlich:	<b>Dez. 1</b>
<b>Sachstandsbericht Kombilösung</b>		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
<b>Hauptausschuss</b>	<b>17.03.2020</b>	<b>13</b>		<b>x</b>	<b>vorberaten</b>
<b>Gemeinderat</b>	<b>28.04.2020</b>	<b>5</b>	<b>x</b>		

**Beschluss:**

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

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/>					
Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	Korridor Thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein	<input type="checkbox"/>	Ja	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	<input type="checkbox"/>	Nein	<input checked="" type="checkbox"/>	Ja	abgestimmt mit

**Sachstandsbericht Kombilösung****Stand Januar 2020**

Die Bautätigkeit in 2019 war für das Teilprojekt Stadtbahn- und Straßenbahntunnel auf den Innenausbau fokussiert: Einbau von Gleisen, Beginn der elektrischen Ausrüstung und die Ausstattung aller sieben neuen unterirdischen Haltestellen mit den Betonwerksteinplatten hatten Priorität.

Der Aufwand, die einzelnen Unternehmen und ihre Arbeiten zu koordinieren, ist erheblich – und das insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein sinnvolles Abarbeiten der unterschiedlichen Gewerke gewährleistet werden muss. Dazu gehört auch, die Reihenfolge der handwerklichen Tätigkeiten festzulegen, die nacheinander stattfinden müssen und gar nicht gleichzeitig stattfinden können. Für jedes Gewerk muss der Zugang und ungehindertes Arbeiten ebenso Bedingung sein wie fällige Materialtransporte über die drei Rampen Mühlburger Tor, Durlacher Tor und Ettlinger Straße/Augartenstraße über die in 2019 sukzessive verlegten Gleise.

Nacheinander und teilweise auch parallel zueinander wurden die Bahnsteige der Haltestellen sowie deren Kanten zum Gleisbett hin Betonwerksteinen belegt. Zum Schutz dieser Oberflächen erhielten die Flächen und auch Kanten eine schützende Verkleidung aus Holzfaserplatten. Die Betonwerksteinplatten wurden daran anschließend auch an den Wänden der Haltestellen befestigt, indem die bis zu 70 Kilogramm schweren Platten in eine Unterkonstruktion aus Metallschienen eingehängt wurden, die eine präzise Ausrichtung der Fugen erlaubt. Die Betonwerksteine verkleiden die Haltestellenwände bis auf eine Höhe von vier Metern. Darüber bis zur Haltestellendecke und auch an der Haltestellendecke selbst kommen Verkleidungen aus einem wesentlich leichteren Material zum Einsatz. Insgesamt ergibt sich für jede Haltestelle nach Abschluss aller Verkleidungsarbeiten das Bild eines sehr hohen, fast weißen Raumes von erheblicher Dimension.

Die Verkleidungsarbeiten konnten in der Haltestelle Durlacher Tor zum Jahresende nahezu abgeschlossen werden, in den übrigen sechs Haltestellen sind zwar bis auf Restflächen die Betonwerksteinarbeiten abgeschlossen, aber die Arbeiten an den oberen Bereichen der Wände und unter den Haltestellendecken noch im Gange. In jeder Haltestelle war es wegen der Verkleidungsarbeiten notwendig, ein die Haltestelle bis auf den Bereich oberhalb der Gleise ausfüllendes „Raumgerüst“ zu errichten, das das Arbeiten an Wänden und Decken ermöglicht. Gleichzeitig können unter dem Raumgerüst die notwendigen Materialtransporte auf der Schiene stattfinden.

Zur vom Architekten vorgesehen Ausstattung der Haltestellen gehören auch die bereits vollständig „gestockten“ (aufgerauten) Betonwände der Treppenabgänge und Zwischenebenen sowie die Terrazzo-Boden- und Treppenflächen, für die die Arbeiten in 2020 weitergehen.

Die Ausrüstung mit elektrischen Bauteilen ist ebenfalls mit erheblichem Aufwand verbunden: Auf insgesamt 3,5 Kilometern Tunnel werden etwa 900 Kilometer Kabel verlegt – vom 20 KV-Kabel bis hin zum nur Niederstrom führenden Kommunikationskabel. Mit den Kabeln wird eine Vielzahl elektrischer Anlagen mit Strom versorgt, darunter die bereits montierten 58 Fahrtreppen, die ebenfalls bereits montierten 22 Aufzüge, 251 Brandschutztüren oder auch die 146 raumlufttechnischen Anlagen.

An der Oberfläche wurde die zweitletzte größere Grünfläche – es handelt sich um die Grünanlage am Mühlburger Tor vor der Christuskirche – wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Die letzte größere Fläche – der aktuell als Baueinrichtungsfläche für den Innenausbau genutzte Bereich

am Durlacher Tor – wird nach dem Ende aller Arbeiten am Stadtbahn- und Straßenbahntunnel in einen neu geplanten Zustand gebracht werden.

Die Fertigstellung und damit die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels ist für Mitte 2021 vorgesehen.

Die Arbeiten am zweiten Teilprojekt der Kombilösung, dem Umbau der Kriegsstraße mit einem Autotunnel und einer darüber liegenden neuen Gleistrasse, haben in 2019 den planmäßigen Baufortschritt machen können. Zum Jahresende waren sämtliche Baufelder in Bearbeitung mit ganz unterschiedlichen Arbeiten: Im Osten in den Baufeldern O 1 und O 2 – Ludwig-Erhard-Allee und Kriegsstraße inklusive Mendelssohnplatz – konnte der Tunnelrohbau bereits abgeschlossen und der Innenausbau mit dem Bau von Notwegen und Entwässerung begonnen werden. Im westlichsten Baufeld W 1 – der Bereich Karlstor bis zur Querung Ritterstraße – stand dagegen noch die Sicherung der Baugrube im Mittelpunkt der Arbeiten. In 2020 läuft aber auch an dieser Stelle der Tunnelbau.

Zwischen dem östlichsten und dem westlichsten Baufeld sind auf der 1,6 Kilometer langen Baustelle alle Zwischenzustände auf dem Weg von der Baugrube bis zum Ingenieurbau in Arbeit. Das Kombi-Bauwerk direkt unter der Kreuzung Ettlinger Tor, das im Rohbau seit 2013 „steht“ und im unteren Teil die Haltestelle Ettlinger Tor und im oberen Bereich etwa 20 Meter Autotunnel vereint, wird in der ersten Hälfte 2020 beidseitig an den Rohbau des Autotunnels angeschlossen.

In der Ludwig-Erhard-Allee konnte wegen des abgeschlossenen Rohbaus mit der Gestaltung der endgültigen Oberfläche begonnen werden. Dazu gehören die Fahrbahnen für Autos und die Gehwege rechts und links der Tunnelrampe, das auf dem Mendelssohnplatz schon mit seinem Kernbereich verlegte Gleisviereck sowie die ersten Grünstreifen.

Die Fertigstellung des Kriegsstraßenumbaus mit der neuen oberirdischen Straßenbahntrasse und einem Straßentunnel ist nach aktueller Terminplanung für Ende 2021 vorgesehen.

## **1. Projektstatus**

### **1.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig**

#### **1.1.1 Ingenieurbau Stadtbahntunnel, Oberflächen und Verkehrsanlagen**

Nachdem der Rohbau des Stadtbahn- und Straßenbahntunnels bereits 2018 abgeschlossen wurde, standen in 2019 noch Restarbeiten an, die insbesondere Arbeiten an der Oberfläche betrafen, die durch die Rohbauarbeiten entweder in Anspruch genommen worden waren oder an die unterirdische Verkehrsanlage angepasst werden mussten.

#### Tunnel Ettlinger Straße / Rampe Ettlinger Straße / Haltestelle Augartenstraße:

Durch die Rampe in der Ettlinger Straße, die auf Höhe der Augartenstraße endet, musste die frühere oberirdische Haltestelle Augartenstraße nördlich der Einmündung Augartenstraße in die Ettlinger Straße auf die Südseite der Einmündung verlegt werden. Die durch die VBK ausgeführten Arbeiten sind nahezu abgeschlossen, im ersten Quartal 2020 steht noch der Anschluss der im Rampenbereich bereits verlegten Gleise an das oberirdische Netz an.



#### Rampe Mühlburger Tor / Baueinrichtungsfläche vor Christuskirche

Die durch die ARGE seit Beginn der Arbeiten an der Kombilösung 2010 als Baueinrichtungsfläche insbesondere zur Wartung von kleinen Baufahrzeugen genutzte Wiese vor der Christuskirche wurde wieder in ihren einstigen Zustand zurückversetzt: Der für das Aufstellen von Baucontainern und zum Befahren von Fahrzeugen verfestigte Boden wurde abgetragen, neuer Boden eingebracht, Rasen gesät und Wege gebaut. Zusammen mit der Grünfläche um das Reiterdenkmal auf dem benachbarten Kaiserplatz ist das Mühlburger Tor damit wieder im alten Zustand.



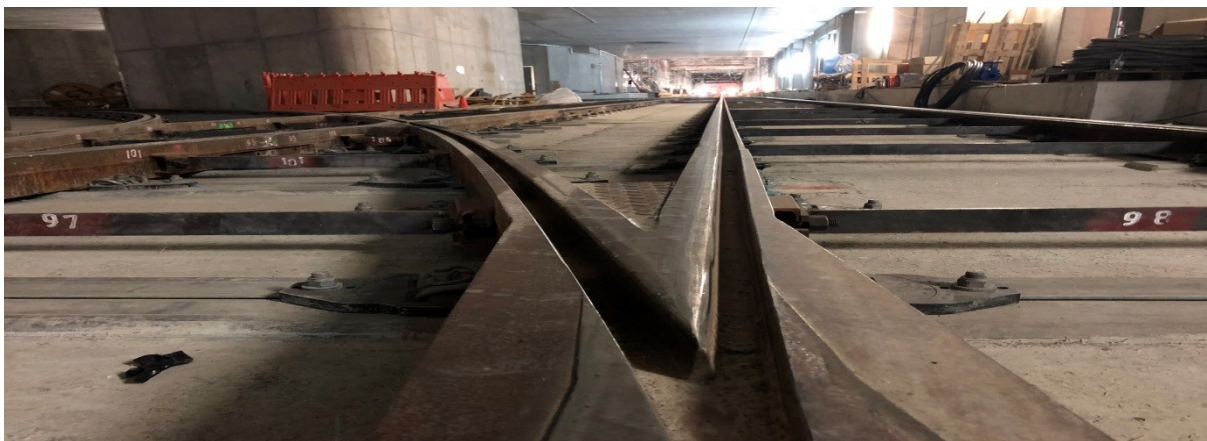
#### **1.1.2 Ausbau Stadtbahntunnel**

### Tunnel Kaiserstraße mit Abzweig vom Marktplatz in die Ettlinger Straße

Der maschinell vorgetriebene Tunnel unter der Kaiserstraße mit einer Länge (inklusive der Abschnitte in den Haltestellen und im Gleisdreieck) von 2.048 Metern ist nach Abschluss der Rohbauarbeiten in den ersten drei Quartalen 2019 in drei Abschnitten mit Gleisen ausgestattet worden. Dazu wurde zunächst eine Dämmmatte in das Gleisbett gelegt, daraufhin der Schotter eingebracht und darauf wiederum die Gleise verlegt. Für den östlichen Abschnitt vom Gleisdreieck zur Durlacher Allee, den westlichen vom Gleisdreieck zum Mühlburger Tor sowie den südlichen vom Gleisdreieck zur Rampe Ettlinger Straße wurden jeweils drei Monate Zeit benötigt.



Im Gleisdreieck unter Marktplatz und Kaiserstraße kommt bei den Gleisen eine „feste Fahrbahn“ zum Einsatz: Die Gleise sind im Kurvenbereich des Gleisdreiecks statt auf Schotter in ein Betonbett verlegt, um eine bessere Gleislagestabilität zu erreichen.



Haltestellen Europaplatz – Lammstraße – Kronenplatz – Durlacher Tor – Marktplatz – Ettlinger Tor - Kongresszentrum

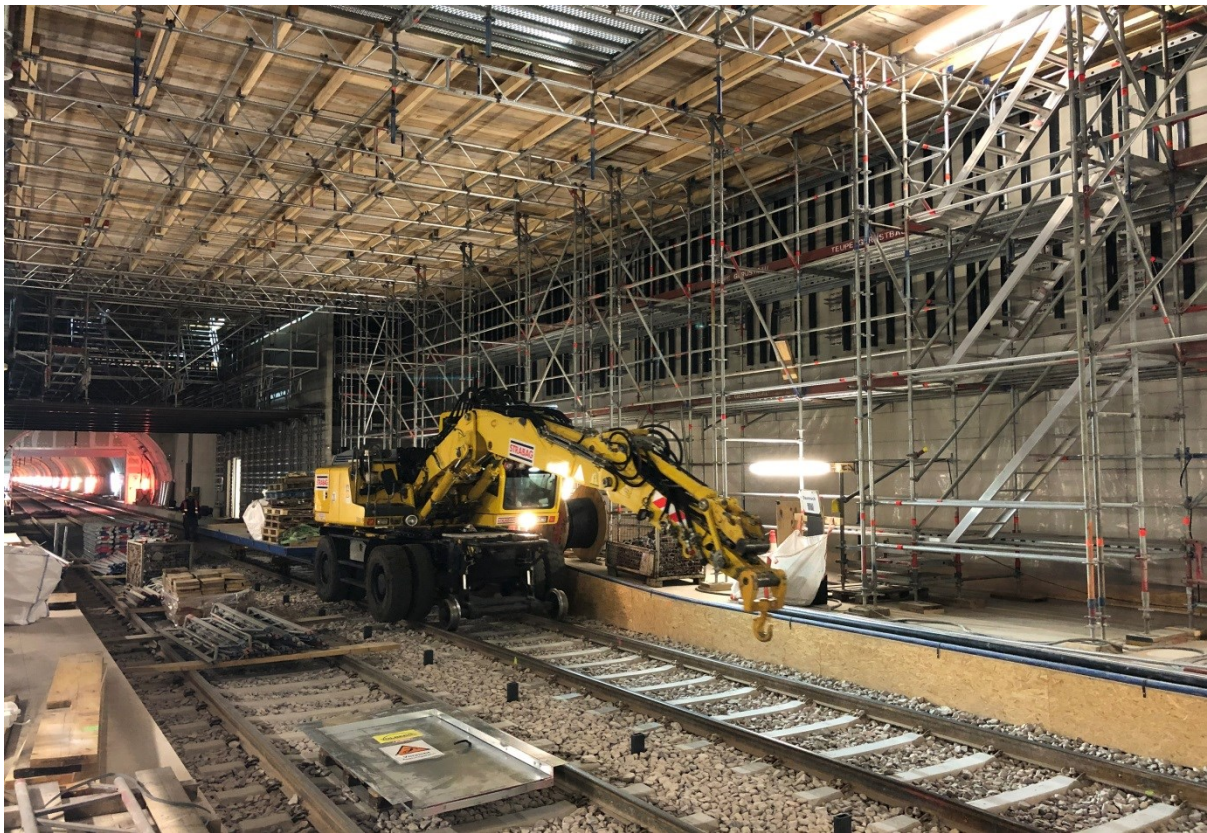
In den sieben neuen unterirdischen Haltestellen läuft der Innenausbau auf allen Ebenen mit den unterschiedlichsten Gewerken. Abgeschlossen sind die Arbeiten, bei denen in den Treppenabgängen von der Oberfläche auf die Zwischenebene sowie von den Zwischenebenen hinunter zur Bahnsteigebene die oberste Betonschicht der Wände mit einem Meißel so bearbeitet wurde, dass sie nun eine raue Oberfläche hat. Ebenfalls abgeschlossen ist das großflächige Verlegen der Betonwerksteinplatten auf allen Bahnsteigen sowie allen Wänden der Haltestellen bis zu einer Höhe von vier Metern. In der Haltestelle Durlacher Tor abgeschlossen, in anderen Haltestellen dagegen noch in unterschiedlichen Phasen befindet sich die Verkleidung der Haltestellenwände oberhalb einer Höhe von vier Metern sowie der Haltestellendecke. Hier kommen leichte Verkleidungsplatten zum Einsatz, die mit einem Akustikputz versehen werden. In allen Haltestellen stehen bei den Betonwerksteinen Restarbeiten an, um vor Ort auf Maß zugeschnittene Platten einzupassen. Parallel eingebaut wurden die 58 Fahrtreppen und 22 Aufzüge. Elektriker waren und sind auch in 2020 damit beschäftigt, auf den insgesamt etwa 3,6 Tunnelkilometern (inklusive Haltestellen) etwa 950 Kilometer Kabel einzuziehen, mit denen Umspann- und Gleichrichteranlagen verbunden werden, die Betriebstechnik für die Stadtbahnen und Straßenbahnen, die Sicherheitstechnik und die Kommunikationsanlagen. Ebenfalls im Einsatz sind Installateure für die sanitäre Installation etwa der Feuerlöscheinrichtungen oder der Be- und Entlüftung. Zu letzterem gehört auch die 2019 begonnene Montage der Rauch-Wärme-Abzüge – Lüftungsklappen in der Decke der Haltestellen, die sich im Notfall nach oben öffnen.

Haltestelle Europaplatz:

Betriebsraum mit eingebautem Transformator.



Haltestelle Lammstraße:  
Materialtransport über die Schiene unter dem Raumgerüst



Haltestelle Kronenplatz:  
Arbeiten an der Deckenverkleidung



Haltestelle Durlacher Tor:

Abgeschlossene Verkleidungsarbeiten an der Haltestellendecke – Beginn Abbau Raumgerüst

Haltestelle Marktplatz:

„Gestockte“ (aufgeraute) Wände Zwischenebene / Verbindungsgang Haltestelle Marktplatz / Haltestelle Lammstraße

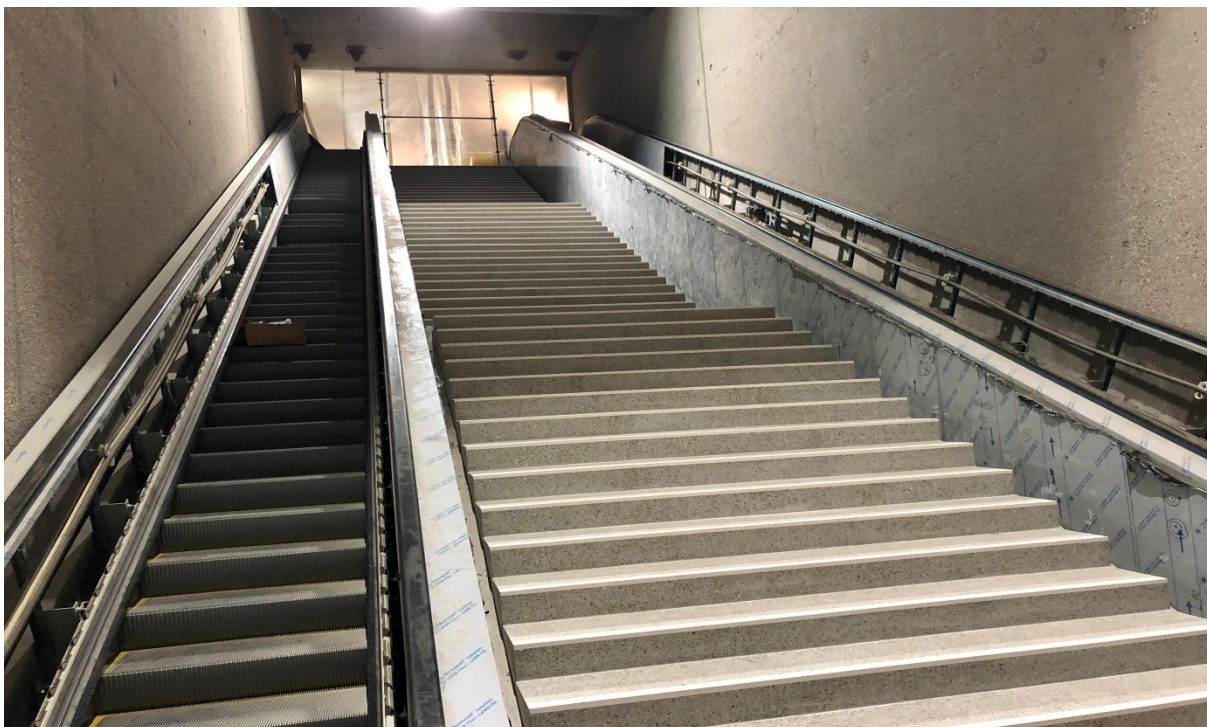


Haltestelle Marktplatz

Einbau eines Rauch-Wärme-Abzugs (RWA) auf dem Marktplatz

Haltestelle Ettlinger Tor:

Eingebaute Rolltreppen und dazwischen Treppe in Terrazzo-Ausstattung



Haltestelle Kongresszentrum:

Bahnsteige und Wände sind mit Betonwerksteinen verkleidet – Beginn Aufbau Raumgerüst

Rampen Durlacher Allee, Mühlburger Tor, Ettlinger Straße:

An den drei Rampen ist der Schallschutz montiert.



### 1.1.3 Weitere projektbezogene Aktivitäten

#### Ausschreibungen und Beauftragungen

##### *Architektonische Gewerke:*

Aktuell sind für die architektonischen Gewerke insgesamt 43 Ausschreibungen vorgesehen, wovon bislang 39 Beauftragungen an die ausführenden Firmen erteilt wurden  
– 4 sind noch offen.

Für die drei architektonischen Gewerke

- Ausstattung/Möblierung
- Rettungswegbeschilderung
- Verlegearbeiten Naturstein

werden derzeit noch die Ausschreibungsunterlagen erstellt.

Die Vergaben sind für das 2. Quartal 2020 vorgesehen.

Die Vergabe „Beleuchtung / Leuchtmittel“ ist im Dezember 2019 erfolgt.

Für das verbleibende 4. Gewerk „Bauwerksabschlüsse (Rolltore)“ war die Submission am 29.08.2019. Es wurden keine Angebote abgegeben. Im Verhandlungsverfahren konnten zwei Angebote erwirkt werden. Die Vergabe wird kurzfristig abgeschlossen.

##### *Technische Gebäudeausrüstung:*

Aktuell sind für die technische Gebäudeausrüstung insgesamt 17 Ausschreibungen vorgesehen, die alle bereits an die ausführenden Firmen beauftragt wurden.

Hinzu kommen noch vier weitere VEs, (siehe Anlage 1 – „Unvorhergesehenes“) die ursprünglich nicht vorgesehen waren. Diese sollen kurzfristig anfallende Schnittstellenleistungen abdecken, um zeitliche Verzögerungen im Ablauf vorzubeugen.

##### *Bahnbetriebstechnische Gewerke:*

Aktuell sind für die bahnbetriebstechnischen Gewerke insgesamt 12 Ausschreibungen vorgesehen, wovon 10 beauftragt sind – 2 sind offen.

Für die beiden offenen Gewerke „Beschilderung Linienverläufe/Nahziele“ und „Ticketautomat“ werden derzeit noch die Ausschreibungsunterlagen mit der VBK abgestimmt.

#### Projektorganisation:

Zur Stärkung des Projektfortschritts und Sicherstellung der Ziele wurde die Projektorganisation im Bereich Technische Gebäudeausrüstung (TGA) weiter ausgebaut; auf Seiten der KASIG durch einen Projektleiter Trassenmanagement Elektrotechnik (externer MA) und einen Projektleiter HLSK (Festanstellung), sowie auf Seiten der Bauüberwachung durch vier zusätzliche Bauüberwacher.

Analog zur Rohbauphase, hat die KASIG eine Bauoberleitung (BOL) installiert. Diese übernimmt die Überwachung des Terminplans und die Terminsteuerung sowie die Aufsicht über die örtliche Bauüberwachung. Für die Terminsteuerung bei der BOL, wurde ein zusätzlicher, externer Mitarbeiter gebunden.

Bauzeiten / Terminplan:

Der Aktualisierung des Steuerungsterminplan (STP V3) wurde im Oktober 2019 abgeschlossen. Die geänderten Vertragstermine müssen mit 24 Auftragnehmern (AN) neu vereinbart werden. An 20 AN wurden die Vertragstermine übermittelt. Von neun AN wurden die Termine bereits bestätigt. Weitere neun AN haben die neuen Termine abgelehnt. Mit diesen finden weiteren Terminaufklärungsgespräche statt. Hierzu gehören unter anderem die Schlüsselgewerke VE 500 Starkstromtechnik Rhomberg und VE 331 Trockenbau HDT+HSK Peuckert. Für die Änderung des Bauablaufes wurden von sieben AN Mehrkosten angemeldet. Die Nachtragsverhandlungen laufen bereits.

Werk- und Montage-Planung:

Zur Ausführung aller Ausbaugewerke müssen ca. 2.490 Werk- und Montagepläne (W+M-P) von den AN erstellt und von den Projektbeteiligten in einem dreistufigen Prüfprozess geprüft und zur Ausführung freigegeben (zAf) werden.

Mit Stand 27.01.2020 befinden sich 59% der W+M-P im zAf-Status. Bei der letzten AR-Sitzung im September, waren dies 39%.

Insofern ergibt sich von September 2019 bis Januar 2020 ein Zuwachs von  $59\% - 39\% = 20\%$  der zAf-Pläne.

Nach Abzug der W+M-P für die derzeit noch nicht vergebenen Gewerke (Verlegearbeiten Naturstein, Ausstattung/Möblierung, Rettungswegbeschilderung, Rolltore, Ticketautomaten, Beschilderung Linienverläufe, siehe auch Punkt 1.1.2) und die Beleuchtung (Planung wurde erst begonnen) ergibt sich eine Gesamtanzahl von ca. 2.230 W+M-P.

Mit Stand vom 27.01.2020 sind hiervon 97% erstellt bzw. im Prüflauf und 66% im zAf-Status.

Bautenstand:

Am Durlacher Tor ist die Decke in der Bahnsteighalle geschlossen. Die Verkleidung der Wände ist vor der Fertigstellung. Der Rückbau des Raumgerüsts hat begonnen. Die Rohstufen der Treppen sind hergestellt.

Am Kronenplatz ist die Decke über dem Bahnsteig zu 90% fertig. Ebenso der Terrazzobelag in der Zwischenebene und die Bahnsteigtreppe.

An der Lammstrasse hat das Schliessen der Decke in der Halle begonnen. Der Terrazzobelag ist hergestellt. Drei von vier Bahnsteigtreppe sind fertiggestellt.

Am Europaplatz ist die Plattenmontage an der Decke angelaufen. Der Terrazzobelag ist fertig und die Bahnsteigtreppe sind abgeschlossen

Am Markplatz hat die Montage der Deckenunterkonstruktion begonnen. Der Terrazzobelag ist eingebaut, die Bahnsteigtreppe zu 70% fertig.

Am Ettlinger Tor beginnt die Unterkonstruktion für den Trockenbau. Terrazzo und Bahnsteigtreppe sind fertig.

Am Kongresszentrum beginnt der Aufbau des Raumgerüsts.

In allen Haltestellen läuft gleichzeitig die Installation der technischen Gebäudeausrüstung, d.h. Kabelzugarbeiten, Schaltschrankmontagen und Installation der Zentralen inkl. Brandschutzarbeiten.

Die Betonwerksteinverkleidungen an Wänden und Böden, ist in allen Haltestellen bis auf Rest und Passarbeiten abgeschlossen. Dies gilt ebenso für die Rohmontagen aller Aufzüge und Fahrtreppen.

Der Gesamtfertigstellungsgrad des Ausbaus des Stadtbahntunnels zum 31.12.2019 beläuft sich auf 50%.

Bei der vorletzten AR-Sitzung der KASIG im September, waren dies 40%.

Insofern ergibt sich von September bis Dezember ein Zuwachs 10% bei der Fertigstellung des Ausbaus.

#### Inbetriebnahme:

Nach dem neuen STP V<sub>3</sub> besteht nach wie vor die Option einer Inbetriebnahme im Juni 2021. Dies setzt jedoch voraus, dass die Werk- und Montageplanung zeitnah zu 100% abgeschlossen wird und sich die Auftragnehmer lückenlos und bauablauforientiert an den neuen Terminplan binden lassen sowie die geänderten Vertragstermine bestätigen. Pufferzeiten sind im STP V<sub>3</sub> nicht enthalten, d. h. auftretende Störungen müssen, wenn möglich kompensiert werden. Darüber hinaus müssen Aktivitäten des Ausbaus parallel zum Probetrieb durchgeführt werden, welcher am 01.09.2020 beginnt.

Zur Koordination der Durchführung der Abnahme und der Begleitung der Inbetriebnahme durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB), das Regierungspräsidium Stuttgart, finden seit Dezember 2019 Regelbesprechungen mit der TAB statt.

## 1.2 Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel

### 1.2.1 Ingenieurbau, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

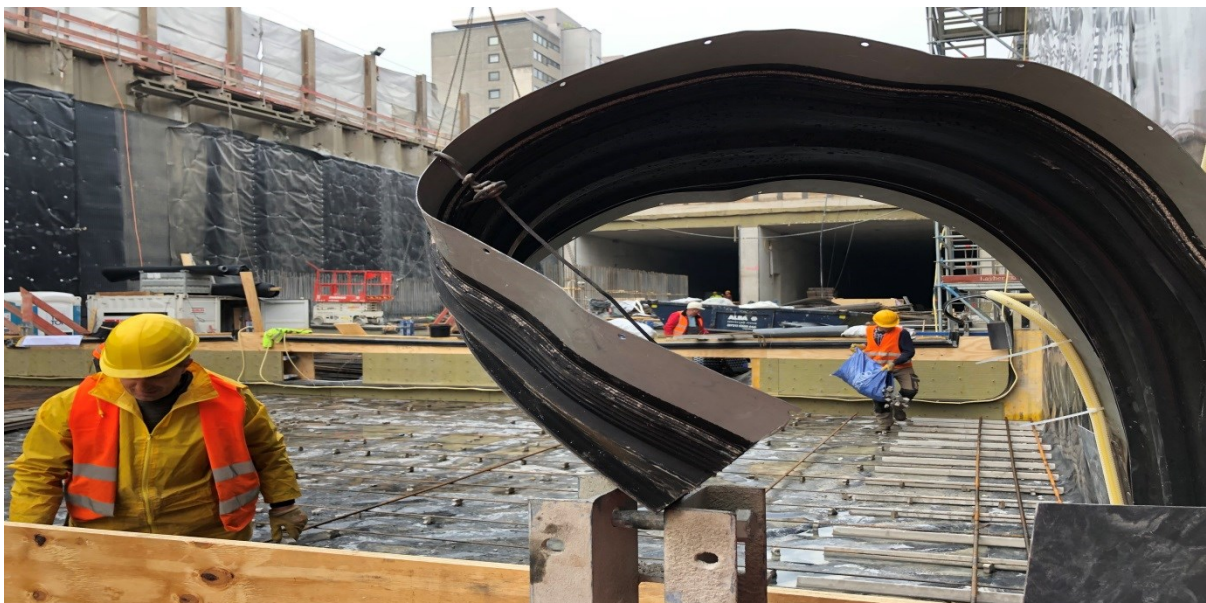
#### Baufeld W 1 – Karlstor bis Ritterstraße

Die Baugrube direkt östlich an das Karlstor anschließend ist weitestgehend hergestellt worden, damit mit dem Tunnelbau begonnen werden kann. In 2020 wird auch direkt auf bzw. unter der Kreuzung Karlstor gearbeitet – mit zweimaligen, mehrmonatigen Bahnsperren, dem zwischenzeitlichen Einbau einer Bahnhilfsbrücke und letztlich auch mit der Fertigstellung auch dieses aufwändigen Abschnitts im ersten Halbjahr 2021.



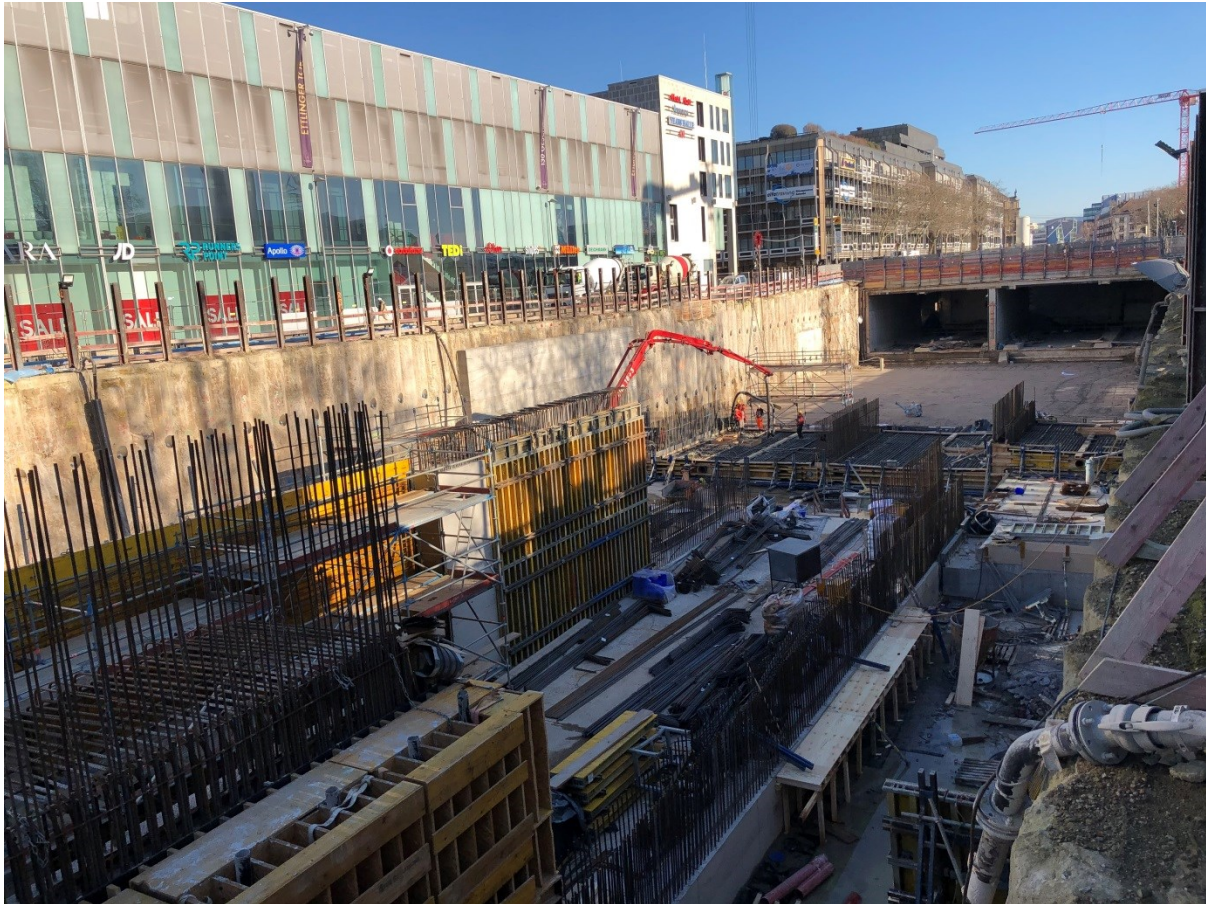
#### Baufeld W 2 – Ritterstraße bis Lammstraße

Der im April 2017 begonnene, 130 Meter lange Tunnelrohbau ist in 2019 abgeschlossen worden. Dieser Bauabschnitt wird derzeit als Baustelleneinrichtungsfläche und als Verkehrsknoten Kriegsstraße/Ritterstraße genutzt.



### Baufelder W 3 / W 4 – Lammstraße bis Ettliger-Tor-Platz

Der Rohbau des Autotunnels hat in 2019 begonnen und zum Ende 2019 nur noch wenige Meter Lücke zu schließen, bis der Anschluss an den bereits bestehenden Autotunnelabschnitt innerhalb des Kombi-Bauwerks direkt unter der Kreuzung Ettliger Tor erreicht ist. Das Kombi-Bauwerk wurde im Rahmen des Stadtbahntunnels bereits 2017 hergestellt. Ist die Lücke (im ersten Quartal 2020) geschlossen, erstreckt sich der westlich des Ettliger Tors fertiggestellte Tunnel-Rohbau über die Baufelder W 2, W 3 und W 4.



### Baufelder O 5, O 4 und O 3 – östlich Ettliger Tor-Platz bis (fast) Mendelssohnplatz

In östlicher Richtung an den Ettliger-Tor-Platz anschließend läuft der Rohbau des Autotunnels in verschiedenen Phasen bzw. Vorphasen: Der letzte noch verbliebene Rest der alten Straßenunterführung Ettliger Tor ist abgebrochen worden, hier und auch auf Höhe des Meidingerblocks (zwischen Kreuz- und Adlerstraße) folgt auf den 2019 begonnenen Erdaushub und die Ankerarbeiten in zweiter Lage in 2020 der Ingenieurbau mit der Herstellung der Tunnelsohlen und Tunnelwände und zuletzt der Tunneldecke.

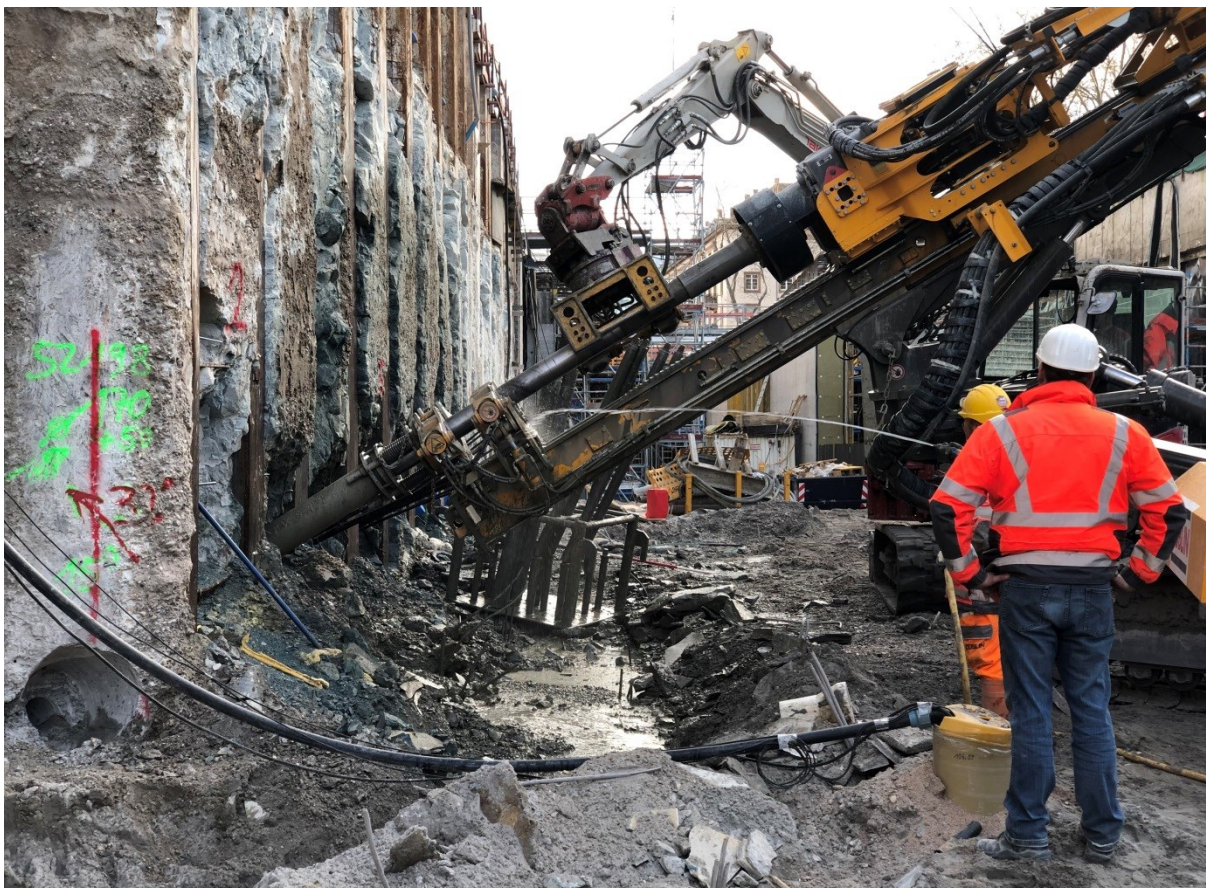
Baufeld O 5:

Abbruch der ehemaligen Straßenunterführung Kriegsstraße / Ettlinger Tor

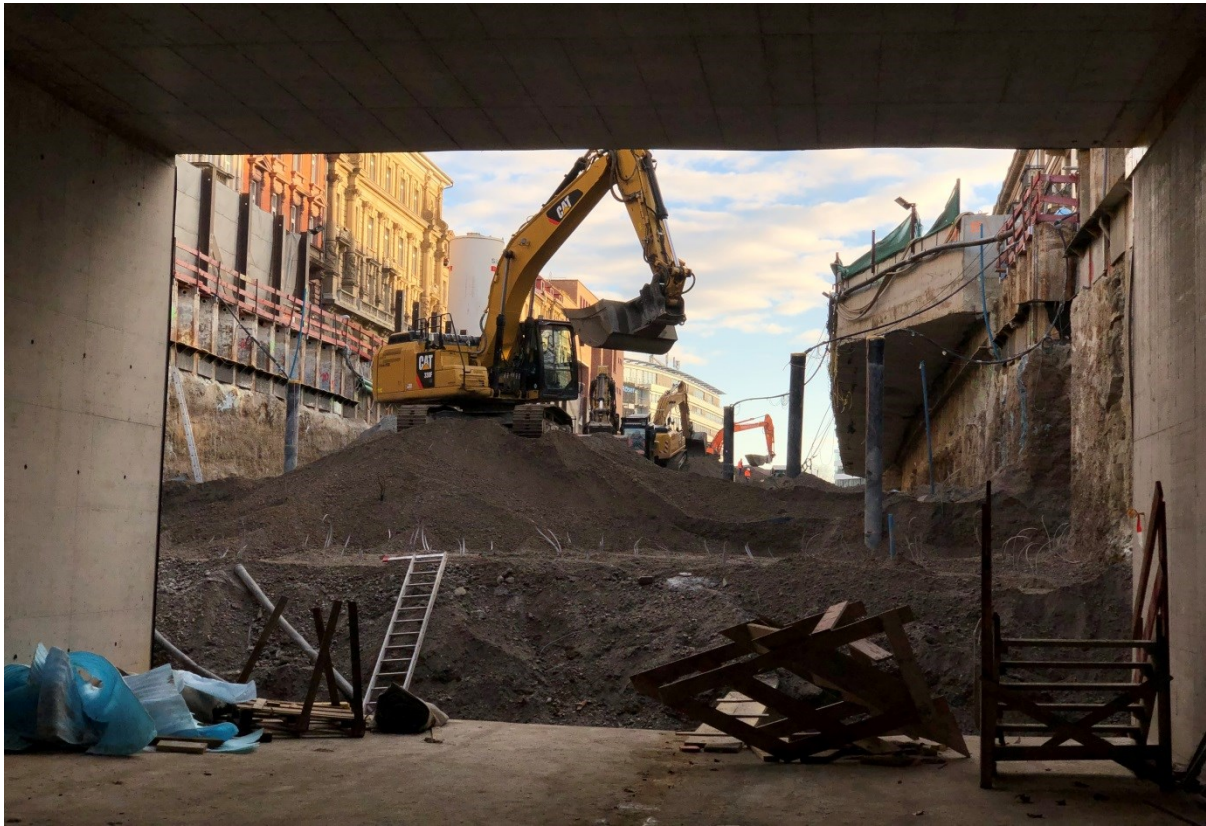


Baufeld O 4:

Verankerung des Baugrubenverbau in der untersten Lage



Baufeld O 3:  
Ingenieurbau auf Höhe des Meidingerblocks



Baufelder O 2 / O 1 – Mendelssohnplatz bis Rampen-Ende Höhe Ostendstraße

Der Tunnelrohbau im östlichsten Teil der Baustelle Kriegsstraße ist abgeschlossen. An der Oberfläche laufen die Arbeiten zur Herstellung der endgültigen Fahrbahnen beiderseits der Tunnelrampe. Im Bereich Mendelssohnplatz ist das endgültige Gleisviereck eingebaut, die Lage der Gleise in der angrenzenden Fritz-Erler-Straße angepasst.



### 1.2.2 Weitere projektbezogene Aktivitäten

#### Technische Ausrüstung des Straßentunnels:

Derzeit laufen die Arbeiten zur Vorbereitung der Ausschreibung der Leistungen für die technische Ausrüstung des Straßentunnels (Beleuchtung, Belüftung, Sicherheits- und Rettungseinrichtungen, Steuerung, Notstromversorgung, usw.). Es ist vorgesehen die gesamte technische Ausrüstung des Straßentunnels an einen Auftragnehmer (AN) zu vergeben. Dies ist bei Straßentunneln die übliche Vorgehensweise. Die Vergabe der Arbeiten ist für den Sommer dieses Jahres vorgesehen.

#### Sonstiges:

Weitere Ausschreibungen u. a. für

- die Fahrleitung (Oberleitung) der Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße,
- das Unterwerk im Ettlinger Tor Center zur Versorgung der neuen Straßenbahnstrecke in der Kriegsstraße mit Gleichstrom
- die wegweisende Beschilderung in der Ludwig-Erhard-Allee und der Kriegsstraße
- verschiedene Landschaftsbauarbeiten (weitere Abschnitte Eindeckung Grüngleis, weitere Baumpflanzungen)
- die Schallschutzverkleidung der Rampenwände des Straßentunnels

sind in Vorbereitung.

## 2. GVFG-Angelegenheiten

Um der seit Sept. 2016 festgestellten Kostenentwicklung Rechnung zu tragen, soll im November 2019 für die Bezuschussung der seither festgestellten Mehrkosten ein weiterer Ergänzungsantrag aufgestellt werden. Dieser befindet sich zurzeit noch in Bearbeitung und wird Ende Februar fertiggestellt.

## 3. Entschädigungen

### 3.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel

Keine aktuellen Neuerungen, insbesondere keine weiteren Auszahlungen.

Bisher wurden 645 Entschädigungsanträge gestellt. Hiervon sind 223 Anträge von Gewerbetreibenden wegen Gewinneinbußen und 42 Anträge von Grundstückseigentümern wegen Mietausfällen sowie 380 Anträge von Anliegern wegen Lärmbelästigung in Bezug auf verschiedene Zeiträume gestellt worden. Insgesamt wurden 141 Anträge abgelehnt (Gewerbetreibende: 106; Grundstückseigentümer: 4; Anlieger wg. Lärmbelästigung: 31). Acht Antragssteller haben ihren Antrag wieder zurückgezogen. Als Entschädigung wurden bislang/unverändert rund 13,070 Mio. Euro ausgezahlt.

### 3.2 Teilprojekt Kriegsstraße

Die bislang eingereichten 14 Entschädigungsanträge (sechs Gewerbetreibende, ein Grundstückseigentümer und sieben Mieter) wurden wegen fehlender Anspruchsgrundlage abgelehnt.

## 4. Kostenfortschreibung

Eine Fortschreibung der aktuellen Kostenannahme wurde im Aufsichtsrat der KASIG in der Sitzung am 20. Februar 2020 behandelt.

Die Kostenfortschreibung erweitert die Darstellung der beauftragten Kosten um die Betrachtung der Sachverhalte, die gesichert abschätzbar bzw. bewertbar sind (z. B. für die Fertigstellung noch erforderliche Restleistungen, eingereichte noch nicht verhandelte Nachträge oder noch nicht bis zum Bauzeitende auskömmlich beauftragte „Verwaltungskosten“). Darüber hinaus werden zukünftig anfallende Kostenbestandteile in einer Prognosebetrachtung berücksichtigt.

Als Prämissen für das Bauzeitende wurden die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels Kaiserstraße Mitte 2021 sowie die Fertigstellung der Straßenbahntrasse Kriegsstraße für Ende 2021 zu Grunde gelegt.

Die Erhöhungen beim Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig betreffen neben weiteren Nachtragsforderungen der ARGE Stadtbahntunnel im Zusammenhang mit zusätzlich und geänderten Leistungen, Regieleistungen, Vorhalteabrechnungsthemen und Preisgleitklauseln, im Wesentlichen die Erhöhung der Bauwesenversicherung auf Grund der gestiegenen Versicherungssumme sowie Nachtragsleistungen bei den Ausbaugewerken.

Die Erhöhungen beim Teilprojekt Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße mit Straßentunnel betreffen im Wesentlichen angekündigte Nachtragsforderungen der ARGE Kriegsstraße aus Sicht der ARGE geänderten Bauabläufen und weiteren zusätzlichen Leistungen sowie Mehrmengen / Mehrmassen. Die Steigerungen bei Dritten basieren im Wesentlichen auf der Fortschreibung der Verwaltungs- und Baunebenkosten sowie der Bauwesenversicherung bis zum vorgesehenen Bauzeitende.

Auch ist die Erhöhung der aktuellen Kostenannahme nicht unwesentlich der aktuellen Marktsituation mit den in den letzten Jahren stark gestiegenen Baupreisen sowie der hohen Auslastung aller Unternehmen im Bausektor geschuldet.

In Summe geht die aktuelle Kostenfortschreibung Januar 2020 davon aus, dass sich die Gesamtbaukosten der Kombilösung seit der Kostenannahme vom März 2019 (ohne prognostizierte Bestandteile) von ca. 1.159,7 auf ca. 1.249,2 Mio. Euro erhöhen, was einer prozentualen Steigerung von rund 8 % entspricht. In der Prognosebetrachtung ist von Gesamtbaukosten zwischen 1.281,1 und 1.341,1 Mio. Euro zu rechnen.

Für die gesamten Herstellungskosten einschließlich Finanzierungs-, Personal- und Marketingkosten beläuft sich die angenommene Steigerung von ca. 1.300,2 auf ca. 1.395,4 Mio. Euro. Unter Beachtung von Prognosegesichtspunkten ist von einem Wert zwischen 1.427,3 und 1.487,3 Mio. Euro für die gesamten Herstellungskosten auszugehen.

## **5. Finanzierung**

Kostenerhöhungen bedingen auch eine Erhöhung des Eigenanteils und müssen gegenfinanziert werden. Die bisher bereits berücksichtigte, zusätzliche Darlehensaufnahme war mit deutlich schlechteren Konditionen veranschlagt, so dass im Ergebnis trotz des höheren Eigenanteils das Pachtentgelt der VBK voraussichtlich im bislang angenommenen Korridor von rund 30 Mio. Euro verbleibt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 26. September 2019 der Darlehensaufnahme in einer Gesamthöhe von 50 Mio. Euro gem. § 11 Absatz 6 Ziffer 2 des Gesellschaftsvertrags zugestimmt.

Die Auszahlung sollte am 29. Juni 2020 erfolgen und die Laufzeit 26,5 Jahre (bis zum 31. Dezember 2046) betragen. Die Zinsbindung sollte sich über die Gesamtlaufzeit erstrecken und die Tilgungen erst Ende 2021/ Anfang 2022 beginnen.

Am 31. Januar 2020 wurden die vorliegenden Angebote von sechs Banken bewertet. Die Entscheidung in enger Zusammenarbeit mit der Stadtkämmerei fiel auf zwei Darlehen in Höhe von je 25,0 Mio. Euro bei der DKB – Deutsche Kreditbank AG sowie der L-Bank. Die beiden Angebote waren mit einer Verzinsung von 0,60 % p.a. die günstigsten Angebote.

## **6. Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit**

Die Medien blieben insgesamt betrachtet der Kombilösung gegenüber aufgeschlossen und konnten dadurch auch das positive Bild in der Bevölkerung beeinflussen. Trotz im Bereich der Kriegsstraße teilweise einschneidender Veränderungen im Verkehrsfluss – Fahrbahnen statt wie bisher zweispurig größtenteils nur noch einspurig, Sperrungen von Verkehrsbeziehungen für Autos und Bahnen wie am Mendelssohnplatz – blieb die Kritik verhalten oder konnte im Einzelfall durch Konkretisierung, detaillierte oder vor-Ort-Erläuterung entschärft werden.

Umgekehrt wurden aufmerksam die sichtbaren Fortschritte registriert: Die Fertigstellung von Oberflächen und Grünflächen in Verbindung mit der Räumung ehemaliger Baueinrichtungsflächen fiel Medien und Öffentlichkeit auf. Dazu gehört auch der kommunizierte, aber auch spürbare Rückzug der insbesondere in der Kaiserstraße belegten Bauflächen.

Zwei Kommunikationsmaßnahmen unterstützen diese erfreuliche Tendenz immens: Einerseits die Ergänzung der bisherigen Kommunikationskanäle (E-Mail, Facebook, Twitter) um Instagram. Dadurch werden vor allem für ein jüngeres Publikum zielgruppengerechte „Erlebnisse“ (freilich nur am Bildschirm der Endgeräte) geschaffen, die mit wenig Konsumaufwand emotionale Erlebnisse schaffen etwa durch Fotos von nicht für die Öffentlichkeit einsehbaren Baubereichen oder gar kleinen Kurzvideos. Die zweite Maßnahme hat sich zu einem erfolgreichen Dauerbrenner entwickelt: Der Tag der offenen Baustelle: Er zog – obwohl baubedingt nur am Durlacher Tor möglich – 15.000 Menschen an.

Schließlich trägt auch zum positiven Gesamtbild bei, dass auch vom eigentlichen Bauen immer mehr „Fertigstellungsmeldungen“ kommuniziert werden können.

Statistische Zahlen zu den durchgeführten Info-Veranstaltungen und Baustellenführungen

Jahr	Teilnehmer	Vorträge	Baustellenführungen	Vorträge pro Woche	Führungen pro Woche
2011	2700	96	61	2,2	1,4
2012	3100	104	74	2,3	1,6
2013	2400	70	61	2,1	1,8
2014	4470	123	138	2,9	3,3
2015	4140	127	145	2,8	3,2
2016	4540	136	155	3,1	3,5
2017	5640	155	203	3,2	4,2
2018	5360	142	233	2,8	4,6
2019	4373	109	158	2,1	3,1

**7. Kooperations- und Baustellenmarketing**Fest der Sinne mit Durchführung des verkaufsoffenen Sonntags

Das „Fest der Sinne“ wurde 2016 erstmalig als Weiterentwicklung des „Oster- und Genussmarktes“ umgesetzt und ist Grundlage für die Genehmigung des verkaufsoffenen Sonntags in der Innenstadt. Das Fest der Sinne am 25./26. April 2020 wird in seiner bestehenden Struktur weitergeführt, der Genussmarkt wird nochmals auf dem Friedrichsplatz umgesetzt. Der komplette Umzug auf den Marktplatz erfolgt erst 2021. Der Marktplatz wird 2020 auf der Nordseite in die Konzeption mit einbezogen und zusätzlich bespielt (Konzept: "Sinne erleben"). Auch der Kronenplatz soll stärker in das Fest der Sinne einbezogen werden (Idee: Open-Air-Ausstellung).

Kooperationsveranstaltungen 2020 mit dem Einzelhandel

Das Kooperationsmarketing fördert auch 2020 Projekte externer Veranstaltungen. Die Projekte müssen einen klaren Bezug zur Innenstadt aufweisen, stehen jedem Unternehmen zur Teilnahme offen und tragen zur Frequenzsteigerung in der Innenstadt bei. Zudem ist eine Eigenbeteiligung (Sach- oder Finanzleistung) der teilnehmenden Unternehmen/Institutionen verpflichtend. Die Abrechnung erfolgt durch Nachweis des Aufwandes. Derzeit bereits konkret in Planung ist das Musikfestival „Music to Go“ (Termin: 27. Juni 2020) als Kooperationsprojekt mit der Hochschule für Musik.

Maßnahmen zur Zwischennutzung

Den strukturellen Veränderungen im Einzelhandel und der Gesamtsituation in der Innenstadt, verursacht durch die Bautätigkeiten mit dem damit verbundenen Leerstand von Ladenlokalen, setzt das Kooperationsmarketing ein aktives Zwischennutzungsmanagement entgegen. Durch die bereits bestehende Kooperation mit dem Kulturred für künstlerische Nutzungen und weiteren Impulsen wie dem Pop-Up-Store- Konzept der Wirtschaftsförderung, sollen 2020 weitere Zwischennutzungskonzepte umgesetzt werden.