Berechnung der Betriebskosten Stadtbahntunnel mit Südabzweig und

Kriegsstraßentunnel mit oberirdischer Straßenbahntrasse (Stand 03.03.2015)

Nach der Realisierung der Kombilösung führen die beiden Teilprojekte zu entsprechenden Folgekosten. Mangels bisherigen Erfahrungen mit solchen Bauwerken, wurde eine Korridorbetrachtung vorgenommen. Der untere Wert der Folgekosten (Variante A) entspricht dabei den Annahmen der KASIG und der VBK und wurde/wird auch so in den mittelfristigen Erfolgsplänen des jeweiligen Wirtschaftsplanes abgebildet. Als oberer Wert wurden jeweils ebenfalls mögliche Gegebenheiten eingearbeitet (Variante B). Diese sind unter den jeweiligen Punkten beschrieben.

Als Basis für beide Berechnungen wurde das fortgeschriebene Kostentableau vom 18.11.2014 gewählt. Dies wurde um die aktivierten Personalkosten, um die aktivierten Zinsen und um weitere Marketingkosten ergänzt.

Als Inbetriebnahme wurden für den Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig der Fahrplanwechsel im Dezember 2018 und für das Teilprojekt Kriegsstraße der 01.01.2020 angenommen.

Es wurde eine jährliche Kostensteigerung in Höhe von 1,00 % ab dem Jahr 2021 bei den Positionen Unterhaltung, Geschäftsbetrieb KASIG und laufenden Betriebskosten einberechnet.

Die KASIG verpachtet den Straßenbahntunnel Kaiserstraße nach Fertigstellung an die VBK und erzielt daher entsprechende Pachterlöse die zu einem nahezu ausgeglichenen Ergebnis führen. Die Folgekosten des Tunnels fallen dann in Form von Pacht Aufwand bei der VBK an. Gleiches gilt für die oberirdischen Gleisanlagen in der Kriegsstraße (Teilprojekt 2).

Es wird nicht davon ausgegangen, dass die Finanzierung der Darlehensraten und der Neuinvestitionen aus der Abschreibung heraus vollumfänglich erfolgen kann. Dies liegt u. a. darin begründet, dass das Darlehen bis 2060 getilgt sein wird, der Rohbau allerdings bspw. auf eine Nutzungsdauer von 100 Jahren abgeschrieben wird. Damit beträgt der Abschreibungsbetrag für diesen Teilbereich etwa die Hälfte der darauf entfallenden Tilgungsanteile. Hinzu kommt, dass die Aufwendungen der Neuinvestitionen evtl. nicht denen der Erstinvestitionen entsprechen. Eine Cash-flow-Betrachtung zur Bewertung der Liquidität wird derzeit ebenfalls durchgeführt, liegt allerdings noch nicht abschließend vor. Aus der notwendigen Zwischenfinanzierung kann zusätzlicher Zinsaufwand entstehen.

Abschreibung

Die Kostenaufteilung aus der aktuellen Kostenannahme erfolgte prozentual nach den anteiligen Kosten der einzelnen Gewerke gemäß GVFG-Ergänzungsantrag vom 30.07.2010 und wurde entsprechend hochgerechnet. Die Zuordnung der einzelnen Abschreibungswerte erfolgte hier pauschaliert mit einem durchschnittlichen Abschreibungszeitraum und führt damit zu einer kleinen Unschärfe, da sich nicht jede Kostenerhöhung prozentual auf alle Wirtschaftsgüter gleichermaßen auswirkt und die Wirtschaftsgüter außerdem mit unterschiedlicher Nutzungsdauer anzusetzen sind.

Betriebskosten

Nach den Regularien der standardisierten Bewertung werden als Betriebskosten lediglich die Stromkosten für die Haltestellen angesetzt, da alle übrigen Betriebskosten wie Reinigung, Wasser, Gas, Winterdienst und dergl. in den prozentualen Unterhaltungssätzen enthalten sind.

Finanzierungskosten

Für das Teilprojekt Kaiserstraße mit Südabzweig wurde unterstellt, dass die Tunnelanlage an die VBK verpachtet wird und damit eine Refinanzierung der lfd. Kosten erfolgt.

Für das Teilprojekt Kriegsstraße wurde unterstellt, dass der Straßentunnel nach Fertigstellung zu den Selbstkosten an die Stadt Karlsruhe veräußert wird und die oberirdischen Gleisanlagen an die VBK analog zum Teilprojekt 1 verpachtet werden.

Bei der Variante A wurde davon ausgegangen, dass der Zuschuss aus der GVFG-Mitteln analog zum Anstieg der Baukosten mit steigt, also prozentual stets gleich bei 80% der förderfähigen Kosten bleibt.

Bei der Variante B wurde unterstellt, dass der Bezuschussungsprozentsatz der förderfähigen Kosten weiterhin 80% beträgt, die Förderung der Mehrkosten jedoch lediglich mit nur noch 50% erfolgt. Dies würde zu einer Finanzierungslücke in Höhe von etwa 19 Mio. EUR führen. Für die dafür notwendige Finanzierung wurde ein Zinssatz in Höhe von 3,00 % angenommen.

Unterhaltungskosten

Bei der Variante A wurden die pauschalierten Unterhaltungskostensätze aus der Standardisierten Bewertung nach den bisherigen Erfahrungen der VBK angepasst. Bei der Standardisierten Bewertung werden die Unterhaltungskosten prozentual von den Herstellungskosten aufgrund von Durchschnittswerten vergleichbarer Projekte berechnet. Dies führt bei Kostensteigerungen dazu, dass der Unterhaltungskostensatz ebenfalls automatisch steigt. Das Säubern eines Haltepunktes wird aber bspw. dadurch nicht unbedingt wirklich teurer. Deshalb wurden entsprechende Anpassungen vorgenommen.

Bei der Variante B wurden die Pauschalsätze aus der Standardisierten Bewertung als voraussichtliche Höchstsätze übernommen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass diese aus 2004 stammen und damit ggf. überholt sein können.

Kosten laufender Geschäftsbetrieb KASIG

In den Kosten für den laufenden Geschäftsbetrieb sind u. a. Personalkosten mit 200 TEUR sowie Miete und Kosten für den Aufsichtsrat enthalten.