



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2018/0050
	Verantwortlich:	Dez. 1
Sachstandsbericht Kombilösung		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Hauptausschuss	13.03.2018	3		x	vorberaten
Gemeinderat	20.03.2018	6	x		

Beschlussantrag

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

Finanzielle Auswirkungen (bitte ankreuzen)		☒	☐	☐	☐	ja
Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt			Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)	
Haushaltsmittel stehen (bitte auswählen)						
Kontierungsobjekt: (bitte auswählen)				Kontenart:		
Ergänzende Erläuterungen:						
ISEK-Karlsruhe-2020-relevant	☒	☐	☐	☐	☒	Handlungsfeld: (bitte auswählen)
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	☒	☐	☐	☐	☒	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		☐	☒	☐	☒	abgestimmt mit KASIG

Sachstandsbericht Kombilösung

Stand Februar 2018

Die Bautätigkeit in 2017 war geprägt von den auf der Zielgeraden befindlichen Arbeiten am Rohbau des Stadtbahntunnels. Während der maschinell durch die Tunnelvortriebsmaschine „Giulia“ hergestellte Tunnel unter der Kaiserstraße seine Sohle erhielt, auf der dann Schotter und Gleise liegen werden, wurden die unterirdischen Haltestellen ebenfalls mit der endgültigen Sohle sowie den Stationswänden ausgerüstet. Zum Jahresende würden die Haltestellen Kongresszentrum und Durlacher Tor im Rohbau soweit fertiggestellt, dass hier mit dem Innenausbau begonnen werden konnte.

Ebenfalls zum Jahresende 2017 fand der Vortrieb des 250 Meter langen Tunnels unter der Karl-Friedrich-Straße seinen Abschluss mit der Betonage des letzten Abschnitts der Innenschale. Somit konnte am 19. Oktober 2017 die Druckluft, mit der der Vortrieb beaufschlagt war, um ein Eindringen des Grundwassers in den Baustellenbereich zu vermeiden, abgeschaltet werden. Nach Rückbau der Anlagen, die für den Druckluftvortrieb benötigt wurden, laufen aktuell noch die Arbeiten für die endgültigen Stationswände im Nordteil der Haltestelle Ettlinger Tor.

Deutlich sichtbar ist der Baufortschritt „oberirdisch“. Viele Baueinrichtungsfelder sind stark verkleinert beziehungsweise konnten sogar gänzlich geräumt werden. Zudem wurden etliche Plätze und Straßen im Stadtbild von Karlsruhe wiederhergestellt: Dazu zählen etwa das Mühlburger Tor mit dem angrenzenden Kaiserplatz, auf dem noch die Grünarbeiten ausstehen, der Straßenbereich rechts und links der Rampe in der Durlacher Allee sowie die Ettlinger Straße zwischen der Einmündung der Augartenstraße im Süden und der Kreuzung mit der Baumeister beziehungsweise Hermann-Billing-Straße.

Ein weiterer Meilenstein wurde Anfang November absolviert: Die zum Bau der Kombilösung letzte notwendige Gleisverlegung in der Fußgängerzone Kaiserstraße wurde mit der Wiederbegradigung der Trasse auf Höhe des Marktplatzes umgesetzt. Gleichzeitig schlossen sich hier die für den früheren Erdaushub und die Materiallieferungen bisher benötigten Andienöffnungen in diesem Bereich.

Der Fortschritt bei der Umsetzung der Kombilösung ist zum bevorstehenden Abschluss der Rohbauarbeiten hin zufriedenstellend. Mehr Zeit als ursprünglich geplant benötigte zwar der Druckluftvortrieb, bei dem die Sicherheit des Vortriebs angesichts dichter beiderseitiger Straßenbebauung sowie längs- und querlaufender Kanäle oberhalb der Tunnelfirste Vorrang hatte. Der Einbau der Innenschale erfolgte dann jedoch rasch und schneller als geplant.

Die eigentlichen Arbeiten für den Straßentunnel der Teilmaßnahme Kriegsstraße - des zweiten Teilprojekts der Kombilösung - sind nach dem Spatenstich am 21. April 2017 durch die Bietergemeinschaft Ed. Züblin AG, Direktion Karlsruhe, und Schleith Baugesellschaft GmbH, Niederlassung Achern, unter der Federführung der Ed. Züblin AG, Direktion Karlsruhe, aufgenommen worden. Zunächst gestaltete sich die erforderliche Kampfmitteldetektion bereichsweise als sehr aufwendig, jedoch laufen die Arbeiten nunmehr auf allen in Betrieb befindlichen Baufeldern weitestgehend nach Plan.

Die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels soll nach aktueller Planung voraussichtlich bis Ende 2020 erfolgen. Einschließlich des Teilprojekts Kriegsstraße ist die Gesamtfertigstellung des Projekts Kombilösung Karlsruhe nach derzeitigem Stand für Ende 2021 vorgesehen.

1. Projektstatus

1.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig

1.1.1 Sachstand Ingenieurbau, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

Rampe Mühlburger Tor (RAM) und Tunnel Mühlburger Tor (TMT):

Zur Herstellung des Verkehrsgrüns und der Pflasterung auf dem Kaiserplatz im Endzustand werden die Planung und Ausschreibung aktuell durch das Gartenbauamt durchgeführt. Aus Gründen des Denkmalschutzes soll die Oberfläche wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt werden. Die Arbeiten sollen bis zum Frühsommer 2018 abgeschlossen sein.



Die Herstellung der Randwege im Rampen- und Tunnelbereich ist abgeschlossen.



Tunnel Kaiserstraße

Die Demontage der Stahlschotts zwischen den Tunnelabschnitten und den Haltestellen ist abgeschlossen.

Im Tunnelabschnitt zwischen Europaplatz und Lammstraße werden nach der Herstellung der Randwege gegenwärtig die Leerrohre kalibriert.

Haltestelle Europaplatz (HEP):

Die Rohbauarbeiten an den Innenwänden, Treppen und Zwischendecken werden fortgeführt. Weiterhin laufen die Mauerwerksarbeiten in den Technikräumen auf der Südseite. Die Andienöffnung in Block 1 wurde geschlossen.



Haltestelle Lammstraße (HLS) / Gleisdreieck (GDE):

Die Erstellung der Innenwände, Treppenläufe, Brüstungen und Zwischendecken werden fortgeführt. In den Blöcken 1 bis 4 laufen Mauerwerksarbeiten und noch diverse Nacharbeiten.

Haltestelle Marktplatz (HMP):

Die Rohbauarbeiten an den Innenwänden, Treppen und Zwischendecken werden fortgeführt.

Vor dem Rathaus sind die Arbeiten für die Schließung der Andienöffnung Block 12 fertiggestellt. Auf dem geschlossenen Deckel werden momentan die noch fehlenden Rauch-Wärmeabzüge-Abschnitte betoniert.

Der Abbruch der Schlitzwand zwischen der Haltestelle und dem Tunnel Karl-Friedrich-Straße ist abgeschlossen. Derzeit finden hier die Bewehrungsarbeiten am Sohlübergang statt.



Haltestelle Kronenplatz (HKP):

Die Herstellung der Schotterbegrenzungswände ist abgeschlossen. Die Arbeiten an den Innenwänden sowie die Mauerwerksarbeiten im Bereich der Betriebsräume und Bahnsteige werden fortgeführt. Die Arbeiten für die Schließung der Andienöffnung im Deckel wurden ebenfalls fertiggestellt.

Haltestelle Durlacher Tor (HDT) / Rampe Durlacher Allee (RAD):

Die Rohbauarbeiten in der unterirdischen Haltestelle sind abgeschlossen.



Die Oberflächenarbeiten sowie die Gleisbauarbeiten für die künftige Gleiskreuzung werden fortgeführt. Im Bereich der Lutherkirche ist die Gehwegherstellung abgeschlossen.



Tunnel Karl-Friedrich-Straße (TKF):

Nach Abschluss der restlichen Abdichtungsarbeiten soll mit den Arbeiten an den Randwegen im März 2018 begonnen werden. Der Rückbau der Schleusenanlagen mit der übrigen Tunnel-Baustelleneinrichtung ist abgeschlossen.

Zwischen Rondellplatz und Kriegsstraße haben die Stadtwerke die Gas- und Wasserleitungsarbeiten abgeschlossen. Mit der Herstellung der Oberfläche zwischen Rondellplatz und BBBank ist begonnen worden.

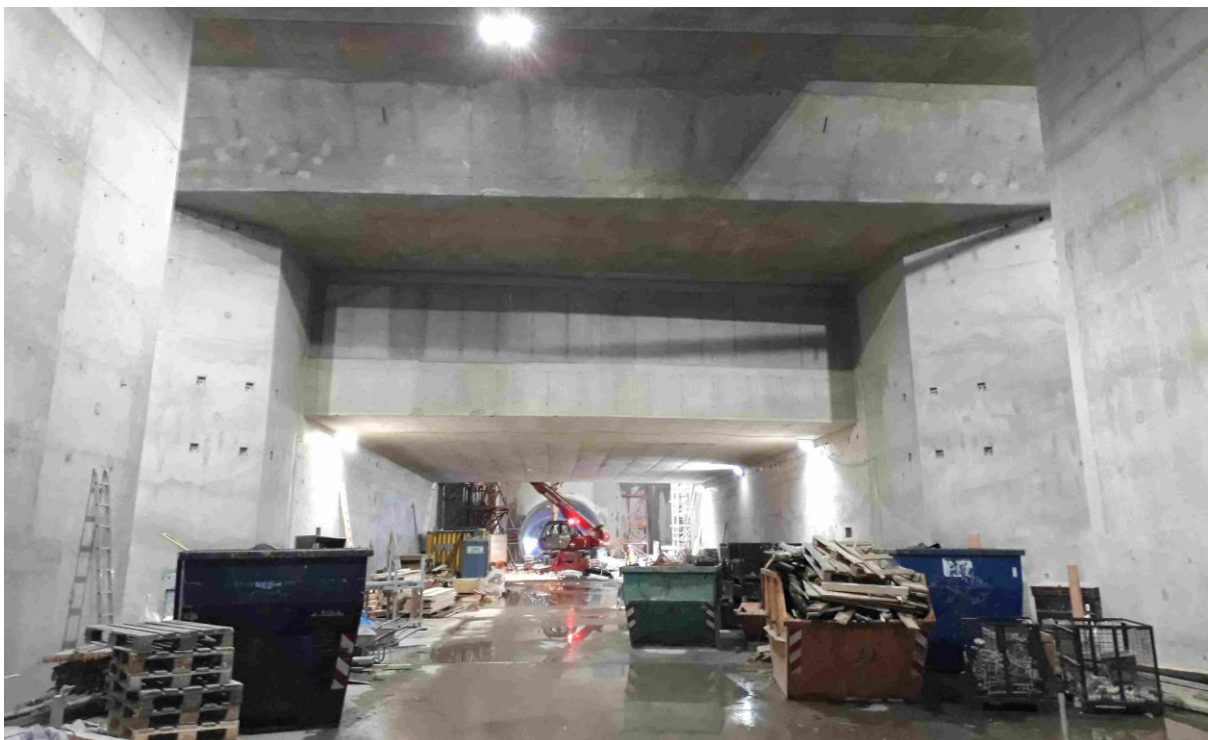


Haltestelle Ettlinger Tor (HET):*Nordkopf:*

In Block 3 wird die Herstellung der endgültigen Stationswände fortgeführt.

*Kombibauwerk:*

Die Arbeiten an den Außenwänden sind abgeschlossen.



Südkopf:

In Block 6 und 7 werden gegenwärtig die Bahnsteig- und Mauerwerksarbeiten ausgeführt. Die Arbeiten an den RWA und am Treppenzugang Süd-West sind im Gange.

An der Oberfläche laufen momentan die Arbeiten für die nächste Verkehrsphase.

Tunnel Ettlinger Tor - Haltestelle Kongresszentrum (TEK):

Die Oberfläche zwischen Finterstraße und Nowackanlage ist hergestellt.

Haltestelle Kongresszentrum (HSK):

An der Oberfläche ist die Herstellung der Verkehrsflächen Phase 3c bis auf die Deckschicht abgeschlossen. Für die abschließende Deckschicht werden in Abhängigkeit vom Wetter voraussichtlich noch drei Arbeitstage benötigt.



Tunnel Ettlinger Straße (TES) / Rampe Ettlinger Straße (RAA):

An der Oberfläche ist die Herstellung der Verkehrsflächen Phase 5c bis auf die Deckschicht abgeschlossen. Für die abschließende Deckschicht werden in Abhängigkeit vom Wetter voraussichtlich noch drei Arbeitstage benötigt.



Haltestelle Augartenstraße

Für die neue oberirdische Haltestelle Augartenstraße ist im Januar 2018 mit den Kanal- und Straßenbauarbeiten begonnen worden.

Weitere Aktivitäten / Bauzeiten / Logistik

Die Konzepte und Bauzeiten der restlichen Rohbauarbeiten durch die ARGE werden nach jeweiliger Abstimmung im Rahmenterminplan für die Ausbaugewerke des Stadtbahntunnels berücksichtigt.

Aktueller Verhandlungsstand mit der ARGE

Die der ARGE SBT übertragenen Bauleistungen werden voraussichtlich im Jahr 2018 abgeschlossen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass im Wege der bisherigen Abrechnungspraxis über die von der ARGE SBT erbrachten Bauleistungen und die dafür geschuldete Vergütung in mehreren Positionen keine gütliche Einigung erfolgen kann.

In Anbetracht der im Dissens befindlichen Abrechnungspositionen und des Umfangs der erbrachten Leistungen würde sich ein möglicher Rechtsstreit mit der ARGE wegen dieser Positionen sicherlich über mehrere Jahre erstrecken, mit einem Verfahren über zumindest zwei Instanzen wäre zu rechnen. Zur Vermeidung eines derart langwierigen Prozesses mit einem für beide Parteien ungewissen Ausgang, beabsichtigt die Geschäftsleitung der KASIG deshalb, mit der ARGE SBT eine Vereinbarung zur gütlichen Beendigung dieser Auseinandersetzung in wesentlichen Punkten herbeizuführen.

Die ARGE SBT hat bisher Gesamtforderungen in Höhe von etwa 610 Mio. € netto geltend gemacht. Bis zur endgültigen Fertigstellung des Stadtbahntunnels werden für die auf das Hauptleistungsverzeichnis und die Nachträge erbrachten Leistungen sowie für die noch ausstehenden Restbauleistungen und offene Nachträge unstreitig etwa 465 – 475 Mio. € zur Zahlung fällig werden. Die darüber hinausgehenden, überschießenden Beträge bis zur Höhe der Maximalforderung beruhen dem Grunde und der Höhe nach auf strittigen Positionen.

Den von der ARGE SBT geltend gemachten Forderungen stehen Gegenforderungen der KASIG gegenüber. Die abschließenden Prüfungen und Bewertungen der wechselseitigen Forderungen liegen noch nicht vor, weshalb ein einigungsfähiges Ergebnis noch aussteht.

Ursprünglich war angedacht, dass Anfang des Jahres 2018 eine Einigung erzielt werden könne, die dem Aufsichtsrat der KASIG und dem Gemeinderat präsentiert werden sollte. Dies war jedoch nicht möglich, da sich die Rechtsprechung des BGH im Hinblick auf die Geltendmachung von Ansprüchen der ARGE SBT aufgrund bauzeitlicher Verzögerungen zwischenzeitlich geändert hat. Es erscheint denkbar, noch innerhalb der ersten Hälfte des Jahres 2018 den diesbezüglichen Entwurf einer Vereinbarung mit der ARGE zur Abstimmung vorzulegen. Mit dem Abschluss der Vereinbarung sollen die Zahlungsforderungen der ARGE SBT gegenüber der KASIG, die Gegenforderungen der KASIG gegen die ARGE SBT und die strittigen Positionen außergerichtlich und endgültig abgegolten werden.

Unter Berücksichtigung der zu verrechnenden Gegenforderungen erscheint die Einigung mit der ARGE SBT innerhalb eines noch abschließend festzulegenden Vergütungskorridors nach wie vor als realistisch.

Aktueller Sachstand zur Einführung der TR Brandschutz nach BOStrab (TR Strab BS)

Die Brandsimulation zum neuen AVG/VBK-Stadtbahnfahrzeug ET 2010 ist abgeschlossen. Die hierzu abschließende Stellungnahme des brandschutztechnischen Sachverständigen ist weiterhin noch in Bearbeitung.

Erhöhte Aluminiumwerte im Grundwasser

Unter Bezugnahme auf das Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg hat das Amt für Umwelt und Naturschutz des Landratsamts Karlsruhe die bisher geforderte aufwendige Behandlung von aluminiumbelasteten Böden wieder aufgehoben.

Aufgrund der vermeintlichen „Aluminiumproblematik“ sind nach gegenwärtigem Stand bei der KASIG für Zwischenlagerung und teure Entsorgung Mehrkosten in einer Höhe von rund 3 Mio. Euro angefallen.

Die hier zusätzlich von der ARGE eingereichten Nachträge bzw. Abrechnungspositionen in zweistelliger Millionenhöhe sind Gegenstand der Verhandlungen mit der ARGE.

1.1.2 Sachstand Architektonischer und Technischer Ausbau

Aktuell sind für die architektonischen, technischen und bahnbetriebstechnischen Gewerke insgesamt 72 Ausschreibungen vorgesehen, wovon 46 bisher veröffentlicht wurden. Nach Prüfung, Wertung und Vergabebeschluss sind bislang 29 Beauftragungen an die ausführenden Firmen erteilt worden.

Architektonische Gewerke

Die Arbeiten zur Herstellung der Rampengeländer sind abgeschlossen. Die Stockarbeiten an den Betonflächen in der Haltestelle Kongresszentrum sind abgeschlossen und werden gegenwärtig in der Haltestelle Durlacher Tor fortgeführt.

Die Ausschreibung für das Gewerk „Rauchschürzen“ musste aufgrund fehlender Produktneutralität aufgehoben werden. Die Ausschreibung wird gegenwärtig überarbeitet.

Für das Gewerk „Herstellung und Lieferung von Lichtkronen“ ist die Beauftragung erfolgt.

Für das Gewerk „Lamellenlüfter“ in der Haltestelle Kongresszentrum ist die Beauftragung ebenfalls erfolgt.

Für das Gewerk „Schlosserarbeiten“ in den Haltestellen Europaplatz, Lammstraße, Marktplatz, Kronenplatz und Ettlinger Tor sind die Vergabeanträge erstellt.

Zur Ausschreibung „Malerarbeiten Rampenbereich“ ist ein Angebot eingegangen, das gegenwärtig von ASW geprüft wird.

Technische Gebäudeausrüstung

Das bisher zusammengefasste Gewerk „Heizung, Kälte Lüftung, Sanitär“ wird nunmehr in entsprechende Einzelgewerke aufgeteilt, um mit neu zugeschnittenen Ausschreibungen einen größeren Anbieterkreis zu erschließen und dadurch auch wirtschaftlichere Angebote zu erhalten.

Zu den neuen Einzelgewerken „Lüftung“, „Wasser/Abwasser“ und „Löschwasser“ wird es dann jeweils für die Haltestellen in der Ost-West-Achse und die Haltestellen im Südabzweig eine eigene Ausschreibung geben.

Zur Ausschreibung „Entrauchungsanlagen“ ist ein Angebot eingegangen, das gegenwärtig vom Büro HBI geprüft wird.

Bahnbetriebstechnische Gewerke

Die bisherige Ausschreibung „Fahrleitungsanlage“ musste aufgrund vollständig erforderlicher Überarbeitung der Ausschreibungsplanung aufgehoben werden. Das neue Ausschreibungs- und Vergabeverfahren läuft nunmehr seit Februar 2018.

Weitere Aktivitäten / Bauzeiten / Logistik

Zur Einhaltung der Qualitätsanforderungen und zur Sicherstellung der Rahmenterminplanung bei den Ausbaugewerken sind die Beauftragungen für die „Bauüberwachungsleistungen“ sowie das „Zentrale Logistikmanagement“ erfolgt.

1.2 Teilprojekt Straßenbahn in der Kriegsstraße mit Straßentunnel

1.2.1 Sachstand Ingenieurbau, Leitungsbau und Verkehrsanlagen

Bereich Ritterstraße bis Badenwerkstraße/Lammstraße (Baufeld W2)

Die Weichgelsohle ist eingebracht und der Pumpversuch zur Überprüfung der Dichtigkeit der Baugrube verlief erfolgreich. Die Aushub- und Ankerarbeiten bis zur 2. Lage sind erfolgt.

Mit der abschnittsweisen Herstellung der Tunnelsohle wurde begonnen.

Als Vorabmaßnahme zum Rückbau der Fußgängerbrücke Lammstraße wurde am 5. Februar 2018 eine ebenerdige Quermöglichkeit auf Höhe der Ritterstraße eingerichtet.



Bereich Badenwerkstraße/Lammstraße bis Ettlinger Straße (Baufeld W3/W4)

Nach Sperrung der Fußgängerbrücke Lammstraße am 12. Februar 2018 ist der Rückbau der Brücke am 24./25. Februar 2018 erfolgreich durchgeführt worden. Seit dem 26. Februar fließt der Verkehr auf der Kriegsstraße wieder in beiden Richtungen.



Bereich Ludwig-Erhard-Allee (Baufeld O1)

Die Weichgelsohle ist hier ebenfalls eingebracht. Der Pumpversuch zur Überprüfung der Dichtigkeit der Baugrube verlief erfolgreich. Nun wird mit den weiteren Aushub- und Ankerarbeiten fortgefahren.

Bereich Rüppurrer Straße bis Ettlinger Straße (Baufeld O3/O4/O5)

Die Verlegung der bauzeitlichen Verkehrsführung in Fahrtrichtung West weiter auf die Nordseite ist am 3. Februar 2018 durchgeführt worden.

Am 12. Februar 2018 wurde der Verkehr in Fahrtrichtung Ost von der Südfahrbahn in die Mittelallee verlegt. Die Zufahrt der Meidingerstraße aus der Kriegsstraße wurde ebenfalls am 12. Februar 2018 gesperrt.

Mit den Kanalbauarbeiten auf Höhe des Meidinger Blocks ist am 12. Februar 2018 begonnen worden. In diesem Zusammenhang begann auch der 1. Teilabbruch des südlichen Teils der Unterführung Kreuzstraße, der dem Kanalbau im Wege stehen würde.

Um eine Beeinträchtigung des Probebetriebs für Chor und Orchester am Badischen Staatstheater während den Bauarbeiten im vertretbaren Rahmen zu halten, wurde bauzeitlich eine rund 35 Meter lange und 7 Meter hohe mobile Schallschutzwand aufgestellt.



Weitere Aktivitäten / Bauzeiten / Logistik

Bis Ende Februar 2018 wurden im Zuge der Baufeldfreimachung die weiteren erforderlichen Baumfällungen entlang der Kriegsstraßenmaßnahme abgeschlossen.

An der Kreuzung Rüppurrer Straße, Baumeisterstraße und Philipp-Reis-Straße soll am 3. April 2018 mit den Tiefbau-, Straßenbau- und Gleisbauarbeiten zur Herstellung eines vollwertigen Gleisvierecks begonnen werden. Die erforderliche Ergänzung der Fahrleitungsanlage ist bereits im Gange.

2. GVFG-Angelegenheiten

Die Unterlagen zum „GVFG-Ergänzungsantrag Mai 2017“ befinden sich im Rahmen der fachtechnischen Prüfung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Der zur weiteren Antragsprüfung von der NVBW aufgestellte Fragenkatalog wurde von der KASIG abgearbeitet und der NVBW mit den ergänzenden Angaben und Erläuterungen am 27. November 2017 übermittelt.

Unter Berücksichtigung der festzustellenden Kostenentwicklung soll mit einer Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung der Nachweis über die weitere Zuschussfähigkeit des Vorhabens erbracht werden.

Bei einem Besprechungstermin mit OB Dr. Mentrup und der KASIG-Geschäftsführung in Stuttgart am 5. Februar 2018 wurde vom Verkehrsministerium die Beteiligung des Landes an den zuwendungsfähigen Mehrkosten nochmals in Aussicht gestellt. Welche Mittel hierfür bereitgestellt werden sollen, ist zwischen den beteiligten Ministerien noch abzustimmen.

3. Rechtsangelegenheiten

Telekom:

Die Abstimmung mit der Telekom über bestimmte Details zur Vergleichssumme und zur Differenzierung der Provisorien ist noch im Gange.

Coffee Company:

Beim VGH läuft noch die mündliche Verhandlung. Aufgrund des Wechsels des Berichterstatters ist mit einem neuen Termin vor dem VGH erst im Frühjahr zu rechnen.

Unterirdische Anbindung ETK (ECE) an Haltestelle Ettlinger Tor:

Im Hinblick auf eine Gesamteinigung - insbesondere auch in Bezug auf die unterirdische Kriegsstraßenanbindung - wurde der ETK eine ergänzte Vereinbarung am 12. Dezember 2017 übermittelt. Die ETK hat zwischenzeitlich zu verstehen gegeben, dass trotz des aktuellen Angebots ein „Nacharbeiten“ notwendig sei.

Unterirdische Anbindung ETK (ECE) an Tunnel Kriegsstraße:

Am 17.08.2017 übermittelte die ETK eine „neue“ Fassung des Vereinbarungsentwurfs, der für jeden Tag der bauzeitlichen Sperrung der Anbindung Kriegsstraße eine Zahlungspflicht der KASIG in Höhe von 5.000 Euro (bei 8 Monaten rd. 1,2 Mio. Euro) vorsieht zzgl. weiterer Zahlungen wg. Umsatzausfällen. Eine solche Regelung wird abgelehnt. Eine Bauzeitverkürzung ist nach

Prüfung/Auswertung der Informationen (SWK/ARGE) nicht erzielbar. Vielmehr birgt die alternative Bauweise das Risiko, dass bei Bauzeitverzögerungen die Sperrung länger andauert, da hier eine Hilfsbrücke nicht installiert wird.

Dies wurde der ETK fernmündlich als Voreinschätzung bereits mitgeteilt und mit Datum vom 9. Februar 2018 wurde ein entsprechender Vereinbarungsentwurf (ohne Pönale, ohne Garantie einer unbeeinträchtigten Lamm-/Kriegsstraße) übermittelt. Auch die Forderung einer Bürgschaftserklärung der Stadt wurde abgelehnt.

Vergabenachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer:

Gegenstand des Vergabeverfahrens sind die Planung, Lieferung und Montage einer Zugsicherungsanlage einschl. eines elektronischen Stellwerks (ESTW) für den Stadtbahntunnel. An der europaweiten Ausschreibung haben sich drei Bieter beteiligt. Dem wirtschaftlichsten Bieter sollte im Dezember 2017 der Zuschlag erteilt werden.

Dies wurde den unterlegenen Bietern mitgeteilt, daraufhin hat der drittrangige Bieter einen Vergabeverstoß gerügt und einen Vergabenachprüfungsantrag bei der Vergabekammer des Landes Baden-Württemberg beim Regierungspräsidium Karlsruhe eingereicht. Dieser Bieter beruft sich auf die fehlende Eignung des erstrangigen Bieters.

Als Eignungsnachweis war in der Ausschreibung die Vorlage von Referenzen für vergleichbare Stadtbahnprojekte gefordert. Strittig ist, ob vergleichbare Stadtbahnprojekte nur solche Projekte sein können, die nach bundesdeutschem Recht, insbesondere gemäß der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) realisiert wurden und die sog. Sicherheitsintegritätsstufe (Safety-Integrity-Level SIL4) einhalten, weshalb Referenzen aus dem Ausland grundsätzlich nicht anzuerkennen sind, sodass der erstrangige Bieter, der Referenzen aus dem innereuropäischen Ausland vorgelegt hat, vom Verfahren auszuschließen sei. Dem ist die KASIG entgegengetreten.

Am 20.02.2018 fand in Stuttgart eine mündliche Verhandlung statt, an der sämtliche Bieter und die Vertreter der KASIG teilgenommen haben. In der mündlichen Verhandlung wurden in erster Linie die mit der Auseinandersetzung verbundenen Rechtsfragen erörtert. Die Kammer hat angekündigt, das Verfahren bis zum 03.03.2018 abschließen zu wollen, bis dahin ist mit einem Beschluss der Vergabekammer zu rechnen, der den Entscheidungstenor nebst Gründen enthalten wird. Anschließend wird über die weitere Vorgehensweise zu entscheiden sein.

4. Entschädigungen

4.1 Teilprojekt Stadtbahntunnel

Bisher wurden 641 Entschädigungsanträge gestellt. Hiervon sind 221 Anträge von Gewerbetreibenden wegen Gewinneinbußen und 42 Anträge von Grundstückseigentümern wegen Mietausfällen sowie 378 Anträge von Anliegern wegen Lärmbelästigung in Bezug auf verschiedene Zeiträume gestellt worden. Insgesamt sind 102 Anträge abzulehnen (75: bereits erfolgt mangels objektiver Betroffenheit, 27: wg. VGH). Sieben Antragssteller haben ihren Antrag wieder zurückgezogen. Als Entschädigung wurden bislang rund 12,60 Mio. Euro ausgezahlt.

4.2 Teilprojekt Kriegsstraße

Die sieben bislang eingereichten Entschädigungsanträge (1 Gewerbetreibender, 1 Grundstückseigentümer und 5 Mieter) mussten wegen fehlender Anspruchsgrundlage abgelehnt werden.

5. Kostenfortschreibung und Kostenprognose

Die vorliegende Kostenfortschreibung und Kostenprognose wurde auf Basis der im Vorjahr vorgestellten Systematik der Ermittlung und Bewertung erstellt.

5.1 Feststellung der Kostenbasis auf der Ebene „Gesamtbaukosten“

5.1.1 Kostenermittlung Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel

EDV-seitig wurden die aktuell beauftragten Bestellwerte mit **Stand 30. September 2017** getrennt nach den Auftragnehmergruppen „ARGE Stadtbahntunnel/ Bemo“ (Rohbauarbeiten) sowie „Dritte“ (sonstige Bauarbeiten) ausgewertet. Die Unterscheidung in die beiden Auftragnehmergruppen dient der Übersichtlichkeit, da bei den sogenannten „Dritten“ noch nicht alle Leistungen (z.B. für die Ausbaugewerke) beauftragt sind und somit teilweise noch mit veranschlagten Kosten gerechnet werden muss. Darüber hinaus stellt sich die Kostenstruktur für die Leistungen der ARGE sehr vielschichtig und komplex dar.

	Stand: 09/2016	Stand: 09/2017	Ver- änderung
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
ARGE Stadtbahntunnel	376,1	474,6	98,5
Dritte	236,2	273,5	37,3
beauftragt bzw. veranschlagt	612,3	748,1	135,8

Die Erhöhungen bei der **ARGE Stadtbahntunnel** beinhalten im Wesentlichen zusätzliche Nachträge im Zusammenhang mit dem Druckluftvortrieb im Tunnel Karl-Friedrich-Straße sowie der Entsorgung des zum Teil aluminiumbelasteten Aushubmaterials. Darüber hinaus wurden Zahlungen im Zusammenhang mit baubetrieblichen Bewertungen vorbehaltlich juristischer Prüfung geleistet.

Die Steigerungen bei **Dritten** betreffen neben den fortgeführten Aufträgen im Wesentlichen die beginnenden Beauftragungen zu den Ausbaugewerken, im Besonderen für das zentrale Logistikmanagement, für die Starkstromtechnik sowie für Aufzüge und Brandschutzanlagen.

5.1.2 Kostenfortschreibung Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel

In einem zweiten Schritt wurden die vorhandenen Kostenbestandteile daraufhin untersucht, ob sie bis zum angenommenen Bauzeitende ausreichend bemessen sind oder für eine Kostenfortschreibung noch aufgestockt werden müssen. Dabei werden weitere Prämissen unterstellt:

- Die Verwaltungskosten/ Baunebenkosten werden auf Basis der bisherigen durchschnittlichen Jahreswerte bzw. Erfahrungswerte fortgeschrieben (eingepreistes Volumen rund 33,9 Mio. €). Im Saldo zwischen beauftragten Kosten und prognostizierten Kosten zeigte sich ein Anpassungsbedarf, da Leistungen höher beauftragt werden mussten als bislang in den Fortschreibungswerten Berücksichtigung fand.
- Die eingereichten bzw. angemeldeten Nachträge der ARGE wurden kategorisiert (dem Grunde nach zugestimmt, dem Grunde nach strittig und eingereicht, noch nicht bewertet) und mit Eintrittswahrscheinlichkeiten in die Bewertung mit aufgenommen (eingepreistes Volumen rund 17,9 Mio. €).

- Die aus Controllingsicht ermittelten Mehrmassen gehen ebenfalls in die Kostenfortschreibung ein (eingerechnetes Volumen rund 42,8 Mio. €). Unter anderem durch Mehrmengen beim Aushub und Entsorgung Tunnel Karl-Friedrich-Straße sowie der Lohngleitung war eine Erhöhung der Fortschreibung nötig.

5.1.3 Kostenprognose Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel

Für die Kostenprognose wurden der derzeitige Verhandlungsstand zur Vereinbarung mit der ARGE berücksichtigt. Dabei kommt die Obergrenze des Verhandlungskorridors in Höhe von 525 Mio. € zum Ansatz.

Die Prognosewerte für die Ausbaugewerke mussten angesichts der aktuellen Konjunkturlage und dem herrschenden ausgeprägten Nachfragemarkt erhöht werden, um dem gestiegenen Preisniveau Rechnung zu tragen. Allerdings fällt eine seriöse Abschätzung angesichts der zum Teil völlig überhöhten Angebotswerte schwer.

5.1.4 Bewertung und Risikoklassifizierung der Gesamtbaukosten („Szenario B“)

Die Kostengruppen wurden in die Risikoklassen I bis III eingeteilt:

Die **Risikoklasse I** umfasst die bereits beauftragten und veranschlagten Kosten. Die Kosten sind bereits angefallen bzw. werden mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit anfallen. Die Ausprägung wurde mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 % angenommen.

In die **Risikoklasse II** wurden im Wesentlichen Kostenbestandteile, die dem Grunde nach wahrscheinlich, in der Höhe jedoch unsicher und damit mit einer Bewertung versehen sind, eingeteilt. Die Ausprägung dieser Risikoklasse wurde mit 50 % angenommen.

Die **Risikoklasse III** hingegen wurden Kosten zugeteilt, die dem Grunde und/oder der Höhe nach so unbestimmt sind, dass der Ausweis nur auf Grundlage einer Schätzung möglich ist. In dieser Risikoklasse wurde mit einer Ausprägung von 25 % gerechnet.

Demnach ergeben sich folgende Ansätze:

Kostenprognose 2021	Risiko- klasse	Risiko- abschlag	Kosten- ansatz (30.09.2016) in Mio. €	Kosten- ansatz (30.09.2017) in Mio. €
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	I	0%	612,3	748,1
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	II	50%	62,2	57,8
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	III	75%	10,9	-2,6
Summe Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig			685,4	803,3
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	I	0%	208,8	217,1
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	II	50%	0,0	0,0
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	III	75%	5,4	3,3
Stadtbahntrasse Kriegsstraße mit Straßentunnel			214,2	220,4
Summe Gesamtbaukosten Kombilösung			899,6	1.023,7

Bei den prognostizierten Kosten ist bereits das Verhandlungsergebnis mit der ARGE Stadtbahntunnel eingepreist, was in diesem Fall zu einem negativen Kostenansatz führt.

Die Erhöhung des Ansatzes beim **Teilprojekt Stadtbahntrasse Kriegsstraße mit Straßentunnel** betreffen im Wesentlichen Mehrkosten bei der Beauftragung der externen Bauüberwachung, der Anpassung der Bauwesenversicherung an die verlängerte Bauzeit sowie in geringem Umfang eingereichte Nachträge der mit den Rohbauarbeiten beauftragten ARGE. Die Kosten waren in den weiteren Szenarien B und C bereits Teil der Risikobetrachtung, so dass eine Anpassung der prognostizierten Endwerte für diese Szenarien nicht notwendig ist.

5.1.5 Bewertung der Gesamtbaukosten unter Chancen- und Risikogesichtspunkten („Szenario C“)

Eine andere Form der Darstellung ist die Betrachtung der Kostenpotentiale unter Hinzuziehung der Risiko- und Chancenpotentiale.

Die Risikopotentiale wurden bereits mit Ansatz der Obergrenze des Verhandlungskorridors allesamt berücksichtigt.

Die Chancenpotentiale wurden angesichts der fortgeschrittenen Verhandlungen mit der ARGE mit einem Wert von rund 10 Mio. Euro ermittelt und betreffen im Wesentlichen noch vorhandene Verrechnungsmöglichkeiten und einem möglichen Verhandlungsergebnis in Höhe von 515 Mio. Euro.

Nach dieser Vorgehensweise würden sich die Gesamtbaukosten wie folgt darstellen:

Kostenprognose 2021	saldierte Risiko- und Chancenpotentiale (- = Chancenüberhang) (09/2016)	Kostenansatz (09/2016)	saldierte Risiko- und Chancenpotentiale (- = Chancenüberhang) (09/2017)	Kostenansatz (09/2017)	Veränderung des Kostenansatzes
		in Mio. €		in Mio. €	in Mio. €
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	-20,5	591,8	0,0	748,1	156,3
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	-1,1	61,1	38,8	96,8	35,7
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	71,5	82,4	-8,8	-10,6	-93,0
Summe Gesamtbaukosten Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig		735,3		834,4	99,1
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	16,0	230,2	13,1	230,2	0,0
Stadtbahntrasse Kriegsstraße mit Straßentunnel		230,2		230,2	0,0
Summe Gesamtbaukosten Kombilösung		965,5		1.064,6	99,1

Die Veränderung der beauftragten bzw. veranschlagten Kosten wurde bereits unter Punkt 5.1.1 betrachtet.

Im Vorjahr zeigten sich insbesondere bei den beauftragten bzw. veranschlagten Kosten sowie den dem Grunde nach sehr wahrscheinlichen, in der Höhe aber noch unsicheren Kosten Chancenpotentiale, die im Rahmen der Verhandlungen eingebracht wurden und im Kostenansatz 09/2017 nur noch eine untergeordnete Rolle spielen.

Zusätzliche Risiken ergeben sich im Kostenansatz 09/2017 im Wesentlichen aus den Mehrmassen/Mehrmenen (+ 21,4 Mio. Euro) sowie aus der Fortschreibung der Verwaltungskosten (+ 16,9 Mio. Euro).

5.1.6 Bewertung der Gesamtbaukosten ausschließlich unter Risikogesichtspunkten („Szenario D“)

Eine Betrachtung ausschließlich unter Risikogesichtspunkten ergäbe folgendes Bild:

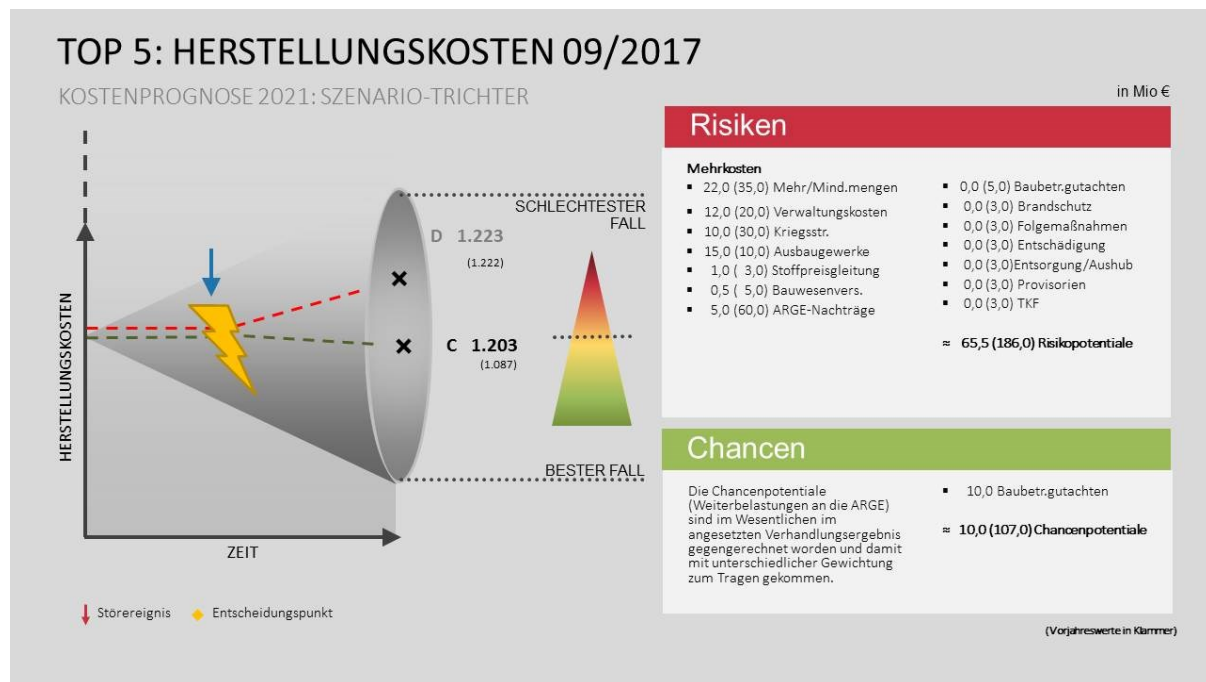
Kostenprognose 2021	Kosten- ansatz (09/2016)	Kosten- ansatz (09/2017)
	in Mio. €	in Mio. €
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	612,3	748,1
dem Grunde nach sehr wahrscheinliche, in der Höhe noch unsichere Kosten	124,4	106,6
prognostizierte dem Grunde und/oder der Höhe nach noch unsichere Kosten	116,4	-1,3
Summe Gesamtbaukosten		
Stadtbahntunnel Kaiserstraße mit Südabzweig	853,1	853,4
beauftragte bzw. veranschlagte Kosten	230,2	230,2
Stadtbahntrasse Kriegsstraße mit Straßentunnel	230,2	230,2
Summe Gesamtbaukosten Kombilösung	1.083,3	1.083,6

Während der Prognose-Ansatz bei der ARGE Stadtbahntunnel durch Ansatz der Obergrenze des Verhandlungskorridors im Vergleich zur letzten Kostenprognose um knapp 17 Mio. Euro verringert werden konnte, mussten die Prognosewerte bei den Dritten um 17 Mio. Euro angehoben werden. Insbesondere durch zu geringen Ansatz der Bauüberwachung Ausbaugewerke, der Projektsteuerungsleistungen sowie der Entwässerungsgebühren an die Stadt war eine Nachjustierung notwendig.

5.2 Ermittlung der gesamten Herstellungskosten

Die gesamten Herstellungskosten stellen sich nach Anwendung der neuen Ermittlungssystematik wie folgt dar:

Kostenprognose 2021	unter Anwendung oben beschriebener Risikoklassifizierung "Szenario B"		unter Anwendung von Chancen- und Risikogesichtspunkten "Szenario C"		unter ausschließlicher Anwendung von Risikogesichtspunkten "Szenario D"	
	09/2016	09/2017	09/2016	09/2017	09/2016	09/2017
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Gesamtbaukosten	899,6	1.023,7	965,5	1.064,6	1.083,3	1.083,6
Finanzierungskosten	96,9	96,1	89,2	96,1	99,3	96,1
Personalkosten	26,7	28,1	22,7	28,8	27,0	29,0
Marketingkosten	12,7	14,0	9,2	14,0	12,7	14,0
gesamte Herstellungskosten	1.035,9	1.161,9	1.086,6	1.203,5	1.222,3	1.222,7



Angesichts der derzeit und voraussichtlich in naher Zukunft herrschenden sehr guten Auftragslage im Bausektor, strittiger Abrechnungspositionen beim Rohbau, der noch auszuschreibenden Ausbaugewerke für den Stadtbahntunnel und für das Teilprojekt Kriegsstraße sind die prognostizierten Baukosten noch mit weiteren nicht bezifferbaren Risiken verbunden, die eine weitere Erhöhung nicht ausschließen lassen.

6. Finanzierung

Zur Finanzierung des höheren Eigenanteils bei der KASIG und zur temporären Überbrückung bei noch ausstehenden Fördermitteln ist gemäß AR-Beschluss und mit Unterstützung der Stadtkämmerei die entsprechende Darlehensaufnahme bei einem Konsortium von vier Banken durchgeführt worden.

7. Steuerbetrachtung Kriegsstraße

Laut der verbindlichen Auskunft des Finanzamts Karlsruhe-Stadt wird die KASIG steuerlich als Verkehrsbetrieb anerkannt. Dadurch ist unter anderem gewährleistet, dass die Verluste der KASIG auf der KVVH-Konzernebene verrechnet werden können.

8. Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit

Die Informationen zur Kombilösung werden nach wie vor positiv angenommen, auch baubedingte kleinere Verzögerungen wurden nicht stark kritisiert, sondern neutral als Thema aufgegriffen (BNN). Die immer freitags versandten „Wasserstandsmeldungen“ zum Bautenstand werden teilweise wortwörtlich, teilweise auch mit den mitgelieferten Pressebildern wiedergegeben.

Anlässlich einer Tunnel-Begehung zusammen mit Oberbürgermeister Dr. Mentrup „erwanden“ 20 Journalisten am 18. Juli 2017 die Tunnelröhre von der Rampe Mühlburger Tor bis zur Rampe in der Durlacher Allee. Eine derart umfassende Präsentation der bisher hergestellten

Röhre und der dazwischen liegenden Haltestellen hat es noch nicht gegeben – entsprechend gut kam die Pressekonferenz an.

Einige Wochen später am 5. September 2017 wurde diese Strecke zusammen mit Landesverkehrsminister Hermann und OB Dr. Mentrup noch einmal zurückgelegt – aber auf Fahrrädern, was ebenfalls für eine rege Beteiligung von etwa 20 Journalisten bei dieser Tunnel-Tour sorgte.

Auch der „Tag der offenen BaustelleN“ am 16. September 2017 fand bei der Bevölkerung wieder ein sehr reges Interesse. Rund 16.000 Besucherinnen und Besucher nutzten die Möglichkeit sich über den aktuellen Baufortschritt zu informieren.

Ein öffentlichkeitswirksamer Termin war der Rundgang durch den Tunnel Karl-Friedrich-Straße am 21. November: Sämtliche regionalen Medien (auch Landesschau Fernsehen SWR) waren vertreten, um diese Begehung journalistisch zu begleiten.

Die Kriegsstraße rückt nach zehn Monaten Bauzeit immer mehr in den Fokus der Medien: Baufelder mit permanentem Baufortschritt, die Einsehbarkeit der Baugruben, das gegenüber Kaiserstraße, Marktplatz und Südabzweig beim Stadtbahntunnel erheblich reibungsärmere Bauen – das alles hat den Medien den Eindruck eines „runden“ Bauablaufs verschafft.

Beim Stadtbahntunnel registrieren die Medien positiv, dass sich die an der Oberfläche (noch) zu sehenden Baustellen reduzieren. Umgekehrt macht dies den Medien einen eigenen „Zugang“ zum Baugeschehen unmöglich – der Kommunikation über Pressebilder für die Printmedien (BNN, Stadtzeitung), Online-Medien (ka-news, auch SWR-online) und die Sozialen Medien (Facebook, Twitter, Instagram – letzteres mit inzwischen knapp 500 „Followern“) kommt dadurch mehr an Bedeutung zu.

Zudem gewinnt mit dem Stocken der Wände, der Treppenabgänge und Zwischenebenen der Innenausbau erstmals konkrete Formen zur Berichterstattung: Die Medien haben diesen Teil des Innenausbaus als jenen Teil definiert, der das Aussehen und damit die Wirkung auf die Nutzer (= Fahrgäste) bestimmt.

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

9. Kooperations- und Baustellenmarketing

Die Projektplanung für das Kooperationsmarketing sieht auch für 2018 eine Weiterführung bekannter und erfolgreicher Maßnahmen sowie Impulse durch neue Maßnahmen vor:

Förderung von Unternehmen durch den Innenstadtfonds

Die Umsetzung der Projekte liegt bei den jeweiligen Initiativen. Für die Förderung muss ein Antrag beim Kooperationsmarketing eingereicht werden. Eine neutrale Jury entscheidet über die Vergabe der Mittel.

Standortwerbung durch monatliche Info-Broschüre

Die Informationsbroschüre zur Innenstadt wird im bestehenden Format und mit gleicher Auflage fortgesetzt. In 10 Ausgaben werden monatlich 25.000 Exemplare der Broschüre in Karlsruhe und vor allem in der Region (rund 60% der Auflage) verteilt.

Sonderaktionen zum Mobilitätsbonussystem KARLSRUHER

Mit den Sonderaktionen der KARLSRUHER-Münzen können die Unternehmen die Münzen zu Sonderkonditionen erwerben und an ihre Kunden als Bonus oder „Belohnung“ für den Einkauf weitergeben. Der Erwerb der Münzen bei der City Initiative Karlsruhe erfolgt dabei im Verhältnis 1 zu 5. Für eine gekaufte Münze (0,50 €) erhalten die Unternehmen vier Münzen zusätzlich.

„Fest der Sinne“ mit Genussmarkt und verkaufsoffenem Sonntag

Das Fest der Sinne 2018 kann mit dem positiven Beschluss des Gemeinderats zum verkaufsoffenen Sonntag in Planung genommen werden. Termin: 21./22. April 2018.

Die folgenden Plätze werden bespielt:

- Stephanplatz: Stoffmarkt Holland (Sa.) und Flohmarkt (So.)
- Kirchplatz: Kinderplatz „Kirchplatz Kunterbunt“
- Friedrichsplatz: Genussmarkt
- Marktplatz: In Planung

Gestaltung Haltestellenpodeste in der Innenstadt

Die Nutzung der Podestflächen in den künftigen Haltestellenabgängen ist das Ziel des Projektes. Dabei sind diverse Optionen denkbar: Von einer Begrünung über künstlerische Gestaltungen bis hin zur Nutzung als temporäre Bühne.

Lange Einkaufsnacht zum Mobilitätsfestival

Auf Wunsch der Einzelhandelsvertreter wird im Sommer 2018 eine lange Einkaufsnacht geplant. Am Wochenende 16./17. Juni 2018 ist eine Bespielung der Innenstadt mit diversen Mobilitätsthemen unter dem Motto „Mobilitätsfestival“ vorgesehen, zudem findet am 17. Juni 2018 der 303. Stadtgeburtstag statt.

Im Rahmen des Mobilitätsfestivals ist u.a. ein Tag der offenen Baustelle der KASIG mit umfangreicher Besichtigung der Tunnel und Haltestellen geplant. Hier bietet sich die ergänzende Umsetzung einer langen Einkaufsnacht sehr gut an.

„Karlsruhe klingt Music to go“

Das eintägige Musikprogramm an dezentralen Orten in der gesamten Innenstadt findet 2018 am 30. Juni statt. Es wechselt sich künftig im Jahreswechsel mit „Spiel mich“ ab. Die Umsetzung erfolgt in Kooperation mit der Hochschule für Musik. 2018 sollen auch die Tunnel- und Haltestellenbauwerke der Kombilösung als Spielorte einbezogen werden, wenn dies umsetzbar ist.

Karlsruher Stadtfest mit verkaufsoffenem Sonntag

Das im Rahmen des Kooperationsmarketings seit 2010 neu konzipierte Karlsruher Stadtfest mit verkaufsoffenem Sonntag wird mit verschiedenen Kleinkunststationen, einem zentralen Platz mit Livemusik und Gastronomieangeboten weitergeführt. 2018 soll das Stadtfest am 13./14. Oktober stattfinden.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat - nach Vorberatung im Hauptausschuss -

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