

Eigene Kostenschätzung für den geplanten Tunnelneubau

<u>alle Zahlen in Mio. Euro</u>		
Kosten Tunnel	6,9 - 7,5	} Kostenschätzungen der Stadt im Frühjahr 2006 und Zahlen der GFL Studie 2004/5
Kosten Straßenbau /LSA	1,0 - 1,3	
Kosten Wasserwirtschaft	0,1 - 0,3	
Verfüllung alter Tunnel	0,1	
Planungskosten	1,03	
Kosten auf Preisbasis Ende 2005	9,1 - 10,2	
Preissteigerung bis 11/10 seit 2005 für Straßenbaumaßnahmen beträgt 19% ¹⁾	1,73 - 1,94	
Kosten auf Preisbasis Ende 2010	10,83 - 12,14	
Plus bisher noch nicht berücksichtigte Kosten (geschätzt : Grunderwerbskosten, Ausgleichsmaßnahmen Umwelt, Kosten der DB Netz AG ²⁾ für Koordinierungskosten, Sicherungsarbeiten, usw.)	0,2	} hohes Unsicherheitspotenzial bei den DB –Kosten, eher zu gering geschätzt.
	11,03 - 12,34	
Plus Risikopuffer von 10% (für zusätzliche Leistungen im Rahmen der Detailausschreibung ²²⁾ , für zusätzliche Gutachten zur Aktualisierung der alten Daten, für kostenwirksame Unwägbarkeiten während der Bauphase, für mögliche Preiserhöhungen in 2011)	1,1 - 1,23	} eigene Kostenschätzungen
	12,13 - 13,57	
Plus Ablösesumme an DB ³⁾ geschätzt	0,3	
Zu erwartende Kosten für 2011	12,43 - 13,87	← Min. Diese Kosten ermöglichen Vergleich mit Ostring-Baukosten von ca. 19 Mio.
Plus notwendige Folgeinvestitionen in Knoten wg. zunehmender Belastung ⁴⁾		} Max.
Kreisverkehr Steinb.Müweg/Steinb.Straße	0,7	
Kreisverkehr Sepp.Müweg/Amselweg	0,4	
Plus vorgesehene Rückbaumaßnahmen für Einmündung Steinb. Mühlenweg ⁵⁾	0,1	} nicht in die Rechnung einbezogen wird ein evtl. notwendiger Kreisverkehr an der Kreuzung Bremer Str./Sprötzer Weg.
Kosten 2011 incl. notw. Folgeinvestitionen	13,63 - 15,07	

- 1) Daten des Baupreisindex für Straßenbau vom Stat. Bundesamt, Datenbasis 2005 = 100%
- 2) Die DB lässt sich diese Kosten bezahlen, laut DB muss während der Bauarbeiten mit Hilfsbrücken gearbeitet werden. Das Bauvorhaben wird als kompliziert bezeichnet bei Aufrechterhaltung des intensiven Bahnverkehrs.
- 22) Alle bisherigen Planungen sind lediglich Machbarkeitsstudien/Grobplanungen. Die Detailplanungen stehen noch aus
- 3) Kosten berechnen sich nach dem Umfang des Bauvorhabens/Erhaltungsaufwand. Beispiel : Stadt Jena: Verlängerung Personentunnel, Baukosten 470 000 €: Ablösesumme 81 000 €, Koordinierungskosten 10 000 €. Für den Ostring wird eine Ablösesumme von 700 000 € angesetzt
- 4) Die Planer/Gutachter (GFL/ Topp) weisen darauf hin, dass der alleinige Tunnelneubau das Verkehrsvolumen so stark ansteigen lässt, dass die erwähnten Straßenkreuzungen ausgebaut werden müssen wg. Überlastung bzw. wg. Sicherheit.
- 5) Diese Maßnahmen sind in den vorgeschlagenen Varianten des Planungsbüros vorgesehen.

Eigene Kostenschätzung für den geplanten Tunnelneubau

Bei einem frühestmöglichem Baubeginn 2014 müssen die Kosten noch um die geschätzten Preiserhöhungen für die Jahre 2012, 2013, 2014 erhöht werden. Annahme pro Jahr 2% = + 6% gesamt (das ist eher konservativ gerechnet angesichts des aktuellen Preisauftriebs).

Tunnelkosten 2011 ohne Folgeinvestitionen	12,4 - 13,9 Mio. €
+ 6% Preiserhöhung	0,7 - 0,8 Mio. €
Tunnelkosten 2014 ohne Folgeinvestitionen	<u>13,1 - 14,7 Mio. €</u>
Tunnelkosten 2014 mit Folgeinvestitionen	<u>14,2 - 15,8 Mio. €</u>

Eigenanteil der Stadt an den Kosten von Tunnel und Ostring

Anteil der Stadt: Ostring 20%, Tunnel 40%

	<u>Kostenanteil am Tunnel</u>	<u>Zum Vergleich Kosten- anteil Stadt am Ostring</u>
Tunnel o. Folgeinvestition 2011	4,96 - 5,56 Mio.	3,8 Mio.
Tunnel m. Folgeinvestition 2011	5,4 - 6,0 Mio.	3,8 Mio.
Tunnel o. Folgeinvestition 2014	5,24 - 5,88 Mio.	4,03 Mio
Tunnel mit Folgeinvestition 2014	5,68 - 6,32 Mio.	4,03 Mio. Ostringkosten auch um 6% erhöht

Die von der Stadt einzusetzenden Eigenmittel sind beim Neubau des Tunnels mit Folgeinvestitionen um 1,6 – 2,2 Mio. Euro höher, ohne Folgeinvestitionen um 1,2 – 1,7 Mio. Euro als beim Bau des Ostrings. Diese Mittel ermöglichen zusätzlichen Spielraum für andere Maßnahmen, z.B. Fahrradtunnel.



Wie werden die Bürger zurzeit über die Kosten des Tunnels informiert?

- Im Februar 2011. nennt Ex-Bürgermeister Norbert Stein (SPD) in der HAN Kosten in Höhe von 5 Mio. Euro
- Im April 2011 berichtet die HAN über Aussagen der Verwaltung zu Kosten in Höhe von 8 Mio. Euro.
- Im Juni 2011 nennt die Verwaltung in einer Drucksache an den Rat Kosten in Höhe von 9,5 Mio. Euro. Diese Zahlen basieren aber auf alten Kostenschätzungen aus 2005/6.

¹⁾ Zu den Folgeinvestitionen: Wenn der Tunnel vor Ostring bzw. zusätzlicher Bahnbrücke gebaut wird, weisen alle Gutachten auf das zu erwartende hohe Verkehrsvolumen hin. Mit der Folge, dass heute nicht kritische Kreuzungen dann überlastet werden. Diese müssten ausgebaut werden. Gutachter Topp sieht das vor für die Kreuzung Steinb.Müweg/Steinb.Straße.

GFL schlägt das auch aus Sicherheitsgründen für die Kreuzung Amselweg/Reiherstieg/Sepp. Müweg vor. Um den Verkehr zu entschleunigen werden Rückbaumaßnahmen für die Einmündung Steinbecker Mühlenweg vorgeschlagen. (Die Kosten für diese Maßnahmen sind eher konservativ geschätzt worden)

Nicht berücksichtigt haben wir den dann noch dringenderen Ausbau der Kreuzung Sprötzer Weg/Bremer Str. und zusätzliche Querungshilfen für den südlichen Teil des Steinbecker Mühlenwegs als Folge des stark zunehmenden Verkehrs