

Datum: 20. September 2018

Produkt/Aktenzeichen: 54710000

Drucksachen-Nr. 79/2018 Einwohnerantrag Stadtbahnlinie Langenberg

Bezug:

Anlage(n): Bundesprogramm Einordnung Gera Stadtbahnprogramm Stufe II (2017-2021 und 2018-2022)

Hinweis: Alle in der Beantwortung genannten Werte sind Netto-Werte.

Vorbemerkung und Historie:

Das Stadtbahnprogramm (SBP) Gera bestand bzw. besteht aus zwei Stufen:

Das Stadtbahnprogramm Gera Stufe I - mit den Teilmaßnahmen:

- Neubau Stadtbahnlinie I (Zwötzen - Untermhaus)
- Stadtbahnlinie 3 (Lusan/Zeulsdorf – Bieblach Ost): Schaffung eines vom KFZ-Verkehr unabhängigen Gleiskörpers zwischen der Heinrichstraße und dem Kreisverkehr Talstraße
- Neubau von Verknüpfungsstellen (Hauptbahnhof Gera-Süd und Gera-Zwötzen)

Die genannten drei Maßnahmen wurden von 2002 bis 2008 gefördert (Bundesmittel: 45,4 Mio. EUR) und umgesetzt.

Das Stadtbahnprogramm Gera Stufe II - mit den Teilmaßnahmen:

- Erneuerung des Gleiskörpers „Hinter der Mauer“
- Erneuerung der Straßenbahntrasse in Bieblach Ost (entlang der Thüringer Straße)
- Umgestaltung und Erneuerung der Straßenbahnanlage in der Wiesestraße
- Gleiserneuerung in Lusan (Abschnitt Fußgängerbrücke – Lusan/Brüte)
- Neubaustrecke zwischen der Dualen Hochschule und Langenberg (Stadtbahnlinie 4)

Von den genannten 5 Maßnahmen sind bislang nur die Maßnahmen in Bieblach Ost und Hinter der Mauer vollständig realisiert.

Im Rahmen des Vorhabens „Langenberg“ wurden bereits einige vorbereitende Teilbaumaßnahmen realisiert. Das Vorhaben „Wiesestraße“ ist - mit Ausnahme vereinzelter bauvorbereitender Maßnahmen und Vergabe eines einzelnen Loses - bislang nicht über den Planungsstatus hinaus gekommen.

Für das Vorhaben „Lusan“ existieren gegenwärtig keine vertieften Planungen.

- Verankerung der Stadtbahnlinie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan der Stadt Gera und des Landkreises Greiz 2008 – 2012 (**Beschluss: 22.11.2007**)
- Einreichung des Antrages auf Planfeststellung beim Thüringer Landesverwaltungsamt durch die Vorhabenträgerin GVB GmbH (03.09.2009)
- Planfeststellungsbeschluss des Thüringer Landesverwaltungsamtes (30.09.2010)
- Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens seitens der OB Dr. Hahn (Sommer 2012) - es soll eine Wirtschaftlichkeitsstudie veranlasst werden, die den Beleg der Wirtschaftlichkeit dokumentiert
- Versicherung gesicherter Eigenmittel und Ausschluss finanzieller Belastungen des städtischen Haushaltes durch den Geschäftsführer der GVB GmbH (05.12.2012)

- Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Stadt Gera und des Landkreises Greiz in der Fortschreibung für 2013 – hier wurde erneut die Stadtbahnlinie verankert (20.12.2012)
- Erste Bauaktivitäten April 2013
- 2. Quartal 2013:
Feststellung einer nicht gegebenen Durchfinanzierung der Maßnahme seitens des Thüringer Landesverwaltungsamtes:
 - Ausschluss der Genehmigung einer Bürgschafts- oder Patronatserklärung oder sonstiger Kreditsicherung durch die Stadt Gera
 - Abforderung einer Erklärung zum Baubeginn ohne gesicherte Finanzierung – Einstellung der Bautätigkeiten
- Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Stadt Gera und des Landkreises Greiz in der Fortschreibung für 2014 – 2018 – hier erneute Verankerung der Stadtbahnlinie (06.03.2014)
- Insolvenzanmeldung der Stadtwerke AG mit der Folge der Insolvenz der GVB GmbH (03.07.2014)
- Eröffnung des Insolvenzverfahrens für beide Unternehmen (01.10.2014)
- Beschluss des der schwierigen Finanzsituation angepassten gemeinsamen Nahverkehrsplans der Stadt Gera und des Landkreises Greiz als Teilfortschreibung 2015 – 2018 für das Stadtgebiet Gera – auch hier wieder Verankerung der Stadtbahnlinie – nun unter Ausschluss einer Realisierung vor 2020 (25.06.2015)
- Behandlung einer durch die Oberbürgermeisterin Frau Dr. Hahn eingebrachten Vorlage zur Aufgabe des Vorhabens „Stadtbahnlinie Langenberg“ im Stadtrat – keine Beschlussfassung infolge Verlassens des Sitzungssaales durch die Mehrheit der Stadtratsmitglieder (26.11.2015)
- nach verwaltungsseitiger Überarbeitung der Vorlage erneute Einbringung der am 26.11.2015 behandelten Vorlage in den Stadtrat – diese wurde mit 1 Stimme im Stadtrat abgelehnt (07.12.2017)

Grundlagen:

Das Stadtbahnprogramm Gera Stufe II beinhaltet fünf Teilprojekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 55,9 Mio EUR (Kostenschätzung März 2012):

	Hinter der Mauer	Bieblach-Ost	Wiese-straße	Langenberg	Lusan	Gesamt
Gesamtkosten	1.885,5	5.070,1	21.322,1	23.166,3	4.466,3	55.910,3
davon zuwendungsfähig	1.350,7	4.457,1	16.340,6	19.393,2	3.926,3	45.467,9
- Förderung (75%) ¹	1.013,0	3.342,8	12.255,5	14.544,9	2.944,7	34.100,9
- Anteil kommunales VU (25%)	337,7	1.114,3	4.085,1	4.848,3	981,6	11.367,0
davon nicht zuwendungsfähig	534,8	613,0	4.981,6	3.773,1	540,0	10.442,5
- Anteil Dritter	0,0	0,0	533,6	0,0	0,0	533,6
- Anteil kommunales VU	534,8	613,0	4.448,0	3.773,1	540,0	9.908,9
Gesamtanteil kommunales VU	872,5	1.727,3	8.533,1	8.621,4	1.521,6	21.275,9

Kostenschätzung/Finanzierung:

- Für das Vorhaben „*Neubau Stadtbahnlinie 4 Thüringer Straße – Langenberg*“ wurden im März 2012 Gesamtkosten i.H. von 23,2 Mio. EUR kalkuliert. Zwischenzeitlich wurden Leistungen in einem Umfang von ca. 5,9 Mio. EUR durch die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH vor Eröffnung des Insolvenzverfahrens geleistet. Diese Arbeiten wurden aufgrund der widerrufenen Förderung komplett aus Eigenmitteln finanziert. Weder kurz- noch mittelfristig ist eine Finanzierungsstrategie für das Vorhaben nach gegenwärtigem Stand weder zeitlich genau einordenbar noch. realistisch darstellbar.
- Aufgrund der aktualisierten Kostenschätzung für das Vorhaben „*SBP Gera, Stufe II – Wiese-straße; hier: TA 2.2.1 Heinrichsbrücke – Arminiusstraße*“ geht die Stadtverwaltung von einer erheblichen Steigerung der Baukosten gegenüber dem o.g. Wert aus dem Jahr 2012 aus - genaue Angaben zur Kostensteigerung hier abzugeben wäre auch aufgrund von derzeitigen Ausschreibungsergebnissen unseriös.

Förderung:

- Gemäß der ÖPNV- Investitionsrichtlinie des Freistaates Thüringen können die zuwendungsfähigen Kosten mit bis zu 75 % gefördert werden, wobei der Bund aufgrund des Gesamtinvestitionsvolumens von über 50 Mio. EUR einen Teil der Fördersumme bei einer Gesamtfinanzierung seitens der Stadt Gera dem Freistaat Thüringen abnimmt (im Rahmen eines sog. „GVFG-Sonderprogramms“ - 60% Bund und 15 % Land).

¹ Eine Förderquote von 75% für Maßnahmen, welche nicht bis einschl. 2019 abgeschlossen werden können, gilt vor dem Hintergrund des Auslaufens der EntflechtG-Förderung in jenem Jahr sowie der sinkenden Regionalisierungsmittel als nicht gesichert.

- Über das gesamte Stadtbahnprogramm (SBP) Gera, Stufe II, wurde durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) am 05.12.2012 ein Zuwendungsbescheid erlassen, der allerdings mit Bescheid vom 25.09.2013 widerrufen wurde. Hintergrund dafür waren ausdrücklich die „nicht gesicherten“ Eigenmittel der Zuwendungsempfängerin zur Durchführung des Gesamtvorhabens.
- Um dennoch die beiden Teilprojekte „Hinter der Mauer“ (2011) und „Bieblach-Ost“ (2013) umsetzen zu können, hatte das TLBV diese beiden Vorhaben mit 75 % Förderung ausschließlich aus Landesmitteln gefördert, da der Bund seine Förderung (wie oben dargelegt) an die Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des SBP Gera, Stufe II, knüpfte.
- Die Stadt ist dennoch immer noch im GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Derzeit ist der Förderzeitraum von 2018 – 2022 angedacht. Maßnahme und Zeitraum wurden im Januar 2018 vom TLBV an das TMIL zur Weitergabe an das Bundesministerium gemeldet. Eine Aktualisierung der Zeiträume nach hinten könnte ab November 2018 erfolgen.
- Um die Förderung für das Neubauprojekt Linie 4 (Langenberg) im Topf der Bundesfördermittel GVFG erhalten zu können, muss die Finanzierung der Eigenanteile für das Gesamtvorhaben gesichert sein → solange die Finanzierung der Eigenmittel für den Neubau der Straßenbahn nach Langenberg nicht erbracht werden kann, stehen auch für die übrigen Projekte keine GVFG-Fördermittel zur Verfügung und die einzelnen Maßnahmen müssen über Landesmittel bezuschusst werden (Fördersatz von 75 % bleibt gleich). Auch müsste dann im Bewilligungszeitraum die Maßnahme abgeschlossen sein.
- Priorität hat aus Sicht der Stadtverwaltung die Sicherstellung der Verfügbarkeit der bestehenden Straßenbahninfrastruktur, bevor ggf. ein Neubauvorhaben weiter verfolgt werden soll. Insofern liegt das Hauptaugenmerk gegenwärtig bei der Finanzierung der Trassengrunderneuerung in der Wiesestraße. Der mittelfristigen Investitionsplanung folgend, bindet das Bauvorhaben in der Wiesestraße über Jahre die verfügbaren Eigenmittel der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH für investive Vorhaben. Sofern auch für die beiden südlichen Teilabschnitte der Wiesestraße (südlich der Arminiusstraße) ähnliche Kostensteigerungen wie im TA 2.2.1 auftreten, verlängert sich zudem der Zeitraum.
- Nach gegenwärtigem Stand stünde frühestens ab dem Jahr 2026 wieder eine hinreichende Liquidität bei der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH zur Verfügung, um den begonnenen Bau der Linie 4 nach Langenberg fortführen zu können; dies allerdings auch nur dann, wenn die Tilgung des Gesellschafterdarlehens auch über 2025 hinaus ausgesetzt wird².

Folgen bei Abbruch des Neubauvorhabens Linie 4:

- Fördermittelrückzahlung → **nein**.
Die bisher bereits getätigten Bau- bzw. Vorbereitungsarbeiten wurden durch die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH komplett aus Eigenmitteln finanziert; eine Fördermittelrückzahlung kann somit nicht in Betracht gezogen werden (→ vgl. Antwort der Thür. Ministerin für Infrastruktur & Landwirtschaft vom 26.11.2015 auf die Anfrage der Fraktion „DIE LINKE“ im Thüringer Landtag vom 12.11.2015).

² Es wird davon ausgegangen, dass die Stadt Gera weder einen Investitionszuschuss für das Vorhaben leisten kann, noch dass der Freistaat Thüringen der Stadt Gera die Gewährung einer Besicherung/Ausfallbürgschaft genehmigt, damit der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH eine Kreditfinanzierung der Maßnahme ermöglicht würde.

- **Projektabbruchkosten:**
Im Falle eines Abbruchs des Bauvorhabens „Neubau Stadtbahnlinie 4“ müsste der Planfeststellungsbeschluss vom 30.09.2010 entsprechend aufgehoben werden. Es müsste in diesem Zusammenhang geklärt werden, inwiefern der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt werden muss. Seitens der Planfeststellungsbehörde wurden in diesem Kontext insgesamt 3 maßgebende Punkte angesprochen:
 - Hangsicherung in Langenberg (Zu den Wiesen) in dem Bereich, in dem keine massive Stützwand errichtet wurde: Wenn ein Standfestigkeitsnachweis erbracht werden kann (Prüfung durch FD Tiefbau), ist kein Bau der restlichen Stützwand nötig. Ebenso muss die Stützwand auch im Falle eines Projektabbruchs nicht abgerissen werden.
 - Umsetzungsstand Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für bereits getätigte Eingriffe in die Natur: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss wurden bereits weitgehend umgesetzt, so dass im vorliegenden Fall keine zusätzlichen Aufwendungen notwendig werden.
 - Klärung zur weiteren Verfahrensweise mit bereits angekauften Grundstücken bzw. Entschädigungen für Nichtnutzung: Ein Gespräch mit Grundstückseigentümern ergab, dass das Interesse zum Rückerwerb der bereits durch die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH angekauften Grundstücke besteht (Buchwerte: ca. 840 Tsd. EUR = Einnahme bei GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH).

- Auswirkungen aus Ergebnisplan GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH:

Eine Ergebnisverschlechterung bei der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH infolge einer Sonderabschreibung für bereits angeschaffte, derzeit noch nicht aktivierte Vermögensgegenstände im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben → Sonderabschreibung ist gemäß Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) nicht ausgleichsfähig, da der Neubau der Linie 4 nach Langenberg derzeit kein Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist.

Das Problem kann umgangen werden, wenn die Stadt die abzuschreibenden Vermögensgegenstände erwirbt. Da die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH verpflichtet ist, Erträge aus der Veräußerung von Anlagevermögen wieder an die Stadt abzuführen (Auflage des TLVwA zur Sondertilgung des Kommunalkredits), stellt sich diese Variante haushaltsneutral dar.

I. Komplex - Genehmigungsstatus

1. Aus welchem Jahr datiert der Fördermittelantrag für das ganze Stadtbahnprogramm?

Im Rahmen des Stadtbahnprogramms Gera wurde ein Bündel von Maßnahmen definiert, dessen gemeinsames Ziel war bzw. ist, eine zeitgemäße Infrastruktur mit weitestgehend besonderem Bahnkörper, ein geschlossenes Stadtbahnsystem und damit eine attraktive und wirtschaftliche ÖPNV-Bedienung in der Stadt Gera zu erzielen.

Die Stufe I des Stadtbahnprogramms wurde in den Jahren 2002 bis 2009 umgesetzt. Dazu zählten folgende Maßnahmen:

- Neubau Stadtbahnlinie I (Zwötzen - Untermhaus)
- Stadtbahnlinie 3 (Lusan/Zeulsdorf – Bieblach Ost): Schaffung eines vom KFZ-Verkehr unabhängigen Gleiskörpers zwischen der Heinrichstraße und dem Kreisverkehr Talstraße
- Neubau von Verknüpfungsstellen (Hauptbahnhof Gera-Süd und Gera-Zwötzen)

Zur Verbesserung der veralteten und nicht barrierefreien Infrastruktur der Abschnitte auf der Linie 3, verbunden mit einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Anschlusssicherheit sowie Fahrgasterschließung und Senkung der Betriebskosten wurde, mit Fertigstellung der Stufe I, ein Paket von 5 Stadtbahnerweiterungsmaßnahmen geschnürt, die Stufe II.

Dazu zählen:

- Erneuerung des Gleiskörpers „Hinter der Mauer“
- Erneuerung der Straßenbahntrasse in Bieblach Ost (entlang der Thüringer Straße)
- Umgestaltung und Erneuerung der Straßenbahnanlage in der Wiesestraße
- Gleiserneuerung in Lusan (Abschnitt Fußgängerbrücke – Lusan/Brüte)
- Neubaustrecke zwischen der Dualen Hochschule und Langenberg (Stadtbahnlinie 4)

Für die Stufe I und II wurden getrennte Fördermittelanträge beim Land Thüringen gestellt:

- Fördermittelantrag Stufe I am 15. Juli 2002
- Fördermittelantrag Stufe II am 27. Februar 2009
- Änderungsantrag Stufe II am 28. März 2012

2. Ist die Annahme richtig, dass die Teilabschnitte Tinz-Wendeschleife, Hinter der Mauer, Zwötzen, Untermhaus, Bieblach/Ost, Wiesestraße und Langenberg zum Stadtbahnprogramm gehören?

Ja. (Alle zum Stadtbahnprogramm gehörenden Maßnahmen vgl. Antwort zur Frage 1 im Themenkomplex I).

3. Ist die Annahme richtig, dass die Teilabschnitte Wiesestraße und Langenberg von dem Gesamt-Stadtbahnprogramm noch nicht realisiert sind?

Von den zum Stadtbahnprogramm Gera, Stufe II, gehörenden Maßnahmen wurden die Teilabschnitte Hinter der Mauer und Bieblach Ost bereits realisiert. Für die Abschnitte Wiesestraße wurden bereits Planungsleistungen beauftragt und für den Abschnitt Langenberg sind ebenfalls bereits Bauleistungen in einem Umfang von 5,9 Millionen EUR durch die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH vor Eröffnung des Insolvenzverfahrens umgesetzt worden. Lediglich der Abschnitt Lusan befindet sich noch in der Vorplanung.

4. Wurde dem Fördermittelantrag für das ganze Stadtbahnprogramm im Jahr 2004 durch den Bund und dem Land zugestimmt?

Zur Beantwortung der Frage muss eine differenzierte Betrachtung der Stufe I und II erfolgen.

Der Zuwendungsbescheid für die Stufe I im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms erging am 28. November 2002.

Über das gesamte Stadtbahnprogramm Gera, Stufe II, wurde durch das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) am 5. Dezember 2012 ein Zuwendungsbescheid erlassen, der allerdings mit Bescheid vom 25. September 2013 widerrufen wurde. Hintergrund hierfür waren ausdrücklich die „*nicht gesicherten Eigenmittel der Zuwendungsempfängerin zur Durchführung des Gesamtvorhabens*“.

Um dennoch die beiden Teilprojekte „Hinter der Mauer“ (2011) und „Bieblach Ost“ (2013) umsetzen zu können, hatte das TLBV diese beiden Vorhaben mit 75 % Förderung ausschließlich aus Landesmitteln gefördert, da der Bund seine Förderung - wie oben dargelegt - an die Sicherstellung der Finanzierung des gesamten Stadtbahnprogramm Gera, Stufe II, geknüpft hat.

5. Wie hoch ist der geplante Gesamtaufwand für das ganze Stadtbahnprogramm gewesen?

Die Gesamtkosten für die Stufe I gemäß Schlussverwendungsnachweis vom 25. Mai 2010 setzen sich wie folgt zusammen:³

Gesamtkosten	97.296.526 EUR
davon über das Landprogramm STGE/STR	5.087.942 EUR
Gesamtkosten Bundesprogramm STNB	92.208.584 EUR
davon Fördermittel STNB (85 % / 75 %)	62.312.300 EUR
davon Eigenmittel GVB	24.454.687 EUR
davon Anteile Dritter	5.441.597 EUR

Die Gesamtkosten für die Stufe II gemäß Änderungsantrag vom 30. März 2012 mit einem geplanten Realisierungszeitraum von 2011 – 2015 setzen sich wie folgt zusammen:

Gesamtkosten Bundesprogramm STNB	55.910.359 EUR
davon Fördermittel Bundesprogramm STNB (75 %) ⁴	28.855.018 EUR
davon Fördermittel Landesprogramm STGE (75 %)	5.246.000 EUR
davon Eigenmittel GVB	19.277.236 EUR
davon Anteile Dritter	2.532.105 EUR

³ Vgl. Präsentation Aufsichtsrat SWG 28. August 2013

⁴ 60 % Bund, 15 % Land

6. Welche Gesamtsumme war davon förderfähig?

Auf Basis des Änderungsantrages Stufe II belaufen sich die förderfähigen Kosten auf:

förderfähige Kosten im Bundesprogramm Straßenbahntrassenneubau (STNB)	38.473.357 EUR
förderfähige Kosten im Landesprogramm Straßenbahntrassengrunderneuerung (STGE)	6.994.667 EUR

7. Ist die Annahme richtig, dass 60 % vom Bund und 15 % vom Land der Gesamtkosten gefördert wurden bzw. werden?

Gemäß der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Freistaats Thüringen können die zuwendungsfähigen Kosten mit bis zu 75 % gefördert werden; wobei der Bund aufgrund des Gesamtinvestitionsvolumens von über 50 Mio. EUR einen Teil der Fördersumme dem Freistaat Thüringen abnimmt (im Rahmen eines sogenannten „GVFG-Sonderprogramms“). Die Höhe der geplanten Zuwendungen bezogen auf die Gesamtinvestitionskosten hätte ca. 61 % betragen.

8. Ist die Annahme richtig, dass der GVB alt die Finanzierung von 25 % der Gesamtkosten als Eigenanteil übernehmen wollte?

Auf die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH wären gemäß der seinerzeitigen Planung aus dem Jahr 2012 25 % der förderfähigen Kosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten abzüglich der Anteile Dritter (z. B. Leitungsträger) entfallen; die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH hätte so ca. 38,1% der Gesamtkosten tragen müssen.

9. Welchen Anteil hat die Stadt zahlen müssen?

Für die unter Frage 5 aufgeführten Gesamtkosten der Stufe I erfolgte durch die Stadt keine Finanzierungsbeteiligung. Vor dem Hintergrund der seinerzeit bestehenden steuerlichen Organschaft⁵ wurden Berechnungen zum Anteil der Stadt Gera nicht angestellt, obwohl die Stadt Gera in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger zur anteiligen Finanzierung heranzuziehen gewesen wäre.

Im Zuge der Umsetzung Stufe I wurden durch die Stadt eigene Maßnahmen in angrenzenden Bereichen zu den Stadtbahnmaßnahmen, wie beispielsweise Puschkinplatz, umgesetzt. Dafür wurden durch die Stadt eigene Fördermittelanträge gestellt. Gleichermäßen erfolgte dies bei der Realisierung des Abschnittes „Hinter der Mauer“.

Im Rahmen des SBP Gera, Stufe II, wurden erstmals für die aktuell in Planung befindliche Maßnahme „Wiesestraße“ – 1. Teilabschnitt (zwischen der Spielwiese und der Arminiusstraße) Berechnungen zum Baukostenanteil der Stadt Gera für diesen Abschnitt durchgeführt; diese belaufen sich auf ca. 1,63 Mio. EUR. Dieser Betrag setzt sich aus ca. 573.000 € Anliegerbeiträge, ca. 477.000 Eigenmittel und ca. 583.000 Fördermittel zusammen.

⁵ Stadtwerke-Querverbund.

II. Komplex - Abrechnung der bisherigen Aufwendungen für das Stadtbahnprogramm

1. Welche Ausgaben für das ganze Stadtbahnprogramm wurden bisher abgerechnet und wie hoch war der Eigenanteil des GVB und der Stadt?

Für die Ausgaben der Stufe I wird auf den Fragenkomplex I, Frage 5 in Verbindung mit Frage 9 verwiesen.

Für die Abrechnung des Stadtbahnprogramms Stufe II verfügt die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH über keine Abrechnungsdaten. Eine Einsicht kann nur über die Insolvenzverwaltung der GVB i. IN. vorgenommen werden.

2. Welche Einnahmen lassen sich durch die Anwendung der Straßenausbaubeitragsatzung dem Anteil der Stadt gegenrechnen?

Auf Grundlage der Straßenausbaubeitragsatzung sind Anlieger zwingend anteilig an den Baukosten für Fahrbahnen, Gehwege, Parkflächen, Straßenbeleuchtung, Anlagen der Oberflächenentwässerung und Straßenbegleitgrün zu beteiligen; eine Wahlmöglichkeit der Stadt Gera hierzu besteht nicht. Die Höhe der Beiträge, mit denen Anlieger an der Maßnahme „Wiesestraße“ - 1. Teilabschnitt (zwischen der Spielwiese und der Arminiusstraße) zu beteiligen sind, beläuft sich auf ca. 573 TEUR (siehe auch Fragenkomplex I, Frage 9).

III. Komplex - Teilabschnitt „Langenberg“

1. Wurde im Antrag zum Erhalt von Fördermitteln von einer Beförderungszahl von 6.000 Bürgern pro Tag zwischen Langenberg und dem anderen Stadtgebiet ausgegangen, um die Wirtschaftlichkeit nachweisen zu können?

Nein, die Zahl war für den Fördermittelantrag nicht maßgebend. Die standardisierte Bewertung aus dem Jahr 2006 geht für die gesamte Stufe II insgesamt von einem Fahrgastzuwachs von ca. 4.700 Fahrgästen aus.

Der Fördermittelantrag selbst enthält keinerlei Zahlen zur Beförderungszahl. Bei einer Zählung der Fahrgäste im Jahr 2008, die nur Langenberg betrifft, wurden durch das Verkehrsinstitut ISUP GmbH 3.186 Fahrgäste pro Tag auf den Linien 22, 24, 28, 29, S 27 und 27 für den Abschnitt Haltestelle „Duale Hochschule“ bis „Langenberg“ ermittelt.

Für die Stadtbahnlinie 4 wurde seitens des Verkehrsinstitutes ein Zuwachs von 20 % der Fahrgäste aufgrund der Umstellung von den Bus- auf den Straßenbahnbetrieb basierend auf den Erfahrungswerten der Linie I prognostiziert. Laut Fahrgastzahlen der Linie I aus dem Jahr 2008 betrug der Fahrgastzuwachs durch die Umstellung auf den Straßenbahnbetrieb tatsächlich 29%.

2. Ist die von Herrn Leithold zur Ortsteilratssitzung am 9. August 2018 genannte gegenwärtige Beförderungszahl von 1.740 Bürgern pro Tag richtig? Bitte um eine aktuelle Übersicht der Fahrgastzählung (über einen Zeitraum von einem Monat und auf gesplittet auf die Linien 22, 24, 27, S27, 28, 29)

Diese Fahrgastzahl lässt sich in etwa auch seitens der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH analytisch anhand der Gesamtfahrgastzahl der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH im Jahr 2017 bezogen auf den prozentualen Anteil der Linien 22, 24, 27, S 27, 28, 29 für den Streckenabschnitt Duale Hochschule/Langenberg durch eine Schlüsselung der genannten Linien am Gesamtnetz der GVB GmbH aus dem Jahr 2005 herleiten.

Aufgrund der Reduzierung der Fahrplankilometer der GVB GmbH in den Jahren 2008 (6 %), 2012 (5 %), 2013 (4 %), 2014 (4 %) und 2015 (12 %) ist davon auszugehen, dass die Fahrgastzahl auf den genannten Buslinien im Abschnitt Duale Hochschule/Langenberg aber höher liegt. Hinzu kommen die Fahrgäste der Linien 203/204 der RVG, hier sind in etwa 400 Fahrgäste pro Tag anzunehmen.

Genauere Erhebungsdaten liegen nur aus dem Jahr 2008 vor. Für eine genaue Ermittlung aktueller Fahrgastzahlen müsste eine neue Zählung/Verkehrserhebung vorgenommen werden. Allein aus einer Zählung auf der Basis eines Monats lassen sich keine belastbaren Fahrgastzahlen für die ganzjährige Nutzung herleiten. Die Fahrgastzahlen schwanken unterjährig stark, da in der kälteren Jahreszeit die Nutzungshäufigkeit weitaus höher liegt, als in den Sommermonaten und während der Schulferien prinzipiell weniger Fahrgäste den ÖPNV nutzen, als in der Schulzeit. Zudem müsste die Erhebung, um einen statistisch gesicherten Wert zu erhalten, ganzjährig über die gesamte Tagesganglinie auf allen Abschnitten und parallel auf allen Linien erfolgen, was mit hohem personellen Aufwand und den entsprechenden Kosten verbunden ist. Für eine solche Erhebung sollte bei Bedarf ein Verkehrsinstitut beauftragt werden. Hierfür ist von Kosten zwischen 20 und 30 TEUR auszugehen, die nicht im Wirtschaftsplan der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH 2018 enthalten sind. Da auch im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) die Fahrgastzahlen regelmäßig erhoben werden müssen, um den fortgeschrieben Wert der Einnahmeaufteilung den realen Fahrgastströmen anzupassen, plant der Verbund eine verbundweite Erhebung der Fahrgastströme über einen Jahreszeitraum beginnend 2019 bis 2020. An den Kosten der Erhebung wird auch die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH beteiligt.

3. Ist mit den angegebenen Fahrgastzahlen (1.740) die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme noch gegeben?

In die Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Stadtbahnlinie 4 gegenüber einer Bedienung mit Bussen fließen nicht nur die Fahrgastzahlen, sondern auch zahlreiche andere Faktoren ein. Hierbei handelt es sich um folgende Faktoren:

- Reisezeiteinsparungen
- Vermeidung von Emissionen
- Einsparungen der Betriebskosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Vermeidung von Emissionen
- Einsparung bei den ÖPNV-Betriebs- und Kapitalkosten

Allein aus den Fahrgastzahlen und den damit zu erwartenden Linienlöhnen lassen sich keine Aussagen über die Wirtschaftlichkeit einer Bedienung mit Straßenbahn gegenüber der herkömmlichen Bedienung mit Bussen treffen. Um ein Aussage treffen zu können, müsste neben der Erhebung der aktuellen Fahrgastzahlen und der erwarteten Entwicklung dieser auch eine Neubewertung der anderen Komponenten im Rahmen einer standardisierten Bewertung vorgenommen werden. Anhand der Kosten für die standardisierte Bewertung für das Stadtbahnprogramm Stufe II aus dem Jahr 2006 in Höhe von 36 TEUR ist bei einer Anpassung der Bewertung an die aktuellen Daten mit Kosten von ca. 25 TEUR zu rechnen, die nicht in der Planung der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH für das Jahr 2018 enthalten sind.

Da der Nutzen-Kosten-Quotient der Standardisierten Bewertung⁶ mit 1,95 (mit Abminderung kleiner Reisezeiten) bzw. 2,3 (ohne Abminderung kleiner Reisezeiten) vergleichsweise hoch ist, ist auch bei der Veränderung der Eingangsdaten (Kostenanstieg, Änderung der Fahrgastzahl) nicht damit zu rechnen, dass der Nutzen-Kostenüberschuss unter einem Wert von 1,0 sinkt. Ein Nutzen-Kosten-Quotient über 1,0 ist volkswirtschaftlich sinnvoll.

Um Aussagen über die künftige Entwicklung der Fahrgastzahlen treffen zu können, ist auch eine Aktualisierung der Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Gera erforderlich, da die letzte aus dem Jahr 2011⁷ bzw. 2013⁸ stammt. Beide wiesen einen deutlich höheren Rückgang der Bevölkerung beispielsweise für das Jahr 2016 aus, als dies tatsächlich der Fall war. Seitens der Stadtverwaltung⁹ dem Thüringer Landesamt für Statistik sind druckfrisch die Einwohnerzahlen zum 31.12.2017 erschienen, die aber noch nicht in die Auswertung einfließen konnten.

4. Wie hoch ist der Anteil der Gesamtkosten für den Teilabschnitt "Langenberg"?

Nach derzeitigem Planungsstand betragen die Kosten des Projektes Langenberg ca. 40 % des gesamten Stadtbahnprogrammes. Die Kostenschätzung für die Investitionen in die Stadtbahnlinie 4 nach Langenberg geht auf das Jahr 2012 zurück und ist überholt. Der geplante Kostenrahmen gemäß Fördermittelantrag aus dem Jahr März 2012 wies folgende Werte auf:

• Gesamtkosten:	23.166 TEUR
davon GVFG-Fördermittel Bundesprogramm:	14.545 TEUR
davon Eigenmittel:	8.109 TEUR
davon Dritte:	512 TEUR

Für eine seriöse Überarbeitung der Planung und Aktualisierung der Kostenschätzung unter Einbeziehung aller Gewerke wird ein Zeitraum vom mindestens 9 Monaten veranschlagt. Zudem zeigen derzeit Ausschreibungsergebnisse einen exorbitanten Anstieg entgegen der Kostenberechnung.

⁶ Stand 12/2010.

⁷ Statistisches Landesamt.

⁸ Statistik der Stadt Gera.

⁹ Statistik Stadt Gera.

5. Wie hoch ist der gegenwärtige Stand der Kosten für die bereits durchgeführten Leistungen?

Da die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH keinerlei Zugriff auf die Bücher der GVB GmbH i. IN. hat, können hier nur Zahlen genannt werden, die verbal im Umlauf sind. Es ist aber davon auszugehen, dass bisher ca. 5,9 Mio. EUR in die Neubaustrecke nach Langenberg investiert worden sind.

Der Grundstückswert mit Bebauung ist mit 3,6 Mio. EUR in die Bücher der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH eingegangen. Am 16. September 2016 schloss die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH mit der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH i. IN. einen Kaufvertrag über den Erwerb der Vermögensgegenstände. Mit diesem Kaufvertrag gingen die Vermögensgegenstände, so auch das Anlagevermögen der bereits getätigten Investitionen Langenberg, mit einem niedrigeren Buchwert als in den Büchern des Verkäufers ausgewiesen, an die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH über.

6. Wie setzt sich die Begleichung der Ausgaben für diese Maßnahmen zusammen (Fördermittel Bund und Land, Mittel GVB alt und Stadt Gera)?

Am 25. September 2013 wurde der Zuwendungsbescheid des TLBV zum Stadtbahnprogramm, Stufe II vom 5. Dezember 2012 widerrufen, da nach Bewilligung des Vorhabens festgestellt wurde, dass dem damaligen Zuwendungsempfänger (GVB GmbH) keine ausreichenden Eigenmittel (ca. 19,7 Mio. EUR) zur Verfügung standen, um die Gesamtfinanzierung abzusichern. Demnach sind nur Eigenmittel in die bisherigen Baumaßnahmen der Stadtbahnlinie 4 nach Langenberg geflossen.

7. Gibt es eine Berechnung der Teuerungsrate für die noch ausstehenden Baukosten des Teilabschnittes "Langenberg" zu dem geplanten Kostenansatz aus dem Jahr 2004? Wenn ja, um wieviel höher sind die Kosten für die noch ausstehenden Leistungen?

Die voraussichtlichen Planungskosten betragen dabei mindestens 500 TEUR und sind nicht in der Planung 2018 der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH enthalten. Eine belastbare Prognose bezüglich einer Kostensteigerung kann derzeit nicht seriös dargestellt werden, da man weder den Zeitpunkt des Maßnahmenbeginns noch die Konjunkturlage im Baugewerbe kennt – eine konstruktive Diskussion mit belastbaren Zahlen kann hier zum jetzigen Zeitpunkt nicht geführt werden.

8. Sind die zwischenzeitlichen Erkenntnisse über die archäologischen Funde im Bereich der Trassenführung in die Kostennachkalkulation mit eingeflossen?

Der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH liegen hier keinerlei Erkenntnisse vor. Die Unterlagen, falls welche zu diesem Thema vorhanden sind, liegen beim Insolvenzverwalter.

9. Welche Summe davon ist förderfähig?

Hierzu verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 6 im Themenkomplex III.

10. Welche Summe trägt der GVB neu?

Hierzu verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 8 im Themenkomplex III.

11. Welche Summe trägt die Stadt?

Hierzu verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 6 im Themenkomplex III.

12. Welche Summe haben die Bürger und das Gewerbe auf Grund der Straßenausbaubeitragssatzung zu tragen?

Bei dem derzeitigen Planungsstand sind aus heutiger Sicht keine Straßenausbaubeiträge zu erwarten.

13. Wie hoch sind mögliche Rückbauverpflichtungen?

Gegenwärtig gibt es keinerlei Rückbauverpflichtung. Im Falle der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses muss die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH aber damit rechnen, vom Thüringer Landesverwaltungsamt entsprechend § 77 VwVfG zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes verpflichtet zu werden. Da eine solche Rückbaumaßnahme bisher einmalig in Deutschland wäre, liegen weder beim Thüringer Landesverwaltungsamt noch bei der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH Erfahrungswerte über Umfang der Rückbau- und Wiederaufforstungsarbeiten, noch deren Kosten vor.

Die Kosten können gegenwärtig daher nur grob geschätzt werden und liegen im günstigsten Fall bei 1,2 Mio. EUR und im ungünstigen Fall bei 2,7 Mio. EUR. Nicht beziffert werden können gegenwärtig mögliche Sanierungskosten für den Grundstücksanteil der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH, der auf einer ehemaligen Deponie verläuft. Neben den möglichen Rückbauverpflichtungen ist aber auch der Einfluss eines endgültigen Abbruchs der geplanten Baumaßnahme der Stadtbahnlinie nach Langenberg auf die geplanten Baumaßnahmen des zweiten und dritten Bauabschnittes der Wiesestraße sowie den Bauabschnitt der Gleisanlagen in Lusan zu betrachten. Alle drei Abschnitte sind im GVFG-Bundesprogramm enthalten. Bei einer Nichtrealisierung von Langenberg würden auch diese drei Bauabschnitte aus dem GVFG-Bundesprogramm fallen, so dass nur das Land Thüringen Fördermittel für die Baumaßnahmen zur Verfügung stellen könnte. Da die Fördermittelanträge der Verkehrsunternehmen bereits in den vergangenen Jahren das Budget des Landes für Zuschüsse für Investitionen in den ÖPNV deutlich überzeichnen, ist damit zu rechnen, dass die Fördermittel auf mehrere Jahre gestreckt werden und die Baumaßnahme erst weit nach 2023 abgeschlossen werden kann, weil die Fördermittel fehlen. Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass der Bau mit eigenen Gleistrassen, der für eine Bundesförderung Voraussetzung ist, vom Land nicht gefördert wird, und hier die Planung komplett überarbeitet werden muss. Hier ist mit Planungskosten von ca. 1 Mio. EUR zu rechnen. Aufgrund der Neuplanung und der notwendigen Planfeststellungsbeschlüsse würde sich der Beginn der Baumaßnahme weiter nach hinten verschieben. Dies wiederum führt dazu, dass die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH die verschlissenen Gleisanlagen und Oberleitungen auch weiterhin befahrbar halten muss, was wiederum zu zusätzlichen Instandhaltungskosten für die Abschnitte Wiesestraße und Lusan zwischen 1.755 TEUR (Best Case) und 7.368 TEUR (Worst Case) führt, je nachdem, welche Schäden im zeitlichen Verlauf eintreten.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wurden in diesem Kontext bisher insgesamt drei maßgebende Punkte angesprochen:

- Hangsicherung in Langenberg (Zu den Wiesen) in dem Bereich, in dem keine massive Stützwand errichtet wurde¹⁰
- Umsetzungsstand Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für bereits getätigte Eingriffe in die Natur¹¹
- Klärung zur weiteren Verfahrensweise mit bereits angekauften Grundstücken bzw. Entschädigungen für Nichtnutzung¹²

¹⁰ Liegt ein Standfestigkeitsnachweis vor (Prüfung durch Fachdienst Tiefbau), ist kein Bau der restlichen Stützwand nötig.

¹¹ Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß Planfeststellungsbeschluss wurden bereits weitgehend umgesetzt, so dass im vorliegenden Fall keine zusätzlichen Aufwendungen notwendig werden.

IV. Komplex - Insolvenztatbestand

1. Ist die Annahme richtig, dass der GVB alt diese Aufträge für den Teilabschnitt „Langenberg“ ausgelöst hat und auch die Bezahlung veranlasste?

Es ist davon auszugehen. Genaue Angaben können jedoch nur durch den Insolvenzverwalter der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH i. IN. gegeben werden, da die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH keinerlei Einblick in die Bücher der Gesellschaft hat.

2. Ist die Annahme richtig, dass der GVB neu nicht der Nachfolger des GVB alt ist?

Die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH ist kein Rechtsnachfolger der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH i. IN., hat aber mittels Kaufvertrag vom 16. September 2016 zahlreiche Verpflichtungen übernommen.

3. Ist die Annahme richtig, dass der Insolvenzverwalter der SWG AG mögliche Zahlungsverpflichtungen aus dem GVB alt regeln muss?

Dies ist uns nicht bekannt.

4. Ist der Insolvenzverwalter für Rückbaumaßnahmen und Unterhaltungskosten für den Teilabschnitt „Langenberg“ z. B. der Sickerwasserfassung- und Aufbereitung verantwortlich?

Nein. Im Übrigen verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 13 im Themenkomplex III.

5. Können durch den GVB alt gekaufte Flächen durch den GVB neu verkauft werden? Wenn nein. Ist der Insolvenzverwalter der Verkäufer?

Ja, soweit ein entsprechender Gesellschafterbeschluss vorliegt.

Der reine Buchwert der Grundstücke mit Bebauung beträgt 3,6 Mio. EUR. Der ursprüngliche Kaufpreis für die Grundstücke ohne Bebauung betrug nach mündlicher Überlieferung ca. 500 TEUR. Die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH kann keinen Einblick in die Bücher der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH i. IN. nehmen. Da die Bebauung nur in Zusammenhang mit der Errichtung einer Stadtbahntrasse einen Nutzen besitzt, ist nicht davon auszugehen, dass am Markt ein Käufer gefunden werden kann, der von der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH Grundstücke in Höhe des Buchwertes kauft. Auch erscheint es zweifelhaft, ob die Trassenabschnitte zu dem reinen Erwerbspreis der damals unbebauten Grundstücke veräußert werden können (z. T. keine separaten Zugänge, zu spezifische Grundrisse, Neuorientierung ehemaliger Eigentümer), so dass bei einer Nichtrealisierung der Neubaustrecke nach Langenberg von einer Sonderabschreibung von mindestens 3,1 Mio. EUR auszugehen ist.

¹² Ein Gespräch mit den Grundstückseigentümern ergab, dass Interesse zum Rückwerb der bereits durch die Geraer Verkehrsbetrieb GmbH angekauften Grundstücke besteht (Buchwerte: ca. 840 TEUR).

V. Komplex - Fördermittelrückzahlung und weiteres

- 1. Ist die Annahme richtig, dass keine Fördermittel für die bereits abgeschlossenen Teilmaßnahmen des gesamten Stadtbahnprogramms zurückgezahlt werden mussten bzw. müssen? Wenn nein, welche Kosten kommen auf den GVB zu?**

Mit Widerruf des Zuwendungsbescheides Bundesprogramm für die Stufe II vom 25. September 2013 wurden die bereits abgeschlossenen Teilabschnitte Hinter der Mauer und Bieblach Ost über das Landesprogramm Trassengrunderneuerung (STGE) durch das Land Thüringen finanziert.

Bisher bestehen keine Rückforderungsansprüche des Fördermittelgebers an die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH und es sind nach gegenwärtigem Stand auch keine Rückforderungsansprüche absehbar.

- 2. Ist die Annahme richtig, dass auch ohne den Ausbau der Trasse nach Langenberg der Teilabschnitt Wiesestraße förderunschädlich gebaut werden kann? Bitte um einen schriftlichen Nachweis.**

Eine Förderung der Maßnahmen Wiesestraße und Lusan ohne die Neubaustrecke nach Langenberg über das GVFG-Bundesprogramm ist nicht möglich. Für die Abschnitte Wiesestraße und Lusan müssen dann Anmeldungen/Antragstellungen für eine Förderung über den Förderkomplex Trassengrunderneuerung des Landes gestellt werden.

Mit Blick auf die in den letzten Jahren dem Land zu Verfügung stehenden Mittel für ÖPNV-Maßnahmen ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen nur über einen sehr langen Zeitraum gestreckt realisiert werden können.

Förderzusagen des Freistaates Thüringen erfolgen unter der Voraussetzung einer Bedarfsanmeldung zum 30.09. lediglich für das kommende Haushaltsjahr.

Die Fördermittelzusage vom Fördermittelgeber TLBV kommunaler Straßenbau (Anteil Stadt Gera) wurden Fördermittel bis 2021 eingeordnet für den ersten Bauabschnitt Wiesestraße. Einen Bescheid erhalten wir erst bei der Eigenmittelsicherung.

Dasselbe gilt für den GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (Fördertopf ÖPNV) – auch dieser muss unsere Eigenmittelsicherung abwarten. Ein schriftlicher Nachweis kann deshalb zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erbracht werden.

- 3. Ist die Annahme richtig, dass die Maßnahme Wiesestraße nur förderunschädlich bis spätestens 2020 fertiggestellt sein muss?**

Nein.

Für Großvorhaben nach einem GVFG-Sondervorhaben - wie auch das Stadtbahnprogramm Gera, Stufe II - gewährt der Bund nach gegenwärtiger Rechtslage bis maximal 2024 noch eine entsprechende Förderung; d. h. wenn - wie einst vorgesehen - Bundesmittel aus einem GVFG-Sonderprogramm zur anteiligen Förderung herangezogen werden sollen, müssten die verbliebenen Teilprojekte des Stadtbahnprogramm Gera, Stufe II bis zum Jahresende 2024 (Verlängerung nicht ausgeschlossen) abgeschlossen sein. Dies erscheint derzeit nicht realistisch, da die benötigten Eigenmittel absehbar nicht zur Verfügung stehen. Die Finanzierung des Gesamtvorhabens ist nicht gesichert.

Anderenfalls wäre die Förderung komplett aus Landesmitteln zu finanzieren, wobei der mögliche Höchstfördersatz mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gleich wäre.

4. Wenn für den Teilabschnitt „Langenberg“ Fördermittel geflossen sind, wären diese durch den GVB neu zurückzuzahlen? Wenn nein. Erfolgt die Zahlung durch den Insolvenzverwalter?

Für den Teilabschnitt Langenberg sind keine Fördermittel geflossen. Es wird auch auf die Frage 1 zum Themenkomplex V. verwiesen.

5. Ist die Annahme richtig, dass nach Auslaufen des Fördermittelprogramms 2019 eine weitere Förderung aus diesem Programm nicht mehr möglich ist?

Nein.

Hierzu wird auf die Frage 3 zum Themenkomplex V. verwiesen.

6. Gibt es schriftliche Zusagen vom Land und Bund auch über 2019 hinaus für den Teilabschnitt "Langenberg" Fördermittel erhalten zu können und in welcher Höhe? Bitte um einen schriftlichen Nachweis.

Die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH ist gegenwärtig bis in das Jahr 2020 im GVFG-Bundesprogramm enthalten. Die Fördermaßnahme des GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH wurde in den vergangenen Jahren jedes Jahr auf das Folgejahr übertragen. Die Teilmaßnahme Langenberg ist dabei nach wie vor in der Kategorie A endgültig in das Programm aufgenommen. Schriftliche Zusagen werden in Form eines Zuwendungsbescheides erst nach positiver Antragsprüfung beschieden. Seit Bestehen der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH wurde bisher im Rahmen des Stadtbahnprogrammes Stufe II nur ein Fördermittelantrag für die Grundsanierung des ersten Teilabschnittes der Wiesestraße gestellt, der aufgrund des ausstehenden Eigenmittelanteils der Stadt Gera für ihren Anteil an der Maßnahme noch nicht beschieden wurde.

Siehe hierzu auch Anlage „Bundesprogramm Einordnung Gera Stadtbahnprogramm Stufe II 2017-2020“

7. Ist die Annahme richtig, dass für ein mögliches neues Förderprogramm ab 2020 ein Antrag für den Teilabschnitt „Langenberg“ neu beim Land und Bund gestellt werden müsste? Wenn ja, wurde dieser gestellt und wie wurde er beschieden?

Die bisherige Beschlusslage der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH berechtigt gegenwärtig nicht zu einer Anmeldung und Antragstellung von Fördermitteln für den Stadtbahnausbau der Stadtbahnlinie 4 nach Langenberg. Unter der Voraussetzung, dass eine entsprechende Beschlusslage vorliegt, müsste die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH einen entsprechenden Antrag stellen, der, solange die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH im GVFG-Bundesprogramm enthalten ist, voraussichtlich positiv beschieden wird.

8. Ist der GVB neu parallel zur Maßnahme Wiesestraße, in der jetzigen finanziellen Situation (Vertrag Stadt-GVB) in der Lage, den Eigenanteil für die Maßnahme „Langenberg“ aufbringen zu können, ohne auf Zuschüsse des Gesellschafters Stadt angewiesen zu sein? Wenn nein. Ist die Stadt in der Lage dies im jeweiligen Haushalt der nächsten Jahre darzustellen?

In beiden Fällen wäre die Beantwortung zu verneinen.

9. Wie hoch sind die Zuschüsse für den Straßenbahnkilometer im Vergleich mit dem Bus?

Die Stadt Gera hat für das Jahr 2017 Finanzhilfen gemäß § 8 ThürÖPNVG¹³ in Höhe von 2.519.117 EUR erhalten. Davon entfallen auf den Betriebszweig Bus 599.167 EUR und auf den Betriebszweig Straßenbahn 1.919.950 EUR. Daraus ergibt sich ein Zuschuss in Höhe von 1,38 EUR/Fahrplankilometer für den Straßenbahnbereich und 0,30 EUR/Fahrplankilometer für den Busbereich.

10. Was kostet die Beförderung eines Fahrgasts bei Bus und Bahn?

Der Aufwand für die Beförderung je Fahrgast betrug 3,01 EUR im Jahr 2017. Davon entfallen auf den Bereich Bus Aufwendungen je Fahrgast von 2,02 EUR und im Bereich Straßenbahn von 0,99 EUR.

11. Wie ändert sich die Taktfolge, wenn die Straßenbahn im Wechsel nach Bieblach Ost und Langenberg fährt im Vergleich zum jetzigen Bustakt?

Nach derzeitigem Fahrplan der Linie 3 (Gültigkeit ab 13. August 2018) würde die Linie 4 in der Hauptverkehrszeit (Mo-Fr) im 10 bzw. 15 Minutentakt verkehren. Dies entspricht weitestgehend den heutigen 15 Minutentakt mit Busbedienung. Am Samstag entsteht ein 30 bzw. 20 Minutentakt. Dieser entspricht weitestgehend dem heute vorliegenden Grundtakt der Bedienung mit Bus von 30 Minuten mit Zusatzfahrt. An Sonn- und Feiertagen würde in den Vormittagsstunden der bestehende Halbstundentakt zu einem Stundentakt ausgedehnt werden. Ab 12 Uhr würde das bestehende Angebot eines 30 Minutentaktes beibehalten werden.

12. Was kosten ein Straßenbahnzug bzw. ein Bus?

Ein Straßenbahnzug hat einen Anschaffungswert von ca. 2.800 TEUR bei einer Nutzungsdauer von 25 Jahren. Bei Erhalt des maximalen Fördersatzes von 70 % verbleibt ein Eigenanteil von 840 TEUR. Die sich daraus zu errechnende Abschreibung beträgt 33,6 TEUR pro Jahr. Ein Standard-Bus hat aktuell einen Anschaffungswert von ca. 250 TEUR bei einer Nutzungsdauer von 9 Jahren. Bei einem Festbetrag der Förderung von aktuell 70 TEUR verbleibt ein Eigenanteil von 180 TEUR. Die sich daraus zu errechnende Abschreibung beträgt 20 TEUR pro Jahr. Für das Teilprojekt „Langenberg“ muss aber keine zusätzliche Bahn angeschafft werden, da bei Inbetriebnahme der aktuelle Takt ab Haltestelle Duale Hochschule halbiert wird und der Straßenbahnverkehr abwechselnd nach Bieblach Ost bzw. Langenberg verkehren würde. Diese Taktung kann mit dem vorhandenen Fuhrpark realisiert werden. Wiederum würde mit Inbetriebnahme der Linie 4 nach Langenberg weniger Bus-km anfallen, was die Betriebskosten der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH deutlich senken würde. Aufwendungen für Fahrzeuge, heutiges Fahrpersonal sowie Betriebskosten würden wegfallen.

¹³ Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr.

13. Steht die Trassenführung im Einklang in Bezug auf das zu errichtende Möbelhaus XXXL-Lutz oder ergeben sich zusätzliche Aufwendungen und in welcher Höhe?

Der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH neu sind keine Aktivitäten bekannt, welche auf einen Abgleich der Planung des Möbelhauses und des rechtskräftig vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses deuten. Konkrete Kontakte seitens des zukünftigen Betreibers oder zukünftigen Investors zum GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH gab es bisher nicht. Die geplante Haltestelle liegt in Höhe Kreuzung Siemensstraße/Tinzer Straße.

14. Steht die Trassenführung im Einklang mit den Anschlüssen der Firmen im Gewerbegebiet Gera-Langenberg oder ergeben sich zusätzliche Aufwendungen und in welcher Höhe?

Die Ausdehnung und Erschließung des Gewerbegebietes ist seit Planung/Beschluss für die Stadtbahnlinie nach Langenberg unverändert. Die Lage der Haltestelle im Gewerbegebiet wurde entsprechend der städtischen Vorgaben und geplanten Entwicklung festgelegt.