

STELLUNGNAHME zur Anfrage Stadtrat Jürgen Wenzel (FW) vom: 05.08.2015 eingegangen: 05.08.2015	Gremium: Termin: Vorlage Nr.: TOP: Verantwortlich:	15. Plenarsitzung Gemeinderat 29.09.2015 2015/0499 50.3 öffentlich Dez. 1
Wirtschaftlichkeit der Kombilösung		

In einem Schreiben des Bundesrechnungshofes, das am 20. Mai 2015 in der "Stuttgarter Zeitung" veröffentlicht wurde, kommt dieser zu der "Einschätzung", dass die Wirtschaftlichkeit des Kombi-Projektes nicht mehr gegeben sein dürfte. Der Bundesrechnungshof fordert "einen aktualisierten positiven Nachweis der Wirtschaftlichkeit", weil ansonsten "dem Vorhaben die Fördervoraussetzungen entzogen wären". Daraus ergeben sich folgende Fragen:

A. Bis wann ist mit einem aktualisierten Nachweis der Wirtschaftlichkeit zu rechnen?

Der Bundesrechnungshof hat in seinem Schreiben vom 14.04.2015 an das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur empfohlen, die weiteren Fördervoraussetzungen durch eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung zu überprüfen. Dem ist die KASIG nachgekommen und hat die Gutachter der PTV GmbH mit der Fortschreibung der Standardisierten Bewertung beauftragt. Nach vorausgehender erster Abstimmung wurde die aktualisierte Untersuchung dem Land mit Schreiben vom 31.07.2015 zur Prüfung gestellt.

B. Kann durch Verzicht auf das mit der Kombi-Lösung "untrennbar" verbundene 2. Teilprojekt "Kriegsstrasse" die Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen- Kosten-Faktor über "Eins" beibehalten werden?

Die aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung mit Stand 31.07.2015 kommt zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit des Gesamtvorhabens weiterhin gewährleistet ist.

Ein Verzicht auf das Teilprojekt Kriegsstraße steht daher nicht zur Debatte und würde besonders auch dem Bürgerentscheid vom September 2002 widersprechen.

C. Welche Auswirkungen können für das "Kombi- Projekt" entstehen, wenn die Wirtschaftlichkeit mit einem Nutzen-Kosten-Faktor über "Eins" nicht mehr zu erbringen ist:

- 1. für den städtischen bzw. KHVV und VBK- Haushalt?**
- 2. für die Realisierung des Gesamtprojektes einschließlich Kriegsstraße?**

Siehe Antwort zu Punkt B.

D. Aufgrund welcher Annahmen wurde bei der Nutzen-Kosten-Berechnung ein Nutzen errechnet, der zu einem Faktor von 1,19 geführt hatte?

Die Festlegungen zu den Untersuchungsfällen und zur Methodik für die Standardisierte Bewertung von Dezember 2004 wurden in mehreren Abstimmungsgesprächen zwischen den Zuwendungsgebern Bund und Land sowie VBK und KASIG getroffen. Die Kostenannahmen basierten auf dem GVFG-Antrag vom 30.11.2004.

E. Welche Kosten wurden bei der Beantragung der Fördermittel 2004 kalkuliert:

Teilprojekt	Kaiserstraße	Kriegsstraße
Grunderwerb/Entschädigungen	1,8	1,5
Baufeldfreimachung	6,2	7,5
Bahnkörper/Haltestellen oberirdisch	1,1	2,5
Stadtbahntunnel u. Haltestellen	173,3	-,
Oberbau u. bahntechn. Ausrüstung	22,3	7,9
Beleuchtungseinrichtungen	6,2	0,2
Kommunikationstechnik	2,4	0,1
Stromversorgungsanlagen	6,0	0,3
Betriebstechnik	24,4	0,3
Verkehrsprovisorien	11,6	2,6
Leitungsverlegungen	17,8	12,1
Straßen/Wege, Begrünung	10,1	9,1
Straßentunnel	-,	94,1
Unvorhergesehenes	14,2	6,9
Verwaltungs- u. Baunebenkosten	35,7	17,4
Summe	333,0	162,4
Gesamtbaukosten (Mio. Euro)	495,4	

1. für den Tunnelrohbau?

siehe oben

2. für die Tunnelinfrastruktur?

siehe oben

3. für die Kriegsstraße?

siehe oben

4. für Verkehrs- Behelfe wie Verkehrsumleitungen (z.B. Beschilderung für den KFZ- und Straßenbahnverkehr (z.B. Mehrkilometer) und die Gleisverschwenkungen?

siehe oben

5. für Zusammenhangersarbeiten wie Baumfällarbeiten, Leitungsverlegungen aller Art der Ent- und Versorgung und der Kommunikation?

siehe oben

F. Wann wurde erstmals eine Überschreitung der 2008 bewilligten Kosten festgestellt und wann wurden die notwendigen Unterlagen dem Zuschussgeber vorgelegt mit welchem Ergebnis?

Noch bevor am 15.12.2008 der Zuwendungsbescheid mit Aufnahme der Kombilösung in das GVFG-Bundesprogramm ergangen ist, hat die KASIG dem Umstand, dass zwischen Antragsstellung und Antragsbewilligung fast vier Jahre lagen, Rechnung getragen und eine Untersuchung zur möglichen Kostenentwicklung durchgeführt. Die nach damaligem Sachstand ermittelten voraussichtlichen Gesamtbaukosten lagen in einer Höhe von rund 588,2 Mio. Euro.

Die Untersuchung wurde dem Aufsichtsrat der KASIG in der Sitzung am 17.12.2008 vorgestellt. Auch Gemeinderat und Zuwendungsgeber wurden über die Kostenfortschreibung unterrichtet.

Unter Berücksichtigung des Ausschreibungsergebnisses Rohbau Stadtbahntunnel und weiterer aufgetretener Zusatzkosten hat die KASIG im Juli 2010 einen GVFG-Ergänzungsantrag aufgestellt und dem Zuwendungsgeber die aktualisierten voraussichtlichen Gesamtbaukosten in Höhe von rund 637,6 Mio. Euro zur Prüfung und Bewilligung vorgelegt. Der Bewilligungsbescheid zum Ergänzungsantrag datiert vom 14.01.2013 und enthält neben der Anpassung der anrechenbaren Kosten auch die endgültige Aufnahme des Teilprojekts Kriegsstraße in das GVFG-Bundesprogramm.

**G. Setzte sich die damals festgestellte Kostenüberschreitung zusammen aus:
1. reine Lohn- und Preissteigerungen?
2. aus im Zuwendungsantrag 2004 nicht berücksichtigten oder zu niedrig angesetzten Leistungen?**

Sowohl bei der Kostenfortschreibung 2008 als auch beim GVFG-Ergänzungsantrag 2010 setzten sich die veranschlagten und festgestellten Mehrkosten aus erweiterten, bzw. zusätzlichen Leistungen und der allgemeinen Baupreisentwicklung zusammen.

H. Wird mit dem Land Baden-Württemberg darüber verhandelt, dass die aufgrund der separaten Finanzierungsvereinbarung getroffene Festbetragsfinanzierung in Höhe von 100,8 Millionen Euro noch durch "unabdingbaren Mehrkosten" erhöht werden kann?

Die Stadt und die KASIG sind der festen Überzeugung, dass zu gegebener Zeit - im Sinne der Präambel zur Finanzierungsvereinbarung von 2007 - unabdingbare Mehrkosten während der Ausführung des Vorhabens eine entsprechende Förderung auch durch das Land erfahren.

I. Wie werden die "unabdingbaren Mehrkosten" von der Stadt / KASIG definiert und begründet?

Laut Verwaltungsvorschrift zum GVFG werden allgemeine Preissteigerungen, nicht vorhersehbare Schwierigkeiten während der Bauausführung sowie zwingend erforderliche Planungsänderungen im Verlaufe der Bauausführung als Umstände angesehen, die vom Zuwendungsnehmer nicht zu vertreten sind und zu einer Nachfinanzierung führen können.

J. Wurde für die Ausführung der z. Z. laufenden Tunnelrohbauarbeiten eine Lohn- und Preisleitklausel und wenn ja , in welcher Höhe, vereinbart?

Der Bauvertrag mit der ARGE-Stadtbahntunnel enthält sowohl eine Stoffpreis- als auch eine Lohnleitklausel.

Bei der Stoffpreisleitung erfolgt die Ermittlung des sogenannten "Marktpreises zum Zeitpunkt des Einbaus bzw. der Verwendung" anhand der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Baupreisindizes. Dazu wird der sogenannte "Marktpreis zum Zeitpunkt der Ausschreibung" mit dem Quotienten aus "Preisindex zum Zeitpunkt der Verwendung" und "Preisindex zum Zeitpunkt der Ausschreibung" multipliziert.

Für die Lohnleitung wird zuerst ein sogenannter "Änderungssatz" ermittelt, der angibt, um wie viel Tausendstel sich der Preis der Leistung verändert, wenn sich der maßgebende Lohn (hier: Lohngruppe 4 Baugewerbe) um 1 Cent/Stunde verändert. Die Lohnmehrkosten ergeben sich dann aus dem Produkt der abzurechnenden Leistung mit der Lohnänderung in Cent und dem "Änderungssatz" in Tausendstel.