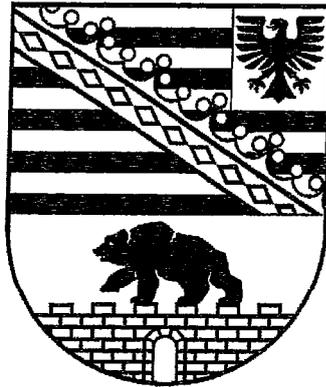


Landesrechnungshof

Sachsen-Anhalt



Prüfungsmitteilung

zur

Schwerpunktprüfung

zur Planung der Baumaßnahme „Tunnelbau Magdeburg Hauptbahnhof“

Haushaltsjahre:	2012 - 2013
Kapitel:	14 05
Titel:	883 01

Aktenzeichen: 32.2-04311 wie/kön

Dessau - Roßlau, 02 . April 2012

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Zusammenfassung	4
II. Vorbemerkungen	5
II.1 Prüfungsauftrag	5
II.2 Erläuterungen zur Prüfung.....	5
II.3 Prüfungsumfang	6
III. Prüfungsfeststellungen	7
Tz. 1 Prüfung der Entwurfsunterlagen	7
Tz. 2 Kostenentwicklung.....	8
Tz. 3 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	10
Tz. 4 Kostenteilungsschlüssel	11
Tz. 5 Ver- und Entsorgungsmedien	12
Tz. 6 Kostenfortschreibung Vorzugsvariante	13
Tz. 7 Verkehrsuntersuchung Prognosehorizont 2025	15
Tz. 8 Vorteilsausgleich	16
Tz. 9 Bedarfsplanung	18
Tz. 10 Planungs- und Verwaltungskosten	19
Tz. 11 Vorgezogene Maßnahme	20
IV. Schlussfolgerungen	21

Abkürzungsverzeichnis

Az.	Aktenzeichen
ANBest-Gk	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft
DS	Drucksache
EFRE	Europäischer Fond für Regionale Entwicklung
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtgesetz)
EkrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EWS	Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen
EÜ	Eisenbahnüberführung
HBS (2005)	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HNL	Hauptniederlassung
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
KrV	Kreuzungsvereinbarung
LBB	Landesbetrieb Bau
LHO	Landeshaushaltsordnung
LRH	Landesrechnungshof
LVwA	Landesverwaltungsamt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLV	Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RdErl.	Runderlass
SWM/AGM	Stadtwerke Magdeburg / Abwassergesellschaft Magdeburg
Tz.	Textziffer
VV	Verwaltungsvorschrift

I. Zusammenfassung

Bei der Prüfung der Unterlagen der Antragstellung zur Förderung der Baumaßnahme „Tunnelbau Magdeburg Hauptbahnhof“ als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme beim Landesverwaltungsamt (LVwA) stellte der Landesrechnungshof fest,

dass dem LVwA

- bisher keine Prüfung auf fachtechnische und wirtschaftliche Angemessenheit der Gesamtmaßnahme vorliegt (Tz. 1),
- bisher keine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bzw. Kosten-Nutzen-Analyse des Gesamtvorhabens vorliegt (Tz. 3),
- durch die Landeshauptstadt Magdeburg bisher Planungs- und Verwaltungskosten mit der Antragstellung zur Förderung in Ansatz gebracht werden, die mit den Vorschriften und gesetzlichen Grundlagen nicht in Einklang stehen (Tz. 10)

und

weiter stellten wir fest, dass

- auf Grund der vorhandenen Unterlagen die Ursachen der Kostensteigerungen der Varianten 0 bis 3 bisher nicht nachvollziehbar aufgezeigt sind (Tz. 2),
- der in der KrV ausgewiesene Kostenteilungsschlüssel durch den LRH nicht nachvollzogen werden kann (Tz. 4),
- die Notwendigkeit und somit der ausgewiesene Umfang der vorzuziehenden Maßnahmen der Umverlegung der Ver- und Entsorgungsmedien für alle bisher in Betracht gezogenen Varianten den zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht entnommen werden kann (Tz. 5),
- die präferierte Vorzugsvariante der Landeshauptstadt Magdeburg bereits eine Kostensteigerung von nahezu 20 Mio. € aufweist. Der LRH empfiehlt die Kostensteigerung durch eine pauschale Zuwendung in der Höhe zu begrenzen (Tz. 6),
- die Verkehrsuntersuchung Prognosehorizont 2025 die Varianten 0, 1 und 2 nicht in die Betrachtung einbezieht und somit der Nachweis nicht erbracht wird, dass die Variante 3 die verkehrstechnisch günstigste Lösung darstellt (Tz. 7),
- der zu entrichtende Vorteilsausgleich durch die DB Netz AG i. H. v. 8.724.900 € in voller Höhe bei der Ermittlung der Zuwendungen der Landeshauptstadt Magdeburg zu berücksichtigen ist (Tz. 8);
- durch den Zuwendungsempfänger keine Bedarfsplanung vor der Beauftragung einer Objekt- und Fachplanung nach HOAI erarbeitet wurde und damit Mehrausgaben von Planungsleistungen durch die Landeshauptstadt Magdeburg verursacht hat (Tz. 9);

- ein vom Zuwendungsempfänger beabsichtigter vorzeitiger Maßnahmebeginn aus Sicht des LRH den Nachweis erfordert, dass ein eigener nutzbarer Verkehrswert für die „Vorgezogene Maßnahme an den Ver- und Entsorgungsmedien“ bis Ende 2013 realisierbar ist und mit eigener Verkehrswirksamkeit und -bedeutung nutzbar sein wird.

Dieser Nachweis lag zum Zeitpunkt der örtlichen Erhebungen nicht vor (Tz. 11).

II. Vorbemerkungen

II.1 Prüfungsauftrag

In der Zeit vom 18.10. bis 09.01.2012 hat der Landesrechnungshof (LRH) gemäß Prüfungsauftrag vom 13.09.2011 eine Schwerpunktprüfung zur Planung der Baumaßnahme „Tunnelbau Magdeburg Hauptbahnhof“, beim Landesverwaltungsamt (LVwA) in Halle durchgeführt. Aufgrund einer Bürgereingabe vom 17.01.2011 erfolgte am 16.02.2011 eine Einsichtnahme in die Unterlagen bzgl. des o.g. Vorhabens, die den Stadträten der Landeshauptstadt Magdeburg über die Webseite der Landeshauptstadt Magdeburg zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt werden.

Das Prüfungsziel bestand darin, im Rahmen der Antragstellung der Landeshauptstadt Magdeburg die Unterlagen der Baumaßnahme „Tunnelbau Magdeburg Hauptbahnhof“ beim LVwA zu prüfen. Insbesondere waren die Notwendigkeit, Interessenabwägung (Bedarfsplanung, Variantenuntersuchung), Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit der Maßnahme einer Prüfung zu unterziehen. Es ist beabsichtigt diese Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) durch das Land zu fördern. Die Finanzierung erfolgt auf der Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).

II.2 Erläuterungen zur Prüfung

Das Vorhaben „Eisenbahnknotenpunkt Magdeburg“ ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes gemäß Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz. Innerhalb dieses Vorhabens beinhaltet der Projektabschnitt 1 die Umgestaltung der Bahnanlagen Bahnhof Magdeburg Hauptbahnhof. Bestandteil dieses Projektabschnittes sind u.a. die Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Ernst-Reuter-Allee und die Anpassung des Spurplanes (Gleisplan) im Bereich des Eisenbahnknotens Magdeburg bei km 141,70 Strecke Griebitz - Eilsleben. Zur Umsetzung der Erneuerung der EÜ Ernst-Reuter-Allee haben die Landeshauptstadt Magdeburg und die DB Netz AG eine Planungsvereinbarung mit Datum vom 14.12.2006/18.01.2007 und per 18.12.2009 gemäß § 5 des EKrG eine Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 12 des EKrG geschlossen. Die Landeshauptstadt Magdeburg hat beim LVwA mit Schreiben vom 26.01.2010 einen

Antrag auf Erteilung von Zuwendungen im Rahmen der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme im Bereich Ernst-Reuter-Allee eingereicht. Für die Landeshauptstadt Magdeburg ergaben sich zu diesem Zeitpunkt aus der Kreuzungsvereinbarung voraussichtliche Gesamtausgaben i. H. v. 27.011.600 €. Es wurden Zuwendungen i. H. v. 7.204.000 € aus Mitteln des EntflechtG, 14.405.300 € aus EFRE-Mitteln und Eigenmittel i. H. v. 5.402.600 € ausgewiesen. Das LVwA hat mit seinem Schreiben vom 07.10.2010 an die Landeshauptstadt Magdeburg den Antrag der Landeshauptstadt Magdeburg vom 16.09.2010 über einen vorzeitigen Maßnahmebeginn ablehnend beschieden und darüber hinaus mitgeteilt, dass erst nach Vorlage vollständiger Antragsunterlagen eine weitere Antragsprüfung erfolgt. Per 12.11.2010 hat die Landeshauptstadt Magdeburg einen neuen Antrag auf Erteilung von Zuwendungen hinsichtlich der oben beschriebenen Kreuzungsmaßnahme gestellt. Dabei wurden förderfähige Gesamtausgaben im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung i. H. v. 21.658.600 € vom LVwA für die Landeshauptstadt Magdeburg zum Ansatz gebracht. 5.776.600 € entfielen dabei auf Mittel aus dem EntflechtG, 11.550.500 € bezogen sich auf EFRE-Mittel und 4.331.800 € Eigenmittel des Antragstellers der Landeshauptstadt Magdeburg waren vorgesehen. Dieser o.g. neue Antrag wurde mit Schreiben der Landeshauptstadt Magdeburg vom 29.03.2011 insoweit ergänzt, dass dieser Antrag als ein weiterer Teilantrag für die vorgezogenen Maßnahmen an den Ver- und Entsorgungsmedien zu sehen ist. Von der Landeshauptstadt Magdeburg wurden Baukosten i. H. v. 7.579.764 € für die Entwässerungsanlagen veranschlagt. In der Stellungnahme zur fachtechnischen Prüfung vom 04.11.2011 hat der LBB als prüfende Stelle gemäß Nr. 9.4.2.1 VV-EntflechtG / Verkehr festgestellt, dass die bisher vorgelegten Entwurfsunterlagen des Teilantrages bzgl. der Ver- und Entsorgungsmedien unwirtschaftlich geplant und die Kosten nicht angemessen sind. Die Landeshauptstadt Magdeburg hat mit ihren Schreiben vom Dezember 2011 (Eingang beim LVwA am 07.12.2011) eine Erwiderung zur fachtechnischen Prüfung der vorgezogenen Maßnahme zur Umverlegung der Entwässerungsanlagen eingereicht.

Zur Erlangung des Baurechts werden Planfeststellungsverfahren sowohl für den Bereich Schiene durch das Eisenbahnbundesamt, als auch für den Bereich Straße durch die Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführt. Zum Zeitpunkt der örtlichen Erhebungen durch den LRH vom 18.10.2011 bis 09.01.2012 waren diese Verfahren noch nicht abgeschlossen.

II.3 Prüfungsumfang

Der LRH hat im Zeitraum vom 18.10.2011 bis zum 09.01.2012 (mit Unterbrechungen) im LVwA in Halle örtliche Erhebungen durchgeführt. Am 16.02.2011 erfolgte bereits ei-

ne Einsichtnahme in von der Landeshauptstadt Magdeburg ausgewählte Unterlagen im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Magdeburg bzgl. der vorgenannten Maßnahme.

III. Prüfungsfeststellungen

Tz. 1 Prüfung der Entwurfsunterlagen

Per 12.11.2010 hat die Landeshauptstadt Magdeburg einen Antrag auf Erteilung von Zuwendungen im Rahmen der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme im Bereich Ernst-Reuter-Allee gestellt. Dabei hat das LVwA förderfähige Gesamtkosten i. H. v. 21.658.600 € zum Ansatz gebracht. Hiervon fielen 5.776.600 € auf Mittel aus dem EntflechtG und 11.550.500 € bezogen sich auf EFRE-Mittel. Das LVwA hat per 06.12.2010 die HNL des LBB aufgefordert, die fachtechnische Prüfung und die Prüfung auf wirtschaftliche Angemessenheit der Entwurfsunterlagen für die Straßenbaumaßnahme nach Nr. 9.4.2.1 der VV-EntflechtG/Verkehr vorzunehmen.

Der LBB hat per 16.02.2011 dem LVwA zur Kenntnis gegeben, dass eine baufachliche Prüfung derzeit nicht möglich sei, da von einer prüffähigen Unterlage erst nach Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses auszugehen ist. Das MLV hat dem LBB mit seinem Schreiben vom 25.02.2011 mitgeteilt, dass der LBB die baufachliche Prüfung mit Hinweis auf Einwendungen im Planfeststellungsverfahren nicht abbrechen kann. Darüber hinaus komme es auch nicht auf zu erwartende Änderungen in der Planung an. Das MLV stellte fest, dass der LBB zur baufachlichen Prüfung verpflichtet sei.

Zum Zeitpunkt des Abschlusses der örtlichen Erhebungen am 09.01.2012 lag keine Prüfung auf fachtechnische und wirtschaftliche Angemessenheit der durch die Landeshauptstadt Magdeburg mit Antrag vom 12.11.2010 eingereichten Entwurfsunterlagen durch den LBB vor.

Gemäß Punkt 9.4.2 zur Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des EntflechtG sind Entwurfsunterlagen für Straßenbaumaßnahmen mit einem Zuwendungsbetrag über 1,5 Mio. € und bei Ingenieurbauwerken mit einem Zuwendungsbetrag über 1 Mio. € auf fachtechnische und wirtschaftliche Angemessenheit zu prüfen.

Der LRH weist darauf hin, dass die o. g. Verwaltungsvorschriften verlangen, dass die Entwurfsunterlagen einer fachtechnischen Prüfung durch die zuständige Fachbehörde zu unterziehen sind, so u. a. um noch entsprechenden Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nehmen zu können. Der LRH verkennt nicht, dass es möglich ist, dass abweichend von der fachtechnischen Stellungnahme des LBB bezogen auf die Entwurfsunterlagen die planfestgestellten Unterlagen Abweichungen aufweisen können. In diesem Fall gehört es aus Sicht des LRH dann auch zur Aufgabe des Zuwendungsgebers, auf Einwände des Maßnahmeträgers hinsichtlich von Ergebnissen der

Planfeststellung und dessen Förderfähigkeit, die Änderungen hinsichtlich der Entwurfsunterlagen aufzeigen und auf ihre Förderfähigkeit zu prüfen.

Aus Sicht des LRH hätte das MLV die Prüfung auf fachtechnische und wirtschaftliche Angemessenheit der Entwurfsunterlagen durch den LBB zeitnah durchsetzen müssen.

Der LRH bittet das LVwA um Mitteilung, was das LVwA unternommen hat, um die Prüfung auf fachtechnische und wirtschaftliche Angemessenheit der Entwurfsunterlagen sicherzustellen.

Darüber hinaus bitten wir uns durch das LVwA mitzuteilen, welche Forderungen, die sich ggf. aus der Planfeststellung ergeben, aber bisher nicht in den Entwurfsunterlagen enthalten waren, als förderfähig angesehen werden.

Tz. 2 Kostenentwicklung

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat dem Landesbetrieb Bau (LBB), Hauptniederlassung (HNL) im Schreiben vom 02.09.2011 mitgeteilt, Zitat: „Die hohen Vorgaben der EWS' (sind) zielführend für diesen konkreten Fall nicht gerechtfertigt. ... die durchgeführte Variantenabwägung aus der Vorplanung, die bereits eine investive Wirtschaftlichkeitsuntersuchung darstellt, (wird) übergeben.“

Die durchgeführte Variantenabwägung (Variantenvergleich)² hat folgende Varianten betrachtet:

Variante 0 - Führung der Straßenbahntrasse und der Ernst-Reuter-Allee innerhalb der bestehenden Widerlager unter Beibehaltung der vorhandenen Geometrie u.a. Höhe der Straßenführung 4,20 m.

Variante 1 - Führung der Straßenbahntrasse und der Ernst-Reuter-Allee jeweils in einem separaten Bauwerk, die Eisenbahnüberführung (EÜ) für die Straßenbahn ist südlich abgerückt und vollständig von der EÜ Ernst-Reuter-Allee getrennt. Die Höhe der Straßenführung beträgt 3,40 m.

Variante 2 - Führung der Straßenbahntrasse und der Ernst-Reuter-Allee, in einem gemeinsamen Bauwerk, die Straßenbahntrasse liegt dabei in Mittellage der Ernst-Reuter-Allee. Die vorhandene EÜ wird dabei aufgeweitet. Es werden durchlaufende Überbauten und durchbrochene Stützen angewendet. Die Höhe der Straßenführung beträgt 4,30 m.

Variante 3 - Die EÜ ERA wird als zweistöckiger Rahmen innerhalb der bestehenden Widerlager vorgesehen. Dabei wird der Straßenverkehr komplett vom Straßenbahnverkehr entkoppelt und in einer tieferen Ebene (-1-Ebene) durch die EÜ geführt. Der Straßenbahnverkehr wird in der O-Ebene auf der mittleren Rahmendecke geführt. In dieser Ebene werden auch die Fußgänger und Radfahrer geführt, die Erschließung des

¹ Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen

Kölnener Platzes und der Zufahrt zum Bahnpostamt sowie zum Bahnhofsvorplatz gesichert. In den Bereichen der erforderlichen EÜ wird ein oberer Rahmen aufgesetzt. Höhe der Straßenführung 4,50 m.

Im Erläuterungsbericht zum Variantenvergleich vom 30.11.2005 wird u. a. darauf hingewiesen, dass als Risiko bewertet wird, dass die Varianten 0 bis 2 eine lichte Höhe von 4,50 m für den Straßenraum, wie von der Landeshauptstadt Magdeburg gefordert, nicht enthalten. Die diesbezüglichen finanziellen Risiken wurden nachträglich vom planenden Büro bewertet und sollen sich zwischen 0,63 Mio. € (Variante 2), 0,73 Mio. € (Variante 0) und 6,89 Mio. € (Variante 1) belaufen.

Tabelle 1

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3 Vorzugs- variante	
Basis	Kosten- schätzung	Kosten- schätzung	Kosten- schätzung	Kosten- schätzung	Entspricht Vorplanung
Bauwerkskosten kreuzungsbedingt Gesamt (brutto) (30.11.2005)	28,39 Mio. €	32,43 Mio. €	37,02 Mio. €	34,71 Mio. €	
Risiken, Forde- rung lichte Höhe Straßenkörper (+4,50m)	0,73 Mio. €	6,96 Mio. €	0,63 Mio. €		
aus Anlage 1 LHS Magdeburg (brutto) (11/2011)	38,20 Mio. €	55,90 Mio. €	42,19 Mio. €	37,69 Mio. €	Varianten- abwägung

Eine, wie aus der Tabelle 1 ersichtliche Gegenüberstellung der Kosten aus dem Variantenvergleich vom 30.11.2005 und 11/2011 zeigt, dass die Variante 0 eine Kostensteigerung von ca. 9,8 Mio. €, die Variante 1 um ca. 23,4 Mio. € und die Variante 2 um ca. 5,1 Mio. € erfahren hat, wogegen die Vorzugsvariante im oben genannten Zeitraum lediglich eine Erhöhung von ca. 3 Mio. € verzeichnet.

Der LRH vertritt die Auffassung, das u. a. als Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung nach Entflechtungsgesetz, gemäß VV-EntflechtG/Verkehr Punkt 3.1.1.3 nur Vorhaben, die bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sind, anzusehen sind. In der VV zu § 7 der LHO wird unter dem Punkt 1 Grundsatz der Wirtschaftlichkeit explizit darauf hingewiesen, dass „... der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit in seiner Ausprägung als Sparsamkeitsprinzip im Vordergrund (steht)“.

Die aus dem Variantenvergleich vom 30.11.2005 und vom 11/2011 ersichtlichen Kostensteigerungen können vom LRH nicht nachvollzogen werden, da eine detaillierte Auf-

listung der Kosten einschließlich der vorgenommenen Änderungen, in den dem LRH zur Einsichtnahme vorgelegten Unterlagen beim LVWA, nicht enthalten war.

Der LRH bittet das LVWA , dem LRH zunächst nachvollziehbar die Kostenschätzung aus der Voruntersuchung, sowie die Ursachen der Kostensteigerungen der Varianten 0 bis 3 bezogen auf die Variantenvergleiche 30.11.2005 und 11/2011 aufzuzeigen.

Tz. 3 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Das LVWA hatte in seinem Schreiben vom 20.04.2011 und 27.09.2011 die Landeshauptstadt Magdeburg darauf hingewiesen, dass entsprechend VV-EntflechtG/Verkehr vom Zuwendungsempfänger die gesamtwirtschaftliche Bewertung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) der Bewilligungsbehörde vorzulegen ist.

Gemäß Schreiben der Landeshauptstadt Magdeburg an die HNL des LBB vom 02.09.2011 vertritt die Landeshauptstadt Magdeburg die Auffassung, dass die hohen Vorgaben der EWS für diesen konkreten Fall nicht gerechtfertigt sind und die durchgeführte Variantenabwägung aus der Vorplanung³ eine „... investive Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ...“ darstellt.

Im Schreiben des MLV vom 15.12.2011 an das LVWA stellt das MLV fest: „... dass eine nachträgliche Forderung nach einer gesamtwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsberechnung ohnehin unbillig erscheint. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bitte ich daher, soweit noch erforderlich, auf der Grundlage der vorgenannten Variantenuntersuchung und dem Ergebnis der fachtechnischen Prüfung durch den LBB zu bewerten.“ Im Schreiben der Landeshauptstadt Magdeburg vom 26.01.2010 an das LVWA hat die Landeshauptstadt Magdeburg einen Antrag auf Erteilung von Zuwendungen i. H. v. 21.609.300 € gestellt.

Nach Nr. 9.4.1 VV-EntflechtG sind „für Maßnahmen, die nicht zu vernachlässigende gesamtwirtschaftliche Auswirkungen haben und deren zuwendungsfähige Ausgaben über 5 Mio. € betragen, gesamtwirtschaftliche Bewertungen (Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, z. B. Kosten-Nutzen-Analysen) gemäß VV Nr. 2.3.3 zu § 7 LHO durchzuführen.

Die von der Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführte Variantenabwägung aus der Vorplanung enthält nach Auffassung des LRH beispielsweise wesentliche, in den EWS genannte Bewertungskomponenten nicht. So sind z.B. bei den Kostenkomponenten die anzusetzenden Betriebskosten für einen zu bestimmenden Bewertungszeitraum

³ Variantenvergleich vom 30.11.2005

nicht berücksichtigt. Bei den Nutzenkomponenten sind die Kosten der Schadstoffemissionen und der Klimabelastung bisher unberücksichtigt geblieben.

Schon aus diesen Gründen ist der LRH der Auffassung, dass die durchgeführte Variantenabwägung aus der Vorplanung nicht einer gesamtwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung entspricht. Der bisher durchgeführten Variantenabwägung durch die Landeshauptstadt Magdeburg fehlen, wie für ein gesamtwirtschaftliches Verfahren (VV Nr. 2.3.3 zu § 7 LHO) gefordert, somit entscheidende Parameter z. B. eine Kosten-Nutzen-Analyse.

Der LRH kann den Verzicht auf eine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht nachvollziehen. Die bisher aufgezeigten Zuwendungen für die Landeshauptstadt Magdeburg i. H. v. mehr als 21,6 Mio. € rechtfertigen aus Sicht des LRH die Durchführung einer gesamtwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsberechnung, wie vom LVWA mehrfach gefordert, um die Variante bei der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zu realisieren, die auch das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweist.

Der LRH empfiehlt dem MLV seine im Schreiben vom 15.12.2011 vertretende Auffassung zu überdenken und erst nach Vorlage einer nachvollziehbaren gesamtwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eine Prüfung des Antrages auf Zuwendungen und ggf. eine Bewilligung für die Landeshauptstadt Magdeburg vom LVWA vornehmen zulassen.

Wir bitten uns über das Ergebnis zu unterrichten.

Tz. 4 Kostenteilungsschlüssel

Der Variantenvergleich vom 30.11.2005 beinhaltet eine Kostenschätzung der im Variantenvergleich vorgestellten baulichen Lösungen. Die Varianten sind in der Tz. 2 bereits beschrieben. Die Tabelle 2 enthält die Kostenannahmen der Landeshauptstadt Magdeburg und der DB Netz AG, die sich aus den Fiktiventwürfen der Kreuzungsbeteiligten der Landeshauptstadt Magdeburg und der DB Netz AG ergeben haben. Der in der Kreuzungsvereinbarung⁴ (KrV) dargestellte Kostenteilungsschlüssel beträgt 42,13 v. H. für die DB Netz AG und 57,87 v. H. für die Landeshauptstadt Magdeburg.

Tabelle 2

	Kostenberechnung auf Basis einer Entwurfsplanung		
	Bahn		Landeshauptstadt
Kosten Fiktiventwurf	25,89 Mio. €		35,58 Mio. €
Kostenteilungsschlüssel	42,13 v. H.		57,87 v. H.

⁴ Kreuzungsvereinbarung nach §§ 3, 12 EKrG zwischen der Stadt Magdeburg und der DB Netz AG v. 18.12.2009

Gemäß der „Richtlinie zur Ermittlung und Aufteilung der Kostenmasse bei Kreuzungsmaßnahmen“⁵ sind unter Punkt 3 (Änderung einer Überführung auf beidseitiges Verlangen) die Kostenmasse im Verhältnis der Kosten zu teilen, die jeder Beteiligte aufwenden müsste, wenn nur die von ihm verlangte Änderung des bestehenden Bauwerks durchgeführt würde. Die fiktiven Ausführungen müssen dabei technisch einwandfrei realisierbar sein. Die der KrV zugrunde liegenden Fiktiventwürfe einschließlich deren nachvollziehbare Kostenberechnungen lagen, den dem LRH im LVwA zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht bei, so dass eine Nachvollziehbarkeit weder der in der KrV festgehaltenen Kostenberechnung noch der daraus resultierenden Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels gegeben war. Der Kostenteilungsschlüssel hat einen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Förderung. Der LRH hält die Vorlage einer nachvollziehbaren Herleitung und Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels für erforderlich. Gemäß VV-EntflechtG/Verkehr Punkt 6.3.1 sind diejenigen Ausgaben als nicht zuwendungsfähige Ausgaben anzusehen, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist (z. B. Ausgabenanteile nach dem Kreuzungsrecht).

Der LRH bittet das LVwA um Mitteilung, wie das LVwA den in der KrV ausgewiesenen Kostenteilungsschlüssel einer Prüfung unterzieht.

Wir bitten uns über das Ergebnis dieser Prüfung zu unterrichten.

Tz. 5 Ver- und Entsorgungsmedien

Mit Schreiben vom 29.03.2011 hat die Landeshauptstadt Magdeburg einen abgeänderten Antrag auf Gewährung von Bundesmitteln entsprechend dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (EntflechtG) nach § 3 Abs. 1 sowie Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus als Teilantrag für vorgezogene Maßnahmen an Ver- und Entsorgungsmedien i. H. v. 5.776.300 € beim LVwA gestellt. Die beantragten Zuwendungen liegen damit über 5 Mio. €.

Gemäß Entwurf zum Haushaltsplan 2012/2013 Einzelplan 14 Kapitel 14 05 Titel 883 01 sind für die Haushaltsjahre 2012 und 2013 jeweils 2.676.996 Mio. € für die „Unterführung Ernst-Reuter-Allee“ veranschlagt. Für das Haushaltsjahr 2011 sind bereits 665.200 € an Zuwendungen für die Baudurchführung ausgewiesen.

Im Schreiben des LVwA vom 23.08.2011 an die Landeshauptstadt Magdeburg, wird der Landeshauptstadt Magdeburg mitgeteilt, dass aufgrund des Erlasses des MLV vom 02.08.2011 zur Förderfähigkeit der vorzuziehenden Maßnahmen der SWM/AGM (Umverlegung von Ver- und Entsorgungsmaßnahmen) keine grundsätzlichen Bedenken

⁵ Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1989 v. 17.5.1989

bestehen, diesen im o. g. Antrag (Teilantrag) vom 29.03.2011 genannten Teil der Maßnahmen vorzuziehen und über eine Förderung vorab zu entscheiden.

Eine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß den Forderungen der VV Nr. 2.3.3 zu § 7 LHO oder eine diesbezügliche Betrachtung lag den Antragsunterlagen nicht bei. Nach EntflechtG § 3 Abs. 1 ist u.a. Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. Den Antragsunterlagen des o. g. Teilantrages war, infolge fehlender Auseinandersetzung und Gegenüberstellung der vorgesehenen vorgezogenen Maßnahmen aller in die Betrachtung einbezogenen Varianten, nicht nachvollziehbar zu entnehmen, dass die vorgezogenen Maßnahmen an den Ver- und Entsorgungsmedien in gleicher Weise für alle Ausbauvarianten notwendig und erforderlich sind. Da das Planfeststellungsverfahren für die Gesamtmaßnahme noch nicht abgeschlossen ist, hat die Landeshauptstadt Magdeburg nachzuweisen, dass die beabsichtigten Arbeiten unabhängig vom Ausgang des Planfeststellungsverfahrens und auch für den Fall, dass die zur Ausführung vorgesehene Variante nicht realisiert werden kann oder darf, notwendig oder erforderlich sind.

Ein diesbezüglicher Nachweis konnte, den dem LRH zur Verfügung gestellten Unterlagen, nicht entnommen werden.

Der LRH bittet das LVWA um Mitteilung, in welcher Form die Landeshauptstadt Magdeburg die Forderung einer gesamtwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auch für die beantragte Teilmaßnahme, erbracht hat.

Darüber hinaus bittet der LRH ihm mitzuteilen, in welcher Art und Weise durch die Landeshauptstadt Magdeburg der Nachweis erbracht wird, dass die vorzuziehende Umverlegung von Ver- und Entsorgungsmaßnahmen in gleicher Weise für alle Ausbauvarianten notwendig ist und nicht originären Aufgaben der Städtischen Werke oder der Abwassergesellschaft dienen, sowie wie sichergestellt wird, dass keine verlorenen Aufwendungen eine Umsetzung erfahren.

Tz. 6 Kostenfortschreibung Vorzugsvariante

In der Drucksache (DS) 183/05 der Landeshauptstadt Magdeburg vom 04.04.2005 wird im dort dargestellten Variantenvergleich die Variante 2 als diejenige Variante beschrieben, die den betrieblichen Belangen (Herstellung besonderer Bahnkörper, lichte Höhe im Bauwerksbereich, Konflikte mit dem MIV), den verkehrlichen Belangen (Anzahl der Richtungsfahrbahnen, Konflikte mit Straßenbahn), den Schnittstellen und der Erschließung (Verknüpfung MVB/DB, Zugänge zu den Haltestellen, Querung Fußgänger/Radfahrer) und den Kosten (Höhe der Kosten, Förderfähigkeit) am nächsten

kommt. Diese Variante wurde mit dem von der DB Netz AG beauftragten Planungsbüro und der Landeshauptstadt Magdeburg aufgestellten o. g. 10 Kriterien ermittelt, wobei eine Benotung dieser Kriterien mit (o) neutral, (+) positiv und (-) negativ erfolgte. Die Vorzugsvariante 2 erhielt eine Gesamtbewertung mit +6 (7 x +, 2 x o, 1 x -). Das stellte die Höchstpunktzahl für die zu diesem Zeitpunkt in die Bewertung einbezogenen Varianten dar.

In der weiteren Betrachtungsweise, so im Variantenvergleich vom 30.11.2005, ist die Variante 3 als Variante aufgeführt, die unter Berücksichtigung aller Belange ein Optimum der Beteiligten DB Netz AG und Landeshauptstadt Magdeburg darstellt. Dies erfolgt unter Berücksichtigung des von der DB Netz AG ermittelten Ablösebetrages, der an die Landeshauptstadt Magdeburg zu zahlen ist. Die Tabelle 3 zeigt die Kostenentwicklung der jeweils präferierten Vorzugsvariante.

Die Tabelle 3

Datum	Kostenansatz (Brutto)	sonstiges	
04.04.2005*	36,36 Mio. €	DS 183/05, LHS Magdeburg	Variante 2
30.11.2005	34,71 Mio. €	einschl. der zu erwartenden Risikokosten	Variante 3
21.03.2006	36,74 Mio. €		Variante 3
15.04.2008	38,71 Mio. €	Aufnahme in Liste EU-Strukturperiode EFRE 2007-2013 ST	Variante 3
22.07.2009	44,94 Mio. €	Anlage 1, DS 0266/09	Variante 3
29.06.2011	54,37 Mio. €	Schreiben LVWA an den LRH vom 29.06.2011	Variante 3

* Unterlage DB Projekt Bau GmbH vom 28.10.2003

Zum Zeitpunkt der Variantenabwägung (30.11.2005) stellte aufgrund der ermittelten Baukosten die Variante 0 (siehe Tz. 2, Tabelle 1) die preisgünstigste Variante dar. Eine gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erfolgte nicht. Zum Zeitpunkt der örtlichen Erhebungen erhöhten sich die Baukosten der Vorzugsvariante (Variante 3), wie aus der Tabelle 3 ersichtlich, um nahezu 20 Mio. € bzw. um mehr als 55 v.H. Eine Aufgliederung aus der die Kostenänderungen detailliert beschrieben und aufgezeigt sind, liegt dem LRH nicht vor.

Gemäß EntflechtG § 3 Ziffer 3.1.1.3 ist u.a. Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung, dass das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist. Nicht zuletzt aufgrund der oben aufgezeigten Entwicklung der Kosten hat der LRH erhebliche Zweifel an einer Belastbarkeit in Höhe und Umfang der zum Zeitpunkt der ört-

lichen Erhebungen aufgezeigten Kosten sowie an der Wirtschaftlichkeit der präferierten Vorzugsvariante.

Der LRH hält es für unverzichtbar, dass dem LVwA eine nachvollziehbare gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (siehe Tz. 3) vorgelegt wird. Darüber hinaus empfiehlt der LRH, die vorgesehene Zuwendung auf der Grundlage der noch vom LBB zu prüfenden Kostenberechnung der Entwurfsunterlagen (siehe Tz. 1) im Zuge einer pauschalen Zuwendung in der Höhe zu begrenzen. Wir bitten um Mitteilung des Ergebnisses.

Tz. 7 Verkehrsuntersuchung Prognosehorizont 2025

Laut Mitteilung des LVwA im Schreiben vom 27.09.2011 an die Landeshauptstadt Magdeburg ist für die vorzunehmende fachtechnische Prüfung nach den VV-EntflechtG/Verkehr eine Verkehrsberechnung auf der Grundlage von Verkehrserhebungen gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen und der Bemessungszeiträume des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2005) mit dem Prognosehorizont für das Jahr 2025 notwendig.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat, per 01.11.2011, dem LVwA eine Verkehrsuntersuchung als ergänzende Unterlage eingereicht. Diese Verkehrsuntersuchung wurde zum 25.08.2011 im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg erarbeitet und beschränkt sich, wie das LVwA im Schreiben v. 23.11.2011 an die Planfeststellungsbehörde feststellt, auf zwei Varianten der gewählten Vorzugsvariante, die sich nur geringfügig unterscheiden und beide die Tunnellösung beinhalten. Eine Prüfung weiterer Varianten war in der Verkehrsuntersuchung nicht enthalten. In der Schlussfolgerung auf Seite 17 der Verkehrsuntersuchung vom 25.08.2011 wird festgestellt, „... dass der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße mit seiner Lichtsignalanlage maßgeblich die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems beeinflusst. Der Knotenpunkt selbst wird baulich nicht verändert und befindet sich in der Westzufahrt und für ausgewählte Verkehrsströme auch in den anderen Zufahrten an der Leistungsgrenze.“ Weiterhin wird eingeschätzt: „Bedingt durch den unveränderten Ausbauzustand des Knotenpunktes und das hohe Verkehrsaufkommen bleiben weiterhin die hohen Wartezeiten ... erhalten ...“.

Gemäß der Stellungnahme des LVwA vom 23.11.2011 ist eine Beurteilung, ob mit Variante 3 die (wirtschaftlich) günstigste Variante durch die Landeshauptstadt Magdeburg gewählt wurde, auch mit Kenntnis der Verkehrsprognose 2025 nicht möglich. Es erfolgt weder eine konkrete Analyse der derzeitigen Verhältnisse, noch wird dargestellt, dass die Vorzugsvariante geeignet ist, die bestehenden verkehrlichen Unzulänglichkeiten zu beseitigen und eine deutliche Verbesserung zu bewirken. Auch ist ein verkehrlicher

Nutzen, laut der Stellungnahme des LVWA vom 23.11.2011, zum Planfeststellungsverfahren nicht nachgewiesen und nach Meinung des LVWA keine Planrechtfertigung gegeben. Dies ist darin begründet, dass eine Reduzierung der Fahrspuren der südlichen Richtungsfahrbahn der Ernst-Reuter-Allee von zwei auf eine Spur vorgesehen ist und somit Stauwirkungen durch die Einmündung der Zufahrt Parkhaus City-Carré verursacht werden .

Nach VV-EntflechtG / Verkehr Punkt 3.1.1.1 ist u.a. die Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist.

Inwieweit die o. g. Defizite der Vorzugsvariante 3 ebenso bei den Varianten 0, 1 und 2 zum Tragen kommen oder ob eine dieser Varianten verkehrstechnisch günstiger ist, lässt sich für den LRH nicht einschätzen, da die Varianten 0, 1 und 2 in die Verkehrsuntersuchung Prognosehorizont 2025 nicht einbezogen waren. Aus Sicht des LRH wäre dies für eine Variantenauswahl jedoch erforderlich.

Wir bitten das LVWA, dem LRH vorerst mitzuteilen, ob aus Sicht der fachtechnischen Prüfstelle mit der vorliegenden Verkehrsuntersuchung, eine vorzunehmende Prüfung auf fachtechnische und wirtschaftliche Angemessenheit des Gesamtvorhabens möglich ist und ggf. welche Voraussetzungen hierzu vom Antragsteller noch zu erfüllen sind.

Tz. 8 Vorteilsausgleich

Laut Anlage 8 zur Kreuzungsvereinbarung über eine Maßnahme nach §§ 3,12 EKrG vom 18.12.2009 zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der DB Netz AG hat die DB Netz AG an den Straßenbaulastträger, die Landeshauptstadt Magdeburg, 8.724.900 € zu zahlen.

Der zu zahlende Betrag, der sogenannte Vorteilsausgleich resultiert aus der vorgesehenen Erneuerung der Eisenbahnüberführung. Eine Gegenüberstellung der kapitalisierten Erhaltungskosten für die alten Bauwerke und der neuen Bauwerke zeigt eine Verringerung der Erhaltungslast seitens der baulastpflichtigen DB AG für die neuen Bauwerke. Dieser ermittelte Vorteil der DB AG ist durch die DB AG an den weiteren Kreuzungsbeteiligten, die Landeshauptstadt Magdeburg, auszugleichen⁶.

Der § 12 EKrG regelt den Kostenausgleich, wenn eine Maßnahme nach § 3 EKrG durchgeführt wird.

Gemäß Nr. 1.1 ANBest-Gk sind alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen als Deckungsmittel für alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhän-

genden Ausgaben einzusetzen. Die sächsische Richtlinie für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger vom 24.10.2010 sieht die Anrechenbarkeit des Vorteilsausgleichs auf die Höhe der Zuwendung vor.

Das LVwA hat auf Grund dieser Vorgehensweise Anfragen beim MLV vom 02.08.2010 und 18.04.2011 über die Handhabung des Vorteilsausgleichs als mögliche Leistung „Dritter“ gestellt.

Mit seinen Schreiben vom 30.11.2011 und 15.12.2011 an das LVwA hat das MLV u.a. dazu Stellung bezogen. Demnach hat der übersteigende Teil (=Vorteilsausgleich abzgl. Eigenanteil) die Zuwendungsfähigen Ausgaben des Antragstellers (der Landeshauptstadt Magdeburg zu mindern.

Die Betrachtungen der Tabelle 4 zeigen, dass die Vorzugsvariante die Variante mit dem höchsten Ablösebetrag/Vorteilsausgleich und dem geringsten Eigenanteil für die Landeshauptstadt Magdeburg darstellt.

Tabelle 4

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3 Vorzugs- variante	
Basis Variantenvergl. v. 30.11.2005	Kosten- schätzung	Kosten- schätzung	Kosten- schätzung	Kosten- schätzung	Entspricht Vorplanung
Bauwerkskosten kreuzungsbedingt Gesamt (brutto)	28,39 Mio. €	32,43 Mio. €	37,02 Mio. €	34,71 Mio. €	
Basis DS0110/06 v. 22.03.2006	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3 Vorzugs- variante	
Bauwerkskosten kreuzungsbedingt Gesamt (brutto)	37,24 Mio. €	54,49 Mio. €	41,13 Mio. €	36,74 Mio. €	
Ablösebetrag	1,97 Mio. €	0,12 Mio. €	5,80 Mio. €	7,04 Mio. €	
Eigenanteil LHS Magdeburg	8,59 Mio. €	17,20 Mio. €	11,12 Mio. €	8,17 Mio. €	

Nach Auffassung des LRH sind gemäß der grundsätzlichen Regelung in Nr. 1.1 ANBest-GK alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen als Deckungsmittel für alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Ausgaben einzusetzen. Das schließt aus Sicht des LRH auch den Vorteilsausgleich nach § 12 EKrG in voller Höhe als Einnahme mit ein.

Der LRH erwartet, dass der Vorteilsausgleich bei der Ermittlung der Höhe der Zuwendung der Landeshauptstadt Magdeburg in voller Höhe berücksichtigt wird. Wir bitten das MLV vorerst um Stellungnahme.

⁶ ermittelt gemäß den Richtlinien für die Berechnung der Ablösebeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke (Ablöserichtlinie 1980)

Tz. 9 Bedarfsplanung

In der Drucksache (DS) 183/05 der Landeshauptstadt Magdeburg vom 04.04.2005 wird im dort dargestellten Variantenvergleich die Variante 2 als diejenige Variante beschrieben, die den betrieblichen Belangen (Herstellung besonderer Bahnkörper, lichte Höhe im Bauwerksbereich, Konflikte mit dem MIV), den verkehrlichen Belangen (Anzahl der Richtungsfahrbahnen, Konflikte mit Straßenbahn), den Schnittstellen und der Erschließung (Verknüpfung MVB/DB, Zugänge zu den Haltestellen, Querung Fußgänger/Radfahrer) und den Kosten (Höhe der Kosten, Förderfähigkeit) am nächsten kommt. Die Variante 2 sieht Folgendes vor:

- Verbleib der Straßenbahn unter Beibehaltung der Gleisachse in Mittellage der Ernst-Reuter-Allee auf besonderem Bahnkörper,
- Vergrößerung der östlichen Brückenstützweite (lichten Weite der Brücke),
- Haltestelle befindet sich unter den östlichen Brückenbauwerken,
- Abriss der vorhandenen Widerlager,
- Herstellung eines Trogbauwerkes mit jeweils 2 Fahrstreifen á 3,25 m je Richtung und einem separaten Gleiskörper für die Straßenbahn.

Im Variantenvergleich vom 30.11.2005 stellt sich nunmehr die Variante 3 unter Berücksichtigung aller Belange als ein Optimum für alle Beteiligten und des von der DB AG ermittelten Ablösebetrages dar. Die Variante 3 wird wie folgt beschrieben.

- ein gemeinsames Bauwerk
- Verlegung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in eine Ebene -1
- Straßenbahntrasse mit Fußgänger-, Radfahrer und Taxifahrer in Ebene 0 mit Anpassung an neue Höhensituation
- Überbauten DB als Walzträger-in-Beton (WIB)-Rahmen
- Unterbau als zweizelligen Tunnel zur Aufnahme des MIV.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat innerhalb der Objektplanung nach HOAI, der Leistungsphase 2, alternative Lösungsmöglichkeiten aufgrund unterschiedlicher Anforderungen untersuchen lassen und seine Vorzugsvariante grundlegend geändert.

Nach Auffassung des LRH hat die Landeshauptstadt Magdeburg es versäumt, eine Bedarfsplanung im Sinne der DIN 18205 durchzuführen. Die DIN 18205, Bedarfsplanung im Bauwesen, liegt im Verantwortungsbereich des Bauherrn. Die Bedarfsplanung stellt eine Leistung vor der eigentlichen Objektplanung nach HOAI dar. In der Stufe 1 innerhalb der Bedarfsplanung steht die methodische Ermittlung der Bedürfnisse von Bauherr und Nutzer. Die Stufe 2 sieht deren zielgerichtete Aufbereitung als Bedarf und dessen Umsetzung in bauliche Anforderungen als Stufe 3 vor. Erst wenn das eigentliche Objekt feststeht und eventuell durch eine Machbarkeitsstudie und/oder Kosten-Nutzen-Analyse positiv bewertet worden ist, kann nach Auffassung des LRH in die eigentliche Objekt- und Fachplanung nach HOAI eingestiegen werden. Die HOAI bein-

hältet in der Leistungsphase 2 der Objektplanung lediglich das Untersuchen von alternativen Lösungsmöglichkeiten nach gleichen Anforderungen. Gemeint sind hier Planungsvarianten, die unter Beachtung gleicher Kriterien möglich sind. Diese Varianten müssen sich zudem auf das gleiche Objekt beziehen.⁷

Der LRH empfiehlt dem LVwA, zukünftig die Zuwendungsempfänger auf die Notwendigkeit einer Bedarfsplanung vor der Beauftragung einer Objekt- und Fachplanung nach HOAI hinzuweisen. Durch die fehlende Bedarfsplanung sind Mehrausgaben von Planungsleistungen durch den Antragsteller entstanden.

Wir bitten das LVwA dazu um Stellungnahme.

Tz. 10 Planungs- und Verwaltungskosten

In der Anlage zum Antrag der Landeshauptstadt Magdeburg vom 12.11.2010 hat die Landeshauptstadt Planungskosten für die Leistungsphasen 3 bis 9 der HOAI i. H. v. 2.165.860 € aufgeführt. In der Aufstellung förderfähiger Leistungen vom 12.11.2010 wird dieser Betrag als Verwaltungskosten nach Eisenbahnkreuzungsgesetz ausgewiesen und beträgt 10 v. H. der ausgewiesenen Gesamtkosten i. H. v. 21.658.600 €.

Das LVwA stellt in einer E-Mail an die Landeshauptstadt Magdeburg vom 14.03.2011 fest, dass Planungskosten der Leistungsphasen 3 bis 9 des § 55 HOAI gemäß Nr. 6.1.6 VV-EntflechtG / Verkehr als zuwendungsfähig anerkannt und die übrigen Planungskosten sowie Verwaltungskosten nicht zuwendungsfähig sind.

Im Schreiben der Landeshauptstadt Magdeburg an das LVwA vom 25.10.2011 teilt die Landeshauptstadt mit, dass das Vorhaben in gemeinsamer Maßnahmeträgerschaft zwischen der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführt wird, die DB AG die Ausschreibung durchführt und die Kreuzungspartner danach jeweils selbständig die Auswertung ihres Loses vornehmen.

Gemäß Nr. 2.15 VV-EntflechtG/Verkehr gehören Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu den förderfähigen Vorhaben. Zum Umfang der Förderung gehören laut Nr. 6.1.3 der o. g. VV Verwaltungskosten gemäß § 5 der 1. EKrV. Nach § 5 der 1. EKrV kann jeder Beteiligte Verwaltungskosten i. H. v. 10 v. H. der von ihm aufgewandten Grunderwerbskosten und Baukosten in Ansatz bringen.

Nach dem RdErl. des MLV vom 01.09.2010 (32.41-31002/66) sind die Aufwendungen für die Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) nach HOAI den Baukosten zuzuordnen.

Nach Ansicht des LRH bedeutet dies, bezogen auf den Antrag der Landeshauptstadt Magdeburg vom 12.11.2010, dass zu den ausgewiesenen Baukosten einschließlich

⁷ OLG Düsseldorf, Urteil v. 22.03.1994 (Az.: 21 U 172/93)

der Kosten der Ausführungsplanung (Lph. 5 HOAI), die Grunderwerbskosten zu addieren sind. Von dieser Summe kann die Landeshauptstadt Magdeburg als Beteiligter 10 v. H. als Verwaltungskosten gegenüber dem Zuwendungsgeber geltend machen.

Darüber hinausgehende Planungs- und Verwaltungsaufwendungen können von der Landeshauptstadt Magdeburg nicht in Ansatz gebracht werden.

Wir bitten dazu das LVwA um Stellungnahme und um Mitteilung des Veranlasserten.

Tz. 11 Vorgezogene Maßnahme

Per 29.03.2011 hat die Landeshauptstadt Magdeburg einen Antrag (Teilantrag) eingereicht, der sich auf die „vorgezogene Maßnahme an den Ver- und Entsorgungsmedien“ im Bereich der Ernst-Reuter-Allee bezieht. Diese „vorgezogene Maßnahme“ müsse nach Angaben der Landeshauptstadt Magdeburg unabhängig von der konkreten Ausbauvariante der EÜ durchgeführt werden. Des Weiteren wird im Zuge eines Gesprächstermins zwischen dem MLV und Vertretern der Landeshauptstadt Magdeburg am 29.06.2011 festgestellt, dass bis Ende 2013 eine verkehrswirksame und insoweit abrechen- und bewertbare Verkehrsanlage herzustellen sei, um die Rahmenbedingungen der EFRE-Förderung in der Periode bis 2013 zu erfüllen. Die Landeshauptstadt Magdeburg hat im o. g. Teilantrag für die Umverlegung der Entwässerungsanlage Baukosten i. H. v. 7.579.763 € veranschlagt. Bereits per 16.09.2010 hatte die Landeshauptstadt Magdeburg einen Antrag über einen vorzeitigen Maßnahmebeginn beim LVwA eingereicht. Diesen Antrag hat das LVwA mit Schreiben vom 07.10.2010 ablehnend beschieden.

Der LBB hat mit seiner Stellungnahme (Az.: H/3223-3133-H-10.065) vom 04.11.2011 die Ergebnisse seiner fachtechnischen Prüfung nach Nr. 9.4.2.1 VV-EntflechtG / Verkehren bzgl. des Teilantrages „vorgezogene Maßnahme Ver- und Entsorgungsmedien“ mitgeteilt. Danach ist die Planung unwirtschaftlich und sind die Kosten nicht angemessen. Eine Förderung des Vorhabens in der beantragten Form wird seitens des LBB nicht empfohlen. Vom LBB werden Baukosten i. H. v. 4.711.312 € als zuwendungsfähige Kosten eingeschätzt. Diese Kosten beziehen sich auf die im Teilantrag ausgewiesenen Varianten der Entwässerung. Gemäß der Stellungnahme der fachtechnischen Prüfung des Teilantrages des LBB vom 04.11.2011 ist die Alternativlösung, welche auf der Tunnel-Variante 0 basiert und eine möglichst geringe Absenkung der Fahrbahn präferiert, nicht untersucht bzw. ausreichend dokumentiert.

In der Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg vom 18.12.2009 Anlage 7 Seite 18 sind sowohl für den Fiktiventwurf der DB AG (FE Bahn) als auch für den Fiktiventwurf der Landeshauptstadt Magdeburg (FE Stadt)

Kosten i. H. v. 2.007.385,00 € für die Umverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen zum Ansatz gebracht.

Der LRH stellt fest, dass es sich beim Teilantrag für die „Vorgezogene Maßnahme an den Ver- und Entsorgungsmedien“ um keine vorgezogene Maßnahme im Sinne des Zuwendungsrechts, sondern um den Beginn der Gesamtmaßnahme EÜ Ernst-Reuter-Allee handelt.

Darüber hinaus stellt der LRH fest, dass die nunmehr angesetzten Kosten für die Ver- und Entsorgungsmedien die in den Fiktiventwürfen veranschlagten Kosten um das 2- bzw. 3-fache überschreiten, obwohl die Fiktivkosten jeweils die Minimalkosten des Entwurfes Bahn für den Teil DB AG bzw. den Teil Straße für die Landeshauptstadt darstellen sollten.

Aus Sicht des LRH hat eine Zustimmung zum Antrag (Teilantrag) und somit zum vorzeitigen Maßnahmebeginn zum Vorhaben „Vorgezogene Maßnahme an den Ver- und Entsorgungsmedien“ den Nachteil, dass Tatsachen geschaffen werden, obwohl eine Ausreichung von EFRE-Mitteln noch nicht gesichert ist und somit eine Gesamtfinanzierung in Frage steht. Sofern infolge der noch vorzulegenden Gesamtwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung eine andere als die in den Unterlagen des Förderantrages der Landeshauptstadt vom 12.11.2010 ausgewiesene Variante zur Ausführung kommen sollte, kann dies zu erheblichen nicht notwendigen Ausgaben führen.

Der LRH empfiehlt, dass vor der Entscheidung zum vorzeitigen Maßnahmebeginn der Nachweis durch die Landeshauptstadt Magdeburg beizubringen ist, dass ein eigener nutzbarer Verkehrswert für die „Vorgezogene Maßnahme an den Ver- und Entsorgungsmedien“ bis Ende 2013 realisierbar ist und mit eigener Verkehrswirksamkeit und -bedeutung nutzbar sein wird.

Der LRH bittet das LVwA dazu um Stellungnahme.

IV. Schlussfolgerungen

Das Ergebnis der Prüfung zeigt, dass eine Gesamtwirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch den Antragsteller, die Landeshauptstadt Magdeburg, bisher nicht erbracht und aus Sicht des Landesrechnungshofes noch beizubringen ist.

Darüber hinaus erwartet der Landesrechnungshof, dass die im Zuge der Antragstellung eingereichten Entwurfsunterlagen zeitnah einer Prüfung nach fachtechnischer und wirtschaftlicher Angemessenheit vom Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt unterzogen werden. Durch den Zuwendungsgeber kann so im Planungsverfahren noch Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit genommen werden. Auch kann dem Antragsteller einer Zuwendung, nach erfolgter Planfeststellung, eine zeitnahe Entscheidung hinsichtlich der beabsichtigten Höhe und Art einer Zuwendung übermittelt werden, die

lediglich hinsichtlich der Förderfähigkeit der sich aus der Planfeststellung ergebenden zusätzlichen Forderungen durch den Zuwendungsgeber zu ergänzen sind.

In diesem Zusammenhang hält es der Landesrechnungshof für notwendig, dass das Landesverwaltungsamt sich mit einer Begrenzung in Form einer festzusetzenden Pauschale einer ggf. auszureichenden Zuwendung befasst, um das finanzielle Risiko des Landes einzuschränken.

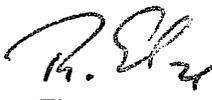
Des Weiteren erwartet der Landesrechnungshof, dass das Landesverwaltungsamt alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen (u. a. Vorteilsausgleich) und den Eigenanteil des Zuwendungsempfängers als Deckungsmittel für alle mit dem Zuwendungszweck zusammenhängenden Ausgaben⁸ bei der Festlegung der Höhe einer ggf. zu ermittelnden Zuwendung berücksichtigt.

Der Landesrechnungshof geht davon aus, dass die Verwaltung aus den aufgezeigten Feststellungen und Wertungen die notwendigen Schlussfolgerungen für das eigene Verwaltungshandeln zieht.

Die Prüfungsmittelung bitten wir, innerhalb von **drei Monaten** zu beantworten.

Auf die besondere Verantwortung der Beauftragten für den Haushalt bei der Erledigung der Prüfungsmittelung gem. VV Nr. 3.3.5 zu § 9 LHO weisen wir hin.


Seibicke
Präsident


Elze
Mitglied des Senats

⁸ Teilzitat aus ANBest-Gk Pkt. 1.1