

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		Datum 10.11.2014
Dezernat VI	Amt Amt 66	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

**I N F O R M A T I O N**

**I0320/14**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	18.11.2014	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	27.11.2014	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	03.12.2014	öffentlich
Stadtrat	04.12.2014	öffentlich

Thema: EÜ Ernst-Reuter-Allee - aktueller Sachstand

In seiner Sitzung am 06.11.2014 beschloss der Stadtrat den Antrag 0166/14

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg nimmt zur Kenntnis, dass durch die Verzögerung der Beauftragung des Baus der „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ eine erhebliche Kostensteigerung zu verzeichnen ist.
2. Der Stadtrat sieht die Herstellung einer gesicherten Faktenlage als Grundlage für weitere Entscheidungen als unumgänglich an und begrüßt daher die Ankündigung des Oberbürgermeisters, schnellstmöglich eine umfassende Information zum aktuellen Stand des Projektes und einen Vorschlag zur weiteren Verfahrensweise vorzulegen.
3. Der Oberbürgermeister wird gebeten, dabei folgende Punkte zu berücksichtigen:
  - a) Eine Übersicht über die Kostenentwicklung für das Projekt „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“. Dabei sind die entsprechenden Hintergründe darzustellen.
  - b) Eine Auflistung, durch welche Maßnahmen und Entscheidungen eine Kostenreduzierung möglich wäre.
  - c) Eine Vorschlagsliste, durch welche Maßnahmen bei grundsätzlicher Fortführung des Projektes Kostenreduzierungen erreicht werden könnten.

**Öffentliche Information – mit nichtöffentlicher Anlage**

**Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA) – aktueller Stand**

Entsprechend der Ankündigung des Oberbürgermeisters im Stadtrat, wird nachfolgend über den aktuellen Stand des Vorhabens berichtet und gleichzeitig werden die Fragestellungen des öffentlichen Antrags A0166/14 beantwortet. Da in der Information sowie zur Beantwortung der Fragen des Antrages nichtöffentliche Vergabethemen des laufenden Vergabeverfahrens erläutert werden, kann die Frage 3.c) nur nichtöffentlich beantwortet / behandelt werden und ist als Anlage 2 und 3 beigefügt.

Grundlage für die Durchführung und Finanzierung der Baumaßnahme sind die nach § 12.2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) zwischen der DB Netz AG (DB AG) und der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) geschlossene Kreuzungsvereinbarung (KV) vom 18.12.2009 sowie der 1. Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung (1. NT zur KV) vom 27.08.2013.

Die verwaltungstechnische Basis zur Umsetzung der Baumaßnahme wurde mit den Beschlüssen des Stadtrates vom 11.12.2009 (Beschluss Nr. 244-Z001(V)09) zur Drucksache 0266/09 (Abschluss KV) und vom 04.10.2012 (Beschluss Nr. 1471-53 (V)12) zur Drucksache 0291/12 (Abschluss 1. NT zur KV) gelegt. Mit den genannten Beschlüssen wurde auch der zum jeweiligen Zeitpunkt bekannte Kostenrahmen durch den Stadtrat bestätigt.

In der Planungsvereinbarung vom 14.12.2006 / 18.01.2007 zwischen DB AG und LH MD ist im § 1 (4) festgehalten: „Nach beidseitiger Bestätigung der Entwurfsplanung und vor Einleitung der Genehmigungsplanung wird zwischen den Beteiligten eine Kreuzungsvereinbarung nach § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit der Kostenfolge des § 12 Nr. 2 EKrG abgeschlossen. Sie ersetzt diese Planungsvereinbarung und trifft umfassendere Regelungen bezüglich der Erhaltungslast sowie der Kostenmasse und deren Verteilung.“

Eine Kündigung der Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG ist vorliegend nicht möglich.

### **Begründung**

Weder in der Kreuzungsvereinbarung (KV) mit der DB Netz AG vom 18.12.2009 noch im Nachtrag vom 27.08.2013 zur KV sind Kündigungsregelungen enthalten.

Da es sich dabei um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag im Sinne des § 54 VwVfG handelt, besteht nach § 60 VwVfG allerdings die Möglichkeit der Kündigung in besonderen Fällen. Danach kann eine Vertragspartei den Vertrag allerdings nur dann kündigen, wenn sich die Verhältnisse, die für die Festsetzung des Vertragsverhältnisses maßgebend gewesen sind, seit Abschluss des Vertrages so wesentlich geändert haben, dass ihr das Festhalten an der ursprünglichen vertraglichen Regelung nicht zuzumuten ist, und ihr eine bloße Anpassung des Vertragsinhalts nicht möglich oder zumutbar ist.

Eine wesentliche Änderung der Verhältnisse ist entsprechend den Grundsätzen zur Geschäftsgrundlage dann anzunehmen, wenn Änderungen eingetreten sind, mit denen die Vertragspartner bei Abschluss des Vertrages nicht gerechnet haben und die bei objektiver Betrachtung so erheblich sind, dass davon auszugehen ist, dass der Vertrag bei Kenntnis dieser Umstände nicht mit demselben Inhalt geschlossen worden wäre. Es muss sich um grundlegende Änderungen handeln, die zu einem mit Recht und Gerechtigkeit nicht zu vereinbarenden und damit der betroffenen Partei nach Treu und Glauben nicht zumutbaren Ergebnis führen.

Änderungen des Preis- oder Kostenniveaus lägen im tatsächlichen Bereich der Verhältnisse. Für den Vertragsinhalt maßgebend sind diese Verhältnisse, wenn sie von den Vertragspartnern zur gemeinsamen und wesentlichen Grundlage des Vertrages gemacht worden sind. Voraussetzung ist aber grundsätzlich, dass die Verhältnisse sich nach Abschluss des Vertrages geändert haben und die Unzumutbarkeitsgrenze überschritten wäre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass jeder Vertragspartner mit gewissen Änderungen der Verhältnisse rechnen muss. Erst wenn der Rahmen des Risikos überschritten wird und wesentliche Nachteile für den Vertragspartner drohen, ist eine Unzumutbarkeit anzunehmen.

Entsprechend der Regelung in § 4 Abs.4 Kreuzungsvereinbarung wäre hier die Sicherung der Finanzierung durchaus als Geschäftsgrundlage anzusehen.

Eine Kündigung in einem besonderen Fall im Sinne des § 60 VwVfG ist vorliegend aber deshalb nicht möglich, da - selbst wenn die Stadt ihre Maßnahme in welcher Art auch immer überdenken oder ändern sollte - eine bloße Anpassung des Vertragsinhalts als milderer Mittel ggf. möglich, zumutbar und angesichts des Eisenbahnkreuzungsgesetzes praktisch zwingend wäre. Denn es handelt sich hier in jedem Fall weiterhin um eine Kreuzungsmaßnahme im Sinne des § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (vgl. auch § 1 Kreuzungsvereinbarung), bzgl. der die Stadt ge-

mäß § 5 Abs.1 Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG über Art, Umfang und Durchführung der Maßnahme zu schließen hätte. Dies schon deshalb, weil die DB Netz AG unabhängig von der Stadt ohnehin ihre Maßnahme durchführen wird und neben der DB Netz AG auch die Stadt schon wegen der notwendigen Vergrößerung der lichten Höhe im Bereich der Straßenbahngleise auf das gemäß BOStrab geforderte Maß sowie wegen der Erhöhung der lichten Höhe im Bereich des Kfz-Verkehrs auf Regellaß aus Gründen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs eine Änderung der Überführung im Sinne von § 12 Eisenbahnkreuzungsgesetz verlangt hat bzw. hätte verlangen müssen (vgl. § 1 Abs.2 Kreuzungsvereinbarung). Selbst die Gegenseite (BUND LSA) im Verwaltungsgerichtsprozess über den Planfeststellungsbeschluss hatte im Schriftsatz vom 17.04.2013 eine „Anhebung der Durchfahrthöhe unter der Eisenbahnüberführung auf das heute übliche Mindestmaß“ ausdrücklich angeführt.

### **zu 3.a) aus dem A0166/14 – öffentliche Stellungnahme**

Die Ursachen der Kostensteigerungen sind vielschichtig. Der ungewöhnlich starke Anstieg des Baupreisindex sowie die Anpassungen der Kalkulationsgrundlagen durch generelle tarifliche Änderungen sind eine Ursache. Darüber hatte die Bauverwaltung bereits mit den Informationen I0233/13 und I0254/14 berichtet.

Auch durch die erfolglos durchgeführten Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss über 2 Instanzen hinweg resultiert ein Zeitverzug, der sich über den Baupreisindex auf die Angebotssummen niederschlug.

Im Rahmen der europaweiten, öffentlichen VOB-Ausschreibung, die seitens der DB Netz AG beauftragten Vergabestelle der DB AG in Leipzig durchgeführt wurde, gingen dort Bieteranfragen ein, die als sogenannte Nachsendungen beantwortet wurden. In Summe handelte es sich um 138 Einzelanfragen. Diese trugen auch dazu bei, im laufenden Verfahren Planungshintergründe zu recherchieren und -ansätze zum Teil korrigieren zu müssen.

In diesem Zusammenhang zu nennen sind auch die Baumaßnahmen, die der Beseitigung von Schäden dienen, die durch außergewöhnliche, oftmals regional begrenzte Naturereignisse verursacht wurden (z. B. Hochwasserereignisse) und deren Durchführung durch gesonderte Förderprogramme des Bundes bezuschusst wird. Entsprechend wird darauf abgestellt, dass im Zuge des Ausschreibungsverfahrens, auf Grund der im Land Sachsen-Anhalt derzeit anstehenden bzw. bereits intensiv durchgeführten Hochwasserschadensbeseitigungen und -vorsorgemaßnahmen, eine gute Auftragslage der Unternehmen bestand, die sich begründet durch Angebot und Nachfrage, ebenfalls preislich auswirkte.

Als weitere Gründe werden eine Marktbereinigung innerhalb der Baubranche in den letzten Jahren, Spezialbaugewerke betreffend, das stringent einzuhaltende Zeitregime und nicht zuletzt die Nichtzulassung von Nebenangeboten angesehen. Letztere stellte auf die unbedingt einzuhaltenden Sperrpausen der DB Netz AG ab. Wenn Nebenangebote zugelassen werden, müssen mehrere Wertungskriterien vorgegeben werden. Diese führen im Ergebnis der zeitintensiven Prüfungen oftmals zu Vergaberügen bzw. Vergabenachprüfungsverfahren der Bieter. Diesen möglicherweise daraus erwachsenden Zeitverzug galt es zu vermeiden.

Ein weiterer Grund für Kostensteigerungen ist die immer aufwendiger werdende Nachweisführung der Entsorgungen von Aushub- und Abbruchmaterialien gegenüber der Genehmigungsbehörde. Aus diesem Grund wurde im Vorfeld der Ausschreibung durch die Verwaltung ein Bodenentsorgungs- und Verwertungsgutachten in Auftrag gegeben, was inhaltlich fundiert in die Vergabeunterlagen eingeflossen ist und sich dort preislich auswirkt.

Die Kostenberechnung aus dem Jahr 2010 wurde bei der Landesstraßenbaubehörde im Rahmen des Zuwendungsverfahrens im Jahre 2012 geprüft und zu diesem Zeitpunkt für auskömmlich erachtet.

Mit der Drucksache 0291/12 zum Nachtrag zur Kreuzungsvereinbarung wurden im Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses die Kosten aktualisiert.

Die Bauverwaltung hat kontinuierlich den notwendigen Einfluss ausgeübt, um kostensparend planen zu lassen. So wurde z.B. lange nach effektiven Wegen gesucht, um das zu fördernde Grundwasser so kostensparend wie möglich abzuleiten. Dabei stand nicht nur die Ableitung an sich im Mittelpunkt, sondern auch darüber hinaus die sachgemäße Berücksichtigung der Inhaltsstoffe in Bezug auf die Umwelt. Da die Ableitung in die vorhandenen Entwässerungskanäle der Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt Magdeburg bzw. den Abwasserentsorgungsbedingungen der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH unterliegen, hätte dies die Zahlung enormer Entgelte zur Folge. Alternativ wurden auch eine Ableitung in die Elbe, quer durch das Stadtzentrum sowie eine Einleitung in die Klinke untersucht. Aufgrund der nach Auswertung der vorliegenden Gutachten zu erwartenden, relativ geringen Grundwasserbelastungen wurde die Entscheidung getroffen, die Einleitung in den geschlossenen Künettekanal vorzunehmen.

### **zu 3.b) aus dem A0166/14 – öffentliche Stellungnahme**

Unmittelbar mit Bekanntwerden der Angebotspreise wurden seitens der Bauverwaltung konzeptionelle Betrachtungen angestellt, um Möglichkeiten für Kosteneinsparungen aufzuzeigen, die bis hin zur Aufhebung der Ausschreibung und einer Neuausschreibung mit geänderten Randbedingungen führten, um dadurch günstigere Angebotspreise erzielen zu können.

Als Randbedingungen wurden in Betracht gezogen:

1. die Herausnahme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus dem Baufeld - geplant ist eine Einbahnstraßenführung durch das Baufeld hindurch, bis auf kurze und letztendlich die lange Vollsperrung zum Bau der -1-Ebene
2. die Herausnahme des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus dem Baufeld - geplant ist eine eingleisige Verkehrsführung der Straßenbahn in beiden Fahrtrichtungen.

Dieses hätte den Vorteil, den Tunnel in offener Baugrube bauen zu können. Dafür sind im Vergleich zur bisherigen Planung u. a. erheblich weniger Leistungen des Spezialtiefbaus erforderlich. Im Ausschreibungsverfahren würde dies zu einer größeren Teilnehmerzahl von mittelständigen Bauunternehmen führen und günstigere Wettbewerbspreise erwarten lassen.

Es wird von einer mindestens um 1 Jahr verkürzten Bauzeit ausgegangen, die bis auf die

1. Sperrpause der DB AG, relativ unabhängig von den Bauleistungen der DB AG von statten gehen könnte.

Bei einer erneuten Durchführung des Vergabeverfahrens wären bei einer Zulassung von Nebenangeboten die Bieter in die Lage versetzt, eigene, wirtschaftlich günstige und innovative Vorschläge zur Abwicklung des Bauvorhabens mit den Angeboten einzubringen.

Hierbei wurde auf Grund von Erfahrungswerten grob eingeschätzt, dass auf der Basis der angestellten Betrachtungen ein Einsparungspotential in Höhe von bis zu 10 Mio. EUR möglich wäre, von dem jedoch die DB Netz AG im Rahmen des Kreuzungsteilungsschlüssels, wie auch die MVB GmbH & Co.KG ebenfalls partizipieren würden. Ob letztendlich die o. g. Einsparung erzielt werden könnte, ist offen.

Die Idee, in einer offenen Baugrube zu bauen mit ggf. anderen Technologien wie z. B. einer Flachgründung ist nicht neu, wurde jedoch durch die Forderungen, den MIV und den ÖPNV möglichst, wenn auch nur eingeschränkt zuzulassen, seinerzeit nicht weiter verfolgt.

Das gesamtwirtschaftliche Ergebnis betrachtend, sprechen die zusätzlichen Behinderungen des ÖPNV und des MIV bei einer Vollsperrung gegen die angestellten Betrachtungen und sind mit einer drastischen Reduzierung des v. g. Betrages, sowie zusätzliche Planungskosten und ggf. Schadensersatzforderungen der Bieter verbunden.

Weiterhin erhob die DB Netz AG auf den gemeinsamen Besprechungen mit dem Oberbürgermeister in den letzten Wochen Bedenken gegen eine geänderte Technologie, z.B. die Erweiterung der Bereiche unter den vorhandenen Widerlagern, die mittels Hochdruckinjektion (HDI) stabilisiert werden müssten (siehe Anlage 1). Die DB Netz AG schätzt ein, dass eine neue Ausschreibung einen 9-monatigen Genehmigungsprozess bei der DB Netz AG und dem Eisenbahnbundesamt erfordert und mit einem nicht tolerierbaren Zeitverzug verbunden ist. Der Knoten Magdeburg ist bei der DB Netz AG im Gesamtnetzfahrplan mit den Sperrpausenkorridoren zeitlich fest eingeplant. Nach der Fertigstellung des Knoten Magdeburg ist der Umbau des Knoten Halle zeitlich vorgesehen. Ein zeitlicher Verzug würde den Einbau von Hilfsbrücken bedeuten, um den bereits beauftragten Umbau des Spurplanes (Gleise oberhalb) abzusichern. Der Umbau des Hauptbahnhofes ist vom Zeitplan der EÜ ERA ebenfalls abhängig. Beim Umbau werden z.B. alle Bahnsteige vom Bahnhofstunnel aus mit Fahrstühlen versehen. Damit fallen je eine der 2 Treppen pro Bahnsteig weg. Diese Treppen sind als Fluchtwege weiter erforderlich und werden im Zuge des Umbaus der EÜ ERA zur Ernst-Reuter-Allee / neue ÖPNV-Schnittstelle hin neu gebaut/ersetzt.

Durch das Vorgenannte wird die Abhängigkeit aller dortigen Bauvorhaben deutlich, die aufeinander abgestellt und derart verzahnt sind, dass jegliche Risiken durch etwaige Unwägbarkeiten bei der Einhaltung der Fristen und der Kosten ausgeschlossen werden müssen.

Dr. Scheidemann

#### Anlagen

I0320/14 Anlage 1 (zu 3b des A0166/14) - öffentlich

I0320/14 Anlage 2 (zu 3c des A0166/14) – **nicht** öffentlich

I0320/14 Anlage 3 (zu 3c des A0166/14) – **nicht** öffentlich