

SÄCHSISCHER
RECHNUNGSHOF

Gutachten

gemäß § 88 Abs. 3 SäHO

City-Tunnel Leipzig

Gutachten

gemäß § 88 Abs. 3 SäHO

City-Tunnel Leipzig

Sächsischer Rechnungshof

Schongauerstraße 3
04328 Leipzig

Postfach 10 10 50
04010 Leipzig

Telefon: 03 41/2 55 - 60 00
Fax: 03 41/2 55 - 61 20

E-Mail: poststelle@srh.sachsen.de*
Internet: www.srh.sachsen.de

* Kein Zugang für elektronisch signierte sowie verschlüsselte elektronische Dokumente.

<u>Inhaltsverzeichnis</u>		<u>Seite</u>
0	Zusammenfassung	9
0.1	Aktueller Status und Finanzierungsstruktur des Projektes	9
0.2	Ursachen und Verantwortlichkeiten der Kostensteigerungen	9
0.3	Bereits ergriffene Maßnahmen zur Kostenreduktion des Bauprojektes	10
0.4	Noch mögliche Einsparpotenziale	10
1	Auftrag	11
2	Sachverhalt	12
2.1	Kostenentwicklung	12
2.2	Ausgangssituation	14
2.2.1	Entstehung des Projektes	14
2.2.2	Vertragswerke	15
2.2.2.1	Rahmenvereinbarung	15
2.2.2.2	Bau- und Finanzierungsvertrag	16
2.2.2.3	Projektvertrag	17
2.2.2.4	Kostenteilungsvertrag	17
2.2.2.5	Dienstleistungsvertrag	18
2.2.3	Projektbeschreibung	19
3	Würdigung	23
3.1	Kostenseite	23
3.1.1	Belastbarkeit des Ausgangswertes	23
3.1.1.1	Ermittlung der Gesamtkosten von 572 Mio. €	23
3.1.1.2	Einschätzung von Projektrisiken	26
3.1.1.3	Side-Letter	28
3.1.1.4	Vorhersehbarkeit von Kostensteigerungen	29
3.1.2	Ursachen der Kostensteigerungen	33
3.1.2.1	Mehrkosten	33
3.1.2.1.1	Kostenfortschreibung	33
3.1.2.1.2	Nachtragsmanagement	36
3.1.2.1.3	Wesentliche Ursachen der Kostensteigerungen	38
3.1.3	Aktivitäten zur Kostendämpfung	50
3.1.3.1	Rahmenterminpläne	50
3.1.3.1.1	Festlegungen im Vertragswerk	50
3.1.3.1.2	Geplanter Realisierungszeitraum	51
3.1.3.1.3	Rahmenterminpläne	52
3.1.3.1.3.1	Funktion der Rahmenterminpläne	52
3.1.3.1.3.2	Inhalt der Rahmenterminpläne	52
3.1.3.1.4	Terminplanung und Netzergänzende Maßnahmen	54
3.1.3.2	Projektgruppe City-Tunnel Leipzig	56
3.1.3.3	Arbeitsgruppe „Task Force“	58
3.1.4	Noch vorhandenes Steuerungspotenzial	59
3.1.4.1	Bindungsgrad	59

3.1.4.2	Netzergänzende Maßnahmen	61
3.1.4.2.1	Aufgabe und Funktion	61
3.1.4.2.2	Kostenfortschreibung	62
3.1.4.2.3	Entwurfsplanung 2008/2009	63
3.1.4.2.4	Gleichwertigkeitsgutachten der Technischen Universität Dresden	64
3.1.4.2.5	Fortgeschriebener Kostenanteil des Projektes City-Tunnel Leipzig	65
3.1.4.2.6	Entfallene Teilmaßnahmen	68
3.1.4.2.7	Aktuelles Betriebsprogramm	69
3.1.4.2.8	Fertigstellungstermine	70
3.1.4.3	Zusammenfassung der Möglichkeiten zur Kostenreduzierung	71
3.2	Finanzierungsseite	74
3.2.1	Verteilung der Mehrkosten	74
3.2.1.1	Gesamtübersicht	74
3.2.1.2	Finanzierungsquelle EFRE-Mittel	75
3.2.2	Bewertung der vertraglichen Regelungen zur Kostentragung	78
3.2.2.1	Kostenverteilung zwischen Freistaat/Stadt und Deutsche Bahn/Töchtern	78
3.2.2.2	Kostenverteilung zwischen Freistaat Sachsen und Stadt Leipzig	79
3.2.3	Haushaltstechnische Abwicklung	81
3.2.4	Einsparpotenziale für den Finanzierungsanteil Sachsens	84
3.3	Öffentlichkeitsarbeit	94
3.3.1	Vertragsgestaltung	94
3.3.2	Gesamtbudget	95
3.3.3	Kommunikationskonzept	96

<u>Tabellenverzeichnis</u>		<u>Seite</u>
Tabelle 1:	Gegenüberstellung der Gesamtkosten und Finanzierungsanteile gemäß Vertragswerk 2002/2003 und zum aktuellen Stand der vorgesehenen Finanzierung gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011	12/74
Tabelle 2:	Darstellung der Höhe und der angegebenen wesentlichen Gründe/Kostenblöcke der Kostensteigerungen nach Projektteilen	38
Tabelle 3:	Gegenüberstellung des Ausgabenstandes bis zum 31.12.2010 und der aktuellen Kostenprognose nach Projektteilen sowie nach Planungs- und Baukosten	60
Tabelle 4:	Kostengliederung der Entwurfsplanung der Netzergänzenden Maßnahmen	66

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Lageplan Tunnelstrecke einschließlich Bahnhöfe
- Anlage 2 Auszugsweise Darstellung der kostenerhöhenden Faktoren gemäß Kostenprognose 09/2009 mit Beispielen für die einzelnen Kostenblöcke durch die DEGES und geprüfte Nachträge durch den SRH
- Anlage 3 Rahmenterminpläne
- Anlage 4 Übersicht Rahmenterminpläne und Bauzeit - Bauzeitverlängerung
- Anlage 5 Übersicht Verzögerungen Submission und Ausschreibung 2. Rahmenterminplan zu 1. Rahmenterminplan
- Anlage 6 Konfliktpunkte des 2. Rahmenterminplanes
- Anlage 7 Terminübersicht City-Tunnel, Netzergänzende Maßnahmen und Tangierende Maßnahmen
- Anlage 8 Streckennetz
- Anlage 9 Übersichtsplan über die einzelnen Teilprojekte der Netzergänzenden Maßnahmen im Teilknoten Leipzig
- Anlage 10 Änderung der vertraglich vereinbarten Teilprojekte gegenüber der Entwurfsplanung
- Anlage 11 Netzergänzende Maßnahmen - Kostenanalyse - Aufgliederung der Kostenzuscheidungen
- Anlage 12 Vermerk des SMWA vom 04.11.2011, Az.: 64-3891.32/80, zum aktuellen Sachstand des Projektes City-Tunnel Leipzig
- Anlage 13 Gliederung des Gesamtvorhabens City-Tunnel Leipzig in die Module 1 bis 7 gem. Pkt. B.4.1. des EFRE-Antrages für die Module 5 und 6
- Anlage 14 Teilprojekte Netzergänzende Maßnahmen nach Rahmenvereinbarung
- Anlage 15 Streckennetz im City-Tunnel nach dem Vertragswerk
- Anlage 16 „Zusammenstellung möglicher Kostenbeteiligungen der Stadt Leipzig“ durch die DEGES aus dem Jahr 2009
- Anlage 17 Auszugsweise Darstellung der „Zusammenstellung möglicher Kostenbeteiligungen der Stadt Leipzig“ durch die DEGES mit errechneter finanzieller Beteiligung der Stadt durch den SRH

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft	RiL 836	Erdbauwerke planen, bauen und instand halten
AN	Auftragnehmer	RiL 853	Eisenbahntunnel planen, bauen und instand halten
AP	Ausführungsplanung	RV	Rahmenvereinbarung
BA	Bauabschnitt	SK	Sächsische Staatskanzlei
BFV	Bau- und Finanzierungsvertrag	SMF	Sächsisches Staatsministerium der Finanzen
BHR	Bauherrenrunde	SMI	Sächsisches Staatsministerium des Innern
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ehemals Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)	SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (ehemals Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit)
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz	SRH	Sächsischer Rechnungshof
CTL	City-Tunnel Leipzig	TBM	Tunnelbohrmaschine
DB	Deutsche Bahn	TU	Technische Universität
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH	UG	Untergeschoss
DV	Dienstleistungsvertrag	ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung		
EP	Entwurfsplanung		
Epl.	Einzelplan		
ETCS	European Train Control System		
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung		
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz		
GWK	Grundwasserkommunikationsanlage(n)		
Hbf.	Hauptbahnhof		
HDI	Hochdruckinjektionen		
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure		
HV	Hauptvertrag		
i. H. v.	in Höhe von		
IBN	Inbetriebnahme		
KTV	Kostenteilungsvertrag		
Lph.	Leistungsphase		
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe		
NEM	Netzergänzende Maßnahmen		
NT	Nachtrag		
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr		
PV	Projektvertrag		
PVB	DB Projekt Verkehrsbau GmbH		

0 Zusammenfassung

0.1 Aktueller Status und Finanzierungsstruktur des Projektes

Der SRH geht nach derzeitigem Kenntnisstand davon aus, dass die Einhaltung der prognostizierten Gesamtkosten von rd. 960 Mio. € möglich ist.

Dafür spricht, dass

- der Ausgabenstand am 31.12.2010 bei 66 % lag,
- der größte Teil der Leistungen bereits beauftragt ist, was für den Projektteil Sachsen einer Mittelbindung von 89 % entspricht,
- der SRH Möglichkeiten zur Kostenreduzierung von mindestens 27,4 Mio. € sowie Einsparpotenziale für den Finanzierungsanteil des Freistaates Sachsen, bisher bezifferbar mit 3,44 Mio. €, aufgezeigt hat.

Dabei wird vorausgesetzt, dass der Freistaat das aufgezeigte Potenzial nutzen kann und keine weiteren Unwägbarkeiten eintreten.

0.2 Ursachen und Verantwortlichkeiten der Kostensteigerungen

- Bei der Festsetzung des Ausgangswertes von rd. 572 Mio. € hat die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH dem Grunde nach bekannte kostenrelevante Sachverhalte nicht in Ansatz gebracht. Dazu gehören Risiken, übliche Sicherheitsmargen und zu niedrig angesetzte Kostenpauschalen, wie bspw. für Planungsleistungen. Der Freistaat Sachsen als Gesellschafter der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH hätte auf die Einrechnung dieser Faktoren in den Ausgangswert hinwirken müssen.
- Der Großteil der unvorhersehbaren Mehrkosten entstand durch Planungsänderungen, gestiegene Material- und Baupreise, zusätzliche Sicherheitsanforderungen und Bauzeitverlängerungen. Für die vom SRH dazu geprüften Nachträge scheint die Begründung für die Mehrkosten schlüssig. Die überprüften Leistungen waren erforderlich.
- Der Freistaat Sachsen muss den größten Anteil an den Mehrkosten tragen. Dies resultiert aus dem für den Freistaat Sachsen unvorteilhaften Vertragswerk.

0.3 Bereits ergriffene Maßnahmen zur Kostenreduktion des Bauprojektes

- **Der Freistaat Sachsen hat in der interministeriellen Arbeitsgruppe „Task Force“ auf Basis des in 2007/2008 bekannten Planungs- und Ausführungsstandes Einsparmöglichkeiten geprüft, wirtschaftlich sinnvolle Einsparpotenziale wurden nicht gefunden. Daraufhin nahm er Verhandlungen mit dem Bund über dessen Beteiligung an den Mehrkosten auf. Im Ergebnis wurde der Antrag auf Erhöhung der EFRE-Mittel gestellt.**
- **Der Freistaat Sachsen hat externe Gutachter mit der Prüfung der umgeplanten Netzergänzenden Maßnahmen beauftragt, um den angemessenen Kostenanteil am Projekt City-Tunnel Leipzig zu ermitteln.**
- **Des Weiteren hat er Rechtsanwaltskanzleien und Gutachter mit der Prüfung und Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen sowie der Kostentragungspflicht durch Dritte betraut.**

Die Ergebnisse stehen teilweise noch aus.

0.4 Noch mögliche Einsparpotenziale

Da der größte Teil der künftigen Kosten beauftragt ist bzw. zwingend beauftragt werden muss, verbleiben im Hinblick auf mögliche Einsparungen nur noch sehr geringe Steuerungsmöglichkeiten.

Der SRH sieht diesbezüglich insbesondere Handlungsbedarf bei

- **der Sicherung der EFRE-III-Mittel,**
- **den Verhandlungen mit der DB AG zu den Netzergänzenden Maßnahmen,**
- **den Verhandlungen mit der Stadt Leipzig über die Aufteilung der Mehrkosten sowie**
- **der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegenüber Dritten.**

1 Auftrag

Der Haushalts- und Finanzausschuss fasste am 06.01.2010 folgenden Beschluss: „Der Rechnungshof des Freistaates Sachsen wird gem. § 88 Abs. 3 der SÄHO ersucht, zur Kostensteigerung des Bauprojektes City-Tunnel Leipzig ein Gutachten vorzulegen und dabei insbesondere Stellung zu nehmen,

1. zum aktuellen Status (Mittelbindung, Kostenprognose) sowie zur Finanzierungsstruktur des Projektes,
2. zu den Ursachen und den Verantwortlichkeiten der Kostensteigerungen,
3. zu den bereits ergriffenen Maßnahmen zur Kostenreduktion des Bauprojektes,
4. zu noch möglichen Einsparpotenzialen im laufenden Projekt.“

Begründet wurde das Ersuchen damit, dass die Ursachen für die erheblichen Kostensteigerungen beim Bauprojekt City-Tunnel Leipzig gegenüber den in der Entwurfsplanung ermittelten Kosten unklar seien.

Der Prüfungsmaßstab wurde durch die vom Freistaat zum Projekt City-Tunnel Leipzig abgeschlossenen Verträge und Vereinbarungen vorgegeben. Ausgehend von den Verträgen hat der SRH versucht, die Entscheidungsprozesse und Entwicklungen beim Projekt City-Tunnel Leipzig nachzuvollziehen. Er hat dazu die Vertragspartner des Projektes, das SMWA, die DEGES, die DB Netz AG und die Stadt Leipzig, in die Prüfung einbezogen und bei ihnen örtliche Erhebungen durchgeführt.

Bei allen Gesprächspartnern fanden wir eine große Gesprächsbereitschaft, offene Atmosphäre und Unterstützung durch Zurverfügungstellung von Unterlagen vor.

Die Einarbeitung in die Thematik wurde durch den Umstand erschwert, dass im SMWA die Akten über mehrere Jahre nicht zentral erfasst und aufbewahrt wurden.

Am 28.09.2010 erfolgte eine Zwischenauswertung im SMWA. Ziel war es, die bis dahin vorliegenden Erkenntnisse zu nutzen, um mögliche Einsparpotenziale im laufenden Projekt noch zu heben.

Eine Zwischenauswertung zu den Netzergänzenden Maßnahmen des Projektes ist am 05.11.2010 mit der DB Netz AG vorgenommen worden.

Der SRH hat als Vorstufe zum Gutachten eine Abstimmungsunterlage erarbeitet und an das SMWA sowie auszugsweise an die DB AG und die Stadt Leipzig zur Stellungnahme übergeben. Die Stellungnahme des SMWA vom 09.03.2011 und die beiden Stellungnahmen der DB AG sowie der Stadt Leipzig jeweils vom 14.03.2011 zu den Feststellungen des SRH wurden in diesem Gutachten berücksichtigt.

2 Sachverhalt

Die folgende Untersuchung betrachtet zunächst die Kostenentwicklung. Dabei wird auch nach den Verantwortlichkeiten gefragt. Sodann erläutert die Untersuchung, wie die Kosten zu finanzieren sind. Das Gutachten geht aber auch der Frage nach, welche Möglichkeiten noch bestehen, Einsparungen zu realisieren.

2.1 Kostenentwicklung

Die Finanzierung stellt sich wie folgt dar:¹

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Gesamtkosten und Finanzierungsanteile gemäß Vertragswerk 2002/2003 und zum aktuellen Stand der vorgesehenen Finanzierung gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011

Kostenträger	Verträge 2002/2003		Aktueller Stand der vorgesehenen Finanzierung gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011		Steigerung	
	in T€	in %	in T€	in T€	in %	
Bund	360.460	63,06	433.096	72.636	20,15	
<i>davon: EFRE</i>	<i>168.730</i>	<i>29,52</i>	<i>224.790</i>	<i>56.060</i>	<i>33,22</i>	
DB AG	16.360	2,86	17.950	1.590	9,72	
Freistaat Sachsen	182.030	31,85	498.075	316.045	173,62	
Stadt Leipzig	12.770	2,23	7.150 ¹⁾	0	0,00	
davon:			davon:			
7.150 Barmittel			7.150 Barmittel			
5.620 Grundstücke						
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	0	0,00	3.482	3.482	100,00	
Gesamtkosten	571.620	100,00	959.753	388.133	67,90	

¹⁾ Eingebraachte Grundstückswerte der Stadt Leipzig sind nicht mehr enthalten. Bei der Ermittlung der Kostensteigerung ist dies wie folgt berücksichtigt: Bund 72.636 T€ + DB AG 1.590 T€ + Freistaat Sachsen 316.045 T€ + Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig 3.482 T€ ./.. Stadt Leipzig 5.620 T€ = 388.133 T€.

¹ Quelle: Kosten- und Finanzierungsübersicht des SMWA, Anlage 1 zum Schreiben des SMWA vom 22.06.2010, Az.: 64-3891.32/60. Basis: Kostenprognose der DEGES mit Schreiben vom 22.02.2010.

Im Rahmen der Kaufmännischen Runden am 10.09.2010 und 17.03.2011 wurde die Finanzierung gegenüber dem, dem Haushalts- und Finanzausschuss bekannten Stand 02/2010 präzisiert. Die Gesamtkosten von rd. 960 Mio. € änderten sich dadurch nicht. Änderungen gab es bei den Kostenträgern Bund und Freistaat Sachsen. Tabelle 1 stellt in Spalte 4 die aktuelle Kostenprognose und Finanzierung dar.

Nach dem Vertragswerk 2002/2003 sollten die Gesamtkosten des Projektes 571.620 T€ betragen. Hiervon entfielen auf den Freistaat Sachsen 182.030 T€. Dies sind 31,85 % der geplanten Gesamtkosten.

Der Bund sollte mit rd. 360 Mio. € 63 % der Gesamtkosten tragen. Davon wollte der Bund rd. 169 Mio. € aus EFRE-Mitteln finanzieren; dies sind rd. 30 % der Gesamtkosten oder 46,8 % seines Anteils. Die DB AG und die Stadt Leipzig leisten mit rd. 2,5 % jeweils untergeordnete Finanzierungsbeiträge.

Die Kosten werden gegenüber der Ausgangssituation zum Stand 02/2010 wie folgt prognostiziert:

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rd. 959,7 Mio. €. Dies bedeutet eine Steigerung um 388,1 Mio. € oder 67,9 % gegenüber dem Vertragswerk 2002/2003. Von den Gesamtkosten trägt der Freistaat Sachsen rd. 498 Mio. €. Dies macht eine Steigerung seines Finanzierungsanteils um 316 Mio. € oder 174 % aus. Insgesamt wird der Anteil Sachsens an den Gesamtkosten auf 51,9 % steigen.

Der Finanzierungsanteil des Bundes wird sich um rd. 73 Mio. € auf 433,1 Mio. € erhöhen. Dies bedeutet eine Veränderung von +20 %. Der Bund will diese Kostensteigerung im Wesentlichen mit zusätzlichen EFRE-Mitteln finanzieren (+56 Mio. €). **Soweit diese Mittel von der EU nicht freigegeben werden, entsteht für den Freistaat ein zusätzliches Risiko in dieser Höhe (vgl. Pkt. 3.2.1.2).**

Geringe Kostensteigerungen kommen auf die Bahn zu. Die Stadt Leipzig rechnet derzeit nicht mit zusätzlichen Kosten.

Im Weiteren war zu untersuchen,

- wie sich die geplanten Kosten Stand 2002/2003 zusammensetzen, wie belastbar sie sind und wie die Kostentragung der beteiligten Partner nach dem Vertragswerk aussieht und
- welche Ursachen die Kostensteigerungen haben und wie sie sich nach dem geltenden Vertragswerk auf die Partner aufteilen.

Letztlich soll noch auf Einwirkungsmöglichkeiten, und inwieweit sie genutzt wurden, eingegangen werden (siehe Pkt. 3.1.3, 3.1.4 und 3.2.4).

2.2 Ausgangssituation

2.2.1 Entstehung des Projektes

In der ersten Hälfte der Neunzigerjahre haben sowohl der Freistaat als auch die Stadt Leipzig verschiedene Untersuchungen zur Entscheidungsfindung für den Bau des City-Tunnels durchführen lassen. So wurde u. a. eine vereinfachte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erarbeitet sowie der Trassenkorridor einschließlich der Lage der Haltepunkte untersucht. 1995 wurden die Ergebnisse vorgestellt. Am 14.06.1995 fasste die Stadt Leipzig auf der 14. Ratsversammlung (Ratsbeschluss Nr. 284/95) den Grundsatzbeschluss zum Bau des City-Tunnels Leipzig.

1996 gründeten der Freistaat, die Stadt Leipzig und die Deutsche Bahn die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH als Planungsgesellschaft zur Entwicklung und Planung des City-Tunnels Leipzig. Im Januar 1997 beauftragte die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH die Vorplanung. Angestrebt wurde, EFRE-Mittel der Förderperiode 2000 bis 2006 zur Finanzierung des Projektes zu nutzen. Voraussetzung für den Fördermittelantrag war ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss. Deshalb beschloss die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH, den Planungsprozess zu beschleunigen.

Im November 1997 kamen die Gesellschafter überein, die Entwurfsplanung in zwei Schritten zu erarbeiten. Zuerst wurden die genehmigungsrelevanten Teile der Vorplanung zu Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren weiterentwickelt. Die Planfeststellungsunterlagen wurden am 23.11.1998 eingereicht; der Planfeststellungsbeschluss erging im Mai 2000 durch das Eisenbahnbundesamt. Parallel wurde der Teil der Entwurfsplanung mit den nicht planfestzustellenden Inhalten erarbeitet. In der Entstehungsphase ist die Entwurfsplanung mehrfach dem fortgeschrittenen Erkenntnisstand angepasst worden. Die Überarbeitungen schlossen die Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss sowie zwischenzeitlich geänderte technische Vorschriften ein; ebenso eine Optimierung durch die Höherlegung der Station Bayerischer Bahnhof und die daraus resultierende Gradientenanhebung der Trasse. Die Entwurfsplanung schloss mit dem Stand 05/2002 ab. Sie wurde Grundlage des Vertragswerkes zum City-Tunnel Leipzig.

Mit den unter Pkt. 2.2.2. aufgeführten Verträgen endete die Geschäftstätigkeit der „S-Bahn-Tunnel Leipzig GmbH.“ Sie befindet sich seit 01.01.2002 in Liquidation.

2.2.2 Vertragswerke

Dem Projekt City-Tunnel Leipzig liegen die Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2002 und vier Verträge aus dem Jahr 2003 zugrunde.

Nach der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung hatte der unvorhergesehen zu bewältigende Wiederaufbau der vom Auguthochwasser 2002 zerstörten Infrastruktur erst einmal Vorrang. Nachdem Klarheit über den Wiederherstellungsaufwand bestand, konnten 2003 die auf der Rahmenvereinbarung aufbauenden Verträge abgeschlossen werden.

2.2.2.1 Rahmenvereinbarung

Die Rahmenvereinbarung zur Finanzierung des Projektes City-Tunnel Leipzig in Leipzig wurde am 18.03.2002 zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Freistaat Sachsen, der Stadt Leipzig, der DB Netz AG und der DB Station & Service AG abgeschlossen. Die Rahmenvereinbarung diente der Festlegung von Finanzierungsbeiträgen aller Beteiligten für das Vorhaben. Mit ihr sollte Planungssicherheit für das Projekt geschaffen werden. Sie trifft Festlegungen zu den Ausgangskosten des Projektes und zur Kostentragung für den Fall von Baukostenerhöhungen bzw. -minderungen.

Zur Finanzierung sind Festlegungen in den §§ 3 bis 6 getroffen. Von den Gesamtkosten i. H. v. 571,62 Mio. € sollten nach § 4 Abs. 2 der Rahmenvereinbarung Sachsen und Leipzig insgesamt 194,80 Mio. € tragen (vgl. Tabelle 1).

Darüber hinaus hat Sachsen die wesentlichen Finanzierungsrisiken übernommen. So heißt es in § 5

- Abs. 1 (a): Erhöhungen der nichtzuwendungsfähigen Kosten trägt Sachsen gemeinsam mit Leipzig,
- Abs. 1 (b): Erhöhungen der zuwendungsfähigen Kosten durch Lohn- und Preissteigerungen (...) tragen die Beteiligten entsprechend ihren Finanzierungsanteilen nach § 4 Abs. 2.; soweit Kostenerhöhungen nicht nach dem EFRE-Sonderprogramm finanziert werden, übernehmen Sachsen und Leipzig diesen Anteil,
- Abs. 1 (d): Alle weiteren Mehrkosten, die nicht unter § 5 Abs. 1 Buchstabe a) bis c) der Rahmenvereinbarung fallen, tragen DB Netz AG und DB Station & Service AG, Sachsen und Leipzig gemeinsam. Die Beteiligung von DB Netz AG und DB Station & Service AG ist allerdings auf 10 % ihres gemeinsamen Finanzierungsanteils i. H. v. 16,36 Mio. € begrenzt.

- Nur Mehrkosten aus Bestelländerungen gegenüber der genehmigten Entwurfsplanung trägt gem. § 5 Abs. 1 (c) derjenige Vertragspartner, der diese Änderungen verlangt oder verursacht, wenn sie nicht durch oder aufgrund eines Gesetzes initiiert werden.

In den Anlagen zur Rahmenvereinbarung sind Art und Umfang des Projektes sowie das Betriebsprogramm beschrieben.

Der Rahmenvereinbarung liegt ein „Side-Letter“ bei. In ihm haben die Partner die Projektrisiken genannt, die sie auf der Basis des Arbeitsstandes vom November 2001 sahen. Diese belaufen sich nach gutachterlicher Schätzung der DB AG auf bis zu 255 Mio. €. Die City-Tunnel Leipzig GmbH hat unter Hinzuziehung ihres Gutachters dagegen rd. 31 Mio. € Risiken mittlerer und hoher Eintrittswahrscheinlichkeit ermittelt.

Von beiden Seiten werden Optimierungsmöglichkeiten im Projekt i. H. v. rd. 33 Mio. € eingeschätzt. Sachsen sah gemäß Side-Letter die Risiken durch Chancen ausgeglichen.

2.2.2.2 Bau- und Finanzierungsvertrag

Der Bau- und Finanzierungsvertrag über das Projekt City-Tunnel Leipzig wurde am 23.05.2003 zwischen dem Freistaat Sachsen, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH geschlossen.

Gegenstand des Vertrages ist die gemeinsame Durchführung und Finanzierung des Projektes. Die Vertragspartner betonen in der Präambel zum Vertrag, dass die Maßnahme nicht nur dem S-Bahn- sowie Personennah- und Fernverkehr diene, sondern auch dem Lückenschluss im Schienennetz der DB Netz. Durch den Abschluss des Vertrages wird der Freistaat Sachsen gemeinsam mit den drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG Bauherr des City-Tunnels Leipzig. Gemäß Aufgabenteilung übernimmt Sachsen den Rohbau des Tunnels und den Ausbau der Stationen (Projektteil Sachsen). Hinsichtlich der Finanzierungsanteile der Vertragspartner sowie für Baukostenerhöhungen verweist der Vertrag auf die Rahmenvereinbarung.

In den Anlagen zum Vertrag sind der Lageplan der Tunnelstrecke, der Übersichtsplan zu den Netzergänzenden Maßnahmen, die Finanzierungsquellen und die Mittelplanung, das Betriebsprogramm, die Grundsätze der Wirtschaftlichkeitsberechnung sowie die Projektbeschreibung und -struktur aufgeführt.

2.2.2.3 Projektvertrag

Der Projektvertrag über die Errichtung des City-Tunnels Leipzig wurde am 23.05.2003 zwischen dem Freistaat Sachsen, der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH geschlossen. Der Projektvertrag regelt die Aufgaben, Rechte und Pflichten sowie die Zusammenarbeit der beiden Bauherren im Einzelnen.

Die Partner vereinbaren die Einrichtung von zwei Gremien. Der Bauherrenrunde obliegen technische und kaufmännische Grundsatzentscheidungen zur Projektdurchführung und die Einhaltung der im Bau- und Finanzierungsvertrag festgelegten Zielvorgaben sowie Bestelländerungen, die Einfluss auf Kosten, Bauzeit oder Gebrauchswert haben. Die Projektbesprechung ist eine technische Abstimmungsrunde. Ihr obliegt u. a. die Koordination zwischen den Projektteilen, die Bauablaufplanung, die Abstimmungen auf Arbeitsebene, die Entscheidungen in technischen Einzelfragen sowie die Vorlage an die Bauherrenrunde zur Letztentscheidung.

Die Anlagen 1 bis 4 zum Vertrag enthalten Schemata zu Mittelbewirtschaftung, Rechnungslauf, Koordinierung der Ausführungsplanung und zur Organisation der Zusammenarbeit. In § 10 Projektvertrag i. V. m. Anlage 5 dieses Vertrages ist die Zuordnung der gemäß Rahmenvereinbarung geplanten Kosten auf die Vertragspartner und Projektteile dargestellt.

2.2.2.4 Kostenteilungsvertrag

Der Kostenteilungsvertrag über die Errichtung des City-Tunnels Leipzig wurde am 23.05.2003 zwischen dem Freistaat Sachsen und der Stadt Leipzig geschlossen. Der Kostenteilungsvertrag grenzt die gemeinsam übernommenen Verpflichtungen im Innenverhältnis gegeneinander ab. Im Vertrag verpflichtet sich die Stadt Leipzig, Sachsen bei der Bauvorbereitung und während des Baugeschehens zu unterstützen und das Projekt mitzufinanzieren.

In der Präambel zum Vertrag betonen die Vertragsparteien ihr gemeinsames Interesse an dem Bauprojekt. Es sei unter verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten ein entscheidendes Projekt für die Stadt, die Region und den Freistaat. Weiterhin werde dadurch das öffentliche Leben in der Innenstadt bereichert, die Stellung Leipzigs als Oberzentrum gestärkt und die Attraktivität der Stadt für sportliche und kulturelle Großereignisse sowie als Messe- und Industriestandort gesteigert.

Die Stadt verpflichtet sich, den Freistaat Sachsen in der Wahrnehmung seiner Bauherrenfunktion zu unterstützen. Sachsen verpflichtet sich, die gemeinsame Interessenlage beider

Partner gegenüber den übrigen an der Finanzierung der Projektkosten beteiligten Stellen zu vertreten.

Leipzig stellt den Freistaat von Gebühren, Kosten und Auslagen in allen Fällen, in denen das rechtlich möglich ist, frei. Diese Freistellung umfasst auch Sondernutzungserlaubnisse.

In § 4 des Kostenteilungsvertrages ist die finanzielle Beteiligung der Stadt Leipzig am gemeinsamen Finanzierungsanteil von Sachsen und Leipzig i. H. v. 194,80 Mio. € geregelt. Die Stadt verpflichtet sich, einen Anteil an diesen Kosten i. H. v. 12,78 Mio. € zu tragen. Dieser setzt sich aus 5,62 Mio. € Wert eingebrachte Grundstücke und Rechte sowie 7,15 Mio. € Barmittel zusammen. Gemäß § 4 Abs. 2 Kostenteilungsvertrag ist der Betrag von 12,78 Mio. € als „Abgeltung der intern vereinbarten Beteiligung von Leipzig an den mit 571,62 Mio. Euro angesetzten Projektkosten vereinbart.“ Eine längerfristige Inanspruchnahme der Grundstücke und Rechte berechtigt die Stadt nicht, zusätzliche Kosten geltend zu machen und diese auf ihren Finanzierungsanteil anzurechnen.

Weitere Regelungen zu Kosten finden sich in § 3 Abs. 7, § 4 Abs. 4 des Kostenteilungsvertrages. Danach gehen die Vertragspartner davon aus, dass bei der Stadt Leipzig eine zusätzliche Personalstelle erforderlich wird. Die Vertragspartner wollen sich dafür einsetzen, dass derartige Kosten von allen Projektpartnern als Projektkosten anerkannt werden, sodass Leipzig diese Personalkosten auf seine jährliche Zahlungspflicht anrechnen kann.

Zum Vertrag gehört eine Auflistung der für das Projekt City-Tunnel Leipzig in Anspruch genommenen städtischen Grundstücke.

2.2.2.5 Dienstleistungsvertrag

Der Dienstleistungsvertrag vom 23.05.2003 i. d. F. vom 12.11.2003 wurde am 12./17.11.2003 unterzeichnet. Vertragspartner sind der Freistaat Sachsen und die DEGES.

Auf der Grundlage dieses Vertrages übernimmt die DEGES die Durchführung der Aufgaben, die Sachsen im Bau- und Finanzierungsvertrag und im Projektvertrag übernommen hat. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die Projektdurchführung des in der Bauherrenschaft Sachsens liegenden Projektteils. Dazu gehören die Planung, Ausschreibung und Vergabe sowie die Baudurchführung mit der Bauvorbereitung, -überwachung und Vertragsabwicklung.

Ausgenommen von der Beauftragung blieben die Verpflichtungen Sachsens zur Beteiligung an den Projektkosten, zur Tragung des Bauherrenrisikos, zur Sicherung des Betriebes der

Eisenbahnanlagen oder von Verkehrsleistungen im City-Tunnel Leipzig sowie hoheitliche Aufgaben und Befugnisse.

Sachsen erstattet der DEGES die ihr für das Projekt angefallenen nachgewiesenen Selbstkosten zzgl. Umsatzsteuer. Diese Geschäftskosten sind gem. § 10 Abs. 5 des Projektvertrages i. H. v. 13 Mio. € Bestandteil der Projektkosten von 571,62 Mio. € und werden nach § 10 Abs. 5 auf den Planungs- und Verwaltungskostenanteil des Freistaates angerechnet.

2.2.3 Projektbeschreibung

Realisierungsstruktur

Beim City-Tunnel Leipzig handelt es sich um eine Eisenbahnanlage des Bundes. Aus diesem Umstand ergibt sich für die Realisierungsstruktur die Besonderheit, dass **Projektträger** des Gesamtvorhabens und Eigentümer aller zu erstellenden Anlagen sowie Fördermittelpfänger die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG² sind. **Genehmigungsbehörde** ist das Eisenbahnbundesamt. **Bauherren** sind die DB AG und der Freistaat Sachsen gemeinsam.

Grund für die Übernahme der Teilbauherrenschaft durch den Freistaat war das nach seiner Einschätzung fehlende Engagement der Bahn für eine zügige Realisierung des City-Tunnels Leipzig. Im Protokoll zum Gespräch Staatsminister Dr. Schommer mit Bundesminister Bodewig am 15.08.2001 heißt es dazu: „Staatsminister Dr. Schommer machte gegenüber Bundesminister Bodewig deutlich, dass die Bahn das Projekt City-Tunnel verzögere und die Baukosten ständig infrage stelle bzw. durch unsinnige Risikozuschläge den Tunnel gefährde ... Deshalb habe er jetzt den Vorschlag unterbreitet, dass das Land den Rohbau (Tunnelröhren und Stationen) übernehme und die DB AG anschließend den bahntechnischen Ausbau realisiert. ... das Land trage somit alle Risiken.“

Die Teilbauherrenschaft wurde auch deshalb übernommen, um die zur Gesamtfinanzierung erforderlichen EFRE-Mittel der Förderperiode 2000 bis 2006 zu sichern. Dazu musste der Bau spätestens 2003 beginnen. Diese zeitliche Vorgabe hätte die DB AG nach Einschätzung des SMWA mit eigenen Kapazitäten nicht einhalten können.³

Bei der Projektdurchführung wurden die Aufgaben zwischen den Bauherren aufgeteilt. Das Vorhaben wird deshalb in **zwei Projektteilen** realisiert. Jeder Bauherr nimmt in eigener Verantwortung und Zuständigkeit die Projektsteuerung für seinen Projektteil wahr. Dazu gehören

² Das sind: DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH.

³ Kabinettsvorlage des SMWA vom 18.01.2002.

die Erarbeitung notwendiger Unterlagen, die Ausschreibung und Vergabe, Baubegleitung, Kontrolle und Abnahme des Bauwerks.

Zum **Projektteil Sachsen** gehören die Herstellung des Tunnelrohbaus einschließlich der Rampenbauwerke, der schlüsselfertigen Stationen und Zuwegungen sowie die Arbeiten zur Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes. Der Bauherr Sachsen hat für seinen Projektteil die DEGES als **Projektmanager** beauftragt.

Im **Projektteil Bahn** werden von der DB Projektbau unter Bauherrenschaft der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der bahnspezifische Ausbau, die Einbindung in das vorhandene Netz und die Netzergänzenden Maßnahmen verwirklicht.

Die Aufteilung in Projektteile dient somit der Abgrenzung der inhaltlichen Verantwortlichkeiten zwischen den beiden Bauherren bei der Realisierung des Projektes.

Sie ist nicht identisch mit den Finanzierungsverantwortlichkeiten.

Gemäß Vertragswerk werden Grundsatzentscheidungen in der Bauherrenrunde getroffen und technische Fragen in der Projektbesprechung geklärt. Im Laufe des Baufortschritts haben die Bauherren darüber hinaus eine Arbeitsgruppe Verzahnung eingerichtet. Diese ging später in die Gesamtkoordinationsrunde über. Sie sollte die bautechnologischen Abläufe von Rohbau, Stations- und bahntechnischem Ausbau verflechten und einen Rahmenterminplan für den Tunnelbau mit einer zuverlässigen Inbetriebnahmeproggnose erarbeiten.

Zusätzlich hat der Freistaat Sachsen zur Erledigung der nicht an die DEGES übertragenen Aufgaben im SMWA die Projektgruppe City-Tunnel gebildet. Außerdem bestand zeitweilig die interministerielle Arbeitsgruppe „Task Force“. Ihre Aufgabe war es, die Auswirkungen der Projektkostenerhöhungen auf den Freistaat Sachsen zu untersuchen und Einsparpotenziale zu finden.

Verkehrliche Bedeutung

Der City-Tunnel Leipzig wird eingebunden in das Netz des Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehrs im Eisenbahnknoten Leipzig. Die heute tangentialen Verkehrsbeziehungen um Leipzig werden in hauptsächlich radiale Verkehrsströme umgestellt. Kernstück ist der City-Tunnel Leipzig. Der Lageplan, das jetzige und das zukünftige Streckennetz sind in den Anlagen 1 und 8 dargestellt.

Mit der Fertigstellung des City-Tunnels wird das gesamte S-Bahn- und Nahverkehrssystem in der Region Halle/Leipzig und im mitteldeutschen Raum neu geordnet. Der Flughafen Leipzig/Halle und die Neue Messe werden an das Stadtzentrum und die Mittelzentren der Region angebunden. Die Stadt-Umland-Verbindungen verbessern sich. Das Umsteigen am Hauptbahnhof entfällt bei den künftig durchgehenden Linien. Die Takt- und Reisezeiten können verkürzt werden. Dadurch entstehen attraktive Reiseverbindungen.

Durch den Tunnel sollen gemäß Ausschreibung des Zweckverbandes Nahverkehr Leipzig 12 S-Bahnen im 5-Minuten-Takt pro Stunde und Richtung verkehren. Optional kann ein Fernverkehrszug den Tunnel passieren. Diese Belegung entspricht den im Betriebsprogramm des Bau- und Finanzierungsvertrages vereinbarten 11,2 Mio. Zugkilometern.

Technische Beschreibung

Der City-Tunnel Leipzig stellt die Verbindung zwischen den beiden Leipziger Kopfbahnhöfen Leipzig-Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof her. Hauptbestandteile des City-Tunnels Leipzig sind zwei eingleisige Tunnelröhren mit einer Länge von je 1.438 m, zwei weitere unterirdische Stationen befinden sich am Wilhelm-Leuschner-Platz und am Markt. Südlich des Tunnels liegt als oberirdische Station der Haltepunkt Semmelweisstraße. Im Norden und Süden des Tunnels schließen sich die Rampenbauwerke an, welche als Rechteckquerschnitte und offener Trog gebaut worden sind. Im Norden wird die Rampe in eine nördliche und westliche Richtung mit einem Überwerfungsbauwerk aufgeteilt. Mit der niveaufreien Einbindung in das Bestandsnetz erreicht das Projekt eine Gesamtlänge von 5.279 m.

Die **Stationen** wurden in offener Bauweise (stützenfrei) mit Schlitz- und Bohrpfehlwänden erstellt und mit Innenschalenwänden, Sohlen und Decken ausgebaut. Die Bahnsteiglängen betragen 140 m; im Hauptbahnhof 215 m mit einer Option zur Verlängerung auf 400 m. Die Gestaltung der unterirdischen Stationen stellt das Ergebnis eines Architektenwettbewerbs aus dem Jahr 1997 dar.

Die beiden **Tunnelröhren** mit einem Ausbruchsdurchmesser von 8,9 m wurden mit einer Tunnelbohrmaschine im Schildvortrieb aufgefahren. Der Vortrieb begann am 15.01.2007 am Bayerischen Bahnhof für die Oströhre und konnte am 31.10.2008 mit der Ausfahrt der Tunnelbohrmaschine aus der Weströhre in der Station Hauptbahnhof beendet werden.

Der Bahnkörper ist im Tunnel als feste Fahrbahn ausgeführt und hat im Innenstadtbereich ein Masse-Feder-System zur Schwingungsdämpfung integriert.

Die Bauausführung wurde bzw. wird durch ein umfangreiches **Sicherungssystem** begleitet:

- Der Boden wurde verfestigt, um Gebäude- und Leitungssetzungen zu verhindern. Dazu sind entlang der Tunneltrasse Schächte abgeteuft worden, von denen aus der Untergrund vor dem und während des Tunnelvortriebs großflächig stabilisiert wurde. Auch nach Beendigung des Vortriebs wird weiter kontrolliert. Es können ggf. weitere Zementeinspritzungen vorgenommen werden.
- Die Baugrube der Station Hauptbahnhof wurde während der Bauzeit durch eine Vereisung des umgebenden Bodens gesichert. Damit wurde auf die dort schwierigen Baugrund- und Baustellenbedingungen und die komplizierte Unterfahrung des Einkaufszentrums im Hauptbahnhof reagiert.
- Es wurde eine zweite Sicherheitsebene bei der Station Markt eingebaut. Dadurch wurde die Dichtigkeit⁴ der Stationswände erhöht. Mit der Maßnahme wurde auf Schadensereignisse bei anderen Baustellen reagiert, um sicherzustellen, dass bei der Ein- und Ausfahrt der Tunnelbohrmaschine in die bzw. aus der Station kein Grundwasser eindringen kann.

Außerdem ist eine Reihe von sog. **Netzergänzenden Maßnahmen** außerhalb des Tunnels umzusetzen. Damit soll der Tunnel in das bestehende Verkehrssystem eingebunden werden. Die Netzergänzenden Maßnahmen sind auch erforderlich, damit der City-Tunnel Leipzig seine verkehrliche Wirksamkeit voll entfalten kann. Zu den Netzergänzenden Maßnahmen gehören u. a. die Ertüchtigung von vorhandenen Strecken im Bestandsnetz der DB AG, der Umbau und die Errichtung von Stationen und die Elektrifizierung der Strecke Borna - Geithain. Diese Maßnahmen werden anteilig durch das Projekt finanziert, aber separat durch die DB AG geplant und umgesetzt.

Der Projektteil in der Bauherrenschaft des Freistaates Sachsen ist in vier Hauptbaulose aufgeteilt. Los A umfasst den Bau des Haltepunktes Semmelweisstraße und der Südrampe. Das Los B beinhaltet den Rohbau der unterirdischen Stationen und den Bau der Tunnelröhren. Der Bereich des Hauptbahnhofs sowie die Nord- und Westrampe sind Bestandteil des Loses C. Auf Los D entfällt der raumbildende Ausbau (Innengestaltung) und die technische Gebäudeausrüstung der Stationen.

⁴ 2. Sicherheitsebene zur Dichtigkeit der Stationswände: Zusätzlicher Einbau eines Betondichtblocks an den Übergangsbereichen vom separaten Bauwerk Tunnelröhre in das separate Bauwerk Station, um beim Durchbruch der Schildbohrmaschine in die Station einen Wassereintritt von außen zu verhindern.

Zeitschiene

Der City-Tunnel Leipzig sollte in einem Zeitrahmen von etwa 5 Jahren realisiert und soweit in das bestehende Verkehrsnetz eingebunden werden, dass ein Betrieb möglich ist.

Der Baubeginn für die bauvorbereitenden Maßnahmen war für das Frühjahr 2003 konzipiert. Der eigentliche Tunnelbau (Schildvortrieb) sollte 2005 beginnen und der Rohbau 2007 fertiggestellt werden. Die Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig war mit Stand vom 14.07.2003 für das Jahr 2009 vorgesehen.

Als spätesten Fertigstellungstermin für Tunnel und Netzergänzende Maßnahmen hatten die Bauherren den 31.12.2010 vereinbart.

Aktuell geht man von einer Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel Ende 2013 aus.

3 Würdigung

3.1 Kostenseite

3.1.1 Belastbarkeit des Ausgangswertes

Im nachfolgenden Abschnitt soll abgeschätzt werden, wie belastbar der Ausgangswert von rd. 572 Mio. € ist. Es wird erläutert, dass dieser Wert mehrfach plausibilisiert wurde. Doch auch nach der Plausibilisierung wurden weitere Risiken von Land und Bahn gesehen, die in einen Side-Letter zur Rahmenvereinbarung Eingang gefunden haben. Schlussendlich wird eine eigene Bewertung des SRH vorgelegt.

3.1.1.1 Ermittlung der Gesamtkosten von 572 Mio. €

Die von der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH im Januar 1997 beauftragte Ingenieurgesellschaft erarbeitete in den Jahren von 1997 bis 2002 verschiedene Planungsstände bis zur Fertigstellung der Entwurfsplanung. Die jeweils prognostizierten Kosten ergeben sich aus nachfolgender Übersicht:

Stand	Art der Planung	Kosten in Mio. €	Plausibilisiert von
11/1997	Vorplanung	rd. 613	
06/1998	Vorplanung mit Vertiefung der technischen Planung	rd. 468	
06/2001	Entwurfsplanung	rd. 532	
11/2001	Entwurfsplanung	rd. 572	DEGES
05/2002	Bestätigte Entwurfsplanung	rd. 572	Fachstellen Bahn

- Nach Einschätzung der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH hätten die in der **Vorplanung 11/1997** mit rd. 613 Mio. € ermittelten Kosten für die Tunnelstrecke zwischen den ortsüblichen Einheitspreisen und den zu diesem Zeitpunkt sehr niedrigen Marktpreisen gelegen. Die Kosten ließen sich nach damaliger Einschätzung durch eine funktionale Ausschreibung noch weiter senken.
- Bis zum Jahr 1998 wurde insbesondere die technische Planung vertieft. Es wurden Einsparungen durch ein überarbeitetes Liniennetz der S-Bahn erzielt. Die prognostizierten Kosten beliefen sich mit der **Vorentwurfsplanung, Stand 06/1998**, auf rd. 468 Mio. €. Auf dieser Basis wurde am 23.11.1998 das Planfeststellungsverfahren eröffnet. Die Landesdirektion Leipzig (ehemals Regierungspräsidium Leipzig) führte das Anhörungsverfahren durch. Im Anschluss wurden dem Eisenbahnbundesamt als zuständige Genehmigungsbehörde die Unterlagen zur Genehmigung vorgelegt.

Am 19.05.2000 fasste das Eisenbahnbundesamt auf dieser Grundlage den Planfeststellungsbeschluss für die Tunnelstrecke. Mit diesem Beschluss wurde Baurecht geschaffen.

Ebenfalls auf Basis der ermittelten Kosten der Vorentwurfsplanung, Stand 06/1998, wurden mit dem Bund erste Verhandlungen zur Finanzierung des Projektes City-Tunnel Leipzig aufgenommen. Zwischen den Beteiligten sollte eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung des Projektes City-Tunnel Leipzig abgeschlossen werden. Wegen der darin festzulegenden Risikoverteilung für Kostenerhöhungen hatte die DB AG am 20.11.2000 um eine intensive Baukostenprüfung gebeten.

Deshalb wurden die Projektkosten u. a. von der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH zusammen mit der DB Netz AG und deren Planungsgesellschaft DB Projekt Verkehrsbau GmbH fast 2 Jahre geprüft. Zusätzlich hatte das SMWA die DEGES mit der Prüfung der Einheitspreise der Entwurfsplanung beauftragt.

- Mit **Entwurfsplanung, Stand 06/2001**, wurden Gesamtkosten von rd. 532 Mio. € erwartet. Eingearbeitet in diese Entwurfsplanung waren neueste Erkenntnisse aus Bahngroßprojekten, risikoärmere Bauverfahren und umfangreichere Maßnahmen zur Gebäudesicherung sowie eine von 13 auf 15 % erhöhte Planungskostenpauschale.
- Es ergaben sich mit **Arbeitsstand 11/2001** Gesamtkosten i. H. v. 571,62 Mio. €. Noch vorhandene Planungsrisiken wurden berücksichtigt und die Qualität der Entwurfsplanung weiter verbessert.

Die Kosten für die Netzer ergänzenden Maßnahmen sind zu diesem Arbeitsstand mit rd. 61 Mio. € erfasst. In Absprache mit dem Freistaat Sachsen reduzierte die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH die pauschalen Planungskosten wieder von 15 auf 13 %.

Die rd. 572 Mio. € sind als Ausgangswert in die Vertragswerke eingegangen. Nachfolgend soll dargestellt werden, inwieweit die Bauherren die Auskömmlichkeit dieses Wertes geprüft haben.

a) Kostenprüfung durch die DEGES

Die Entwurfsplanung (Arbeitsstand 11/2001) wurde von der DEGES im Auftrag des Freistaates auf Plausibilität der Einheitspreise geprüft. Die Kostenansätze wurden einerseits nach den zu diesem Zeitpunkt aktuell bekannten Kosten für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte des Tunnelbaus und andererseits mithilfe von Erfahrungswerten des Autobahnnetzes Sachsen geprüft. Des Weiteren wurden Preisannahmen aus dem Spezialtiefbau herangezogen.

Im Ergebnis der Prüfung stellte die DEGES fest, dass die in der Entwurfsplanung angesetzten Einheitspreise im Schnitt 15 bis 20 % zu hoch angesetzt seien. Allerdings seien auch keine Risiken eingepreist worden. Anhand ihrer Erfahrungen mit anderen Bauwerken schätzte sie diese auf 15 bis 20 % der prognostizierten Baukosten.

Nach den Einschätzungen der DEGES hielten sich damit die Chancen aus überhöhten Einheitspreisen und Risiken die Waage.

b) Prüfung durch die Fachstellen der DB AG

Die Entwurfsplanung mit Arbeitsstand 11/2001 wurde durch eine Ingenieurgesellschaft erarbeitet und parallel durch die Fachstellen der DB Netz AG und der DB Station & Service AG geprüft.

Abgeschlossen wurde die Entwurfsplanung 05/2002.

Die Kostenberechnung war - wie für Bahnprojekte üblich - anhand sog. Teilkostenansätze aufgestellt und nach den Richtlinien und Festlegungen der DB AG, des Eisenbahnbundesamtes und des Bundesministeriums für Verkehr geprüft worden.

Innerhalb der DB AG gibt es unterschiedliche Zuständigkeiten für die Anlagen der Streckenführung und der Zugänglichkeiten zum Verkehrsmittel sowie der Energieversorgung.

Entsprechend den getrennten Zuständigkeiten innerhalb der DB AG wurden vier getrennte sog. Gesamtkostenanschläge mit den entsprechenden Teilkostenanschlägen erstellt:

Gesamtkosten nach Kostenermittlung der Entwurfsplanung Stand Mai 2002	
DB Netz AG	290.942 T€
DB Station & Service AG	137.743 T€
DB Energie GmbH	6.969 T€
DB Regio AG	114 T€
Zwischensumme 1	435.768 T€
zzgl. raumbildender Ausbau	53.495 T€
Gebäude- und Leitungssicherung	21.258 T€
Netzergänzende Maßnahmen	61.355 T€
Zwischensumme 2	136.108 T€
Summe	571.876 T€

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme beinhalten 13 % Planungskostenpauschale sowie die Gradientenanhebung im Bereich des Bayerischen Bahnhofs.

Die dem Vertragswerk zugrunde gelegte Entwurfsunterlage mit Gesamtkosten von rd. 572 Mio. € ist von den fachlich zuständigen Stellen der DB AG inhaltlich und kostenmäßig geprüft und bestätigt worden. Damit hat sich der Freistaat Sachsen abgesichert, dass Umfang und Kosten dem Grunde nach zutreffend ermittelt worden waren.

3.1.1.2 Einschätzung von Projektrisiken

Auf der Basis der Entwurfsplanungen wurden folgende Risikoabschätzungen vorgenommen:

Datum der Fertigstellung	Gepürfter Planungsstand	Prüfungsinstanz	Chancen in Mio. €	Risiken in Mio. €
05.11.2001	06/2001	DB Projekt Verkehrsbau GmbH	rd. 41	rd. 127
06.12.2001	11/2001	S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH	rd. 26	rd. 31
14./15.03.2002	11/2001	Inhalt Side-Letter	rd. 20 - 41	rd. 31 - 255

a) Kosten- und Risikoeinschätzung durch die DB Projekt Verkehrsbau GmbH

Gemäß einer Abstimmung zwischen dem Freistaat Sachsen und dem DB-Netz-AG-Vorstand vom Februar 2001 erhielt die DB Projekt Verkehrsbau GmbH den Auftrag, alle Kosten- und Risikopositionen anhand der vertieften Planungsergebnisse der überarbeiteten Entwurfspla-

nung zu prüfen. Dazu gehörten die technische Planungssicherheit sowie die Planungssicherheit in finanzieller Hinsicht.

Die DB Projekt Verkehrsbau GmbH prüfte auf dem von der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH erarbeiteten Planungsstand 06/2001. Auf dieser Basis bewertete sie die Projektrisiken nach niedriger, mittlerer und hoher Wahrscheinlichkeit.

Der Abschlussbericht der DB Projekt Verkehrsbau GmbH vom 05.11.2001 sah ein Risikopotenzial mit unterschiedlicher Eintrittswahrscheinlichkeit i. H. v. rd. 127 Mio. €. Allerdings wurden auch Optimierungschancen, die zu Kosteneinsparungen von rd. 41 Mio. € führen könnten, gesehen.

Von der DB Projekt Verkehrsbau GmbH wurde festgestellt, dass die bis zu diesem Zeitpunkt erreichte Planungstiefe, Stand 06/2001, noch keine ausreichende Kostensicherheit für den Bauherrn bieten würde.

b) Kosten- und Risikoeinschätzung durch die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH

Die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH hat mit Stand 06.12.2001 ihrerseits eine Risikobewertung vorgenommen und dabei die Bewertung der DB Projekt Verkehrsbau GmbH vom 05.11.2001 einbezogen.

Ihrer Beurteilung liegt bereits die inzwischen fortgeschriebene Entwurfsplanung mit dem Arbeitsstand 11/2001 zugrunde. In dieser Fassung sind Risiken aus Planungs- und Gutachterkenntnissen, die in der von der DB Projekt Verkehrsbau GmbH bewerteten Planung vom Stand 06/2001 noch nicht enthalten waren, eingearbeitet.

Auch in der Entwurfsplanung 11/2001 erkennt die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH noch Risikofaktoren, hauptsächlich aus Baugrund- und Grundwasserverhältnissen, die „unabweislich zu Kostenungewissheiten führen“ und die „auch in dem jetzt vorliegenden Stand nicht weiter eingegrenzt werden können“.

Solche Risiken werden insbesondere bei der Unterfahrung des Hauptbahnhofs und der Gebäudesicherung gesehen.

Durch die fortgeschriebene Entwurfsplanung 11/2001 sieht die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH das von der DB Projekt Verkehrsbau GmbH noch auf 127 Mio. € geschätzte Risikopotenzial auf unter rd. 31 Mio. € reduziert.

Dem würden Chancen i. H. v. rd. 26 Mio. € gegenüberstehen. Dabei wurde auch eine Gradientenänderung am Bayerischen Bahnhof und der Südrampe zugrunde gelegt.

Sie sieht jedoch ein deutlich höheres Risikopotenzial außerhalb des eigentlichen Projektes aufgrund der zahlreichen Schnittstellen zu tangierenden Bauvorhaben der DB AG, der Stadt Leipzig und Dritter.

Es bestanden große Differenzen zwischen den Ergebnissen der Risikoabschätzung durch die DB Projekt Verkehrsbau GmbH und die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH, die sich nur teilweise durch die fortgeschrittene Planung erklären lassen. So hat die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH in ihrer Risikobetrachtung erkannte mögliche Risiken durch Berührungspunkte des Projektes City-Tunnel mit anderen Vorhaben entlang der Tunnelstrecke, wie bspw. Hotel Marriott oder Juridicum-Passage, außer Acht gelassen (vgl. Pkt. 3.1.2.1.3).

3.1.1.3 Side-Letter

Als Kompromiss wurde „insbesondere auf Drängen des BMVBW“ ein sog. Side-Letter zum Rahmenvertrag aufgesetzt, in dem die unterschiedliche Einschätzung der Projektrisiken gegenseitig zur Kenntnis genommen wurde. Ziel dieses Side-Letters war es offenbar, eine Anpassung der Rahmenvereinbarung wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage auszuschließen, sollten sich die unterschiedlich beurteilten Risiken verwirklichen.

Im Zuge der Überarbeitung der Entwurfsplanung, Stand 11/2001, ergaben sich mit rd. 572 Mio. € höhere Gesamtkosten als zum Stand der Vorentwurfsplanung 06/1998 (rd. 468 Mio. €).

Gemäß Vermerk zur Besprechung mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen am 29.11.2001 signalisierte der Bund seine Beteiligung an der Kostenerhöhung unter dem Vorbehalt, u. a. dass die Gesamtfinanzierung gesichert, die Risikotragung eindeutig geregelt und dokumentiert ist sowie dass sich der Freistaat Sachsen und DB Netz AG über das zu tragende Risiko außerhalb der Rahmenvereinbarung umfassend ausgetauscht und abgestimmt haben.

Gemäß Side-Letter würden sich die im Rahmen der gutachterlichen Tätigkeit der DB Projekt Verkehrsbau GmbH im Zeitraum von Dezember 2000 bis Oktober 2001 geschätzten Risiken auf bis zu rd. 255 Mio. € belaufen. Damit wurde ein noch höheres Risiko als im Abschlussbericht der DB Projekt Verkehrsbau GmbH vom 05.11.2001 ausgewiesen. Wie dieser Betrag von 255 Mio. € zustande kommt, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH ermittelte ein erheblich niedrigeres Risikopotenzial mit mittlerer und hoher Eintrittswahrscheinlichkeit von rd. 31 Mio. €.

Beide waren der Auffassung, dass gegenüber den Risiken auch **Chancen** bestehen würden, insbesondere durch die Anhebung der Station Bayerischer Bahnhof und einer sich daraus ergebenden Gradientenveränderung im südlichen Bauabschnitt.

Von der DB Projekt Verkehrsbau GmbH wurden die Chancen mit rd. 41 Mio. € bewertet. Die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH ging von rd. 20 Mio. € aus und sah noch weitere Optimierungsmaßnahmen im Gesamtprojekt mit rd. 13 Mio. €, ohne diese zu benennen.

Der Freistaat Sachsen sah nach der Formulierung im Side-Letter Risiken und Chancen ausgeglichen.

3.1.1.4 Vorhersehbarkeit von Kostensteigerungen

Der Ausgangswert von rd. 572 Mio. € wurde von den Parteien wiederholt plausibilisiert und bestätigt. Sie gaben damit den damaligen dokumentierten Kenntnisstand wieder. Danach wurden - wie dargelegt - noch Projektrisiken gesehen. Im Folgenden wird abgeschätzt, mit welchen Kostensteigerungen nach dem damaligen Kenntnisstand unter Berücksichtigung allgemeiner Erfahrungen gerechnet werden konnte.

Im Ergebnis war eine Kostensteigerung von bis zu rd. 180 Mio. € bis zu einem Gesamtkostenrahmen von bis zu 750 - 760 Mio. € angesichts der Größe des Projektes aus der Sicht der Planungen des Jahres 2001 plausibel. Hinsichtlich des verbleibenden Restes (rd. 200 Mio. €) haben sich nach unserer Auffassung außergewöhnliche Risiken verwirklicht. In einem weiteren Schritt wird zu prüfen sein, inwieweit diese außergewöhnlichen Risiken vermeidbar waren (vgl. Pkt. 3.1.2.1.3).

Folgende im Jahre 2001 bereits dem Grunde nach bekannte kostenrelevante Sachverhalte, wie z. B. die Risiken aus Berührungspunkten mit Dritten und der Unterfahrung Hauptbahnhof, die bereits in der Entwurfsplanung umgesetzte Gradientenveränderung⁵ sowie die zu niedrig angesetzte Planungskostenpauschale, hätten die Kostenberechnung der 572 Mio. € erhöhen müssen:

⁵ Stellungnahme der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH vom 06.12.2001 zum Schreiben der DB Projekt Verkehrsbau vom 05.11.2001.

Sachverhalte	Tatsächlich eingetreten in Mio. €
Nachtragsleistungen aus dem Risiko mit Berührungspunkten mit Dritten (z. B. Marriott-Hotel; Juridicum-Passage; Stenzlers Hof)	rd. 8,6
Nachtragsleistungen aus dem Risiko Unterfahrung Hauptbahnhof (Technologieänderung Hilfsstollen)	rd. 11,4
Gradientenveränderung im Bereich Bayerischer Bahnhof als Kostenoptimierungsmöglichkeit/Risikoausgleich weggefallen	rd. 20,0
Planungskostenpauschale zu niedrig	rd. 15,2
Summe	rd. 55,2

Diese Beispiele aus der Tabelle zeigen deutlich, dass sich verbal benannte zusätzliche Risiken aus der Unterfahrung Hauptbahnhof und aus Berührungspunkten mit Dritten entlang der Tunnelstrecke in der Innenstadt verwirklicht haben.

Eine kostenmäßige Einbeziehung dieser Risiken in die Kostenberechnung der Entwurfsplanung wäre geboten gewesen.

a) *Berührungspunkte mit Dritten*

- Unter dem Gebäudekomplex **Hotel Marriott - Goldene Kugel** (Hallisches Tor) waren die in den Tunnelquerschnitt reichenden Teile einer Bohrpfahlwand zu bergen. Die Bauunternehmen schätzten ein, dass bei der Unterfahrung des Gebäudes Substanzschäden drohen. Zur Sicherung der Gebäude musste hier zusätzlich das sehr aufwendige CGV-Verfahren (Compensation Grouting Verfahren) Anwendung finden.
- Eine Gebäudesicherung durch Unterfangung war bei der **Juridicum-Passage (Petersbogen)** notwendig. Zudem mussten verbliebene Anker im Baugrund geborgen werden.
- Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen waren auch am **Gebäude Stenzlers Hof** erforderlich.

Neben den Aufwendungen für die technische Umsetzung der Maßnahmen waren Umplanungen erforderlich.

Zwar waren bereits Kosten für Sicherungsmaßnahmen in der Entwurfsplanung von 572 Mio. € allerdings nicht für das CGV-Verfahren enthalten. Die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH hatte hierzu weitere Risiken aufgezeigt. Diese weiteren Risiken wurden nicht in die Kostenberechnung aufgenommen.

Insgesamt sind Mehrkosten von rd. 8,6 Mio. € entstanden, für die trotz der bekannten zusätzlichen Risiken keine ausreichende Vorsorge getroffen wurde.

b) Unterfahrung Hauptbahnhof/Hilfsstollen

Auch wurden von der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH zusätzlich zu den in der Entwurfsplanung berücksichtigten Leistungen weitere Risiken gesehen, die dann auch tatsächlich eingetreten sind.

Die Entwurfsplanung sah vor, unter dem Hauptbahnhof den Tunnel und zwei Hilfsstollen unter Druckluft zu errichten. Zur wasserdichten Umschließung der Baugrube war eine überschnittene Bohrpfahlwand vorgesehen. Das Bauverfahren wurde als machbar eingeschätzt.

Gemäß Stellungnahme der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH vom 06.12.2001 rechnete diese mit Risiken bei der Ausführung. Des Weiteren sah sie Planungsrisiken zum Absenkziel des Grundwassers und zur Art der Baugrubenumschließung.

Das bauausführende Unternehmen meldete Sicherheitsbedenken zur geplanten Technologie an. Es schlug stattdessen vor, die Untertunnelung mit zwei Hilfsstollen im Rohrvortrieb und unter großräumiger Vereisung des Erdreiches zu realisieren.

Nach einer Risikoabwägung der am Projekt Beteiligten wurde diesem Vorschlag gefolgt.

Dafür wurden Mehrkosten i. H. v. rd. 11,4 Mio. € ausgewiesen.

c) Gradientenveränderung Bayerischer Bahnhof

Die Anhebung der Station Bayerischer Bahnhof und eine sich daraus ergebende Gradientenveränderung im südlichen Bauabschnitt wurde im Side-Letter als Chance zur Kompensation von Risiken i. H. v. rd. 20 Mio. € dargestellt.

Gemäß Festlegungsprotokoll der 2. Projektbesprechung am 16.07.2003 war die Gradientenanhebung für die Verkehrsstation Bayerischer Bahnhof in der Entwurfsplanung, Stand 05/2002, mit Kosten i. H. v. 572 Mio. € bereits berücksichtigt.

Die DB Netz AG bestätigte in ihrer Stellungnahme die Feststellung des SRH, dass die benannte Gradientenänderung bereits in der Entwurfsplanung 11/2001 umgesetzt worden war. Mit der Gradientenänderung entfiel eine wesentliche Position, mit der die im Side-Letter genannten Risikopotenziale finanziert werden konnten.

Der SRH wertet die nicht mehr zur Verfügung stehende Chance der Gradientenänderung als nicht mehr kompensierbares Risikopotenzial i. H. v. 20 Mio. €.

d) *Planungskostenpauschale*

Zu niedrig berücksichtigt wurde die Höhe der Planungskostenpauschale.

In der Aufsichtsratssitzung der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH am 05.06.2001 erläuterte die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH das Zustandekommen der Kostenerhöhung in der Entwurfsplanung, Stand 06/2001, gegenüber der Vorplanung. Die Kostenerhöhung ergab sich u. a. durch die Erhöhung der Planungskostenpauschale von ursprünglich 13 auf 15 %.

In der Sitzung wurde die Frage erörtert, ob es möglich wäre, Planer zu finden, die mit einer Pauschale von nur 13 % auskommen könnten. Die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH wies darauf hin, dass lediglich 13 % Planungskostenpauschale durch das Eisenbahnbundesamt als zuwendungsfähig anerkannt werden, aus den bisherigen Erfahrungen laufender Eisenbahnprojekte jedoch von 15 % ausgegangen werden muss.

Die DB Projekt Verkehrsbau GmbH war in ihrer Plausibilitätsprüfung sogar von einer Pauschale i. H. v. 18 bis 22 % ausgegangen.

Die DEGES hatte bisher bei ihren Straßenbauvorhaben im Schnitt mit einer Planungskostenpauschale von 14 bis 15 % gearbeitet.

Gemäß Schreiben der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH vom 15.11.2001 waren die Planungskosten in Absprachen mit dem Freistaat Sachsen mit 13 % zu veranschlagen. Letztendlich wurden diese mit der Entwurfsplanung, Stand 05/2002, bestätigt und somit Bestandteil der Rahmenvereinbarung.

Obwohl alle mit der Planung und Prüfung der Planungsunterlagen Beschäftigten eine höhere Planungskostenpauschale ansetzten, begrenzte der Freistaat Sachsen diese auf 13 %.

Gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011 beinhaltet die Kostenprognose mit Gesamtkosten von rd. 960 Mio. € Planungskosten i. H. v. rd. 153,78 Mio. €, was 16 % der Gesamtkosten entspricht. Letztlich muss damit auch der Freistaat im Nachhinein die höhere Planungskostenpauschale akzeptieren. Dies hätte im Hinblick auf die eindeutig in diese Richtung zeigenden Expertenmeinungen bereits von Anfang an geschehen können.

Die Reduzierung der Planungskosten auf die vertraglich vereinbarten 13 % war unrealistisch.

Dieser Aussage stimmt die DB Netz AG ausdrücklich zu.

Planungskosten wurden um rd. 15,2 Mio. € zu niedrig angesetzt.

Unter Ansatz der falsch berücksichtigten Kosten würden sich bei Berücksichtigung der damals bekannten und verwirklichten Risiken Projektmehrkosten von mindestens rd. 35,2 Mio. € ergeben.⁶ Dazu kommen die 20 Mio. € aus der doppelt angesetzten Gradientenerhöhung. Um diesen Wert wurden die Kosten zu gering angesetzt.

Bei Einrechnung der üblichen Toleranzgrenze von 20 % für die Kostenermittlung in der Phase der Entwurfsplanung⁷ wäre eine Kostensteigerung um bis zu rd. 125,4 Mio. € nach geltender Rechtsprechung gegenüber dem (Kosten-)Planer sanktionsfrei.⁸

Unter Berücksichtigung dieser Prämissen verbleiben rd. 207,78 Mio. €, bezogen auf die prognostizierten Gesamtkosten von 960 Mio. €, als Mehrkosten⁹, die sich nicht durch damals bekannt spezifizierbare Risiken oder mit allgemeinen Risikomargen erklären lassen.

3.1.2 Ursachen der Kostensteigerungen

In einem 1. Schritt soll die Kostenentwicklung seit Abschluss der Vertragswerke dargestellt werden. In einem 2. Schritt wird untersucht, ob der Kostenentwicklung wirkungsvoll entgegengewirkt wurde. Dabei kommt dem Nachtragsmanagement eine Schlüsselrolle zu. In einem 3. Schritt werden die wesentlichen Ursachen für die Kostenentwicklung beschrieben.

3.1.2.1 Mehrkosten

3.1.2.1.1 Kostenfortschreibung

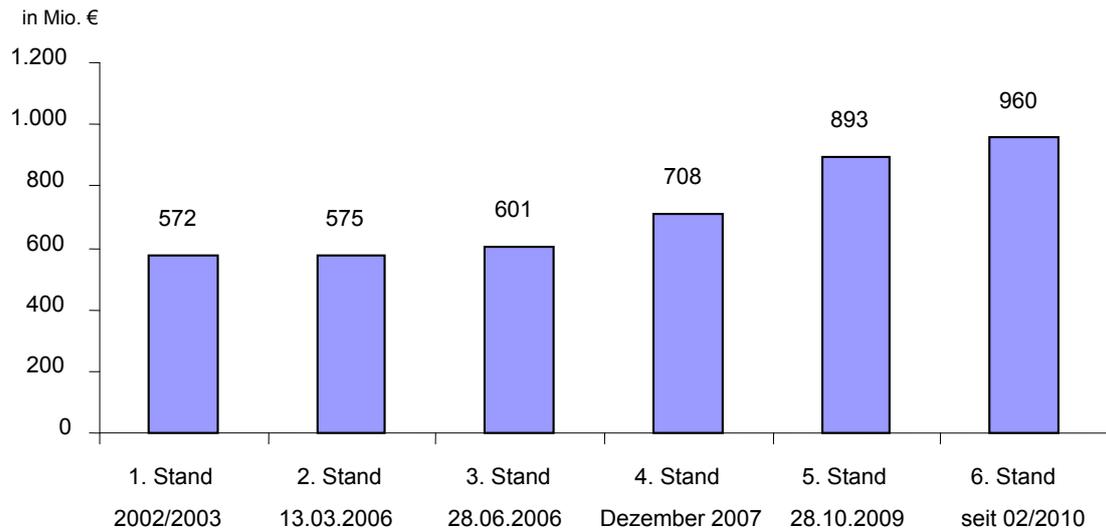
Derzeit wird mit Gesamtkosten für das Projekt von rd. 960 Mio. € gerechnet (Stand 02/2010). Dies bedeutet Mehrkosten von rd. 388 Mio. € (vgl. Pkt. 2.1) gegenüber dem Ausgangswert der Jahre 2002/2003. Die Kostenentwicklung des Gesamtprojektes stellt sich im Wesentlichen wie folgt dar:

⁶ 8,6 Mio. € + 11,4 Mio. € + 15,2 Mio. € = 35,2 Mio. €

⁷ Kostenberechnung gem. § 55 HOAI.

⁸ 571,62 Mio. € + 35,20 Mio. € + 20,00 Mio. € = 626,82 Mio. € x 20 % = 125,4 Mio. €

⁹ 960 Mio. € - 571,62 Mio. € - 55,2 Mio. € - 125,4 Mio. € = 207,78 Mio. €



Im Folgenden sollen die Ursachen für die Kostensteigerung beleuchtet werden. Dabei ist auch von Belang, ob die Kostensteigerungen vermeidbar waren. Letztlich ist nach den Verantwortlichkeiten zu fragen.

1. Stand Verträge 2002/2003: rd. 572 Mio. €

Nach § 3 Abs. 1 der Rahmenvereinbarung, § 4 Abs. 1 des Bau- und Finanzierungsvertrages und § 10 Abs. 1 des Projektvertrages belaufen sich die Gesamtkosten des Vorhabens gemäß Entwurfsplanung auf 571,62 Mio. €.

2. Stand 13.03.2006: rd. 575 Mio. €

In der 9. Sitzung der Bauherrenrunde am 13.03.2006 wurde auf Antrag der Stadt Leipzig der Erweiterung des Südzuganges am Hauptbahnhof (Verteilerebene) zugestimmt. Die Kosten für diese zusätzliche Investition i. H. v. rd. 3,48 Mio. € übernimmt vollumfänglich der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (vgl. Pkt. 3.2.4).

3. Stand 28.06.2006: rd. 601 Mio. €

In der 10. Sitzung der Bauherrenrunde am 28.06.2006 wurde darüber informiert, dass sich die prognostizierten Gesamtkosten um rd. 26 Mio. € auf 601 Mio. € erhöht haben. Ein weiteres geschätztes Kostenrisiko von rd. 47 Mio. € bestehe mit einer mittleren bis hohen Eintrittswahrscheinlichkeit (50 bis 90 %). Bei Realisierung aller Risiken könne sich somit insgesamt ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf i. H. v. bis zu 73 Mio. € ergeben. In der Anlage 3 b zur Sitzungsniederschrift wird die mögliche Finanzierung dieser Mehrkosten dargelegt. Zu einer

möglichen EFRE-Finanzierung beschloss die Bauherrenrunde, zunächst mit dem Bund das weitere Vorgehen abzustimmen.

In der Außerordentlichen Bauherrenrunde am 27.07.2006 wurden die finanziellen Risiken zwischen rd. 26 Mio. € und insgesamt bis zu 73 Mio. € bestätigt. Ziel der Vertragspartner war es, alle Möglichkeiten zur Kostenminimierung zu nutzen. Der zuständige Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit beauftragte die DEGES, mögliche Einsparpotenziale aufzuzeigen. Er informierte über die Einrichtung einer interministeriellen Arbeitsgruppe „Task Force“, die Lösungen zur Finanzierung der Mehrkosten finden soll (vgl. Pkt. 3.1.3.3).

4. Stand Dezember 2007: rd. 708 Mio. €

In der 14. Sitzung der Bauherrenrunde am 13.12.2007 wurde über das Risiko der Kostensteigerung von 73 Mio. € auf 133 Mio. € informiert. Gesamtkosten von 648 Mio. € (3. Stand 28.06.2006 inkl. der Risiken von 73 Mio. €) zzgl. einer Erhöhung um 60 Mio. € ergeben die Kostenfortschreibung auf 708 Mio. €.

5. Stand 28.10.2009: rd. 893 Mio. €

Mit Schreiben vom 03.09.2009, Az.: KB/RI/kg, teilte die DEGES dem SMWA mit, dass die aktualisierte Kostenfortschreibung Gesamtkosten i. H. v. 893 Mio. € prognostiziert. Die DEGES erläuterte in dem als Anlage beigefügten „Argumentationspapier zur Kostenentwicklung im Projektteil Sachsen mit Stand 06/2009“ Einzelursachen für die Mehrkosten (siehe lfd. Nrn. 1 bis 3 der Tabelle 2). Sie wies bereits auf weitere über 893 Mio. € hinaus zu erwartende Mehrkosten im Zuge der Projektrealisierung bis zur Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig hin. Verursacht wurden diese bspw. durch eine verspätete Vergabe bei Los D (raumbildender Ausbau und technische Gebäudeausrüstung der Stationen), infolge eines laufenden Vergabenachprüfungsverfahrens.¹⁰

In der 19. Sitzung der Bauherrenrunde am 28.10.2009 wurde die Erhöhung der Gesamtkosten des Projektes auf 893 Mio. € beschlossen. In der Beschlussvorlage wurde darauf hingewiesen, dass die Gesamtkostenprognose die zu diesem Zeitpunkt nicht sicher abschätzbaren Mehrkosten aus der Klage gegen die Vergabe von Los D und aus möglichen Auflagen im

¹⁰ Terminkette für Los D: 14.05.2009 Eröffnungstermin, 23.06.2009 Antrag auf Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens bei der 2. Vergabekammer des Bundes, 21.09.2009 Nachprüfungsantrag durch Vergabekammer zurückgewiesen, 05.10.2009 sofortige Beschwerde beim OLG Düsseldorf mit gleichzeitigem Antrag auf Untersagung der Zuschlagserteilung, 20.10.2009 OLG Düsseldorf verlängert aufschiebende Wirkung der sofortigen Beschwerde, 30.11.2009 Antrag auf Verlängerung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde durch OLG Düsseldorf zurückgewiesen und gleichzeitig Zuschlagserteilung. Geplanter spätestster Vergabetermin war der 01.09.2009, infolge des Vergabenachprüfungsverfahrens kam es zu einer um mindestens ¼ Jahr verspäteten Zuschlagserteilung.

Ergebnis des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu den Netzergänzenden Maßnahmen nicht enthält.

6. Stand 02/2010: rd. 960 Mio. €

Der zuständige Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gab das Ergebnis der aktuellen Gesamtkostenschätzung von rd. 960 Mio. € am 24.02.2010 im Haushalts- und Finanzausschuss auf der Grundlage der Kostenprognose der DEGES vom 22.02.2010 bekannt. Für den Projektteil Sachsen wurden die Kosten gegenüber dem 5. Stand vom 28.10.2009 auf der Grundlage bereits erfolgter Zahlungen, aktueller Mittelbindungen und unter Einbeziehung bekannter Forderungen sowie eingeschätzter Risiken fortgeschrieben.

Nach Angaben der DEGES in der Kostenprognose vom 22.02.2010 könnten die Gesamtkosten nicht belastbar und endgültig angegeben werden, da der aktuelle Projektstand eine abschließende Quantifizierung der zu bewertenden Risiken nicht zugelassen habe. Im Wesentlichen beziehen sich die Unsicherheiten auf in Bearbeitung befindliche und erwartete Nachträge sowie offene Rechtsverfahren.

Gemäß Gutachtauftrag zeigt der SRH im Pkt. 3.1.4.3 Möglichkeiten zur Kostenreduzierung und im Pkt. 3.2.4 Einsparpotenziale für den Finanzierungsanteil des Freistaates Sachsen auf.

Soweit sich die unter Pkt. 3.1.4.3 und 3.2.4 erarbeiteten Vorschläge realisieren lassen und keine grundlegend neuen Unwägbarkeiten eintreten, kann nach Auffassung des SRH der prognostizierte Gesamtbetrag von rd. 960 Mio. € eingehalten werden.

3.1.2.1.2 Nachtragsmanagement

Mehrkosten werden insbesondere anhand von Nachträgen, nach dem ursprünglichen Vertragsschluss vorgenommenen Änderungen der Verträge, deutlich. Nachträge werden immer dann erforderlich, wenn sich Leistungen ändern oder hinzukommen. Nachtragsforderungen der Bauauftragnehmer bergen grundsätzlich ein hohes Konfliktpotenzial. Häufig wird von der Auftragnehmerseite her versucht, eine möglichst hohe zusätzliche Vergütung durchzusetzen, um die Gewinnsituation zu verbessern.

Dem Nachtragsmanagement kommt daher eine besondere Bedeutung zu, wenn es gilt, Mehrkosten zu vermeiden.

Eine Aufstellung der DEGES vom 27.05.2010 zu den Baulosen A bis D zeigt folgenden Stand zu den Nachträgen:

	Nachträge	Von Sachverständigen geprüft
Beauftragt	662	} 63
In Bearbeitung	97	
Abgelehnt	171	
Insgesamt	930	

Danach

- waren 662 Nachträge (71,2 %) schriftlich beauftragt,
- befanden sich 97 Nachträge (10,4 %) in Bearbeitung und
- waren 171 Nachträge (18,4 %) abgelehnt oder gekündigt worden.

Für 63 Nachträge im Umfang von über 114 Mio. €, sowohl beauftragte als auch in Bearbeitung befindliche, bezog die DEGES baubetriebliche Sachverständige und Fachgutachter ein, um sich mit den erheblichen Forderungen der Auftragnehmer sachlich auseinanderzusetzen und Gerichtsverfahren zu vermeiden. So konnten gegenüber den angemeldeten Nachträgen erhebliche Einsparungen erreicht werden.

Beispielsweise beläuft sich bei Los C das eingereichte Nachtragsangebot Nr. 997 vom 24.09.2009, Bauzeitverlängerung und gestörter Bauablauf, auf rd. 34 Mio. €. Das Sachverständigengutachten Nr. 08027/2 vom April 2010, erstellt im Auftrag des Auftragnehmers, weist sogar vergütungspflichtige Mehrkosten i. H. v. rd. 47,2 Mio. € aus. Einvernehmlich anerkannt und gezahlt waren zum Stand 27.05.2010 8,4 Mio. €.

Insgesamt vermittelt die Arbeit der DEGES den Eindruck professioneller und effizienter Tätigkeit. Dies zeigt sich wie genannt beim Nachtragsmanagement. Die Nachtragsbearbeitung erfolgt nach einem Ablaufschema, das eine stringente Prüfung vorsieht. So konnten einige Forderungen sogar komplett abgewehrt werden.

Anhand der stichprobenweisen Prüfung durch den SRH zeigte sich bei der DEGES ein gut funktionierendes Nachtragsmanagement.

Vor dem Hintergrund unserer örtlichen Erhebungen ist einzuschätzen, dass das SMWA mit der DEGES einen kompetenten Partner für die Wahrnehmung seiner Aufgaben verpflichtet hat.

3.1.2.1.3 Wesentliche Ursachen der Kostensteigerungen

Die bereits angefallenen und die prognostizierten Mehrkosten sind auf eine Reihe von Einflussfaktoren zurückzuführen. Zur Höhe und den wesentlichen Gründen für die prognostizierte Kostensteigerung zum Stand 02/2010 haben die DEGES und die DB AG jeweils für den Projektteil Sachsen bzw. Bahn angegeben:¹¹

Tabelle 2: Darstellung der Höhe und der angegebenen wesentlichen Gründe/Kostenblöcke der Kostensteigerungen nach Projektteilen

Lfd. Nr.	Projektteil	Höhe (rd. Mio. €)	Angegebene Gründe/Kostenblöcke
1	Sachsen	79	Unzureichende Planungstiefe
2	Sachsen	82	Sicherheitsanforderungen
3	Sachsen	119	Baupreis, Baugrund, Bauzeit
4	Sachsen	12	Inbetriebnahme-Verschiebung 12/2012 auf 12/2013 und Neubewertung Risiken der Baulose A bis C
5	Sachsen	17	Verspätete Vergabe Los D (rd. 5 Mio. €) und Prognose für Nachtragsvolumen bei diesem Los (rd. 12 Mio. €)
Zwischensumme Sachsen		309	
6	Bahn	12	Bauzeitverlängerung von ursprünglich 2009 auf zwischenzeitlich 2011 und nunmehr 2012 um 3 Jahre und damit Erhöhungen der Fixkosten für Bauleistungen sowie im Projektmanagement, für die Planung und Bauüberwachung
7	Bahn	9	Verzahnung des bahntechnischen Ausbaus mit dem Rohbau sowie dem raumbildenden Ausbau der Stationen
8	Bahn	2	Höhere Aufwendungen für die Leitungsumverlegungen
9	Bahn	4	Zusätzliche bzw. umfangreichere Bauzustände im Einbindungsbereich Leipzig Hauptbahnhof
10	Bahn	10	Kosten- und Preissteigerungen bei den Netzergänzenden Maßnahmen
11	Bahn	2	Zusätzliche Maßnahmen für den bahntechnischen Ausbau aus dem Brandschutzkonzept (sichere Kabelwege, Sicherheitsstromversorgung)
12	Bahn	8	Mehrkosten aufgrund der Verschiebung der Inbetriebnahme Tunnel von 12/2012 auf 12/2013
13	Bahn	3	Kosten für Technologieänderungen und Schnittstellenanpassungen (infolge der engen Verzahnung mit dem Projektteil Sachsen und permanenten Planungsanpassungen)
14	Bahn	27	Netzergänzende Maßnahmen, bestehend aus 13 Mio. € Kostenerhöhungen von 71 auf 84 Mio. € wegen Planungsänderungen und Verschiebung Inbetriebnahmezeitpunkt sowie 14 Mio. € Risiken
Zwischensumme Bahn		77	
Mehrkosten gemäß Kostenprognose zum Stand 02/2010		388 ¹²	

¹¹ Quellen für den Projektteil Sachsen: Lfd. Nrn. 1 bis 3 - „Argumentationspapier zur Kostenentwicklung im Projektteil Sachsen mit Stand 06/2009“, Anlage zum Schreiben der DEGES vom 03.09.2009, Az.: KB/RI/kg, an das SMWA und Beschlussvorlage für die 19. Bauherrenrunde am 28.10.2009 zur Fortschreibung der Kostenplanung und Anpassung der Budgets nach Projektteilen (Anlage 3 a) und lfd. Nrn. 4 und 5 Kostenprognose der DEGES vom 22.02.2010 an das SMWA mit Anlagen.

Quellen für den Projektteil Bahn: Lfd. Nrn. 6 bis 11 - Beschlussvorlage für die 19. Bauherrenrunde am 28.10.2009 zur Fortschreibung der Kostenplanung und Anpassung der Budgets nach Projektteilen (Anlage 3 a) und lfd. Nrn. 12 bis 14 - Schreiben der DB AG vom 22.07.2010 an den SRH (per E-Mail).

¹² Rechnerisch ergibt die Summe beider Projektteile 386 Mio. €. Insofern besteht zu den Gesamtmehrkosten gemäß Kostenprognose zum Stand 02/2010 mit rd. 388 Mio. € eine Differenz von 2 Mio. €. Dies sei nach Angaben des SMWA auf Rundungsdifferenzen zurückzuführen.

Die lfd. Nrn. 1 bis 3 der Tabelle 2 stellen wertmäßig die Hauptkostenblöcke dar. Sie umfassen überwiegend bereits eingetretene Kostensteigerungen und sind zum großen Teil durch Nachträge untersetzt. Der SRH hat deshalb im Rahmen seiner örtlichen Erhebungen bei der DEGES diese Kostenblöcke geprüft. Eine trennscharfe Zuordnung der Einzelsachverhalte zu den Kostenblöcken hat die DEGES nicht vorgenommen. Der SRH ließ sich deshalb von der DEGES die Hauptkostenblöcke zu mindestens 50 % der jeweiligen wertmäßigen Höhe mit Einzelsachverhalten untersetzen.

Aus diesen Einzelsachverhalten hat der SRH stichprobenweise Nachträge zu den Bauleisten B und C geprüft: Insgesamt 13 schriftlich beauftragte Nachträge mit einem Auftragsvolumen von rd. 48,5 Mio. €, 3 Nachträge in Bearbeitung, eingereicht mit rd. 54,6 Mio. €, davon anerkannt zum Stand 27.05.2010 von 16,4 Mio. € (vgl. Anlage 2).

Im Folgenden geht der SRH auf die drei Hauptkostenblöcke

- a) Unzureichende Planungstiefe mit rd. 79 Mio. € (lfd. Nr. 1 der Tabelle 2),
- b) Sicherheitsanforderungen mit rd. 82 Mio. € (lfd. Nr. 2 der Tabelle 2) und
- c) Baupreis, Baugrund, Bauzeit mit rd. 119 Mio. € (lfd. Nr. 3 der Tabelle 2)

sowie Einzelsachverhalte zu diesen detaillierter ein.

Im Weiteren werden unter d) Planungsmehrkosten untersucht. Planungsmehrkosten gehören zu den wesentlichen Ursachen der Kostensteigerungen. Sie wurden aber nicht gesondert angegeben, sondern sind in den Kostenblöcken integriert und auch Bestandteil der geprüften Nachträge aus den drei Hauptkostenblöcken.

a) Unzureichende Planungstiefe mit rd. 79 Mio. € (lfd. Nr. 1 der Tabelle 2)

- Unausgereifter Planungsstand

Im Zuge der Ausführungsplanung, die von den Bauauftragnehmern erstellt wird, ergab sich mit der zunehmenden Detailliertheit der Planung der Bedarf von Planungsanpassungen. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung und Entwurfsplanung konnten nicht alle Einflüsse auf das Baugeschehen City-Tunnel Leipzig bekannt oder vorhersehbar gewesen sein. So musste bspw. die Planung des Fluchtstollens zwischen den Stationen Bayerischer Bahnhof und Wilhelm-Leuschner-Platz, des sog. Querschlages, mehrfach überarbeitet werden. Die DEGES wies in ihrem Schreiben vom 10.09.2010, Az.: K 2, an den SRH darauf hin, dass die

Vorbereitung und Durchführung der Planänderungsverfahren¹³ einen erhöhten Planungsaufwand erforderten, der jedoch nicht gesondert quantifizierbar sei.

Die Weiterentwicklungen und Vertiefungen der Planung zogen Mehrkosten nach sich.

- Bergestollen Hotel Marriott/„Goldene Kugel“

Am 14.06.1995 fasste die Stadt Leipzig auf der 14. Ratsversammlung (Ratsbeschluss, Nr. 284/95) den Grundsatzbeschluss zum Bau des City-Tunnels Leipzig. Gemäß diesem Beschluss hatte die Stadt bei allen im Trassenbereich vorgesehenen und laufenden Bauvorhaben Vorsorge zu tragen, dass der Bau und die Betreuung des Tunnels uneingeschränkt möglich sind und keine nachträglich erhöhten Baukosten für den Tunnel durch diese Bauvorhaben auftreten.

Am 30.06.1995 stimmte die Stadt Leipzig dem Bauantrag eines Investors für den Bau des Hotels Marriott zu. Mit der Teilbaugenehmigung erteilte die Stadt Auflagen, insbesondere zum Baugrubenverbau:

- Abbruch der im Tunnelquerschnitt stehenden Bohrpfähle im Zuge der Baumaßnahme City-Tunnel Leipzig,
- Freistellung des Bauherrn S-Bahn (Abschnitt City-Tunnel Leipzig) von Schadenersatzansprüchen Dritter infolge des Abbruchs der Bohrpfähle bei Auffahrt des Tunnelquerschnittes und
- der Spundwandverbau im Korridorbereich des City-Tunnels Leipzig ist im Zuge der Baumaßnahme am Hallischen Tor zurückzubauen.

Diese Auflagen hatten mit der Erteilung der Baugenehmigung vom 26.02.1996 weiterhin Bestand, wurden jedoch vom Investor nicht erfüllt.

Zum Sachverhalt hat der SRH die folgenden beauftragten Nachträge geprüft:

Vertrags-Nr.	Nachtrags-Nr.	Beauftragte Leistungen	Aktueller Auftragswert (€)
A 302/140647	249	Entwurfs-/Ausführungsplanung	420.000
A 302/140647	267	Stickstofflieferung	1.952.000
A 302/140647	467	Bauleistungen	4.464.525
Summe			6.836.525

¹³ Zum Zeitpunkt der 48. Projektbesprechung am 27.10.2010 gab es 22 abgeschlossene bzw. in Vorbereitung befindliche Planänderungen/-Ergänzungen.

Beim Bau des Hotels wurde zur Sicherung der Baugrube an der Grundstücksgrenze zum Nachbargebäude „Goldene Kugel“ eine bewehrte Bohrpfahlwand errichtet, die teilweise in die Weströhre des Tunnels hineinragte. Dieser Teil war vor der Schildfahrt abzubrechen (vgl. Auflagen zur Baugenehmigung). Die Entwurfsplanung vom Mai 2002 und der Bauvertrag Los B sahen den Vortrieb des dafür erforderlichen sog. „Bergestollens“ mittels Sole-Vereisung von zwei Schächten aus vor. Die Bohrungen querten die Trasse der Oströhre.

Erst im Rahmen der Ausführungsplanung stellte sich heraus, dass die Lagebeschreibung für die Bohrpfahlwand nicht zutraf, dass Spundwände im Boden verblieben waren und dass sich Randbedingungen geändert hatten. Deshalb mussten Planung und Bauausführung angepasst werden. Entschieden wurde, die Bohrpfahlwand aus nur einem Schacht heraus in mehreren kürzeren Teilabschnitten zu bergen. Zudem wurde mit Stickstoff vereist, um die Vereisungssicherheit zu erhöhen und die Ausführungszeiten zu minimieren. Damit wurde auch dem drohenden Stillstand der Tunnelbohrmaschine in der Oströhre entgegengewirkt.

Die angegebenen Mehrkosten können anhand der Nachträge nachvollzogen werden. Der Freistaat Sachsen hat versucht, die Stadt Leipzig zu einer Beteiligung an den Mehrkosten zu bewegen.

Im Schreiben der Stadt Leipzig vom 01.12.2010 teilte diese dem SRH mit, dass sie für den Komplex „Marriott-Hotel“ die zum damaligen Zeitpunkt technisch erkennbaren Auflagen erteilt hatte. Sie führte aus, dass die „... damaligen Auflagen der Baugenehmigung rechtswidrig waren und damit nicht durchsetzbar, da keine belastbare Rechtsgrundlage bestand.“

Eben weil zum damaligen Zeitpunkt Auflagen gegenüber dem Investor noch nicht rechtlich durchsetzbar waren, hätte in Umsetzung des Stadtratsbeschlusses von 1995 zur Vermeidung von nachträglich erhöhten Baukosten eine einvernehmliche Lösung mit dem Investor herbeigeführt werden müssen. Dazu hätte der Mehraufwand für die Erfüllung der Auflagen kostenmäßig erfasst und dem Investor ein Angebot zur Erstattung unterbreitet werden können. Die Summe hätte als Vorsorgemaßnahme analog der Verfahrensweise des Freistaates Sachsen bei der Unterfahrung des Hauptbahnhofs berücksichtigt werden müssen. Die Kosten dafür wären erheblich niedriger als für die nachträgliche Bergungsmaßnahme ausgefallen.

Dies ist unverständlicherweise nicht erfolgt. Vermeidbare Mehrkosten sind entstanden.

- Fehlende Leistungen

Erforderliche Leistungen wurden in den Ausschreibungsunterlagen nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt. So wurde z. B. wegen fehlender Kabelschutzrohrtrassen ein Nachtrag mit rd. 2 Mio. € im Los B erforderlich.

Zusätzlich beauftragt wurden die Beräumung der Materialbereitstellungsfläche am Bayerischen Bahnhof, Verwertung und Entsorgung von mineralischem Aushub sowie Entsorgung von Bodenaushub aus Schildvortrieb i. H. v. insgesamt rd. 7 Mio. €.

Das Beispiel fehlender Kabelschutzrohrtrassen weist auf ein generelles Problem hin, das aus der Trennung in die Projektteile Sachsen und Bahn resultiert. Die in getrennten Verantwortlichkeiten durchgeführte Planung (und später auch Realisierung) führte zwangsläufig zu zahlreichen Schnittstellen mit zusätzlichem Abstimmungsbedarf und gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen den beiden Planungsteilen. So lagen bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlage Rohbau noch nicht alle dafür benötigten Planunterlagen aus dem Teil Bahntechnik vor.

Bei den aufgezeigten fehlenden Leistungen handelt es sich nicht nur um Planungsfehler. Fehlende Planungsleistungen und erforderliche Umplanungen gehen auch auf die Konstellation „getrennte Bauherrenschaft/ getrennte Bauteile“ zurück und liegen in dieser Konstellation begründet

b) Sicherheitsanforderungen mit rd. 82 Mio. € (Ifd. Nr. 2 der Tabelle 2)

- Höhere Sicherheitsanforderungen, Umstellung auf europäische Berechnungsvorschriften

Kostensteigerungen ergeben sich aufgrund erhöhter Sicherheitsanforderungen infolge von Ereignissen bei anderen Baumaßnahmen, insbesondere beim Bau des Hauptbahnhofs in Berlin. Dies führte zu nachträglichen Auflagen der Prüferingenieure z. B. beim Brandschutz.

Mehrkosten entstanden ebenfalls wegen der Umstellung auf europäische Berechnungsvorschriften.¹⁴ Die genehmigte Entwurfsplanung vom Mai 2002 ging von den zu diesem Zeitpunkt gültigen Richtlinien (RiL) der DB AG für geotechnische Bauwerke, im Wesentlichen den RiL 836 (Stand 12/1999) und RiL 853 (zuletzt Stand 08/2003), aus. Zur Anpassung an zwischenzeitlich neue europäische Regelungen im Grund- und Tunnelbau war die Planung entsprechend zu überarbeiten. Da die neue RiL 853 erst im Entwurf vorlag, wurde ein Antrag

¹⁴ Quelle: Vermerk der DEGES „Änderungen des Technischen Regelwerkes im Zuge der Planungsphasen für den City-Tunnel Leipzig“ vom 08.06.2010.

auf Erteilung einer unternehmensinternen Genehmigung gestellt. Der Antrag hatte zum Gegenstand, das Vorhaben City-Tunnel Leipzig komplett nach den neuen Vorschriften sowohl zu planen als auch zu bauen.

Die DEGES teilte dem SRH mit Schreiben vom 10.09.2010 mit, dass eine Bezifferung der Mehrkosten wegen der Umstellung auf europäische Berechnungsvorschriften nicht möglich sei. Dies setze die Erstellung der Statik unter Berücksichtigung alter und neuer Vorschriften und deren kostenmäßigen Vergleich voraus. Ausgewirkt hätten sich aufgrund höherer Bewehrungsanteile die deutlich gestiegenen Stahlpreise [vgl. Ausführungen zu den Materialpreisen im Hauptkostenblock c) Baupreis, Baugrund, Bauzeit, lfd. Nr. 3 der Tabelle 2]. Hinzu kamen ein höherer Abstimmungsbedarf und ein erhöhter Prüfaufwand.

Gleichwohl ist die Entscheidung, das Vorhaben City-Tunnel Leipzig komplett nach den neuen Vorschriften sowohl zu planen als auch zu bauen, wegen der langen Laufzeit des Projektes, der abzusehenden Einführung der neuen Vorschriften für den Eisenbahnbau in Deutschland noch während der Bauzeit und der dann ohnehin eintretenden Anwendungspflicht nachvollziehbar.

Das Projekt City-Tunnel Leipzig wurde als erstes Großvorhaben der DB AG richtigerweise nach dem neuen Regelwerk geplant und ausgeführt. Dies führte nachvollziehbar zu Mehrkosten.

- Unterfahrung Hauptbahnhof

Der Leipziger Hauptbahnhof wurde in den 90er Jahren umfassend erneuert und umgebaut. Dazu zählen die Errichtung eines Einkaufs- und Dienstleistungszentrums im Bereich der Querbahnsteighalle über zwei Etagen mit einer Verkaufsfläche von rd. 20.000 m² und die Sanierung der Längsbahnsteighalle. Während der Umbauarbeiten ist Vorsorge für die spätere Tunnelunterfahrung getroffen worden (z. B. Bohrpfahlgründung¹⁵). Die Vorsorgemaßnahmen mit rd. 4,1 Mio. € hat der Freistaat Sachsen 1997 finanziert (vgl. Pkt. 3.2.4).

Beim Bau des City-Tunnels Leipzig zeigte sich eine mangelhafte Ausführung der Bohrpfähle. So waren Bohrpfähle schief errichtet bzw. Bohrpfahlköpfe nicht ordnungsgemäß betoniert worden. Sie bestanden teilweise aus Sand. Um die Abstützung des Hauptbahnhofes zu gewährleisten, mussten die Bohrpfähle nun im Rahmen des Projektes City-Tunnel Leipzig aufwendig saniert und ertüchtigt werden. Es entstanden Mehrkosten von 15,9 Mio. €.

¹⁵ Die Großbohrpfähle haben einen Durchmesser von 1,5 m und binden unterhalb der geplanten Tunnelsohle 6 m in den tragfähigen Baugrund ein.

Zur „Unterfahrung Hauptbahnhof“ hat der SRH die folgenden beauftragten Nachträge geprüft:

Vertrags-Nr.	Nachtrags-Nr.	Beauftragte Leistungen	Aktueller Auftragswert (€)
B 302/151693	17	Ergänzende Maßnahmen Probebelastung	398.995,00
B 302/151693	84	Zusätzliche Leistungen bei den Erd- und Spritzbetonarbeiten sowie Ankerherstellung und HDI ¹⁶	1.504.134,22
B 302/151693	85	Zusätzliche Leistungen zur Lastfreistellung der Bohrpfähle Achse 5	1.833.276,90
B 302/151693	86	Zusätzliche Leistungen bei der Umstellung des Bauablaufes	1.744.420,33
Summe			5.480.826,45

Gegenstand des Nachtrages 17 sind vier zusätzliche Bohrpfähle, die notwendig wurden, weil die vorhandenen Bohrpfähle schadhaft waren und deshalb die Standsicherheit nicht gewährleistet. Die Unterfahrung des Bahnhofsgebäudes erfolgte im Schutz einer Bodenvereisung. Die Wände und Deckenbereiche der ausgehobenen Station wurden durch eine Spritzbetonschale gesichert. Die Spritzbetonschale musste durch den Frostboden hindurch rückverankert werden. Die durch den Stationsaushub freigelegten sanierungsbedürftigen Gründungsbohrpfähle des Einkaufszentrums erhielten Stahlmanschetten zur Verstärkung, die in die Verankerung und den Spritzbeton eingebunden wurden. Teilweise mussten auch die Fußbereiche der Bohrpfähle durch eine Hochdruckinjektion ertüchtigt werden. Die Nachträge 84 bis 86 dienten der Durchführung dieser Arbeiten.

Der SRH hat sich vor Ort von der Ausführung dieser Leistungen überzeugt und die Nachträge angesehen. Sie erscheinen schlüssig.

- Dichtblöcke an den Haltepunkten

Zu den Kosten der geänderten Dichtblockherstellung zur Bodenstabilisierung an den Haltepunkten zählen Nachträge mit Mehrkosten von 5,5 Mio. € für die vier unterirdischen Stationen. Der SRH hat davon den Nachtrag 521, Haltepunkt Markt, sowie zusätzlich den Nachtrag 134, Planungsmehraufwand durch Kohlevorkommen am Markt, geprüft.

Nachtrag 134

Geplant war die Herstellung des Dichtblocks in Form eines Düsenstrahlkörpers aus Bodenbeton. Aufgrund „... vorgefundener lokaler Braunkohlevorkommen ...“, so die Darstellung im Vergabevermerk, konnte der Dichtblock nicht wie beauftragt hergestellt werden. Der Dichtblock war nicht ausreichend wasserdicht und homogen und bot damit nicht die erforderliche

¹⁶ HDI: Hochdruckinjektionen.

Sicherheit für die Schildfahrt. Die Planung musste überarbeitet werden und wurde für rd. 103 T€ beauftragt.

Nachtrag 521

Der Nachtrag hat die Ausführung der Bodenstabilisierung mittels Greiferverfahren in Kombination mit HDI-Säulen zum Gegenstand. Die Auftragserhöhung beläuft sich pauschal auf rd. 595 T€ und berücksichtigt entfallende Leistungen aus dem Hauptvertrag.

Die geprüften Nachträge sind begründet und nachvollziehbar.

- Dichttöpfe am Haltepunkt Markt

Die Mehrkosten von 8,8 Mio. € betreffen die geänderte Ein- und Ausfahrkonstruktion in der Station. Sie sind Bestandteil des Nachtrages 529, Terminsicherung Schildfahrt, im Haupt-Kostenblock c) Baupreis, Baugrund, Bauzeit, lfd. Nr. 3 der Tabelle 2.

Die geplanten Dichtblöcke am Haltepunkt Markt würden aufgrund mächtigerer kohligter Schichten nicht die erforderliche Dichtigkeit gewährleisten. Bei der Ein- und Ausfahrt der Tunnelbohrmaschine in die Station war eine zweite Sicherungsebene mittels einer Betonkonstruktion herzustellen.

Mit den Änderungen wurde den Forderungen des Eisenbahnbundesamtes nachgekommen.¹⁷ Sie sind nachvollziehbar.

- Geänderte Ausführung Querschlag

Die Nachträge 435, 436 und 476 weisen in der Summe Mehrkosten von rd. 2,8 Mio. € aus.

Der Querschlag dient als Fluchtstollen für Fahrgäste im Abschnitt zwischen den Stationen Bayerischer Bahnhof und Wilhelm-Leuschner-Platz. Er war aufgrund der großen Abschnittslänge von rd. 630 m erforderlich. Aufgrund von Fortschreibungen des Brandschutzkonzeptes musste die Planung mehrfach überarbeitet werden.¹⁸

Mit den Nachträgen zur Lieferung und zum Einbau von Stahlübungen wurden nachvollziehbar Forderungen des Eisenbahnbundesamtes erfüllt.

¹⁷ Im Rahmen der „Darstellung der Ursachen, Notwendigkeit und Kosten der Vereinbarung zur 'Sicherung der Schildfahrt'“ vom 31.03.2008 durch die DEGEG ist dargelegt, dass die Änderungen auf ein Gutachten des Prüfers vom Eisenbahnbundesamt im Rahmen der Ausführungsplanung zurückzuführen sind.

¹⁸ Quelle: „Zusammenfassende Darstellung der Planungs-/Genehmigungshistorie 'Querschlag'“ der DEGEG vom 02.06.2010.

c) Baupreis, Baugrund, Bauzeit mit rd. 119 Mio. € (Ifd. Nr. 3 der Tabelle 2)

- Material- und Baupreise

Kostensteigerungen durch Preiserhöhungen umfassen zum einen gestiegene Materialpreise am Markt, wie z. B. bei Stahl und Zement, und zum anderen allgemeine Baupreisanstiege bedingt durch die deutlich verlängerte Bauzeit. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes¹⁹ stiegen bspw. die Preise im Jahresdurchschnitt 2008 gegenüber 2005 bei Rohstahl um 30,1 % und bei Zement um 20,8 %. Bei Rohstahl und Zement handelt es sich um in großen Mengen beim Bau des City-Tunnels Leipzig verwendete Rohstoffe.

Die aufgrund der verlängerten Bauzeit erhöhten Materialpreise wirken sich auf zahlreiche Leistungspositionen aus. Sie werden in pauschalisierten baubetrieblichen Nachträgen, die die aufgrund der geänderten Bauzeit veränderte Beschaffungssituation beinhalten, erfasst sowie durch die Anwendung der Stoffpreisgleitregelungen bei der Prüfung der Schlussrechnungen.

Erstmals am 09.08.2010 stellte die DB AG beim Eisenbahnbundesamt einen Antrag auf Erhöhung der zuwendungsfähigen Kosten wegen Preissteigerungen i. H. v. insgesamt rd. 16,6 Mio. €. Zugrunde gelegt war eine Erhöhung der zuwendungsfähigen Kosten zum Stand 01.01.2010 i. H. v. rd. 49,4 Mio. €. Die DB AG gab an, Anträge auf weitere Indexierung künftig jeweils bis Mai des Folgejahres stellen zu wollen. Anhand des Projektfortschrittes ging sie davon aus, dass letztmalig 2012 ein Antrag auf Indexierung der Baukostenzuschüsse gestellt werden müsste.

Obwohl wegen der Pauschalierung und der noch nicht abgeschlossenen Schlussrechnungsprüfungen die Höhe der auf Materialpreisanstiege und Bauzeitverlängerungen zurückzuführenden Mehrkosten nicht maßnahmescharf bezifferbar ist, ist der Umstand der Teuerung nachvollziehbar.

- Terminalsicherung zur Fußball-WM 2006

Die Mehrkosten „Terminalsicherung zur Fußball-WM 2006“ umfassen 22 Nachträge über rd. 16,4 Mio. € (vgl. Pkt. 3.2.4).²⁰

Der SRH hat davon den Nachtrag 528 geprüft. In ihm wurde ein pauschaler Risikozuschlag von 2 Mio. € vereinbart. Gemäß der Baubetrieblichen Stellungnahme des Sachverständigen setzt sich der Risikozuschlag aus der Bewertung von Einzelrisiken infolge des komprimierten

¹⁹ Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 2, 11/2009.

²⁰ Vermerk der DEGES vom 02.11.2010 an den SRH in Vorbereitung der örtlichen Erhebungen.

Bauablaufes zusammen: erhöhtes Mängelrisiko, erhöhtes unternehmerisches Wagnis und Risiken aus unvorhergesehenen Forderungen von Subunternehmern.

Die Ermittlung scheint schlüssig.

- Terminsicherung Schildfahrt

Gemäß Vertrag war das Ende der Schildfahrt für den 30.06.2006 terminiert.

Da eine Vielzahl von Ursachen zu zeitraubenden Bauablaufstörungen und erheblichem Verzug geführt hatte, so z. B. die Fortschreibung der Entwurfsplanung, Änderungen zur Planfeststellung, Umstellung auf EU-Normen (DIN-Fachberichte), technische Anpassungen zur Erhöhung der Sicherheit, Umstellungen im Bauablauf infolge Baugrundabweichungen, architektonische Anpassungen und Umplanungen der Stationen, Änderungen und Anpassungen im Bestand, Einschränkungen durch innerstädtisches Bauen, Verzögerungen bei der Beweissicherung und Bauerlaubnissen, Anbringung von Messinstrumenten und Hebungsfeldern, musste die Terminkette für die Schildfahrt neu aufgestellt werden.

Die Untersuchung der kostenmäßigen Auswirkungen des Verzuges ergab rd. 29,4 Mio. €.

Die Sicherung der neuen Terminkette mit Abschlusstermin 30.11.2008 über einen gegenüber dem Hauptvertrag veränderten und gleichzeitig optimierten Leistungsinhalt ergab um rd. 10 Mio. € geringere Kosten. Diese Leistungen einschließlich der Aufwendungen für bereits eingetretene Verzugskosten beinhaltet der Nachtrag 529 i. H. v. rd. 26,8 Mio. €. Auf die Terminsicherung entfallen davon rd. 20,2 Mio. €.

Unter den vorgenannten Prämissen stellt die Beauftragung des Nachtrages eine wirtschaftliche Entscheidung dar.

- Zwischenlager Tübbing²¹

Der SRH hat den Nachtrag 339, Zwischenlager Tübbing, mit einer Auftragssumme von pauschal rd. 4,5 Mio. € geprüft.

Gemäß Bauvertrag war vorgesehen, dass die Produktion der Tübbing im Dezember 2005 im Vorfeld der Schildfahrt startet und dann parallel zum Vortrieb läuft. Nach dem Logistikkonzept des Bauauftragnehmers war für den Zeitraum von März 2006 bis Mai 2007 die bedarfssynchrone Lieferung der Tübbing, „just-in-time“, geplant. Die Lagerkapazität im Fertigteilwerk betrug 240 Ringe, was einer 3-monatigen Produktion entsprach. Die Schildfahrt für die 1. Röhre (Oströhre) begann erst am 15.01.2007. Der Zeitverzug erforderte die Errichtung eines Tübbinglagerplatzes auf dem Baustelleneinrichtungsgelände am Bayerischen Bahnhof für die Lagerung der noch nicht einbaubaren Tübbing. Eine Produktionsverschiebung oder zeitweise -aussetzung im Fertigteilwerk wäre wegen der anderweitig vollen Auslastung des Werkes nicht möglich gewesen.

Die Nachtragsbegründung scheint schlüssig.

Die stichprobenhafte Prüfung der ausgewählten Nachträge durch den SRH vermittelt den Eindruck plausibler Begründungen. Die Höhe der geprüften Nachtragskosten scheint angemessen.

d) Planungsmehrkosten

Die Gesamtkosten gemäß dem Ausgangsbudget von 571,62 Mio. € schließen Planungs- und Verwaltungskosten mit einer Pauschale von 13 % ein. Das sind 65,76 Mio. €.

Gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011

- betragen die Planungskosten insgesamt (einschließlich Kosten der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH und Geschäftskosten der DEGES) bis 31.12.2010 rd. 114,91 Mio. € (Anteil 18,1 %) und
- beinhaltet die Kostenprognose mit Gesamtkosten von rd. 960 Mio. € Planungskosten i. H. v. rd. 153,78 Mio. € (Anteil 16 %).

²¹ Unter „Tübbing“ sind Bauteile der Innenschale eines Schachtes oder Tunnels zu verstehen. Heute ist ein Tübbing ein vorgefertigtes Kreissegment aus Stahlbeton für Versteifungen im Tunnelbau. Üblicherweise, auch hier beim City-Tunnel Leipzig, erfolgt die Verkleidung des Tunnels mit 7 Tübbing, die 40 cm dick sind, und einem Schlussstein. Die Tübbing werden von der Tunnelbohrmaschine verlegt, die sich in zum Erreichen des Vortriebs an den Rändern der bereits verlegten Tübbing abstützt. Für die beiden Tunnelröhren wurden rd. 13.000 Tübbing benötigt.

Nach § 10 Abs. 5 des Projektvertrages sind in den Gesamtkosten von 571,62 Mio. € 13 Mio. € für die Geschäftskosten der DEGES enthalten. Dieser Betrag ist ausschließlich von Sachsen zu begleichen und wird auf den Finanzierungsanteil Sachsens an den gesamten Projektkosten angerechnet. Planungsmehrkosten werden nach § 10 Abs. 3 des Projektvertrages i. V. m. § 5 des Rahmenvertrages finanziert. Die Kostenprognose zum Stand 02/2010 geht von Geschäftskosten der DEGES i. H. v. rd. 35,9 Mio. € aus. Das sind 22,9 Mio. € mehr als im Ausgangsbudget.

Der Mehraufwand für Planungsleistungen aufgrund von Weiterentwicklungen und Vertiefungen der Planung führte, wie aufgezeigt, zu wesentlichen Kostensteigerungen. Planungsmehrkosten wurden seitens der DEGES und der DB AG dennoch nicht als einzelner Kostenblock erfasst, sondern in die anderen Kostenblöcke (Tabelle 2) integriert. Sie sind Bestandteil der vom SRH geprüften Nachträge aus den drei Hauptkostenblöcken:

- a) Unzureichende Planungstiefe mit rd. 79 Mio. € (Ifd. Nr. 1 der Tabelle 2),
- b) Sicherheitsanforderungen mit rd. 82 Mio. € (Ifd. Nr. 2 der Tabelle 2) und
- c) Baupreis, Baugrund, Bauzeit mit rd. 119 Mio. € (Ifd. Nr. 3 der Tabelle 2).

Nach der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011 ist mit Planungsmehrkosten von rd. 88,02 Mio. €²² zu rechnen. Davon entfallen 22,9 Mio. € auf die Geschäftskosten der DEGES. Es wird ein Anstieg des Anteils der Planungskosten gegenüber der vertraglichen Pauschale von 13 auf 16 % prognostiziert.

Die Planungsmehrkosten sind ein wesentlicher Kostensteigerungsfaktor. Die im Rahmen der stichprobenweisen Prüfung der ausgewählten Nachträge vorgefundenen Planungsmehrkosten erscheinen schlüssig, auch wenn sie nicht maßnahmescharf zugeordnet werden können.

²² Differenz zwischen 153,78 Mio. € und 65,76 Mio. €.

3.1.3 Aktivitäten zur Kostendämpfung

Im Folgenden soll dargestellt werden, inwieweit Maßnahmen ergriffen wurden, um die Kostenentwicklung zu dämpfen.

3.1.3.1 Rahmenterminpläne

Die Rahmenterminplanung ist ein wichtiges Instrument für die Projektabwicklung. Sie stellt den Bauablauf aller Gewerke bis zur Inbetriebnahme dar. Infolge von Bauzeitverzögerungen wurden die Rahmenterminpläne des City-Tunnels dreimal an den tatsächlichen Bauablauf angepasst.

Der geplante Inbetriebnahmetermin verschob sich wie folgt:

Verträge/Rahmenterminpläne	Datum	Inbetriebnahmetermin
Bau- und Finanzierungsvertrag	23.05.2003	etwa 5 Jahre nach Baubeginn
1. Rahmenterminplan	14.07.2003	Dezember 2009
2. Rahmenterminplan	27.02.2007	Dezember 2011
3. Rahmenterminplan	07.11.2008	Dezember 2012
4. Rahmenterminplan	19.01.2010	Dezember 2013

Durch die Bauzeitverzögerungen sind in beiden Projektteilen Mehrkosten entstanden. Separate Nachtragsvereinbarungen für die verlängerte Bauzeit sind nicht geschlossen worden. Die Kosten im Projektteil Sachsen dafür sind in die Nachträge des Hauptkostenblocks „Bau- preis, Baugrund, Bauzeit“ sowie in die lfd. Nr. 4 der Tabelle 2 in Pkt. 3.1.2.1.3 eingeflossen. Für den Projektteil Bahn sind die Mehrkosten in den lfd. Nr. 6, 12 und 14 der Tabelle enthalten.

Nachfolgend soll aufgezeigt werden, wie die Bauzeit durch die Bauherren gesteuert wurde.

3.1.3.1.1 Festlegungen im Vertragswerk

In § 8 (1) des Projektvertrages wird festgelegt, dass durch die Vertragspartner ein Rahmen- terminplan festzulegen ist. Anpassungen des Rahmenterminplanes erfolgen im Einvernehmen aller Vertragspartner in der Bauherrenrunde. Abweichungen im Baugeschehen von diesem Plan sind den Vertragspartnern in der Bauherrenrunde unverzüglich, spätestens einen Monat nach Eintritt des Ereignisses, das die Verzögerung verursacht hat, anzuzeigen.

Der 1. Rahmenterminplan wurde am 14.07.2003 mit einer geplanten Inbetriebnahme Dezember 2009 erstellt. Die Hauptunternehmerleistungen sollten bis 30.09.2004 beauftragt werden. Damit wurde den vertraglichen Forderungen nach einer unverzüglichen Aufstellung eines Rahmenterminplanes mit einer etwa 5-jährigen Bauzeit entsprochen.

3.1.3.1.2 Geplanter Realisierungszeitraum

Zum Zeitpunkt der Vertragsabschlüsse konnte für das technologisch schwierige und umfangreiche Tunnelprojekt nicht auf Erfahrungen aus Vergleichsobjekten zurückgegriffen werden. Ähnliche Projekte wie z. B. die Wehrbahnlinie in Düsseldorf, die U55 in Berlin, die Flughafenanbindung in der Hansestadt Hamburg, die U-Bahn in Malmö mit dem dazugehörigen Citytunnel wurden zeitgleich oder erst später begonnen.

Bezüglich der komplexen technischen Bedingungen des City-Tunnels Leipzig gegenüber anderen bestehenden Bauwerken verweist der Projektsteuerer DEGES auf folgende Besonderheiten:

- Bauprojekt im historischen Innenstadtbereich,
- flache Führung der Tunnelröhren unter Geländeoberkante,
- Herstellung des Tunnels mittels Schildvortrieb,
- aufwendige Gebäudesicherungsmaßnahmen,
- vorherige Herstellung der Stationsrohbauten für die Durchfahrt der Tunnelbohrmaschine,
- kurze Abstände zwischen den Stationen.

Die einzige gesicherte zeitliche Komponente war die mögliche Dauer der Schildfahrt, ohne flankierende Maßnahmen wie z. B. die Gebäudesicherung und baurechtlichen Prozesse, da diese Technologie schon vorher bei Tunnelprojekten angewendet wurde und erprobt war.

Der geplante Realisierungszeitraum beruhte zum großen Teil auf Studien und planerischen Ansätzen. Erfahrungswerte aus anderen gleichartigen Projekten gab es nicht. Insofern entsprach die geplante Bauzeit von 5 Jahren zum Zeitpunkt 2002/2003 dem Wissensstand auf der Grundlage damaliger Erkenntnisse und Erfahrungen.

3.1.3.1.3 Rahmenterminpläne

3.1.3.1.3.1 Funktion der Rahmenterminpläne

Rahmenterminpläne ermöglichen einen groben Überblick über die Projektabwicklung bis hin zur Inbetriebnahme, indem alle Bauablaufpläne der einzelnen Gewerke bzw. Lose zusammengefügt sind. Die Rahmenterminpläne dienen der Information und Orientierung der Entscheidungsträger, indem Ecktermine der Planung, Ausschreibung und Ausführung festgelegt werden. Die Bauherren sind damit in der Lage, ihre Planungs- und Finanzierungskapazitäten darauf auszurichten.

Für das Projekt City-Tunnel Leipzig wurden vier Rahmenterminpläne erstellt, welche in der Anlage 3 enthalten sind.

Anlage 4 beinhaltet eine Übersicht, wann und mit welchen Bauzeiten die einzelnen Rahmenterminpläne erstellt wurden und welche Bauzeitverlängerungen daraus folgten.

3.1.3.1.3.2 Inhalt der Rahmenterminpläne

Der erste Rahmenterminplan sah eine Inbetriebnahme zum 13.12.2009 vor. Bei der Erstellung beruhten alle Ecktermine lediglich auf Studien zum Bauablauf sowohl für den Rohbau und Ausbau der Stationen als auch die Leistungserbringung der Bahntechnik.

Bereits in der 3. Bauherrenrunde am 17.03.2004 trug die DEGES vor, dass der bestätigte Rahmenterminplan in der Praxis nicht eingehalten werden könne. Wenn das Ziel einer Inbetriebnahme in 2009 erreicht werden solle, müssten die Arbeiten beschleunigt werden. Die Beschleunigungsarbeiten würden Mehrkosten nach sich ziehen.

Der Rahmenterminplan hatte vorgesehen, dass am 30.09.2004 die Hauptunternehmer beauftragt werden sollten. Wegen Planungs- und Ausführungsänderungen sowie Abstimmungsproblemen erfolgte die Beauftragung der Lose A und B bis zu ½ Jahr später (siehe Anlage 5).

Bereits mit der in das Jahr 2005 verschobenen Beauftragung der Leistungen für die Lose A und B und der damit verbundenen Verzögerungen der nachfolgenden Leistungen war erkennbar, dass der 1. Rahmenterminplan nicht umsetzbar und damit eine Inbetriebnahme im Jahr 2009 nicht realisierbar war.

In der 12. Bauherrenrunde am 07.03.2007 wurde der 2. Rahmenterminplan vorgestellt. In diesem, in dem erstmals Aussagen von Rohbauunternehmen eingeflossen sind, wurden technologische Groborientierungen des 1. Rahmenterminplanes in einzelne durchführbare Arbeitsphasen umgesetzt.

Der 2. Rahmenterminplan enthielt fünf Konfliktpunkte, welche zum größten Teil aus der Überlagerung von Arbeiten der Projektteile Bahn und Freistaat Sachsen resultieren (vgl. Anlage 6). Als Ergebnis der Bauherrenrunde wurde eingeschätzt, dass die im Rahmenterminplan enthaltene Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2011/2012 nur gehalten werden kann, wenn die Konfliktpunkte gelöst werden.

Aufgrund der bestehenden Konfliktpunkte wurde der 2. Rahmenterminplan nicht von der Bauherrenrunde bestätigt.

In der 13. Bauherrenrunde am 25.06.2007 wurde festgestellt, dass die Konfliktpunkte noch nicht gelöst waren. Dies war nunmehr in einer Außerordentlichen Bauherrenrunde am 20.09.2007 vorgesehen. Hier wurde seitens der DEGES und der DB ProjektBau erläutert, dass nur die Konfliktpunkte 1 und 4 einer Lösung zugeführt werden konnten.

Erst in der Außerordentlichen Bauherrenrunde am 29.02.2008 hatte die DEGES mit der DB ProjektBau Lösungsvorschläge für alle Konfliktpunkte vorgelegt.

Die Bauherren nahmen die Lösungsvorschläge zur Kenntnis und legten fest, dass der Rahmenterminplan zu überarbeiten sei.

In der 16. Bauherrenrunde am 28.11.2008 stellte die DEGES den 3. Rahmenterminplan vor, der zu einer Inbetriebnahme 12/2012 führte. Grund dafür war, dass die Konfliktpunkte des 2. Rahmenterminplanes nicht gelöst werden konnten.

In den 3. Rahmenterminplan wurden die Aussagen der Unternehmen für den Rohbau und die Bahntechnik mit einbezogen. Er ist gekennzeichnet durch eine noch engere Verzahnung beider Projektteile als in den vorangegangenen Rahmenterminplänen. Er enthält keinerlei Pufferzeiten.

Die 16. Bauherrenrunde stimmte im Bewusstsein der idealisierten Bauablaufplanung dem 3. Rahmenterminplan mit einer Inbetriebnahme 12/2012 zu.

Die DEGES informierte in der 18. Bauherrenrunde am 02.07.2009 über einen Nachprüfungsantrag zum Vergabeverfahren Los D (raumbildender Ausbau und technische Gebäudeausrüstung der Stationen). Dadurch verzögerte sich die Vergabe der Leistungen um 13 Wochen.

Die Vergabeverzögerung des Loses D hatte zur Folge, dass sich wegen der fehlenden zeitlichen Puffer der Inbetriebnahmetermine 12/2012 nicht mehr einhalten ließ. Der Bauablauf musste erneut angepasst werden.

Der 4. Rahmenterminplan wurde in der Außerordentlichen Bauherrenrunde am 19.01.2010 beschlossen. Dieser beinhaltet im Ergebnis eines Variantenvergleichs die Verschiebung der Inbetriebnahme auf 12/2013. Er enthält aufgrund des Baufortschritts einen hohen Anteil realistischer Termine einschließlich des Beginns für den Ausbau der Stationen. Die enge Verzahnung der Bauleistungen wurde wieder aufgehoben.

Die Inbetriebnahme 12/2013 erscheint nach derzeitigem Kenntnisstand machbar, wenn auch die Netzer ergänzenden Maßnahmen zielstrebig vorangetrieben werden.

Die Steuerung der Bauzeit durch die Bauherren entsprach im Wesentlichen den Möglichkeiten. Allerdings waren die ersten Terminplanungen zu optimistisch.

3.1.3.1.4 Terminplanung und Netzer ergänzende Maßnahmen

Keiner der Rahmenterminpläne enthielt die Netzer ergänzenden Maßnahmen.

Bereits im Juni 2008 hat das SMWA die rechtzeitige Fertigstellung der Netzer ergänzenden Maßnahmen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Tunnels bezweifelt.

Die Arbeitsgruppe Verzahnung hatte daraufhin neben der Fertigstellung des 3. Rahmenterminplanes für den Tunnel terminliche Abläufe für die Netzer ergänzenden Maßnahmen zu untersuchen. Der Terminplan für die Netzer ergänzenden Maßnahmen, der auf die Inbetriebnahme des Tunnels 12/2012 abgestimmt war, lag mit Stand 12.11.2008 vor (vgl. Anlage 7).

Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für das wichtige Teilprojekt Engelsdorf - Gaschwitz wurde für Juni 2010 erwartet. Im Mai 2010 sollte das Ausschreibungsverfahren beginnen und im Oktober 2010 abgeschlossen sein.

Derzeit liegt noch immer kein Planfeststellungsbeschluss vor. Zum jetzigen Zeitpunkt rechnet die DB AG mit dem Baurecht im März 2011. Die Vergabe der Netzer ergänzenden Maßnahmen für das Teilprojekt Engelsdorf - Gaschwitz soll zeitgleich erfolgen. Nach diesem Zeitplan ist

keine Pufferzeit zwischen Planfeststellungsbeschluss und Vergabeverfahren mehr vorhanden.

Sollte sich der Planfeststellungsbeschluss noch über März 2011 hinaus verzögern, gerät auch die Vergabe in Verzug. Damit wird der verbleibende Zeitrahmen für die Realisierung der Netzergänzenden Maßnahmen immer kürzer. Es wächst die Gefahr, dass wegen des fehlenden Zeitpuffers die Netzergänzenden Maßnahmen nicht zum Inbetriebnahmetermin des Tunnels 12/2013 fertiggestellt sein könnten.

Der Zeitbedarf von der Planung der Netzergänzenden Maßnahmen bis zu ihrer Fertigstellung ist offensichtlich von den Bauherren unterschätzt worden.

Auch das SMWA sieht in seiner Stellungnahme die Verzögerungen bei den Netzergänzenden Maßnahmen kritisch und teilt mit, dass es dies schon mehrfach der DB Netz AG zum Ausdruck gebracht habe.

Die DB AG akzeptiert die Einschätzung des SRH nicht. Ihre Aktivitäten seien auf die zeitgerechte Fertigstellung der Netzergänzenden Maßnahmen und den vorgesehenen Inbetriebnahme Termin 2013 ausgerichtet und dieser sei nicht gefährdet.

Unsere Bedenken hinsichtlich der fehlenden Pufferzeiten infolge des nach wie vor ausstehenden Planfeststellungsbeschlusses werden nicht ausgeräumt.

Die vertragliche Bauzeit von 5 Jahren entsprach dem damaligen Kenntnisstand und wurde entsprechend dem 1. Rahmenterminplan zugrunde gelegt. Dieser Ansatz basierte auf der sehr ambitionierten Annahme eines ungestörten Bauablaufs, die sich jedoch als nicht praxistauglich erwies.

Bei der Realisierung war zwangsläufig eine Vielzahl von Schnittstellen zwischen den Projektteilen zeitlich zu berücksichtigen. Die Bauherren haben mehrfach auf unvorhersehbare Einflüsse wie die Änderung der Vorschriftenlage oder das Vergabenachprüfungsverfahren zum Los D reagiert und die Bauzeit entsprechend fortgeschrieben.

Der termingerechten Fertigstellung der Netzergänzenden Maßnahmen kommt hohe Bedeutung zu.

3.1.3.2 Projektgruppe City-Tunnel Leipzig

Mit Dienstleistungsvertrag vom 23.05.2003 hat der Freistaat Sachsen die Durchführung des Projektes City-Tunnel Leipzig für seinen Projektteil Sachsen komplett der DEGES übertragen. DEGES übernahm damit sämtliche Aufgaben, Rechte und Pflichten des Freistaates Sachsen aus dem Projekt- sowie dem Bau- und Finanzierungsvertrag (vgl. Pkt. 2.2.2.3 und 2.2.2.2).

Der Freistaat Sachsen hat jedoch nicht nur die Verantwortung für die bautechnische Umsetzung des eigenen Projektteils, sondern auch Überwachungsaufgaben in Bezug auf die Einhaltung der in den Verträgen festgesetzten Gesamtkosten sowie das Gesamtfinanzierungskonzept des Vorhabens.

Da die Netzer ergänzenden Maßnahmen i. H. v. rd. 61,4 Mio. € aus dem Projekt City-Tunnel Leipzig zu finanzieren sind, obliegt dem SMWA damit auch die Verantwortung für Kosten aus dem Projektteil Bahn. Es hat sicherzustellen, dass vom Freistaat Sachsen nur die Kosten getragen werden, die tatsächlich aus dem City-Tunnel Leipzig resultieren.

Die Projektgruppe im SMWA war zu Prüfungsbeginn mit 1,8 Vollzeitstellen ausgestattet.

Von den nicht an die DEGES übertragenen und originär beim Freistaat verbliebenen Aufgaben hat der SRH exemplarisch die nachfolgend aufgeführten Tätigkeitsfelder hinsichtlich der Aufgabenerfüllung näher betrachtet:

Tätigkeit	Personal Soll	Personal Ist	Aufgaben
Bahntechnik	1	0	Entscheidungen zu Netzer ergänzenden Maßnahmen, bautechnische Fragen, Betriebsprogramm
Juristische Fragestellungen	1	0,3 1 (ab 10/2010)	7 Rechtsstreitigkeiten mit 4,2 Mio. €, Vertragsangelegenheiten, Finanzierungsabgrenzung Sachsen/Stadt Leipzig/DB AG/Bund
Finanzielle und kaufmännische Belange	1	0	Finanzierung Mehrkosten, Finanzierungsverteilung, haushälterische Umsetzung
Kontrolle DEGES	1	0	Daueraufgabe

Für die Bewältigung dieser umfangreichen Aufgaben ist eigenes sachkundiges Personal erforderlich. Eine Delegation auf Dritte ist nicht weiter möglich, da es sich hierbei bereits nur noch um Überwachungsaufgaben handelt oder originär vom Land wahrzunehmende Finanzierungsaufgaben betrifft.

Der SRH hat die Personalausstattung der Projektgruppe im SMWA geprüft. Bei der Wertung wurde nicht außer Acht gelassen, dass die Mitglieder der Projektgruppe im SMWA über Sachkompetenz in den benannten Tätigkeitsfeldern verfügen. Wir haben nicht betrachtet, inwieweit Fachpersonal aus anderen Referaten des SMWA beteiligt wurde. Die Option Fremdkapazitäten einzuschalten, um bspw. die Auswirkungen der geänderten Planung der Netzerfüllenden Maßnahmen untersuchen zu lassen, ist unstrittig. Dennoch ist ausreichender eigener Sachverstand erforderlich, um Bewertungen und Schlussfolgerungen vornehmen zu können.

- Hinsichtlich juristischer Belange stellt sich die Situation wie folgt dar: Gemäß Niederschrift zur 21. Bauherrenrunde am 19.11.2010 sind sieben Prozesse mit einem Streitwert von rd. 4,2 Mio. € anhängig. Der Freistaat lässt des Weiteren die Erfolgsaussichten zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen aus Planungsmängeln durch eine Rechtsanwaltskanzlei prüfen.

Die komplizierten Vertragsangelegenheiten zu den anderen Vertragspartnern wie DB AG, Stadt Leipzig und Bund erfordern eine kontinuierliche Bearbeitung im eigenen Hause.

Der SRH kann den für die Bearbeitung juristischer Fragestellungen erforderlichen Personalbedarf nicht einschätzen. Das SMWA sollte jedoch prüfen, ob ein Jurist dafür ausreicht.

- Hinsichtlich bahninfrastruktureller Aufgaben hat das SMWA wegen fehlender eigener Mitarbeiter Gutachten zu den Netzerfüllenden Maßnahmen extern 2009 an die TU Dresden und 2010 an ein Verkehrsplanungsbüro vergeben. Die vereinbarten Honorarkosten belaufen sich auf 261,6 T€.
- Zu Haushaltsfragen war die Projektgruppe aufgrund fehlender eigener Sachkenntnis bisher kaum aussagefähig. Fehler bei Überweisungen an das Fondskonto waren die Folge. Ebenso wurde die Beantragung der EFRE-Mittel nicht mit dem notwendigen Nachdruck verfolgt. Hier schlugen offensichtlich personelle Defizite auf die Aufgabenerledigung durch.
- Hinzu kommen die Kontrolle und Überwachung der Tätigkeit der DEGES wie Vorlagen, Zuarbeiten, Entscheidungsabläufe und natürlich die Abrechnung sowohl der Planungskosten der DEGES als auch der Nachtragsforderungen der Bauunternehmen.

Zwar hätten angabegemäß bis zur Vergabe der Hauptlose 2005 1,5 Personalstellen ausgereicht, um die Aufgaben zu erfüllen. Eine Personalstärke von nur 1,5 Stellen erscheint jedoch aufgrund der geschilderten Aufgaben und Verantwortlichkeiten nicht ausreichend. Anhand der Aktenlage sind insbesondere im Zeitraum von Februar 2007 bis Juli 2008 dementsprechend eine Vielzahl von Aktivitäten zur Verstärkung der Projektgruppe nachweisbar.

Eine Lösung war bis Herbst 2010 weder auf Abteilungs- noch auf Ministeriebene erreicht worden. **Angesichts der Komplexität des Projektes und seiner Kostenrisiken war und ist die Besetzung der Arbeitsgruppe unzureichend. Insgesamt hat das SMWA festzulegen, welche Personalstärke die Arbeitsgruppe City-Tunnel Leipzig haben soll.**

In seiner Stellungnahme vom 09.03.2011 teilte das SMWA mit, dass im Ergebnis die Auffassung des SRH bezüglich einer personellen Aufstockung der Projektgruppe geteilt werde. Nach der Zwischenauswertung des SRH im September 2010 habe es dazu erste organisatorische Maßnahmen vorgenommen. Die Projektgruppe ist derzeit mit vier Vollzeitstellen besetzt.

3.1.3.3 Arbeitsgruppe „Task Force“

Der Freistaat Sachsen richtete eine interministerielle Arbeitsgruppe „Task Force“ ein. In dieser wirkten Vertreter der Ministerien SK, SMF, SMI und SMWA mit. Sie konstituierte sich am 17.08.2006.

Ihre Aufgabe war es, die Auswirkungen der Projektkostenerhöhungen auf den Freistaat Sachsen zu klären und insbesondere einen Lösungsvorschlag zur Finanzierung der möglicherweise zulasten des Freistaates Sachsen entstehenden Projektmehrkosten zu erarbeiten.

Im Zeitraum von August 2006 bis August 2008 fanden insgesamt sechs Sitzungen statt. Erstmals tagte die „Task Force“ am 27.09.2006 und letztmalig am 27.08.2008.

Die Arbeitsgruppe „Task Force“ hat die Ergebnisse einer Untersuchung durch die DEGES zu möglichen Einsparpotenzialen, Stand 02.05.2007, bewertet (vgl. Pkt. 3.1.2.1.1).

In der Untersuchung hat die DEGES Einsparungen durch den Wegfall von Bauteilen und Reduzierungen des Ausbaustandards den damit verbundenen Mehrkosten sowie dem eingeschränkten Nutzen gegenübergestellt.

Als Einsparmöglichkeiten wurden aufgezeigt:

- Verzicht auf den Bau der Netzergänzenden Maßnahmen (auch teilweise),
- Verzicht auf die Elektrifizierung des City-Tunnels Leipzig,
- Wegfall des Haltepunktes Semmelweisstraße,
- Wegfall von Fahrtreppen und Aufzügen sowie
- Entfall einer Tunnelröhre (Weströhre).

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass ein Großteil dieser Leistungen bereits vergeben war und Eingriffe in bestehende Bauverträge zu weiteren zusätzlichen Kosten führen würden. Des Weiteren hätten die ermittelten Einsparpotenziale einen reduzierten Nutzen der Verkehrsanlage zur Folge. Ein Widerruf von bereits bewilligten Fördermitteln wäre sehr wahrscheinlich.

In Abwägung der Ergebnisse stellte die „Task Force“ fest, dass die Umsetzung der aufgezeigten Möglichkeiten nicht sinnvoll sei.

Im Weiteren wurde untersucht, ob bei der Ausstattung der noch nicht ausgeschriebenen Stationen Einsparungen infrage kommen.

Letztendlich wurde auch diese Variante wegen drohender Ersatzansprüche der Architekten sowie Kosten für Umplanungen und Provisorien gegenüber einem sehr geringen Einsparpotenzial verworfen.

Da sinnvolle Einsparungen nicht mehr möglich waren, hat die „Task Force“ Lösungen zur Finanzierung der Mehrkosten gesucht. Dabei wurde eine höhere Beteiligung des Bundes in Betracht gezogen.

Mit dem Bund sollte erörtert werden, inwieweit eine erhöhte oder erweiterte Finanzierung aus Bundes- und/bzw. Bundes-EFRE-Mitteln sichergestellt werden kann. Dazu nahm das SMWA Verhandlungen mit dem BMVBS auf (vgl. Pkt. 3.2.1.2).

Unter Federführung des SMWA wurde ein Bericht der „Task Force“ für das Kabinett erarbeitet und über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe informiert. **Einsparmöglichkeiten wurden nicht benannt.**

3.1.4 Noch vorhandenes Steuerungspotenzial

Ausgehend vom Bindungsgrad wird im Folgenden untersucht, welcher Anteil an den prognostizierten Gesamtkosten noch steuerbar ist. Als wesentliche Einflussgröße betrachten wir dazu die Netzer ergänzenden Maßnahmen und gehen danach auf Möglichkeiten zur Kostenreduzierung ein.

3.1.4.1 Bindungsgrad

Ein Großteil der voraussichtlichen Kosten ist bereits angefallen oder gebunden, mithin besteht nur noch eingeschränktes Steuerungspotenzial.

In Vorbereitung der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011 lag eine Übersicht der DEGES zur voraussichtlichen Entwicklung der Kosten und Finanzierung für das Projekt City-Tunnel Leipzig, Stand: 03/2011, vor. Der SRH hat den Ausgabenstand bis zum 31.12.2010 und die aktuelle Prognose nach Projektteilen sowie nach Planungs- und Baukosten gegenübergestellt. Die prognostizierten Gesamtkosten betragen unverändert gegenüber dem Stand 02/2010 rd. 960 Mio. €.

Tabelle 3: Gegenüberstellung des Ausgabenstandes bis zum 31.12.2010 und der aktuellen Kostenprognose nach Projektteilen sowie nach Planungs- und Baukosten

Projektteil	Ausgabenstand bis zum 31.12.2010 (in T€)	Prognose (in T€)	Anteil (in %)
Sachsen	551.437,1	714.092,2	77,2
davon: Planungskosten	91.934,4	117.872,0	
davon: Baukosten	459.502,7	596.220,2	
Bahn	83.090,9	245.660,9	33,8
davon: Planungskosten	22.980,1	35.904,6	
davon: Baukosten	60.110,8	209.756,3	
Gesamtprojekt	634.528,0	959.753,1	66,1

Die auffälligen Abweichungen zwischen dem Ausgabenstand bis zum 31.12.2010 und dem Prognosewert bei den Baukosten im Projektteil Bahn sind darauf zurückzuführen, dass

- bis zum 31.12.2010 erst Baukosten für die Netzerfüllenden Maßnahmen von rd. 5 Mio. € angefallen sind (Prognose rd. 86,1 Mio. €) und
- für den bahntechnischen Ausbau und die Einbindung ins Netz erst 53,18 Mio. € verausgabt wurden (Prognose rd. 118,3 Mio. €). Insgesamt wird der größte Teil des Projektteils Bahn erst nach dem Tunnelrohbau und damit zeitlich nach dem Projektteil Sachsen ausgeführt.

Nach dem Ausgabenstand bis zum 31.12.2010 für das Gesamtprojekt City-Tunnel Leipzig wurde das Ausgangsbudget gemäß dem Vertragswerk 2002/2003 von 571,62 Mio. € schon um rd. 62,9 Mio. € überschritten. Erhebliche Kosten von 325.225,1 T€ werden ab 2011 erwartet.

Für den Projektteil Sachsen, auf den rd. 74,4 % der Gesamtkostenschätzung von 960 Mio. € entfallen, waren bis zum 31.12.2010 bereits 77,2 % der prognostizierten Kosten verausgabt. Die DEGES bezifferte am 18.01.2011 gegenüber dem SRH die „aktuelle Mittelbindung“ für den Projektteil Sachsen auf insgesamt 638.124,6 T€. Das bedeutet, bezogen auf die erwarteten Kosten von 714.092,2 T€ einen Anteil von rd. 89,4 %. Lediglich 10,6 % der prognostizierten Kosten für den Projektteil Sachsen waren noch nicht verausgabt oder gebunden.

Der größte Teil der Leistungen ist bereits beauftragt oder muss zwingend noch beauftragt werden.

Im Hinblick auf die Höhe der prognostizierten Gesamtkosten und die Größenordnung evtl. möglicher Einsparungen ergibt sich zwangsläufig ein nur noch sehr geringes Steuerungspotenzial.

3.1.4.2 Netzergänzende Maßnahmen

Das größte Steuerungspotenzial ergibt sich bei den vorgenannten Netzergänzenden Maßnahmen, da diese weitgehend noch nicht beauftragt sind. Sie sollen daher im Folgenden gesondert betrachtet werden.

3.1.4.2.1 Aufgabe und Funktion

Damit sich die verkehrliche Wirkung des City-Tunnels Leipzig voll entfalten kann, muss die Infrastruktur des bestehenden Netzes an den Tunnel angepasst werden. Ziel ist es, ein funktions- und erweiterungsfähiges S-Bahn-System zu errichten und gleichzeitig einen konfliktarmen Betrieb im Fernverkehr zu realisieren. Hierfür sind umfangreiche Neubau- und Änderungsmaßnahmen im derzeitigen Bestandsnetz notwendig. Diese Maßnahmen werden als Netzergänzende Maßnahmen bezeichnet.

Alle künftigen S-Bahn-Linien fahren durch den Tunnel. Sie benutzen vor und nach dem Tunnel Streckenabschnitte, die im Rahmen dieser Netzergänzenden Maßnahmen ertüchtigt werden müssen.

Der Übersichtsplan der Netzergänzenden Maßnahmen ist in Anlage 9 dargestellt.

Die Gesamtheit der Netzergänzenden Maßnahmen setzt sich gemäß Vertragswerk 2002/2003 zusammen aus

- Bestandsnetzmaßnahmen, die von der DB AG finanziert werden,
- Streckenanteilen aus dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Sachsen-Franken-Magistrale Leipzig-Hof, das vom Bund getragen wird, sowie
- den S-Bahn-bedingten Maßnahmen, die zum Projektumfang des City-Tunnels Leipzig gehören.

SMWA vertritt die Auffassung, dass das Vertragswerk nur einen Festbetrag als anteilige Mitfinanzierung der Netzerfüllenden Maßnahmen vorsieht.

3.1.4.2.2 Kostenfortschreibung

Nach den in den Jahren 2002/2003 abgeschlossenen Verträgen betragen die im Rahmen des Projektes City-Tunnel Leipzig anteilig zu tragenden Kosten für die Netzerfüllenden Maßnahmen 61,36 Mio. €.

Bis zum Jahre 2010 gab es für die Netzerfüllenden Maßnahmen mehrere Kostenfortschreibungen. Sie resultieren aus der inzwischen begonnenen und weiterentwickelten Planung sowie den veränderten Finanzierungsquellen.

Heute prognostiziert die DB Netz AG Kosten von 98,406 Mio. €.

Die Kostenfortschreibung stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Kosten (Mio. €)	Erläuterung
2001	61,360	Ausgangsbudget für die Netzerfüllenden Maßnahmen gemäß Vertragswerk.
2005	+ 3,866 65,226	Budgetanpassung ²³ : Es wurden Kosten den Netzerfüllenden Maßnahmen angelastet, die aus der zeitlichen Rückstellung des Projektes Sachsen-Franken-Magistrale durch die Bahn resultieren.
	+ 5,318 70,544	Erste Planungsergebnisse unter Berücksichtigung der inhaltlichen Anpassung der Teilprojekte.
2009	+12,416 82,960	Kostenänderung gemäß Planungsfortschritt (Stand Entwurfsplanung).
2010		Von der DB Netz AG prognostizierte weitere Mehrkosten:
	+ 3,800	Mehrkosten durch Verschiebung Inbetriebnahme 2012 auf 2013
	+ 2,700	Kosten Haltepunkt Paunsdorf
	89,460	Zwischensumme
	+ 8,946 98,406	10 % Kostenrisiko

Die Kostenprognose, Stand 2010, basiert auf der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der jeweiligen Teilprojekte. Die DB Netz AG erklärte zu den örtlichen Erhebungen, dass alle bisherigen Auflagen und Forderungen aus der Anhörung der Betroffenen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt worden seien. Da das Planfeststellungsverfahren für die Teilprojekte 1 und 2, Abschnitt Gaschwitz - Stötteritz - Engelsdorf, noch nicht abgeschlossen ist, könnten noch weitere Kosten erhöhende Forderungen aus Planfeststellungsaufgaben erhoben werden. Auch die Leistungen für den o. g. Abschnitt wurden noch nicht ausgeschrieben, weshalb Risiken dafür mit 10 % der bisher ermittelten Kosten quantifiziert und eingerechnet worden sind.

²³ Bezug: Veränderung der Kostenstruktur und Kostenzuordnung gegenüber der Kostenveranschlagung Entwurfsplanung, erstellt durch DB Netz AG vom 12.06.2006.

3.1.4.2.3 Entwurfsplanung 2008/2009

Die DB Netz AG stellte bei der Erarbeitung der Entwurfsplanung für die Netzergänzenden Maßnahmen fest, dass das im Bau- und Finanzierungsvertrag vereinbarte Betriebsprogramm mit den Festlegungen, die die Rahmenvereinbarung zu den Teilprojekten trifft, nicht zu erfüllen ist. Folgende Einschränkungen würden sich ergeben, falls an den in der Anlage zur Rahmenvereinbarung festgelegten Teilprojekten (siehe Anlage 14) festgehalten würde:

- kein reiner 30-Minuten-Takt für die S-Bahn-Linie von und nach Wurzen,
- Begrenzung auf maximal 4 Züge je Stunde zwischen der Tunnelstrecke und Stötteritz,
- kein Endpunkt für die S-Bahn-Züge im Bahnhof Connewitz möglich und
- keine optimalen Zugangsbedingungen und Umsteigemöglichkeiten im Bahnhof Connewitz realisierbar.

Um die o. g. Einschränkungen zu vermeiden und das vertraglich vereinbarte Betriebsprogramm dennoch umzusetzen, wurden dafür notwendige Änderungen gegenüber den Festlegungen im Vertragswerk von der DB AG in die Entwurfsplanung 2008/2009 eingearbeitet.

Die Änderungen betrafen vor allem das Teilprojekt 1 Stötteritz - Gaschwitz und das Teilprojekt 2 Stötteritz - Engelsdorf. Zu den Änderungen gehören:

- keine Stilllegung der Waldbahn;
- ein dreigleisiger statt viergleisiger Ausbau im Bereich Gaschwitz (ausschließlich) bis Connewitz (ausschließlich);
- der Wegfall des Neubaus der eingleisigen „Paunsdorfer Kurve“ wegen einer dort sonst erforderlichen Fahrplankreuzung mit der S-Bahn-Linie S 1. Dies bedingt als Folge die Verlegung des Haltepunkts Paunsdorf in den Bereich des heutigen Rangierbahnhofs Engelsdorf;
- die Beibehaltung der zweigleisigen Verbindungskurve von der Abzweigstelle Anger zum Rangierbahnhof Engelsdorf anstelle des vorgesehenen gewesenen Rückbaus auf ein Gleis;
- zusätzlicher Bau einer dritten Bahnsteigkante an den Bahnhöfen Connewitz und Stötteritz.

Alle Änderungen und ihre Auswirkungen auf die Teilprojekte sind in Anlage 10 des Gutachtens detailliert dargestellt.

Die Entwurfsplanung wurde unter Zugrundelegung des Bemessungsbetriebsprogrammes der DB Netz AG, das im Wesentlichen dem Nahverkehrskonzept des ZVNL entspricht, sowie des zwischenzeitlich aktuellen Verkehrskonzeptes der DB Netz AG „Netz21“ erarbeitet. Diesem Konzept gingen umfangreiche betriebliche Untersuchungen aus den Jahren 2003 und 2004 zum Knoten Leipzig voraus. In „Netz21“ wurden sowohl die betrieblichen Vorgaben zum City-Tunnel Leipzig als auch alle weiteren zu erwartenden Nah- und Fernzugverbindungen des Personenverkehrs integriert.

Im Zeitraum nach dem Beginn der Bauarbeiten am City-Tunnel Leipzig priorisierte der Bund seine Vorhaben neu und stellte den Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale zurück. Damit entfiel eine der drei Finanzierungsquellen der Netzergänzenden Maßnahmen. Als Folge mussten die Netzergänzenden Maßnahmen so geändert werden, dass der Tunnel nahtlos an das Bestandsnetz angeschlossen werden kann. Von der DB Netz AG waren Ende 2006 dafür Mehrkosten von 3,866 Mio. € für den Anteil Sachsens für die Netzergänzenden Maßnahmen beziffert worden.

Die DB Netz AG stellte am 03.06.2008 in der 15. Bauherrenrunde ihre Entwurfsplanung für die zum Projekt City-Tunnel Leipzig gehörenden Netzergänzenden Maßnahmen vor.

Die Entwurfsplanung weist Kosten von 82,96 Mio. € aus. Das sind rd. 20 Mio. € mehr gegenüber der im Vertragswerk festgelegten Summe. Das SMWA hat der Zuordnung der Maßnahmen zum Projekt City-Tunnel Leipzig nicht zugestimmt. Es hat jedoch vorbehaltlich der Mehrkostenanerkennung akzeptiert, dass grundsätzlich Änderungen in der Planung erforderlich sind, um das vertraglich vereinbarte Betriebsprogramm fahren zu können.

Das SMWA hat drei inhaltlich unterschiedliche Prüfungen veranlasst, um zu klären, inwieweit der Freistaat die Mehrkosten tragen muss (vgl. Pkt. 3.1.4.2.4 und 3.1.4.2.5).

3.1.4.2.4 Gleichwertigkeitsgutachten der Technischen Universität Dresden

Da auf eigenen bahntechnischen Sachverstand in der Projektgruppe City-Tunnel Leipzig nicht zurückgegriffen werden konnte, beauftragte das SMWA die TU Dresden mit der Erarbeitung eines Gutachtens. Ziel des Gutachtens war die Überprüfung der Gleichwertigkeit der Entwurfsplanung mit dem Betriebsprogramm gemäß dem Vertragswerk unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs gemäß Bundesverkehrswegeplan 2015 und der aktuellen Verkehrsprognose 2025.

Dabei sollte insbesondere untersucht werden, ob die nach den geänderten Netzergänzenden Maßnahmen im Mischverkehr zu bedienende zweigleisige Verbindungskurve in Engelsdorf mit der ehemals geplanten eingleisigen Verbindungskurve betrieblich gleichwertig ist.

Dieses Gutachten vom 21.08.2009 kommt zu der abschließenden Bewertung, dass die Entwurfsplanung den betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen gerecht wird und die zusätzlichen Anforderungen, die sich aus Änderungen nach dem Abschluss der Verträge 2002/2003 ergeben haben, umsetzt.

3.1.4.2.5 Fortgeschriebener Kostenanteil des Projektes City-Tunnel Leipzig

Nachdem die Gleichwertigkeit der verkehrlichen Lösung geklärt war, ließ das SMWA in einem dritten Schritt prüfen, welchen finanziellen Anteil an den geänderten Netzergänzenden Maßnahmen das Projekt City-Tunnel Leipzig im Fall, dass eine Festbetragsfinanzierung nicht greift, zu übernehmen hätte. Es beauftragte dazu ein externes Verkehrsplanungsbüro, eine Analyse anzufertigen, welcher Anteil an den geänderten Maßnahmen tatsächlich auf den City-Tunnel Leipzig entfällt und wie hoch der angemessene finanzielle Anteil des Projektes City-Tunnel Leipzig an den Netzergänzenden Maßnahmen nun wäre.

Der jetzt prognostizierte Kostenumfang von 98,406 Mio. € für die Netzergänzenden Maßnahmen ist rd. 37 Mio. € höher als die vertraglich vereinbarten Kosten. Dies entspricht einer Kostensteigerung von rd. 60 %.

In einer Zwischenanalyse des Planungsbüros erfolgte eine Aufteilung der Kosten zu den drei Kategorien:

- S-Bahn-bedingte Kosten,
- nicht S-Bahn-bedingte Kosten,
- Kosten für im Mischverkehr genutzte Anlagen.

Die nachfolgende Tabelle basiert auf den von der DB AG genannten Kosten der Entwurfsplanung von 82,9 Mio. € mit Stand von 2009.

Tabelle 4: Kostengliederung der Entwurfsplanung der Netzergänzenden Maßnahmen

Kostenzuscheidung	S-Bahn-bedingte Anlagen (Mio. €)	Nicht S-Bahn-bedingte Anlagen (Mio. €)	Anlagen Mischbetrieb (Mio. €)
Oberbau	6,9	1,1	1,8
Bahnkörper	2,5	0,1	8,3
Oberleitung	0,8	1,0	7,7
Elektronisches Stellwerk Connewitz	0,3	0	12,1
Sonstige	3,3	3,4	11,4
DB Station & Service AG	12,4	0,6	0
DB Energie	9,2		
Teilkosten	35,4	6,2	41,3
Gesamtkosten		82,9	

Die detaillierte Aufgliederung der Kostenzuscheidungen ist in der Anlage 11 dargestellt.

Mit Auswertung dieser Kostenzuordnung wird ersichtlich, dass lediglich **43 %** der anfallenden Kosten rein S-Bahn-bedingt und damit dem City-Tunnel Leipzig zuzurechnen sind.

Weitergehend wird in der Analyse für die im Mischbetrieb von City-Tunnel Leipzig und Bahnbetrieb genutzten Anlagen u. a. folgender Kostenteilungsschlüssel aufgezeigt:

Für den alleinig relevanten Abschnitt Gaschwitz - Engelsdorf wurde anhand des zur Ausschreibung gebrachten Betriebsprogramms des Zweckverbandes Nahverkehr Leipzig für den S-Bahn-Verkehr und unter Berücksichtigung des Wachstumsprogramms 2015+ der DB Netz AG für den Schienengüterverkehr folgender Leistungsanteil ermittelt:

S-Bahn	780.000 Zugkilometer/Jahr = 68 %
Schienengüterverkehr	372.000 Zugkilometer/Jahr = 32 %

Nach diesem Kostenteilungsschlüssel würden die Kosten für das Projekt City-Tunnel Leipzig 63,5 Mio. €²⁴ betragen.

Eine mögliche Kostenteilung der dem Mischverkehr dienenden Maßnahmen wird auch in der Abschlusspräsentation des Planungsbüros erwogen. Dabei gibt es nur geringfügige Kostenunterschiede gegenüber dem Wert in der Zwischenanalyse.

Nimmt man bspw. die Kostenteilung zwischen S-Bahn und Schienengüterverkehr für die im Mischbetrieb genutzten Anlagen nach dem o. g. Kostenschlüssel vor, ergibt sich folgendes Rechenschema:

²⁴ 35,4 Mio. € + 68 % von 41,3 Mio. € = 63,5 Mio. €

Aus S-Bahn-bedingten Anlagen		35,4 Mio. €
Aus dem Anlagenmischbetrieb, Faktor x % S-Bahn-bedingter Zugkilometeranteil, derzeitiger Erkenntnisstand x = 68 %	+	28,1 Mio. €
Aus Verschiebung Inbetriebnahme von 12/2012 auf 12/2013	+	3,8 Mio. €
Zwischensumme		67,3 Mio. € ¹⁾
Ggf. Haltepunkt Paunsdorf	+	2,7 Mio. €
Zwischensumme		70,0 Mio. € ¹⁾

¹⁾ Ohne Berücksichtigung des Abzugs von bis zu 3,9 Mio. € für Investitionen wegen Entfall der Sachsen-Franken-Magistrale.

Unter Berücksichtigung des obigen Kostenermittlungsstandes und zzgl. eines Risikozuschlages von 10 % ergäbe sich prognostisch für den Kostenanteil des Projektes City-Tunnel Leipzig an den Netzergänzenden Maßnahmen eine Kostenobergrenze von rd. 77 Mio. €. Dieser Betrag liegt 21,4 Mio. € unter dem seitens der DB Netz AG ermittelten Kostenstand i. H. v. 98,4 Mio. €.

Im Gegensatz dazu favorisiert die DB Netz AG eine Kostenteilung nach dem Veranlasserprinzip. Dieses Prinzip sei gemäß § 3 Abs. 2 Rahmenvereinbarung i. V. m. der Richtlinie des Bundes für die Anwendung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vertraglich vereinbart. Die DB Netz AG müsse damit keine Mehrkosten tragen, die durch das neue S-Bahn-Netz veranlasst sind, und zwar unabhängig davon, ob die Gleise auch durch Güter- und Fernverkehr genutzt werden. Um ihre Argumentation zu untermauern, hat die DB Netz AG dem SRH eine Richtlinie über die Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten bei Vorhaben nach dem GVFG „Baukosten“ aus 2002 (nachfolgend Richtlinie) sowie einen Auszug des Leitfadens des BMV zur Auslegung des GVFG mit Stand 21.06.1982 (nachfolgend Leitfaden) übermittelt. Der Leitfaden nimmt ausdrücklich auf das Veranlasserprinzip Bezug, und zwar unabhängig davon, ob Kosten nach der Richtlinie zuwendungsfähig sind oder nicht.

Für die Auffassung der DB Netz AG sprechen gute Argumente, auch wenn sie nicht zwingend sind. Zunächst ist fraglich, ob § 3 Abs. 2 Rahmenvereinbarung auf Mehrkosten überhaupt anwendbar ist. Schließlich haben sich die Parteien für Mehrkosten auf die Regelung des § 5 Rahmenvereinbarung verständigt. Und § 5 Abs. 1 des Rahmenvertrages unterstellt, dass sich die Vertragsparteien im Rahmen des Planungsprozesses ein umfassendes Bild über Chancen und Risiken gemacht haben. Dies kann so verstanden werden, dass nur für diesen Fall die Kostentragungsregelungen des § 5 Rahmenvertrages greifen. Für die Netzergänzenden Maßnahmen bestand aber zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses keine Entwurfsplanung; eine Risikoabschätzung war daher nicht möglich. Es wäre daher auch eine Auslegung dahingehend möglich, dass die Mehrkostenregelung des § 5 i. V. m. § 3 Abs. 2 Rahmenvertrag gar nicht greift. Außerdem könnte man vertreten, der Verweis auf

die Richtlinie in § 3 Abs. 2 Rahmenvereinbarung diene allein dazu, die ursprünglich geplanten Projektkosten in zuwendungsfähig und nicht zuwendungsfähig zu unterteilen. Dies käme der Auffassung des SMWA, der Rahmenvertrag sehe nur einen festen Mitfinanzierungsbeitrag für die Netzergänzenden Maßnahmen vor, nahe. Allerdings ist auch die Ansicht des SMWA zum Festbetrag in Anbetracht des Wortlauts von § 3 Abs. 1 Rahmenvertrag („ca. 61,31 Mio. €“) nicht zwingend.

Letztlich können nur die Vertragsparteien sicher beurteilen, ob der Verweis in § 3 Abs. 2 Rahmenvereinbarung zur Anwendbarkeit des Veranlasserprinzips gemäß Leitfaden führen soll und ob es sich bei den Kosten für Netzergänzende Maßnahmen um einen Festbetrag handelt. Entscheidend ist insoweit, was die Parteien bei Vertragsschluss vereinbarten bzw. - im Fall einer Regelungslücke - vereinbart hätten.

Der SRH fordert die Vertragsparteien dazu auf, sich - für den Fall, dass die Kosten für Netzergänzende Maßnahmen nicht als Festbetrag vereinbart sind - einvernehmlich auf einen angemessenen Kostenteilungsschlüssel zu verständigen und einschlägigen Verträge ggf. zu ergänzen.

3.1.4.2.6 Entfallene Teilmaßnahmen

Der vorgesehene Neubau eines Bahnsteiges im Haltepunkt Paunsdorf wird wegen der veränderten Streckenführung an der ursprünglichen Stelle nicht mehr gebraucht. Stattdessen müsste ein neu zu errichtender Haltepunkt im Bereich des jetzigen Rangierbahnhofs Engelsdorf entstehen.

Die Inbetriebnahme dieses neuen Haltepunkts Paunsdorf wäre jedoch erst nach Fertigstellung der Zugbildungsanlage Halle, welche frühestens für die Jahre 2013 bzw. 2014 erwartet wird, möglich. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt der Rangierbahnhof Engelsdorf in Funktion. Erst danach bestünde Baufreiheit für den neuen Haltepunkt.

Aufgrund der aktuell sehr niedrigen Fahrgastzahlen im bestehenden Haltepunkt Paunsdorf steht seitens des SMWA eine Entscheidung über den Bau eines neuen Haltepunktes Paunsdorf derzeit noch aus. Die Kosten werden auf 2,7 Mio. € geschätzt.

Der Bahnhof Gaschwitz sollte ursprünglich im Zuge der Netzergänzenden Maßnahmen für 5,9 Mio. €, nach heutigen Erkenntnissen nur noch für 4,9 Mio. €, ertüchtigt werden. Nach der jetzigen Entwurfsplanung soll lediglich noch das Gleis 27 für rd. 0,15 Mio. € für den S-Bahn-Verkehr ausgebaut werden. Deshalb werden Investitionen i. H. v. 4,75 Mio. € für den Bahnhof Gaschwitz nicht mehr benötigt.

In der Stellungnahme zu unserer Abstimmungsunterlage teilte die DB AG mit, dass das BMVBS auf den vollen Finanzierungsbeitrag der Netzerfüllenden Maßnahmen i. H. v. 4,9 Mio. € für den Umbau des Bahnhofes Gaschwitz zum Endzustand besteht. Dieser volle Finanzierungsbeitrag sei bisher nicht in den kommunizierten Kosten enthalten. Bestünde das BMVBS weiter auf seiner Forderung, würden sich die Kosten der Netzerfüllenden Maßnahmen entsprechend erhöhen.

Diese Auffassung kann der SRH nicht teilen, da in der Entwurfsplanung der Netzerfüllenden Maßnahmen 2008/2009 der Bahnhof Gaschwitz nicht mehr enthalten ist.

Wird der neue Haltepunkt Paunsdorf nicht errichtet und im Bahnhof Gaschwitz lediglich das Gleis 27 ertüchtigt, entfallen geplante Investitionskosten i. H. v. 7,45 Mio. €.²⁵

3.1.4.2.7 Aktuelles Betriebsprogramm

Gegenüber dem Betriebsprogramm aus den Vertragswerken (siehe Anlage 15) gibt es folgende Änderungen:

- der Endpunkt der S 3 wurde von Markkleeberg nach Connewitz verkürzt,
- der Endpunkt einer Zuggruppe der S 2 wurde von Zwickau nach Altenburg verkürzt,
- der Takt der S 3 zwischen Halle und Connewitz wird von 20 Minuten auf 30 Minuten ausgedehnt, wodurch ein Zugpaar entfällt.

Die anderen Änderungen im S-Bahn-Netz resultieren lediglich aus Umbenennungen von Linien. Danach verkehren nach dem aktuellen Betriebsprogramm 12 Nahverkehrszüge und optional ein Fernverkehrszug im City-Tunnel Leipzig bei teilweise ausgedünnten Taktzeiten.

Der Freistaat hat gem. § 13 Abs. 1 und 2 des Bau- und Finanzierungsvertrages einen finanziellen Ausgleich an die DB Netz AG und die DB Station & Service AG zu zahlen, wenn das festgelegte Mindestbetriebsprogramm um mehr als 5 % unterschritten wird. Wie sich diese verminderten Fahrleistungen auswirken, stand zum Zeitpunkt unserer Erhebungen noch nicht fest.

In der Stellungnahme des SMWA wurde ausgeführt, dass die S-Bahn-Linie 2 nicht nur nach Altenburg verkürzt wurde, sondern sogar nur noch bis Gaschwitz verkehrt. Nach dem den

²⁵ 2,70 Mio. € Haltepunkt Paunsdorf + 4,75 Mio. € Bahnhof Gaschwitz = 7,45 Mio. €.

SRH vorliegenden ausgeschriebenen Fahrplan gehen jedoch alle S-Bahn-Züge über Gaschwitz bis Altenburg bzw. Zwickau hinaus.

Das SMWA hat dafür Sorge zu tragen, dass aus den Änderungen im Betriebsprogramm keine Zahlungspflicht des Freistaates entsteht.

3.1.4.2.8 Fertigstellungstermine

In den Verträgen wurde festgelegt, dass der Tunnel und die Netzergänzenden Maßnahmen bis spätestens zum 31.12.2010 realisiert werden sollen.

Da sich die geplante Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig auf 12/2013 verschoben hat, muss auch die Realisierung der Netzergänzenden Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen sein, um die volle Wirksamkeit des City-Tunnels Leipzig zu gewähren.

Zum jetzigen Stand sind die Inbetriebnahme der Teilprojekte Elektrifizierung Borna - Geithain und Haltepunkt Theresienstraße erfolgt oder stehen kurz bevor. Die Verlegung der Bahnsteiganlagen des Haltepunkts Leutzsch erfolgt im Rahmen der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks Leutzsch.

Für das Teilprojekt Engelsdorf - Stötteritz - Gaschwitz wurde die Planfeststellung am 10.03.2008 eingeleitet. Noch im II. Quartal 2010 ging die DB AG von einem Planfeststellungsbeschluss im Dezember 2010 aus. In der 21. Bauherrenrunde am 19.11.2010 wurde von der DB Netz AG eine Verzögerung um 3 Monate bekannt gegeben. Der mehrfach verschobene Planfeststellungsbeschluss wird nun für März 2011 erwartet. Die Vergabe der dazugehörigen Leistungen soll ebenfalls im März 2011 erfolgen. Die Vertreter der DB AG sehen aus der Verzögerung keine Auswirkungen auf den Inbetriebnahmetermin 12/2013.

Dem vermag der SRH nicht zu folgen.

Der Tunnelrohbau ist weitgehend fertiggestellt. Der Ausbau der Stationen läuft. Derzeit sind die Netzergänzenden Maßnahmen der kritische Teil der Realisierungsphase des Projektes City-Tunnel Leipzig. Infolge des Verzuges beim Planfeststellungsverfahren verkürzt sich die Zeitspanne für die Realisierung der Netzergänzenden Maßnahmen erheblich. Dadurch könnte unseres Erachtens durchaus eine Gefährdung der Inbetriebnahme 12/2013 entstehen.

Eine zeitliche Verschiebung der Fertigstellung der Netzergänzenden Maßnahmen würde die gesamte Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig zum Fahrplanwechsel

2013/2014 gefährden. Deshalb muss alles daran gesetzt werden, die Netzer ergänzenden Maßnahmen rechtzeitig fertigzustellen.

Vor dem Hintergrund der noch offenen Fragen und nicht abschließend geklärten Sachverhalte muss das SMWA schnellstmöglich eine Übereinstimmung mit der DB AG zu den Netzer ergänzenden Maßnahmen herbeiführen. Dazu muss es

- **gemeinsam mit der DB AG den Kostenanteil des Projektes City-Tunnel Leipzig an den Netzer ergänzenden Maßnahmen festlegen,**
- **die Entscheidung zum Haltepunkt Paunsdorf treffen und in Verhandlungen mit der DB AG klären, dass die Mehrkosten i. H. v. 3,9 Mio. € für veränderte technische Gegebenheiten als Folge des Entfalls der Sachsen-Franken-Magistrale an den Verursacher Bund zurückzuweisen sind.**

Im Weiteren ist der angemessene Finanzierungsanteil des Freistaates Sachsen an den Netzer ergänzenden Maßnahmen zu ermitteln und zu vereinbaren. Das Vertragswerk sollte inhaltlich und kostenmäßig angepasst werden (vgl. Pkt. 3.1.4.2.5).

3.1.4.3 Zusammenfassung der Möglichkeiten zur Kostenreduzierung

Der SRH sieht Möglichkeiten zur Kostenreduzierung, auf die nachfolgend näher eingegangen wird.

a) Netzer ergänzende Maßnahmen

Nach den abgeschlossenen Verträgen betragen die im Rahmen des Projektes City-Tunnel Leipzig anteilig zu tragenden Kosten für die Netzer ergänzenden Maßnahmen 61,36 Mio. €. Heute prognostiziert die DB Netz AG infolge von Planungsänderungen Kosten i. H. v. 98,406 Mio. €.

Das SMWA ließ durch ein externes Verkehrsplanungsbüro prüfen, wie hoch der angemessene Kostenanteil des Projektes an den geänderten Netzer ergänzenden Maßnahmen nun ausfällt.

Das Planungsbüro teilte in seiner Analyse die Kosten in drei Kategorien. Auf Basis der unter Pkt. 3.1.4.2.5 geschilderten möglichen Kostenteilung S-Bahn/Schienengüterverkehr entsprechend diesen Leistungsanteilen ergäbe sich prognostisch eine Kostenobergrenze von rd. 77 Mio. €. Kosten für die nicht-S-Bahn-bedingten Anlagen waren danach nicht vom Projekt City-Tunnel Leipzig zu tragen.

Der Betrag von rd. 77 Mio. € liegt rd. 21,4 Mio. € unter dem seitens der DB Netz AG ermittelten Kostenstand.

b) Mehrkosten aus Verzahnung

Für den Projektteil Bahn hat die DB AG als Gründe für die prognostizierten Mehrkosten u. a. Verzahnungsaufwendungen i. H. v. insgesamt 12 Mio. € angegeben (vgl. Tabelle 2 lfd. Nr. 7 und 13 im Pkt. 3.1.2.1.3). Davon werden in der lfd. Nr. 13 rd. 3 Mio. € mit Aufwendungen für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermens von 2012 auf 2013 begründet.

Lfd. Nr.	Projektteil	Höhe (rd. Mio. €)	Angegebene Gründe/Kostenblöcke
13	Bahn	3	Kosten für Technologieänderungen und Schnittstellenanpassungen infolge der engen Verzahnung mit dem Projektteil Sachsen und permanenten Planungsanpassungen (Verschiebung IBN auf 2013)

Mit der Inbetriebnahmeverschiebung wird der eng verzahnte Bauablauf wieder entzerrt. Der SRH kann nicht nachvollziehen, weshalb trotz der Entzerrung weitere 3 Mio. € Verzahnungsmehrkosten entfallen sollen.

Die 3 Mio. € sind zudem von der DB AG versehentlich schon einmal in einer anderen Mehrkostenposition, betreffend die Verschiebung des Inbetriebnahmetermens von 12/2012 auf 12/2013 erfasst worden (siehe lfd. Nr. 12 der Tabelle 2 im Pkt. 3.1.2.1.3).²⁶

Die DB AG hat in ihrer Stellungnahme zu hoch prognostizierte Verzahnungskosten verneint und verweist auf bereits erfolgte Beauftragungen. Dieser Argumentation vermag der SRH nicht zu folgen, weil die genannten Beauftragungen ohnehin erfolgen mussten und damit projekt- und nicht speziell verzahnungsbedingt sind.

Die prognostizierten Mehrkosten im Projektteil Bahn für Verzahnung sind um rd. 6 Mio. € zu hoch.

²⁶ Erklärung der DB AG im Rahmen der örtlichen Erhebungen am 02.09.2010.

c) Mehrkosten in der Station Hauptbahnhof

Bereits in der Anlage 1 zur Rahmenvereinbarung vom 18.03.2002 ist für den Hauptbahnhof eine Option zur Bahnsteigverlängerung auf 400 m gegenüber den gebauten 215 m vorgesehen.

Die Gestaltung der unterirdischen Stationen stellt das Ergebnis eines Architektenwettbewerbs bereits aus dem Jahr 1997 dar. Bei der Entwurfsplanung im Jahr 2002 wurde das Architekturkonzept für die Gestaltung der Station Hauptbahnhof bei der optionalen Bahnsteigverlängerung nicht ausreichend beachtet. Die Fachdienste der DB AG hatten die Planung technisch geprüft und ohne diesbezügliche Beanstandungen freigegeben.

Der Fehler wurde 2006 bemerkt und mit der 9. Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss korrigiert. Die daraus resultierenden „Mehrkosten betragen rund 1 Mio. € und sind im Wesentlichen auf die Anpassung der Bahnsteigverlängerung zurückzuführen. ...“²⁷

Die Änderungen²⁸ gegenüber der genehmigten Entwurfsplanung vom Mai 2002 betreffen:

- Wandscheiben werden im Bereich der optionalen Bahnsteigverlängerung durch die Mittelstützen des Bahnhofsquerschnittes ersetzt.
- Der Zugang zu der optionalen Treppenanlage zur Anbindung an den Personentunnel wird nunmehr komplett stützen- bzw. wandscheibenfrei gestaltet und die Treppenanlage in der Mitte des Bahnsteiges angeordnet.
- Der Abstand der Außenwände zur Gleisachse muss zur einheitlichen Fortsetzung des raumbildenden Ausbaus der Station in diesem Bereich um 0,15 m auf 2,90 m aufgeweitet werden.

Ursache der Mehrkosten ist ein Planungsfehler. Schadenersatzansprüche gegenüber dem Planer hätten geprüft und ggf. geltend gemacht werden müssen. Dies ist nicht erfolgt [vgl. Pkt. 3.2.4 c)]. Regressansprüche sind zu prüfen.

Die dargelegten Sachverhalte zeigen, dass die prognostizierten Gesamtkosten von 960 Mio. € um mindestens rd. 27,4 Mio. €²⁹ zzgl. zu erzielender Schadenersatzansprü-

²⁷ Quelle: Anlage 7c der Niederschrift der 9. Sitzung der Bauherrenrunde am 13.03.2006.

²⁸ Quelle: Entscheidungsvorlage RN 01, Zusammenstellung der Änderungen Rohbau Nord- und Westrampe vom 27.02.2006.

²⁹

a) Netzergänzende Maßnahmen	rd. 21,4 Mio. €
b) Mehrkosten aus Verzahnung	rd. 6,0 Mio. €
Summe:	rd. 27,4 Mio. €

che zu hoch sind. Die DB AG sollte ihre prognostizierten Mehrkosten in Hinsicht auf die entfallende Verzahnung prüfen und richtigstellen (vgl. Tabelle 2 in Pkt. 3.1.2.1.3).

3.2 Finanzierungsseite

3.2.1 Verteilung der Mehrkosten

3.2.1.1 Gesamtübersicht

Die folgende Tabelle 1 zeigt den aktuellen Stand der vorgesehenen Finanzierung, die Finanzierungsanteile gemäß Vertragswerk und aufgrund der Veränderungen den jeweiligen Anteil der Projektbeteiligten an der Tragung der prognostizierten Mehrkosten.

Tabelle 1: Gegenüberstellung der Gesamtkosten und Finanzierungsanteile gemäß Vertragswerk 2002/2003 und zum aktuellen Stand der vorgesehenen Finanzierung gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011

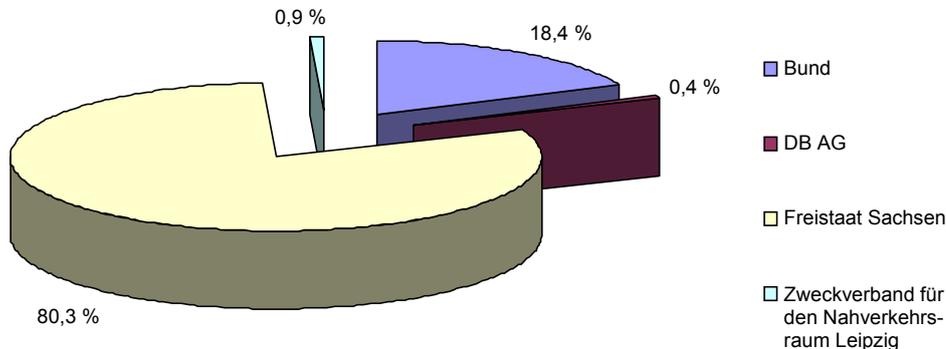
Kostenträger	Verträge 2002/2003		Finanzierungsanteile 2002/2003		Aktueller Stand der vorgesehenen Finanzierung gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011		Steigerung	
	in T€		in %		in T€		in T€ / in %	
Bund	360.460	63,06	433.096	72.636	20,15			
davon: EFRE	168.730	29,52	224.790	56.060	33,22			
DB AG	16.360	2,86	17.950	1.590	9,72			
Freistaat Sachsen	182.030	31,85	498.075	316.045	173,62			
Stadt Leipzig	12.770	2,23	7.150 ¹⁾	0	0,00			
davon:			davon:					
7.150 Barmittel			7.150 Barmittel					
5.620 Grundstücke								
Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	0	0,00	3.482	3.482	100,00			
Gesamtkosten	571.620	100,00	959.753	388.133	67,90			

¹⁾ Eingebraachte Grundstückswerte der Stadt Leipzig sind nicht mehr enthalten. Bei der Ermittlung der Kostensteigerung ist dies wie folgt berücksichtigt: Bund 72.636 T€ + DB AG 1.590 T€ + Freistaat Sachsen 316.045 T€ + Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig 3.482 T€ ./.. Stadt Leipzig 5.620 T€ = 388.133 T€.

Aus der vorgenannten Tabelle geht eine erwartete Kostensteigerung von insgesamt 388.133 T€ hervor. Die Finanzierung dieser prognostizierten Mehrkosten ist durch die Vertragspartner wie folgt vorgesehen: Bund 72.636 T€, davon aus EFRE-Mitteln 56.060 T€, DB AG 1.590 T€, Freistaat Sachsen 316.045 T€ und Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig 3.482 T€³⁰.

³⁰ Bei der Ermittlung ist für die Stadt Leipzig ein Betrag von 5.620 T€ in Abzug zu bringen, da in der Darstellung der Finanzierungsanteile zum Stand 02/2010 gemäß der Kosten- und Finanzierungsübersicht des SMWA, Anlage 1 zum Schreiben des SMWA vom 22.06.2010, Az.: 64-3891.32/60, eingebraachte Grundstückswerte der Stadt in dieser Höhe nicht mehr enthalten sind.

Die Mehrkosten teilen sich wie folgt auf:



Der Freistaat Sachsen soll gemäß dem aktuellen Stand der vorgesehenen Finanzierung nach der Kaufmännischen Runde am 17.03.2011 einen Finanzierungsanteil von rd. 498 Mio. € gegenüber rd. 182 Mio. € auf der Grundlage des Ausgangsbudgets leisten. Das ist eine Steigerung auf rd. 174 %. Die Differenz von 316 Mio. € ist der auf das Land entfallende Anteil an den gesamten Mehrkosten von rd. 388 Mio. €.

Der Freistaat Sachsen trägt mit rd. 80,3 % somit die Hauptlast der Mehrkosten nach der vorgesehenen Finanzierung und gemäß dem Vertragswerk 2002/2003.

3.2.1.2 Finanzierungsquelle EFRE-Mittel

Für die Finanzierung der prognostizierten Gesamtkosten von rd. 960 Mio. € sind 97,2 Mio. € EFRE-III-Mittel vorgesehen (vgl. Anlage 12).

Mit Schreiben vom 11.03.2010, Az.: MB/25-H1200/0704-12/59-12219, wies der zuständige Staatsminister der Finanzen den Vorsitzenden des Haushalts- und Finanzausschusses darauf hin, „... dass die EFRE-Mittel des Bundes noch nicht als gesichert angesehen werden können. Daraus können sich weitere Risiken für den Landeshaushalt ergeben.“

Die EFRE-III-Mittel sind für den Freistaat Sachsen eine noch steuerbare Finanzierungsquelle. Deshalb muss er aktiv darauf hinwirken, diese Mittel zu erhalten, um den Landeshaushalt nicht noch weiter zu belasten. Aufgrund der Dringlichkeit dieses Sachverhaltes hat der SRH die bisherigen Aktivitäten zur Sicherung der EFRE-Mittel untersucht.

- Für die II. EFRE-Förderperiode 2000 bis 2006/2008 waren 168,73 Mio. € für das Projekt City-Tunnel Leipzig bewilligt worden. Diese Höhe war bereits im Vertragswerk 2002/2003 so vorgesehen.
- Aufgrund der Verlängerung des Realisierungszeitraumes des Gesamtprojektes wurde das Vorhaben in Module gegliedert³¹ und die EFRE-II-Förderung auf die bis Ende 2008 fertigzustellenden Module 1 bis 4 einschließlich Baufeldfreimachung u. ä. mit einem Fördervolumen von 127,59 Mio. € beschränkt. Die vollständige Inanspruchnahme dieser Mittel wurde in der 16. Sitzung der Bauherrenrunde am 28.11.2008 bekannt gegeben.
- Für die III. EFRE-Förderperiode 2007 bis 2013/2015 wird nach Angaben des SMWA, gemäß Vermerk in Anlage 12, ein Fördervolumen von 97,2 Mio. € angestrebt und bei der Finanzierung gemäß der Kostenprognose zum Stand 02/2010 entsprechend berücksichtigt.³²
- Bereits in der 18. Sitzung der Bauherrenrunde am 02.07.2009 wurde festgelegt, dass zwei Anträge eingereicht werden sollen: ein 1. Antrag für die Module 5 - Innenausbau/ Technische Gebäudeausrüstung und 6 - Bahntechnische Ausrüstung sowie ein 2. Antrag für das Modul 7 - Netzergänzende Maßnahmen.
- Der 1. Antrag sollte, so die Forderung in der 18. Sitzung der Bauherrenrunde, schnellstmöglich fertiggestellt und mit dem BMVBS, der DB AG und dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt werden. Gemäß der 19. Sitzung der Bauherrenrunde am 28.10.2009 war die Antragstellung bis Mitte November 2009 an den Bund und bis Jahresende 2009 an die Europäische Kommission vorgesehen. Tatsächlich reichte die DB AG den 1. Antrag auf Förderung i. H. v. rd. 77,3 Mio. € beim BMVBS erst am 05.02.2010 ein. Zwischen der Forderung nach schnellstmöglicher Fertigstellung des 1. Antrages und der Antragstellung beim BMVBS lagen 7 Monate.

Eine Weiterleitung an die Europäische Kommission erfolgte bisher nicht, weil die weitere Bearbeitung des EFRE-Antrages durch das BMVBS die Genehmigung eines Ausnahmeantrages mit dem Ziel einer Verschiebung der ETCS-Ausrüstung³³ durch das Eisenbahnbundesamt voraussetzt. Das SMWA informierte den SRH, dass prüffähige Unterlagen beim Eisenbahnbundesamt erst im November 2010 vorgelegen hätten und nach abgeschlossener Prüfung nunmehr seitens der Bundesbehörde dem Ausnahmeantrag gefolgt werden könne. Der 1. Antrag soll im April/Mai 2011 durch den Bund an die Europäische

³¹ Die Gliederung des Gesamtvorhabens in die Module 1 bis 7 gem. Pkt. B.4.1. des EFRE-Antrages für die Module 5 und 6 ist in der Anlage 13 dargestellt.

³² Die Differenz zwischen den in der Kostenprognose zum Stand 02/2010 ausgewiesenen 224,79 Mio. € EFRE-Mitteln und den bis 2008 mit 127,59 Mio. € angabegemäß vollständig in Anspruch genommenen EFRE-II-Mitteln ergibt das angestrebte EFRE-III-Fördervolumen von 97,2 Mio. €.

³³ Hinsichtlich der Problematik „ETCS-Ausrüstung“ wird in dem als Anlage 12 beigefügten Vermerk des SMWA vom 04.11.2010 näher eingegangen.

Kommission weitergeleitet werden. Das BMVBS rechnet nicht vor Juli 2011 mit einer Bescheidung des Antrages.

- Die Antragstellung für das Modul 7, 2. Antrag, ist erst nach Erlangung des Baurechts möglich. Der Planfeststellungsbeschluss für das Teilprojekt „Ausbau der Strecke Engelsdorf - Gaschwitz“ soll nach Auskunft der DB AG gemäß dem o. a. Vermerk des SMWA vom 04.11.2010 nunmehr, ebenfalls nach Zeitverzögerungen, im April 2011 rechtskräftig vorliegen.
- Mit Schreiben vom 18.11.2010, Az.: 64-3891.32/77, wandte sich das SMWA an das BMVBS und das Eisenbahnbundesamt und machte das Risiko in Bezug auf die ausstehende EFRE-III-Förderung für den Freistaat Sachsen wegen Verzögerungen bei der Antragstellung deutlich. Zielstellung war, den 1. Antrag für die Module 5 und 6 noch 2010 der Europäischen Kommission vorzulegen. Frühere nachdrückliche Aktivitäten seitens des SMWA zur Forcierung der Antragstellung erfolgten nach Aktenlage nicht.

Das SMWA verwies auf seine nur indirekte Einflussnahmemöglichkeiten, weil Antragstellerin beim Bund und Verantwortliche für die Prüffähigkeit der Unterlagen die DB Netz AG ist.

Für den Freistaat Sachsen kommt zu dem vorgesehenen Finanzierungsanteil von rd. 498 Mio. € hinzu, dass die angestrebten EFRE-Mittel für die laufende Förderperiode noch nicht gesichert sind und insofern ggf. zusätzliche Landesmittel eingesetzt werden müssen. Daraus ergibt sich ein erhebliches Risiko für den Landeshaushalt. Der Freistaat hat wegen des bestehenden Risikos der Nichtbewilligung der EFRE-III-Fördermittel Vorsorge getroffen. Im Doppelhaushalt 2011/2012 wurde ein einseitiger Deckungsvermerk zulasten Kap. 1503 Tit. 883 14 i. H. v. insgesamt 56,6 Mio. € in den Hj. 2011 und 2012 eingebracht. Von den Verstärkungsmitteln für Investitionen im Kap. 1503 i. H. v. 67,6 Mio. € sind 83,7 % für das Projekt City-Tunnel Leipzig vorgesehen. Die Differenz von 40,6 Mio. €³⁴ werde nach Angaben des SMWA aus ÖPNV-Mitteln abgesichert.

Die Zeitdauer bis zur 1. EFRE-III-Antragstellung beim BMVBS war zu lang. Vor dem Hintergrund des drohenden zusätzlichen Finanzierungsanteils von 97,2 Mio. € für den Freistaat Sachsen ist dies unverständlich.

Es ist dringend geboten, alle Einflussmöglichkeiten einzusetzen, um die schnellstmögliche Weiterleitung des 1. EFRE-Antrages an die Europäische Kommission zu erreichen. Das vom SMWA zugesagte zeitnahe Einleiten und Verfolgen weiterer Schritte hinsichtlich der 2. Antragstellung für das Modul 7 ist stringent umzusetzen. Nur so

³⁴ Die Differenz von 40,6 Mio. € errechnet sich wie folgt: Angestrebtes EFRE-III-Fördervolumen von 97,2 Mio. € abzüglich einseitiger Deckungsvermerk im Epl. 15 i. H. v. insgesamt 56,6 Mio. €.

kann eine unnötige weitere Erhöhung des Finanzierungsanteils des Freistaates Sachsen vermieden werden.

3.2.2 Bewertung der vertraglichen Regelungen zur Kostentragung

3.2.2.1 Kostenverteilung zwischen Freistaat/Stadt und Deutsche Bahn/Töchtern

Die Kosten für den Bau des City-Tunnels Leipzig haben sich im Vergleich zur Planung erheblich erhöht (vgl. Pkt. 2.1). Soweit die Rahmenvereinbarung dazu Regelungen enthält, sind die Mehrkosten in vielen Fällen durch Freistaat und Stadt Leipzig gemeinsam zu tragen.

Das spiegelt sich bereits in § 4 Abs. 2 Rahmenvereinbarung wieder, wonach die Finanzierungsbeiträge aller Beteiligten - mit Ausnahme der des Freistaates und der Stadt - grundsätzlich als Festbeträge gelten. Im Einzelnen gilt Folgendes:

Sachsen und Leipzig haben gem. § 5 Abs. 1 Rahmenvereinbarung Mehrkosten zu tragen, die durch die Erhöhung nicht zuwendungsfähiger Kosten entstehen. Gleiches gilt für zuwendungsfähige Kosten aufgrund Lohn- und Preissteigerungen, die nicht durch EFRE-Mittel gedeckt sind. Nur Mehrkosten aus Bestelländerungen gegenüber der genehmigten Entwurfsplanung werden dem Verursacher auferlegt. Für die übrigen Fälle sieht § 5 Abs. 1 Buchstabe d) Rahmenvereinbarung zwar vor, das DB Netz/DB Station & Service AG sowie Freistaat/Stadt Mehrkosten gemeinsam tragen. Jedoch tragen DB Netz AG und DB Station & Service AG höchstens 1,636 Mio. € der entstehenden Mehrkosten. Gemessen an den bisher prognostizierten Mehrkosten sind dies lediglich 0,42 % von 388,133 Mio. €.

Diese Verteilung des Kostenrisikos erscheint im Hinblick auf die Vorteile, die die DB durch die Maßnahme erzielt, unangemessen. Schließlich dient der Tunnel dazu, eine Lücke im Schienennetz der DB Netz AG zu schließen und damit auch den Personenfernverkehr zu verbessern (vgl. Präambel zum Bau- und Finanzierungsvertrag).

Darüber hinaus unterlag der Freistaat mit seiner durch die S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH erstellten Risikoprognose einer Fehleinschätzung. Es sind weitaus höhere Risiken als die im Side-Letter zur Rahmenvereinbarung benannten rd. 31 Mio. € eingetreten. Ferner haben sich die mit rd. 33 Mio. € angesetzten Chancen nicht voll verwirklicht. Von einem ausgeglichenen Chancen-Risiko-Verhältnis kann nach derzeitigem Stand nicht ausgegangen werden. Wir verweisen dazu auf unsere Ausführungen zur Belastbarkeit des Ausgangswertes unter Pkt. 3.1.1 des Gutachtens.

Sachsen wird gem. § 4 Abs. 2 Rahmenvereinbarung im Fall von Kostensteigerungen überproportional hoch belastet.

3.2.2.2 Kostenverteilung zwischen Freistaat Sachsen und Stadt Leipzig

Mit einem Betrag i. H. v. insgesamt 194,80 Mio. € haben Sachsen und Leipzig in der Rahmenvereinbarung einen wesentlichen Anteil an den Gesamtkosten des Projektes übernommen. Gemäß Kostenteilungsvertrag beteiligt sich die Stadt daran lediglich mit 12,78 Mio. €, mithin weniger als 7 % des gemeinsamen Finanzierungsanteils.

In Anbetracht der Vorteile der Stadt Leipzig durch die Verwirklichung des Projektes ist die Angemessenheit dieser Kostenaufteilung fraglich.

Die Beteiligten gingen davon aus, dass die ganze Region unter verkehrlichen Gesichtspunkten davon profitiert. Bereits in der Präambel zum Kostenverteilungsvertrag wird deutlich, dass die Stadt besondere Vorteile hat. Beispielsweise erwarten die Parteien, dass das städtebauliche Erscheinungsbild sowie das öffentliche Leben der Innenstadt durch neue unterirdische Haltestellen bereichert werden. Ferner soll die Attraktivität Leipzigs als Messestadt, für sportliche und kulturelle Großereignisse sowie als Standort für industrienaher Dienstleistungen zunehmen. Die Bedeutung des City-Tunnels für Leipzig wird dadurch verdeutlicht, dass die Stadt den Tunnel im Innenverhältnis zum Freistaat als eigenes Projekt betrachtet (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Kostenteilungsvertrag).

Die Vorteile für Leipzig wurden bei der Frage der Kostenverteilung zwischen Stadt und Freistaat nicht ausreichend gewürdigt. Wer das Risiko von Kostenerhöhungen trägt, wurde nicht abschließend festgelegt.

Soweit Mehrkosten auf Bestelländerungen gegenüber einer genehmigten Entwurfsplanung auf Verlangen der Stadt Leipzig beruhen, enthält § 5 Abs. 1 Buchstabe c) Rahmenvereinbarung eine abschließende Regelung, wonach die Stadt als Verursacher die Mehrkosten tragen muss. Das in § 5 Abs. 1 Buchstabe c) Rahmenvereinbarung verankerte Verursacherprinzip gilt unabhängig vom jeweiligen Finanzierungsanteil der Parteien. Im Übrigen ist der Kostenteilungsvertrag zwischen dem Freistaat Sachsen und der Stadt Leipzig vom 23.05.2003 maßgeblich. Allerdings enthält der Kostenteilungsvertrag keine Regelung dazu, wer Mehrkosten, die sich gegenüber den geplanten Projektkosten von 571,62 Mio. € ergeben, tragen soll.

Der Kostenteilungsvertrag regelt nur den Finanzierungsanteil von Stadt und Freistaat an den gemäß Rahmenvertrag geplanten Projektkosten. Dies folgt bereits aus der Präambel zum

Vertrag, wonach dieser der Kostenteilung für das Projekt in der ausgehandelten Realisierungsstruktur dient. Auch sprechen die Vertragsparteien in § 4 Abs. 1 Kostenteilungsvertrag von einer finanziellen Beteiligung Leipzigs i. H. v. 12,78 Mio. € an den Projektkosten i. H. v. 571,62 Mio. €. Der Beitrag der Stadt ist als „Abgeltung der intern vereinbarten Beteiligung von Leipzig **an den mit 571,62 Mio. € angesetzten Projektkosten** vereinbart“.³⁵

Zwar regeln § 4 Abs. 1 und § 3 Abs. 7, § 4 Abs. 4 Kostenteilungsvertrag auch Fälle, in denen Mehrkosten entstehen können. Allerdings handelt es sich hier um Mehrkosten, die bei Vertragsschluss vorhersehbar waren. Die Parteien haben vereinbart, inwieweit diese Kosten mit dem Finanzierungsanteil der Stadt an den Projektkosten verrechnet werden können. Es handelt sich also allein um Verrechnungsmodalitäten im Rahmen der geplanten Projektkosten. Zu sonstigen Mehrkosten schweigt der Vertrag.

Der SRH fordert die Beteiligten auf, sich über die Kostentragung zu verständigen.

Die Stadt wendet dagegen ein, der Kostenteilungsvertrag regle abschließend ihren Finanzierungsanteil. Das folge aus § 4 Abs. 1 Rahmenvereinbarung, wonach weitere Zahlungsansprüche gegen die Stadt nur auf Grundlage eines die Rahmenvereinbarung ergänzenden Vertrags entstünden. Daran fehle es vorliegend. Außerdem wären Freistaat und Stadt im Zuge der Vertragsverhandlungen mündlich übereingekommen, dass sich Leipzig nicht an den Risiken einer Kostensteigerung beteiligt. Dies habe die Stadt im Schreiben an das SMWA vom 20.03.2003 nochmals betont. Ferner plane die Stadt zahlreiche Maßnahmen, die z. B. im Umfeld der Tunnelzugänge das städtebauliche Erscheinungsbild verbessern. Diese Folgemaßnahmen kämen dem Projekt zugute, würden aber allein von der Stadt finanziert.

Die Einwände der Stadt greifen nicht. § 4 Abs. 1 Rahmenvereinbarung ist in Bezug auf Mehrkosten nicht einschlägig, sondern gilt nur für die in § 4 und Anlage 2 Rahmenvereinbarung ursprünglich geplanten Finanzierungsbeiträge. Schließlich sind die Finanzierungsbeiträge lt. § 4 Abs. 2 Rahmenvereinbarung nur „vorgesehen“ und bedürfen noch einer verbindlichen Vereinbarung. Für Mehrkosten trifft § 5 Rahmenvereinbarung dagegen eine verbindliche Regelung zur Kostentragung (Wortlaut: „im Übrigen gilt“). Ein zusätzlicher Anspruch begründender Vertrag ist daher nicht erforderlich. Soweit es im Rahmen der Verhandlungen mündliche Absprachen zur Kostentragung gab, die nicht in den Vertrag übernommen wurden, sind diese irrelevant. Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Kostenteilungsvertrag sind mündliche Nebenabreden zum Vertrag nicht getroffen. Folglich ändert auch das Schreiben der Stadt vom 20.03.2003³⁶ die Rechtslage nicht, solange das SMWA dessen Inhalt nicht schriftlich zuge-

³⁵ § 4 Abs. 2 Satz 3 Kostenteilungsvertrag; Hervorhebung nicht im Original.

³⁶ Das Schreiben liegt dem SRH nicht vor. Sein Inhalt ist für die vorliegende Argumentation allerdings nicht von Bedeutung.

stimmt hat. Letztlich spricht auch die Durchführung und Finanzierung städtebaulicher Folge-
maßnahmen nicht gegen eine Beteiligung der Stadt an den Mehrkosten des City-Tunnels,
denn die Vertragsparteien haben derartige Folgekosten nicht als Projektkosten angesehen.
Stadt und Freistaat steht es natürlich frei, diesen Beitrag der Stadt bei den Verhandlungen
zur Tragung der Mehrkosten zu berücksichtigen.

3.2.3 Haushaltstechnische Abwicklung

Nach Anlage 2 der Rahmenvereinbarung und nach § 3 Abs. 2 Satz 3 des Projektvertrages
werden die Finanzierungsanteile in einen Finanzierungspool überwiesen. § 6 Abs. 1 des Pro-
jektvertrages besagt: „Die Bezahlung aller Rechnungen auf seinen Projektteil erfolgt durch
Sachsen aus dem gemeinsamen Finanzierungspool über getrennte Bankkonten, die bei den
Projektträgern geführt werden. Für diese Konten erhält Sachsen uneingeschränkte Zeich-
nungsberechtigung.“

Es bestehen die folgenden drei „City-Tunnel Leipzig-Poolkonten“:

- Anlagenkonto (nur Geldeingänge) - ohne Verfügungsberechtigung der DEGES,
- DB Netz AG (Geldein- und -ausgänge) - mit Verfügungsberechtigung der DEGES und
- DB Station & Service AG (Geldein- und -ausgänge) - mit Verfügungsberechtigung der
DEGES.

Die DB AG teilte in einem Gespräch am 15.07.2010 dem SRH mit, dass vor der Bezahlung
von Rechnungen die Liquidität der Konten gesichert sein müsse. Diese sei abhängig vom
Zufluss der Finanziere. Der Mittelbedarf werde von der DEGES und der DB AG für zwei Mo-
nate im Voraus geplant, analog den Regelungen bei Zuwendungsverfahren, von der DB AG
mit dem Bestand auf dem Poolkonto abgeglichen und die erforderlichen Mittel werden abge-
fordert.

Die Zahlungseingänge der Finanziere erfolgen nach Angaben der DB AG im Schreiben vom
21.07.2010 an den SRH seit Mai 2006 auf dem Anlagekonto.

Nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen³⁷ wies der Finanzierungspool zum Jahresende 2008, 2009 und 2010 Bestände im zweistelligen Millionenbereich aus.

Ist per 31.12.2008:	25.677,6 T€
Ist per 31.12.2009:	39.806,5 T€
Ist per 31.12.2010:	22.260,7 T€

Der Bestand per 31.12.2009 ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass vom SMWA im Dezember 2009 insgesamt 37.750,7 T€ an die DB Netz AG gezahlt wurden. Die drei Auszahlungen erfolgten auf der Grundlage des 71. und 72. Auszahlungsantrages sowie der „Restzahlung 2009“. Beispielsweise im 72. Auszahlungsantrag über 20.604,2 T€ vom 27.11.2009 gab die DB Netz AG an: „... Die angeforderten Mittel werden zur Bezahlung von notwendigen Bau- und Planungsleistungen bis zum Ende des übernächsten Monats benötigt. ...“

Obwohl dem Auszahlungsantrag umfangreiche Anlagen beigefügt waren, sieht der SRH diese nicht als Liquiditätsübersichten an. So ist der Bestand des Finanzierungspools nicht ersichtlich.

Die DB Netz AG stellt monatlich Auszahlungsanträge an das SMWA. Die Antragstellung erfolgt auch dann, wenn keine Mittel abgefordert werden. Dies betrifft den 73. bis 78. Auszahlungsantrag für die Monate Januar bis Juni 2010. Die erste Mittelabforderung für 2010 erfolgte mit dem 79. Auszahlungsantrag über 1.217,3 T€ für Juli 2010, d. h. ausgehend vom Bestand des Finanzierungspools per 31.12.2009 erst nach über ½ Jahr.

³⁷ Ist per 31.12.2008: Übersicht der DEGES zur voraussichtlichen Entwicklung der Kosten und Finanzierung für das Projekt City-Tunnel Leipzig, Stand vom 30.06.2009, als Anlage zum Schreiben vom 11.09.2009 an das SMWA.

Ist per 31.12.2009: Übersicht der DEGES zur voraussichtlichen Entwicklung der Kosten und Finanzierung für das Projekt City-Tunnel Leipzig, Stand 02/2010, als angepasste Anlage 3 zur Niederschrift über die Kaufmännische Abstimmung am 26.02.2010.

Ist per 31.12.2010: Übersicht der DEGES zur voraussichtlichen Entwicklung der Kosten und Finanzierung für das Projekt City-Tunnel Leipzig, Stand 03/2011, in Vorbereitung der Kaufmännischen Abstimmungsrunde am 17.03.2011, als Anlage 2 zur Niederschrift über die Kaufmännische Abstimmung am 17.03.2011.

Die Kaufmännischen Abstimmungen am 26.02. und 10.09.2010³⁸ sahen ein Abschmelzen des Finanzierungspools auf „0“ über 5 Jahre im Zeitraum 2010 bis 2014 wie folgt vor:

Ist per 31.12.2009	39.806,5 T€
2010	/./ 15.000,0 T€
2011	/./ 8.000,0 T€
2012	/./ 10.806,5 T€
2013	/./ 3.000,0 T€
2014	/./ 3.000,0 T€
Rechnerisches Ist per 31.12.2014	0,0 T€

Gemäß der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011 ist per 31.12.2010 ein reduzierter Bestand im Finanzierungspool i. H. v. 22.260,7 T€ ausgewiesen.

Die DB AG gab in ihrer Stellungnahme an, dass der Vorjahresendbestand den hohen Anforderungen der Firmen zum Jahresende geschuldet sei. Im Jahresmittel entspräche der Bestand etwa den mittleren Ausgaben für 2 Monate. Die vertraglichen Regelungen zum Finanzierungspool seien eingehalten worden.

Die Argumentation überzeugt nicht. Der hohe Stand zum Jahresende konnte nicht anhand aussagekräftiger Liquiditätsübersichten nachgewiesen werden, die einen Mittelabfluss innerhalb von 2 Monaten belegt hätten.

Die festgestellte Verfahrensweise verstößt gegen den Grundsatz der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung nach § 34 Abs. 2 Satz 1 SäHO und das Jährlichkeitsprinzip nach § 45 SäHO, da die Mittel in den Finanzierungspool eingezahlt wurden, obwohl die Verwendung über 2 Monate nicht erkennbar zu erwarten war. Das vorgesehene Abschmelzen des Finanzierungspools über 5 Jahre steht im krassen Widerspruch zum sächsischen Haushaltsrecht.

Das SMWA muss seine Kontrollpflichten als Vertreter des Bauherrn Freistaat Sachsen und Hauptfinanziers hinsichtlich der Berücksichtigung der Bestände im Finanzierungspool bei den Mittelanforderungen wahrnehmen. Es hat zugesagt, auf ein deutlich beschleunigtes Abschmelzen des Pools und ein dauerhaft niedriges Niveau der Bestände hinwirken zu wollen.

³⁸ Quelle: Übersicht der DEGES zur voraussichtlichen Entwicklung der Kosten und Finanzierung für das Projekt City-Tunnel Leipzig, Stand 09/2010, als Anlage zur Niederschrift über die Kaufmännische Abstimmung am 10.09.2010.

3.2.4 Einsparpotenziale für den Finanzierungsanteil Sachsens

Der SRH sieht hinsichtlich des vom Freistaat Sachsen zu finanzierenden Anteils an den prognostizierten Gesamtkosten von rd. 960 Mio. € nachfolgende Ansätze für eine Neubewertung der Kostentragungspflicht des Freistaates.

a) Mehrkosten aus Bestelländerungen

Mehrkosten aus Bestelländerungen gegenüber der genehmigten Entwurfsplanung ohne gesetzliche Grundlage hierfür trägt nach § 5 Abs. 1 Buchstabe c) der Rahmenvereinbarung und § 7 Abs. 3 des Projektvertrages derjenige Vertragspartner, der diese Änderung verlangt oder verursacht (Bestellerprinzip). Verstärkt werden diese Regelungen noch durch § 6 Abs. 1 der Rahmenvereinbarung, wonach der Verursacher zusätzlicher Baumaßnahmen deren zusätzliche Finanzierung vor der Ausführung sicherzustellen hat.

Die DEGES hat dem SRH mit Schreiben vom 10.09.2010 eine „Zusammenstellung möglicher Kostenbeteiligungen der Stadt Leipzig“ aus dem Jahr 2009 übergeben (Anlage 16), die 20 Sachverhalte mit Gesamtkosten von rd. 23 Mio. € enthält:

- Der Anteil der Stadt ist in 9 Fällen mit 50 bzw. 100 % beziffert. Die sich daraus rechnerisch ergebende finanzielle Beteiligung der Stadt Leipzig beträgt rd. 1,46 Mio. € (Anlage 17). Die Sachverhalte mit den höchsten Gesamtkosten sind dabei die lfd. Nrn. 9 und 19 der DEGES-Zusammenstellung, auf die nachfolgend noch eingegangen wird.
- In den restlichen 11 Fällen fehlen Angaben zum städtischen Anteil. Darunter fallen die lfd. Nrn. 1 und 2 der DEGES-Zusammenstellung mit Gesamtkosten von rd. 16,4 bzw. 3,45 Mio. €, auf die ebenfalls noch eingegangen wird.

Die DEGES gab in einem weiteren Schreiben vom 02.11.2010 an den SRH an, dass die Zusammenstellung auf den Einschätzungen des Eisenbahnbundesamtes im Rahmen der Prüfung der Zuwendungsfähigkeit von Kostenerhöhungen für die Rohbaugewerke des City-Tunnels Leipzig basiert. Das Eisenbahnbundesamt selbst hat in Bescheiden vermerkt, dass keine detaillierte Prüfung aller Sachverhalte erfolgte.

Auf vier beispielhafte Sachverhalte der DEGES-Zusammenstellung (lfd. Nrn. 1, 2, 9 und 19) wird im Folgenden näher eingegangen:

- Lfd. Nr. 1 der Zusammenstellung: Termin sichernde Maßnahmen im Zusammenhang mit den Deckelterminen der Stationen, Gesamtkosten 16.437.797,88 €, Anteil Stadt Leipzig nicht benannt

Für behinderungsbedingte Stillstandskosten und Kompensationsmaßnahmen, sog. „Termin sichernde Maßnahmen“, beliefen sich die Mehrkosten angabegemäß auf rd. 16,4 Mio. €. Ursachen, Notwendigkeit und Kosten sind im Schreiben der DEGES vom 04.02.2008, Az.: 302-CTL1-TSM, an das SMWA dargestellt. Die DEGES verwies u. a. auf die Durchführung von Maßnahmen und Veranstaltungen mit überregionaler bzw. internationaler Bedeutung, z. B. im Zusammenhang mit der Fußball-WM 2006, auf zahlreiche private und öffentliche Baumaßnahmen in der Leipziger Innenstadt, auf Abstimmungen mit den Leipziger Verkehrsbetrieben bei zeitgleichen Bauausführungen.

Das SMWA hat der Fußball-WM 2006 eine über lokale Interessen hinausgehende bundesweite Bedeutung beigemessen. Der deshalb am 01.02.2008 beim BMVBS eingereichte Heilungsantrag, wegen zuvor abgelehnter Anträge auf finanzielle Baufreigabe beim Eisenbahnbundesamt, wurde am 30.04.2008 ebenfalls abgelehnt und damit die Kosten als nicht zuwendungsfähig festgestellt.

Die 15. Bauherrenrunde am 03.06.2008 verweist darauf, dass angestrebt werde, auf politischer Ebene zu verhandeln, „... da die Terminalsichernden Maßnahmen durch das bundesweite Anliegen Fußball-WM veranlasst waren. ...“ Im Sachstandsbericht der DEGES (Anlage 2 a zur Niederschrift der 15. Bauherrenrunde) heißt es zum Ablehnungsbescheid des BMVBS: „... Das BMVBS führt in diesem Zusammenhang begründend aus, dass davon auszugehen ist, dass Planungsänderungen überwiegend von der Stadt Leipzig, dem Freistaat Sachsen und anderen Dritten zu vertreten sind und somit keine unmittelbare Projektveranlassung vorliegt. Insbesondere hätten die ehrgeizigen entwicklungspolitischen Zielsetzungen der Stadt Leipzig das Projekt ganz erheblich behindert. ...“

Die Stadt Leipzig gab an, weder Anträge an das BMVBS noch Ablehnungsbescheide zu kennen. Sie hatte nicht für Verzögerungen im Bauablauf und lehnte deshalb eine Mitfinanzierung ab. Hierauf kommt es aber nach Ansicht des SRH nicht an. Maßgeblich ist allein, ob die Stadt Besteller der Maßnahmen ist.

Nach § 5 Abs. 1 Buchstabe a) der Rahmenvereinbarung wären Erhöhungen der nichtzuwendungsfähigen Kosten von Sachsen gemeinsam mit Leipzig zu tragen. Da die Zuwendungs-

fähigkeit abgelehnt ist, greift das bereits ausgeführte Bestellerprinzip nach § 5 Abs. 1 Buchstabe c) der Rahmenvereinbarung.

Der Anteil der Mehrkosten, der nicht vom Freistaat Sachsen zu vertreten ist, sondern auf Verlangen oder Verursachung durch Dritte (Stadt Leipzig und andere Dritte) zurückgeht, ist zu beziffern und geltend zu machen.

- Lfd. Nr. 2 der Zusammenstellung: Erstellung Haltepunkt Semmelweisstraße, Gesamtkosten 3.450.244,54 €, Anteil Stadt Leipzig nicht benannt

Gemäß § 1 Abs. 1 des Vertrages zur Kostenteilung zwischen der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der Stadt Leipzig vom Oktober 2007 ist auf Veranlassung der Stadt und in Absprache mit der DB eine Umplanung des Haltepunktes Semmelweisstraße erfolgt. Die Änderungen gegenüber der genehmigten Entwurfsplanung vom Mai 2002 betreffen vorrangig die Zuwegungen zum Haltepunkt und die Durchführung öffentlicher Radwege.

Durch die von der Stadt vertragsgemäß getragenen Mehrkosten sind jedoch nicht alle auf ihre Veranlassung hervorgerufenen Mehrkosten gedeckt. Die offenen Mehrkosten wurden im Antrag auf ergänzende Baufreigabe in finanzieller Hinsicht der DB Netz AG vom 20.02.2008 an das Eisenbahnbundesamt wie folgt ermittelt:

Ausschreibungsergebnis	3.450,2 T€
Vorhandene Baufreigabe Projektteil Sachsen	/ 906,4 T€
Anteil bahntechnische Ausrüstung	/ 125,4 T€
Anteil Stadt Leipzig	/ 695,9 T€
Offene Mehrkosten	= 1.722,5 T€

Die Zuwendungsfähigkeit dieser offenen Mehrkosten lehnte das Eisenbahnbundesamt, nach erfolglosem Widerspruch, mit Bescheid vom 12.08.2008 ab. Es führte dazu aus: „... Aus Sicht des EBA handelt es sich um eine Planungsänderung, die im Wesentlichen auf die Bedürfnisse der Stadt Leipzig abgestellt ist und in dieser Form einer wirtschaftlichen Lösung nicht gerecht wird. Die Verlagerung des in der ursprünglichen Lösung nicht genehmigungsfähigen, direkt über den Bahnsteig führenden Radweges der Stadt Leipzig dürfte auch in einer kostengünstigeren Form machbar und planfeststellbar sein. Eine dem City-Tunnel geschuldete Notwendigkeit, die Planung in dieser aufwendigen Art und Weise umzugestalten, ist nicht zu erkennen. ...“

Nach den Ausführungen des Eisenbahnbundesamtes lässt sich eine nahezu vollständige Kostentragungspflicht der Stadt Leipzig für die offenen Mehrkosten i. H. v. rd. 1,7 Mio. € ab-

leiten. Sowohl die Stadt als auch das SMWA sehen aufgrund der vertraglich abschließend geregelten prozentualen Kostentragung durch die Stadt keine weitere Zahlungsverpflichtung für Leipzig.

Offen bleibt, warum der Freistaat Mehrkosten aus einem Vertrag, bei dem er gar nicht Vertragspartner ist, übernehmen will. Das SMWA sollte den Sachverhalt nochmals prüfen, um die im Raum stehenden rd. 1,7 Mio. € Mehrkosten abzuwenden.

- Lfd. Nr. 9 der Zusammenstellung: Anlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Kreuzungsvereinbarung Wilhelm-Leuschner-Platz, Gesamtkosten 1.203.400 €, Anteil Stadt Leipzig 50 %

Im Bescheid vom 26.03.2008 (Antrag auf ergänzende Baufreigabe in finanzieller Hinsicht, lfd. Nr. 2.3, Rohbau Haltepunkt Bayerischer Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz und Markt) stellt das Eisenbahnbundesamt dar, dass im Zuge der Baumaßnahmen zur Errichtung des City-Tunnels Leipzig Umverlegungsarbeiten der Haltestelle der Leipziger Verkehrsbetriebe vorzunehmen waren. Die notwendigen kreuzungsbedingten Maßnahmen seien in einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt Leipzig bzw. den Leipziger Verkehrsbetrieben und der DB AG aufgeführt. Die festgestellten Gesamtkosten gemäß der Vereinbarung beliefen sich auf 1.203.400 €. Das Eisenbahnbundesamt ging davon aus, dass Mehrkosten teilweise durch die Stadt bzw. die Leipziger Verkehrsbetriebe zu vertreten seien, und zog 50 % der beantragten zuwendungsfähigen Kosten i. H. v. 601.700 € ab.

Die Stadt weist die Forderung zurück.

- Lfd. Nr. 19 der Zusammenstellung: Anlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Kreuzungsvereinbarung Hauptbahnhof, Gesamtkosten 1.264.800 €, Anteil Stadt Leipzig 50 %

Im Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 26.03.2008 zum Antrag auf ergänzende Baufreigabe in finanzieller Hinsicht lfd. Nr. 4.2 stellt sich der Sachverhalt für den Rohbau Haltepunkt Leipzig-Hauptbahnhof und Unterfahung Willy-Brandt-Platz analog wie bei der lfd. Nr. 9 dar. Die festgestellten Gesamtkosten gemäß der Kreuzungsvereinbarung von 1.264,8 T€ seien vollumfänglich zulasten des City-Tunnels Leipzig angesetzt worden. Das Eisenbahnbundesamt schloss aus den Vergabeunterlagen, dass in die Vereinbarung teilweise Maßnahmen und deren Kosten eingingen, „... die allein die Stadt Leipzig zu vertreten hat. ...“ Aus diesem Grund erfolgte seitens des Eisenbahnbundesamtes ein Abzug von 50 % der beantragten zuwendungsfähigen Kosten i. H. v. 632.400 €.

Die Stadt gab in ihrer Stellungnahme an, dass eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung auf Basis Kostenfeststellung in Arbeit sei. Der zu tragende Kostenanteil von 50 % wurde von ihr zurückgewiesen.

Der SRH kann anhand der vier Beispiele die Angaben der DEGES in der Zusammenstellung hinsichtlich Gesamtkosten und Anteil der Stadt Leipzig in vollem Umfang nachvollziehen.

Die Stadt wies alle Ansprüche zurück. Sie sah entstandene Mehrkosten insbesondere durch „... die überlange Bauzeit ...“ verursacht. Die Stadt Leipzig führte in ihrer Stellungnahme an, dass sie erhebliche Mehrkosten für das Projekt trägt oder auf die Erhebung von Kosten verzichtet. Sie nannte beispielhaft den Erlass von Sondernutzungsgebühren und Planungen/Umgestaltungen im Bereich der Stationszugänge. Die Stadt verwies zudem auf ihr hohes Engagement seit Beginn der 90er Jahre bei Bürgerschaft und Gewerbetreibenden für das Projekt City-Tunnel Leipzig.

Aus Sicht des SRH kommt es allein auf den Umstand an, ob die Stadt die Leistungen verlangt hat.

Aufgrund der Maßnahmen, die von der Stadt Leipzig verlangt oder verursacht wurden und die zu Mehrkosten führen, ist die unveränderte Höhe der finanziellen Beteiligung der Stadt mit 7,15 Mio. € nicht sachgerecht.

Am 22.08.2008 hat der Freistaat Sachsen mit der Stadt Leipzig Verhandlungen zur angemessenen Beteiligung an den im Zusammenhang mit dem Bau des City-Tunnels entstandenen Mehrkosten aufgenommen.

Gemäß Schreiben der Stadt Leipzig an das SMWA vom 30.03.2009 läge weder die Verursachung noch Verantwortung für Mehrkosten bei der Stadt Leipzig. Nach dem Kostenteilungsvertrag wäre eine Beteiligung der Stadt nicht ableitbar.

In den Jahren von 2009 bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens folgten weitere Gespräche und Schriftwechsel zwischen dem Freistaat Sachsen und der Stadt Leipzig. Eine Einigung ist noch nicht herbeigeführt.

Der SRH sieht umgehenden Handlungsbedarf seitens des Freistaates Sachsen als Bauherr und im Hinblick auf eine Minimierung seines Finanzierungsanteils. Dazu sind vom Freistaat zielgerichtet die Verhandlungen mit der Stadt Leipzig fortzuführen.

b) Mehrkosten aus der Bereitstellung von Grundstücken durch die Stadt Leipzig

Am 15.11.2000 stimmte die Ratsversammlung der Stadt Leipzig dem Bau des City-Tunnels Leipzig und einer Beteiligung der Stadt Leipzig an den Investitionskosten zu. Die Stadträte wurden informiert, dass die Stadt Leipzig das Vorhaben mit einer Überlassung von Grundstücken sowie der Eintragung von Dienstbarkeiten nachhaltig unterstützen wird (vgl. Pkt. 2.2.2.1 und 2.2.2.4).

Nach § 4 Abs. 1 Satz 4 des Kostenteilungsvertrages bringt Leipzig die in der Anlage 1 zu diesem Vertrag aufgeführten konkret bezeichneten **eigenen** und im Einzelnen bewerteten Grundstücke und Rechte in das Projekt ein. Die Auflistung ergibt in der Summe einen Wertansatz von rd. 5.62 Mio. €. In § 4 Abs. 1 Satz 6 des Kostenteilungsvertrages ist vereinbart: „Leipzig versichert, über die betreffenden Rechte verfügen zu können und stellt diese unwiderrufbar und auf Dauer für das Projekt zur Verfügung, soweit sie für Errichtung, Betrieb und sonstige Nutzung des Projektes CTL dauerhaft erforderlich sind.“

Bei der Bearbeitung des Grunderwerbs wurde festgestellt, dass die Stadt Leipzig nicht, nicht mehr bzw. nicht alleinige Eigentümerin einiger Flurstücke ist, die ursprünglich gemäß Kostenteilungsvertrag von der Stadt zur Verfügung gestellt werden sollten.

Bei zwei Flurstücken war zum Zeitpunkt des Abschlusses des Kostenteilungsvertrages die Stadt Leipzig zusammen mit einer Eigentümergemeinschaft Eigentümerin (Fall 1), ein anderes Flurstück war bereits zum damaligen Zeitpunkt nicht im Eigentum der Stadt Leipzig (Fall 2) und ein weiteres Flurstück wäre zwischenzeitlich an die Leipziger Wohnungs- und Baugesellschaft mbH übertragen worden (Fall 3).

Gemäß Schreiben des SMWA vom 05.11.2008, Az.: 64-3891.32, an die Stadt Leipzig hätte sich die DEGES bereit erklärt, Grunderwerbsverhandlungen und den Grunderwerb durchzuführen.

Das SMWA führte dazu aus, dass „... es aus hiesiger Sicht unerheblich ist, ob die Stadt Leipzig ihre Pflichten selbst erfüllt oder sich dabei der Unterstützung der DEGES bedient. ...“

Mit Schreiben vom 30.06.2010, Az.: 302/1-R2.0-32, teilte die DEGES dem SMWA den Sachstand zu den drei Fällen mit:

- Fall 1: Für die Inanspruchnahme der zwei Flurstücke sei eine Gesamtentschädigung von 166.650 € ermittelt worden. Der Anteil der Erbengemeinschaft belaufe sich einschließlich Zinsen auf rd. 74.000 €. Vorbehaltlich des einzuleitenden Entschädigungsfeststellungsverfahrens sei der Erbengemeinschaft eine Abschlagszahlung von 48.150 € angeboten worden.
- Fall 2: Die Eintragung der Dienstbarkeit und eine Auszahlung i. H. v. 37.200 € seien erfolgt.
- Fall 3: Ein Entschädigungsangebot von 38.345 € stehe zur Verhandlung.

Nach Angaben des SMWA seien 37.200 € durch den Freistaat Sachsen vorfinanziert und die Forderungen im Namen des Projektes City-Tunnel Leipzig bei der Stadt Leipzig geltend gemacht worden.³⁹

Die Stadt Leipzig kam ihrer vertraglichen Verpflichtung aus § 4 Abs. 1 des Kostenteilungsvertrages nicht vollumfänglich nach. Die Mehrkosten im Rahmen der Bereitstellung von Grundstücken hat folglich die Stadt Leipzig allein zu tragen.

c) Mehrkosten aus Vorsorgemaßnahmen und Schadenersatzansprüche

- Mehrkosten aus Vorsorgemaßnahmen

Das SMWA wandte sich mit Schreiben vom 02.08.2010, Az.: 64-3891.32/67, wegen der Problematik „Vorsorgemaßnahmen Hauptbahnhof“ an die DEGES. Darin ist dargelegt, dass gemäß dem Gutachten einer Rechtsanwaltskanzlei aus den mangelhaft ausgeführten Vorsorgemaßnahmen am Hauptbahnhof Leipzig (vgl. Bohrpfahlgründung im Pkt. 3.1.2.1.3) keine Ansprüche des Freistaates Sachsen gegen die DB AG bestünden „... aus Verletzung von werkvertraglichen Pflichten, da diese unter einen vertraglich vereinbarten Gewährleistungsausschluss fallen oder bereits verjährt sind. ...“

Ansprüche aus positiver Vertragsverletzung wegen fehlender Übergabe angeforderter Dokumentationen sind ggf. noch durchsetzbar. Die Verjährungsfrist endet spätestens zum 31.12.2011. Es besteht ein unaufschiebbarer Handlungsbedarf wegen der Verjährung mit Ablauf des Jahres 2011.

³⁹ Quelle: Vermerk des SMWA vom 13.01.2010, Az.: 64-3891.32/80/108.

Nach eigenen Angaben prüft das SMWA bis spätestens Ende des 1. Halbjahres 2011 die Erfolgsaussichten einer Klage. Unabhängig davon werde es den Sachverhalt in die weiteren Verhandlungen mit der DB AG einbeziehen.

- Schadenersatzansprüche

Hinsichtlich der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen aus den Verträgen der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH gegen die Planer informierte die DEGES das SMWA mit Schreiben vom 25.05.2010, Az.: 3020-R 1.3-763, dass Schadenersatzansprüche gegenüber den Planern mit Ablauf des Jahres 2010 verjähren.

Das SMWA teilte in seiner Stellungnahme zum Sachverhalt mit, „... dass eine Anspruchsverfolgung rechtlich und wirtschaftlich nicht vertretbar erscheint. ...“ und verwies auf sein Schreiben vom 22.12.2010 an den SRH.

Aus diesem Schreiben geht hervor, dass die DEGES bereits im Oktober 2009 die Einberufung einer Gesellschafterversammlung der S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH i. L. als Voraussetzung für die Weiterverfolgung der Ansprüche empfohlen hatte. Trotzdem bat das SMWA erst am 21.12.2010 und damit neun Tage vor Ablauf der Verjährungsfrist das zuständige SMF, die Gesellschafterversammlung einzuberufen. Damit war die rechtzeitige Anspruchsverfolgung infrage gestellt.

Es ist unverständlich, dass das SMWA den Zeitraum seit Oktober 2009 nicht konsequent genutzt hat, um die Voraussetzung für die Durchsetzung evtl. Schadenersatzansprüche zu schaffen. Es hat somit eine Möglichkeit für eine Reduzierung der vom Freistaat zu tragenden Mehrkosten vertan.

d) Mehrkosten Verteilerebene Hauptbahnhof

Die Kostenübernahme i. H. v. rd. 3,48 Mio. €. durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig ist geklärt und erfolgte nach Aktenlage bereits 2005. Bei der Darstellung der Finanzierung wurde dies nicht separat als Finanzierungsanteil Dritter, sondern als Bestandteil der „Landesmittel“ ausgewiesen.

In der Zwischenauswertung durch den SRH beim SMWA am 28.09.2010 wurde dies aufgezeigt.

Das SMWA sicherte zu, den durch den Zweckverband zu finanzierenden Anteil als „Finanzierung durch Dritte“ ausweisen zu wollen.⁴⁰ Dem wurde in Vorbereitung der Kaufmännischen Abstimmung am 17.03.2011 entsprochen.

e) Mehrkosten aufgrund „Alter Hausmülldeponie“ der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Mit Bescheid vom 30.09.2008 zur Ergänzung zum Antrag lfd. Nr. 2.3 (Rohbau Haltepunkt Bayerischer Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz und Markt) gewährte das Eisenbahnbundesamt für die Mehrkosten u. a. von Transport- und Entsorgungsleistungen verunreinigter Böden, Bitumen und Altholz keine Freigabe. Es begründete seine Entscheidung damit, dass

- es sich um eine „Alte Hausmülldeponie“ der Eisenbahninfrastrukturunternehmen handle,
- der Eigentümer dafür zu sorgen habe, dass seine Grundstücke frei von Kontaminationen seien bzw. diese rechtzeitig entsorgt würden und
- der DB AG für Kosten derartiger Leistungen Rückstellungen zur Verfügung stünden.

Mit Schreiben vom 11.11.2008, Az.: 302-CTL1, hat sich die DEGES wegen den aus Rückstellungen zu finanzierenden Kosten von 76,9 T€⁴¹ an die DB AG gewandt und diese um Unterstützung hinsichtlich der Beantragung (Adressat, Antragsform) gebeten. Zugleich sei das SMWA in Kenntnis gesetzt worden. Eine Rückäußerung der DB AG erfolgte nach Angaben der DEGES nicht. Zwischenzeitlich sind mehr als zwei Jahre vergangen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Kosten für eine „Alte Hausmülldeponie“ der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach wie vor nicht durch die DB AG beglichen wurden. Der SRH sieht Handlungsbedarf seitens des SMWA. Dieses hat nunmehr, nach mehr als 2 Jahren, entsprechenden Einsatz seitens des Freistaates Sachsen angekündigt.

f) Zinseinnahmen

2008 wurden einmalig dem Freistaat Sachsen aufgrund der gezahlten „Landesmittel“ und der Verzinsung des Anlagekontos Zinseinnahmen i. H. v. rd. 154,4 T€ und 123,9 T€ als Mittelzuweisungen zum Projekt City-Tunnel Leipzig zugerechnet. Nach einer Aufstellung der DB AG vom 14.07.2010 steht die Aufteilung von Zinseinnahmen i. H. v. 233,9 T€ für den

⁴⁰ Quelle: Vermerk des SMWA vom 10.11.2010, Az.: 64-3891.32-75.

⁴¹ Das Auftragsblatt A 302/150709 der DEGES weist Zahlungen i. H. v. 77.867,10 € aus.

Zeitraum 2. Halbjahr 2008 bis 1. Halbjahr 2010 nach Finanzierungsquellen noch aus. Teilweise wurden in dieser Aufstellung außergewöhnlich niedrige Zinssätze p. a. für das jeweils zurückliegende Quartal angegeben:

September 2009	für das III. Quartal 2009	0,03 %
Dezember 2009	für das IV. Quartal 2009	0,05 %
März 2010	für das I. Quartal 2010	0,05 %

Da ab 2010 überwiegend Landesmittel in den Finanzierungspool fließen, sollte das SMWA die Zurechnung von Zinseinnahmen durch die DB AG terminieren (z. B. einmal jährlich) und sich nachweisen lassen.

In seiner Stellungnahme gab das SMWA an, die Vorschläge des SRH bei seiner künftigen Tätigkeit umsetzen zu wollen.

Zusammenfassung

Die aufgezeigten und derzeit bekannten bzw. abschätzbaren Verhandlungspotenziale für den Finanzierungsanteil Sachsens durch Finanzierung von anderer Seite und noch zu erwartende Zinseinnahmen summieren sich wie folgt:

a) Mehrkosten aus Bestelländerungen mit einem Anteil der Stadt Leipzig von 50 bzw. 100 % (Ifd. Nrn. 3 bis 9, 19 und 20 der DEGES-Zusammenstellung)	rd. 1,46 Mio. €
a) Mehrkosten aus Bestelländerungen, hier Stadt Leipzig, Erstellung Haltepunkt Semmelweisstraße (Ifd. Nr. 2 der DEGES-Zusammenstellung)	rd. 1,70 Mio. €
e) Mehrkosten aufgrund Alter Hausmülldeponie der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	rd. 0,08 Mio. €
f) Zinseinnahmen, Schätzwert	rd. 0,20 Mio. €
Summe	<u>rd. 3,44 Mio. €</u>

Hinzu kommen aus:

- a) Mehrkosten aus Bestelländerungen, bei denen der Anteil der Stadt Leipzig noch nicht bezifferbar ist (Ifd. Nrn. 1, 10 bis 18 der DEGES-Zusammenstellung). Die Gesamtkosten dafür belaufen sich auf rd. 16,68 Mio. €.
- b) Mehrkosten aus der Bereitstellung von Grundstücken durch die Stadt Leipzig, derzeit noch nicht abschließend beziffert.

- c) Der SRH hat im Ergebnis seiner Prüfung Möglichkeiten zur Reduzierung der Gesamtkosten i. H. v. mindestens rd. 27,4 Mio. € (vgl. Pkt. 3.1.4.3) aufgezeigt, die zu einer Einsparung von Mitteln des Freistaates Sachsen führen.

Finanzierungsseitig besteht als großes Risiko die noch ungeklärte Bewilligung von EFRE-III-Mitteln i. H. v. 97,2 Mio. € (vgl. Pkt. 3.2.1.2).

Die Bearbeitung und Lösung dieser Aufgabenfelder muss seitens des SMWA absolute Priorität haben, um einen niedrigeren Finanzierungsanteil für den Freistaat Sachsen als bisher prognostiziert zu erreichen. Dies schließt eine nachdrücklichere Einflussnahme auf alle Vertragspartner ein.

3.3 Öffentlichkeitsarbeit

3.3.1 Vertragsgestaltung

Die Bauherren haben für den Zeitpunkt der Bauausführung des City-Tunnels Leipzig Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit extern vergeben. Ziel war, „dieses nicht nur finanziell bedeutende Projekt, sondern auch von seiner verkehrlichen und stadtentwicklungspolitischen Bedeutung wichtige Großvorhaben in adäquater Weise presse- und öffentlichkeitswirksam zu begleiten“.⁴²

Das gesamte Vergabeverfahren ist von der Arbeitsgruppe Kommunikation der Bauherren begleitet bzw. durchgeführt worden. Dazu gehörten insbesondere die Bewerberauswahl, die inhaltliche Prüfung der Angebote und die Vergabeentscheidung. Die DEGES wirkt im Rahmen ihres Dienstleistungsvertrages für den Bauherrn Freistaat Sachsen mit, ihr oblag die formale Prüfung der Ausschreibungsunterlagen.

Zunächst wurden die Leistungen für die Phase der bauvorbereitenden Maßnahmen bis Ende 2004 mit Vertrag B 302/140099 vergeben. Im August 2005 erfolgte die Vergabe der Leistungen für die gesamte Bauzeit bis zum Jahr 2009, Vertrag A 302/150153 für den Teil DB Netz AG bzw. A302/151153 für den Teil DB Station & Service AG nach Verhandlungsverfahren mit vorheriger Vergabebekanntmachung. Auftragnehmer wurde jeweils die Bietergemeinschaft „Strom die Werbeagentur Leipzig/omniphon GmbH Leipzig“.

Das Vergabeverfahren 2005 ist nachvollziehbar dokumentiert.

⁴² Anlage 1 zum Vertrag A 302/150153.

In der 19. Bauherrenrunde am 28.10.2009 wurde das Kommunikationskonzept für die Jahre 2010 bis 2012 fortgeschrieben. Nachdem in der Außerordentlichen Bauherrenrunde am 19.01.2010 die Fortschreibung des Rahmenterminplans mit einer Inbetriebnahme 12/2013 vorgestellt worden war, billigte die Bauherrenrunde mit Umlaufbeschluss 2/2010 das Kommunikationskonzept 2010 bis 2013.

Die Vertragspartner stimmen darin überein, dass aufgrund der bei Vertragsabschluss nicht absehbaren Bauzeitverschiebungen die Leistung der Agentur bis zum Inbetriebnahmezeitpunkt fortzuführen ist.

Das Angebot vom 08.09.2010 wird zurzeit von der Arbeitsgruppe Kommunikation geprüft.

3.3.2 Gesamtbudget

Die Bestätigung der Einzelbudgets erfolgt durch die Bauherrenrunde.

Zeitpunkt	Gesamtkosten (in T€)	Budget für Öffentlichkeitsarbeit (in T€)	Anteil (in %)
2005	571.620	671 (7. Bauherrenrunde am 26.04.2005)	0,12
2010	960.000	2.422 (Umlaufbeschluss 2/2010 der Bauherrenrunde)	0,25

Der SRH hat keine Angaben über übliche Ansätze für die Öffentlichkeitsarbeit bei großen Bauvorhaben. Um dennoch eine Einschätzung der für den City-Tunnel bereitgestellten Mittel vornehmen zu können, haben wir auf die nachfolgend aufgeführten Angaben aus Haushalts- bzw. Wirtschaftsplänen zurückgegriffen.

Vergleiche	Hj.	Volumen Haushaltsplan/ Wirtschaftsplan (in T€)	Öffentlichkeitsarbeit (in T€)	Anteil (in %)
Staatsbetrieb „Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten“	2008	17.391,6	497	2,85
Flughafen Leipzig/Halle	2009	136.300,0	3.400	2,50
SMWA	2005	24.335,1 (Kap. 0701 Tit. 731 01)	400	1,64
	2010	27.876,1	400	1,43

Es handelt sich um Einrichtungen, die mit ihren Gesamtaufwendungen sowohl hohe Investitionen tätigen als auch betriebswirtschaftlich erfolgreich sein müssen sowie das SMWA selbst.

Wir sind uns im Klaren, dass zwar keine direkte Vergleichbarkeit herstellbar ist, die Öffentlichkeitsarbeit beim City-Tunnel jedoch durchaus vergleichbare Ziele berücksichtigen muss-

te. Anfänglich standen in der Bauphase die technischen Lösungen und Abläufe wie die Verschiebung des Portikus am Bayerischen Bahnhof oder der Tunnelvortrieb durch den Riesenschneider „Leonie“ im Vordergrund. Daneben durfte die verkehrliche Bedeutung mit dem Ziel, ab Inbetriebnahme des Tunnels Verkehr zu generieren, nicht außer Acht gelassen werden.

Unter diesem Aspekt fällt auf, dass die im Haushalt des Ministeriums für Veröffentlichungen, Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit veranschlagten Kosten ab dem Doppelhaushalt 2003/2004 durchgängig erheblich höher sind als beim City-Tunnel.

Das von der Bauherrenrunde bestätigte Gesamtbudget für die Öffentlichkeitsarbeit für die Jahre 2003 bis 2013 beträgt rd. 2.421,6 T€, das entspricht einem Anteil von rd. 0,25 % der prognostizierten Gesamtkosten.

3.3.3 Kommunikationskonzept

Grundlage aller Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit soll das im Auftrag der Bauherren erarbeitete und Ende 2004 vorgelegte Basiskommunikationskonzept sein.

Hierin wird unterschieden in:

1. Phase - Beginn; bauvorbereitende Maßnahmen,
2. Phase - offene Bauphase; kritische Phase,
3. Phase - Ausbauphase und
4. Phase - Fertigstellung; Streckenfreigabe.

Die Leistungen der Phase 1, die u. a. „die Entwicklung eines Kommunikationskonzeptes, die Erstellung von Informationsmaterial und Bauzaunplakaten sowie die Überarbeitung der City-Tunnel Leipzig-Seite im Internet“ umfasste, wurden von der Bauherrenrunde am 26.04.2005 vollumfänglich abgenommen. Des Weiteren wurde der Beauftragung der Agentur für die weiteren Phasen zugestimmt.⁴³

Nur 19 Monate später stellten die Bauherren fest, dass die bisherigen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit nicht ausreichen. „Das Projekt City-Tunnel Leipzig hat derzeit weder in den lokalen Medien noch in den Umfragen ein Erscheinungsbild, das seiner Bedeutung angemessen ist. Dieses derzeit negative Bild soll durch gezielte Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden.“⁴⁴

⁴³ Niederschrift der 7. Bauherrenrunde am 26.04.2005.

⁴⁴ Beschlussvorlage für die 11. Bauherrenrunde am 15.11.2006.

Die Bauherrenrunde bewilligte Mehrkosten von maximal 122,2 T€.

Durch die Neuausrichtung und Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit im Jahr 2007 hat sich aus Sicht der Arbeitsgruppe Kommunikation das öffentliche Meinungsbild und die Berichterstattung in den Medien spürbar verbessert. Grund dafür seien insbesondere eine offenere Informationspolitik und der intensivere Kontakt mit der Bevölkerung gewesen. Höhepunkte waren bspw. der Start der Schildfahrt im Januar und die Tage des offenen Tunnels im August 2007.

Basierend auf den Erfahrungen der vorangegangenen Schritte beschloss die Bauherrenrunde die Kommunikationskonzepte 2008, 2009 sowie 2010 bis 2013.

In der 2009 begonnenen Ausbauphase soll die Kommunikation „schwerpunktmäßig unter dem Gesichtspunkt der Nutzungsvermittlung sowie der Vermittlung der ober- und unterirdischen Bautätigkeiten“ erfolgen.⁴⁵

Die Bauherrenrunde bewilligte für zusätzliche Maßnahmen Mehrkosten von insgesamt rd. 1.182,6 T€.

Das Große Kollegium des Sächsischen Rechnungshofs:

gez. Prof. Dr. Karl-Heinz Binus
Präsident

gez. Stefan Rix
Vizepräsident

gez. Dr. Reinhard Augstein
Rechnungshofdirektor

gez. Peter Teichmann
Rechnungshofdirektor

Beglaubigt
V. Witt
Mitarbeiterin



⁴⁵ Kommunikationskonzept 2010 bis 2013.

Auszugsweise Darstellung der kostenerhöhenden Faktoren gemäß Kostenprognose 09/2009 mit Beispielen für die einzelnen Kostenblöcke durch die DEGES und geprüfte Nachträge durch den SRH

Lfd. Nr.	Oberthema	Mehrkosten inkl. Planung (in Mio. €)	Angaben der DEGES		Zugehörige Vorgänge (beispielhaft)		Geprüfte Nachträge durch den SRH und Verweise auf den Textteil		
			Wesentliche Einzelsachverhalte Thema	Kosten ohne Planung (in Mio. €)	Vertrags-Nr.	NT-Nr.	NT-Nr.	Aktueller Auftragswert (€) ¹	Bemerkungen
1	Unzureichende Planungstiefe	79	Vereisung Bergestollen/CGV Goldene Kugel	6,6	A 302/140647 A 302/140647	267 467	267 467	1.952.000,00 4.464.525,00	s. Pkt. 3.1.2.1.3
			Fußaussteifung WLP	3,9	A 302/141647	3			
			Unzureichende Schnittstelle mit Erweiterter Rohbau am Haltepunkt Markt	6,3	A 302/141647 A 302/141647 A 302/141647 A 302/141647	357 434 489 496			
			Hilfsstollen Hauptbahnhof	11,4	B 302/151693 B 302/151693 B 302/151693 B 302/151693 B 302/151693	HV 7 59 67 82			
			Fehlende Kabelschutzrohrtrassen	2,0	A 302/141647	338			s. Pkt. 3.1.2.1.3
			Fehlende Leistungen	7,0	A 302/160755 A 302/161755 A 302/160759 A 302/160790	HV HV HV HV			s. Pkt. 3.1.2.1.3

¹ Bei den beauftragten NT ist der aktuelle Auftragswert, bei den NT in Bearbeitung sind der eingereichte und der aktuelle Wert, Stand: 27.05.2010, angegeben.

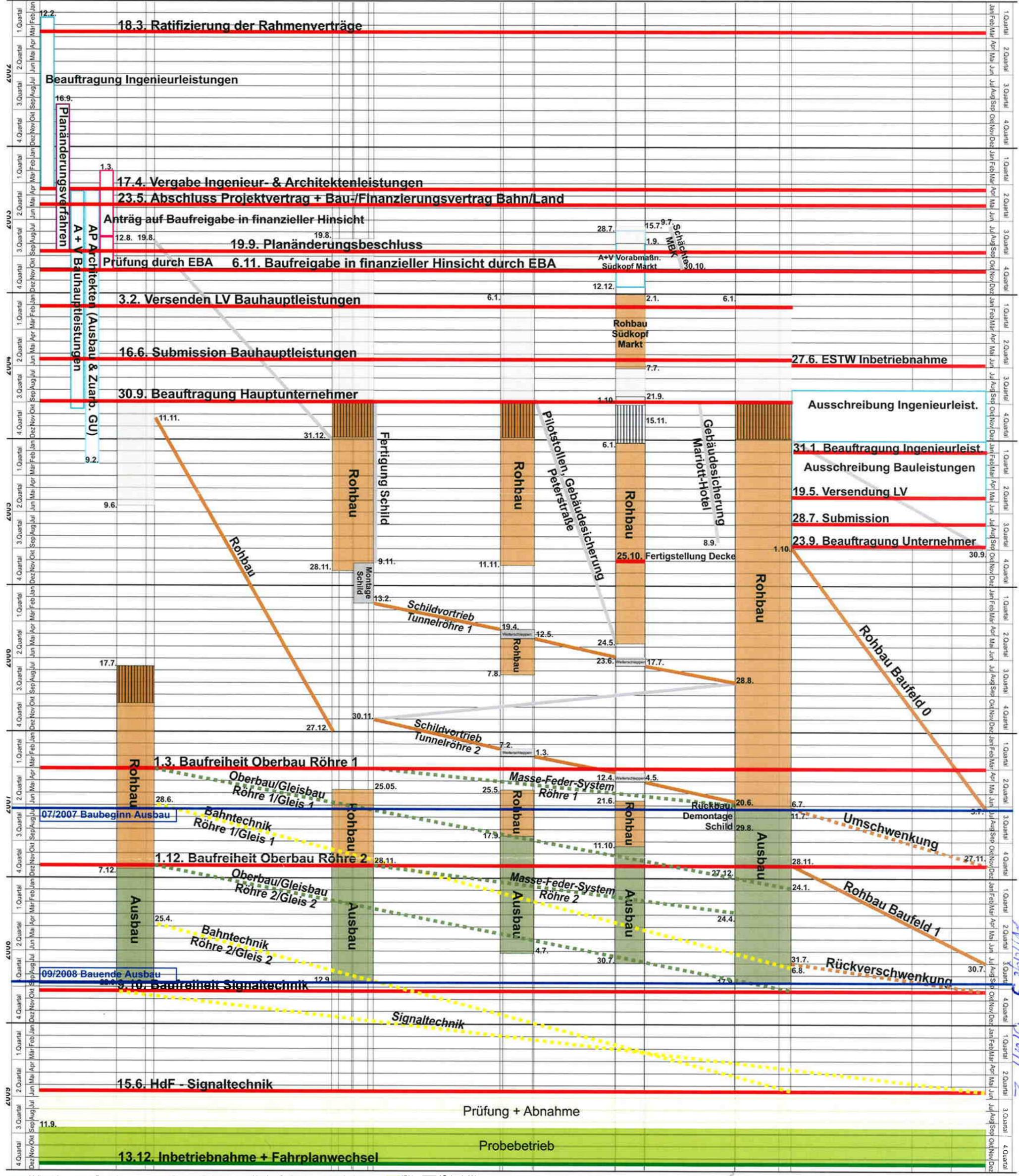
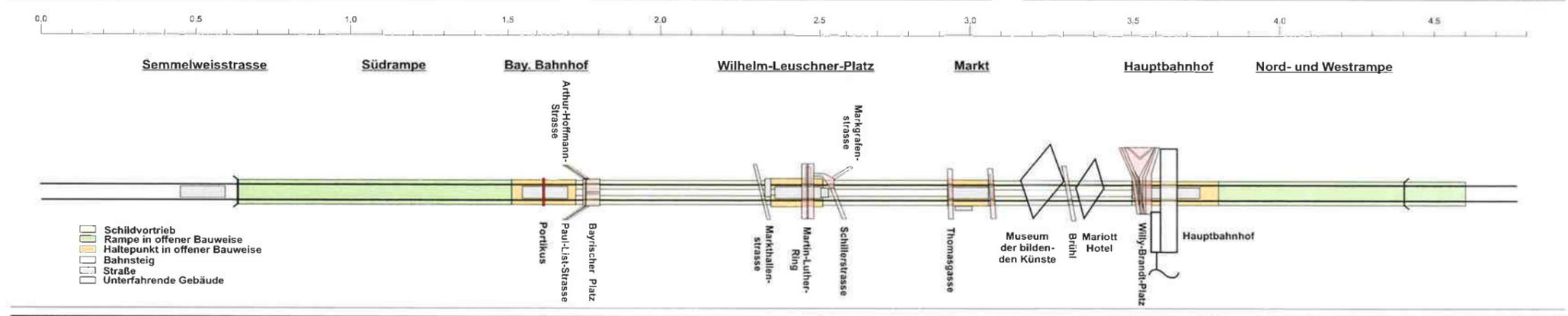
Lfd. Nr.	Oberthema	Mehrkosten inkl. Planung (in Mio. €)	Angaben der DEGES				Geprüfte Nachträge durch den SRH und Verweise auf den Textteil			
			Wesentliche Einzelsachverhalte		Zugehörige Vorgänge (beispielhaft)		NT-Nr.	Aktueller Auftragswert (€) ¹	Bemerkungen	
			Thema	Kosten ohne Planung (in Mio. €)	Vertrags-Nr.	NT-Nr.				
2	Sicherheitsanforderungen	82	Unterfahrung Hauptbahnhof	15,9	B 302/151693 B 302/151693 B 302/151693 B 302/151693 B 302/151693	HV 17 84 85 86	17 84 85 86	398.995,00 1.504.134,22 1.833.276,90 1.744.420,33	s. Pkt. 3.1.2.1.3	
			Dichtblöcke an den Haltepunkten	5,5	A 302/140647 A 302/140647 A 302/140647 A 302/140647	520 521 522 523	521	595.130,83	s. Pkt. 3.1.2.1.3	
			Dichttöpfe am Haltepunkt Markt	8,0	A 302/140647	529	529	s. Terminsicherung Schildfahrt	s. Pkt. 3.1.2.1.3	
			Vereisung Lückenschluss Markt	2,8	A 302/141647 A 302/141647	190 355				
			Unterfahrung Juridicum Passage/Hallesches Tor	2,0	A 302/140647 A 302/140647	353 389				
			Weitere Maßnahmen zur Gebäudesicherung	3,0	A 302/140647 A 302/140647 A 302/180899	380 446 HV				
			Havarieleitungen zur Flutung	3,0	A 302/141647 A 302/141647 A 302/141647 A 302/141647	69 70 71 72				
			Geänderter Querschlag	2,8	A 302/140647 A 302/140647 A 302/140647	435 436 476			s. Pkt. 3.1.2.1.3	

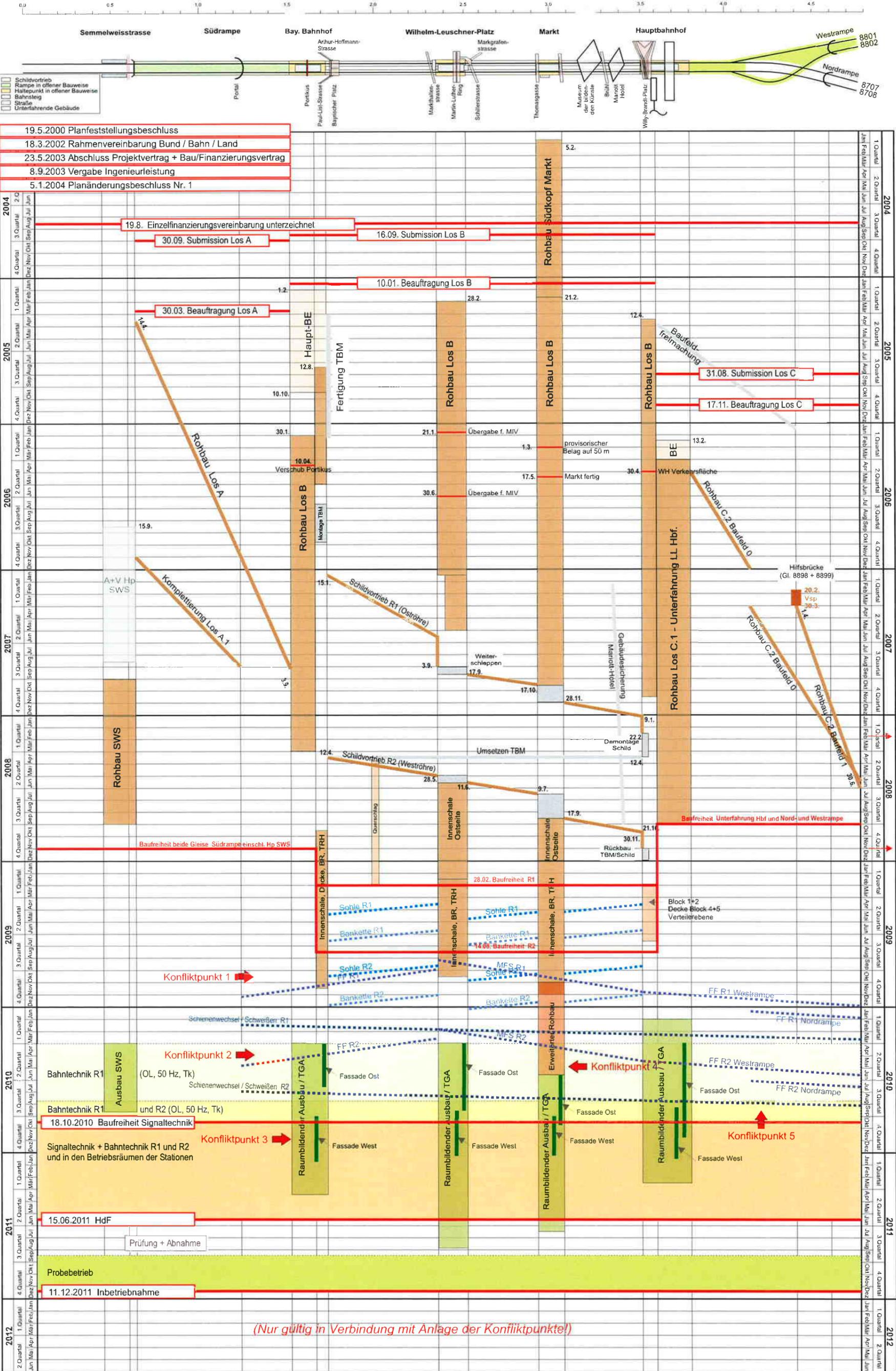
Lfd. Nr.	Oberthema	Mehrkosten inkl. Planung (in Mio. €)	Angaben der DEGES		Zugehörige Vorgänge (beispielhaft)		Geprüfte Nachträge durch den SRH und Verweise auf den Textteil		
			Wesentliche Einzelsachverhalte Thema	Kosten ohne Planung (in Mio. €)	Vertrags-Nr.	NT-Nr.	NT-Nr.	Aktueller Auftragswert (€) ¹	Bemerkungen
3	Baupreis, Baugrund, Bauzeit	119	Terminsicherung zur Fußball-WM (Vereinbarung I)	16,8	A 302/140647 A 302/140647 A 302/140647 A 302/141647 A 302/141647	525 526 527 500 - 524 528	528	2.000.000,00	s. Pkt. 3.1.2.1.3
			Terminsicherung Schildfahrt (Vereinbarung II)	20,2	A 302/140647	529	529	26.784.093,44	s. Pkt. 3.1.2.1.3
			Kosten Bauzeitverlängerung, Materialpreise usw.	49,5	A 302/140647 A 302/140647 A 302/140647 A 302/141647 A 302/141647 A 302/141647 A 302/141647 A 302/140647 A 302/140647 A 302/141647 A 302/140647 A 302/141647 B 302/150693 B 302/151693	339 551 573 206 352 400 401 557 6001 - 6008 6011 - 6015 997 997	339 352 557 997 997	4.509.916,28 2.210.088,17 12.479.027,00 8.000.000,00 21.069.899,00 5.292.000,00 12.913.809,00 3.108.000,00	s. Pkt. 3.1.2.1.3 eingereicht aktueller Wert eingereicht aktueller Wert eingereicht aktueller Wert
			Zwischensumme geprüfte NT durch den SRH aus den drei Kostenblöcken:				11 2	47.996.580,17 46.462.735,00 16.400.000,00	eingereicht aktueller Wert
			Planungsleistung Kohlevorkommen Markt		A 302/140647		134	103.159,22	s. Pkt. 3.1.2.1.3
			EP/AP mehrstufige Vereisung Bergest. Marriott		A 302/140647		249	420.000,00	s. Pkt. 3.1.2.1.3
			Zusätzliche Baustelleneinkosten		A 302/141647		602	8.167.863,00 0	eingereicht aktueller Wert
			Summe geprüfte NT durch den SRH:				13 3	48.519.739,39 54.630.598,00 16.400.000,00	eingereicht aktueller Wert

NT = Nachtrag

Rahmenterminpläne

Blatt 2	1. Rahmenterminplan (Ost- und Weströhre)
Blatt 3	2. Rahmenterminplan (Ost- und Weströhre)
Blatt 4	3. Rahmenterminplan (Oströhre)
Blatt 5	3. Rahmenterminplan (Weströhre)
Blatt 6	4. Rahmenterminplan (Oströhre)
Blatt 7	4. Rahmenterminplan (Weströhre)





■ Meilenstein
 ■ Leistung DB AG
 ■ Rohbau Stationen / Tunnel
 ■ Ausbau Stationen
 ■ Ausschreibung / Vergabe Bauleistung
 ■ Fassadenarbeiten
 ■ Schilbeton und Bankette
 ■ MFS + FF
 ■ Schienenwechsel

bestätigt:

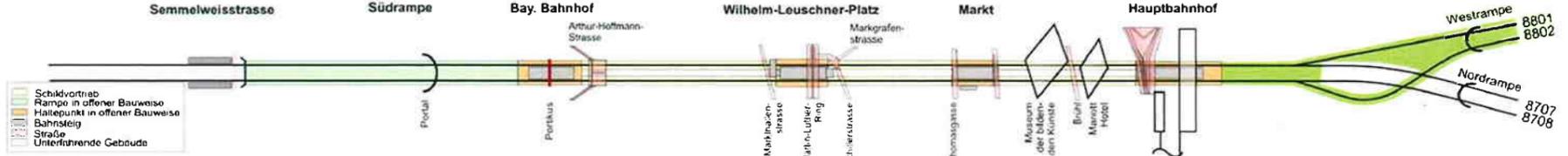
Glitsch (für DEGES)

Dr. Keske (für DB ProjektBau)

Stand: 27.02.2007
Weg-Zell-Diagramm
RTP-Entwurf 02-2007_070227.odr

Anlage 3
Blatt 3

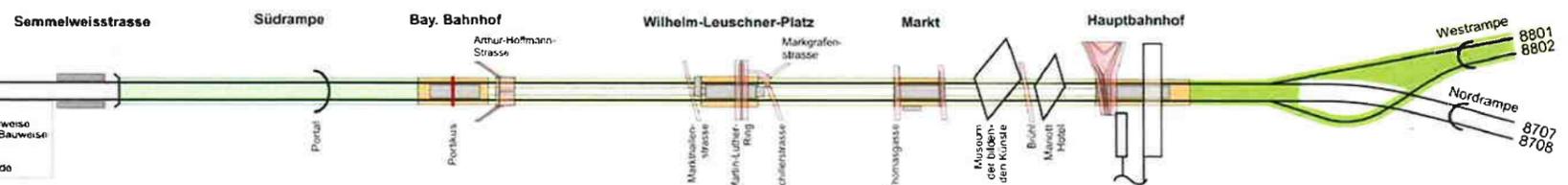
Rahmenterminplan Bauzeiten/Baufreiheiten Oströhre



Quartal	2009												2010												2011												2012																																			
	Jan	Feb	März	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dez																								
	Baufreiheit Oströhre: 01.03.2009												Rohbau												Rohbau												Rohbau												Rohbau																							
	Gleisanschluss Süd mit Weichen												Herstellung Sohlbeton, Bankette, Masse-Feder-System, Feste-Fahrbahn Oströhre												Herstellung Sohlbeton, Bankette, MFS, FF Ostseite Hbf + Westrampe												Rohbau												Rohbau																							
	Kabeltiefbau/Kabelverlegung												Baufreiheit Weströhre: 16.11.2009												Baufreiheit Weströhre: 16.11.2009												Baufreiheit Weströhre: 16.11.2009												Baufreiheit Weströhre: 16.11.2009																							
	02.03.2010 Fertigstellung FF Oströhre												03.03.2010												24.03.2010												14.04.2010												17.05.2010												BF: 01.03.2010											
	Kabelverlegung/Kabelmontage												Kabelverlegung/Kabelmontage												Kabelverlegung/Kabelmontage												Kabelverlegung/Kabelmontage												Kabelverlegung/Kabelmontage																							
	RBA/TGA Ostseite												RBA/TGA Ostseite												RBA/TGA Ostseite												RBA/TGA Ostseite												RBA/TGA Ostseite												RBA/TGA Ostseite											
	16.05.2011												Montage Deckenströmschiene Oströhre												10.08.2011												15.10.2010												BF Nordrampe (Hilfsbrücke): 15.10.2010												15.10.2010											
	10.08.2011												Schienen schleifen Oströhre/Westrampe												07.08.2011												07.08.2011												07.08.2011												07.08.2011											
	15.09.2011 Teilübergabe an Fa. Thales												15.09.2011 Teilübergabe an Fa. Thales												15.09.2011 Teilübergabe an Fa. Thales												15.09.2011 Teilübergabe an Fa. Thales												15.09.2011 Teilübergabe an Fa. Thales																							
	Montage LST-Anlagen												Montage LST-Anlagen												Montage LST-Anlagen												Montage LST-Anlagen												Montage LST-Anlagen												Montage LST-Anlagen											
	01.05.2012 HdF												01.05.2012 HdF												01.05.2012 HdF												01.05.2012 HdF												01.05.2012 HdF												01.05.2012 HdF											
	Prüfung und Abnahme LST-Anlagen												Prüfung und Abnahme LST-Anlagen												Prüfung und Abnahme LST-Anlagen												Prüfung und Abnahme LST-Anlagen												Prüfung und Abnahme LST-Anlagen												Prüfung und Abnahme LST-Anlagen											
	Probetrieb												Probetrieb												Probetrieb												Probetrieb												Probetrieb												Probetrieb											
	09.12.2012 Inbetriebnahme												09.12.2012 Inbetriebnahme												09.12.2012 Inbetriebnahme												09.12.2012 Inbetriebnahme												09.12.2012 Inbetriebnahme												09.12.2012 Inbetriebnahme											

Anlage 3
Blatt 4

Rahmenterminplan Bauzeiten/Baufreiheiten Weströhre

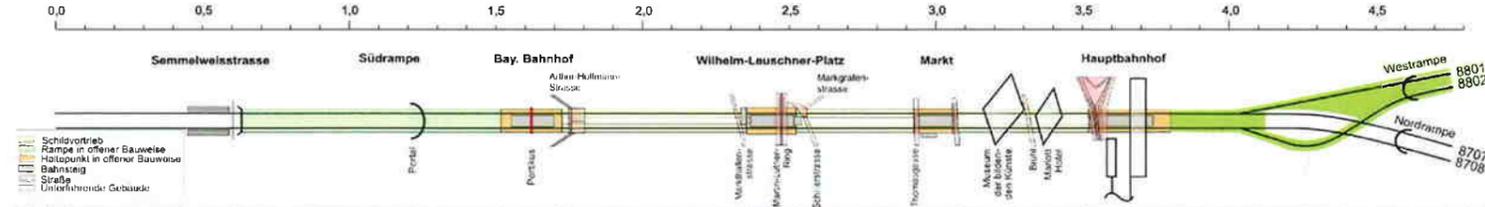


- Schildvorhaben
- Rampe in offener Bauweise
- Haltepunkt in offener Bauweise
- Bahnsteig
- Straße
- Unterfahrende Gebäude

Jahr	2009				2010				2011				2012			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
2009	Baufreiheit Oströhre: 01.03.2009				Gleisanschluss Süd mit Weichen				Kabeltiefbau/Kabelverlegung				Baufreiheit Weströhre: 16.11.2009			
2009	Rohbau				Rohbau				Rohbau				Rohbau			
2009	BF: 01.06.2009				BF Westrampe: 01.06.2009				BF: 01.03.2010				BF Nordrampe			
2010	Herstellung Sohlbeton, Bankette, Masse-Feder-System, Feste-Fahrbahn Weströhre + Nordrampe															
2010	08.10.2010 Fertigstellung FF Weströhre				08.10.2010				01.11.2010				22.11.2010			
2010	Kabelverlegung/Kabelmontage				Kabelverlegung/Kabelmontage				Kabelverlegung/Kabelmontage				Kabelverlegung/Kabelmontage			
2011	RBA/TGA Westseite				RBA/TGA Westseite				RBA/TGA Westseite				RBA/TGA Westseite			
2011	18.01.2011				22.02.2011				15.07.2011				01.09.2011			
2011	Montage Deckenstromschiene Weströhre															
2011	Schienen schleifen Weströhre															
2011	01.12.2011 Übergabe an Fa. Thales															
2011	Montage LST-Anlagen															
2012	01.05.2012 HdF															
2012	Prüfung und Abnahme LST-Anlagen															
2012	Probetrieb															
2012	09.12.2012 Inbetriebnahme															

Anlage 3
Blatt 5

Rahmenterminplan Bauzeiten/Baufreiheiten Oströhre - Variante 3: Inbetriebnahme 12/2013



Quartal	2009				2010				2011				2012				2013						
	Jan	Feb	März	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dez	Jan	Feb	März	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov
<p>2009</p> <p>1. Quartal: Baufreiheit Oströhre (0.0 - 1.5 km)</p> <p>2. Quartal: Rohbau (1.5 - 2.5 km)</p> <p>3. Quartal: Rohbau (2.5 - 3.0 km)</p> <p>4. Quartal: Rohbau (3.0 - 4.5 km)</p>																							
<p>2010</p> <p>1. Quartal: Herstellung Sohlbeton, Bankette, Masse-Feder-System, Feste-Fahrbahn Oströhre (1.5 - 2.5 km)</p> <p>2. Quartal: Fertigstellung FF Oströhre (1.5 - 2.5 km)</p> <p>3. Quartal: Kabelverlegung/Kabelmontage (0.0 - 4.5 km)</p> <p>4. Quartal: Kabelverlegung/Kabelmontage (0.0 - 4.5 km)</p>																							
<p>2011</p> <p>1. Quartal: Kabelverlegung/Kabelmontage (0.0 - 4.5 km)</p> <p>2. Quartal: RBA/TGA Ostseite (1.5 - 2.5 km)</p> <p>3. Quartal: RBA/TGA Ostseite (1.5 - 2.5 km)</p> <p>4. Quartal: RBA/TGA Ostseite (1.5 - 2.5 km)</p>																							
<p>2012</p> <p>1. Quartal: RBA/TGA Ostseite (1.5 - 2.5 km)</p> <p>2. Quartal: Montage Deckenstromschiene Oströhre (1.5 - 2.5 km)</p> <p>3. Quartal: Montage BOS-Funk Ostrasse (1.5 - 2.5 km)</p> <p>4. Quartal: Schienen schleife Oströhre/Westrampe (1.5 - 2.5 km)</p>																							
<p>2013</p> <p>1. Quartal: Montage LST-Anlagen (0.0 - 4.5 km)</p> <p>2. Quartal: Prüfung und Abnahme LST-Anlagen (0.0 - 4.5 km)</p> <p>3. Quartal: Probetrieb (0.0 - 4.5 km)</p> <p>4. Quartal: Inbetriebnahme (0.0 - 4.5 km)</p>																							

*) Zeitraum für Zustandsfeststellung und Übergabe der Trassen
 **) Vorbereitung Betriebsräume durch PT Sachsen
 --- Leistungen Rohbau / Ausbau außerhalb der Trassen

Anlage 3
Blatt 6

Übersicht Rahmenterminpläne und Bauzeit - Bauzeitverlängerung

	1. Rahmenterminplan	2. Rahmenterminplan	3. Rahmenterminplan	4. Rahmenterminplan
Aufgestellt	14.07.2003	27.02.2007	07.11.2008	19.01.2010
Beauftragung AN	30.09.2004	10.01.2005	10.01.2005	10.01.2005
IBN	13.12.2009	11.12.2011	09.12.2012	08.12.2013
Bauzeit	5 Jahre/2,5 Mon.	6 Jahre/11 Mon.	7 Jahre/11 Mon.	8 Jahre/11 Mon.
Bauzeitverlängerung		1 Jahr/8,5 Mon.	2 Jahre/8,5 Mon.	3 Jahre/8,5 Mon.

Übersicht Verzögerungen Submission und Ausschreibung 2. Rahmenterminplan zu 1. Rahmenterminplan

	Los A		Los B		Los C	
	1. RTP	2. RTP	1. RTP	2. RTP	1. RTP	2. RTP
Submission	16.06.2004	30.09.2004	16.06.2004	16.09.2004	28.07.2005	31.08.2005
Verzögerung 2. RTP zu 1. RTP	+ 3,5 Monate		+ 3 Monate		+ 1 Monat	
Beauftragung	30.09.2004	30.03.2005	30.09.2004	10.01.2005	23.09.2005	17.11.2005
Verzögerung 2. RTP zu 1. RTP	+ 6 Monate		+ 3,5 Monate		+ 2 Monate	

RTP = Rahmenterminplan

Konfliktpunkte des 2. Rahmenterminplanes

- Konfliktpunkt 1: Überlagerung der Kapazitäten des Auftragnehmers Bahnbau

Die geplanten zwei Bauspitzen zur Herstellung des Masse-Feder-Systems in der Osttrasse werden überlagert durch zwei Bauspitzen zur Herstellung des Sohlbetons und der Bankette in der Westtrasse. Gleichzeitig laufen die restlichen Rohbauarbeiten in den Haltepunkten.

- Konfliktpunkt 2: Überschneidung/Doppelbelegung der Osttrasse durch die Realisierung der Bahntechnik und die Montage der Fassaden in den Stationen

Beim raumbildenden Ausbau in den Stationen erfolgt bei der Fassadenmontage die Belegung der Osttrasse der jeweiligen Haltepunkte. Gleichzeitig muss für die Oberleitungs- und Kabelzugarbeiten der Bahntechnik die freie Zugänglichkeit über die gesamte Länge der Osttrasse gewährleistet sein.

- Konfliktpunkt 3: Überschneidung/Doppelbelegung der Westtrasse durch die Realisierung der Bahn- und Signaltechnik und der Montage der Fassaden beim Stationsausbau

Durch den raumbildenden Ausbau erfolgt für die Fassadenmontage die Belegung der Westtrasse der jeweiligen Haltepunkte. Gleichzeitig muss für die Oberleitungs- und Kabelzugarbeiten der Bahntechnik sowie für die Signaltechnik eine freie Zugänglichkeit über die gesamte Länge der Westtrasse gewährleistet werden. Die Baufreiheit für die Signaltechnik kann in der Westtrasse nicht sichergestellt werden.

- Konfliktpunkt 4: Überschneidung von erweiterten Rohbauarbeiten (u. a. Stahlsteg, Bahnsteigplatte) im Haltepunkt Markt mit der Realisierung der Bahntechnik in der Osttrasse und des Masse-Feder-Systems in der Westtrasse

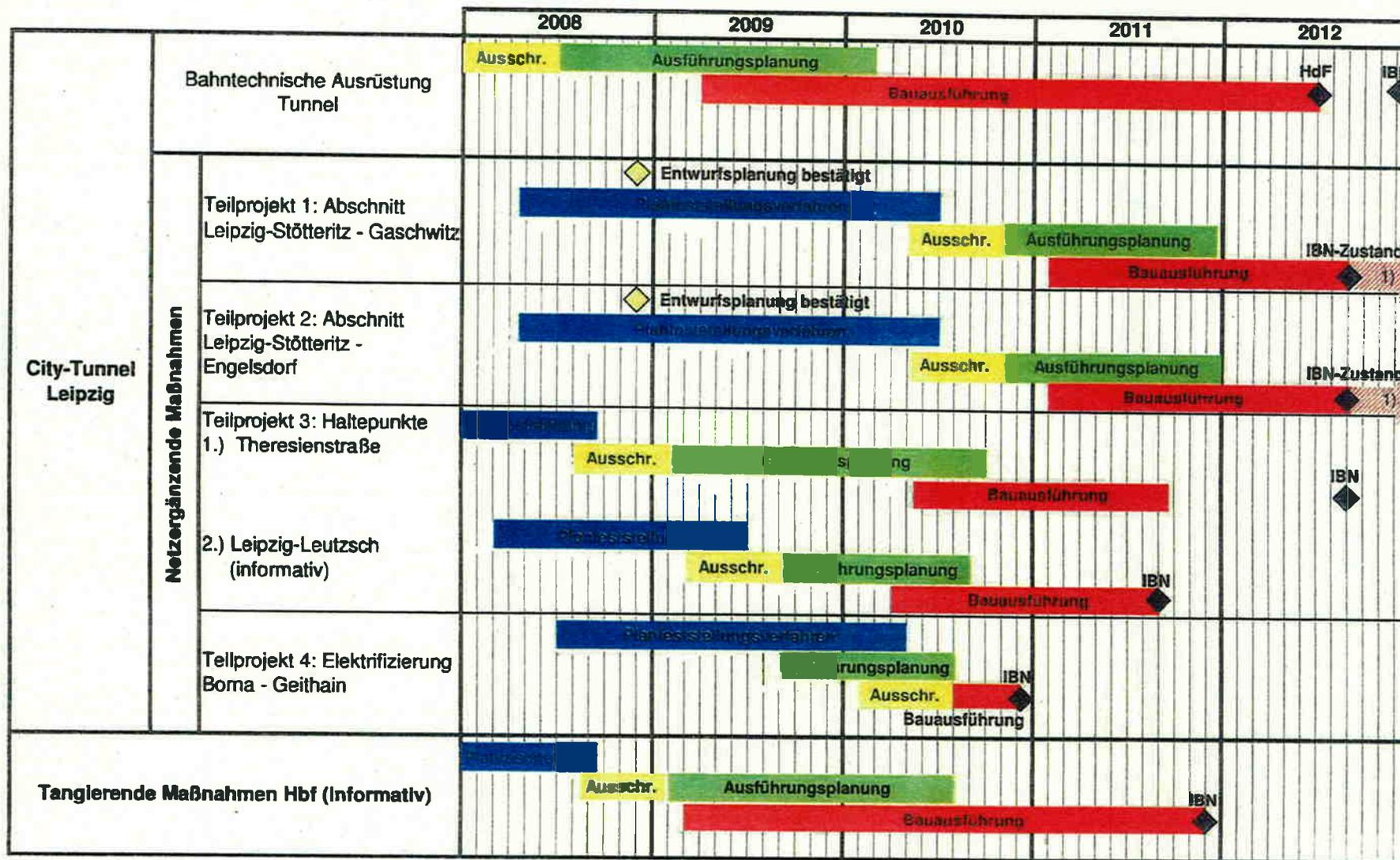
Infolge der erweiterten Rohbauarbeiten im Haltepunkt Markt kommt es zu erheblichen Einschränkungen in der Baufreiheit und Logistik des Auftragnehmers Bahnbau bei der Realisierung der Bahntechnik und des Masse-Feder-Systems.

- Konfliktpunkt 5: Fehlender Vorlaufzeitraum der Bahntechnik zur Signaltechnik in der Westtrasse

Die Bahntechnik benötigt für die Oberleitungs- und Kabelzugarbeiten mindestens einen 3-monatigen Vorlauf zur Signaltechnik. Aus dem Terminablauf im Rahmenterminplan können nur 1,5 bis 2 Monate in der Westtrasse zur Verfügung gestellt werden.

Terminübersicht CTL, NEM und TaMa

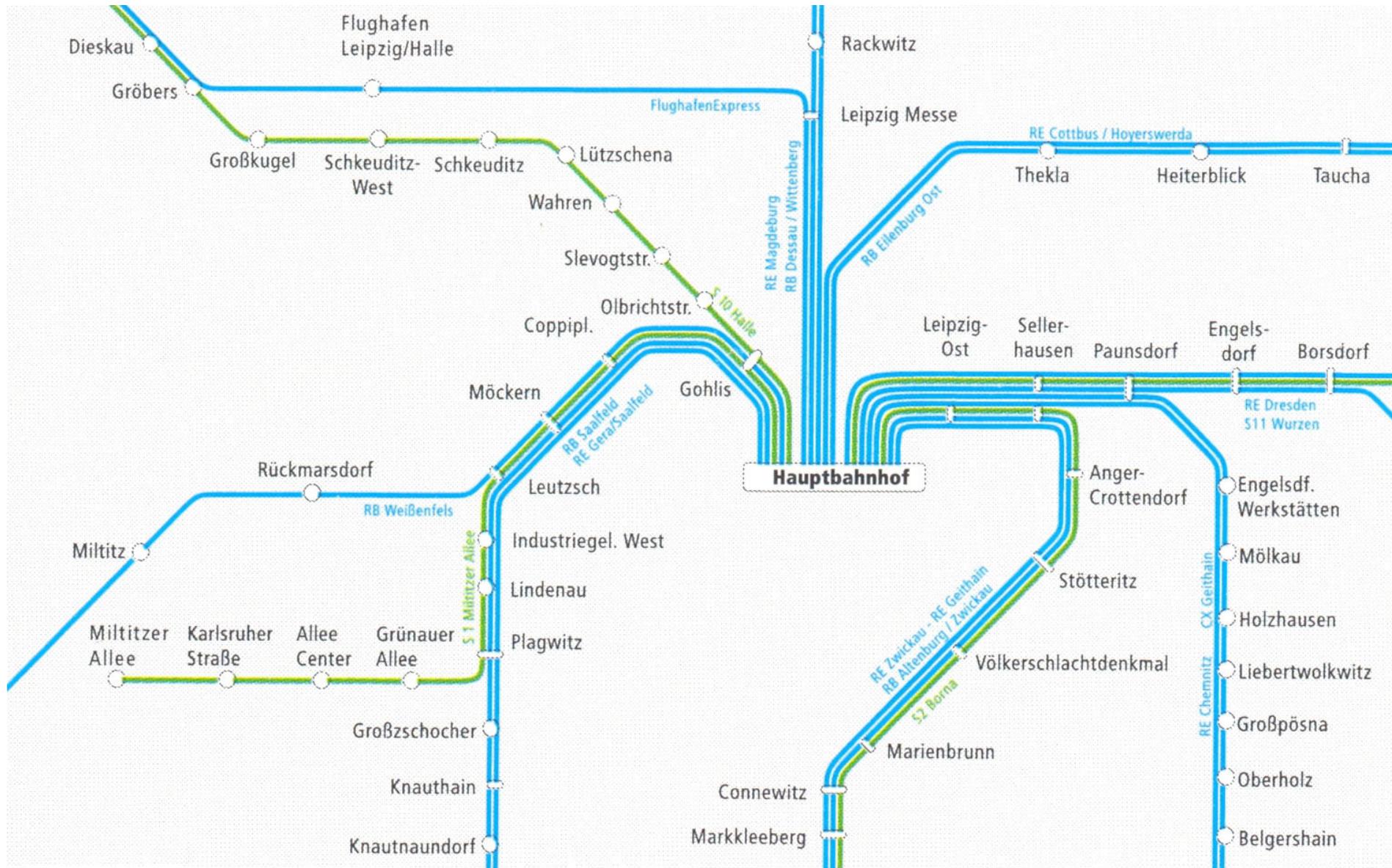
Anpassung Variante IBN 12/2012
Basis: Spitzengespräch vom 14.10.2008



1) Restleistungen Netergänzende Maßnahmen bis 08/2013 unter laufendem Betrieb

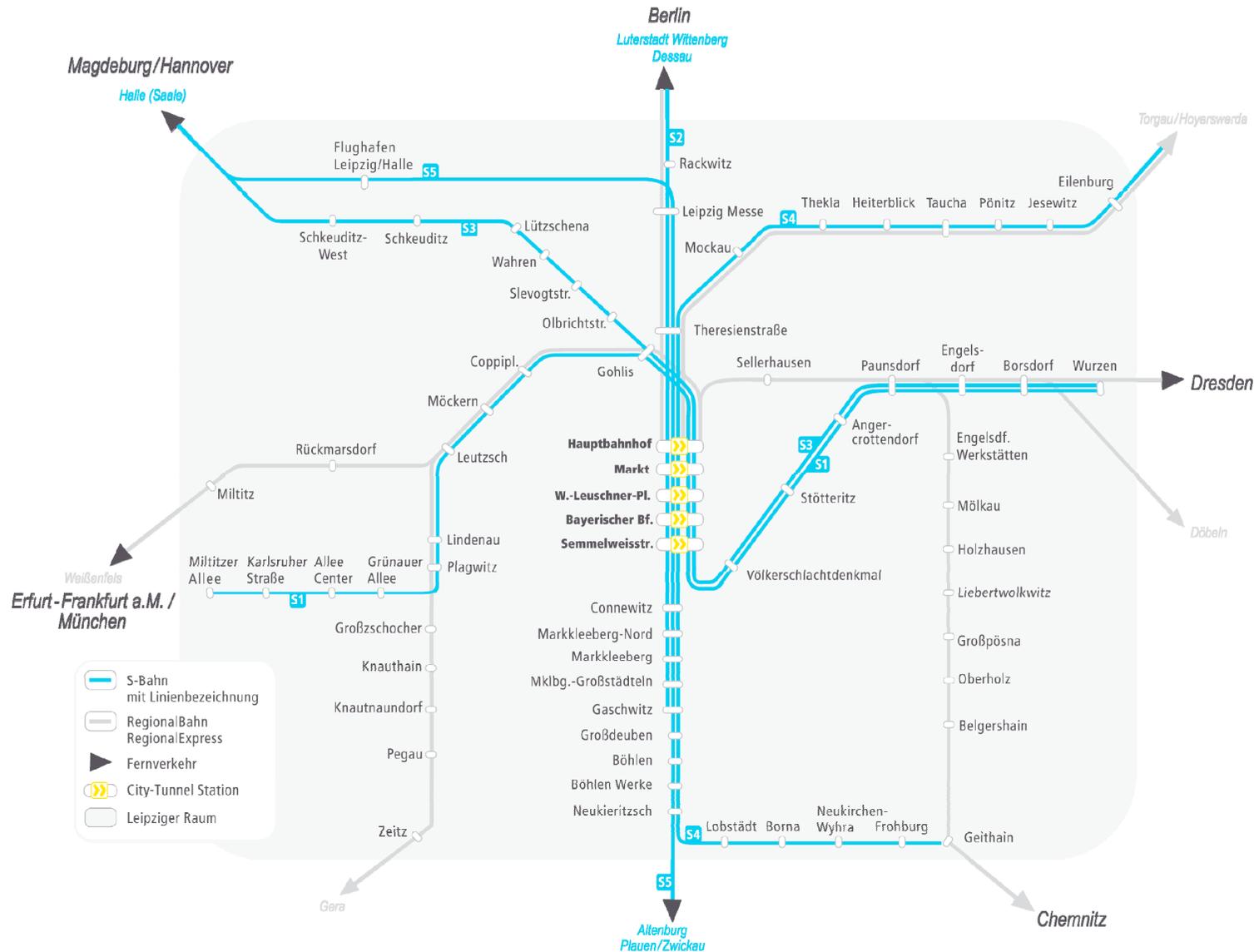
Anlage 7

Heutiges Streckennetz

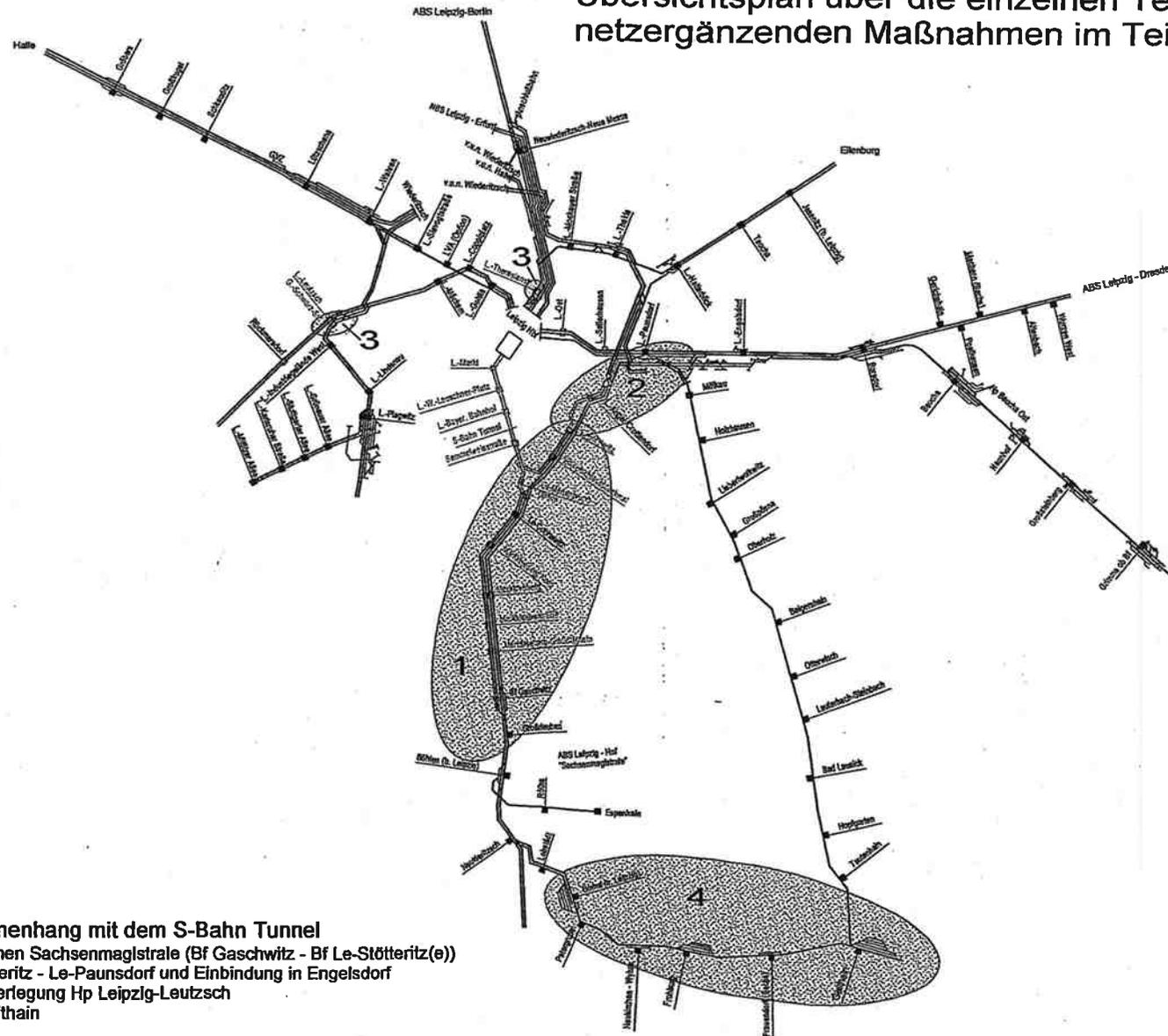


Quelle: <http://www.citytunnelleipzig.de>

Zukünftiges Streckennetz



Übersichtsplan über die einzelnen Teilprojekte der netzergänzenden Maßnahmen im Teilknoten Leipzig



Maßnahmen im Zusammenhang mit dem S-Bahn Tunnel

- 1 S-Bahn bedingte Maßnahmen Sachsenmagistrale (Bf Gaschwitz - Bf Le-Stötteritz(e))
- 2 Verbindungskurve Le-Stötteritz - Le-Paunsdorf und Einbindung in Engelsdorf
- 3 Hp Theresienstraße und Verlegung Hp Leipzig-Leutzsch
- 4 Elektrifizierung Borna - Geithain

Legende	
▨	S-Bahn Haltepunkt Neubau
■	S-Bahn Haltepunkt
□	sonstiger Hp bzw. Bahnhof
—	Aus- und Neubau S-Bahn
- - -	vorhandene Anlagen
- - -	S-Bahn Tunnel

Anlage 9

Änderungen der vertraglich vereinbarten Teilprojekte gegenüber der Entwurfsplanung

Teilprojekt 1 Stötteritz (einschließlich) - Gaschwitz (einschließlich)

Projektziel: Anpassung der Gleisinfrastruktur an die Tunnelstrecke, Ertüchtigung der Strecken Marienbrunn - Engelsdorf und Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof für den S-Bahn-Verkehr; Neubau, Ausbau und Verlegung sämtlicher Haltepunkte bzw. Bahnsteiganlagen

Verkehrliche/Betriebliche Zielstellung	Vertraglich vereinbarte Maßnahme	Geplante Maßnahme (Entwurfsplanung)	Ursache/Begründung
Schaffung der südlichen Einbindung der Tunnelstrecke an das bestehende Netz	Ertüchtigung der Strecke Marienbrunn - Engelsdorf und Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof für den S-Bahn-Verkehr (v max = 80 km/h)	Ertüchtigung der Strecken Marienbrunn - Engelsdorf und Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof für den S-Bahn-Verkehr (Marienbrunn - Engelsdorf v max = 80 km/h, Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof v max = 160 km/h)	Strecke Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof im Abschnitt Connewitz - Gaschwitz wird mit Bestandsnetzmaßnahmen ertüchtigt und auf Ausbaustrecken-Standard gebracht (v max= 160 km/h)
Umbau Bahnhof Stötteritz zum S-Bahn-Haltepunkt sowie zum Endpunkt der Verdichterlinien	Neubau Inselbahnsteig mit 2 Bahnsteigkanten und einem Kehrgleis	Neubau Inselbahnsteig mit 3 Bahnsteigkanten, einem Kehrgleis sowie zusätzlichen Weichenverbindungen zum Kurzwenden	Konkretisierung der technologischen Prozesse für beginnende und endende Züge
Umbau Bahnhof Connewitz zum S-Bahn-Haltepunkt und Umsteigeknoten für den ÖPNV	Neubau Inselbahnsteig mit 2 Bahnsteigkanten	Neubau Inselbahnsteig und Außenbahnsteig (3 Bahnsteigkanten) für beginnende und endende Züge	Zusätzlicher Endpunkt für Verdichterlinien sowie Endpunkt für Störfall im CTL
Umbau Bahnsteiganlagen Haltepunkt Markkleeberg	Grundsanierung mit Schaffung S-Bahn-Standard	Neubau Inselbahnsteig an Strecke Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof, Verzicht der Bahnsteiganlagen an Strecke Gaschwitz - Marienbrunn	Verzicht auf das 2. Gleis der Strecke Leipzig - Dresden, Schaffung Ausbaustrecken-Standard Strecke Gaschwitz - Bayrischer Bahnhof
Umbau Bahnsteiganlagen Bahnhof Gaschwitz	Grundsanierung mit Schaffung S-Bahn-Standard	Reaktivierung und Sanierung Bahnsteig 10 für beginnende und endende Züge, keine weiteren Grundsanierungen der anderen Bahnsteiganlagen	Sanierung nicht möglich, da sich mit geplanten Spurplanumbau Bahnhof Gaschwitz einschließlich Elektronischen Stellwerk die Lage der Bahnsteiganlagen ändert (Vermeidung von Fehlinvestitionen)

Teilprojekt 2 Stötteritz (ausschließlich) - Engelsdorf

Projektziel: Schaffung einer Fahrstmöglichkeit für Reisezüge von Stötteritz, Verlegung Haltepunkt Anger-Crottendorf an die Strecke Marienbrunn - Engelsdorf und Stilllegung Streckenabschnitt Leipzig-Ost und Stötteritz

Verkehrliche/Betriebliche Zielstellung	Vertraglich vereinbarte Maßnahme	Geplante Maßnahme (Entwurfsplanung)	Ursache/Begründung
Schaffung der Fahrmöglichkeit für die S-Bahn-Züge Richtung Wurzen über Stötteritz und Engelsdorf	Neubau einer eingleisigen Verbindungskurve zwischen Abzweig Anger und Paunsdorf	Ertüchtigung der zweigleisigen Güterzugstrecke Marienbrunn - Engelsdorf für Reisezüge durch den Bahnhof Engelsdorf (im Rahmen Elektronisches Stellwerk als Bestandsnetzmaßnahme)	Aufgrund der Konzeption „Netz 21“ kreuzen sich die S-Bahn-Züge im Bereich Engelsdorf, Erfordernis einer zweigleisigen Strecke, Ertüchtigung erfolgt im Bestandsnetzvorhaben (Elektronisches Stellwerk Stötteritz)
Anbindung S-Bahn-Verkehr an den vorhandenen Haltepunkt Paunsdorf	Erweiterung der Bahnsteiganlagen	Neubau Inselbahnsteig im Bahnhof Engelsdorf, Schaffung direkter Wegebeziehungen zu den vorhandenen Bahnsteiganlagen	Verzicht auf Neubau der Verbindungskurve, Bau erst mit Verlagerung der Zugbildungsaufgaben nach Halle möglich (nach 2012)

Teilprojekt 3 Einzelmaßnahmen Haltepunkte Theresienstraße und Leipzig - Leutzsch

Projektziel: Schaffung weiterer Zugangsstellen durch den Neubau von Haltepunkten bzw. Verlegung bestehender Bahnsteiganlagen

Verkehrliche/Betriebliche Zielstellung	Vertraglich vereinbarte Maßnahme	Geplante Maßnahme (Entwurfsplanung)	Ursache/Begründung
Verlegung der Bahnsteiganlagen Bahnhof Leutzsch Richtung Georg-Schwarz-Straße	Neubau von zwei Außenbahnsteigen	Komplette Verlegung Bahnsteiganlagen mit Aufgabe Zugangsstelle Bahnhof Leutzsch	Bestellerweiterung, Verlegung erfolgt im Rahmen Elektronisches Stellwerk Leutzsch

Teilprojekt 4 Streckenelektrifizierung Borna - Geithain

Projektziel: Elektrifizierung der Strecke Borna - Geithain und Integration in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz

Im Teilprojekt 4 sind in der Entwurfsplanung keine Änderungen gegenüber dem Vertragswerk erforderlich.

NEM CTL - Kostenanalyse

Arbeitsstand 10.08.2010

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR

4.1 Kostenzuscheidung Oberbau

S-Bahn-bedingte Anlagen		nicht S-Bahn-bedingte Anlagen		Anlagen Mischbetrieb	
Bf Stötteritz Gleise 1, 2 und 12	1,3 Mio. €	Bf Stötteritz; Gleis 4	0,1 Mio. €	Gleise Anger-Crottendorf - Stötteritz ; km 4,2 – 4,4	0,37 Mio. €
S-Bahn-Gleise Stötteritz – Richtung CTL; km 5,3 - 5,8/0,0 – 0,3	1,7 Mio. €	Bf Connewitz; Gleis 4	0,5 Mio. €	Bf Stötteritz; Gleis 3	0,85 Mio. €
S-Bahn-Gleise CTL – Connewitz; km 2,3 - 2,6/3,7 – 4,1	1,1 Mio. €	Bf Gaschwitz; Gleis 27	0,2 Mio. €	Bf Connewitz; Gleisverbindung W14 – W15	0,03 Mio. €
Bf Connewitz; Gleise 1, 2 und 3	1,2 Mio. €				
Bf Stötteritz; Weichen 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	0,8 Mio. €	Bf Connewitz; Weichen 14, 15	0,3 Mio. €	Bf Stötteritz; Weichen 1, 2, 3, 11	0,5 Mio. €
Bf Connewitz; Weichen 3, 4, 5, 11, 12, 13, 93	0,8 Mio. €	Strecke Leipzig Hbf – Paunsdorf, Rückbau Weiche 5175	0,03 Mio. €		
6,9 Mio. €		1,1 Mio. €		1,75 Mio. €	

In RV/BFV nicht vereinbarte Kosten:

Bf Stötteritz 1.356 TEUR, Bf Connewitz 2.342 TEUR

In RV/BFV nicht berücksichtigte Kosten:

Bf Markkleeberg (Wendegleis) 484 TEUR

34 | 10. August 2010 | SMWA, Referat 64

NEM CTL - Kostenanalyse

Arbeitsstand 10.08.2010

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR

4.2 Kostenzuscheidung Bahnkörper

S-Bahn-bedingte Anlagen		nicht S-Bahn-bedingte Anlagen		Anlagen Mischbetrieb	
S-Bahn-Gleise Stötteritz – Richtung CTL; km 5,8 - 6,5/ 0,0 – 0,3	1,9 Mio. €	Bf Stötteritz, Rückbau Stellwerk W1	0,1 Mio. €	Gleise Anger-Crottendorf - Stötteritz ; km 4,2 – 4,4	0,9 Mio. €
S-Bahn-Gleise CTL – Connewitz; km 2,3 - 2,6	0,6 Mio. €			Neubau der Gleisanlagen Im Bahnhof Stötteritz	3,7 Mio. €
				Bf Connewitz km 2,6 - 4,0/ 2,6 - 4,0	3,7 Mio. €
2,5 Mio. €		0,1 Mio. €		8,3 Mio. €	

In RV/BFV nicht vereinbarte Kosten:

Bf Stötteritz 2.531 TEUR, Bf Connewitz 3.739 TEUR

In RV/BFV nicht berücksichtigte Kosten:

Bf Markkleeberg (Wendegleis) 75 TEUR

37 | 10. August 2010 | SMWA, Referat 64

NEM CTL - Kostenanalyse

Arbeitsstand 10.08.2010

 STAATSMINISTERIUM
 FÜR WIRTSCHAFT
 ARBEIT UND VERKEHR

 Freistaat
 SACHSEN

4.3 Kostenzuscheidung Oberleitung

S-Bahn-bedingte Anlagen		nicht S-Bahn-bedingte Anlagen		Anlagen Mischbetrieb	
S-Bahn-Gleise Stötteritz - Richtung CTL	0,7 Mio. €	Gleise Stötteritz - Connewitz	1,0 Mio. €	Oberleitung im Bf Stötteritz	3,6 Mio. €
S-Bahn-Gleise CTL - Richtung Connewitz	0,1 Mio. €			Oberleitung Bf Connewitz	4,1 Mio. €
0,8 Mio. €		1,0 Mio. €		7,7 Mio. €	

In RV/BFV nicht vereinbarte Kosten:

In RV/BFV nicht berücksichtigte Kosten:

 Bf Stötteritz 2.796 TEUR, Bf Connewitz 4.129 TEUR
 Bf Markkleeberg (Wendegleis) 200 TEUR

NEM CTL - Kostenanalyse

Arbeitsstand 10.08.2010

 STAATSMINISTERIUM
 FÜR WIRTSCHAFT
 ARBEIT UND VERKEHR

 Freistaat
 SACHSEN

4.4 Kostenzuscheidung ESTW-A Connewitz

S-Bahn-bedingte Anlagen		nicht S-Bahn-bedingte Anlagen		Anlagen Mischbetrieb	
Einrichtung Baugleis	0,26 Mio. €			Kabeltiefbau	0,9 Mio. €
Anpassung Bf Schönefeld für Bauzustand N3.0	0,01 Mio. €			Außenanlagen, Innen- anlagen, Anschluss- einheiten	8,9 Mio. €
Anpassung Bf Engelsdorf für Bauzustand N3.0	0,02 Mio. €			Bauzustände 2, 4, 5	0,1 Mio. €
Anpassung Bf Engelsdorf für Bauzustand N4.0	0,01 Mio. €			Kabelumverlegung LST ESTW-A Semmelweisstr.	0,2 Mio. €
				Anpassung Bf Engelsdorf für Bauzustand N2.0a/N2.0e	0,1 Mio. €
				Sonstige Baukosten	1,9 Mio. €
0,30 Mio. €				12,1 Mio. €	

Die Sachlagenzuscheidung für das ESTW kann erst nach Gegenüberstellung der Vorplanung 2001 zur Entwurfsplanung 2009 erfolgen, um die im RV/BFV nicht vereinbarten Kosten zu ermitteln.

NEM CTL - Kostenanalyse

Arbeitsstand 10.08.2010

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR

4.5 Kostenzuscheidung sonstige Maßnahmen

S-Bahn-bedingt		nicht S-Bahn-bedingt		Mischbetrieb	
Grunderwerb	0,12 Mio. €	Grunderwerb	0,37 Mio. €	Planungskosten	6,99 Mio. €
Grunddienstbarkeit	0,02 Mio. €			Streckenfern- meldekabel	0,15 Mio. €
Stützwand	0,23 Mio. €				
LSW	0,06 Mio. €	LSW	1,06 Mio. €	LSW	3,59 Mio. €
Regenrückhaltebecken	2,55 Mio. €	Regenrückhaltebecken	0,01 Mio. €		
Übertragungstechnik/ Beschallung	0,20 Mio. €				
elektrische Weichenheizung	0,08 Mio. €			elektrische Weichenheizung	0,56 Mio. €
Gleisfeldbeleuchtung	0,03 Mio. €	Entsorgung	0,09 Mio. €	Entsorgung	0,15 Mio. €
Niederspannungs-UV Connewitz	0,01 Mio. €				
Rückbau	0,01 Mio. €	Rückbau	1,90 Mio. €	Rückbau	0,005 Mio. €
3,31 Mio. €		3,43 Mio. €		11,44 Mio. €	

44 | 10. August 2010 | SMWA, Referat 64

NEM CTL - Kostenanalyse

Arbeitsstand 10.08.2010

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR

4.6 Kostenzuscheidung DB Station & Service

S-Bahn-bedingte Anlagen		nicht S-Bahn-bedingte Anlagen		Anlagen Mischbetrieb	
Neubau Station Anger-Crottendorf	1,38 Mio. €	Rückbau Station Leipzig Ost	0,02 Mio. €		
Neubau Station Stötteritz	1,19 Mio. €	Rückbau Station Sellerhausen	0,04 Mio. €		
Neubau Station Völkerschlachtdenkmal	1,14 Mio. €	Rückbau Station Anger-Crottendorf	0,03 Mio. €		
Neubau Station Connewitz	2,67 Mio. €	Station Connewitz Neubau Fußgängerbrücke	0,43 Mio. €		
Neubau Station Markkleeb. Nord	0,95 Mio. €	Entsorgung	0,08 Mio. €		
Neubau Station Markkleeberg	1,09 Mio. €	Planung	0,04 Mio. €		
Neub. Station Markt. Großstädt.	0,82 Mio. €				
Neubau Station Theresienstraße	1,51 Mio. €				
Anpassung 3-S-Zentrale	0,13 Mio. €				
Rückbau Stationen	0,19 Mio. €				
Planungskosten	1,29 Mio. €				
12,36 Mio. €		0,64 Mio. €			

Im RV/BFV nicht vereinbarte Kosten:
In RV/BFV nicht berücksichtigte Kosten:

Bf Stötteritz 250 TEUR, Bf Connewitz 656 TEUR
Bf Markkleeberg (Wendegleis) 218 TEUR

46 | 10. August 2010 | SMWA, Referat 64

Vermirk

Obär

Herrn Referatsleiter 64
Herrn Abteilungsleiter 6

*i.v.h.
fr 4/11*

Herrn Staatssekretär Verkehr

Herrn Staatsminister

Dienststelle:
Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Bearbeiter

Durchwahl
Telefon: |

Aktenzeichen
64-3891.32/80

Dresden,
4. November 2010

**City-Tunnel Leipzig (CTL)
Aktueller Sachstand**

Rechnungslos des Freistaates				
03.11.2010				
Datum: 03.11.2010				
Bemerkung: 331				

1. Votum

Kennnissnahme

7470/10

2. Sachverhalt

Projektteil Sachsen

Los A:

Südrampe

Die Hauptbauleistungen sind abgeschlossen. Die VOB-Abnahme ist erfolgt.

Haltepunkt Semmelweisstraße

Die Bauarbeiten sind bis auf kleine Nacharbeiten beendet.

Los B:

**Rohbau des Tunnels und der Stationen Bayerischer Bahnhof,
Wilhelm-Leuschner-Platz, Markt und Hauptbahnhof**

Die Tunnelröhren und die Stationen sind im Rohbau erstellt.

An der Station Bayerischer Bahnhof hat die Sanierung des Portikus im Juli begonnen.

An der Station Markt dauert die Wiederherstellung der Marktoberfläche und die Pflasterung der umlaufenden Straßen an. Acht von zehn Abschnitten sind bereits fertig gestellt.



Los C:

Unterfahrung des Hauptbahnhofes

Die Rohbauarbeiten der Station Hauptbahnhof sind abgeschlossen.

Nord- und Westrampe

Die Rohbauarbeiten am Tunnel- und- Überwerfungsbauwerk sind abgeschlossen. Im Trogbereich der Westrampe werden noch Mängelbeseitigungsleistungen ausgeführt.

Der Ausbau der Hilfsbrücke wurde erfolgreich abgeschlossen.

Los D:

Ausbau der Stationen

Die Leistungen zum Ausbau der Stationen wurden am 30. November 2009 an die Ed. Züblin AG in Dresden vergeben. Die technische Bearbeitung dauert an.

Die Baustelleneinrichtungen an den jeweiligen Stationen werden derzeit aufgebaut. Die Vorbereitungen für den Ausbaubeginn in der Verteilerebene des Hauptbahnhofes und in den Betriebsräumen der Stationen ab Ende Oktober wurden getroffen.

Wiederherstellung Westparkplatz Hauptbahnhof:

Die Leistungen wurden an die Firma Relf Bau GmbH vergeben. Derzeit befinden sich die Tiefbauarbeiten zur Leitungsverlegung und der 2. Bauabschnitt zum Neubau der Partheileitung in der Ausführung.

Projektteil Bahn

Die Bahntechnische Ausrüstung wird in der Weströhre mit der Herstellung der „Festen Fahrbahn“ bzw. des Masse-Feder-Systems fortgesetzt. Dazu wird gegenwärtig die Bewehrung eingebracht und in Teilbereichen betoniert. In der Oströhre sind die Arbeiten bereits abgeschlossen.

Im Bereich der Einbindung Süd ist das Kreuzungsbauwerk Süd im Rohbau sowie der Oberbau einschließlich Weichen und Schienen fertig gestellt. Bis März 2011 wird eine Kabeltrasse verlegt.

Im Abschnitt der nördlichen Einbindung wurde bereits eine Hauptkabeltrasse verlegt. Die Arbeiten am Kreuzungsbauwerk sind fast beendet. Derzeit werden Gleise im Vorfeld des Hauptbahnhofes und in der Längsbahnsteighalle wieder aufgebaut.

Netzerlöszehende Maßnahmen (NEM)

Für das Teilprojekt „Ausbau der Strecke Engelsdorf-Gaschwitz“ läuft weiterhin das Planfeststellungsverfahren. Ein Planfeststellungsbeschluss soll nach Auskunft der DB Netz AG im April 2011 rechtskräftig vorliegen. Ein Antrag auf sofortigen Vollzug wurde gestellt. Damit wird die Prognose der DB Netz AG von Juni 2010 (20. Bauherrenrunde) um vier Monate nach hinten korrigiert.

Die Anhörung der Landesdirektion Leipzig ist nach Presse-Informationen abgeschlossen. Die Stellungnahmen wurden an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständige Planfeststellungsbehörde weitergeleitet.

Die Bauleistungen wurden am 1. September 2010 ausgeschrieben und sollen Ende März 2011 vergeben werden. Die Ausführung soll im August 2011 beginnen.

Die Montage der Oberleitungsanlagen im Teilprojekt „Elektrifizierung Borna-Geithain“ wurde nach drei Monaten Ende September abgeschlossen. Bis zum April 2011 wird noch ein Schaltposten in Neukieritzsch errichtet.

Die vertraglich vereinbarten NEM wurden durch die DB Netz AG geändert. Derzeit ist jedoch unklar, ob die geplanten NEM für die vollumfängliche Funktionsfähigkeit des CTL erforderlich sind. Zudem wird seitens des Freistaates Sachsen die durch die DB Netz AG vorgenommene Zuordnung der Kosten zum Projekt CTL in Frage gestellt. Deshalb werden gegenwärtig Umfang und Kostenzuordnung der NEM gutachterlich geprüft und Abstimmungen mit dem EBA geführt. Nach Vorliegen der Ergebnisse sollen mit der DB Netz AG Verhandlungen zum Umfang und zur Zuordnung der Kosten geführt werden.

Finanzierung

EFRE-Förderung

Für die 3. Förderperiode 2007- 2013/2015 wurde am 5. Februar 2010 durch die DB AG ein Antrag beim BMVBS zur Weiterleitung an die EU-KOMM eingereicht. Dabei wird ein Fördervolumen für die Module Ausbau und NEM von 97,2 Mio. € angestrebt und in der Finanzierung berücksichtigt. Zur aktuellen Kostenprognose vom Februar 2010 (960 Mio. €) wurde eine ergänzende Information an den Bund weitergeleitet.

Nach den Regeln der EU-Strukturfondsförderungen soll der CTL mit dem neuen europäischen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) ausgerüstet werden. Da jedoch bis zur Inbetriebnahme des Tunnels keine weiteren Strecken im Umfeld mit diesem Standard ausgerüstet sein werden, wäre die neue Sicherungstechnik als Insellösung verkehrlich nicht nutzbar. Deshalb wurde durch die DB Netz AG als Pilotprojekt ein Ausnahmeantrag mit dem Ziel einer Verschiebung der ETCS-Ausrüstung an das EBA gestellt, deren Genehmigung Voraussetzung für die weitere Bearbeitung des EFRE-Antrages durch das BMVBS ist. Dieser Antrag wird derzeit durch das EBA begutachtet.



Da die EFRE-Förderung derzeit noch nicht genehmigt ist, werden dieses Jahr nach Einschätzung der DB AG keine EFRE-Mittel zur Verfügung stehen. Im Entwurf des Haushaltes 2011/12 wurde jedoch für den Fall Vorsorge getroffen, dass die EFRE-Mittel nicht bzw. erst später zur Verfügung stehen.

Mittelbedarf

Der aktuelle Finanzierungsbedarf nach Jahresraten und Kostenträgern wurde in der Kaufmännischen Runde am 10. September 2010 mit folgenden Ergebnissen abgestimmt:

Aufgrund der erfolgreichen Verhandlungen zu den baubetrieblichen Nachträgen ergibt sich im Jahre 2010 ein Minderbedarf von rund 15 Mio. €. Da jedoch die ursprünglich für 2010 eingeplanten EFRE-Mittel von rund 20 Mio. € erst 2011 erwartet werden können, steigt im Ergebnis der Finanzierungsbedarf aus Landesmitteln von 30 auf 35 Mio. €.

Aufgrund aktueller Prognosen zum Mittelbedarf wurden die Jahresschleiben bis 2015 angepasst. Im Jahr 2011 ergibt sich unter Voraussetzung der EFRE-Förderung ein Minderbedarf an Landesmitteln von rund 28 Mio. €, da u.a. die für 2010 eingeplanten EFRE-Mittel erwartet werden. Die Jahresschleibe 2012 wurde um rund 4,3 Mio. € reduziert.

Mit den Referaten 12 und 86 werden weiterhin Informationen zum Mittelabfluss 2010 ausgetauscht.

Rechtsstreitigkeiten

Hervorzuheben sind die Prozesse „Stillstand der Tunnelbohrmaschine am Wilhelm-Leuschner-Platz“ und „verlängerte Einfahrtöpfe“ wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung sowie aufgrund der Höhe der Streitwerte über 1 Mio. €.

- In dem Verfahren der ARGE Los B./J. DB Netz AG u. a. wegen Stillstands der Tunnelbohrmaschine am Wilhelm-Leuschner-Platz macht die Klägerin Werklohnforderungen in Höhe von 1.305.071,82 € geltend, nachdem sie aus „Sicherheitsgründen“ den Vortrieb der Tunnelbohrmaschine gestoppt hat. Auf die Berufung der Beklagten ist das Verfahren beim Kammergericht Berlin anhängig, nachdem der Klage in erster Instanz durch Urteil des LG Berlin stattgegeben worden ist. Das Berufungsverfahren läuft derzeit.
- Die ARGE Los B. macht eine Nachtragsforderung wegen der vermeintlich erst nach Beauftragung erforderlich werdenden verlängerten Einfahrtöpfe der Stationen Bayerischer Bahnhof und Wilhelm-Leuschner-Platz in Höhe von 2,6 Mio. € geltend. Nach der mündlichen Verhandlung ist am 15. Juni 2010 ein Beweisbeschluss ergangen. Mittlerweile konnten sich die Parteien auf den Sachverständigen Herrn Prof. Dr. Gröbl einigen. Derzeit läuft das Beweiserhebungsverfahren.

Eine weitere Klage der ARGE Los B wegen eines Nachtrags zum Einbau von Füllgranplatten in Höhe von 119.728 EUR wurde vollumfänglich abgewiesen. Das von der ARGE angestrebte Berufungsverfahren wird derzeit vor dem Kammergericht geführt. Das Kammergericht hat über die streitgegenständliche Frage, ob die Füllgranplatten vom Bausoll umfasst waren oder nicht, Beweis erhoben. Die Beweiserhebung durch einen Sachverständigen läuft.

Einhaltung des Terminplans

Derzeit wird der Rahmenterminplan, der eine Inbetriebnahme des CTL zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 vorsieht, eingehalten.

BOS-Funk

Seitens der DEGES wurden Anfang Oktober 2010 gegenüber dem SMWA Bedenken hinsichtlich der Einhaltung des Zeitplans bezüglich der Einrichtung des BOS-Digitalfunknetzes im CTL geäußert. Am 4. November 2010 stellte die DEGES in der GeKO-Runde (Gesamtkoordinierungsrunde) einen Ablaufplan zur Einhaltung des derzeitigen Rahmenterminplans vor. Allerdings sind die damit verbundenen Planungs- und Genehmigungsprozesse risikobehaftet. Dies wird in den Gesprächen mit dem Bauherrenvertreter der DB AG Herrn Stecher am 8. November 2010 und am 18. November 2010 mit dem Eisenbahnbundesamt im Vorfeld der Bauherrenrunde am 19. November 2010 nochmals erörtert, um die erwähnten Risiken einschätzen und ggf. abwenden zu können.



Henrik Saske

Das Gesamtprojekt ist gem. Pkt. B.4.1. des EFRE-Antrages für die Module 5 und 6 in folgende Module gegliedert:

- Modul 1: Rohbau beider Tunnelröhren und Querschlag
- Modul 2: Rohbau der drei Rampenbauwerke
- Modul 3: Neubau des oberirdischen Haltepunktes „Sammelweisstraße/Media City“
- Modul 4: Rohbau der vier unterirdischen Haltepunkte Bayerischer Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz, Markt und Hauptbahnhof ohne Innenschale
- Modul 5: Innenschale, raumbildender Ausbau der unterirdischen Haltepunkte einschließlich technischer Gebäudeausrüstung
- Modul 6: Bahntechnische Ausrüstung sowie gleistechnische Anbindung des Tunnels an das bestehende Netz einschließlich der Maßnahmen zur Landschaftspflege und sonstige Abschlussarbeiten
- Modul 7: Ergänzende Investitionen zum Ausbau der bestehenden Eisenbahninfrastruktur (Netzergänzende Maßnahmen zur Verstärkung der verkehrlichen Wirkung des Tunnels, teilweise aber zeitlich versetzt zu realisieren)

Teilprojekte Netzergänzende Maßnahmen nach Rahmenvereinbarung

Teilprojekt 1 Leipzig-Stötteritz (einschließlich) - Gaschwitz (einschließlich)

- Ertüchtigung der Gleise der Sachsenmagistrale
- Neubau/Ertüchtigung der S-Bahn-Gleise
- Herstellung der Regelgleisabstände
- Auflassung der Haltepunkte an der Sachsenmagistrale außer Bahnhof Markkleeberg und Neubau der Haltepunkte an den S-Bahn-Gleisen (Bahnsteige, Zugänge)
- Neuer Haltepunkt Markkleeberg-Nord
- Verlegung Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal

Teilprojekt 2 Leipzig-Stötteritz (ausschließlich) - Engelsdorf

- Neubau Haltepunkt Anger-Crottendorf
- Niveaugleiche Kreuzung mit Güterring
- Neubau Kurve Paunsdorf
- Kreuzungsbauwerk mit Strecke Leipzig - Bad Lausick - Geithain
- Neubau Bahnsteig Haltepunkt Paunsdorf
- Anbindung an Bahnhof Engelsdorf

Teilprojekt 3 Haltepunkt Theresienstraße, Bahnhof Leipzig-Leutzsch

- Neubau des Haltepunkts Theresienstraße und Verlegung des Haltepunkts Leipzig-Leutzsch, behindertengerechte Zugänge

Teilprojekt 4 Elektrifizierung Borsdorf - Grimma

- Zurückgestellt

Teilprojekt 5 Elektrifizierung Borna - Geithain

- Streckenelektrifizierung
- Beseitigung Langsamfahrstellen
- Geringfügige Anpassung der Gleislage

Streckennetz im City-Tunnel nach dem Vertragswerk

Zugart	Strecke	Taktfolge im CTL
S 1	Miltitzer Allee - CTL - Stötteritz (- Wurzen)	15 Minuten 4 Züge je Stunde und Richtung
S 2	(Zwickau/Borna -) Neukieritzsch - CTL - Delitzsch (- Dessau/Lutherstadt Wittenberg)	30 Minuten 2 Züge je Stunde und Richtung
S 3	Markkleeberg - CTL - Halle/S.	20 Minuten 3 Züge je Stunde und Richtung
S 4	Gaschwitz - CTL - Taucha (- Falkenberg)	30 Minuten 2 Züge je Stunde und Richtung
RE 7	Geithain - CTL - Halle/S.	60 Minuten 1 Zug je Stunde und Richtung
RE 8	Zwickau - CTL - Halle/S.	60 Minuten 1 Zug je Stunde und Richtung

DEGES
CTL1

City-Tunnel Leipzig

Zusammenstellung möglicher Kostenbeteiligungen der Stadt Leipzig

lfd-Nr.	Sachverhalt	Einschätzung durch	Gesamtkosten	Anteil Stadt Leipzig	Vertrags-Nr.	Nachtrags-Nr.	Auftragnehmer	Bemerkung
1	Terminsichernde Maßnahmen im Zusammenhang mit den Deckelterminen der Stationen	BMVBS, EBA	16.437.797,88	?	A 302/140647 A 302/141647	500 bis 527	ARGE CTL Los B	
2	Erstellung HP Semmelweisstraße Durch die Vereinbarung zur Kostenteilung zwischen Stadt Leipzig und DB AG sind nicht alle durch die Umbestellung der Stadt Leipzig hervorgerufenen Mehrkosten gedeckt.	EBA	3.450.244,54	?	A 302/170814	-	Matthäi GmbH & Co.KG	
3	Errichtung einer stationären Lichtsignalanlage am Wilhelm-Leuschner-Platz	EBA	92.904,63	50%	A 302/140663	3		
4	Errichtung (Lieferung und Montage) einer stationären Lichtsignalanlage am Wilhelm-Leuschner-Platz	EBA	151.422,46	50%	A 302/160749	-		
5	Rückbau Straßen, Wege, Plätze Haltepunkt Wilhelm-Leuschner-Platz	EBA	13.507,42	50%	A 302/141647	8	ARGE CTL Los B	
6	Restleistungen MIV, Wiederaufbau LSA	EBA	164.861,15	50%	A 302/170794	-		
7	geänderte Ausführungsplanung Stützrand Tunneldecke	EBA	2.220,78	100%	A 302/141647	41	ARGE CTL Los B	
8	Planungsmehraufwand Auskragung Haltestelle	EBA	10.285,83	100%	A 302/141647	111	ARGE CTL Los B	
9	Anlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Kreuzungsvereinbarung WLP	EBA	1.203.400,00	50%			LVB	
10	HP Hauptbahnhof, statisch-konstruktive Untersuchung des Gleisbaus auf Tunneldecke	EBA	2.400,00	?	A 302/140663	2	Pirlet & Partner	
11	HP Hauptbahnhof, statisch-konstruktive Neuberechnung aufgrund Modifikationen in der Planung	EBA	21.800,00	?	A 302/140663	3	Pirlet & Partner	
12	HP Hauptbahnhof, statisch-konstruktive Neuberechnung aufgrund Modifikationen in der Planung	EBA	19.955,00	?	A 302/140663	4	Pirlet & Partner	
13	geänderte Ausführung der Bohrpfeilwand	EBA	79.782,00	?	A 302/141647	18	ARGE CTL Los B	
14	geänderter Verbau Zwischenzustand	EBA	30.735,02	?	A 302/141647	142	ARGE CTL Los B	
15	Zusatzleistungen Verkehrsführung	EBA	24.745,07	?	A 302/140658			

DEGES
CTL1

16	Herstellung provisorischer Straßen	EBA	1.186,80	?	A 302/141647	15	ARGE CTL Los B	
17	Wiederherstellung Messpunkt Grundlagennetz	EBA	13.000,00	?	A 302/141647	25	ARGE CTL Los B	
18	Oberleitungsverankerung 16/17/18	EBA	44.157,97	?	A 302/141647	105	ARGE CTL Los B	
19	Anlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Kreuzungsvereinbarung HBF	EBA	1.264.800,00	50%	A 302/140640		LVB	
20	Im Zusammenhang mit dem Einbau des Bodentores in der Thomasgasse hat die Stadt Leipzig mit Schreiben vom 14.04.2009 gefordert, die ursprünglichen Planungen derart zu ändern, dass ein einwandfreier Übergang an den Baugrenzen Stadt / CTL zu gewährleisten ist.	siehe VV	3.470,00	100%	A 302/170295	4	Schüßler-Plan	

Auszugsweise Darstellung der „Zusammenstellung möglicher Kostenbeteiligungen der Stadt Leipzig“ durch die DEGES mit errechneter finanzieller Beteiligung der Stadt durch den SRH

Angaben der DEGES						Errechnete finanzielle Beteiligung der Stadt Leipzig durch den SRH (in €)
Lfd. Nr.	Sachverhalt	Vertrags-Nr.	Nachtrags-Nr.	Gesamtkosten (in €)	Anteil Stadt Leipzig	
3	Errichtung einer stationären Lichtsignalanlage am Wilhelm-Leuschner-Platz	A 302/140663	3	92.904,63	50 %	46.452,31
4	Errichtung (Lieferung und Montage) einer stationären Lichtsignalanlage am Wilhelm-Leuschner-Platz	A 302/160749		151.422,46	50 %	75.711,23
5	Rückbau Straßen, Wege, Plätze Haltepunkt Wilhelm-Leuschner-Platz	A 302/141647	8	13.507,42	50 %	6.753,71
6	Restleistungen MIV, Wiederaufbau LSA	A 302/170794		164.861,15	50 %	82.430,58
7	Geänderte Ausführungsplanung Stützwand Tunneldecke	A 302/141647	41	2.220,78	100 %	2.220,78
8	Planungsmehraufwand Auskragung Haltestelle	A 302/141647	111	10.285,83	100 %	10.285,83
9	Anlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Kreuzungsvereinbarung Wilhelm-Leuschner-Platz			1.203.400,00	50 %	601.700,00
19	Anlagen der Leipziger Verkehrsbetriebe, Kreuzungsvereinbarung Hauptbahnhof	A 302/140640		1.264.800,00	50 %	632.400,00
20	Im Zusammenhang mit dem Einbau des Bodentores in der Thomasgasse hat die Stadt Leipzig mit Schreiben vom 14.04.2009 gefordert, die ursprünglichen Planungen derart zu ändern, dass ein einwandfreier Übergang an den Baugrenzen Stadt/City-Tunnel Leipzig zu gewährleisten ist.	A 302/170295	4	3.470,00	100 %	3.470,00
	Summe:					1.461.424,44