

Stuttgart, 14.04.2021

B 10 Rosensteintunnel mit B 10/B 14 Verbindung am Leuze
- Stand der Baumaßnahme
- Finanzierung
- Neufestsetzung Gesamtkosten

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung	öffentlich	20.04.2021
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	21.04.2021
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	22.04.2021

Beschlussantrag

1. Bericht zum Stand der Baumaßnahme

Vom Bericht zum Stand der Baumaßnahme B 10 Rosensteintunnel mit B 10/B 14 Verbindung am Leuze wird Kenntnis genommen.

2. Finanzierung

2.1 Die Fortschreibung der mit GRDrs 4/2021 festgesetzten Gesamtkosten von 416.300.000 EUR (inkl. Eigenleistungen von 19.947.000 EUR) um 39.750.000 EUR (inkl. Eigenleistungen von 2.250.000 EUR) auf 456.050.000 EUR (inkl. Eigenleistungen von 22.197.000 EUR) wird beschlossen.

2.2 Die Gesamtkosten von 456.050.000 EUR werden im Teilfinanzhaushalt 660 - Tiefbauamt - beim Projekt 7.665003 - Rosensteintunnel - wie folgt gedeckt:

Jahr	Auszahlungen EUR	Eigenleistungen EUR	Gesamtkosten EUR
2020 und früher	312.205.000	14.877.000	327.082.000
2021	52.178.000	2.370.000	54.548.000
2022	29.170.000	1.970.000	31.140.000
2023	20.000.000	1.420.000	21.420.000
2024	15.000.000	1.200.000	16.200.000
2025	5.300.000	360.000	5.660.000
Gesamt	433.853.000	22.197.000	456.050.000

- 2.3 Der Mehraufwand in Höhe von 39.750.00 EUR (davon Auszahlungen von 37.500.000 EUR und Eigenleistungen von 2.250.000 EUR) wird als Vorbelastung bei der Fortschreibung des Investitionsprogramms zum Doppelhaushalt 2022/2023 berücksichtigt.

Begründung

1. Bericht zum Stand der Baumaßnahme

Baubereich B 10 Rosensteintunnel:

Die Rohbauarbeiten für den Tunnel wurden im Dezember 2020 fertiggestellt. Derzeit laufen die Arbeiten für die betriebs- und sicherheitstechnische Ausstattung sowie die Innenausbauarbeiten. Ab April 2021 beginnen die Garten- und Landschaftsbauarbeiten im Bereich der Zufahrt zum Wilhelma-Parkplatz in der Neckartalstraße. Als Ersatz für den ehemaligen Elefantsteg baut die Stadt in Verlängerung des Stegs unter der neuen S21 Bahnbrücke einen Steg über die Neckartalstraße. Nach heutigem Stand kann der Steg über die Neckartalstraße Mitte September 2021 für Fußgänger in Betrieb genommen werden. Bis zur Beendigung der Baumaßnahmen der Bahn in diesem Bereich wird der Steg über eine provisorische Treppenanlage an den Rosensteinpark angeschlossen.

Die Inbetriebnahme des B 10 Rosensteintunnels ist Anfang November 2021 geplant. Nach Inbetriebnahme des B 10 Rosensteintunnels wird die Anzahl der Fahrstreifen in der Pragstraße von vier auf zwei reduziert. Der Rückbau und die Umgestaltung der Prag- und Neckartalstraße erfolgen ab Herbst 2022. Zur Zielplanung der Pragstraße sowie zur interimswise Nutzung bis zur Umgestaltung wird auf GRDRs 53/2021 verwiesen. Zuvor wird die SSB im Bereich der Pragstraße umfangreiche Instandhaltungsarbeiten durchführen.

Baubereich B 10/B 14 Verbindung am Leuze:

Die Inbetriebnahme des Kurztunnels erfolgte am 20. Februar 2021. Die Wiederherstellung der Oberfläche im Bereich des Kurztunnels wird im Frühjahr 2022 abgeschlossen. Die Inbetriebnahme der 3. Leuzeröhre ist derzeit für Mai 2022 vorgesehen.

Die Oberfläche im Bereich Mineralbad Leuze wird bis Ende 2022 hergestellt. Nach Inbetriebnahme der 3. Leuzeröhre beginnt die Sanierung der 1. und 2. Leuzeröhren sowie die Herstellung der Rampenbrücke für die künftigen direkten Linksabbieger nach Bad Cannstatt (aus Richtung Wilhelma auf die König-Karls-Brücke). Für diese Arbeiten werden abwechselnd die 1. bzw. 2. Leuzeröhre für den Verkehr gesperrt. Die Gesamtfertigstellung des Baubereichs B 10/B 14 Verbindung am Leuze ist Ende 2024 geplant.

2. Bisherige Kostenentwicklung mit Verweis auf bisherige Beschlüsse (jeweils ohne Eigenleistungen)

Im Zuge der Projektlaufzeit wurden die Gesamtkosten des Straßenbauprojekts Rosensteintunnel mehrmals fortgeschrieben. Im Folgenden werden die jeweiligen erforderlichen Gesamtkostenanpassungen chronologisch mit Begründung dargestellt.

Baubeschluss 2012 mit Gesamtprojektkosten in Höhe von **193,5 Mio. EUR** (GRDrs 646/2012).

Insbesondere durch die starken Erhöhungen der Baupreise im Tief- und Ingenieurbau ergaben sich Vergabemehrkosten bei den Tunnelbauwerken. Bereits vor Baubeginn der Rohbauarbeiten mussten die Gesamtprojektkosten im Rahmen des Doppelhaushalts 2014/2015 um 37,5 Mio. EUR auf **231,0 Mio. EUR** erhöht werden (GRDrs 89/2013 und 1295/2013).

Im Jahr 2015 wurde mit der GRDrs 309/2015 eine erste Prognose der Gesamtprojektkosten zum Bauende vorgenommen. Durch prognostizierte zusätzliche Kosten im Zuge der Baudurchführung in Höhe von 31,72 Mio. EUR, eine Berücksichtigung von erwarteten Vergabemehrkosten für die betriebstechnische Ausstattung, Landschaftsbauarbeiten und Stadtbahn- und Haltestellenverlegungen in Höhe von 8 Mio. EUR sowie eine Erhöhung des Budgets für Unvorhergesehenes in Höhe von 3,9 Mio. EUR wurden die Gesamtprojektkosten auf insgesamt **274,6 Mio. EUR** fortgeschrieben (GRDrs 309/2015).

Nach der Kündigung des Bauvertrages im Baubereich B 10/B 14 Verbindung am Leuze mussten alle von der gekündigten Baufirma noch nicht erbrachten Leistungen neu ausgeschrieben werden. Im Rahmen des Jahresabschlusses 2016 wurde vorausschauend für die erwarteten Risiken im Zusammenhang mit dem Rechtsstreit und den Neuausschreibungen in der Ergebnissrücklage 43 Mio. EUR als davon-Position reserviert. Die Neuvergaben der Rohbauarbeiten lagen allerdings auf Grund der extrem angespannten Marktlage so hoch, dass bereits die gesamte Rücklage zur Finanzierung dieser Vergaben herangezogen werden musste und damit kein Risikobudget für weitere Kostenentwicklungen zur Verfügung stand. Der Stand der Gesamtbaukosten betrug zu diesem Zeitpunkt **316,075 Mio. EUR** (GRDrs 28/2018 und 874/2018).

Im November 2019 wurden die Gesamtprojektkosten auf **374,105 Mio.** erhöht (GRDRs 553/2019 und 860/2019). Grund für die erforderlichen zusätzlichen Mittel waren 10,5 Mio. EUR in Zusammenhang mit dem Rechtsstreit im Baubereich B 10/B 14 Verbindung am Leuze sowie bekannte und erwartete Vergabemehrkosten und Budget für Unvorhergesehenes in Höhe von 47,5 Mio. EUR.

Die Beendigung der bauvertraglichen Differenzen bei den Rohbauarbeiten für den B 10 Rosensteintunnel im Rahmen einer Schlussvereinbarung machte eine zusätzliche Finanzierung in Höhe von 22.248.025,31 EUR auf insgesamt **396,353 Mio. EUR** erforderlich (GRDRs 04/2021).

3. Darstellung der wesentlichen Kostensteigerungen

Die eingetretenen Kostensteigerungen können folgenden Kategorien zugeordnet werden:

Baupreissteigerungen:

Die vergangenen 10 Jahre waren im Bereich des Tief- und Ingenieurbaus von starken Baupreissteigerungen betroffen. Kostenerhöhend wirkte sich dies bereits bei den Vergaben der Tunnelrohbauarbeiten in den Jahren 2013 und 2014 aus. Nach Kündigung des Bauvertrags im Baubereich Leuze und den erforderlichen Neuvergaben der Tunnelrohbauarbeiten führten weitere Preissteigerungen (nahezu eine Verdopplung gegenüber 2013) zu dem bekannten weiteren Kostensprung.

Mehrkosten im Zuge der Baudurchführung:

Die geologischen Randbedingungen und Maßnahmen zur Kampfmittelbeseitigung waren anders, als durch die Erkundungen zu erwarten war. Daher mussten teilweise Gründungen angepasst, Baugruben umgeplant und zusätzliche Maßnahmen zum Heilquellenschutz durchgeführt werden. Zusätzlich zu diesen bautechnisch- und planerischen Mehraufwendungen kam es hierdurch zu Bauzeitverzögerungen, die wiederum zu Mehrkosten geführt haben.

Zusätzliche Kosten entstanden für die Entsorgung von belasteten, deponierungspflichtigen Böden und asbesthaltigen Straßenaufbruch und waren nicht im ursprünglichen Projektbudget enthalten.

Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs, wie zusätzliche Verkehrsphasen, mehr provisorische Wegführungen, zusätzliche Querungsmöglichkeiten (z.B. prov. Steg über die Neckartalstraße, Verbreiterung Geh- und Radweg am Sailerwasen, frühzeitige Inbetriebnahme Rosensteinsteg II, frühzeitige Realisierung des Stegs über die Neckartalstraße), Umbau und Anpassungen von Lichtsignalanlagen zur Ertüchtigung von Umleitungsstrecken führten zu weiterem finanziellem Mehraufwand.

Durch unterschiedliche juristische Auslegungen der Bauverträge bei Abrechnungsfragen mussten Kompromisse zur Überbrückung vertraglicher Differenzen gesucht und vereinbart werden.

Zusätzliche Bauleistungen und sonstige Aufwendungen:

Durch die lange Projektlaufzeit war es durch geänderte Anforderungen an die technische Ausstattung erforderlich, das Bauprogramm zu erweitern. Besonders im Bereich Verkehrssteuerung im Endzustand hat die technologische Entwicklung und erweiterten Anforderungen an die Funktionalität zu Kostensteigerungen geführt.

Im Zuge der Baudurchführung hat sich bei der Sanierung der Bestandstunnel am Leuze gezeigt, dass deutlich umfangreichere Sanierungsarbeiten und Altlastenbeseitigungen erforderlich waren, als ursprünglich veranschlagt. In Folge dessen wurde entschieden, diese unvermeidbaren Sanierungsarbeiten bei den laufenden Bauarbeiten zu integrieren um nicht nach wenigen Jahren erneute Eingriffe in den Verkehr zu verursachen. Mit diesen zusätzlichen Arbeiten an den Tunneln Schwanenplatz, Berger, Leuzetunnel ist die grundhafte Instandsetzung der Bauwerke und Straßen, die Erneuerung der betriebs- und sicherheitstechnischen Ausstattung sowie der Verkehrsleittechnik im gesamten Tunnelsystem abgeschlossen.

Die Dauer und Größe des Straßenbauprojekts Rosensteintunnel führte insgesamt zu hohen sonstigen Aufwendungen die unter Kleinaufträgen und Entschädigungszahlungen subsumiert werden.

Baunebenkosten:

Durch die erheblich längere Bauzeit, zusätzlich erforderliche Planungsleistungen, Unterstützung des Tiefbauamts aufgrund personeller Engpässe und hohe Aufwendungen für Gutachter und Rechtsanwaltskosten sind die Baunebenkosten gegenüber bisherigen Großprojekten erheblich höher ausgefallen als ursprünglich angesetzt.

4. Zusätzlicher Finanzierungsbedarf bis zum Projektende

Ziel der aktualisierten Kostenprognose zum Bauende ist es, die mittlerweile erwarteten Gesamtkosten für das Straßenbauprojekt Rosensteintunnel auf Grundlage der heute vorliegenden Erkenntnisse im städtischen Haushalt zu finanzieren.

Bis zum Projektabschluss zu finanzierende bekannte und erwartete zusätzlich Beträge:

Durch die Beilegung des Rechtsstreits im Baubereich B 10/B 14 Verbindung am Leuze können im Haushalt beim Projekt Rosensteintunnel veranschlagte Einnahmen in Höhe von **rd. 12,9 Mio. EUR** nicht realisiert werden. Diese sind deshalb über den städtischen Haushalt zu finanzieren.

Erwartete Mehrkosten im Rahmen der Baudurchführung in den Vergabeeinheiten Rohbau Leuze (Los 01 und Los 02), betriebstechnische Ausstattung Rosensteintunnel und B 10/B 14 Verbindung am Leuze.

Der zusätzliche Finanzierungsbedarf bis zum Projektende setzt sich damit wie folgt zusammen:

Zusätzliche Instandsetzung von Bestandsbauwerken: **rd. 4,0 Mio. EUR**

Instandsetzung Widerlager Rosenstein Steg II, Betoninstandsetzung und Erneuerung der Bauwerksabdichtung Rampe König-Karls-Brücke, tiefergehende Betoninstandsetzungen der bestehenden Leuzetunnelröhren

Straßenbau: **rd. 4,5 Mio. EUR**

Verstärkter Straßenaufbau durch nicht tragfähigen Untergrund, Flächendeckender Ausbau und Entsorgung von asbesthaltigen Material durch neue Vorschriften erforderlich.

Verkehrsführung während der Bauzeit: **rd. 3,5 Mio. EUR**

Mehraufwand Verkehrssicherung durch gestiegene Anzahl von Baustufen und Anpassungen der Lichtsignalanlagen während der Bauzeit

Leitungsbau durch Anforderungen der Tunnel- Betriebstechnik: **rd. 2,5 Mio. EUR**

Bau von Leitungstrassen zur redundanten Anbindung der Betriebszentralen und Verkehrsrechner mit zusätzlichen erforderlichen Standorten für verkehrstechnische Einrichtungen

Geänderte technische Anforderungen Betriebs- und Verkehrstechnik: **rd. 3,0 Mio. EUR**

Neue Lenkungs- und Steuerungsmöglichkeiten in der Betriebs- und Verkehrstechnik aus Gesamtbetrachtung Tunnelkomplex Pragsattel, Rosenstein, Schwanenplatz und B 10/B 14 Verbindung am Leuze

Bauzeitverzögerungen durch geänderte und zusätzliche Leistungen: **rd. 3,8 Mio. EUR**

Bereitstellung eines neuen Budgets für Unvorhergesehenes: **rd. 3,3 Mio. EUR**

Gesamtsumme des prognostizierten zusätzlichen Mittelbedarfs rd. 37.5 Mio. EUR

Finanzielle Auswirkungen

Die zuletzt mit GRDRs 4/2021 neu festgesetzten Gesamtkosten von 416.300.000 EUR (inkl. Eigenleistungen von 19.947.000 EUR) erhöhen sich um 39.465.000 EUR (inkl. Eigenleistungen von 2.250.000 EUR) auf 456.050.000 EUR (inkl. Eigenleistungen von 22.197.000 EUR).

Die Auszahlungsraten werden in den Haushaltsjahren 2022 bis 2025 im Rahmen der Fortschreibung des Investitionsprogramms zum Doppelhaushalt 2022/2023 folgende Mehrbedarfe berücksichtigt:

	Mehrbedarf	Ansatz/Planung
2020 und früher		327.082.000 EUR
2021		54.548.000 EUR
2022	17.140.000 EUR	31.140.000 EUR
2023	7.420.000 EUR	21.420.000 EUR
2024	10.600.000 EUR	16.200.000 EUR
2025	4.590.000 EUR	5.660.000 EUR
	39.750.000 EUR	456.050.000 EUR

Die für die Vergaben im Jahr 2021 erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen sind im Teilfinanzhaushalt des Tiefbauamts in ausreichender Höhe vorhanden und werden erforderlichenfalls im Rahmen der Deckungsfähigkeit zum Projekt 7.665003 Rosensteintunnel umgesetzt.

Die Fördermittel nach LGVFG in Höhe von 112.000.000 EUR und die Fördermittel des Bundes aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ für das Dynamische Verkehrsleitsystem (vgl. GRDRs 413/2020) in Höhe von 4.016.000 EUR bleiben unverändert.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat WFB weist auf die wiederholte Kostensteigerung hin und bittet künftig ein konsequentes Kostencontrolling zur Einhaltung der Gesamtkosten umzusetzen. Hierzu wird das bereitgestellte Budget für Unvorhergesehenes nur in Abstimmung mit der Stadtkämmerei freigegeben.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

-

Erledigte Anfragen/Anträge:

-

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

-

