

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L/S)
Vorlage Nr. 18/359 (L/S)

Vorlage
für die Sitzung der Deputation für
Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie
am 13. März 2014

**Finanzierung der Mehrkosten
im dritten Bauabschnitt der Straßenbahnlinie 4
von Bremen-Borgfeld bis Lilienthal-Falkenberg**

A. Sachdarstellung

Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Gemeinde Lilienthal im ÖPNV und MIV sowie deren verkehrlichen Anbindung an das Oberzentrum Bremen sollen die Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg verlängert und die Ortsentlastungsstraße Lilienthal mit Anschluss an das Bremische Straßennetz hergestellt werden. Dazu wurde im April 2006 durch die Hansestadt Bremen und die Gemeinde Lilienthal eine Durchführungsvereinbarung geschlossen.

Die Ortsentlastungsstraße wurde im Mai 2010 fertiggestellt und dem Verkehr freigegeben.

Die 2006 geschlossene Durchführungsvereinbarung wurde im Juni 2009 durch die „Vereinbarung über die Realisierung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach Lilienthal-Falkenberg“ für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 durch die Hansestadt Bremen, der Gemeinde Lilienthal sowie den Wirtschaftsbetrieben Lilienthal GmbH (kurz: WBL) weiter konkretisiert. Dabei wurde vereinbart, dass die Baumaßnahme durch die WBL umgesetzt werden soll.

Der Spatenstich für die Straßenbahnverlängerung der Linie 4 von Bremen-Borgfeld über die bremische Landesgrenze hinaus in Richtung Lilienthal-Falkenberg erfolgte im Mai 2011.

Die Fertigstellung und Inbetriebnahme war aufgrund des Baufortschritts für Sommer 2013 geplant. Im Projektverlauf, insbesondere ab Frühjahr 2013 kam es jedoch zu massiven Schwierigkeiten in der Ausführung der Leistungen, in deren Folge der ursprünglich vorgesehene Fertigstellungstermin im Juni 2013 nicht mehr realisierbar war. Aufgrund der eingetretenen Insolvenz des Generalunternehmers und einer in der Folge erforderlichen Ausschreibung der nicht erbrachten Bauleistungen werden die vorgesehenen Planungs- und Baukosten deutlich überschritten, so dass es einer erneuten Befassung durch die Deputation bedarf.

1) Bisherige Kostenannahmen

Zur Umsetzung dieses Großvorhabens wurden im Vorfeld der Maßnahme zahlreiche Abstimmungsgespräche zu möglichen (Mit-) Finanzierungen mit dem Bund (über das GVFG-Großvorhabenprogramm), dem Land Niedersachsen (Landesförderung für den Straßenbahnausbau), dem Land Bremen und der Gemeinde Lilienthal geführt. Mit allen Beteiligten wurde eine Finanzierung über Bundesmittel (GVFG-Großvorhabenprogramm), über Landesfördermittel aus Niedersachsen (Landes-GVFG) und Bremen (bremisches ÖPNVG), als auch über Eigenanteile durch das Land Bremen und der Gemeinde Lilienthal verabredet.

Die Finanzierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 nach Lilienthal wurde in der Deputation für Bau und Verkehr in den Sitzungen am 04. Oktober 2007 (Vorlage 17/25 (S)) sowie am 19. September 2008 (Vorlage 17/173 (S)) auf Grundlage der geschätzten Kosten beschlossen. Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte des Beschlusses von 2008 zusammengestellt, auf dieser Basis erfolgt auch die Absicherung des Mehrbedarfs der im Weiteren erläutert wird:

Die **Gesamtkosten** in Höhe von **53,65 Mio. €** setzten sich aus 48,15 Mio. € für Bau-/Infrastrukturkosten und 5,5 Mio. € für die Planungskosten zusammen. Dabei wurden folgende bremische Mittel beschlossen:

	Baukosten	Planungskosten
Bremens Anteil an den Gesamtkosten	9,038 Mio. €	1,38 Mio. €
<i>finanziert durch</i>		
GVFG BUND (Großvorhaben)	5,427 Mio. €	0,29 Mio. €
Brem. ÖPNVG	2,713 Mio. €	
Bremische Mittel	0,898 Mio. €	1,09 Mio. €

Auf Basis dieser abgesicherten bremischen Anteile erfolgten die Förderanträge beim Bund, beim Land Niedersachsen und beim Land Bremen. Auch die bereits oben erwähnte „Vereinbarung über die Realisierung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen-Borgfeld nach

Lilienthal-Falkenberg“ hatte diese Kostenregelung zur Basis. Die Vereinbarung regelt, dass Bremen von den zuwendungsfähigen Baukosten 7,5 % zu tragen hat. Die verbleibenden 92,5 % der Kosten werden durch Zuwendungen Dritter sowie Eigenmittel der Gemeinde Lilienthal abgedeckt. Die nicht zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten werden von der Gebietskörperschaft übernommen, auf deren Gebiet die Kosten entstehen.

Im weiteren Projektverlauf kam es durch Planungskonkretisierungen zu einer Kostensteigerung auf 56,36 Mio. €, die durch einen Ergänzungsantrag beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Großvorhabenprogramm) und weitere Drittmittel gedeckt werden konnte. Der bremische Anteil betrug lediglich 0,149 Mio. €.

Auf Basis der vorliegenden Bewilligungen wurde in 2011 mit der Umsetzung der Baumaßnahme begonnen.

2) Baukostenentwicklung

Die Baumaßnahme ist in insgesamt 9 Bauabschnitte unterteilt.

Den Zuschlag für die Ausführung der gesamten Hauptbauleistungen in den geraden Bauabschnitten erhielt im September 2011 die Fa. Johann Walthelm, Eisenach. Den Zuschlag für die Ausführung der gesamten Hauptbauleistungen in den ungeraden Bauabschnitten erhielt im Juni 2012 die Bietergemeinschaft Johann Walthelm, Eisenach / Johann Walthelm, Nürnberg (nachfolgend ARGE Lilienthal).

Die Zuschläge wurden jeweils im Ergebnis eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens und nach umfangreicher Prüfung der Eignung und Leistungsfähigkeit der bietenden Firmen auf Grund der wirtschaftlichsten Angebote erteilt. Die Vergabe der Leistungen an nur eine Firma / Firmengruppe ließ positive Effekte für die Ausführung erwarten, da bei dieser Konstellation weniger Fremdabhängigkeiten bestehen und somit eine effizientere Organisation der Ausführung möglich ist.

Im Projektverlauf, insbesondere ab 2013 kam es jedoch zu massiven Schwierigkeiten in der Ausführung der Leistungen. Unter Anderem haben Nachunternehmer auf Grund ausstehender Zahlungen keine Arbeiten mehr ausgeführt oder bereits geliefertes Material wurde wieder von der Baustelle abgeholt. Insgesamt kam es zu erheblichen Verzögerungen, in deren Folge der ursprünglich vorgesehene Fertigstellungstermin im Juni 2013 nicht mehr realisierbar war.

Die Schwierigkeiten wurden mehrfach von der WBL gegenüber der Geschäftsführung der Auftragnehmer thematisiert. Darüber hinaus wurden von der WBL Lösungsmöglichkeiten und unterstützende Maßnahmen angeboten. Im Sinne dieser unterstützenden Maßnahmen wurden beispielsweise einzelne Nachunternehmerleistungen (wie z.B. der Schienenunterguss) oder erforderliche Materialbeschaffungen aus den Verträgen der Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal herausgelöst und direkt von der WBL beauftragt. Aber auch diese unterstützenden Maßnahmen führten zu keiner Verbesserung der Leistungserbringung der Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal. Schließlich hat die Walthelm-Gruppe am 21. August 2013 Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt.

Eine Weiterführung der Arbeiten mit der Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal war in der Folge nicht mehr möglich, da der vorläufige Insolvenzverwalter nicht bereit war, die bestehenden Verträge in der beauftragten Art und Weise fortzusetzen. Daher hat die WBL auf Grundlage einer umfassenden Analyse und Bewertung der Entwicklung sowie verschiedener Szenarien die Bauverträge mit den Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal am 06. September 2013 gekündigt. Dieses Vorgehen erfolgte in enger Abstimmung mit den Finanzierungsgebern und unter umfassender Beteiligung und einvernehmlicher Zustimmung der Lenkungsgruppe (Anmerkung: Teilnehmer der Lenkungsrunde sind: Gemeinde Lilienthal, Wirtschaftsbetriebe Lilienthal, Senator für Umwelt Bau und Verkehr, Amt für Straßen und Verkehr, CTB, BSAG).

Zum Zeitpunkt der Kündigung der Bauverträge waren von der Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal Leistungen in einem Volumen von ca. 15 Mio. € erbracht. Dies entsprach bei einem Gesamtauftragsvolumen von ca. 25 Mio. € ca. 60%, wobei in keinem der 9 Bauabschnitte die Arbeiten vollständig abgeschlossen waren.

Um die Verkehrs- und Versorgungssicherheit aufrecht zu erhalten bzw. wiederherzustellen, wurden von der WBL unverzüglich nach Kündigung der Bauverträge Interimsmaßnahmen veranlasst. Darüber hinaus wurden die noch offenen Leistungen im Kanal-, Straßen- und Gleisbau (nachfolgend „Restbauleistungen“) so weit wie möglich identifiziert und im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung erneut vergeben.

Den Zuschlag für die Erbringung dieser Restbauleistungen erhielt am 02. Dezember 2013 eine ARGE bestehend aus den Firmen Matthäi, Steinbrecher und Winkler, die bereits große Teile der Interimsmaßnahmen ausführte und die die Arbeiten zur Realisierung der Restbauleistungen bereits eine Woche nach Auftragserteilung aufnahm. Sowohl die Ausführung der Interimsmaßnahmen als auch die derzeit -begünstigt durch die bisherigen Witterungsverhältnisse- ausgeführten Restbauleistungen lassen deutliche Baufortschritte in Lilienthal erkennen, die auch von der Öffentlichkeit äußerst positiv wahrgenommen werden. Beispielsweise wurde in der 50 KW. 2013 der Zweirichtungsverkehr zwischen der Torneestraße und der Moorhauser Landstraße geöffnet. Hierbei wurde in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde des Landkreises Osterholz erstmalig wieder ein Gegenrichtungsverkehr seit Einrichtung der Einbahnstraße im Mai 2011 ermöglicht. Damit konnte dem Wunsch vieler Gewerbetreibenden und Kaufleuten entsprochen werden.

Insgesamt wird derzeit unter der Annahme eines weiterhin mild verlaufenden Winters von der Fertigstellung der Baumaßnahme (bis auf wenige Restarbeiten) Mitte 2014, und somit ca. 12 Monate verzögert, ausgegangen.

3) Insolvenzbedingte Mehrkosten der Baumaßnahme

Die oben dargestellten Entwicklungen im Projekt haben neben den bereits bekannten erheblichen zeitlichen Verzögerungen zur Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung auch zu erheblichen Mehrkosten geführt.

Basierend auf den Ergebnissen der Vergabe der Restbauleistungen erfolgte im Dezember 2013 eine Aktualisierung der Prognose der Gesamtkostenentwicklung des Bauvorhabens (Gründererwerbs-, Bau- und Verwaltungskosten), in deren Ergebnis weitere Mehrkosten in Höhe von ca. 7,75 Mio. € ermittelt wurden.

Diese Kostensteigerungen sind im Wesentlichen zurückzuführen auf die Positionen Straßenbau (rd. 7,7 Mio. €) im Bereich der Baukosten, sowie Planungskosten in Höhe von rd. 2,6 Mio. €. Die Baukosten konnten teilweise durch Minderausgaben in Höhe von ca. 2,55 Mio. € in anderen Gewerken kompensiert werden.

Die zum derzeitigen Stand bekannten **Gesamtkosten** liegen daher bei **ca. 64,11 Mio. €** (Stand Februar 2014).

Die derzeitige Kostenfortschreibung beinhaltet noch wesentliche finanzielle Unsicherheiten. Dazu zählen unter anderem die Mängel in der Ausführung der Hauptbauleistungen, deren Umfang und Beseitigung noch nicht abschließend festgestellt ist. Ferner liegt noch keine Schlussrechnung der Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal vor. Hinsichtlich der vermutlich erhobenen Ansprüche wird derzeit von einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit der Fa. Walthelm / ARGE Lilienthal ausgegangen, deren Ergebnis zum heutigen Zeitpunkt nicht prognostizierbar ist. In diesem Zusammenhang ist auch die Inanspruchnahme der Vertragserfüllungsbürgschaften (insbesondere hinsichtlich der Höhe) noch nicht abschließend geklärt.

Die o.g. Finanzierungsmehranteile der am Projekt Beteiligten sollen ab April 2014 zur Verfügung stehen, um einen zügigen Abschluss der Bauarbeiten vor Ort und damit eine schnellstmögliche Inbetriebnahme der Maßnahme zu ermöglichen. Eine abschließende Festlegung der Finanzierungsaufteilung kann allerdings erst nach der Prüfung des Ergänzungsantrages bzw. abschließend mit dem Schlussverwendungsnachweis – in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfolgen. Es ist zwischen den Obersten Landesstraßenbaubehörden von Niedersachsen und Bremen vereinbart worden, dass das Land Niedersachsen die Verwendungsnachweisprüfung für die Gesamtmaßnahme übernimmt. Im Gegenzug übernimmt das Land Bremen die Antragstellung und Mittelbewirtschaftung für die Großvorhabenmittel des Bundes. Da hiermit ein erheblicher Prüfaufwand einhergeht, der dafür erforderliche Zeitbedarf nicht mit einer schnellstmöglichen Fertigstellung (Finanzfluss) vereinbar ist und darüber hinaus erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der Kostensicherheit (z.B. mögliches Klageverfahren, siehe oben), soll im Rahmen dieser Vorlage ein **Finanzrahmen (bremische Mehrkostenanteil zzgl. eines Risikoaufschlags)** für Bremen durch die Deputation abgesichert werden.

Im Zusammenhang mit der aktuellen Aufstellung des GVFG-Bundesprogramms 2014 - 2016 werden die anteiligen Mehrkosten des Bundes in Abstimmung mit dem BMVI berücksichtigt. Eine vorzeitige Finanzierung ist aus dem zugewiesenen Anteil des Landes für die bereits bewilligten Großbauvorhaben möglich. Eine abschließende Bewilligung der Mehrkosten kann nach Prüfung des kurzfristig einzureichenden Ergänzungsantrages erfolgen.

B. Finanzierung der Mehrkosten

Übersicht Kostenentwicklung

Projektkosten	Stand 2008	Stand 2011	Stand 02/2014	Differenz 2011-2014
Baukosten	48,15 Mio. €	50,86 Mio. €	55,95 Mio. €	
Planungskosten	5,5 Mio. €	5,5 Mio. €	8,157 Mio. €	
	Σ 53,65 Mio. €	Σ 56,36 Mio. €	Σ 64,11 Mio. €	+ 7,75 Mio. €

Die Mehrkosten werden getragen durch das GVFG Bund (Großvorhaben), das GVFG Niedersachsen, die Gemeinden Lilienthal und Bremen.

Der bremische Finanzierungsanteil daran setzt sich zusammen aus Planungskosten in Höhe von 200.000 €, die zu 100 % von Bremen zu tragen sind und die Mehrkosten für den Bau in Höhe von 650.000 €, die bis zu 90 % nach dem Brem. ÖPNVG förderfähig sind. Daraus ergibt sich folgender Finanzierungsanteil Bremens:

	Bremen	ÖPNVG	Gesamt
Planungskosten	200.000	0	200.000
Baukosten	65.000	585.000	650.000
Gesamtkosten	265.000	585.000	850.000

Der bremische Anteil an den Mehrkosten der Maßnahme „Linie 4 inkl. Verlängerung Lilienthal“ in Höhe von 265.000 € wird im Wirtschaftsplan 2014 im Sondervermögen Infrastruktur / Teilbereich BgA aus der Position „Herstellung, Veränderung, Erneuerung Gleiszone“ abgedeckt. Die Mittel nach dem Bremischen ÖPNVG in Höhe von 585.000 € werden bei der Haushaltsstelle 0687/891 20-1 „An öffentliche Unternehmen, Ausgaben gem. § 10 BremÖPNVG (Bremen)“ eingeplant.

C. Gender Aspekt

Frauen nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Fußwege als Männer. Mit der Straßenbahnverlängerung nach Lilienthal wird insbesondere für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen die Erreichbarkeit und Nutzung des ÖPNV verbessert. Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV dienen der Verfolgung von Gender-Aspekten im besonderen Maße.

D. Beschlussvorschlag

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den aktuellen Sachstand zu den Mehrkosten des Projektes Straßenbahnverlängerung Linie 4 von Bremen-Borgfeld nach Bremen-Lilienthal zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) stimmt der dargestellten Finanzierung der Mehrkosten entsprechend der Vorlage zu.