
1 Ist es sichergestellt, dass mit 18,5 Mio. € das Ende der Kosten erreicht ist?

Die genannten Kosten spiegeln den aktuellen Erkenntnisstand wieder. Es wurden Puffer für Unvorhergesehenes berücksichtigt. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind diese Kosten auskömmlich. Eine Garantie kann die Projektsteuerung allerdings nicht geben.

Siehe auch Darstellung der prognostizierten Kosten / Darstellung der Kostensteigerung Frage 20 (nicht öffentliche Sitzung).

2 Ist ein Baustopp gleichbedeutend mit Rückbau?

Nein, siehe auch Frage 1 bis 4.

3 a. Woraus ergibt sich die Grundlage für eine Rückbauforderung durch die Bahn? b. Wie lange kann ein Baustopp dauern, bis ein Rückbau gefordert wird? c. Bei welchem Bauvorhaben hat die Bahn schon einmal konkret einen Rückbau gefordert?

a. Grundlage ist die Bau- und Finanzierungsvereinbarung:

Der konkrete Vertragsinhalt kann nur in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden. Des weiteren gilt:

Die DB Netz AG toleriert den Haltepunkt im Bau, da die Bauzeit klar begrenzt und somit kalkulierbar ist. Eine Rückbauforderung wird ausgesprochen werden, wenn absehbar ist, dass die Anlage nicht fertig gestellt wird.

b. Ein exakter Zeitpunkt kann nicht benannt werden.

Nach Aussage von Vertretern der DB Netz AG wird eine halbfertige Anlage im Gleis auf Dauer definitiv nicht akzeptiert werden.

Dies hat folgende Hintergründe:

1. Die Fahrtgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt muss stark reduziert werden. Aktuell ist eine Langsamfahrstelle eingerichtet, die monatliche Betriebskosten verursacht. Diese müsste aufrechterhalten werden, solange die Bauwerke nicht fertig gestellt sind. Hieraus würden der DB Netz AG regelmäßige Folgekosten für die Aufrechterhaltung der Langsamfahrstelle entstehen.
2. Grundsätzlich könnte erst nachdem die Betriebsgenehmigung des Eisenbahnbundesamtes vorliegt die Sicherung der Baustelle im Gleisbereich abgebaut werden. Die Maßnahme wäre aber nicht, wie geplant und vom Eisenbahnbundesamt genehmigt, fertig gestellt. Deshalb könnte keine Fertigstellungsmeldung an das Eisenbahnbundesamt gegeben werden und das Eisenbahnbundesamt würde keine Betriebsgenehmigung geben. Deshalb müsste die Anlage gemäß den Richtlinien der DB weiterhin gesichert werden. Dies würde ebenfalls zu Folgekosten für die DB Netz AG führen.
3. Auf der Strecke fahren Züge mit Lademaßüberschreitung, also übergroßen und überbreiten Ladungen. Die DB AG erzielt mit diesen Schwertransporten auf der Schiene gute Gewinne, da im Gegensatz zum Straßentransport die Sicherung durch Polizei etc. entfällt. Die Bahn hat hier einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Straße, der intensiv genutzt wird. Durch den Haltepunkt wird die Möglichkeit für diese Ladungen eingeschränkt.
Sofern diese Einschränkung durch einen in Betrieb befindlichen Haltepunkt entsteht,

wird dies von der DB Netz AG akzeptiert. Wenn diese Einschränkung jedoch auf eine unfertige Anlage zurückgeht, würde dies nicht hingenommen werden.

4. Die Unterführungsbauwerke stellen aus Sicht der DB Netz AG „Schwachstellen“ im Bahnkörper dar, die kostenintensiv unterhalten werden müssen. Die Unterhaltung eines Bahndamms ohne Tunnelbauwerke ist deutlich kostengünstiger als die regelmäßige Prüfung und Instandhaltung eines Unterführungsbauwerks. Weiterhin müssen die Bauwerke, wie im 2. Punkt beschrieben, permanent gesichert und überwacht werden, da eine Betriebsgenehmigung des Eisenbahnbundesamtes nicht vorliegt.

Der Rückbau folgender Anlagenteile wird gefordert werden:

- Rückbau der Bahnsteige
- Rückbau der Unterführungen
- Rückbau des Oberstromgleises in Ausgangslage
- Rückbau der Oberleitung
- Rückbau der Signalanlagen

c. Seitens der Verwaltung sind keine vergleichbaren Fälle bekannt, in denen es zum Rückbau gekommen ist.

4.1 Gibt es Einsparmöglichkeiten? Auf welche Teil-Gewerke wurde im Rahmen des Verfahrens verzichtet? Wie hoch war die Kostenreduzierung durch den Verzicht auf den Bau dieser Teilgewerke?

Alle bekannten Einsparpotentiale wurden in der Maßnahme realisiert.

In den Beschlussfassungen in den Jahren 2006 ff sind alle möglichen Einsparpotentiale ausgeschöpft worden.

Diese sind:

- Verzicht auf Vorsorgemaßnahme des südlichen Widerlagers für die Brücke Wöllershof und Treppenzugang – (damals genannt Einsparung in der UV/0131/2008 ca. 180.000 €)
- Entfall der beiden Aufzüge an der PU Nord - (damals genannt Einsparung in der UV/0131/2008 ca. 150.000 €)
- Einfache Gestaltung der Wandbeläge in Sichtbeton – (damals genannt Einsparung in der UV/0131/2008 ca. 70.000 €)
- Entfall des Bahnsteigdaches

Der Haltepunkt ist nur mit den unbedingt notwendigen Elementen für die Inbetriebnahme des Haltepunktes ausgestattet.

4.2 Kann die Stadt Koblenz später zum Bau eines oder mehrerer Teil-Gewerke durch die Bahn oder andere öffentliche Träger verpflichtet werden?

Im Planfeststellungsbeschluss sind außer den Gewerken, die in der Kostenzusammenstellung der ursprünglichen 11.6 Mio. Euro enthalten sind, noch folgende Ingenieurbauwerke enthalten, die zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden können:

- die Brücke Wöllershof mit entsprechender Zuwegung,
- die maschinentechnischen Anlagen der Aufzugsanlagen vom Außenbahnsteig und vom Mittelbahnsteig in die Personenunterführung Nord,
- die Überdachung der Bahnsteige.

Für alle diese Gewerke besteht grundsätzlich ein Baurecht

Der Verzicht auf die Realisierung einzelner Teilgewerke wäre durch ein Planänderungsverfahren herbeizuführen.

Grundsätzlich gelten die Ausführungen unter Frage 3 mit Bezug auf den Bau- und Finanzierungsvertrag, die nur in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden können.

5 Was beinhalten die „Risikobeträge“ von rd. 4,8 Mio. €?

Erläuterungen zu der beigefügten Kostenliste (Anlage 1 - Kostenübersicht Aufträge inklusive Prognose):

- In der Tabelle ist jeder Auftrag in einer Zeile dargestellt.
- In der ersten Spalte steht zu jedem Auftrag der Auftragnehmer und der Auftragsgegenstand.
- Die Spalten 2 (aktuelles Projektbudget) und 3 (freie Mittel im Projekt) beziehen sich auf das Gesamtprojekt Haltepunkt. Hier werden nur am Ende Werte ausgegeben.
- In der Spalte 4 (HA-Budget gedeckt) ist das zu Verfügung stehende Budget für den Auftrag dargestellt.
- Spalte 5 (Gesamtauftrag) stellt die aktuelle Auftragssumme dar, Hauptauftrag + beauftragte Nachträge.
- In Spalte 6 (Hauptauftrag) wird der Wert des Hauptauftrages ohne Nachträge angegeben.
- Spalte 7 (Nachtrag) gibt die Summe aller beauftragten Nachträge zu dem Auftrag an.
- Die Spalte 8 (Risiko) stellt alle bekannten Kostenrisiken dar. Dies sind noch nicht verhandelten Nachträge, erkennbare Mehrkosten aus Stillständen, Behinderungen etc.
- In der Spalte 9 (Zahlungsstand) wird der aktuelle Stand der Auszahlung an den Auftragnehmer dargestellt.
- Spalte 10 (S) stellt den Status des Auftrags dar. sb = Schlussbuchung bedeutet, dass der Auftrag abgeschlossen ist. Dies gilt für alle Planungsaufträge, für Bauaufträge steht dort sr = schlussgerechnet.
- In Spalte 11 sind die Mehrkosten im Auftrag dargestellt. Diese ergeben sich aus Gesamtauftrag + Risiko – HA-Budget (gedeckt).
- Aus der Spalte 12 (Prognose) ist die Entwicklung des Auftrags erkennbar. Diese ergibt sich aus Gesamtauftrag + Risiko.

Die Darstellung was in den Risikobeträgen enthalten ist können der Anlage 4 entnommen werden

Hinweis: Die Anlagen im Detail müssen aus datenschutzrechtlichen Gründen in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

6 a. Welche Aufträge / Ausschreibungen sind noch in 2010 zu erteilen? b. Welche Aufträge / Ausschreibungen sind in 2011 zu erteilen?

a. Folgende Aufträge wurden nach dem Stadtratsbeschluss am 17.12.2010 und der Mittelfreigabe durch den Stadtvorstand am 20.12.2010 erteilt:

- Auftrag zur Herstellung Stromanschluss, 975,80 €

b. Es müssen in 2011 folgende Aufträge erteilt werden:

- Auftrag für Telekommunikationsanlagen: Lieferung und Montage Beschallungsanlage und Bahnsteigausstattung, 117.032,22 €

Darüber hinaus:

- Sicherungsleistungen
- Nachträge Planer/Bauüberwachung Honorarsteigerung
- Wiederherstellung Ladestraße Löhrstraße
- Wiederherstellung BE Fläche (ehem. Handelshof)
- Bepflanzung
- TÜV Abnahme Aufzug
- Weiterbeauftragung Sicherungsfirma
- Im Rahmen der Inbetriebnahme werden diverse Kleinaufträge für die Inbetriebnahmeverantwortlichen der DB AG benötigt werden.

Es werden weiterhin noch Gebührenbescheide des Eisenbahnbundesamtes zur Zahlung anstehen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Kleinaufträge hinzukommen.

7 Welches Gremium hat die 175.000 € Mehrkosten für den Plattenbelag beschlossen?

2008/2009 wurde seitens der Verwaltung und des Büros, welches die Ausschreibung der Hauptbaumaßnahme für den SPNV Haltepunkt erstellt hat, im Leistungsverzeichnis eine bauseitige Lieferung der Steine festgelegt, da zu diesem Zeitpunkt noch nicht die Gestaltung des Löhrrondells feststand, aber auch im Hinblick auf das Wettbewerbsergebnisses Löhrrondell / Löhrstraße ein einheitliches Erscheinungsbild ermöglicht werden sollte.

Aufgrund der relativ kleinen m²-Plattenfläche für den Pastor-Metzdorf-Weg im Vergleich zur insgesamt erforderlichen m²-Plattenfläche für alle Bereiche und zur Nutzung der Synergieeffekte wurde eine gemeinsame Ausschreibung für die Plattenlieferung für die Löhrstraße, das Löhrrondell und den Pastor-Metzdorf-Weg erstellt. Die Vergabe wurde im ABL am 09.08.2009 beschlossen.

Die Kosten nach Ausschreibung für das Material liegen bei ca. 62.000 €.

Der Einbau ist über einen Einheitspreis im o. g. Leistungsverzeichnis festgelegt. Durch die Wahl des Pflasters und die erforderliche Einbauart ist der Einheitspreis, der als Standard-Preis kalkuliert wurde, nicht auskömmlich. Ein entsprechender Nachtrag auf die Position des LVs für das Verlegen des Pflasters wurde erforderlich. Dieser beträgt ca. 175.000 €. Der Nachtrag ist noch nicht verhandelt.

8.1 Wann wurden Zuschussanträge die Mehrkosten betreffend an das Land gestellt? Gibt es Zusagen bezogen auf welche Kostenschätzungen / -berechnungen?

Der Förderantrag nach LVFGKom-LFAG wurde auf Basis der Gesamtkosten von 11,6 Mio. € am 28.08.2008 gestellt, die Bewilligung der Fördermittel in Höhe von 7.101.750 € erhielt die Stadt Koblenz am 17.12.2008.

Die zugesagten Mittel wurden mit Ablauf des Jahres 2010 komplett vereinnahmt.

Städtebauförderungsgesetz

- zurzeit **405.000 € vereinnahmt**
- weitere Einnahmen derzeit nicht absehbar

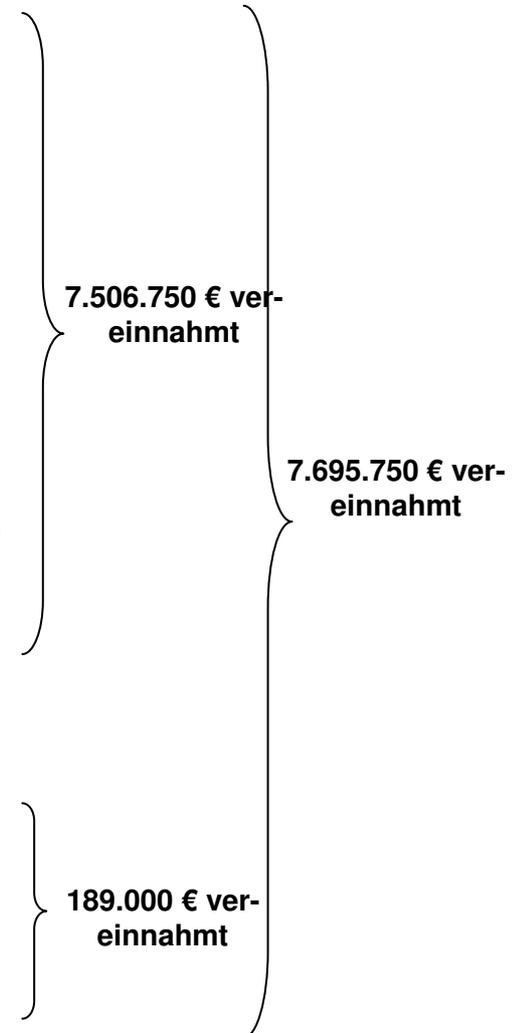
LVFGKom-LFAG

- zurzeit **7.101.750 € vereinnahmt**
- Bewilligung eines Förderbetrages i.H.v. 7.101.750 €
- Bewilligung durch Einreichung des 3. Verwendungsnachweises ausgeschöpft
- Aufstockungsantrag bzgl. der Mehrkosten in Bearbeitung, Versand Anfang Januar

MIETEINNAHMEN

Parkplätze ehem. Handelshofgelände

- zurzeit **189.000 € vereinnahmt**
- in 2011 weitere Einnahmen i.H.v. ca. 34.000 €



8.2 Wird das Land für den SPNV-Haltepunkt zum Auffangen der Erhöhung weitere Zuschüsse gewähren?

Der formale Aufstockungsantrag für die Mehrkosten, die über die ursprünglichen Gesamtkosten des Förderantrages von 11,6 Mio. € hinausgehen, auf die jetzt vorliegenden Gesamtkosten von 18,5 Mio. €, wird Anfang Januar 2011 beim Land eingereicht. Dies ist die formale Basis, um mit dem Land über eine mögliche Förderung über den bisher bewilligten Betrag hinaus zu verhandeln. Konkrete Zusagen gibt es deshalb derzeit noch nicht.

8.3 Wurde entsprechend dem Ratsantrag der CDU aus der Sitzung vom 19.01.2009 mit der Landesregierung eine Erhöhung der Kostenbeteiligung auf Grund der damaligen Kostensteigerung erzielt?

Die bisherige Förderzusage bezieht sich auf die Gesamtkosten von 11.6 Mio. € (siehe auch Frage 8.1).

Darüber hinaus gibt es derzeit noch keine weitere Kostenbeteiligung für das Projekt SPNV Haltepunkt Stadtmitte.

Unabhängig von dem Projekt gab es die Unterstützung seitens des Landes, den Lärmschutz Ehrenbreitstein über das Sonderprogramm „Für unser Land: Arbeitsplätze sichern – Unternehmen stützen – nachhaltig investieren“ und das Projekt Schrägaufzug in Ehrenbreitstein als touristische Infrastrukturmaßnahme zu fördern.

Die Anfragen bei der Bahn und beim Land, ob darüber hinaus seitens des Landes verwaltete Bundesmittel oder Mittel aus dem Konjunkturpaket II für den SPNV Haltepunkt zur Verfügung gestellt werden können, wurden negativ beschieden.

Die Mitteilung über die Kostenerhöhung auf 13,1 Mio. € ging im September 2010 an das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und den Landesbetrieb Mobilität, um die Möglichkeit der Förderung der Mehrkosten nicht zu verwirken.

Die Mitteilung über die anstehende Kostenerhöhung auf 18,5 Mio. € ging im November 2010 an das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und den Landesbetrieb Mobilität.

Der formale Aufstockungsantrag für die Mehrkosten, die über die ursprünglichen Gesamtkosten des Förderantrages von 11,6 Mio. € hinausgehen, auf die jetzt vorliegenden Gesamtkosten von 18,5 Mio. €, wird Anfang Januar 2011 an das Land gesendet.

9.1 Wurden Aufträge über das vorhandene Budget von 13,1 Mio. € erteilt?

Bis zu dem Stadtrat am 17.12.2010 wurden keine Aufträge über die 13,1 Mio. € hinaus erteilt.

Auf Basis des o. g. Stadtratsbeschlusses wurden bisher folgende Aufträge über die 13.1 Mio. Euro erteilt:

- Auftrag zur Herstellung Stromanschluss 975,80 €

9.2 Wenn 80% der Baumaßnahme nach den Aussagen von Herrn Kluge heute bereits fertig gestellt sind, auf welcher Grundlage und durch wen verursacht erfolgte dann die Beauftragung bzw. die Freigabe der Haushaltsmittel?

Siehe Frage 9.1

10.1 Welche Mehrkosten entstehen bei einem Baustopp?

Die Stillstandskosten während eines Baustopps können zurzeit nicht exakt beziffert werden. Sofern Stillstandskosten seitens der Auftragnehmer geltend gemacht werden, wären diese Gegenstand von intensiven Verhandlungen, ähnlich den Mehraufwendungen für Beschleunigungsmaßnahmen.

Zur Klarstellung wird im Folgenden dargestellt, welche Faktoren die Stillstandskosten beeinflussen:

- Kosten entstehen durch Personal und Maschinen, die auf der Baustelle im Einsatz sind. Diese Kosten können seitens des Auftragnehmers nur geltend gemacht werden, wenn Personal und Maschinen nachweislich nicht auf anderen Baustellen zum Einsatz kommen. Wie lange diese Ausfallzeit für den Auftragnehmer dauert, ist von der Auftragslage abhängig und nicht abschätzbar. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass im Winter ein kurzfristiger Einsatz auf einer anderen Baustelle nicht möglich ist.
- Aus dem Baustopp folgt eine Verlängerung der Gesamtbauzeit, da die fehlende Zeit infolge des Stopps im Anschluss an die Gesamtbauzeit gewährt werden muss. Aus diesem Sachverhalt werden die Auftragnehmer zusätzliche Kosten aus der längeren Vorhaltung von Maschinen und Personal geltend machen (Bauzeitverlängerung). Sofern man die Auftragnehmer auffordert, den ursprünglichen Termin zu halten, wäre dies eine Beschleunigungsanordnung, die ebenfalls zu Mehrkosten führt.
- Aufgrund einer Bauzeitverlängerung würden sich weiterhin folgende Kosten erhöhen:
 - automatische Warnanlage
 - Sicherungspersonal
 - Bauüberwachung
 - Langsamfahrstelle
- Als Folge eines Baustopps würde sich der Termin der Inbetriebnahme verschieben. Der derzeit fixierte Inbetriebnahmezeitpunkt ist April 2011. Für diesen Termin werden von der Bahn inbetriebnahmeverantwortliche Mitarbeiter gestellt, die zum jetzigen Zeitpunkt bereits fest terminiert sind. Bei einem Entfall des Termins werden voraussichtlich Ausfallkosten seitens der Bahn geltend gemacht.

Um die Dimension der Gesamtkosten eines Baustopps darzustellen, wurden die Kosten für einen Stillstand von 3 Monaten exemplarisch ermittelt. Die Stillstandskosten in Folge eines Baustopps von 3 Monaten belaufen sich, nach derzeitigem Kenntnisstand, auf 500.000,- € bis 900.000,- €.

10.2 Die CDU Fraktion bittet

a - um Aufschlüsselung der prognostizierten Kosten (Auftrag, Auftragnehmer, geschätzte Kosten, Art der Arbeiten, Arbeit begonnen..., vereinbarter / erwarteter Fertigstellungstermin, erwartetet Mehrkosten pro Tag... für..., und

b - um die Rechtsgrundlage der Mehrkosten bei Baustopp (Vertrag, Vereinbarung, gesetzliche Vorschriften usw.)

a-

siehe Frage 10.1

Eine weitergehende Aufschlüsselung hinsichtlich der Kosten eines Baustopps ist derzeit leider nicht möglich.

Die Aufschlüsselung der prognostizierten Gesamtkosten von 18,5 Mio. € und die Entwicklung der Kosten bis dahin werden unter Frage 20 beantwortet.

b –

Dieser Punkt kann wegen Vertragsinhalten nur in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

11 Welche Überlegungen bestehen verwaltungsseitig, um zukünftig solche Fehlentwicklungen zu vermeiden?

Derzeit gibt es noch keine fundierten Erkenntnisse darüber, welche Gründe im Detail zu den Kostenentwicklungen geführt haben und in welcher Abhängigkeit Einzelentscheidungen im Planungs- oder Bauprozess die Gesamtentwicklung der Kosten beeinflusst haben. Außerdem ist noch nicht geklärt, ob dies gegebenenfalls durch andere Entscheidungen hätte verhindert werden können.

Es müssen zunächst die Analysen und Ergebnisse vom Rechnungsprüfungsamt und dem Projektsteuerungsbüro abgewartet werden, um daraus auch für zukünftige Projekte Entscheidungen treffen zu können, ob z.B. noch zusätzlichen Sicherungsmechanismen eingeschaltet werden können o. a..

12 Aufstellung der Rückbaukosten

Die Hochrechnung der Rückbaukosten wurde für den Ältestenrat am 15.11. 2010 und den Stadtrat am 17.12.2010 erstellt und sind im Folgenden nach aktuellem Kenntnisstand nochmals aufgeführt.

Eine genauere Ermittlung der Rückbaukosten ist nur mit einer konkreten Vorplanung durch ein entsprechendes Planungsbüro möglich.

Es wurde eine Tabelle erstellt, in der die möglichen finanziellen Folgen eines etwaigen endgültigen Baustopps erläutert werden. Diese Aufstellung muss aus datenschutzrechtlichen Gründen in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

Ein Projektstopp und die daraus folgenden Kosten eines Rückbaus würden für die Stadt Koblenz somit zum jetzigen Zeitpunkt betragen:

$$11,8 \text{ Mio. €} + 7,1 \text{ Mio. €} = 18,9 \text{ Mio. €}.$$

Für eine Fertigstellung des Projektes ergeben sich folgende Kosten:

Nach aktuellem Stand sind durch Fördergeber (ISM und MWVLW) zuwendungsfähige Ausgaben i. H. v. 7.506.750 € anerkannt und bereits vereinnahmt (siehe auch Frage 8.1).

Über die Förderung der Mehrkosten im Projekt liegt zurzeit keine abschließende Stellungnahme des Fördergebers vor, die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

Die Fertigstellung des Projektes wie geplant kostet nach derzeitigem Kenntnisstand 18,5 Mio. € inklusive des zusätzlichen Risikos Beschleunigungskosten. Dies stellt für das Projekt zurzeit den worst case dar.

Hiervon entfallen damit 11 Mio. € auf die Stadt Koblenz und 7,5 Mio. € auf die Fördergeber unter der Voraussetzung, dass die Mehrkosten (über die 11,6 Mio. € hinaus) von den Fördergebern nicht anerkannt würden.

Fazit: Die Kosten für einen Projektstopp mit Rückbau liegen deutlich über den Kosten für eine Fertigstellung des Projektes.

Außerdem verweisen wir auf den beigefügten Brief vom 23.12.2010 vom Zweckverband Schienenpersonen Nahverkehr Rheinland-Pfalz (siehe Anlage 2).

13 Warum waren die erneuten Mehrkostensteigerungen von Juni 2010 (13,1 Mio. €) bis Oktober 2010 (18,5 Mio. €) nicht vorher erkennbar?

Der Hauptgrund hierfür ist, dass keine Nachträge für Massenüberschreitungen gestellt wurden. Dies ist gemäß den Vorbemerkungen zum Leistungsverzeichnis Pflicht des Auftragnehmers. Deshalb lagen keine Meldungen über Massenüberschreitungen vor.

Bei der Rechnungsprüfung auf der Baustelle wurden diese Massenüberschreitungen kommentarlos freigegeben.

Bei der stichprobenartigen Überprüfung der Rechnungen Anfang Mai 2010 sind diese Massenüberschreitungen aufgefallen.

Auf Rückfrage teilte die Bauüberwachung mit, dass es sich hierbei lediglich um Verschiebungen der Mengen innerhalb des Leistungsverzeichnisses aufgrund fehlerhafter Zuordnung bei der Rechnungsstellung handelte. Dies wäre keine Kostensteigerung im Projekt.

Nach weiteren Nachforschungen stellte sich heraus, dass diese Aussage nicht richtig war. Es handelte sich um deutlich erhöhte Abrechnungsmengen.

Daraufhin wurden stichprobenartig die Massenabrechnungen der Firmen mit den Vermessungsdaten verglichen. Ergebnis war, dass die Abrechnung deutlich erhöht ist. Dies hätte noch immer nicht unbedingt zu Mehrkosten geführt, denn auch diese Mehrmassen hätten ggfls. aus der nächsten Abschlagsrechnung wieder gestrichen werden können.

Allerdings wurde durch die Bauüberwachung per Aufmass bestätigt, dass die Abrechnungsmassen korrekt sind. Aufgrund dieser unterschriebenen Aufmassen musste diese Abrechnung vorerst akzeptiert werden.

Zum Zeitpunkt der Stadtratssitzung am 01.07.2010 musste aufgrund der seinerzeit bekannten Sachlage noch davon ausgegangen werden, dass diese Kosten gegenüber den Firmen kompensiert werden können. Jetzt ist die Situation so, dass die Stadt Koblenz diese Kosten vorfinanzieren und prüfen muss, ob und inwieweit sie diese von einem Verursacher zurückfordern kann.

Die Details zu diesem Punkt ebenso wie die anderen in der Beschlussvorlage im Stadtrat am 17.12.2010 genannten weiteren Gründe für die Kostensteigerungen werden derzeit durch das Rechnungsprüfungsamt sowie durch das Projektsteuerungsbüro im Einzelnen geprüft.

14 Wie hoch ist die Gesamtsumme der von den Firmen hinterlegten „Vertragserfüllungsbürgschaften“?

Hinweis:

Diese Frage muss aus datenschutzrechtlichen Gründen in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

15 Kann der Vertrag dem Rat vorgelegt werden?

Alle Verträge können auf Wunsch, wie im Stadtrat am 17.12.2010 vom OB zugesagt, im Rahmen des Rechnungsprüfungsausschusses vorgelegt werden.

16 Gibt es im Vertrag eine Frist, wie lange die Bahn den Haltepunkt anfahren muss?

Gemäß § 9 des Bau- und Finanzierungsvertrages verpflichtet sich der Zweckverband bzw. dessen Rechtsnachfolger für eine Bestellung und die Finanzierung des diesem Vertrag zugrunde liegenden Betriebsprogramms gem. § 3 unter Einbeziehung der Verkehrsstation Koblenz Stadtmitte als Mindestangebot mindestens für 20 Jahre beginnend mit der Inbetriebnahme.

Die DB Station & Service verpflichtet sich zugleich, für denselben Zeitraum zur Vorhaltung und Betrieb der Verkehrsstation.

17 Wann verhandelt der Oberbürgermeister Prof. Dr. Hofmann-Göttig mit der Bahn?

Wie bereits im Stadtrat am 17.12.2010 durch Herrn Oberbürgermeister erläutert, wurde bereits im Sommer mit der Bahn verhandelt, ob es Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung gibt.

Dies wurde negativ beschieden.

18 Wie teilen sich die 1,5 Mio. € für das Projektsteuerungsbüro auf (Projektsteuerung am Schienenhaltepunkt und die restlichen Maßnahmen)? Wurden Änderungen zum Vertrag geschlossen?

Hinweis:

Diese Frage muss aus datenschutzrechtlichen Gründen in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

20 Übersicht der Kostenentwicklung von 9,1 Mio. €, 11,6 Mio. €, 13,1 Mio. € auf 18,5 Mio. €. Welche Leistungen im Einzelnen umfasst das ursprüngliche Leistungsverzeichnis zum Bau des SPNV-Haltepunktes? Welche Änderungen oder Anpassungen erfolgten im LV? Zusammenstellung aller Nachträge.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist im Folgenden auf die Nennung der Firmen verzichtet worden.

Historie zur Kostenschätzung 9,1 Mio. € für den SPNV Haltepunkt Stadtmitte

Grundlage war die Kostenschätzung im Jahre 1999 (Basis dafür wiederum waren die Kosten aus der Vorplanung 1996).

Auf dieser Basis wurden mit einem Zuschlag von pauschal 10% (Inflationsausgleich für die allgemeine Kostenentwicklung) die Kosten auf insgesamt **8,79 Mio. € brutto** geschätzt.

Dies war die Basis für die Beauftragung des Planungsbüros im Oktober 2006, die dann eine erste Kostenberechnung im Auftrag hatte.

Im Rahmen der Kostenfortschreibung des BUGA-Budgets im März 2006 wurden für das Projekt SPNV Haltepunkt Gesamtkosten von 9.115.328 € angesetzt (UV/0065/2006).

Grundlage war hier ebenfalls noch die o. g. Kostenschätzung.

Geplant waren folgende Ingenieurbauwerke / Verkehrsanlagen:

- Neubau 2 Bahnsteige 180m, jeweils 90m überdacht (3 Bahnsteigkanten mit 0,55m Höhe), Personenunterführung, Aufzüge und Zugänge,
- Hausbahnsteig mit Fußgängerrampe und Treppe Richtung Löhrrondell,
- ein weiterer Zugang Weisser Gasse über Fußgängerbrücke mit Treppe zwischen Bahnsteig und Straße Am Wöllershof,
- Barrierefreie Personenunterführung (Länge ca. 38 m),
- Verschiebung Gleise um ca. 2m,
- Verschiebung Hauptsignal,
- Neubau Fahrradabstellanlage

Die Kostenpositionen setzten sich wie folgt zusammen:

Fahrgastinfo (Bus-Zug)	112.800 €
Grunderwerb	108.700 €
Ingenieurbauwerk / Verkehrsanlagen	6.588.000 €
Ingenieur- u. Baunebenkosten	2.175.800 €
Ingenieur- u. Baunebenkosten (hier Tragwerksplanung)	130.000 €
Summe	9.115.328 €

Die weitere Aufschlüsselung der Kosten und die Kostenentwicklung ist den beigefügten Anlagen 20a bis g (nicht öffentliche Sitzung) zu entnehmen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen können diese Tabellen nur in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

20 a - Tabelle: Kosten je Bauwerk gesamt (Zusammenstellung der Kostenentwicklung je Bauwerk von 11,6 Mio. Euro auf 13,1 Mio. € auf 18,5 Mio. €)

20 b - Tabelle Kosten je Bauwerk Zusammenstellung (separate Zusammenstellung von 11,6 Mio. € auf 18,5 Mio. € mit Zuordnung der Nachträge)

20 c - Tabelle: 13,1 Mio. € (separat Zusammenstellung der Kostenentwicklung von 11,6 Mio. € auf 13,1 Mio. € mit Zuordnung der Nachträge)

20 d - Tabelle: HV (Hauptvertrag)

20 e - Tabelle: NA (Nachträge)

20 f - Tabelle: Kosten zur Umlage

20 g - Tabelle: Liste Aufträge gesamt

21 Eine Analyse seitens Drees & Sommer über die Ursachen der Kostenentwicklung über die Darstellung in der Beschlussvorlage des Stadtrates vom 17.12.2010 hinaus.

Die Analyse seitens Drees & Sommer zur Kostenentwicklung ist noch nicht abgeschlossen, da es sich, wie auch bereits seitens des RPA dargestellt, um eine sehr komplexe Baumaßnahme handelt, die vielfältige Abhängigkeiten innerhalb des Bauprozesses und den damit verbundenen Entscheidung hat, die bei der Analyse entsprechend betrachtet werden müssen. Nach derzeitigem Kenntnisstand und wie auch bereits in der Beschlussvorlage des Stadtrates am 17.12.2010 ersichtlich, haben vielfältige Ursachen zu den Kostensteigerungen geführt.

Die abschließenden Ergebnisse hierzu werden direkt dem Rechnungsprüfungsamt zur weiteren Verwendung vorgelegt.

22 Aufstellung über alle im Zusammenhang mit dem Schienenhaltepunkt durchgeführten Vergaben

Aus datenschutzrechtlichen Gründen kann diese Frage nur in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

23 Warum, wann und von wem und aufgrund welcher konkreten Beauftragung wurden die so genannten „Beschleunigungsmaßnahmen“ veranlasst?

Da die Beschlussfassungen z. T. in nichtöffentlichen Gremien gefasst worden sind, kann diese Frage nur in der nichtöffentlichen Sitzung behandelt werden.

Anlagen zu den Fragen

Zu Frage 12 – Anlage 2

Brief vom 23.12.2010 vom Zweckverband SchienenpersonenNahVerkehr Rheinland-Pfalz