



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **IV/2006/05598**
Datum: 10.02.2006
Bezug-Nummer.
Kostenstelle/Unterabschnitt: 6640.1430/6300
Verfasser: FB Tiefbau/Straßenverkehr

| Beratungsfolge | Termin | Status |
|--|---------------|---------------------------------|
| Beigeordnetenkonferenz | 27.06.2006 | nicht öffentlich Vorberatung |
| Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften | 11.07.2006 | öffentlich Vorberatung |
| Stadtrat | 19.07.2006 | öffentlich Entscheidung |

**Betreff: Information zu Mehrausgaben für die Baumaßnahme Ausbau Weststraße
einschl. Brückenbauwerk
Antrag auf überplanmäßige Haushaltsmittel**

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat beschließt:

die überplanmäßige Mehrausgabe für die Baumaßnahme Ausbau Weststraße einschl.
Brückenbauwerk in Höhe von 594.900 EUR.

2. Die Deckung der Mehrausgaben erfolgt durch Zuweisungen vom Land in Höhe von 158.100 EUR
und Minderausgaben in Höhe von 436.800 EUR.

Finanzielle Auswirkung:

Haushaltsstelle: VerwHH : keine
VermHH : 2.6300.950000.002, 2.6300.950000.197, 2.6300.361000.200,
2.6300.950000.208

Ingrid Häußler
Oberbürgermeisterin

Erläuterung

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den grundhaften Ausbau der Straße (L 164n) und die Grundinstandsetzung/Umbau des Brückenbauwerkes im Zuge der Weststraße über die B 80 im Gewerbegebiet Halle-Neustadt.

Die Maßnahme wird aus Finanzierungshilfen der wirtschaftsnahen Infrastruktur im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zu 84,91% mitfinanziert.

Für die geplanten Baukosten in Höhe von 5.415.000,00 € (davon 5.220.980,00 € förderfähige Kosten) wurde durch die Investitionsbank eine Zuwendung in Höhe von 4.432.900,00 € bewilligt.

Dem Projekt liegt die Ankündigung des Landes aus dem Jahr 2003 zugrunde, das Vorhaben über das außerordentlich attraktive Landesförderprogramm KOMM-INVEST zu finanzieren. Gemäß dem entsprechenden Förderprogramm musste ein Baubeschluss bis zum 30.06.2003 vorliegen, die Entwurfsplanung bis 30.07.2003 abgeschlossen sein und die Auftragsvergabe mit einem Beginn an Leistungen zum 31.12.2003 erfolgen.

Bis dahin lag in der Stadtverwaltung lediglich eine grob erarbeitete Vorplanung vor und die weitere Projektentwicklung hatte sich den o. g. Terminen unterzuordnen, erfolgte mithin unter dramatischem Zeitdruck.

Folgerichtig erfolgte der geforderte Baubeschluss nicht mit der Prüfungsdichte einer Entwurfsplanung und der Stadtrat hat dem Projekt 25.06.2003 aufgrund der hohen Dringlichkeit zugestimmt mit der Maßgabe, die Stadtverwaltung solle die weiter notwendigen Maßnahmen zur Realisierung des Vorhabens vornehmen.

Im Folgenden wurde das Projekt verdichtet und die jeweils erkennbaren Kostenentwicklungen wurden in die Haushaltsplanungen der Stadt eingestellt. Zum Abschluss des Projektes sind nun die verschiedenen Kostenänderungen, vordringlich -erhöhungen erfassbar und insbesondere finanziell exakt zu bestimmen. Der Fördermittelgeber hat mit einer ergänzenden Bewilligung zum 14.06.2006 die Förderfähigkeit praktisch der gesamten Maßnahmen bestätigt. Dem voran erging eine fachtechnische Stellungnahme des Landesbetriebes Bau, der die Angemessenheit der Kostenerhöhungen bestätigte.

In der nachfolgenden Übersicht werden die Kostenveränderungen dargestellt (Angaben in EUR):

| Lfd. Nr. | Gewerk | Ursprünglich veranschlagte Kosten 2003 | Voraussichtliche tatsächliche Kosten bis 2006 | Änderung Kostenerhöhung/ Kostenminderung |
|----------|--|--|---|--|
| 1 | Straßenbau | 3.890.000 | 4.394.700 | +504.700 |
| 2 | Brückenbau | 1.280.000 | 1.066.100 | -213.900 |
| 3 | Baunebenkosten | 230.000 | 479.300 | +249.300 |
| 4 | Grunderwerb/ Entschädigungsleistung | 15.000 | 297.500 | +282.500 |
| | Summe | 5.415.000 | 6.237.600 | +822.600 |

Die einzelnen Kostenveränderungen werden im Folgenden erläutert.

| | | |
|-----------|--|--------------------|
| 1. | Kostenerhöhungen im Bereich Straßenbau | +504.700 € |
| 2. | Kostenreduzierung im Bereich Brückenbau | - 213.900 € |

Beim Rückbau vorhandener Fahrbahn- und Gehwegbereiche wurden in mehreren Abschnitten alte Unterbetonschichten mit einer Stärke bis zu 30 cm vorgefunden, die weder in den zur Verfügung stehenden Bestandsplänen noch im Baugrundgutachten verzeichnet waren und somit mengenmäßig nicht in das Leistungsverzeichnis – Titel 1.4 Abbrucharbeiten - aufgenommen werden konnten.

Des Weiteren wurde während des Rückbaus von Bitumenbefestigungen das Vorhandensein von Stabilisierungsmatten festgestellt, die das im Leistungsverzeichnis vorgesehene Fräsen und damit eine Wiederverwendung des Asphaltens unmöglich machten. Das Material musste einer geordneten Deponie zugeführt werden, was zu weiteren Mehrkosten führte.

Im Bereich ehemaliger Werkhallen und Außenanlagen wurden beim Rückbau der Befestigungen diverse Reste von Beton- und Stahlbetonfundamenten, Kellermauerwerk und mit Abfall/Müll verfüllte Gruben freigelegt, die in keinem Bestandsplan eingetragen waren und deren Entsorgung erhebliche Zusatzkosten verursachten.

Zur Feststellung der Baugrundverhältnisse wurde im Jahr 2000 vom Planungsbüro HPI eine Baugrunduntersuchung beim Baugrundbüro Röcke veranlasst.

Das „Gutachten zu den Baugrund- und Gründungsverhältnissen zum grundhaften Straßenausbau und Neubau eines Regenwassersammlers“ war auf die Feststellung der Korngrößenverteilung (zur Beurteilung der Frostsicherheit) und die Charakterisierung des Löslehms (Wassergehalt, Zustandsgrenzen, organische Anteile) orientiert.

Dass das untersuchte Gebiet geologisch nicht einheitlich aufgebaut ist und demzufolge hydrologische Unregelmäßigkeiten möglich sind, war aus vorhergehenden globaleren Untersuchungen bereits bekannt.

Vom Baugrundbüro Röcke wurden deshalb auf einer Länge von 1.000m 11 Stück Rammkernsondierungen unmittelbar neben der vorhandenen Straßenbefestigung abgeteuft. Das Ergebnis der Untersuchungen zeigte, dass die Baugrundsichtungen im Untersuchungsgebiet stark ungleichmäßig ausgebildet sind.

Die vom Baugrundbüro aus den geologischen Untersuchungsergebnissen abgeleiteten Schlussfolgerungen für die Straßenplanung wurden vom Planer bei der Erarbeitung des Leistungsverzeichnisses (z.B. Bodenaustausch) berücksichtigt.

Trotz des DIN-gerechten Abstandes (ca. 100m) der Bodenaufschlüsse musste nach dem Bodenaushub für den Straßenkoffer festgestellt werden, dass in wesentlich mehr Bereichen als vorher angenommen die in den Vorschriften geforderten Tragfähigkeitswerte auf dem Planum nicht erreicht werden konnten. Insgesamt wurde fast doppelt so viel Bodenaustausch erforderlich, als nach den Aussagen des Bodengutachtens zu erwarten gewesen wäre und infolge dessen im LV vorgesehen war.

Massiv kostenerhöhend war die erst im Zuge der Bauausführung festgestellte Kontamination des im Bereich des neuen Straßenkörpers zu entsorgenden Bodens, weil dieser zu erhöhten Kosten auf speziell dafür zugelassenen Deponien entsorgt werden musste. Zusätzlich zu diesen Aushubmassen kamen noch kontaminierte Teilmengen aus den tragfähigkeits-geminderten Bodenaustauschbereichen.

Auch unter den Aushubmassen aus der Trasse des neuen Regenwasserkanals (bis DN 1200) befanden sich große Mengen kontaminierten Bodens, deren ordnungsgemäße Entsorgung, ebenfalls mit höheren Kosten, unabdingbar war.

In allen Bauabschnitten waren umfangreiche Medienumverlegungen erforderlich. Beim Freilegen der vorhandenen Kabel und Leitungen musste festgestellt werden, dass deren Lage und Anzahl oft nicht den Angaben in den Bestandsplänen aus der Zeit der Vornutzung als Industriegebiet entsprachen. Die deshalb notwendige Abklärung der jeweiligen Eigentumsverhältnisse an den vorgefundenen Leitungen und die daraus resultierende von den Betreibern vorgeschriebene Behandlung dieser Anlagen führte zu zeitlichen Verzögerungen und Unterbrechungen der Bautätigkeit.

Gemäß ursprünglichem Bescheid des Fördermittelgebers musste die prozentual hochgeförderte Baumaßnahme bis 31.12.2005 abgeschlossen sein.

Um diesen Termin nicht zu gefährden, wurde in den Kreuzungsbereichen neuer Gräben mit alten Leitungen der Aushub in Handschachtung ausgeführt. Außerdem konnte an diesen Querungen anstelle des ausgeschriebenen Grabenverbaues mittels Verbauelementen nur mit abgeböschten Grabenwänden gearbeitet werden. Dies führte zu mehr Bodenaushub und damit zu weiteren Mehrkosten.

Um die trotz der vorgenannten Vorgehensweise eingetretenen Verzögerungen aufzuholen wurde festgelegt, bauabschnitt-überlappend zu arbeiten. Dazu waren neben Änderungen und Anpassungen der Verkehrsführung (Umleitungen) auch Kapazitätserhöhungen bei der ARGE Weststraße erforderlich, die wiederum zu Mehrkostenanmeldungen führten.

Im Zuge der Brückenbauausführung wurde festgestellt, dass die Schädigung des Baukörpers und damit der Umfang der Betonsanierung geringer ausfiel als geplant (Brückenhauptprüfung). Umfangreiche Arbeiten für Schutz und Instandsetzungen von Betonteilen sowie das Ausstemmen und Wiederherstellen von Betonhohlstellen konnten wegfallen. Somit ist es zu erheblichen Kostenreduzierungen während der Baumaßnahme gekommen.

3. Kostenerhöhung Baunebenkosten 249.300 €

Eine Erhöhung der Baunebenkosten ist bei den Planungsleistungen im Straßenbau zu verzeichnen. Da die Verträge für die Bauoberleitung, die örtliche Bauüberwachung und für die Sicherheits- und Gesundheitskoordination (Sigeko) zum Zeitpunkt des Baubeschlusses noch nicht vorlagen, wurden zunächst nur die Planungskosten der Leistungsphase 3-6 in Höhe von 230.000,00 EUR berücksichtigt.

Der überwiegende Teil der Mehrkosten resultiert aus den Aufwendungen für die Leistungsphasen 7 bis 9, für die örtliche Bauüberwachung und Sigeko einerseits sowie aus den erheblich gestiegenen Baukosten und zusätzlichen Leistungen für Abbruchplanung des Anliegers Fa. Raiss, Aktualisierung Baugrundgutachten und Vermessungen andererseits.

4. Kostenerhöhungen Grunderwerb und Entschädigungsleistungen 282.500 €

Die Vorplanung Straßenbau Weststraße aus dem Jahr 2000 beinhaltete für den zu erwartenden Grunderwerb nur Flächen des straßenbegleitenden Grüns. Weitere Aussagen zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach Naturschutzrecht lagen zu der Zeit nicht vor.

Aufgrund des sehr eng begrenzten Bearbeitungszeitraumes wurde zur Erfüllung der KOMM-INVEST-Bedingungen als oberste Priorität die weitere Durcharbeitung der bestehenden Unterlagen zur Straßenplanung festgesetzt. Die Bearbeitung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen folgte im Anschluss an die Straßenplanung.

Mit der Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung war als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für den Straßenbau die Renaturierung des Rossgrabens festgeschrieben worden.

In der Planungsphase zur Renaturierung des Rossgrabens musste später festgestellt werden, dass hierfür weiterer Grunderwerb erforderlich ist.

Im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen wurde von der Fa. Raiss die Bedingung gestellt, dass für das abzubrechende Gebäude der Firma (Büro und Empfang) ein äquivalenter Ersatz zur Verfügung gestellt wird, weil nur dann einer Veräußerung der benötigten Fläche und dem Abbruch zugestimmt würde.

Der abschließend praktizierte Ausbau eines bislang ungenutzten Anbaus der Fa. Raiss (Ersatzneubau) anstelle des alten, ca. 80 m² großen und funktionsfähig ausgebauten Gebäudes, war aus Gründen der wirtschaftlichen Angemessenheit die günstigste Lösung. Die Kosten für den Grunderwerb einschließlich Entschädigungsaufwendungen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

| | |
|---|--------------------|
| - Grunderwerb für 2.340,00 m ² Straßenverkehrsflächen | 74.500 EUR |
| - Grunderwerb für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf 6.548 m ² | 113.800 EUR |
| - Entschädigung für 80 m ² großes Altgebäude | <u>109.200 EUR</u> |
| Gesamt: | <u>297.500 EUR</u> |

Für die gesamte Baumaßnahme sind Mehrausgaben in Höhe von 822.600 € zu verzeichnen.

Für die entstandenen Mehrkosten wurden am 24.01.2006 zusätzliche Fördermittel bei der Investitionsbank Magdeburg beantragt. Die Bewilligung vom 14.06.2006 für die zusätzlich beantragten Fördermittel in Höhe von 399.800 € liegt vor. Laut Bescheid werden jedoch die zusätzlichen Fördermittel in den Jahresscheiben 2006 in Höhe von 158.100 € und 2007 in Höhe von 241.700,00 € ausgereicht.

Finanzierung der Maßnahme

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen voraussichtlich 6.237.600 €. Für das Vorhaben sind bis zum 31.12.2005 Mittel in Höhe von 5.466.150,65 € bereitgestellt worden (davon 197.000,00 € Haushaltsausgabereste 2005). Ein Mittelansatz in Höhe von 176.600,00 € ist in 2006 veranschlagt. Um die Restleistung finanziell abzusichern, ist eine Erhöhung des Haushaltsansatzes 2006 um 594.900 € erforderlich.

| Bezeichnung der Haushaltsstelle | Plan 2006 und bereits genehmigte Veränderungen EUR | Mehrausgaben EUR | neuer Ansatz 2006 EUR |
|--|---|---------------------|--------------------------|
| 2.6300.950000.200 Weststraße/Brücke | 176.600,00 | 594.900,00 | 771.500,00 |

Deckung der Mehrausgaben erfolgt durch:

| Mehreinnahmen/Minderausgaben | | | |
|---|---|-------------------------------------|--------------------------|
| Bezeichnung der Haushaltsstelle | Plan 2006 und bereits genehmigte Veränderungen EUR | Minderausgaben/Mehreinnahmen EUR | neuer Ansatz 2006 EUR |
| 2.6300.950000.002 Tiefbau | 228.200 | 76.300 | 151.900 |
| 2.6300.950000.197 Berliner Brücke | 7.337.500 | 300.000 | 7.037.500 |
| 2.6300.361000.200 Zuweisungen vom Land | 221.600 | 158.100 | 379.700 |
| 2.6300.950000.208 Dünnschichtbeläge | 200.000 | 60.500 | 139.500 |
| Summe: | | 594.900 | |

Die Deckung der Mehrausgaben erfolgt aus Minderausgaben im Tiefbaubereich. Dort werden zur Absicherung der Baumaßnahme Weststraße die geplanten Komplexmaßnahmen mit den Versorgungsträgern ins nächste Jahr verschoben. Ebenso wird mit den geplanten Dünnschichtmaßnahmen im Stadtgebiet verfahren. Zur weiteren Sicherung der benötigten Eigenmittel, wurde die Baumaßnahme Berliner Brücke bezüglich der Kassenwirksamkeit in 2006 geprüft.

Entsprechend des Fertigstellungstermins „Ende September 2006“ sowie der zu erwartenden Schlussabrechnung Ende des Jahres 2006 und der Prüfzeit von 2 Monaten (VOB) ist eine Bereitstellung der Haushaltsmittel in Höhe von 300.000 € für die v. g. Maßnahme zu vertreten. In 2007 werden diese Mittel haushaltsneutral wieder der Berliner Brücke zugeordnet.