

1 Grundlagen

Durch die Veröffentlichung interner Arbeitspapiere wurden Risikoüberlegungen der Bauherren des City-Tunnels Leipzig zu möglichen Kostensteigerungen und Terminverschiebungen hinsichtlich der Inbetriebnahme des City-Tunnels bekannt. Risikoüberlegungen sind bei Baumaßnahmen dieser Art regelmäßig ein wichtiges internes Steuerungsinstrument um frühzeitig Entwicklungen zu erkennen und im Falle von problematischen Tendenzen rechtzeitig und möglichst umfassend gegen zu steuern. Die in diesen Risikoabschätzungen enthaltenen Kosten- und Zeitdaten haben daher „Szenariencharakter“ und sind dementsprechend in Abhängigkeit vom jeweiligen Zeithorizont in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit zu sehen.

Zur Darstellung der Fakten und zur Kommentierung der in der Öffentlichkeit diskutierten Kostensteigerungen und Terminverschiebungen fand am 27.07.2006 eine Pressekonferenz statt, an der neben den Bauherren auch die Stadt Leipzig teilgenommen hat.

Dabei wurden folgende Fakten dargestellt.

Es gibt ein Risiko mit hoher Eintrittswahrscheinlichkeit, dass ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von ca. 26 Mio. € zu erwarten ist.

Darüber hinaus gibt es ein Risiko mit geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit, dass sich diese Summe um bis zu ca. 47 Mio. € weiter erhöht. Dieses zweite Risiko ist derzeit nicht abschließend einzuschätzen. Dazu ist die Kenntnis weiterer Randbedingungen erforderlich. Das sind insbesondere die Erfahrungen aus der Schildfahrt, die erst nach der Absolvierung eines größeren Fahrtabschnitts vorliegen werden. Die Schildfahrt hat bisher noch gar nicht begonnen.

Die letztgenannten Erfahrungen sind auch zwingend erforderlich, um die tatsächliche zeitliche Verschiebung des Inbetriebnahmetermins zu bestimmen. Derzeit muss nach Informationen der Bauherren davon ausgegangen werden, dass die Inbetriebnahme des City-Tunnels zum Fahrplanwechsel 2009/10 (Dezember 2009) nicht realistisch ist. Ziel ist, den Fahrplanwechsel 2010/11 zu erreichen. Es gibt ein Restrisiko, dass die Inbetriebnahme des City-Tunnels erst zum Fahrplanwechsel 2011/12 erreicht wird. Voraussichtliches Ende der Schildfahrt soll nach derzeitigem Kenntnisstand Ende 2008 sein.

2 Auswirkungen für die Stadt Leipzig

2.1 Risiko bei Kostensteigerungen

Die Stadt Leipzig hat zwei Verträge zur Regelung der Finanzierungsfragen unterzeichnet.

Rahmenvereinbarung zur Finanzierung des Projektes ‚City-Tunnel Leipzig‘ in Leipzig (Informationsvorlage vom 20.03.2002 (DS III/2206) auf der Grundlage des Ratsbeschlusses RBIII-466/00 (DS III/1043) City-Tunnel Leipzig – Beschluss zur Realisierung und Finanzierung):

Darin ist ausgeführt, dass die Stadt Leipzig und der Freistaat Sachsen einen gemeinsamen Finanzierungsanteil tragen. Entsprechend Ratsbeschluss RBIII-466/00 besteht der Anteil der Stadt Leipzig aus 7,15 Mio. € (14 Mio. DM) Barmitteln. In der Begründung des Beschlusses wird erläutert, dass außerdem zeitweilig oder dauerhaft Grundstücke und Rechte an Grundstücken eingebracht werden. Diese

Grundstücke und Rechte sind fiktiv mit 5,62 Mio. € (unbar und nicht haushaltswirksam) bewertet.

In § 4 „Finanzierung“ ist unter Absatz 3 geregelt, dass zu allen Finanzierungspositionen gesonderte Finanzierungsvereinbarungen zu schließen sind.

In § 5 „Änderung der Investitionskosten“ ist geregelt, dass Baukostenerhöhungen durch Einsparungen innerhalb des Projektes nach Möglichkeit auszugleichen sind.

Andere Kostenerhöhungen trägt mit einzelnen Ausnahmen der Freistaat Sachsen gemeinsam mit der Stadt Leipzig. Die Beteiligung der DB-Gesellschaften an Kostenerhöhungen ist auf 1,636 Mio. € limitiert.

Zur Ausgestaltung der Details der Finanzierungsfragen, die in der Rahmenfinanzierungsvereinbarung verankert sind, wurde ein weiterer Vertrag zwischen der Stadt Leipzig und dem Freistaat Sachsen geschlossen.

Vertrag über die Errichtung des City-Tunnel Leipzig (CTL) - Kostenteilungsvertrag zwischen dem Freistaat Sachsen und der Stadt Leipzig (DS III/2981 / nichtöffentlicher Teil der Ratsversammlung vom 18.06.2003):

Die Einbringung von Barmitteln als Festbetrag in Höhe von 7,15 Mio. € und die Einbringung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten (fiktiv abschließend bewertet mit 5,62 Mio. €) sind in § 4 „Finanzielle Beteiligung von Leipzig“ getroffen.

Es sind keine Regelungen zur Beteiligung an Mehrkosten getroffen worden.

Daran ändert auch der in die Diskussion gebrachte § 6 (2) nichts. Hier wird lediglich gesagt, dass der Vertrag zwischen Freistaat und Stadt anzupassen ist, wenn die beiden anderen Verträge zwischen Freistaat und DB geändert würden. Aber diese Verträge wurden nicht geändert und müssen auch bei Änderung der Gesamtbausumme nicht zwingend geändert werden, denn sie enthalten bereits eine Anpassungsklausel.

Nach dieser Vertragslage ist die Stadt Leipzig deshalb aus Sicht der Verwaltung nicht an Mehrkosten zu beteiligen.

Folgerichtig ist der Kostenteilungsvertrag auch nicht wegen eines ggf. fehlenden Beschlusses zur Mehrkostenregelung schwebend unwirksam. Über die Höhe der finanziellen Beteiligung durch Bareinlage hat der Stadtrat am 15.11.2000 den erforderlichen Beschluss gefasst. Der Kostenteilungsvertrag hielt sich im Rahmen dieses Beschlusses. Regelungen über die finanzielle Beteiligung der Stadt an Kostenerhöhungen wurden, wie oben ausgeführt, nicht getroffen. Eine weitere Beschlussfassung des Stadtrats war daher nicht erforderlich.

Im Übrigen ist beabsichtigt zu dem konkreten Verfahren der Einbringung von Grundstücken, die Beschlussfassung des Stadtrats einzuholen. In der Vorlage zur Realisierung und Finanzierung des City-Tunnels vom 15.11.2000 wurde ausgeführt, dass die Stadt das Projekt durch die Überlassung von Grundstücken für z. B. Baustelleneinrichtungen unterstützen wird. Die kostenfreie Überlassung der Grundstücke wurde als Teil der finanziellen Beteiligung der Stadt in der Kostenteilungsvereinbarung geregelt. Angesichts eines hierzu noch nicht ausdrücklich gefassten Beschlusses wurden zwischenzeitlich für die Benutzung des öffentlichen Raums für Zwecke der Baustelleneinrichtung Bescheide erstellt. Zur weiteren Umsetzung der Vereinbarung mit dem Freistaat wird derzeit eine Beschlussvorlage vorbereitet, wonach Gebühren, soweit diese im Zusammenhang mit den bisher erstellten Bescheiden ent-

standen sind, erlassen werden und auf die Erhebung von Gebühren künftig verzichtet wird.

2.2 Auswirkungen der späteren Inbetriebnahme des City-Tunnels auf die Innenstadt

Aus einer späteren Inbetriebnahme ergibt sich nach Information durch die Bauherren nicht zwingend, dass auch die Bautätigkeiten, insbesondere die an der Oberfläche merkbaren, um den gleichen Zeitraum verlängert werden. Nach wie vor ist davon auszugehen, dass die Arbeiten ab Ende 2008 fast ausschließlich unterirdisch ablaufen werden, da ab diesem Zeitpunkt der bahntechnische Ausbau des Tunnels beginnt und die Tunnelröhren als Haupttransportweg für Ver- und Entsorgung der Baustellen genutzt werden. Die Beanspruchung der Oberfläche für Baustelleneinrichtungen wird jedoch auch weiterhin spürbar sein, wenn auch teilweise in verringertem Umfang. Die Verlängerung dieser Beanspruchung stellt somit eine direkte Auswirkung dar.

Bei der Beurteilung der Situation sind folgende Punkte herauszustellen:

- Die zukünftige Situation auf den Baustellen und die notwendigen An- und Abtransporte sind mit den letzten beiden Jahren nicht vergleichbar. Die lärm- und staubintensiven Arbeiten werden in einem halben Jahr weitgehend abgeschlossen sein.
- Die oberirdische Flächeninanspruchnahme an den zukünftigen Tunnelstationen geht weiter zurück. Die wesentlichen Arbeiten an der Oberfläche sind auf den Baustellen der Stationsbaugruben abgeschlossen. Die Stationskörper sind hergestellt und die Abdeckung ist bis auf die Versorgungsöffnungen erfolgt. Damit ist die Arbeit großer, lärmintensiver Maschinen im Wesentlichen beendet.
- Die weiteren Arbeiten finden größtenteils unter den Deckeln statt. Lediglich die anzutransportierenden Materialien und die mit dem Erdaushub für die Stationskörper in den nächsten 5 bis 6 Monaten anstehenden Erdstofftransporte stellen dann noch eine größere Belastung dar.

Um die Einschränkungen der verbleibenden Baumaßnahmen vor allem kurzfristig aber auch für die Zeit der möglichen Projektverlängerung so verträglich wie möglich zu gestalten, wird die Stadt Leipzig in dem Projekt für folgende Zielstellungen verstärkt werben:

- a) Weitere Flächenreduzierung für die verbleibenden oberirdischen Baustellen, wo immer dies möglich ist. Dort, wo Flächen nicht mehr zwingend aus technologischen Gründen benötigt werden, muss die Erreichbarkeit aller Anlieger weiter verbessert werden.
- b) Am Markt wieder Veranstaltungen möglich zu machen, auch wenn sich auf Teilflächen noch Baustelleneinrichtungen befinden. So kann es gelingen, potenzielle Veranstalter und Märktebetreiber wieder mehr für eine Nutzung des Platzes zu interessieren und so auch wieder verstärkt Besucher und Leipziger in das Zentrum zu holen.
- c) Ein weiteres wichtiges Thema ist das Gesicht der Baustellen. Im Gestaltungskonzept der Bauherren ist der Grundstein für eine charakteristische Darstellung aller Tunnel-Baustellen in der Stadt gelegt. Die Stadt wird sich weiterhin ver-

stärkt dafür einsetzen, dass dieses Konzept konsequent umgesetzt wird. Dabei werden die bisherigen Gestaltungsideen auf den Prüfstand gestellt, um eine Wirkung zu erreichen, die auch den Anliegern besser gerecht wird. Im Zusammenwirken von Bauherren, Stadt Leipzig und Anliegern muss nach Möglichkeiten gesucht werden, wie solche neuen Ideen aussehen und dann auch finanziell umgesetzt werden können.

Die Stadt hat im Rahmen ihrer Möglichkeiten bereits Maßnahmen zur Entlastung der Händler und Gastronomen ergriffen. Die Sondernutzungsgebühren im Bereich Markt werden seit geraumer Zeit auf ein Minimum reduziert, die von den Gewerbetreibenden in Anspruch genommenen Flächen wurden vergrößert. Es wird geprüft, ob der Bereich, für den diese Sonderregelungen gelten, noch ausgeweitet werden kann.

2.3 Weitere Auswirkungen

Eine Verschiebung der Fertigstellung des City-Tunnels hat auch Auswirkungen auf die Bestellung der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Die Ausschreibung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes setzt voraus, dass der ZVNL die entsprechenden Verkehrsleistungen auf den für die Ausschreibung vorgesehenen Linien und Strecken vergeben kann, d. h. diese aus dem am 15. Juni 2006 geschlossenen Verkehrsvertrag mit der DB Regio herausgelöst werden können.

Im Verkehrsvertrag ist die Möglichkeit gegeben, dass zum Fahrplanwechsel 2009/2010, d. h. im Dezember 2009, das Leistungsvolumen des sog. CTL-Netzes (= Mitteldeutsches S-Bahn-Netz) von ca. 5,07 Mio. Zugkm/p.a. herausgelöst werden kann. Dieser definierte Zeitpunkt ist auf Grund der zum Zeitpunkt des Vertragschlusses beiden Seiten bekannten Aussagen zur Inbetriebnahme des City-Tunnels gewählt und im Vertrag festgelegt worden. Für den Fall einer Bauzeitverlängerung wurde bereits in dem Vertrag die Möglichkeit für den ZVNL verankert, die DB Regio ein weiteres Jahr mit der bisherigen Verkehrsleistung zu beauftragen.

Eine Bauzeitverlängerung von bis zu einem Jahr löst damit nach derzeitigem Kenntnisstand kein größeres Problem aus. Im Gegenteil, im Zusammenhang mit der Ausschreibung des S-Bahn-Netzes ist noch ein umfangreicher Arbeitskatalog abzuarbeiten. So ist die Ausschreibung u.a. mit 6 weiteren Aufgabenträgern in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg abzustimmen, denn dort liegen die Endpunkte des S-Bahn- und Regionalverkehrsnetzes.

Wenn aber ab Dezember 2010 das CTL-Netz nicht gefahren werden kann, können finanzielle Risiken entstehen, da entweder die DB Regio neu beauftragt werden muss, diese Leistung noch weiter zu erbringen oder dieser Zustand als Rückfallebene mit ausgeschrieben werden muss. In beiden Varianten ist zu erwarten, dass dies mit Kostensteigerungen einher geht.

Wichtig ist, dass vor Beginn der Ausschreibung ein Fertigstellungstermin des City-Tunnels incl. der netzergänzenden Maßnahmen fest steht. Anderenfalls ist mit einer Vergaberüge aufgrund der Überleitung eines „unwägbaren Risikos“ zu rechnen oder der ZVNL müsste sich verpflichten die finanziellen Auswirkungen, insbesondere die kalkulierten und dann fehlenden Fahrgeldeinnahmen zu ersetzen.

Zielstellung muss die Fertigstellung des City-Tunnels im Dezember 2010 sein, so dass der ZVNL im Jahr 2007 rechtzeitig die Ausschreibung beginnen kann.

Bei den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB) werden bei einer verzögerten Fertigstellung des City-Tunnels erwartete Kostenentlastungseffekte erst später möglich sein. Die LVB führen derzeit mit Blick auf die Einführung des neuen S-Bahn-Netzes Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit des Südabschnitts der Straßenbahnlinie 9 (Bayerischer Bahnhof – Markkleeberg-West) durch, welcher sich künftig teilweise im Einzugsbereich der an den Tunnel anschließenden S-Bahn-Strecke befinden wird. Da die Linie 9 bereits heute in diesem Abschnitt vergleichsweise geringe Fahrgastzahlen aufweist, wurde diese Linie im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan der Stadt (Entwurf DS IV/802) als Untersuchungsstrecke eingestuft. Es werden perspektivisch u.a. eine teilweise Stilllegung (ab Connewitz, Kreuz) oder die Komplettstilllegung (ab Bayerischer Platz) zu untersuchen sein. Beschlüsse über Streckenstilllegungen werden wie in der Vergangenheit vom Stadtrat zu treffen sein. Bisher gibt es keinen Stilllegungsbeschluss, so dass die hier angestellte Betrachtung hypothetisch ist.

Darüber hinaus könnten bis zu 10 Tatra-Fahrzeuge (15m-Einheiten) nicht wie geplant Ende 2009, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt ausgesondert werden. Die Voraussetzungen müssten durch Fristverlängerungen und/oder durch Vorziehen einer eventuellen Neubeschaffung geschaffen werden. Eine kostenseitige Bewertung der zusätzlichen Aufwendungen bei den LVB ist aufgrund der vielen unklaren Randbedingungen schwierig, liegt aber wahrscheinlich bei über 100.000 € pro Jahr.

Außerdem verzögert die verspätete Inbetriebnahme des City-Tunnels auch die mit dem Bau verbundenen positiven volkswirtschaftlichen Effekte für die Stadt Leipzig und die Region.

3 Folgemaßnahmen City-Tunnel Leipzig

Durch die Baumaßnahmen des City-Tunnels am Hauptbahnhof, am Marktplatz, am Wilhelm-Leuschner-Platz und am Bayerischen Bahnhof erfolgen umfangreiche bauliche Eingriffe in den Bestand auf städtischen Flurstücken, öffentlichen Verkehrsflächen bzw. öffentlichen Grünflächen.

Nach Beendigung der oberflächenwirksamen Maßnahmen wird durch die Bauherren des City-Tunnels die Oberfläche wieder hergerichtet. In verschiedenen Teilbereichen im Umfeld der Stationen ist es dann sinnvoll, nicht den vorgefundenen Bestand wiederherstellen zu lassen, sondern die Chance zu nutzen, stadtgestalterische und verkehrliche Ziele gleich mit umzusetzen. Durch die neu zu errichtenden oberirdischen Anlagen des City-Tunnels wie z.B. Ausgangsbauwerke entsteht einerseits eine neue stadträumliche Situation, welche die planerische Betrachtung der umliegenden Flächen erfordert. Andererseits lassen sich durch den zeitgleichen Bau i. d. R. Kosten einsparen.

So werden bereits am Wilhelm-Leuschner-Platz die Voraussetzungen für die Realisierung des städtischen Vorhabens „Promenadenring Süd, Knoten Martin-Luther-Ring/Petersstraße“ (BS/RBIV-558/06) geschaffen bzw. Teile des Vorhabens bereits umgesetzt.

Für den Marktplatz wird zur Zeit der Ratsbeschluss für die Finanzierung der Umgestaltung des Platzes vorbereitet.

Für den Promenadenring Nord, also die jetzt auf der Innenseite des Promenadenrings von der Tunnelbaustelle belegten Fläche, wurde ein verwaltungsinternes Workshop-Verfahren begonnen, dessen Ergebnis in Federführung des Dezernates III weitergeführt wird.

Am Bayerischen Bahnhof wird der Bereich des zukünftigen, dem Platz zugewandten Nordausgangs von den Bauherren umgestaltet. Hier wird sich die Verwaltung intensiv einbringen, um eine städtebaulich verträgliche und dem ÖPNV-Verknüpfungspunkt gerechte Lösung umzusetzen.

Im Bereich des Tangentenviereck Süd entsteht ein neuer oberirdischer Haltepunkt des Tunnel-Projektes. Die Gestalt dieses Haltepunktes setzt einen wichtigen Akzent im Gesamtkomplex des Areals des Bayerischen Bahnhofs vom Bayerischen Platz bis zur Richard-Lehmann-Straße. Deshalb ist es wichtig, von städtischer Seite so auf die Bauherren des City-Tunnels einzuwirken, dass einer zukünftigen Weiterentwicklung des Areals nichts im Wege steht. Dies betrifft generell die Gestaltung des Haltepunktes, aber auch die Integration des bahnbegleitenden Radweges. Dafür sind voraussichtlich auch Mehrkosten durch die Stadt Leipzig zu finanzieren. Für eine solche Mit-Finanzierung können nach derzeitigem Erkenntnisstand Fördermittel des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig zum Einsatz kommen.

Neben den bereits fertiggestellten Umbauten der LVB-Haltestellen am Hauptbahnhof und am Wilhelm-Leuschner-Platz sind als Folgemaßnahmen City-Tunnel in den nächsten Jahren noch vorgesehen:

Maßnahme	Realisierungszeitraum
Promenadenring Nord	Ab 2009
Umgestaltung Marktplatz	Ab 2006
Promenadenring Süd	Ab 2006
Bayrischer Platz	Ab 2009
Tangentenviereck Süd	Ab 2007
Haltepunkt Semmelweisstraße	Ab 2007

Für diese Maßnahmen sind im Einzelnen die erforderlichen Beschlüsse herbeizuführen. Inwieweit Bauzeitverzögerungen des City-Tunnels auch Einfluss auf den Realisierungszeitraum dieser Maßnahmen haben, muss in nächster Zeit geklärt werden.

4 Zusammenfassung

Die Kostensteigerung und die Bauzeitverlängerung, über die in den Medien berichtet wird, sind Ergebnis einer internen Risikobetrachtung der Bauherren mit unterschiedlicher Eintrittswahrscheinlichkeit. Wie dies genau eintreten wird oder ob es den Bauherren gelingt, den Bauablauf zu beschleunigen und die Kostenentwicklung zu dämpfen, muss die Zukunft zeigen.

Die Stadt Leipzig ist kein Bauherr, sondern nach der Vertragslage ein weiterer Beteiligter, der das Projekt so unterstützt, als ob es ein eigenes wäre. Eine Beteiligung der Stadt Leipzig an eventuellen Mehrkosten ist aber im Kostenverteilungsvertrag nicht vorgesehen.

Die Stadt Leipzig wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, die Belastungen durch die Baustellen Bau des City-Tunnels so gering wie möglich zu halten und dabei gleichzeitig die Chance nutzen, ein attraktives S-Bahn-Netz in Leipzig aufzubauen und im Zuge der Baumaßnahmen sinnvolle Folgemaßnahmen zu integrieren.

Zielstellung ist die Fertigstellung des City-Tunnels im Dezember 2010, so dass auch der ZVNL im nächsten Jahr wie geplant die Ausschreibung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes beginnen kann.

Zur Gewährleistung dieser Ziele wird die Mitarbeit in den Gremien des Projektes City-Tunnel, der Projektbesprechung und der Bauherrenrunde, noch weiter intensiviert, um die Interessen der Stadt nachdrücklich zu verfolgen. Dazu soll die Koordinierungsstelle im Amt für Verkehrsplanung verstärkt werden.