

**Universitätsstadt Tübingen**

Baudezernat

Tim von Winning, Telefon: 07071/204-2261

Albert Füger, Telefon: 07071/204-2266

Andreas Haas, Telefon: 07071/2042365

Gesch. Z.: 7/9/8

Vorlage 541a/2010

Datum 04.11.2010

**Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

zur Kenntnis im:

---

**Betreff: Anfrage zu Akteneinsicht "Mühlstraße"**

Bezug: Antrag 541/2010 der CDU-Fraktion

Anlagen: Bezeichnung:

---

**Ziel:**

Beantwortung der Fragen zur Akteneinsicht.

**Bericht:**

**1. Anlass / Problemstellung**

Die CDU-Fraktion hat zwei Anfragen an die Verwaltung im Zusammenhang mit der Akteneinsicht „Mühlstraße“, die sich auf die Eigenbewertung der Verwaltung und das Thema „Stadtbahn“ beziehen.

**2. Sachstand**

**2.1. Eigenbewertung der Verwaltung**

Die CDU-Fraktion bezieht sich in Ihrer Anfrage auf das Protokoll einer allerersten verwaltungsinternen Bewertung vom Oktober 2009, die nicht ohne Konsequenzen für das zukünftige Verwaltungshandeln geblieben ist bzw. zukünftig bleiben soll.

Zu den Einzelfragen ist vor dem Hintergrund der noch weitergehenden Überlegungen der Verwaltung zu den Ursachen der Probleme bei dem Projekt Mühlstraße folgendes auszuführen:

1. Welche Änderungen im Rahmen der Verwaltungsorganisation im Hinblick auf zukünftige Bauvorhaben wurden innerhalb der Verwaltung vorgenommen?

Grundsätzlich funktioniert die Aufbauorganisation der Bauverwaltung gut und entspricht im Grundsatz der üblichen Organisation von Bauverwaltungen. Sie hat sich für die allgemeinen und regelmäßigen Aufgaben rund um das Thema „Bauen“ bestens bewährt.

Besondere Aufgaben bedürfen allerdings besonderer organisatorischer Maßnahmen, da diese Aufgaben ab einem bestimmten Grad der Komplexität nicht ohne weiteres störungsfrei in der Regelorganisation bearbeitet werden können. Selbst die Einrichtung einer Projektgruppe außerhalb der Linienorganisation als Steuerungsgremium von externen Fachplanern ist nur bedingt geeignet, die ggf. schnellen und schwierigen Kontrollmaßnahmen umzusetzen. Die Einschaltung eines externen Projektsteuersers hilft dabei, die Verwaltung bei der Erfüllung außergewöhnlicher Arbeitsbelastungen im Rahmen größerer Projekte zu entlasten, ist aber keine Garantie für den reibungslosen und zielgerichteten Ablauf.

Die wesentliche Erkenntnis aus dem Projekt „Mühlstraße“ ist, dass eine verantwortliche Mitarbeiterin oder Mitarbeiter mit einer umfassenden Zuständigkeit und einem klaren Auftrag für so ein Projekt freigestellt werden muss, die die Koordinierungsaufgaben übernimmt und bei der alle Informationen zusammen laufen, da nur Verwaltungsangehörige Zugang zu der Vielzahl von notwendigen Informationen rund um ein komplexes Projekt wie der Mühlstraße haben. Diese Freistellung für ein Sonderprojekt und die Zuordnung der Verantwortlichkeit muss zu einem sehr frühen Zeitpunkt erfolgen. Im Gegenzug muss dafür in Kauf genommen werden, dass weniger vorrangige Aufgaben zurückgestellt oder ggf. auf die Durchführungszeit befristet zusätzliches Personal eingesetzt werden müssen.

Beim Projekt „Alte Weberei“ soll in diesem Sinne für den gesamten Komplex „Erschließung“ ein bewährter und erfahrener Mitarbeiter weitestgehend nur für dieses Projekt freigestellt werden. Im Gegenzug sollen die dadurch gebundenen Kapazitäten durch eine befristete Aushilfsstelle so gut als möglich wieder ausgeglichen werden.

2. Wurde die geforderte Standardisierung des Verfahrens bei Baumaßnahmen eingeführt?

Die Standardisierung des Verfahrens soll durch die Zusammenfassung aller bestehenden Regelungen und Vorgaben in einen verwaltungsinternen Leitfaden gewährleistet werden. Im Rahmen eines Zertifizierungsprozesses nach EMAS II wurden die Prozesse analysiert und auditiert. Die dabei gewonnenen zusätzlichen Erkenntnisse sollen in diesen Leitfaden mit einfließen, der den gesamten Prozess des Planens und Bauens abdecken wird.

(Planungsauftrag => Planung => Kostenrisiken => Ausschreibung => Vergabe => Bauabwicklung => Abnahme => Gewährleistungsüberwachung)

Dieser Leitfaden ist derzeit noch in Arbeit und soll bis Jahresbeginn 2011 fertig gestellt sein und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Unterstützung und Orientierung bei der täglichen Arbeit dienen.

3. Wie wird in Zukunft sichergestellt, dass es unmittelbar verantwortliche Personen für die einzelnen Projekte gibt ?

Wie bereits zur Frage 1 ausgeführt soll zukünftig zu einem sehr frühen Zeitpunkt eines Prozesses die verantwortliche Person benannt werden. Die Verantwortlichkeit dafür liegt bei der jeweiligen Fachbereichsleitung.

4. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Kostenkalkulation zu verbessern?

Eine verbesserte Kostenkalkulation ergibt sich aus einer guten Grundlagenermittlung, das heißt dem Vorliegen sämtlicher Informationen, und einer sorgfältigen Planung. Dies sollen die oben genannten Maßnahmen gewährleisten, wobei eine Checkliste zu „Kostenrisiken“ in den bereits erwähnten Leitfaden aufgenommen wird.

Bei wichtigen und kostenintensiven Projekten soll eine Kostenberechnung von einer kompetenten internen oder externen Stelle geprüft und bestätigt werden. Darüber hinaus sollen die externen Planer soweit dies möglich ist, vertraglich in die Kostenverantwortung einbezogen werden (z.B. kein höheres Honorar bei Kostenüberschreitungen, höheres Honorar bei Kostenunterschreitung).

## **2.2. Stadtbahntrasse**

1. Welche Ergebnisse liegen aus der „Standardisierten Bewertung“ in Bezug auf die Stadtbahntrasse vor?

Die „Standardisierte Bewertung“ ist fast fertig gestellt, das Ergebnis wird positiv sein. Unter den sechs beteiligten Gebietskörperschaften ist eine weitestmögliche zeitgleiche Information der Gremien vorgesehen. Die Gutachter haben in Tübingen in der Sitzung des Gemeinderates am 25.10.2010 die Ergebnisse vorgestellt.

2. Aufgrund welcher Entscheidung des Gemeinderates erfolgt die Planung der Stadtbahn im Bereich der Mühlstraße?

Die in der „Standardisierten Bewertung“ weiter untersuchte Trasse in Tübingen basiert auf den Ergebnissen der vorherigen Machbarkeitsstudie. Auf Grund der Topografie und der Verteilung der Quellen und Ziele des Verkehrs ist keine realistische Alternative zur Führung durch die Mühlstraße erkennbar. Das Verfahren für die Standardisierte Bewertung und die öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen den sechs beteiligten Gebietskörperschaften (Vorlage 107/2008) wurde am 10.03.2008 im VUA einstimmig beschlossen. Die Vergabe an die Planungs-ARGE (Vorlagen 107a und 107b/2008) erfolgte am 14.07.2008 im VA.

3. Welche Kosten in Bezug auf eine mögliche Stadtbahn werden derzeit von der Verwaltung angesetzt?

Die Kostenteilung zwischen den Gebietskörperschaften liegt bisher noch nicht fest. Die vorläufige Kostenschätzung für das Gesamtprojekt von 562 Mio. € ist bezogen auf das Jahr 2006 und enthält noch keine Planungskosten. Eine belastbare Aussage zu den Kosten ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

4. Welche zusätzlichen Kosten sind bei dem Bauvorhaben „Mühlstraße“ dadurch entstanden, dass eine mögliche Stadtbahn berücksichtigt wurde?

Es sind keine zusätzlichen Kosten entstanden, da Anforderungen der Stadtbahn beim Umbau nicht berücksichtigt wurden. In Abstimmung mit den Auftragnehmern für die Standardisierte Bewertung (ptv) wurde erörtert, dass ein sinnvolles Vorziehen von vorbereitenden baulichen Maßnahmen nicht möglich ist und noch keine Fördergrundlage für Vorleistungen für die Regionalstadtbahn vorliegt. Auch vorgezogenen Leitungsverlegungen sind nicht erfolgt.

**3. Vorgehen der Verwaltung**

Die Verwaltung wird, was die Erkenntnisse aus dem Projekt „Mühlstraße“ anbelangt, wie oben im Sachstand dargestellt verfahren.

**4. Lösungsvarianten**

entfällt

**5. Finanzielle Auswirkungen**

entfällt

**6. Anlagen**