

Universitätsstadt Tübingen
Zentrale Vergabestelle im Baudezernat
Reiss-Gerwig, Daniel Telefon: 07071-204-2641
Fachbereich Tiefbau
Füger, Albert Telefon 07071-204-2266
Gesch. Z.: 023-2021-056/

Vorlage 313/2021
Datum 26.11.2021

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: Radbrücke West; Vergabe; Bewilligung einer überplanmäßigen Auszahlung und einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung
Bezug: Vorlage 156/2021
Anlagen: Anlage 1 Finanzielle Auswirkungen Radbrücke West

Beschlussantrag:

1. Die Vergabe des Ersatzneubaus Steinlachbrücke Friedrichstraße einschließlich des Brückenabbruchs erfolgt an die Firma **Schmees & Lühn GmbH & Co. KG** zum Angebotspreis von **12.687.082,96 Mio. €** (brutto).
2. Beim PSP-Element 7.541004.1005.01 „Radbrücke West (Derend. Allee)“ wird eine überplanmäßige Auszahlung in Höhe von 11.598.400 Mio. € bereitgestellt.
3. Die Deckung erfolgt durch die unter „b)“ aufgeführten PSP-Elemente in Anlage 1.
4. Zusätzlich wird beim PSP-Element 7.541004.1005.01 „Radbrücke West (Derend. Allee)“ eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung (VE) in Höhe von 1.150.000 Mio. € bereitgestellt.
5. Die Deckung der außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung erfolgt durch die Inanspruchnahme der VE beim PSP-Element 7.211010.1003.02 „GMS West, Erweiterung Oberstufe“ in Höhe von 500.000 €, beim PSP-Element 7.112004.0000.01 „EDV Anschaffung Hard- u. Software“ in Höhe von 250.000 € und einer teilweisen Inanspruchnahme der VE beim PSP-Element 7.522001.0001.01 „Dachgenossenschaft Wohnen“ in Höhe von 400.000 €.

6. Mit dem Haushaltsplan 2022 müssen die finanziellen Mittel für das PSP-Element 7.541004.1005.01 um 3.300.000 Mio. € verstärkt werden.

Finanzielle Auswirkungen

Bei der Haushaltsplanaufstellung 2021 war für die Radbrücke West ein Ansatz 1.200.000 Mio. € enthalten und die weiteren Finanzierungsmittel in den Folgejahren 2022 bis 2024. Im Laufe des Jahres wurde davon ausgegangen, dass auch die veranschlagten 1.200.000 Mio. € nicht benötigt werden. Wie mit Vorlage 153/2021 dargestellt, wurden diese Mittel im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit auf die Maßnahme Radbrücke Ost übertragen. Nunmehr hat sich herausgestellt, dass aufgrund der mit der Deutschen Bahn vereinbarten Sperrpausen die Vergabe des Auftrags für die Radbrücke West zwingend noch in diesem Monat erfolgen muss. Mit dem Finanzzwischenbericht wurde dargestellt, dass sich das ordentliche Ergebnis verbessern wird, aber es bleibt negativ. Die Verwaltung hat sich deshalb entschieden, die bislang vertraglich nicht gebundenen und für 2021 auch nicht benötigten liquiden Mittel von anderen Maßnahmen zur Finanzierung der Radbrücke West heranzuziehen. Da dies sehr viele Maßnahmen betrifft, wird die Deckung in der Anlage 1 dargestellt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Der Baubeschluss für die Radbrücke West wurde am 26.07.2021 vom Gemeinderat gefasst (s. Vorlage 156/2021).

Gemäß den Vergaberichtlinien wurde die Maßnahme europaweit im öffentlichen Verfahren ausgeschrieben. Die Leistungsfähigkeit und Qualifikation der Bieter sowie die Angemessenheit der Preise wurden überprüft und sind für die gewerteten Bieter gegeben.

Die für die Vergabe der Bauleistungen notwendigen Mittel waren im Haushalt nicht in der erforderlichen Höhe enthalten und wurden auch noch für die Radbrücke Ost verwendet. Nunmehr werden zur haushaltsrechtlichen Deckung im Haushaltsjahr 2021 nicht mehr abfließende und nicht gebundene Mittel herangezogen.

2. Vorschlag der Verwaltung

2.1. Fachliche Bewertung des vorliegenden Ergebnisses der Ausschreibung

Derzeit sind aufgrund der stark schwankenden Preise für Rohstoffe und Vorprodukte (Stichworte Lieferketten und Corona) Ausschreibungen von Bauleistungen, insbesondere die Ausschreibungen mit einem hohen Kostenanteil für Material einschließlich dessen Verarbeitung im Vorfeld nur schwer abzuschätzen. Die Kostenberechnung für die Radbrücke West auf der Grundlage einer in einem zweijährigen Planungsprozess erarbeiteten Ausführungsplanung endete mit Gesamtbaukosten in Höhe von 9.500.000 Mio. €.

Der europaweite Wettbewerb im sogenannten öffentlichen Verfahren hatte mit einem Submissionsergebnis von 12.689.082,96 Mio. € eine Kostenabweichung von rund 35% nach oben, wobei es sich beim Bieter mit dem wirtschaftlich annehmbarsten Angebot um eine

leistungsfähige Firma handelt, die bereits für die Radbrücke Mitte als Subunternehmer die eigentliche Brückenkonstruktion gefertigt und montiert hat.

Unter den oben beschriebenen Umständen und im Vergleich mit aktuell anderswo laufenden Verfahren ist das Wettbewerbsergebnis noch akzeptabel.

2.2. Fördersituation

Die Verwaltung hat ergänzend zu den bereits bewilligten Mitteln aus der Nationalen Klimaschutz Initiative (NKI) für das Teilprojekt Radbrücke West in Höhe von 7.300.000 Mio. € einen Förderantrag nach dem LGVFG gestellt, der bisher noch nicht beschieden ist. Wenn er dieses Jahr noch beschieden wird, wird dieser Zuschuss nicht mit der NKI-Förderung verrechnet. Die Verwaltung hat das höher als ursprünglich erwartet ausgefallene Ausschreibungsergebnis beim Fördergeber nachgemeldet und erwartet nun einen höheren Zuschuss. Vom Fördergeber wurde signalisiert, dass eine Förderung in Höhe von bis zu 3.600.000 Mio. € möglich ist, statt wie bisher erwartet von 1.000.000 Mio. €. Bei Gesamtkosten von 15.000.000 Mio. € ergibt sich somit eine Förderquote für die Maßnahme Radbrücke West von ca. 72%.

Im Haushaltsplan 2021 sind 0 € an erwarteten LGVFG-Mitteln veranschlagt. Diese sind in den Jahren 2022 und 2023 als Einnahmen eingeplant.

2.3. Eigenanteil der Stadt Tübingen

Wie beim Baubeschluss in der Vorlage 156/2021 aufgeführt wurde bisher von folgenden Belastungen für den städtischen Haushalt ausgegangen:

Gesamtkosten Radbrücke West	ca. 11.900.000 Mio. €
Fördermittel NKI-Förderung „Superradwegenetz Tübingen“ Anteil Radbrücke	ca. 7.300.000 Mio. €
LGVFG Förderung (erwartet)	ca. 1.000.000 Mio. €

Damit ergibt sich ein Eigenanteil der Stadt Tübingen in Höhe von 3.600.000 Mio. €

Nach dem nun bekannten Ausschreibungsergebnis ergeben sich folgende Belastungen:

Gesamtkosten Radbrücke West	ca. 15.000.000 Mio. €
Fördermittel NKI-Förderung „Superradwegenetz Tübingen“ Anteil Radbrücke	ca. 7.300.000 Mio. €
LGVFG Förderung (erwartet)	ca. 3.600.000 Mio. €

Der Eigenanteil der Stadt Tübingen würde damit 4.100.000 Mio. € betragen.

In der Gesamtschau zeigt sich, dass der Eigenanteil der Stadt Tübingen sich um ca. 500.000 € erhöhen wird.

Der Großteil der Mehrkosten durch die höheren Baukosten kann also durch eine höhere Förderung des Landes kompensiert werden.

3. **Vorschlag der Verwaltung**

Die Verwaltung schlägt vor, den Bau der Radbrücke zu vergeben.

Nach Prüfung und Wertung und unter Berücksichtigung aller Umstände wird vorgeschlagen, folgende Firma zu beauftragen:

Schmees & Lühn GmbH & Co. KG Angebotspreis brutto 12.687.082,96 Mio. €

Die geänderten Kosten und die höher zu erwartenden Zuschüsse werden im Haushaltsplanentwurf 2022 eingeplant.

4. **Lösungsvarianten**

Die Ausschreibung wird aufgehoben. Aufgrund der mit weitem Zeitvorlauf zu beantragenden Bahnsperrezeit ist eine Realisierung des Projektes dann nur mit mehrjähriger Verzögerung möglich. Im Falle einer Aufhebung ist davon auszugehen, dass eine weitere NKI-Förderung nicht mehr möglich ist. Die jetzt zugesagte NKI-Förderung ist das Ergebnis einer erneuten Bewerbung auf Fördermittel nach einem ersten Antrag im Jahr 2017. Die Gesamtplanungskosten in Höhe von bisher rund 1.700.000 Mio. € (Objektplanung, Prüfeningenieure, Vermessung, Bahn, Beratung, Baugrunduntersuchung ...) wären dann bis auf weiteres vergeblich investiert. Wenn das Projekt wieder gestartet werden sollte, kämen in jedem Fall weitere Kosten dazu.

Ob ein Wettbewerb zu einem späteren Zeitpunkt ein günstigeres Ergebnis mit sich bringt ist überdies sehr fraglich.

5. **Ergänzende Informationen der Fachabteilung**