

<b>Sitzungsvorlage</b>  Federführend: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb  Beteiligt: Referat 6 20 Kämmereiamt	<b>Vorlage- Nr:</b> <b>VO/2010/1200-65</b>  <b>Status:</b> öffentlich  <b>Aktenzeichen:</b> <b>Datum:</b> 19.10.2010 <b>Referent:</b> <b>Amtsleiter:</b> Jessen Andreas <b>Sachbearbeiter:</b> Uch Roland									
<b>Vermögenshaushalt 2010 der Stadt Bamberg;          UA 6300 - Gemeindestraßen;          Mittelnachgenehmigung für den Neubau der Kettenbrücke</b>										
<b>Beratungsfolge:</b>										
<table border="0"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>26.10.2010</td> <td>Finanzsenat</td> <td>Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>27.10.2010</td> <td>Stadtrat der Stadt Bamberg</td> <td>Empfehlung</td> </tr> </tbody> </table>	Datum	Gremium	Zuständigkeit	26.10.2010	Finanzsenat	Empfehlung	27.10.2010	Stadtrat der Stadt Bamberg	Empfehlung	
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
26.10.2010	Finanzsenat	Empfehlung								
27.10.2010	Stadtrat der Stadt Bamberg	Empfehlung								

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Baumaßnahme Kettenbrücke – Aktueller Sachstand / Kostenentwicklung

Mit dem Ausscheiden des Leiters des Baureferates wurde der Verwaltungsspitze signalisiert, dass es bei der Baumaßnahme Kettenbrücke zu einer deutlich negativeren Kostenentwicklung kommen wird, als zuletzt noch im Sitzungsvortrag für die Sitzung des Bau- und Werksenates am 11. Mai 2010 mit der Formulierung „*Nach derzeitigem Kenntnisstand, unter Berücksichtigung der eingereichten aber noch nicht geprüften Nachträge, kann davon ausgegangen werden, dass die für das Gesamtprojekt zur Verfügung gestellten 14,9 Mio. € ausreichen, unter der Voraussetzung, dass Abstriche beim Ausbau der angrenzenden Straßen gemacht werden.*“ dargestellt wurde.

Unmittelbar nach Bekanntwerden der abweichenden Kostenentwicklung, haben die Referate 1 und 2 im Auftrag des Oberbürgermeisters in verschiedenen Gesprächen mit Vertretern der Planungs – ARGE, des Projektsteuerers sowie des Entsorgungs- und Baubetriebs eine Aufarbeitung des Sachstandes begonnen, um eine belastbare Aussage zu Umfang und Ausmaß der eingetretenen Entwicklung zu erhalten. Außerdem wurde eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit Vertretern der Referate 1 und 2, des Beteiligungscontrollings und des EBB gebildet, mit dem Ziel alle Fakten zu sammeln, auszuwerten und eine Empfehlung für die weitere Vorgehensweise zu geben.

Die Situation stellt sich aktuell wie folgt dar:

#### 1.1 Stand der Bauleistungen

##### Baufortschritt

Die Montage des Stahlbaus ist abgeschlossen. Die Betonage des Brückenüberbaus ist erfolgt. Nach Fertigstellung der Abdichtung des Überbaus beginnt der Rückbau der blauen Hilfskonstruktion.

### **Gründung und Stahlbetonbau**

Die Gründungs- und Stahlbetonarbeiten an den Widerlagern und Pylonfundamenten zu beiden Uferseiten sind abgeschlossen. Die Einführungen der Abspannglieder in die Widerlager sind betoniert.

Die im Rahmen des Los 5 – Erdarbeiten/Verbau hergestellten Rampen in der Kettenbrückstraße und am Heinrichsdamm wurden wieder verfüllt, die Rückverankerung der Gehwegauskragung („Rucksack“) am Heinrichsdamm ergänzt und der Straßenunterbau hergestellt.

### **Stahlbau**

Die Schweiß- und Korrosionsschutzarbeiten an den Längsträgern der Brücke sind fertig gestellt.

Nach dem Betonieren der Fahrbahnplatte erfolgt der Rückbau von Traggerüsten und Montageeinrichtungen voraussichtlich bis zum 10.11.2010.

### **Fahrbahn und Ausstattung**

Im Anschluss an die Herstellung der Fahrbahnplatte erfolgte die Abdichtung des Überbaus. Diese stark witterungsabhängigen Arbeiten mussten durch eine Umstellung des Bauablaufs vorgezogen werden, um zeitlich nicht in eine dafür ungünstige Jahreszeit zu fallen und das Ziel einer Verkehrseröffnung zum Weihnachtsgeschäft 2010 realisieren zu können. Durch die Umstellung des Bauablaufs fallen Kosten in der bislang ungeprüften Höhe von ca. 70.000 € an. Ohne eine Umstellung des Bauablaufs hätte mit einer Verkehrsfreigabe im April/Mai 2011 gerechnet werden müssen, was allein durch die verlängerte Vorhaltezeit der Baustelleneinrichtung schon zu Mehrkosten von ca. 50.000 € geführt hätte. Die Treppenabgänge sowie die Aufzugsanlagen werden im Jahr 2011 freigegeben. Gleiches gilt für die beiden Uferwege.

### **Behelfssteg/Altarm**

Die Gründungs- und Stahlbetonarbeiten für die Widerlager des künftigen Fußgängersteiges über den Altarm der Regnitz auf dem ehemaligen ERBA-Gelände haben begonnen. Nach Fertigstellung (und vor Verkehrsfreigabe) der Kettenbrücke Ende 2010 wird der Behelfssteg mittels zweier Autokrane ausgehoben und auf der neuen Kettenbrücke in zwei Hälften zerlegt. Anschließend werden die Brückenhälften zum endgültigen Einsatzort des Fußgängersteiges transportiert und eingebaut. Die fußläufige Verbindung über die Kettenbrücke wird für diesen Zeitraum gewährleistet sein.

## **1.2 Ausschreibung, Vergabe und Verträge**

Die Verträge zu den Losen 1 bis 5 sind abgeschlossen und größtenteils bereits erfüllt. Dabei umfassen diese Lose folgende Bauleistungen:

Los 1 – Spartenumlegung/Uferwandsicherung

Los 2 – Behelfssteg/Steg LGS (Altarmsteg)

Los 3 – Abbruch

Los 4 – Neubau

Los 5 – Erdarbeiten/Verbau.

Für das Los 6 – Straßenbau – ist noch keine Auftragsvergabe erfolgt. Witterungsbedingt ist eine Ausführung erst ab dem Frühjahr 2011 möglich. Es ist daher geplant, die Leistungen für die Straßenbaumaßnahmen Anfang 2011 zu vergeben. Zuvor ist es notwendig, die Ausführungsplanung sowie das Leistungsverzeichnis zu erstellen.

In Ziff. 1.3 wird auf das Los 6 – Straßenbau – einschließlich einer Empfehlung zur weiteren Vorgehensweise eingegangen.

## 1.3 Straßenbau – Los 6

### 1.3.1 Ausbaustandard

Hinsichtlich des Ausbaustandards der Oberflächenbefestigung der Fahrbahnen liegen aktuell Beschlüsse

- des Stadtentwicklungssenates vom 04.02.2009
- des Stadtentwicklungssenates vom 12.07.2009
- des Stadtrates vom 29.07.2009
- des Bausenates vom 10.02.2010

vor.

Weiter liegen zum Ausbaustandard ausdrückliche Empfehlungen

- des Stadtmarketing Bamberg,
- der Interessengemeinschaft Aktive Mitte,
- des Stadtplanungsamtes und
- des Amtes für Wirtschaft vor.

Die bisherige Beschlusslage sowie die eingegangenen Empfehlungen sehen in der Hauptwach- und Kettenbrückstraße, analog zur Fußgängerzone, einen in Granitbauweise ausgeführten Belag vor. Der Heinrichsdamm wird in Asphalt- und Klinkerpflasterbauweise hergestellt.

Es wird empfohlen, diesen Ausbaustandard der weiteren Vorgehensweise zu Grunde zu legen.

### 1.3.2 Voraussichtliche Kosten der Straßenbaumaßnahme

Für die Herstellung eines Granitbelags von der Fußgängerzone bis zur Königstraße fallen voraussichtlich Baukosten in Höhe von 1.374.000 € an.

Hiervon sind abzusetzen:

abzgl. Anteile StABS	-642.000 €
abzgl. Anteile Städtebauförderung (Bundes- und Landesanteil)	-326.000 €
<b>= verbleibender Eigenanteil der Stadt</b>	<b>406.000 €</b>

### 1.3.3 Weitere Vorgehensweise

Da die Leistung im Gegensatz zu den Losen 1 bis 5 noch nicht beauftragt wurde, besteht keine vertragliche Bindung der Stadt an einen bestimmten Auftragnehmer. Denkbar wäre daher eine im Vergleich zur bisherigen Beschlusslage geänderte Ausführung. Dies kann allerdings aufgrund nachfolgend geschilderter Überlegungen seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden:

- Die Gesamtmaßnahme „Kettenbrücke“ war vom Stadtrat insbesondere mit der Zielsetzung beschlossen worden, eine qualitätsvolle Verbindung zwischen Insel- und Gärtnerstadt, die unmittelbar Anschluss an den bestehenden Bereich Hauptwachstraße / Fußgängerzone nehmen soll, zu schaffen. In diesem Bereich wurde eine sehr ansprechende Form der Pflasterung gewählt, um die stadtgesterische Vorgabe der im öffentlichen Raum sichtbaren Bereichsaufwertung zu manifestieren. Ein rein bituminöser Ausbau würde diese Zielsetzung konterkarieren und die qualitätsvolle Architektur des Brückenbauwerkes entwerten.
- Auch die Zukunft der Städtebaufördermittel erscheint ungewiss, so dass auf bereits zugesagte Mittel unbedingt zurückgegriffen werden sollte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der finanzielle Ansatz der Städtebauförderung auf eine „Verbesserung“ der Ausbaumaßnahme - hier den barrierefreien Ausbau und die optische Aufwertung durch den Granitbelag gerichtet ist. Bei der Wahl eines niedrigeren Ausbaustandards – wie im Falle eines bituminösen Ausbaus – würden diese Mittel daher nicht zur Verfügung stehen.

- Bei einem bituminösen Ausbau der Straße verringern sich zwar die Gesamtbaukosten deutlich auf etwa 330.000 €, diese Summe wäre aber von der Stadt in voller Höhe eigenständig aufzubringen, da – wie oben ausgeführt – keine Fördermittelanteile abgesetzt werden könnten. Ein Kostenvorteil fiel daher (lediglich) in einer Größenordnung von rund 70.000 € an.

## 1.4 Bauzeit

Ausweislich des Bauzeitenplanes und aktueller Auskunft der Fa. Kassecker wird die voraussichtliche Verkehrsfreigabe Ende November / Anfang Dezember eingehalten, wenn keine witterungsbedingten und unvorhersehbaren („Wintereinbruch“ bzw. länger andauernde Regenperiode) Verzögerungen eintreten. Die endgültige Fertigstellung der Straßenbauarbeiten ist spätestens im Laufe des Dezembers 2011 vorgesehen.

## 2. Kostenentwicklung

### 2.1 Entwicklung bei den einzelnen Losen:

In den Einzellosen ist eine teilweise erheblich negative Kostenentwicklung eingetreten. Dabei kann die Entwicklung nicht einer Einzelposition zugeordnet werden, sondern es ist vielmehr der Umstand zu verzeichnen, dass sog. „Nachtragsforderungen“ bei allen Losen, im Schwerpunkt bei Los 4 (Neubau), zu verzeichnen sind. Die Nachtragspositionen, gliedern sich in geprüfte/beauftragte (Ziff. 2.1.1) und noch zu prüfende/beauftragende (Ziff. 2.1.2) Nachträge und stellen sich summarisch wie folgt dar:

#### 2.1.1 Geprüfte bzw. beauftragte Nachträge

Gegenüber dem Kostenanschlag wurden bei den Losen 1 bis 5 begründete Nachträge geprüft bzw. beauftragt mit einer Gesamtsumme in Höhe von ca. **553.000 €** (Stand 09/2010). Die genaue Zusammensetzung kann der Aufstellung in **Anlage 1** entnommen werden.

#### 2.1.2 Derzeit noch zu prüfende bzw. angekündigte Nachträge

Neben den geprüften und teilweise schon beauftragten Nachträgen liegen weitere Nachträge mit einem Volumen in Höhe von ca. **1.048.000 €** zur Prüfung vor bzw. besteht die positive Kenntnis über entsprechende Forderungen der ausführenden Firmen. Nach Einschätzung des EBB in Abstimmung mit dem Projektsteuerer fallen Kosten in dieser Höhe aller Wahrscheinlichkeit nach auch tatsächlich an.

Die genaue Zusammensetzung kann der Aufstellung in **Anlage 2** entnommen werden.

#### 2.1.3 Erforderliche Mittelbereitstellung

Nach aktuellem Kenntnisstand, stellt sich die Kostenentwicklung der Baumaßnahme Kettenbrücke daher überblicksartig wie folgt dar:

13.064.332 €	Baukosten Kettenbrücke und ERBA-Steg (Lose 1 – 5)
<u>1.400.000 €</u>	geschätzte und gerundete Baukosten Straßenbau (Los 6)
<u>14.464.332 €</u>	Summe ( <u>ohne</u> Nachträge, Stand 11.05.2010)

553.000 €	geprüfte Nachträge Los 1- Los 5 (siehe Punkt 2.1.1)
1.048.000 €	ungeprüfte Nachträge Los 1- Los 5 (siehe Punkt 2.1.2)
430.000 €	Wettbewerbskosten, VOF-Verfahren (siehe Anlage 2)
120.000 €	Ablösebetrag für die alte Kettenbrücke an das Wasserstraßenneubauamt
60.000 €	Kosten Zustimmungen im Einzelfall und Spezialgutachten
40.000 €	Kosten für Rettungswege (Gerüsttürme für einen evtl. Brandfall)
110.000 €	Mengenmehrungen gegenüber dem LV
200.621 €	Vorabmaßnahme Straßenausbau (siehe Anlage 2)
137.400 €	Kostenrisiko Straßenausbau (siehe Anlage 2)
236.647 €	Sicherheitszuschlag und Rundung bzw. mögliche Nachträge aus Los 2 und 4.
17.400.000 €	Summe der insgesamt erforderlichen Haushaltsmittel (Bruttogrundsatz)
17.400.000 €	erforderliche Haushaltsmittel
<u>14.900.000 €</u>	bslang genehmigte Haushaltsmittel
<u>= 2.500.000 €</u>	zusätzlich erforderliche Haushaltsmittel

Hinweis: Es handelt sich bei den Beträgen um die Kosten vor Abzug der verbindlich zugesagten Förderungen/Beteiligungen. Der von der Stadt Bamberg zu tragende Eigenanteil fällt daher nicht in dieser Höhe an.

#### **2.1.4 Beteiligung Dritter an den Kosten**

Die Gesamtsumme der zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel ist um Einnahmepositionen aus der Beteiligung Dritter zu bereinigen. Entsprechend der abgeschlossenen Vereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Wasserstraßen-Neubauamt und der in Aussicht gestellten Städtebauförderung, lässt sich folgende Feststellung treffen:

- In den Gesamtkosten von 17,4 Mio. € sind die Straßenausbaukosten mit rund 1,4 Mio. € enthalten. Wie unter Ziff. 1.3.2 dargestellt, können hierfür Anliegeranteile nach StABS in Höhe von rund 640 Tsd. € und Städtebaufördermittel in Höhe von rund 330 Tsd. € abgesetzt werden.
- Die mit dem Wasserstraßen-Neubauamt abgeschlossene Vereinbarung sieht eine Beteiligung des Bundes in Höhe von voraussichtlich rund 51% des förderfähigen Anteils der tatsächlichen Brückenbaukosten vor. Dies schließt grundsätzlich die auf das Brückenbauwerk entfallenden, geprüften und beauftragten „Nachträge“ mit ein. Der Entsorgungs- und Baubetrieb wird umgehend Gespräche mit dem Wasserstraßen-Neubauamt über die Höhe einer entsprechenden Beteiligung an den neuen Gesamtbauwerkskosten führen.

#### **2.2 Ursachen der Kostenentwicklung**

Es ist festzuhalten, dass die Kettenbrücke entgegen der bisherigen Mitteilung des beauftragten Projektsteuerers, der verantwortlichen Planer und Architekten nicht für den ursprünglich anvisierten Baupreis herzustellen ist. Die Kostenschätzung der Planer-ARGE im Rahmen des Realisierungswettbewerbs erwies sich als unrealistisch. Bislang sind insgesamt 14,9 Mio. Euro an bewilligten Haushaltsmitteln für die Gesamtmaßnahme (Lose 1 - 6) bereitgestellt worden, was bereits eine Erhöhung des Haushaltsansatzes des Jahres 2009 (13,3 Millionen Euro) bedeutete.

Nach derzeitigem Kenntnisstand und unter Berücksichtigung der im Sitzungsvortrag benannten, geprüften bzw. noch nicht endgeprüften aber realistischer Weise einzuplanender Nachträge muss

davon ausgegangen werden, dass die zur Verfügung gestellten 14,9 Mio. Euro nicht zur Deckung der tatsächlich anfallenden Baukosten ausreichen werden. Die Ursachen dieser Entwicklung sind nicht an einer Einzelposition festzumachen, sondern sind eng mit der Genese des Bauwerks verbunden:

### **2.2.1**

Bei der Kettenbrücke handelt es sich um ein gestalterisch äußerst anspruchsvolles Brückenbauwerk an einer sensiblen Stelle in der Stadt, soll sie doch die Verbindung zwischen Insel- und Gärtnerstadt nachhaltig stärken. Der zur Ausführung gekommene Wettbewerbsentwurf erfüllt diese Aufgabe in architektonisch vorbildlicher Weise.

Im Rahmen des Realisierungswettbewerbs wurde die Qualität des Entwurfes auch erkannt und die Planungs – ARGE Grad/Dietz u.a. daher zum Verhandlungsverfahren eingeladen, in dessen Verlauf schließlich das Büro letzten Endes per Stadtratsbeschluss im Mai 2007 ausgewählt und mit den Planungsleistungen zum Bau der Kettenbrücke nach VOF beauftragt wurde. In der sich anschließenden Leistungsphase zur Erstellung des Leistungsverzeichnisses und der Kostenberechnung wurde offenbar, dass die Kostenschätzung der Planer im Wettbewerb nicht gehalten werden kann. Hintergrund war, dass eine tatsächliche Realisierung der Brückenkonstruktion auf Basis des Wettbewerbs sich insbesondere aus Gründen der Statik nicht 1:1 darstellen ließ. Die Kettenglieder als Tragelement, waren schon im Wettbewerbsentwurf so filigran, dass sie im Laufe des Planungsprozesses deutlich verstärkt werden mussten. Die Brückenkonstruktion enthält weiterhin viele architektonisch gewollte, aber in der technischen Umsetzung sehr aufwendige, also kostenintensive, Details. In der Folge waren viele Sondergutachten zum Nachweis der Baubarkeit und der Gebrauchstauglichkeit erforderlich.

Die Umsetzung des aus stadtgestalterischer Sicht heraus an dieser Stelle der Stadt sicher als gelungen und vorteilhaft zu bezeichnenden Brückenbauwerks war somit wegen seiner Komplexität und seines technischen Anspruchs nicht im Rahmen der Wettbewerbsangaben möglich.

### **2.2.2**

Im Verlauf der Bauausführung durch die Firma Kassecker traten an einer Vielzahl unterschiedlicher Positionen weitere Ausführungsdetails zu Tage, die so nicht in der Ausführungsplanung vorgesehen werden konnten. Bei Auftreten solcher Fallkonstellationen hat die ausführende Baufirma die Möglichkeit, entsprechend der Regelung in § 2 Abs. 5 bzw. 6 VOB/B Anspruch auf zusätzliche/besondere Vergütung geltend zu machen. Dabei werden die geltend gemachten „Nachträge“ durch den Auftraggeber, hier vertreten durch EBB, die Planer und den Projektsteuerer, geprüft, ggf. mit der Firma verhandelt und im Ergebnis verworfen oder beauftragt. Je eindeutiger die zu beauftragende Leistung in der Angebotsphase beschrieben werden kann, desto unwahrscheinlicher ist die Entstehung von Ansprüchen nach § 2 Abs. 5 bzw. Abs. 6 VOB/B. Die Bauausführung und die Komplexität verursachten Nachtragsforderungen, deren Höhe zunächst nicht abzuschätzen war.

## **2.3 Reaktionsmöglichkeiten**

### **2.3.1**

Kostendämpfende Maßnahmen können bei Ausführung der beauftragten Leistungen der Lose 1 bis 5 nicht mehr mit Aussicht auf Erfolg vorgenommen werden. Die Ausführung ist bereits beauftragt, bzw. teilweise bereits abgeschlossen. Würde die Stadt einseitig bereits beauftragte Leistungsteile wieder entziehen, stünde ggf. eine Schadensersatzforderungsposition des jeweiligen Auftragnehmers entgegen.

Bei Los 6 (Straßenbau) bestünden keine rechtlichen Bindungen. Unter Verweis auf die Ausführungen unter Ziff. 1.3 kann allerdings nicht empfohlen werden, von dem bisher beschlossenen Ausbaustandard abzurücken, zumal ein kostendämpfender Effekt mit etwa 70.000 € nur in einer in Relation zu den Gesamtbaukosten als vergleichsweise marginal zu bezeichnender Größenordnung entstände.

### **2.3.2**

Die Summe der jetzt bekannt gewordenen bzw. nach realistischer Prognose noch zu erwartenden Nachtragspositionen bietet im konkreten Fall aber Anlass, eine kritische Auswertung vorzunehmen. Hierfür wird die Hinzuziehung externen Sachverständigen für erforderlich erachtet. Es wird daher empfohlen, die Verwaltung zu ermächtigen, einen geeigneten Sachverständigen, beispielsweise den BKPV, mit der Prüfung der Baumaßnahmen und des Bauablaufs zu beauftragen.

### **2.3.3**

Die Verwaltung empfiehlt angesichts der Komplexität des Verfahrens und der Vielzahl der handelnden Akteure einen unabhängigen Rechtsanwalt mit der Prüfung und juristischen Aufarbeitung der Verantwortlichkeiten und möglicher Regressforderungen der Stadt gegen Dritte zu beauftragen.

### **2.3.4**

Das Rechnungsprüfungsamt wird mit der kritischen Prüfung der noch ungeprüften Nachträge betraut.

### **2.3.4**

Der Entsorgungs- und Baubetrieb wird beauftragt umgehend Gespräche mit dem Wasserstraßen-Neubauamt über die Höhe einer entsprechenden Beteiligung (Ziel: 51 %) an den neuen Gesamtbauwerkskosten zu führen.

## **3. Fazit**

Das im Sitzungsvortrag ausführlich dargestellte Ergebnis lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Für die Baumaßnahme Kettenbrücke sind 2,5 Mio. € an zusätzlichen Haushaltsmitteln nötig. Die Mehrkosten entstehen im Bereich des Brückenbauwerks selbst, insbesondere bei Los 4 – Neubau. Die Ursachen hierfür sind vielfältig und komplex. Sie liegen jedoch im Wesentlichen darin begründet, dass sich die Brückenkonstruktion auf Basis des Wettbewerbsentwurfes – insbesondere aus statischen Gründen – so nicht realisieren ließ. Kosteneinsparungen sind auf Grund der bereits erteilten Aufträge bei den Losen 1 – 5 praktisch nicht mehr möglich. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich das Wasserstraßen-Neubauamt an den eingetretenen Kostenmehrungen für das Brückenbauwerk entsprechend der getroffenen Vereinbarung in Höhe von rund 51% beteiligt.
- Als theoretisch mögliches Einsparpotential verbleibt das noch zu vergebende Los 6 – Straßenbau. Die vorgesehene hochwertige Oberflächengestaltung der Fahrbahnen der Hauptwachstraße und Kettenbrückstraße mit Granitbelag dient jedoch der gewünschten optischen Verbindung der bestehenden Fußgängerzone bis zur Königstraße, um so den Charakter einer einheitlichen Fußgängerzone über die Kettenbrücke hinweg bis in die

Kettenbrückstraße zu tragen. Zudem sind die möglichen Kosteneinsparungen durch Wahl eines geringeren Ausbaustandards aufgrund der dann wegfallenden Fördermittel als vergleichsweise gering einzustufen (rund 70.000 €). Im Sinne der historischen Möglichkeit einer innerstädtischen straßenbaulichen Gestaltung inmitten des Weltkulturerbes wird daher dringend empfohlen, die Straßenbaumaßnahmen entsprechend der Beschlusslage der städtischen Gremien auszuführen und zu beauftragen.

- Die Aufarbeitung der Gesamtbaumaßnahme Kettenbrücke erfolgt, um aus den Ursachen der eingetretenen Kostenentwicklung die erforderlichen Konsequenzen zu ziehen und um die Verantwortlichkeiten für diese Entwicklung untersuchen zu können.

## II. Beschlussantrag:

Der Finanzsenat empfiehlt dem Stadtrat folgende Beschlussfassung:

1. Die Berichte des Entsorgungs- und Baubetriebs und der Projektsteuerung werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Bereitstellung von zusätzlichen Haushaltsmitteln in Höhe von 2,5 Mio. Euro zur Realisierung der Gesamtbaumaßnahme Kettenbrücke (Haushaltsstelle 63000.96140) im Haushaltsjahr 2010 wird genehmigt.
3. Deckung erfolgt zu Lasten von Mehreinnahmen bei der Gewerbesteuer in Höhe von 2,5 Mio. Euro (Haushaltsstelle 90000.00300).
4. Der Entsorgungs- und Baubetrieb wird beauftragt, umgehend Gespräche mit dem Wasserstraßen-Neubauamt zu führen mit dem Ziel, eine Beteiligung des Bundes an der eingetretenen Kostenentwicklung im Hinblick auf die bestehenden vertraglichen Regelungen sicherzustellen.
5. Die Verwaltung wird ermächtigt den BKPV mit der Prüfung der Baumaßnahmen und des Bauablaufs wie folgt zu beauftragen:
  - a) Untersuchung der Ursachen der eingetretenen Kostenentwicklung,
  - b) Erarbeitung eines Vorschlags zur künftigen Vermeidung solcher Entwicklungen.
6. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine geeignete Fachanwaltskanzlei mit der Prüfung und juristischen Aufarbeitung der Verantwortlichkeiten und möglicher Regressforderungen der Stadt Bamberg gegen Dritte zu beauftragen.
7. Dem Stadtrat ist erneut zu berichten.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
<b>X</b>	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von <b>2.500.000 €</b> für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird



	folgender Deckungsvorschlag gemacht: <b>mangels Alternativen kann die Deckung nur durch Mehreinnahmen bei der Gewerbesteuer erfolgen</b>
<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Die im Sitzungsvortrag dargestellten Mehrkosten der Kettenbrücke begründen sich zu einem sehr großen Teil auf bereits vergebene Aufträge, die finanziert werden müssen. Des weiteren werden Mittel für den noch erforderlichen Straßenbau in der selben ansprechenden Ausführung des Umfeldes benötigt.

Die Unabweisbarkeit der zusätzlichen Ausgaben wurden in eingehenden Besprechungen des Finanzreferates mit dem Stadtplanungsamt und dem Entsorgungs- und Baubetrieb festgestellt.

Eine Deckung der Mehrausgaben ist nur aus den im Zwischenbericht (VO/2010/1266-20) am 28.09.2010 dargestellten Mehreinnahmen bei der Gewerbesteuer 2010 möglich.

Bamberg, 20.10.2010  
Finanzreferat

gez.

Bertram Felix  
Berufsm. Stadtrat

gez.

Amt 20 \_\_\_\_\_  
Peter Distler

gez.

SG 200 \_\_\_\_\_  
Thomas Friedrich

**Anlage/n:**      **Anlage 1** - geprüfte Nachträge  
                      **Anlage 2** – zu prüfende Nachträge

**Verteiler:**

**Amt 65**            zur weiteren Sachbearbeitung  
**Amt 61**            zur Kenntnis  
**Amt 20/200**      zum haushaltsrechtlichen Vollzug  
**Amt 20**            zur Haushaltsakte 2010  
**Amt 20**            Beschlüsse