



München, 15.03.2016
PK – 1125 – 3 – 3 - 2

Jahresbericht 2016

Förderung des S-Bahn-Ergänzungsnetzes Nürnberg (TNr. 30)

Nachträge und Preisabsprachen – kein schöner Zug beim S-Bahn-Bau

Und am Ende zahlt immer der Steuerzahler – so lautet das Resümee des ORH zu seiner Prüfung des S-Bahn-Ergänzungsnetzes Nürnberg. Die Erweiterung des Nürnberger S-Bahn-Netzes um die Strecken „S1 Lauf – Hartmannshof“ und „S3 Nürnberg – Neumarkt“ war ein komplexes Vorhaben. Beteiligt waren neben dem Bauherrn, der Deutschen Bahn (DB), und den ausführenden Unternehmen auch der Bund und der Freistaat, die die Baukosten im Ergebnis zu 100 % gefördert haben. Auf Bayern entfielen dabei über 40 Mio. €.

Der ORH hat vier von zehn Vergabepaketen geprüft. Er hat dabei festgestellt, dass in zwei Vergabepaketen mehr als 50 % der Abrechnungssumme über Nachträge vergeben wurden. Eine Auftragsvergabe als Nachtrag führt häufig zu höheren Kosten, schon weil sich der Anbieter insoweit keinem Wettbewerb mehr stellen muss. Zu Nachträgen kam es insbesondere aufgrund von Planänderungen, zusätzlichen Maßnahmen und Terminvorgaben. So musste beim S-Bahn-Ergänzungsnetz Nürnberg eine Eisenbahnüberführung saniert und verbreitert werden, statt sie abzureißen, wie es geplant war. Übersehen wurde, dass eine Hochspannungsleitung verlegt werden musste und ein Schuppen und eine Stützwand im Weg umgingen und beseitigt werden mussten. Die Konstruktion für zwei Treppeneinhausungen wurde geändert, zwei Wochen, nachdem die Montage bereits begonnen hatte. Mehrkosten entstanden auch, weil Maßnahmen ohne rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss vergeben worden waren.

Nach Auffassung des ORH wären derartige Probleme und die damit verbundenen zusätzlichen Kosten vermeidbar, wenn die DB die Aufträge ordnungsgemäß auf der Grundlage einer Ausführungsplanung vergeben hätte. Tatsächlich hat die DB hierfür nur die Entwurfsplanung verwendet. Als Zuwendungsgeber sollte der Freistaat sicherstellen, dass die Planungen hinreichend konkret sind und die Bauvorhaben wirtschaftlich umgesetzt werden. Er muss auch stärker darauf achten, dass die DB ihre vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, insbesondere was die Einhaltung von besonderen technischen Vorschriften, der Richtlinien für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Vergabebestimmungen angeht. Vermeiden sollte er schließlich, zu knapp bemessene Termine zu setzen und damit selbst zu Kostensteigerungen beizutragen.

Zusatzkosten entstanden auch durch wettbewerbswidrige Absprachen von Schienen-Herstellern, gegen die das Bundeskartellamt vorging. Aus einem Vergleich, den die DB mit zwei der vier Kartellanten abschloss, flossen zwar 180.000 € an den Freistaat. Der Anteil der jeweiligen Fördermaßnahmen an der Vergleichssumme lässt sich aber im Einzelnen nicht nachvollziehen.

Wegen der erheblichen Nachweis- und Dokumentationsprobleme empfiehlt der ORH, dort einen Schlusstrich zu ziehen, wo annehmbare Vergleichsangebote vorliegen. Für die Zukunft sollte der Freistaat aber prüfen, ob für derartige Fälle in den Nebenbestimmungen zum Förderbescheid ein pauschalierter Schadensersatz vorgesehen werden kann.