

E010400 21 März 2025

LANDESHAUPTSTADT



25.19-03-25

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

18.3.

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für
Bauen und Verkehr

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

Stadtrat Andreas Kowol

an die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

18

. März 2025
6603 / 2785 js-bb

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18.02.2025, Nr. 232/2025 nach § 45
der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
SV-Nr.: 25-V-05-0005

Anfrage:

**Auflistung der Kostenschätzung für Straßen-Grundinstandsetzungen ab 1 Mio. EUR der
vergangenen Jahre**

Wir bitten den Magistrat um eine Auflistung der Kostenschätzungen von Straßen-
Grundinstandsetzungen durch das zuständige Fachamt von 2021 bis heute, ab einem
Kostenvolumen von einer Million Euro. Aus dieser Auflistung soll in einer Gegenüberstellung
hervorgehen:

- 1) Die Kostenschätzung des zuständigen Fachamts zum jeweiligen Bauprojekt.
- 2) Die tatsächlich realisierten Kosten nach Umsetzung des jeweiligen Bauprojekts.

Darüber hinaus können optional gerne Hinweise und ergänzende Vorschläge gegeben
werden, wie man im Sinne der Entbürokratisierung die Planung und Realisierung solcher
standardisierten Bauprojekte vereinfachen und damit auch beschleunigen kann.

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

In der Anlage sind die Straßen-Grundinstandsetzungen ab 1 Mio. EUR ab 2021 dargestellt.
Zwischen baulicher Fertigstellung dieser großen Baumaßnahmen, die über mehrere Jahre
gehen und verwaltungsmäßiger Abwicklung des Projektes incl. Schlussrechnung können oft
mehrere Jahre liegen.

Deshalb beinhaltet diese Liste Baumaßnahmen, die schon vor 2021 baulich abgeschlossen wurden und in 2021 schlussgerechnet wurden und Baumaßnahmen, die in 2022 begonnen wurden und noch im Bau sind und deshalb nur einen aktuellen Ausgabenstand (incl. erteilte Aufträge) nachweisen.

Die Tabelle in der Anlage zeigt deutlich, dass die Kostenschätzungen zu den Sitzungsvorlagen nahezu immer erfüllt oder unterschritten werden. Die Risiken, die jede Maßnahme mit sich bringt, wurden in der Vergangenheit sehr zutreffend eingepreist. Von den in der Tabelle genannten elf Maßnahmen wurden nur eine Maßnahme teurer als in der Sitzungsvorlage prognostiziert. In diesem Fall betrug die Kostenüberschreitung der Maßnahme lediglich 1,7 Prozent.

Eine bürokratische Hürde, in Verantwortung der Stadt selbst, ist die verpflichtende Plausibilitätsprüfung.

Der zeitliche Vorlauf und Aufwand für die Durchführung der Plausibilitätsprüfungen ist mit durchschnittlich einem halben Jahr sehr hoch und führt häufig zu einer deutlichen Verlängerung der Projekte. Seitens Revisionsamt wurde uns zudem häufiger gespiegelt, dass die Zahl der zur Verfügung stehenden Ingenieurbüros abgenommen habe und in Einzelfällen auch eine Beauftragung der Plausibilitätsprüfung selbst nicht zeitgerecht erfolgen konnte. Dies birgt zusätzlich Risiken bzgl. der Gesamtplanungs- und Ausführungszeiten städtischer Projekte.

Weiterhin werden bei Projekten des Tiefbau- und Vermessungsamtes, deren Baukosten größer oder gleich 2,0 Mio. Euro sind, in der Regel über Förderprojekte des Landes Hessen gegenfinanziert. In diesem Zusammenhang werden die Förderanträge in der Detailtiefe einer LPH 2 nach HOAI inklusive einer Kostenberechnung beim Projektträger Hessen Mobil zur Prüfung eingereicht. Mit Abschluss der Prüfung durch den fachkundigen Projektträger ergeht der Förderbescheid, so dass bereits hiermit eine Plausibilität der vorgelegten Planung und Kostenermittlung attestiert wird.

Aus den vorgenannten Gründen hält das Tiefbau- und Vermessungsamt den Nutzen der zusätzlichen Plausibilitätsprüfungen für Grundinstandsetzungen vor dem Hintergrund der zusätzlichen Zeitbedarfe von mindestens sechs Monaten für entbehrlich und sieht hierin das größte Optimierungspotenzial.

Ein Entfall der Plausibilitätsprüfungen wäre hierbei eine erhebliche Vereinfachung der Arbeitsabläufe und würde sich terminstabilisierend auswirken.

Weitere Optimierungsmöglichkeiten liegen außerhalb des Einflussbereiches der Landeshauptstadt Wiesbaden und sind für den Straßen- und Tiefbau im Vergabe- und Umweltrecht begründet.

Beispielsweise ist es dem Tiefbau- und Vermessungsamt nicht mehr möglich, ohne externe Hilfe die Vergabe einer Ingenieurleistung gem. VGV über 200.000 Euro durchzuführen. Die Verfahren sind so komplex und müssen sehr genau dokumentiert werden, dass sie immer von Vergabebüros durchgeführt werden. Trotzdem bindet die Beauftragung, Begleitung, Wertung der Angebote und Teilnahme an Verhandlungsverfahren immens viel Zeit bei den Bauleitern des Amtes.

Ein weiterer Punkt, der die Vergabe erschwert ist, dass die Baupreise in den letzten Jahren nahezu verdoppelt haben, die Wertgrenzen der Vergabeverfahren aber nicht angepasst wurden. Dies hat zur Folge, dass schon sehr kleine Maßnahmen freihändige Vergaben nicht mehr möglich sind. Die Quote der wesentlich aufwendigeren öffentlichen Ausschreibungen steigt also stetig.

Aus Umweltaspekten stellen etwa die Entsorgung von Aushubmaterialien, der Einbau von Recyclingmaterialien und der Umgang mit Oberflächenwasser, erhebliche Herausforderungen dar und verzögern die Umsetzung von Bauprojekten.

Dazu kommen Anforderungen aus dem Sicherheits- und Gesundheitsschutz, der Richtlinie für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen und der ASR A5.2 Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen.

Zu den gesetzlichen Auflagen kommen noch komplexe Koordinierungsprozesse mit Leitungspartnern, mit denen das Tiefbau- und Vermessungsamt versucht, bei jeder sich bietenden Gelegenheit Synergien zu schaffen.

Hier läuft bereits seit längerer Zeit ein Projekt zur Schaffung gemeinsamer Leitungsbestandsdaten der städtischen Ämter und Unternehmen, da sich allerdings in der Verbindung mit den Unternehmen sensiblen Daten vorrangig aufgrund juristischer Fragestellungen zum Datenschutz verzögert.

Während im Hochbau zunehmend modulare Bauweisen und Vorfertigungen zum Einsatz kommen, sind solche Methoden im Tiefbau bislang kaum realisierbar. Dies trifft in besonderem Maße für das Bauen im Bestand innerorts zu, da hier ein individueller Umgang mit der gebauten Umgebung (Baubestand insb. Privatgrundstücke) erforderlich ist. Gerade bei größeren Projekten entsteht hier ein umfangreicher Abstimmungsaufwand sowohl mit TÖB (Träger öffentlicher Belange) inkl. Leitungsträgern sowie Anliegerinnen und Anliegern. Dies trägt zusätzlich dazu bei, dass Planungs- und Bauzeiten vergleichsweise lang ausfallen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'K. Müller' or similar, written over a light blue horizontal line.

Anlage

Anlage Auflistung der Kostenschätzung für Straßen-Grundinstandsetzungen ab 1 Mio. EUR ab 2021 (002).xlsx

Projekt	Projekt-Nr.	SV-Nummer	Kostenschätzung	Ausgaben	Inbetriebnahme	
Neugestaltung Pl. RMCC/Museum	1.04392	16-V-66-0223	2.945.000,00	2.850.918,58	20.12.2017	SR 2021
Kasteler Straße	1.04600	16-V-66-0212	4.875.000,00	4.346.581,02	14.03.2019	SR 2021
Ferdinand-Knettenbrech-Weg	1.04252	18-V-66-0310	2.077.000,00	1.242.857,95	16.12.2020	SR 2021
Bierstadt Nord 3. BA	1.05052	19-V-66-0004	4.300.000,00	3.684.081,02	06.12.2021	SR fehlt
Boelckestraße 1. BA	1.03479	19-V-66-0203	8.865.000,00	9.019.970,00	15.05.2023	SR fehlt
		19-V-66-0203				
Boelckestraße 2. BA	1.05194	20-V-66-0307	5.984.000,00	3.205.757,89	15.05.2023	SR fehlt
Gerichtsstraße	1.05599	22-V-66-0220	1.450.000,00	901.784,40	08.07.2024	SR fehlt
Vorckstraße	5.66.0063	22-V-66-0218	3.680.000,00	2.465.474,61	05.11.2024	SR fehlt
KP Klarentahler Str. Busspur/Rad	5.66.0043	22-V-66-0233	1.500.000,00	1.328.399,00	im Bau	Ist+Obligo
Ellenbogengasse	5.66.0068	22-V-66-0231	1.120.000,00	639.931,95	im Bau	Ist+Obligo
Weilritzstraße	5.66.0069	22-V-66-0230	1.806.000,00	1.156.312,04	im Bau	Ist+Obligo