

Kostenentwicklung des Projektes

„Seeanbindung mit Gleisverlegung“ für die Stadt Starnberg

1. Ausweis im Bahnvertrag 1987/ Teilprojekt Starnberg See		
Position	Kosten in Mio. Euro	Anmerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Bahnanlagen/ Sonstige Anlagen • Kapitalisierte Mehr-/ Mindestkosten Bahnbetrieb • Grundstückkauf von der Bahn • Planungs- und Verwaltungsabgabe Bahn 	<p>12,5</p> <p>1,3</p> <p>4,6</p> <p>0,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • incl. 14% MwSt. • Mehrkosten während Bauzeit abzgl. später geringerer Betr.-Kosten • Mindestpreis nach Abwicklung Teilabschnitt Bhf.Nord • Durchschnittlich 6% geschätzt (lt. Bahnvertrag zwischen 2% und 10%)
Summe Projektkosten für Starnberg	19,2	Anlage Bahnvertrag Stand Jan.1987

2. Kostenschätzung lt. Stadtratsvorlage Nov. 2008		
Position	Kosten in Mio. Euro	Anmerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bahnanlagen incl. Planungskosten der Stadt • Grundstückkauf von Bahn • Anlagen Seepromenade • Anlagen Stadtpromenade 	<p>49,1</p> <p>4,6</p> <p>6,0</p> <p>6,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incl. 19% MwSt. (7,8 Mio. €) • Ohne Nebenkosten • Incl. Planungskosten • Incl. Planungskosten
Summe Projektkosten für Starnberg	66,5	Stadtratsvorlage Stand Nov. 2008

2.1 Nachtrag fehlender Kostenpositionen zur Stadtratsvorlage Nov. 2008		
Position	Kosten in Mio. Euro	Anmerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Grundstückkauf Undosa Promenade • Planungs- und Verwaltungsabgabe • Kapitalisierte Mehr-/ Mindestkosten Bahnbetrieb • Nebenkosten Grunderwerb von der Bahn • Lärmschutz • Parkplätze 	<p>0,6</p> <p>2,4</p> <p>2,0</p> <p>1,8</p> <p>2,5</p> <p>4,4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geschätzt für ca. 1 500 qm • s. Tab. 1: entspr. Baukosten 2008 • s. Tabelle1: hochgerechnet auf 2008 • Notar, Altlastenbeseitigung, Gewerbeverlegung, etc. (geschätzt) • Geschätzt • Tiefgarage, 220 Plätze
Summe Kostennachträge	13,7	Damit Gesamtkosten 80 Mio.€ Stand Nov.2008

3. Kostenschätzung AK Seeanbindung April 2014		
Position	Kosten in Mio. Euro	Anmerkungen
<ul style="list-style-type: none"> • Baukosten Bhf. STA See • Verlegung Regionalzughalt nach Bhf. Nord • Grundstückkauf von Bahn • Anlagen Seepromenade • Anlagen Stadtpromenade 	52,4 4,9 4,6 12,9 5,8	<ul style="list-style-type: none"> • Inkl. 19% MwSt. (8,4 Mio.€) • Inkl. 19% MwSt. (0,8 Mio.€) • Mindestpreis lt. Bahnvertrag • Inkl. Planungskosten • Inkl. Planungskosten
Summe Projektkosten STA	80,6	Stadtratsvorlage Stand April 2014

3.1 Nachtrag fehlender Kostenpositionen zur Vorlage AK Seeanbindung April 2014		
In Mio. EURO		
<ul style="list-style-type: none"> • Grundstückkauf Promenade am Undosa • Planungs/Verwaltungsabgabe an Bahn • Kap. Mehr-/Minderkosten Bahnbetrieb • Nebenkosten Grunderwerb • Lärmschutz • Parkplätze/Garage 	0,6 3,4 2,2 1,8 2,5 3,0	+ Geschätzt für ca.1.500 qm + s. Tab. 1: ca. 6% der Bahnprojektkosten + s. Tab. 1: hochgerechnet auf 2014 + s. Tab. 2.1 + s. Tab.2.1: geschätzt + Nur 150 Parkplätze wg. Verlegung Regionalzughalt
Summe	13,5	Damit Gesamtkosten rd. 94 Mio.€ Stand April 2014

4. Hochrechnung Projektkosten „Seeanbindung mit Gleisverlegung“ bei Fertigstellung 2023/24

Bis zum Abschluss des Projektes nach allen Verzögerungen frühestens in 9-10 Jahren dürften die Investitionskosten aller bauabhängigen Maßnahmen (ohne Grunderwerb anteilig rd. 87 Mio. €) inflationsbedingt um etwa 20% weiter steigen (d. h. um rd. 17 Mio. €). Damit werden aus heutiger Sicht die von der Stadt Starnberg zu finanzierenden realistischen

Gesamtkosten eine Größenordnung von 111 Mio. €

erreichen, allerdings noch ohne Berücksichtigung üblicher Projektrisiken einerseits und externen Finanzierungsbeiträgen andererseits.

5. Abwägung von finanziellen Chancen und Risiken des Projektes

Zu einer vollständigen sachgerechten Investitionsplanung gehört zumindest eine grobe Abwägung der wesentlichen Projektrisiken und der Chancen auf Beteiligung Dritter an der Finanzierung. So strebt die Stadt eine Vermeidung der Umsatzsteuer auf alle bahntechnischen Investitionen (vgl. Tab. 3: insgesamt 8,6 Mio. €) an, erwartet diverse Fördermittel von 5,8 Mio. € und rechnet langfristig mit optimistischen Verwertungserlösen eines Teils der erworbenen und bebaubaren Bahngrundstücke (Nepomukweg, Ludwigstr.) von bis zu 9 Mio. € (Angaben aus 2008).

Diesen Chancen einer Gegenfinanzierung von etwa 24 Mio. € stehen bisher nicht berücksichtigte erhebliche Kostenrisiken des Projektes gegenüber, nicht zuletzt wegen des schwer einschätzbaren Baugrunds am See. Industrieüblich bei derart komplexen Großinvestitionen sind kalkulatorische Risikozuschläge von normalerweise 15% für Unvorhergesehenes. Bei kommunalen Straßenbauprojekten in Bayern liegen die Kostenüberschreitungen bei durchschnittlich mehr als 50% (vgl. Zeitschrift: Die Wirtschaftswoche Nr. 31 vom 29.7.2013, S.29). Angesichts der Komplexität, des Baugrunds und der Dauer des Projektes scheint ein kalkulatorischer Zuschlag für Unvorhergesehenes von 20-25% der Projektkosten (ohne Grunderwerb) daher angemessen, d.h. die Stadt sollte bis 2023/24 vorsichtshalber auf weitere Mehrkosten von etwa 21 – 26 Mio. € vorbereitet sein. Insgesamt haben die Chancen einer Drittmittelfinanzierung und die Risiken unvorhergesehener Mehrkosten damit etwa eine gleiche Größenordnung.

6. Schlußfolgerungen

Der Bahnvertrag ging 1987 noch von Investitionsausgaben der Stadt für die Gleisverlegung mit Bahnhofsneubau am See von 19,2 Mio. € aus (inkl. MwSt). Allein dieser Kostenblock hat sich bis heute in 27 Jahren nahezu vervierfacht und erweiterte sich um die Anlage neuer Stadt- und Seepromenaden auf Kosten der Stadt (18,7 Mio. €).

Ein derartiges Großprojekt ist für Starnberg heute grundsätzlich allein durch massive Verkäufe von Vermögen vorstellbar, deren Realisierung viel Zeit braucht und selbst erhebliche Risiken beinhaltet. Voraussichtlichen Projektkosten von deutlich über 100 Mio. € bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung, aber auch die große Spannweite heute nicht gesicherter externer Finanzbeiträge und der Projektrisiken überfordert dabei eindeutig die verantwortbaren finanziellen Handlungsspielräume der städtischen Haushalte. Mit dieser Entwicklung ist eine wesentliche Geschäftsgrundlage des Bahnvertrages 1987 nicht mehr gegeben.