

## **Sachstand RUBIN**

**hier: Antrag der Stadtratsfraktion der CSU vom 21.06.2006**

### **Sachverhaltsdarstellung**

#### **Bisheriger Projektverlauf ab Mitte 2005**

Mitte 2005 wurde für die VAG erkennbar, dass der für Februar 2006 vorgesehene Fertigstellungstermin der U3 (GA – MF) seitens der Fa. Siemens nicht eingehalten werden kann. Nach diversen Gesprächen wurde die Fa. Siemens am 05.09.2005 schriftlich aufgefordert, zur Terminalsituation im Gesamtprojekt Stellung zu beziehen.

Die Fa. Siemens lieferte daraufhin im Oktober 2005 einen neuem Terminplan und begründete eine notwendige Terminverschiebung von 02/2006 auf 09/2006.

Der neue Terminplan wies Zwischenmeilensteine aus; bereits im Dezember 2005 zeigte sich dann, dass der nach dem neuen Terminplan ausgewiesene Fertigstellungsgrad nicht erreicht wurde.

Daraufhin fand am 26.01.2006 ein Gespräch zwischen Siemens (Bereichsvorstand), Stadt Nürnberg (Oberbürgermeister) und der VAG (Vorstand) statt. Die Fa. Siemens erklärte, dass es eine Reihe von Problemen gebe, der Fertigstellungstermin 09/2006 kritisch sei, aber an der Einhaltung festgehalten werde. Weiterhin erklärte die Fa. Siemens, dass zwei Monate benötigt würden um zu prüfen, ob die eingeleiteten Korrekturmaßnahmen greifen. Daraufhin wurde für Ende März 2006 die nächste Besprechung vereinbart.

Das zweite Gespräch bei Herrn OBM fand am 23.03.2006 statt. Dabei erklärte die Fa. Siemens, dass der Fertigstellungstermin mindestens ein weiteres Jahr verschoben werden müsse. Eine schriftliche Aussage zu den Ursachen der Verzögerung und zum endgültigen Fertigstellungstermin sei bis Ende April 2006 möglich.

In der Pressekonferenz Siemens, Stadt und VAG am 24.03.2006 wurde die Öffentlichkeit informiert. Dringlichkeitsanträge der Parteien wurden in der Stadtratssitzung am 29.03.2006 behandelt.

In der Folge wurden dann Anfang April 2006 die erforderlichen ersten Schritte nach den Vergabevorschriften eingeleitet und die zuständigen Stellen bei der Regierung von Mittelfranken informiert. Der Bericht der Fa. Siemens zu den Ursachen und die Vorlage der neuen Terminplanung wird für Mai 2006 vereinbart.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 11.05.2006 hat die Fa. Siemens über Projektstand und Ursachen der Verzögerung berichtet und erklärt, dass durch die Umstellung des Zeitplans für den Testbetrieb eine Verzögerung von mindestens 12 Monaten eintreten wird. Eine weitere Präzisierung des endgültigen Inbetriebsetzungstermins setzt nach Meinung der Fa. Siemens noch weitere Gespräche mit den Gutachtern und der VAG, u.a. zur Testphase und verfügbare Zeiträume voraus.

## Aktueller Projektstand

Seit im März 2006 die Fa. Siemens bekannt gab, dass für die Realisierung des AGT-Systems mindestens weitere 12 Monate bezogen auf den Herbst 2006 benötigt werden, prüft und plant die Fa. Siemens intensiv die weiteren Schritte. Ein überarbeiteter Rahmenterminplan liegt noch nicht vor. Begründet wird dies mit der erforderlichen Untersuchung und Abklärung von eventuellen Zwischenzuständen mit konventionellem Betrieb sowie der noch offenen Diskussion eines stufenweisen Eröffnungskonzepts.

Die Systemtests und Fahrten nach vorgegebenem Fahrplan der Leitstelle mit Fahrzeugen auf der gesamten U3 wurden deutlich reduziert, da die Fa. Siemens festgestellt hat, dass die parallele Vorgehensweise nicht zielführend ist.

Durch die parallele Durchführung der Tests hatte die Fa. Siemens versucht verspätete Gewerke, wie z.B. die Fahrzeuge, parallel zur Gesamtsysteminbetriebnahme fertig zu stellen. Dies hat sich mittlerweile als nicht durchführbar herausgestellt, da Änderungen in einzelnen Gewerken zu Rückwirkungen bei der Gesamtintegration führten. Mittlerweile ist die Fa. Siemens wieder zur ursprünglich vorgesehenen sequentiellen Vorgehensweise zurückgekehrt, was zu dieser erheblichen Verschiebung des Fertigstellungstermins führte.

Die Funktionsfähigkeit des Systems ist gegeben. Nach den Aussagen der Fa. Siemens, den Erkenntnissen der VAG und der Einschätzung der für die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken tätigen Gutachtern ist die Realisierbarkeit des automatischen Betriebs in dem vertraglich festgelegten Umfang nicht in Frage gestellt.

Das Projekt befindet sich im Kostenrahmen.

## Vertragliche Situation, Vertragsstrafen, Schadensersatz

Die Themen Vertragsstrafe und Schadensersatz sind vertraglich geregelt. Der bereits laufenden juristischen Bewertung und Abklärung zwischen den Vertragsparteien kann nicht vorgegriffen werden.

Die Klärung der Themen erfolgt in enger Abstimmung zwischen der Stadt Nürnberg und der VAG und in Absprache mit den Zuschussgebern.

## Konventioneller Interimbetrieb U3

Folgende Betriebskonzepte befanden sich in der Untersuchung:

- a) 10'-Takt auf der U3, entsprechende Anpassung der U2
  - a1) 10'-Takt Mo.-So. während der gesamten Betriebszeit
  - a2) 10'-Takt Mo.-Fr. von Betriebsbeginn – 20:00 Uhr
- b) Technische Ertüchtigung der Leit- und Zugsicherung
  - b1) Fahren auf Sicht auf der U3
  - b2) Fahren auf Zugsicherung auf der U3 mit  $v_{max}$  30 km/h
  - b3) Fahren auf Zugsicherung auf der U3 mit  $v_{max}$  80 km/h
- c) Eingesetzte Fahrzeuge
  - c1) konventionelle Fahrzeuge der VAG
  - c2) DT3 ertüchtigt für konventionellen Regelbetrieb
  - c3) Fahrzeuge aus München

Die Varianten wurden auf Machbarkeit und Sinnhaftigkeit untersucht. Ein Teil der Varianten musste relativ schnell verworfen werden. Am Ende kristallisierte sich aus verschiedenen

Gründen die Variante a2) – b2) – c2) heraus. Aber auch diese Variante bringt aus Fahrgastsicht noch den sehr wichtigen Aspekt der Erhöhung der durchschnittlichen Reisezeit für die überwiegende Anzahl der Fahrgäste auf dem verkehrenden Südast gegenüber dem heutigen Busangebot mit sich. Das würde bedeuten, dass die Buslinien weiterhin parallel bis zur Rothenburger Straße fahren müssten.

Da der konventionelle Interimsbetrieb verkehrlich nicht zwingend erforderlich ist, besteht auch keine Möglichkeit die Aufwendungen als Schadensersatz gegenüber der Fa. Siemens geltend zu machen. Die Betriebskosten beliefen sich auf ca. 2 Mio. Euro/Jahr und die Kosten für die Umrüstung auf ca. 1,5 Mio. Euro.

Darüber hinaus wäre es erforderlich vor Eröffnung des automatischen Betriebes den konventionellen Interimsbetrieb wieder für ca. 3-5 Monate einzustellen, damit der vorgeschriebene Erprobungsbetrieb stattfinden kann.

Auf Grund der dargestellten Untersuchungen und Erkenntnisse ist ein konventioneller Ersatzverkehr auf der U3 weder aus Fahrgastsicht noch auf Grund der Kosten und der vertraglichen Situation sinnvoll.

### **Stufenweise Eröffnung**

Am 14.06.2006 unterbreitete die Fa. Siemens einen neuen Vorschlag zur Einführungsstrategie für den AGT-Betrieb, um die Inbetriebnahmezeit zu verkürzen. Dieser sieht ein Stufenkonzept vor. Es wurde vereinbart, den Vorschlag auf Umsetzbarkeit zu prüfen. Über die Ergebnisse wird berichtet.

### **Weiteres Vorgehen / Fazit**

Das weitere Vorgehen wird, wie bisher bereits praktiziert, in enger Abstimmung zwischen Stadt, VAG, Technischer Aufsichtsbehörde und Zuschussgebern festgelegt.

Die vertraglichen Auswirkungen, insbesondere die Vertragsstrafen und die entstehende Schadenshöhe, werden geprüft und juristisch bewertet; die notwendigen Schritte nach dem Vergaberecht gemeinsam festgelegt und ausgeführt.

Dem Zuschussgeber und der Technischen Aufsichtsbehörde wird regelmäßig über den Projektverlauf berichtet und förderrechtliche Aspekte geklärt.

Auf Grund der oben dargestellten Untersuchungen und Erkenntnisse ist ein konventioneller Ersatzverkehr auf der U3 weder aus Fahrgastsicht noch auf Grund der Kosten und der vertraglichen Situation sinnvoll.

Die Umsetzung der Verlängerung der Buslinie 87 vom U-Bahnhof-Schweinau über Geisseestraße – Tillypark – Gustav-Adolf-Straße zum U-Bahnhof Rothenburger Straße wird erwogen.

Die Realisierbarkeit des automatischen U-Bahnbetriebs ist nicht in Frage gestellt. Die ursprüngliche Konzeption wird beibehalten. Allerdings sind erhebliche terminliche Verschiebungen nicht zu vermeiden.

Eine belastbare Terminaussage seitens der Fa. Siemens ist nach Prüfung des von der Firma Siemens aktuell vorgeschlagenen Stufenkonzepts bis Ende Juli gefordert.