

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Katja Schnell 563 - 5140 563 - 8556 katja.schnell@stadt.wuppertal.de
	Datum:	02.09.2013
	Drucks.-Nr.:	VO/0659/13 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
12.09.2013	Planungs- und Baubegleitkommission Döppersberg	Entgegennahme o. B.
Neugestaltung Döppersberg - Sachstandsbericht Kosten und Gesamtterminplan		

Grund der Vorlage

Sachstandsbericht Kosten und Gesamtterminplan

Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

Nachdem die Submission der Projektteile Parkdeck und Mall am 29.07.2013 erfolgt ist, liegen nach Auswertung der Angebote verlässliche Informationen zu den Kosten und zum Terminplan für das Gesamtprojekt vor.

1. Kostenentwicklung

Durchführungsbeschluss (VO/0001/10):

Die Umsetzung der Neugestaltung Döppersberg (2. Bauabschnitt) wurde mit dem Durchführungsbeschluss vom 17.05.2010 vom Rat der Stadt Wuppertal zu 105,62 Mio. € Gesamtkosten beschlossen (**Anlage 1** - Drucksache VO/0001/10 - Durchführungsbeschluss).

Bereits in diesem Beschluss wurde auf eine Reihe von Ungewissheiten und Risiken in Bezug auf die Planung und Umsetzung des Projektes hingewiesen.

Die Eckpunkte der Drucksache lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- wie bei sämtlichen Bauprojekten dieser Größenordnung sei mit einer Steigerung des Baupreisindex zu rechnen,
- die Durchführung gehe aufgrund des langen Ausführungszeitraumes von 2010-2017 mit entsprechenden Unsicherheiten in Bezug auf die Kostenentwicklung einher,
- die 2010 vorliegende und fortzuschreibende Planung solle im Rahmen der Ausführung durch die Planungsbüros überprüft werden,
- Neuregelungen zum Stand der Technik und Neufassung von Gesetzen mit entsprechender Berücksichtigung im Projekt können sich im Rahmen der Projektlaufzeit ergeben,
- die Investorenbebauung müsse mit der städtischen Baumaßnahme verzahnt werden,
- es handele sich um ein hoch komplexes Bauprojekt mit sehr hohen technischen und organisatorischen Anforderungen, schwieriger Topografie in zentraler Lage und vielerlei Schnittstellen mit Dritten,
- die städtische Baumaßnahme selbst fände z.T. in Bestandsgebäuden (historisches Empfangsgebäude) statt, was üblicherweise mit Risiken verbunden sei,
- unvorhersehbare Unwägbarkeiten (z.B. Baugrund) können nicht ausgeschlossen werden.

Des Weiteren wurde im Durchführungsbeschluss die vorgesehene und gedeckelte Fördersumme von insgesamt 65 Mio. € benannt, die sich auf den Ministerentscheid aus 2010 stützt, die jedoch nicht vollständig durch entsprechende Förderbescheide untersetzt ist (vgl. Drucksache VO/0001/10).

Berücksichtigung von Baupreissteigerungen:

Grundlage für die damals erstellte Gesamtfinanzierung war unter anderem die Kostenberechnung von JSWD mit Kostenstand 2007 für den Bereich Hochbau und die Kostenberechnung von SPI für Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke mit Kostenstand 2009. Erst nach Fertigstellung der Planung und Ausschreibung der verschiedenen Baumaßnahmen ist eine relative Kostensicherheit über die Gesamtsumme und -laufzeit gegeben. Dies war 2010 noch nicht der Fall. Wie oben bereits erläutert, war es erforderlich, die vorliegende Planung in Bezug auf die Kosten neu zu bewerten. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerungen von 14,7 % bei gewerblichen Betriebsgebäuden seit 2007 und von 16,5 % bei Straßen (**Anlage 6** - Baupreisindizes Neubau, Statistisches Bundesamt, Destatis und **Anlage 2** - Baupreissteigerungen gem. Statistischem Bundesamt) ergeben sich, basierend auf den unveränderten Planungsinhalten JSWD, Mehrkosten von ca. 15,8 Mio. €.

Beseitigung von Planungsmängeln und Fortführung des Planungsprozesses:

Nach der Kündigung durch JSWD im Februar 2010 ist durch die neuen Auftragnehmer (Arbeitsgemeinschaft GKK/HIG für den Hochbau und ILAG für die technische Gebäudeausstattung) die bereits oben erwähnte Überprüfung und Fortschreibung der Planung von JSWD erfolgt. Aufgrund von erheblichen Planungsmängeln und Unvollständigkeits ergab sich hierbei die Notwendigkeit zahlreicher Überarbeitungen und Ergänzungen, die in die gesamte Ausführungsplanung und in die Ausschreibung Neubau Parkdeck und Mall einfließen mussten. Insbesondere die Erkenntnisse aus der Überprüfung der Statik und der TGA (technische Gebäudeausstattung) sowie weitere zwingende Projektinhalte führten zu einer Erhöhung der Planungs- und Baukosten. Ebenfalls ist das Submissionsergebnis der Ausschreibung „Neubau Parkdeck und Mall mit Busbahnhof und Rettungsbrücke“, welches insgesamt ca. 31 Mio. € (städtischer Anteil ca. 29,5 Mio. €) beträgt, in die Hochrechnung der Gesamtkosten einzubeziehen. Auch die Detailplanung im Straßen- und Ingenieurbau wurde fortgeführt. Die durch die Fortführung des gesamten Planungsprozesses gewonnenen Erkenntnisse münden in einen Mehrbedarf von weiteren rund 9,5 Mio. €.

Unwägbarkeiten und Risiken:

Bezugnehmend auf die bereits oben genannten Unwägbarkeiten (vgl. Drucksache VO/0001/10) ist hierfür ebenfalls ein Kostenmehrbedarf angesetzt, die trotz vorheriger Sondierungen bei den umfangreichen Erdarbeiten zutage treten könnten. Dies sind unter anderem die Auswirkungen der historischen Bausubstanz im Baufeld (Bauen im Bestand), Bodenrisiken und Altablagerungen oder die technische Ausführung der Bussteigüberdachungen. Die bewertbaren Risiken werden insgesamt mit zusätzlichen 9,6 Mio. € beziffert. Darüber hinaus können weitere Risikopositionen eintreten, die zum jetzigen Zeitpunkt monetär nicht zu bewerten sind (z.B. weitere Ausschreibungsergebnisse, Bauzeitunterbrechungen, Genehmigungsprozesse etc.).

Fazit:

Erst nachdem die Mängelbeseitigung und Fortschreibung der Hochbauplanung erfolgt ist, die Ausführungsplanungen in Hoch- und Straßenbau weitestgehend abgeschlossen sind, die Ergebnisse der Detailplanungen vorliegen und die Ausschreibung „Neubau Parkdeck und Mall mit Busbahnhof und Rettungsbrücke“ submittiert ist, liegen nun verlässliche Informationen zu den Gesamtkosten vor.

Unter Berücksichtigung der oben genannten Faktoren ist die Neugestaltung Döppersberg aus heutiger Sicht mit Gesamtkosten in Höhe von 140,5 Mio. €, Kostenstand 2013, neu bewertet worden. Die Fördergeber werden unmittelbar über die aktuelle Kostenentwicklung informiert und es werden gemeinsam eventuelle Fördermöglichkeiten erörtert. Sollte eine Förderung über die bereits zugesagten Mittel hinaus nicht möglich sein, sind die entstehenden Mehrkosten durch Eigenmittel zu decken.

Eine ausführliche Darlegung, Erläuterung und Zusammenstellung sämtlicher hier benannten Kosten ist **Anlage 3** - Kostenentwicklung zu entnehmen.

Die Verwaltung hat gemäß dem Durchführungsbeschluss VO/0001/10 Einsparpotenziale untersucht, um die Mehrkosten im Projekt aufzufangen. Im Ergebnis sind Einsparungen ohne das Weglassen von Projektteilen mit damit einhergehenden städtebaulichen Qualitätsverlusten nicht erkennbar. Da die städtebauliche Qualität jedoch die Voraussetzung für die Städtebauförderung ist, würden diesbezügliche Änderungen im Projekt die Förderung des Gesamtprojektes gefährden.

2. Gesamtterminplan

Bisherige Randbedingungen der Bauzeitenplanung (**Anlage 4** - Drucksache VO/0788/09 - Bauzeitliche Verkehrsführung):

- Baubeginn nur möglich nach Zugang aller Förderbescheide (Dezember 2010)
- zeitgleicher Baubeginn Straße Döppersberg und Parkdeck / Mall
- Sperrung Bahnhofstraße erst nach Freigabe der Straße Döppersberg an den Knoten Brausenwerth
- Tieferlegung B7 in Teilspernung (eingeschränkter Zweirichtungsverkehr)

Randbedingungen aus heutiger Sicht (Hochbau):

- Vorlage der Mängel behafteten Ausführungsplanung JSWD: Februar 2010
- Kündigung durch JSWD: Februar 2010
- Sachstandsfeststellung der Planung
- Europaweites Ausschreibungsverfahren der fortzuführenden Planungsleistungen (Hochbau und TGA)
- Vertragsabschluss neue Planer: Januar 2011 (Hochbau) und Februar 2011 (TGA)
- Bewertung der Planung JSWD durch neue Planer und Fortführung der Planung im Jahr 2011
-

- Aufdecken und Beseitigen von erheblichen Planungsfehlern TGA und Statik: August 2011- Dezember 2012
- Vorlage und Prüfung der Ausschreibungsunterlagen: Dezember 2012-März 2013
- Veröffentlichung Baumaßnahme Neubau Parkdeck und Mall: März 2013
- Submission am 29.07.2013

Durch die oben genannten Sachverhalte kommt es zu Verschiebungen des Baubeginns der Maßnahme „Neubau Parkdeck und Mall“ von rund 3 Jahren. Nach Auswertung der Submission der Maßnahme Neubau Parkdeck und Mall wurde der Gesamtterminplan den aktuellen Erkenntnissen und Erfordernissen angepasst (**Anlage 5** - Gesamtterminplan).

Aktuelle Hochbaumaßnahmen:

Nach Fertigstellung der Abbrucharbeiten des Vorbaus am historischen Empfangsgebäude im August 2013 stehen ab September die Hochbauarbeiten „Baugrubensicherungs-, Verbauarbeiten“ (Verbau Gleis 1) und die „Unterfangung historisches Empfangsgebäude“ an. Beide Aufträge wurden an die mindestbietende Firma Dohrmann vergeben und werden voraussichtlich Ende 2013/Anfang 2014 abgeschlossen sein.

Umbau Wall:

Im Straßenbau wird seit dem 12.08.2013 der Wall durch die Firma Strabag umgebaut, sodass dieser planmäßig im Sommer nächsten Jahres zum WSW-Fahrplanwechsel für den Zweirichtungsverkehr und als zentraler Haltepunkt „Hauptbahnhof“ fertig gestellt ist.

Absenkung Straße Döppersberg:

Aufgrund der Abhängigkeiten zwischen der Absenkung der Straße Döppersberg und dem Bau des Parkdecks wird es nach heutigen Erkenntnissen ab Januar 2014 eine rund 1 ¼ jährige Bauunterbrechung im Tiefbau geben. Erst nachdem die Außenwand des Parkdecks entlang der Straße erstellt ist, kann die Absenkung der Straße fortgeführt und abgeschlossen werden. Die endgültige Absenkung der Straße Döppersberg mit Anschluss an den Knoten Brausenwerth wird voraussichtlich im Herbst 2015 erfolgen. Die Straße Döppersberg ist dann zunächst wieder für den Zufahrtverkehr zum Bahnhof befahrbar.

Absenkung Bahnhofstraße:

Ursprünglich (vgl. oben genannte Randbedingungen der Bauzeitenplanung (VO/0788/09) war geplant, die Bahnhofstraße erst nach Anschluss der Straße Döppersberg an den Knoten Brausenwerth zu sperren und abzusenken. Um weiteren Bauzeitverlängerungen und damit Baukostensteigerungen vorzubeugen, sieht die heutige Gesamtterminplanung es vor, die Sperrung und Absenkung der Bahnhofstraße vor Freigabe der Straße Döppersberg ab Herbst 2014 vorzunehmen. Somit ist eine parallele Sperrung dieser Straßen für die Dauer etwa eines Jahres gegeben.

Tieferlegung B7:

Im Rahmen der Fortführung der Ausführungsplanung und Detailplanung wurden vielfältige Erschwernisse deutlich, die zuvor nicht erkennbar waren und die unmittelbare Auswirkungen auf den Bauablauf in der B 7 haben. Dies sind u.a. die Herstellung des Knotens Brausenwerth mit erschwerten Querungen für Nachrichtentechnik/Signalanlage, dem vorzeitigen Handlungsbedarf an der B7-Brücke über der Südstraße wegen Gefährdung der Standsicherheit, die Ersatzvornahme des baufälligen Fernwärmekanal und Umverlegung der Fernwärmehauptleitung im Bereich Köbohaus oder die Verschiebung der B7 nach Norden, ohne Berührungspunkte mit der Bundesbahndirektion. Insgesamt verlängert sich die Bauzeit der B 7 so auf rund 5 Jahre. Die Fertigstellung ist für Herbst 2019 vorgesehen.

Neubau Parkdeck und Mall mit Busbahnhof:

Die Terminplanung geht von einer Bauausführung der weiteren Hochbaumaßnahmen Parkdeck, Mall und Busbahnhof nach Klärung der Finanzierung und Beauftragung nach der witterungsbedingten Winterpause im Frühjahr 2014 aus. Die Fertigstellung des

Busbahnhofes ist für Mitte 2018 vorgesehen, die Inbetriebnahme ist jedoch erst nach Fertigstellung der abgesenkten B7 möglich.

Plätze:

In Abhängigkeit vom Baufortschritt der Mall kann mit dem Bau des oberen Platzes über der Mall Mitte 2017 begonnen werden. Der Bau des unteren Platzes und des Platzes über der Passage hängt wiederum vom Baufortschritt der Passage durch den Investor ab und ist für das 1. Quartal 2018 angestrebt.

Wupperpark:

Die Erstellung des Wupperparks ist erst nach Fertigstellung der B7 möglich und wird voraussichtlich bis Mitte 2020 andauern.

Investorenmaßnahme:

Die Investorenmaßnahmen „Tiefgarage unter dem unteren Bahnhofsvorplatz“, „Passage“ und „Investorenkubus“ ist abhängig vom Baufortschritt der städtischen Baumaßnahmen. Die „Bebauung Geschäftsbrücke“ ist erst nach Fertigstellung der Arbeiten an der B7 und der Brückenplatte möglich. Im Rahmen des Interessenbekundungsverfahrens wurde auf die Abhängigkeiten zum städtischen Projekt und die Abstimmungserfordernisse der Bauabläufe hingewiesen. Da es sich um ein privates Projekt handelt, liegt die Durchführung und Fertigstellung dieser Maßnahmen nicht in städtischer Hand.

Demografie-Check

entfällt

Kosten und Finanzierung

Im Rahmen der Haushaltsberatungen muss über die Finanzierung der Mehrkosten des Projektes entschieden werden.

Zeitplan

s. Anlage 5

Anlagen

Anlage 1 - Drucksache VO/0001/10 - Durchführungsbeschluss

Anlage 2 - Baupreissteigerungen gem. Statistischem Bundesamt

Anlage 3 - Kostenentwicklung

Anlage 4 - Drucksache VO/0788/09 - Bauzeitliche Verkehrsführung

Anlage 5 - Gesamtterminplan

Anlage 6 - Baupreisindizes Neubau, Statistisches Bundesamt, Destatis