

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Dr. Christina Betz 563 4786 563 8422 christina.betz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	04.11.2013
	Drucks.-Nr.:	VO/0868/13/1-A öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
05.11.2013	Planungs- und Baubegleitkommission Döppersberg	Entgegennahme o. B.
Neugestaltung Döppersberg, Antwort auf die große Anfrage der Ratsfraktion DIE GRÜNEN zu den Mehrkosten und der Sperrung B7		

Grund der Vorlage

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 15.10.2013

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Meyer

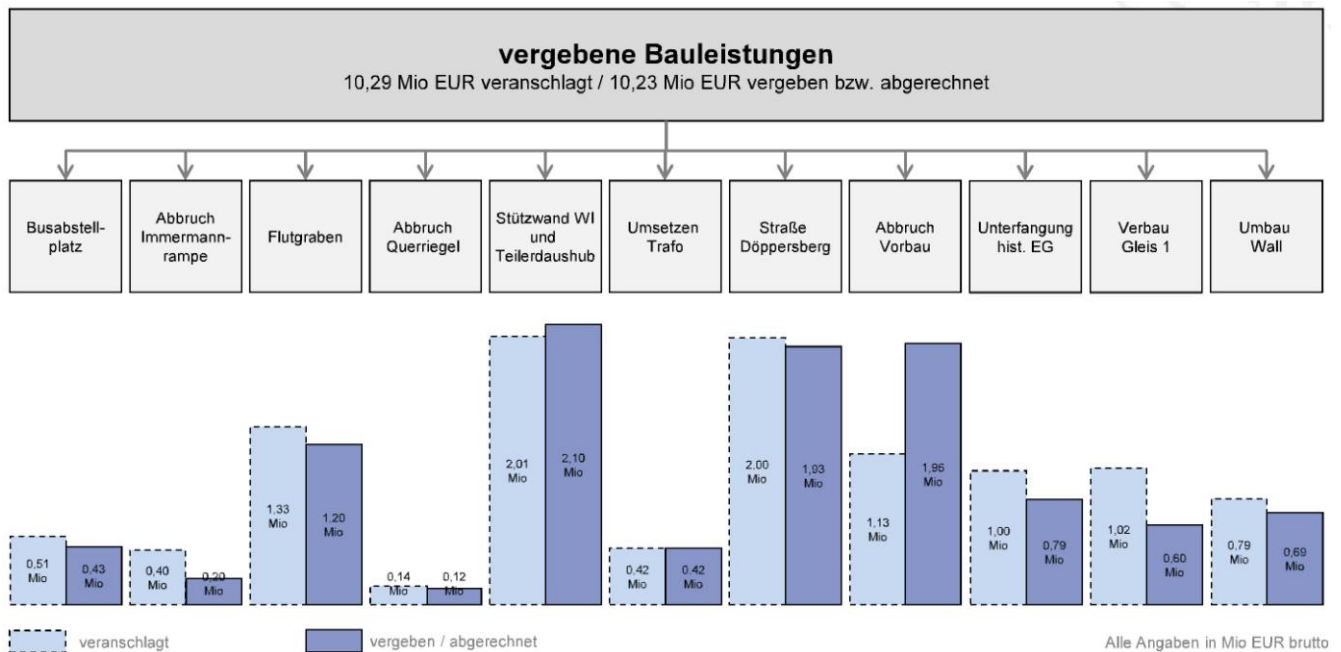
Begründung

Frage 1)

Welche Gewerke innerhalb des Umbaus Döppersberg sind bereits vergeben, durchgeführt und abgerechnet worden? Welche Auftragsvergaben mit welchem finanziellen Volumen sind noch nicht erteilt worden?

Antwort:

Von den Bauleistungen sind bisher rd. 10,23 Mio. EUR an Leistungen entsprechend folgender Aufstellung (bereits in der PBK am 12.09.2013 vorgestellt) vergeben bzw. abgerechnet worden.



Der Auftrag Neubau Parkdeck / Mall (rd. 30 Mio. EUR) ist derzeit submittiert aber noch nicht beauftragt.

Der Großteil der Bauleistungen (rd. 60 Mio. EUR) ist noch nicht vergeben.

Frage 2)

- Welche Einsparpotentiale im Gesamtprojekt Döppersberg kann die Verwaltung benennen?
- Ist beispielsweise eine Verkleinerung der geplanten Tiefgarage möglich?
- Welche Folgekosten oder Konventionalstrafen in welcher Höhe sind durch Neuplanungen oder die Aufhebung bereits erteilter Vergaben einzelner Gewerke zu erwarten?

Antwort:

2a) (vgl. auch Anlage zur Niederschrift der PBK vom 12.09.2013, Antworten auf die Fragen zum Bericht Kostenentwicklung im Projekt Döppersberg, Drucksache VO/0659/13) Alle denkbaren Einsparpotenziale wurden bereits mit der wirtschaftlichen Betrachtung zum Durchführungsbeschluss 2010 berücksichtigt. So sind verschiedene kleinere Anpassungen in die Planungsüberarbeitungen eingeflossen. Weitere Standardreduzierungen und Einsparungen sind nicht erkennbar.

Die für das Projekt grundlegenden funktionalen und städtebaulichen Qualitäten können nur mit der Umsetzung der vorliegenden Planung erreicht werden.

2b) Im Projekt gibt es zwei Stellplatzangebote: zum einen das Parkdeck unter dem Busbahnhof, zum anderen die Tiefgarage unter dem Vorplatz.

Der Busbahnhof muss aufgrund seiner betrieblichen Anforderungen an der heute geplanten Stelle und mit diesen Mindestmaßen gebaut werden. Das Parkdeck unter dem Busbahnhof stellt lediglich eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung der dazu notwendigen Unterkonstruktion dar. Eine echte Verkleinerung des Parkdecks wäre daher nicht möglich und wirtschaftlich auch nicht sinnvoll.

Theoretisch könnte auf die Zwischenebene im Parkdeck verzichtet werden. Die dadurch möglichen geringen Einsparungen an Materialkosten würden aber durch den späteren Verlust an Wirtschaftlichkeit zunichte gemacht.

Die Tiefgarage unter dem Vorplatz ist nicht Teil des städtischen Projektes, sondern soll im Zuge des Investorenprojektes durch den Investor erstellt werden. Eine Verkleinerung dieser Tiefgarage führt damit nicht zu Einsparungen im städtischen Projekt.

2c) Bauverträge

Alle derzeit beauftragten Bauleistungen müssten bei einem möglichen Projektstopp allein aus technischen Gründen im Wesentlichen umgesetzt werden. Mögliche Einsparungen im Bauvolumen würden vermutlich durch mögliche Schadensersatzforderungen i.w. aufgehoben werden.

Aus der Aufhebung der Ausschreibung Neubau Parkdeck / Mall könnten Forderungen von bis zu rd. 2 Mio. EUR (entgangener Gewinn, Bearbeitungskosten, etc.) entstehen. In welcher Höhe diese Forderungen letztendlich gerechtfertigt wären, kann nur gerichtlich geklärt werden.

Darüber hinaus ist die Stadt verpflichtet, einen Ersatz für den abgerissenen Vorbau am historischen Empfangsgebäude herzustellen. Dies soll in der aktuellen Planung durch den Bau der Mall erfolgen (rd. 25 Mio. EUR, dies sind überschlägig eingeschätzt die budgetierten Gesamtkosten der Mall (ohne Parkdeck) - einschließlich Vorabmaßnahmen, Planungskosten und Risikopositionen). Bei einem völligen Verzicht auf architektonische und städtebauliche Qualitäten wären hier Einsparungen grundsätzlich denkbar, allerdings werden Abweichungen vom vertraglich mit der Bahn vereinbarten Projekt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erheblichen Schadensersatzforderungen führen.

Planungsverträge

Aus den derzeit beauftragten Planungsleistungen könnten Forderungen in Höhe von geschätzt bis zu rd. 4 Mio. EUR (aktuell offenes Auftragsvolumen) entstehen. In welcher Höhe diese Forderungen letztendlich gerechtfertigt wären, kann nur gerichtlich geklärt werden.

Sofern Neuplanungen eine Abweichung vom Ergebnis des Städtebaulichen Wettbewerbs von 2004 darstellen, besteht grundsätzlich das Risiko von Urheberrechtsklagen durch den 1. Preisträger des Wettbewerbs. Eine Höhe dieser möglichen Forderungen und weiterer Kosten aus Verzögerungen durch evtl. einstweilige Verfügungen etc. können derzeit nicht eingeschätzt werden.

Die derzeitige Projektförderung untersetzt einen funktionalen und qualitativen Mindeststandard (oberirdische Verbindung des Bahnhofs mit der Innenstadt durch Absenkung B7, neuer Bahnhofsvorplatz mit Minimierung des sichtbaren Verkehrs, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, neuer Busbahnhof, großzügige Freianlage Wupperpark, etc.), der in den entsprechenden Finanzierungsanträgen detailliert beschrieben wurde. Genau dieser wird vom Land mit 65 Mio. EUR gefördert.

Dieser Mindeststandard war auch Grundlage des Umsetzungsbeschlusses 2010 zu den damals erwarteten Gesamtkosten iHv 105,62 Mio. EUR. Nach heutigen Erkenntnissen wird die Umsetzung dieses Konzeptes 140,49 Mio. EUR kosten.

Alle derzeit in der Diskussion befindlichen Einsparungsmöglichkeiten (z.B. Verzicht auf Absenkung B7) bringen aus Sicht der Verwaltung massive funktionale oder qualitative Verschlechterungen gegenüber diesem Mindeststandard mit sich. Da die Förderzusage nur für das Gesamtprojekt und seinerzeit nur über eine Sonderregelung (Ministerentscheid) erreicht werden konnte, kann jede Abweichung vom Mindeststandard zu einem Verlust der Gesamtförderung führen.

Ebenso ist anzumerken, dass alle Einsparmöglichkeiten der aktuellen Diskussion auch bei großzügiger Betrachtung nicht geeignet sind, die Kosten auch nur annähernd auf 105,62 Mio. EUR zu senken. Ein auf 105 Mio. EUR gedeckeltes Projekt wäre auch mit Anpassungen an der heutigen Planung nicht umsetzbar, sondern würde einen Projektabbruch und eine grundlegende Neuplanung (= neues Projekt) sowie mit allen Konsequenzen erfordern (u.a. auch erhebliche zeitliche Verschiebungen mit dem Risiko weiterer Kostensteigerungen).

In jedem Fall ist zu berücksichtigen, dass bei einem Projektabbruch überschlägig eingeschätzt nach heutigem Kenntnisstand bereits mit Gesamtkosten in Höhe von rd. 80 Mio. EUR zu rechnen ist. Diese Kosten ergeben sich aus den bereits verausgabten Mitteln, voraussichtlich zu zahlenden Strafen, technisch zwingend notwendigen Leistungen und Leistungen, zu deren Umsetzung die Stadt rechtlich verpflichtet ist (insbesondere Ersatz für den Vorbau des Empfangsgebäudes).

Unter diesem Gesichtspunkt sind die derzeit in der Diskussion befindlichen Optionen wie folgt zu bewerten:

	Gesamtkosten in Mio. EUR	Eigenmittel in Mio. EUR
Durchführungsbeschluss 2010	105,62	36,27
Projektweiterführung (Kostenstand 2013)	140,49	71,54
Projektabbruch (überschlägig eingeschätzt nach heutigem Kenntnisstand; nur Kosten aus technischen Notwendigkeiten und rechtlichen Verpflichtungen, Schätzungen)	ca. 80,00	ca. 80,00
Deckelung auf 105 Mio. EUR (neues Projekt)		105,62

Frage 3)

Wie kann durch ein Frühwarnsystem innerhalb des Controllings der Projektgruppe Döppersberg und des Rechnungsprüfungsamtes verhindert werden, dass es zukünftig zu weiteren gravierenden Baukostenerhöhungen kommt? Wie sollen die Fachgremien in Zukunft über den Baufortschritt und die Kostenentwicklung informiert werden?

Antwort:

Nach Kündigung des Generalplaners JSWD in 2010 wurden die Gesamtkosten durch die neuen Planer vollständig geprüft und durchgearbeitet. In Hinblick auf die bisherigen Vergabeergebnisse, die z.T. auch deutlich unter den Werten der Kostenberechnung liegen, konnte eine realistische Bewertung der kritischen Gewerke Hochbau und Technische Gebäudeausstattung jedoch erst mit Submission des Bauvertrages Neubau Parkdeck / Mall erfolgen (Siehe auch Antwort 1).

Auf Basis der Submissionsergebnisse wurden die Gesamtkosten in kürzester Zeit neu ermittelt und konnten den Fachgremien bereits 5 Wochen nach dem Submissionstermin vorgestellt werden.

Weitere Kostenänderungen können sich nur noch durch neue Erkenntnisse (z.B. weitere Altablagerungen, technische Notwendigkeiten, Planungsfortschritt, etc.), äußere Einflüsse (z.B. Änderungen der Regeln der Technik, steuerrechtliche Änderungen, erheblich abweichende Ausschreibungsergebnisse, fehlende Freigaben etc.) oder Änderungen der Projektinhalte ergeben.

Diese Gründe liegen außerhalb des Einflussbereiches der Projektgruppe und der Rechnungsprüfungsamtes. Beide Stellen können daher nur frühzeitig auf mögliche und fundierte Kostenänderungen aufzeigen und diese kurzfristig an die entsprechenden Fachgremien berichten.

Frage 4)

Welches Einsparvolumen bei den Baukosten würde mit Sperrung der B7 für zwei bis drei Jahre erzielt werden können?

Antwort:

In erster Linie wurde die Sperrung der B 7 von der Verwaltung aufgrund der zeitlichen Vorteile (voraussichtliche Fertigstellung der B 7 / Bahnhofstraße im Jahr 2018 statt im Jahr 2020) und der Vereinfachung des Bauablaufs vorgeschlagen.

Die Verwaltung geht davon aus, dass es zusätzlich zu positiven Auswirkungen in den Kosten der Baumaßnahme kommen kann

Frage 5)

Welche Kosten würden entstehen, wenn für die Zeit der Sperrung der B 7 die Fahrt mit der Schwebbahn für Fahrgäste kostenlos angeboten werden würde?

Antwort:

Stellungnahme der WSW mobil:

Die WSW mobil hat eine Kostenabschätzung vorgenommen, die zeigt, dass Einnahmeverluste von rund 5 – 7 Mio. Euro pro Jahr zu erwarten sind, wenn WSW mobil den VRR-Tarif nicht mehr anwenden und die Schwebbahnfahrt kostenlos anbieten würde. Hinzu ergibt sich im Rahmen der Einnahmeverteilung eine Verminderung von Ansprüchen der WSW mobil anderen Verkehrsunternehmen gegenüber in Höhe von rund 900.000 Euro pro Jahr. Weitere Verluste bestehen bei den Fahrgeldsurrogaten (Schüler- und Schwerbehindertenbeförderung), da die allgemeinen Vorschriften des VRR eine Teilnahme am Gemeinschaftstarif bedingen, um diese Mittel beantragen zu können. Somit sind Einnahmeverluste von insgesamt mindestens 6- 8 Mio. Euro jährlich zu erwarten.

Frage 6)

Wäre es denkbar, für die Zeit der Sperrung der B7 an zentralen Orten entlang der Schwebbahn „Parke & Schwebbahn – Parkplätze“ einzurichten? Welche Flächen wären geeignet?

Antwort:

Nach Möglichkeit sollte auf weitere P+R-Anlagen in der Talachse bzw. den innerstädtischen Bereichen verzichtet werden, um die Erzeugung zusätzlichen PKW-Verkehrs in diesem ohnehin vom Verkehr stark belasteten Raum (Stichwort: Umweltzone, Umfahrung Döppersberg) zu vermeiden. Hierfür spricht auch, dass aufgrund des überwiegend hohen Parkdrucks in der Talachse eine Zweckentfremdung der für P+R vorgesehenen Flächen

durch „reguläre“ Parkverkehre kaum vermieden werden kann. Außerhalb der Talachse bzw. der innerstädtischen Bereiche gibt es bereits Überlegungen, evtl. an Bus-, Schwebebahn- und Bahnhaltstellen zusätzliche P+R-Parkplätze einzurichten. Die Prüfungen hierzu laufen zur Zeit.

Frage 7)

Bis zu welchem schnellstmöglichen Zeitpunkt ist die Verwaltung in der Lage, aktuelle Zahlen über das Verkehrsaufkommen im Bereich Döppersberg und auf möglichen Umgehungstrecken vorzulegen?

Antwort:

Die Zahlen zum Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsverteilung sollen in der PBK im mündlichen Bericht zur Sperrung B 7 am 05.11.2013 vorgestellt werden.

Frage 8)

Wie beurteilt die Verwaltung – auch in Absprache mit dem Landesbetrieb Straßen NRW - die Verkehrsbelastungen insgesamt bei Sperrung der B7 und weiterer gleichzeitig durchgeführten Großbaustellen?

Antwort:

Sowohl stadintern als auch mit dem Landesbetrieb Straßen NRW haben bereits Gespräche zur voraussichtlichen Baustellensituation während der bauzeitlichen Verkehrsführung für die Tieferlegung der B 7 stattgefunden. Das Thema einer möglichen B7-Sperrung wurde dabei explizit angesprochen. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat zugesagt in engem Kontakt die vorgesehenen Baumaßnahmen mit der Stadt abzustimmen und -soweit möglich- Ihre Vorhaben verträglich mit den Bauarbeiten am Döppersberg zu gestalten.

Weiterhin wird es voraussichtlich parallel zu den Bauarbeiten auf den B 7 noch einige Arbeiten im Stadtgebiet geben, welche sich nicht vermeiden lassen und auch dringend notwendig sind.

So sind z.B. Arbeiten an der Nevigeser Straße und der Uellendahler Straße bereits in der Ausführung bzw. geplant (Austausch von Rohrleitungen und folgende Fahrbahninstandsetzungen). Die Maßnahmen befinden sich momentan zeitlich und verkehrstechnisch in der weiteren Koordinierung.

Frage 9)

Wie schätzt die Verwaltung den Vorschlag ein, bei Sperrung der B 7 eine neue Haltestelle für die Busse am Platz am Kolk einzurichten, die aus Richtung Barmen kommend über die Bundesallee rechts abbiegen und in die Morianstraße fahren?

Antwort:

Aus Sicht der Verwaltung bestehen mit den im Rahmen einer B7-Sperrung geplanten Haltestelleneinrichtungen in der Morianstraße in Höhe der Wupperbrücke sowie den ehemaligen Haltestellenstandorten im Bereich Gathe/Einmündung Karlstraße, die im Falle einer Sperrung wieder aktiviert würden, ausreichend Haltestellenstandorte für eine Innenstadtandienung aus dem Bereich Morianstraße/Gathe. Ein weiterer Standort im Bereich Platz am Kolk während der Baumaßnahme Döppersberg wäre aus fachlicher Sicht des Geschäftsbereiches mit Einschränkungen in der Verkehrsabwicklung des Gesamtverkehrs

verbunden und damit kritisch gesehen, wenngleich die WSW mobil den Vorschlag einer Haltestelleneinrichtung am Platz am Kolk unter dem Gesichtspunkt der Kundenorientierung und einer verbesserten Innenstadtandienung grundsätzlich positiv beurteilen.

Frage 10)

Im Haushaltsplan 2014/15 ist die Sanierung der Rampe „Schwarzer Mann“ (Blankstraße/ Ronsdorfer Straße) eingestellt. Welche Baumaßnahmen zur Einrichtung einer Verbindung zwischen Blankstraße und Ronsdorfer Straße (im Zuge einer Südumgehung) sind erforderlich, welche Planungen sind vorgesehen und wie hoch sind die Kosten?

Ist eine Sanierung der Rampe während der Sperrung der B7 verkehrstechnisch möglich? Muss der Haushaltsplan an dieser Stelle geändert werden?

Antwort:

Die Sanierung der Rampe „Schwarzer Mann“ ist erforderlich, da für das Bauwerk ansonsten mittelfristig verkehrliche Einschränkungen nicht ausgeschlossen werden können. Derzeit wird die Planung des Ingenieurbauwerks vorbereitet. Erst nach Vorliegen der Planung wird unter Beteiligung der zuständigen Fachabteilung (Verkehrslenkung) eine verkehrstechnische Betrachtung erfolgen. Der Verwaltung ist bewusst, dass etwaige Sanierungsarbeiten verträglich mit einer etwaigen Sperrung der B 7 abgewickelt werden müssen. Eine Änderung des Haushaltsplans für die Sanierung der Rampe „Schwarzer Mann“ ist also derzeit auf Basis des jetzigen Planungsstadiums auch bei einer Sperrung der B7 nicht erforderlich.

Bei einer Sperrung der B 7 entsteht durch die wegfallende West-Ost-Fahrbeziehung auf der B7 ein Bedarf für eine südliche Umfahrungsmöglichkeit mit der Fahrbeziehung Ronsdorfer Straße/Wolkenburg aus Richtung Südstraßenring. Als Lösung für diese Verbindung wird momentan überlegt, eine Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Wolkenburg zu schaffen. Voraussichtlich muss dafür zum einen am Ende der Rampe Schwarzer Mann die Mittelinsel dafür baulich angepasst werden und zum anderen die Aufteilung der Fahrspuren auf der Ronsdorfer Straße angepasst werden. Die Planung soll in der PBK im mündlichen Bericht zur Sperrung B 7 am 05.11.2013 vorgestellt werden. Nach ersten Kostenschätzungen belaufen sich die Herstellungskosten auf einen geringen 5-stelligen Betrag.