



öffentlich

| Fachbereich | Dezernent(in) / Geschäftsführer | Datum |
|-------------|---------------------------------|------------|
| 66 | StR Arnulf Rybicki | 21.08.2019 |

| verantwortlich | Telefon |
|-----------------|---------|
| Gerhard Kappert | 22665 |

| Beratungsfolge | Beratungstermine | Zuständigkeit |
|--|------------------|---------------|
| Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün | 03.09.2019 | Empfehlung |
| Bezirksvertretung Innenstadt-Nord | 11.09.2019 | Empfehlung |
| Bezirksvertretung Innenstadt-West | 18.09.2019 | Empfehlung |
| Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen | 18.09.2019 | Empfehlung |
| Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften | 19.09.2019 | Empfehlung |
| Behindertenpolitisches Netzwerk | 24.09.2019 | Kenntnisnahme |
| Hauptausschuss und Ältestenrat | 26.09.2019 | Empfehlung |
| Rat der Stadt | 26.09.2019 | Beschluss |
| Seniorenbeirat | 31.10.2019 | Kenntnisnahme |

Tagesordnungspunkt

Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund

Baulos 20 - Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage

hier: Terminplanung und Beschlusserhöhung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt, das am 15.11.2012 im Beschluss mit der Drucksache Nr. 07608-12 vorbehaltlich der Mitfinanzierung durch Bund und Land beschlossene Gesamtinvestitionsvolumen von 36.899.725,00 Euro auf 41.000.000,00 Euro zu erhöhen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Budget des FB 66 aus der Investitionsfinanzstelle 66_01209014138 – Umbau SB Hauptbahnhof – mit folgenden Auszahlungen:

| | |
|-------------------------|--------------------|
| Bis Haushaltsjahr 2018: | 21.783.873,58 Euro |
| Haushaltsjahr 2019: | 6.500.000,00 Euro |
| Haushaltsjahr 2020: | 6.500.000,00 Euro |
| Haushaltsjahr 2021: | 4.500.000,00 Euro |
| Haushaltsjahr 2022: | 1.716.126,42 Euro |

Die Investition bedingt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr, dem Haushaltsjahr 2023, einen jährlichen Folgeaufwand in Höhe von 516.814,97 Euro.

Personelle Auswirkungen

Die Maßnahme wird mit dem vorhandenen Personal ausgeführt. Das Budget ist vorhanden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Budget des FB 66 aus der Investitionsfinanzstelle 66_01209014138 – Umbau SB Hauptbahnhof –.

Die Maßnahme sollte bereits im Jahr 2019 abgeschlossen werden. Aufgrund der u.a. Verzögerungen muss von einer Verlängerung der Bauzeit um ca. 2 Jahre und damit einer Fertigstellung des städtischen Bauvorhabens nicht vor Anfang 2022 ausgegangen werden.

Bis 2018 wurden Mittel in Höhe von 21.783.873,58 Euro verausgabt. Im Rahmen der Haushaltsplanung wurden bereits weitere Auszahlungen in Höhe von 10.620.000,00 Euro und Einzahlungen in Höhe von 9.558.000,00 Euro für die Jahre 2019 bis 2021 veranschlagt. Darüber hinaus werden aufgrund dieser Beschlusserhöhung weitere Auszahlungen in Höhe von 8.596.126,42 Euro und Einzahlungen in Höhe von 6.184.000,00 Euro im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2020 ff. haushaltsneutral eingeplant. Dies bedeutet eine Erhöhung des Eigenanteils des FB 66 für die Maßnahme in Höhe von insgesamt 2.412.126,42 Euro in den Jahren 2019 ff. Die Deckung des erhöhten Eigenanteils in den Jahren 2019 ff. erfolgt aus der Investitionsfinanzstelle 66_01202014004 – Abrechnungsfähige Maßnahmen/ Grunderneuerung -. Bei der Investitionsfinanzstelle handelt es sich um eine Sammelfinanzstelle, so dass die Deckung entsprechend entnommen werden kann.

Für das Jahr 2020 steht ein Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 2.500.000,00 Euro und für das Jahr 2021 in Höhe von 1.000.000,00 Euro zur Verfügung. Um bereits jetzt Aufträge erteilen zu können, wird im Jahr 2019 für das Jahr 2020 ein Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 4.000.000,00 Euro, für das Jahr 2021 in Höhe von 3.500.000,00 Euro und für das Jahr 2021 in Höhe von 1.716.126,42 Euro gemäß § 83 GO NRW i. V. m. § 85 GO NRW haushaltsneutral verlagert.

Für Betrieb und Unterhaltung der Anlage fällt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr, dem Haushaltsjahr 2023, ein jährlicher Aufwand für die Abschreibung beim FB 66 in Höhe von zunächst 1.482.601,87 Euro an, der ebenso wie der Ertrag aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von 965.786,90 Euro unter dem Produkt 66_0120901 gebucht wird. Es erfolgt keine Ausweitung des Budgets für Betrieb, Unterhaltung und Abschreibung der Maßnahme.

Die Investition führt zu Erträgen aus aktivierbaren Eigenleistungen in Höhe von 9.840.000,00 Euro. Die erhöhten aktivierbaren Eigenleistungen ergeben sich aus der aufwändigen Planung dieser Maßnahme.

Es werden Zuwendungen in Höhe von nunmehr 33.120.000,00 Euro erwartet. Dieser Betrag entspricht 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Die Investition und deren Auswirkungen auf Ergebnis- und Finanzrechnung werden in den Anlagen 1 und 2 dargestellt.

Begründung

Ausgangslage

Die Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof wurde in den Jahren 1971 bis 1974 im Rohbau erstellt, anschließend ausgebaut und am 02.06.1984 in Betrieb genommen. Den Umbau und die Erweiterung der Stadtbahnanlage hat der Rat am 15.11.2012 beschlossen (Drucksache Nr. 07608-12).

Zielsetzungen

Folgende Ziele sollen mit dem Umbau und der Erweiterung der Bestandsanlage erreicht werden:

- Kapazitätssteigerung durch Verbreiterung der Seitenbahnsteige,
- Verbesserung der Verknüpfungsfunktion zwischen der Fahr- und Verteilerebene durch Erweiterung der südlichen Zugänge sowie Anordnung neuer Aufzüge und zusätzlicher fester Treppenanlagen,
- Verbesserung der Verknüpfung mit der DB-Verkehrsstation (Nordmall),
- Verbesserung der Barrierefreiheit durch z. B. Bahnsteiganpassung, taktiles Leitsystem
- Ertüchtigung des vorbeugenden Brandschutzes,
- Ertüchtigung unter energetischen Gesichtspunkten,
- Modernisierung und Attraktivitätssteigerung,
- Sicherung zukünftiger Gleiserweiterungen,
- Bauen unter Betrieb der DB und DSW21.

Bautenstand aktuell

Der erste Bauabschnitt des Rohbaus ist fertig gestellt (bergmännischer Vortrieb). Damit ist die Voraussetzung für den zweiten Bauabschnitt des Rohbaus, die Bahnsteigzugänge im Mittelbereich des Stadtbahnhofes zu erweitern, geschaffen. Während der Rohbautätigkeit wurde bereits mit dem Ausbau in den Verteilerebenen begonnen. Die abgehängten Bestandsdecken wurden fachgerecht ausgebaut und entsorgt. Die Wandflächen im Bereich der südlichen Verteilerebene und im Verbindungstunnel wurden entsprechend dem architektonischen Entwurf gestaltet. Aktuell werden die neuen mittleren Treppenanlagen und Aufzüge sowie die Wand- und Deckverkleidungen erstellt. Parallel zu den Ausbautätigkeiten, haben die Rohbauarbeiten des zweiten Bauabschnitts begonnen. Begleitend zu den Rohbaugewerken und Ausbaugewerken wird die Betriebstechnik in den dafür vorgesehenen Betriebsräumen eingebaut und der technische Brandschutz wird hergestellt.

Terminplanung/-entwicklung

Der Umbau und die Erweiterung der Bestandsanlage Dortmund Hauptbahnhof erfolgen von Beginn an „unter rollendem Rad“, d. h. unter Aufrechterhaltung sowohl des Stadtbahn- als auch des DB-Betriebs.

Der Baubeginn erfolgte im Februar 2014. Die Rohbauarbeiten des ersten Bauabschnittes wurden am 27.07.2017 im Einklang mit der Baubetriebsplanung der DB-Netz AG so zeitig abgeschlossen, dass auch der Umbau der Verkehrsstation der DB AG ungehindert begonnen werden konnte. Dennoch sind während des ersten Bauabschnittes, in der Vorbereitung der anschließenden Bauabschnitte und insbesondere aktuell im Ausbau, trotz sorgfältiger Planung und Abwicklung des Vorhabens unvorhersehbare Situationen und Ereignisse eingetreten, welche eine kumulierte Bauzeitverlängerung von mehreren Monaten nach sich ziehen und nun deutlich machen, dass sich diese Bauzeitverlängerung in den folgenden Ausbau- und Rohbauabschnitten nicht wieder einholen lassen wird.

Für die Bauzeitverlängerung werden insbesondere als ursächlich gesehen

- die Erfüllung bauzeitverlängernder Forderungen im Kontext der Statikprüfung,
- die unvorhersehbare Ausweitung von Planungs- und Bausoll während der laufenden Bauausführung durch z. B. zusätzliche Gewerke zur Sicherstellung der heutigen DB-Bahnsteigentwässerung oder die planerische Konkretisierung der Verbindung Personentunnel DB und Stadtbahnverteilerebene (Nordmall),
- das Antreffen unvorhersehbarer Hindernisse anthropogener Vorprägung, die im Vorfeld der Maßnahme aufgrund der Arbeiten auf einer Kampfmittelverdachtsfläche nicht wirtschaftlich vertretbar und sachgerecht erkundet werden konnten,
- die Freilegung und Bergung archäologischer Funde (Bodendenkmal) während des unterirdischen Vortriebs,
- die Beeinträchtigung durch ein ICE Unglück im Dortmunder Hauptbahnhof in 2017,
- die neuen, begründeten, aber zusätzlichen Abstimmungsbedarfe mit dem Betreiber,
- die personellen Engpässe infolge zeitparalleler betriebstechnischer Bearbeitung mehrerer Stadtbahnprojekte,
- mehrfacher Personalwechsel in der Projektleitung und den Monteuren der ausführenden Firmen (dadurch gestaltete sich der Informationsaustausch sehr schwierig und ein reibungsloser Bauablauf konnte nicht gewährleistet werden),
- nicht genügend vorhandene qualifizierte Arbeitskräfte bei allen Firmen (dadurch leidet die Qualität der zu erbringenden Leistungen, die Behebung der mangelnden Qualität bzw. Fehler führt zu erheblichen Zeitverzögerungen).

Darüber hinaus wird aktuell erkennbar, dass vor allem die Ausbaugewerke aufgrund der wechselseitigen Abhängigkeiten untereinander (insbesondere im Bestand und unter Betrieb) keinen zügigen Bauablauf wie z. B. im Neubau zulassen. Es müssen immer einzelne Teilbereiche fertiggestellt werden, um Folgegewerke darauf anzupassen. Dies war zwar grundsätzlich bekannt, die konkrete Ausprägung dieser Abhängigkeiten wird jedoch erst mit planmäßig fortschreitender Konkretisierung der Bauaufgabe wirklich klar erkennbar. Es ist daher vor allem hinsichtlich der zahlreichen Ausbaugewerke (Architektur und Betriebstechnik) ein teilweise ausschließlich in Betriebspausen – teilweise sogar nur an veranstaltungsfreien Wochenenden (Westfalenhallen, Westfalenpark, Fußball, etc.) – durchzuführendes und daher sehr kleinteiliges und aufwändiges Arbeiten möglich. Dies wirkt sich - unerwartet deutlich - negativ auf die bisherige Terminplanung aus und führt im Ergebnis zu der Notwendigkeit, die benötigte Bauzeit dementsprechend anzupassen.

Der Einsatz von Vertragsstrafen zur Beschleunigung der Maßnahmen ist in den meisten Fällen nicht angezeigt, da zum Einen die Höhe auf max. 5 % der Auftragssumme begrenzt ist und zum Anderen den Nachweis eines tatsächlich eingetretenen Schadens voraussetzt.

Da vor allem aus den zuletzt genannten Gründen „Bauen im Bestand und unter Betrieb der Stadtbahn“ die tatsächlichen Zeitbedarfe aktuell nicht belastbar abgeschätzt werden können, muss zum jetzigen Zeitpunkt sofort von einer Verlängerung der Bauzeit um mindestens 2 Jahre und einer Fertigstellung des städtischen Bauvorhabens frühestens in 2022 ausgegangen werden.

Für die Glasgestaltung (Drucksache Nr. 00471-15) ist hierdurch ebenfalls eine Verschiebung der Ausführung bis zum Ende der Bauzeit nicht vermeidbar. Bei einer vorzeitigen Montage, also während der Ausbauphase, müssten zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, damit Beschädigungen fortwährend ausgeschlossen werden.

Für die Fliesenarbeiten im Verbindungstunnel und den Zugängen zur Verteileranlage im Bereich Königswall (Drucksache Nr. 08511-17) hat diese Verschiebung keine Auswirkung. Die Arbeiten werden planmäßig abgeschlossen.

Wie während des bisherigen Bauablaufs auch bereits kontinuierlich geschehen, werden auch zukünftig weiterhin alle Potenziale zeitlicher Verkürzungen und Synergien durch geeignete Maßnahmen genutzt, um die Fertigstellung so früh wie möglich zu erreichen und den späteren Fertigstellungstermin somit vorziehen zu können.

Kosten / Finanzierung

Für die zuwendungsfähigen Baukosten liegt ein Bewilligungsbescheid des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr aus dem Jahre 2014 mit einem Fördersatz von 90 % für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vor.

Der Rat hat mit Beschluss über den Umbau und die Erweiterung vom 15.11.2012 einer Investition in Höhe von 36.899.725,00 Euro zugestimmt.

Im Gegensatz zu der sich bis zum Frühjahr 2018 darstellenden Situation ergibt sich aktuell, ausgelöst durch im Rahmen der Vergaben zu verzeichnende unvorhersehbare Kostensteigerungen, letztlich jedoch aus der Aufsummierung von mehreren nachfolgend beschriebenen Ursachen, eine Kostenerhöhung von rd. 4 Mio. Euro für die Umsetzung der Maßnahme Baulos 20.

Im Laufe des Projekts ergaben sich aufgrund von baubegleitenden Erkenntnissen und Umständen Änderungen mit Mehrkosten, die bislang aus dem Ansatz für Unvorhergesehenes im Rahmen der bewilligten Gesamtkosten gedeckt werden konnten. Durch die Entwicklung in der Baubranche haben sich jedoch derzeit so ungewöhnlich hohe Kostensteigerungen ergeben, dass der Ansatz für Unvorhergesehenes erkennbar aufgezehrt wird und finanzielle Mehrbedarfe entstehen.

Bei den letzten Ausschreibungen mit Auftragsdatum in 2018 lag das günstigste Angebot nach rechnerischer Prüfung jeweils um ca. 55 % über dem Kostenanschlag. Die rasant steigende Kostenentwicklung ist nach aktuellem Kenntnisstand grundsätzlich Stadt- und Landesweit zu beobachten, wie auch bereits in der Vorlage „Marktsituation in der Bauwirtschaft und Auswirkungen auf kommunale Bauprojekte“ (Drucksache Nr. 11669-18) dargestellt wurde. Aufgrund der auch bei Baulos 20 entsprechend dieser Entwicklung eingetretenen Kostensteigerungen für die Vergaben in 2018 und der sich abzeichnenden Fortführung dieser Tendenz wurde bei der Ermittlung der für die Baumaßnahme noch offenen Aufträge eine Kostenerhöhung von 50 % berücksichtigt. Über den Ansatz für Unvorhergesehenes hinaus ergibt die aktuelle Kostenprognose damit zu erwartende Mehrausgaben für die Umsetzung von Baulos 20 in Höhe von voraussichtlich ca. 4 Mio. Euro. Dies entspricht einem vornehmlich baukonjunkturell verursachten Mehrbedarf von ca. 12 % der bisher ermittelten Baukosten.

Beim Land werden nun auf dieser Grundlage zuwendungsfähige Gesamtausgaben für das Vorhaben in Höhe von ca. 37 Mio. Euro zur Förderung beantragt. Der Sachverhalt wurde bereits mit der Bewilligungsbehörde VRR AÖR erörtert, die ihrerseits das Land als Zuwendungsgeberin eingebunden hat. Das Land hat die Stadt aufgefordert, zur abschließenden Entscheidung über den Mehrbedarf einen Finanzierungsänderungsantrag vorzulegen. Um die bedarfsgerechte Öffnung der bisherigen Deckelung der Zuwendungen durch den Zuwendungsgeber und die Erhöhung der Zuwendungen für den nun prognostizierten zusätzlich erforderlichen Bedarf zu erreichen, wird dieser Aufforderung entsprochen und derzeit ein Finanzierungsänderungsantrag mit dem Ziel, diesen anschließend kurzfristig bei der VRR AÖR einzureichen, vorbereitet.

Die weiteren Bauvergaben und -arbeiten können aus zuwendungsrechtlicher Sicht mit der bereits bei der VRR AÖR eingeholten Zustimmung zum zuwendungsunschädlichen Weiterbau auch vor der Entscheidung des Verkehrsministeriums über den vorgesehenen Finanzierungsänderungsantrag planmäßig fortgeführt werden.

Darüber hinaus ist jedoch auch das im Zusammenhang mit der Bauausführung nahezu unvermeidbare Nachtrags- bzw. Claim Management der Auftragnehmer zu beachten. Im Rahmen der regelmäßigen Prüfung von eingereichten Nachträgen der Auftragnehmer werden aus Sicht der Verwaltung unberechtigte Nachträge zunächst stets zurückgewiesen. Dies ist auch bei der Umsetzung der Maßnahme Baulos 20 der Fall. Solange noch nicht abschließend über diese geprüften Nachträge entschieden ist, d. h. dass das Prüfergebnis durch den Auftragnehmer – teilweise auch erst nach juristischer Auseinandersetzung – akzeptiert wurde, verbleiben hier mögliche Kostenrisiken. Im Falle der Maßnahme Baulos 20 beträgt dieses Kostenrisiko aktuell etwa 6 Mio. Euro.

Zuständigkeit / Beratungsfolge

Gem. § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit §§ 4 Abs. 1 und 20 Abs. 1 und 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 ist wegen der überbezirklichen Bedeutung der Rat der Stadt Dortmund für die Fassung dieses Beschlusses zuständig. Die Anhörung der Bezirksvertretungen Innenstadt-Nord und Innenstadt-West erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.

Das vorgeschlagene Beschlussverfahren weicht von der in § 4 der "Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seinen Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen" vorgesehenen Beratungsfolge ab. Die Bezirksvertretungen können aufgrund der Konstellation der Sitzungstermine erst nach der Behandlung im Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün beteiligt werden. Um den Baufortschritt der Maßnahme nicht zu verzögern soll der Ratsbeschluss in der Sitzung am 26.09.2019 herbeigeführt werden. Bei Einhaltung der vorgesehenen Beratungsfolge (Bezirksvertretung vor Ausschuss) könnte eine Beschlussfassung im Rat der Stadt erst am 14.11.2019 erfolgen.