



## MITTEILUNGSVORLAGE

**Fachamt/Verursacher**

**Datum**

**Drucksachen-Nr.: - AZ:**

Amt für Wirtschaft und Liegenschaften	06.08.2012	1036/12 -I/216
---------------------------------------	------------	----------------

### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Top</b>	<b>Abst. Ergebnis</b>
Magistrat			
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss			
Bauausschuss			
Stadtverordnetenversammlung			

### **Betreff:**

**Modernisierung und barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes Wetzlar, Sachstandsmitteilung**

### **Anlage/n:**

Kostenübersicht Gesamtmaßnahme

### **Inhalt der Mitteilung:**

1. Der aktuelle Sachstand der Maßnahme „Modernisierung und barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes Wetzlar“ mit Kostenübersicht wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Fachamt wird zeitnah die Voraussetzungen zur Verkehrsinfrastrukturförderung der Radwegeverbindung Bahnhof Rampe Süd/Lahntalradweg R 7 durch das Land Hessen schaffen und das Projekt als Fördervorhaben bei dem Straßen- und Verkehrsmanagement „Hessen Mobil“ KC Darmstadt anmelden.

Wetzlar, den 30.07.2012

gez. Semler



## **Begründung:**

Letztmalig hat sich die Stadtverordnetenversammlung am 14.12.2010 formell mit dem Thema „Modernisierung des Bahnhofsumfeldes Wetzlar“ befasst und die Vorlage DRU 1951/10 – I/683 zur Kenntnis genommen, in der sowohl der aktuelle Sachstand der Planungen als auch eine Kostenübersicht der Gesamtmaßnahme detailliert dargestellt wurde. In der daraufhin eingeleiteten Ausführungsphase wurde ein politischer Arbeitskreis gebildet, in dem entscheidungsrelevante Themen, vor allem zum Bauabschnitt 1 (Busbahnhof) abgestimmt und geklärt werden konnten. Darüber hinaus informierte das Tiefbauamt kontinuierlich die Mitglieder des Bauausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Energie in deren Sitzungen sowie bei verschiedenen gemeinsamen Ortsterminen über den Baufortschritt.

In der Umsetzungsphase haben sich notwendige Veränderungen ergeben, die Auswirkungen sowohl auf die Bauzeit als auch auf die Baukosten hatten. Zwar konnte zum Hesttag nicht die Fertigstellung des Gesamtprojektes erreicht werden, dennoch präsentierte sich der Bahnhof in einem ordentlichen und behindertengerechten Zustand.

Ursächlich resultieren die notwendig gewordenen Veränderungen aus der Modernisierungsmaßnahme der DB Verkehrsstation (2. Bauabschnitt), welche sich in der Baulastträger-schaft der DB Station&Service befindet. Die Gründe hierfür waren Planungsdefizite aufgrund der für Bahnanlagen sehr kurzen Bauvorbereitungszeit sowie unvorhergesehene Problematiken im Baugrund des Bahngeländes, die während der Bauausführung auftraten. Ferner hatte die abschließende Prüfung des Zuwendungsantrages der DB durch die Landesstraßenbauverwaltung Hessen Mobil Auswirkungen auf die Kostenverteilung zwischen den Kostenbeteiligten zu Lasten der Stadt Wetzlar.

Bei den städtischen Maßnahmen **Busbahnhof (1. Bauabschnitt)** und **P&R-Anlage Nord (3. Bauabschnitt)** befinden wir uns nach derzeitigem Ausführungs- und Abrechnungsstand im Rahmen des Finanzierungsplanes 2010.

### **Kostenentwicklung des 2. Bauabschnittes (DB Verkehrsstation) in der Baulastträger-schaft der DB Station&Service auf der Grundlage des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages (RuFV):**

Seitens der DB Netze wurden in verschiedenen Schreiben mit Hinweis auf den RuFV Mehrkosten angekündigt. Der Erhöhungsbetrag konnte bislang wegen fehlender Angaben der DB monetär nicht bewertet werden. Zwischenzeitlich liegt eine überarbeitete Kostenübersicht der DB Netze vor. Danach ergeben sich Kostenverschiebungen-/Kostensteigerungen. In den nachfolgenden Tabellen wird auf die Veränderungen näher eingegangen:

#### **Tabelle 1: Ausgangslage Okt. 2010**

Kostenübersicht gem. DRU195/10-I/683

Kostengrundlage:

- Städtische Maßnahmen 1. (Zeile 1) und 3. Bauabschnitt (Zeile 2)  
Kostenschätzung gem. Zuwendungsantrag

- DB-Maßnahmen 2. Bauabschnitt (Zeile 3)  
gem. Kostentabelle des Realisierungs- und Finanzierungsvertrages Stand Oktober 2010 (Unterzeichnung Januar 2011)

## **Tabelle 2: Veränderungen gemäß Überarbeitung der DB Netze**

Für die Veränderungen der Kostenstruktur bei den Bahnanlagen sind im wesentlichen vier Gründe zu benennen:

1. Veränderungen durch die Prüfung des GVFG-Förderantrages der DB Maßnahmen und damit verbunden die Anerkennung/Ablehnung von förderfähigen Kostengruppen.
2. Veränderungen durch die Fortschreibung der baureifen Planungen und damit verbundene Mehr- und Minderkosten.
3. Unvorhersehbare Bauleistungen im Zuge der Bauausführung durch schwierigen Bau- grund sowie Umbauten von vorhandenen Bauteilen.
4. Zusätzlich Bauleistungen für Anpassungen von Bahnanlagen im Bahnhofsbereich.

Erläuterungen im Einzelnen:

### **Zu 1: Veränderungen aus dem GVFG-Antrag**

Grundlage der Bahnhofsmo- dernisierung ist der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag, welcher zwischen dem Land Hessen, der Stadt Wetzlar, dem Rhein-Main- Verkehrsverbund sowie der DB Station&Service im Januar 2011 auf der Grundlage von ungeprüften Kostenschätzungen abgeschlossen worden ist. In den Vertrag wurde als Vorbehalt aufgenommen, sofern sich Änderungen bei den Kosten ergeben, dass dann eine Anpassung zu Lasten der Vertragsparteien Stadt und Land zu erfolgen hat. Eine der wesentlichen Kostenstellen war der Rückbau von Bahnlagen, welche nicht mehr für den zukünftigen Bahnbetrieb erforderlich sind. Diese Rückbaukosten werden nicht von der Bahn finanziert, sondern gehen zu Lasten der Kommune. Inwieweit eine Mitfinanzierung der Rückbaukosten durch das Land möglich ist, konnte zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses nicht zweifelsfrei geklärt werden. Es wurde daher vereinbart, die Entscheidung der endgültigen Prüfung des Zuwendungsantrages abzuwarten. In dem Vertrag wurde eine 60%-ige Förderquote durch das Land unterstellt. Sollte sich jedoch bei der abschließenden Prüfung durch das Land ergeben, dass eine Förderung der Rückbaukosten in geschätzter Höhe von 530 Tsd. € nicht möglich ist, dann hat die Stadt nach Vertrag die Gesamtkosten zu tragen.

Die abschließende Prüfung des Zuwendungsantrages durch die Landesstraßenbauverwal- tung Hessen Mobil, KC Darmstadt, hat ergeben, dass die angesprochene Kostengruppe wegen fehlender Auflagen des Eisenbahnbundesamtes zu den Plangenehmigungen als nicht zuwendungsfähig eingestuft werden muss. Durch die daraufhin von Herrn Oberbür- germeister Dette eingeleitete Intervention des Hess. Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung konnte erreicht werden, dass zwar das Land an der Ablehnung der Mitfinanzierung wegen möglicher Präzedenzwirkung auf andere Kommunen festhält, aber der Stadt angeboten hat, ein anderes städtisches Projekt im Umfeld des Bahnhofes als Kompensationsmaßnahme in das Landesprogramm nach den Förderkriterien des Bus- bahnhofs aufzunehmen.

## Zu 2-4: Veränderungen aus Planungen und Bauausführung der DB

Zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Bauleistungen des 3. BA im Herbst 2010 waren aufgrund der sehr kurzen Bauvorbereitungszeit bei der Bahn nur Planungen der Qualitätsstufe „Vorplanung“ verfügbar. Durch die Hessentagsbedeutung und alle damit verbundenen Zwänge waren sich alle Beteiligten bewusst, dass es nicht möglich sein werde, in der Kürze der Zeit die Planungen für die Ausschreibung bis in die Qualitätsstufe „baureife Planung“ fortzuführen. Somit musste die Vorplanung mit allen damit verbundenen Risiken als Ausschreibungsgrundlage seitens der DB herangezogen werden.

Im Zuge der baureifen Planung sowie der parallel dazu eingeleiteten Bauausführung haben sich Änderungen ergeben, die sich sowohl positiv als auch negativ auf die Kostenentwicklung des DB-Projektes ausgewirkt haben. Nach Überarbeitung des Kostenvoranschlages, welcher bei dem Realisierungs- und Finanzierungsvertrag zugrunde gelegen hat, und Einarbeitung der derzeit aktuell verfügbaren Kostenschätzungen mit Berücksichtigung der Förderansätze anhand des rechtsgültigen Förderbescheides haben sich Mehrkosten bei der Modernisierung und dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofes Wetzlar in Höhe von vorläufig ca. 2.444 Tsd. € ergeben.

Die Mehrkosten verteilen sich wie folgt:

- DB Station Service ca. 1.531 Tsd. €
- Land Hessen ca. 586 Tsd. €
- Stadt Wetzlar ca. 327 Tsd. €

Beispielhaft können hier folgende Kostengruppen benannt werden:

### Positiv (Kosteneinsparungen):

- Rampenanlage Süd (859 Tsd. €) Ersparnis ca. 350 Tsd. €
- Treppen- und Rampenanlage Nord (680 Tsd. €) Ersparnis ca. 155 Tsd. €
- Befestigung Bahnhofsvorplatz (175 Tsd. €) Ersparnis ca. 74 Tsd. €

### Negativ (Kostensteigerungen)

- Erhöhung Bahnsteig 3 (1.83 Tsd. €) Steigerung ca. 650 Tsd. €
- Erhöhung Bahnsteig 4/5 (1.852 Tsd. €) Steigerung ca. 719 Tsd. €
- Erhöhung Bahnsteig 6/7 (1.841 Tsd. €) Steigerung ca. 527 Tsd. €

Die Kostenverteilung aufgrund der Kostensteigerung steht weiterhin unter dem Vorbehalt der endgültigen Prüfung durch die Landesstraßenbauverwaltung Hessen

Mobil, KC Darmstadt, und Anerkennung der Mehrkosten als förderfähig nach den Landesrichtlinien.

### **Tabelle 3: Aktualisierte Kostenübersicht Gesamtmaßnahme**

In der Tabelle 3 wurden die Veränderungen aus den Tabellen 1 und 2 eingearbeitet. Bei den Planungskosten wurde der Ansatz 2010 übernommen, da die Bahn bisher hierzu keine aktualisierten Angaben zu Veränderungen bemacht hat.

#### **Zusammenfassung:**

Aufgrund der durch die DB-Netze aktualisierten Kostenberechnungen des Bahnhofsumbaus ergeben sich für die Stadt Wetzlar Mehrkosten in Höhe von ca. 327 Tsd. €. Darin enthalten sind alle Mehr- und Minderkosten, welche sich aus der Aktualisierung des 2. Bauabschnitts ergeben haben; also auch die volle Summe der nicht förderfähigen Rückbaukosten, welche für den Rückbau der nicht mehr benötigten Bahnsteiganlagen anzusetzen sind. Ziel ist es, den finanziellen Ausgleich über das Gesamtprojekt zu schaffen und die Mehrkosten durch Einsparungen bei den Bauabschnitten 1 (Busbahnhof) und 3 (P&R-Anlage Nord) auszugleichen. Ermutigt wird diese Prognose dadurch, dass die Ausschreibungsergebnisse aus den beiden städtischen Bauabschnitten deutlich unter den Planwerten des Kostenvoranschlages liegen. Daher werden die HH-Ansätze im Nachtragshaushalt 2012 nicht verändert. Da aber die Schlussrechnungen der Einzelgewerke noch nicht vorliegen, ist eine endgültige Aussage erst nach Vorlage des geprüften Rechnungsergebnisses möglich.

Für die Übernahme der vollen Rückbaukosten von nicht mehr benötigten Restflächen aus den Bahnsteigen 2, 3 und 4 der DB Verkehrsstation hat das Land der Stadt angeboten, eine Kompensationsmaßnahme im Umfeld des Bahnhofs zu benennen, welche dann in das Landesförderprogramm mit den entsprechenden Förderquoten aufgenommen würde. Sollte die Stadt diesem Angebot folgen wollen, so wird aus städte- und verkehrstechnischer Sicht vorgeschlagen, die Radwegeverbindung Bahnhof/Radweg R7 (Lahntalradweg) in Verlängerung der Rampe Süd Bahnhof – Hinter Forum/Arena bis Lahntalradweg R7 -, zur Aufnahme in die Landesförderung anzumelden. Für diese Verbindung wurden bereits durch die Stadt bahneigene Grundstücke von der Bahn erworben.

Die Grunderwerbskosten könnten im Ausführungsfall mit in die zuwendungsfähige Kostenberechnung einfließen. Sollten die städtischen Gremien keine Einwände gegen das Projekt vorbringen, dann werden die planerischen und finanziellen Voraussetzungen in die nächsten Haushaltspläne der Stadt aufgenommen. Dies gilt auch für die Benennung des genauen Kostenumfanges, welche zum gegenwärtigen Zeitpunkt wegen fehlender Planungsgrundlagen seriös nicht möglich ist.