

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 Baupreisindexes 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 unterstellt 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 Unvollständigkeiten 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 Teilsperrung (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 Fernwärmekanals 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 - Baupreisseigerungen gem. Statistischem Bundesamt

Anlage 3 - Kostenentwicklung

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

Anlage 5 - Gesamtterminplan

Anlage 6 - Baupreisindizes Neubau, Statistisches Bundesamt, Destatis

	Geschäftsbereich Ressort / Stadtbetrieb	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt Ressort 101 - Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Katja Schnell 563 - 5140 563 - 8556 katja.schnell@stadt.wuppertal.de
Beschlussvorlage	Datum: Drucks.-Nr.:	20.01.2010 VO/0001/10 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
05.05.2010	Bezirksvertretung Elberfeld	Empfehlung/Anhörung
05.05.2010	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen Empfehlung/Anhörung	Empfehlung/Anhörung
11.05.2010	Ausschuss für Finanzen und Beteiligungssteuerung und gemeinsamer Betriebsausschuss APH / KIJU	Empfehlung/Anhörung
12.05.2010	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
17.05.2010	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Neugestaltung Döppersberg - 2. BA: Durchführungsbeschluss		

Grund der Vorlage

Umsetzung des Projektes Neugestaltung Döppersberg

Beschlussvorschlag

Die Durchführung des Projektes Neugestaltung Döppersberg mit der Veränderung im Straßensystem und dem Neubau des Busbahnhofes einschließlich der Unterkonstruktion und des Busabstellplatzes sowie der neuen Bahnhofsmall wird zu Gesamtkosten von 105,62 Mio. EUR beschlossen.

Weil über die veranschlagten Eigenmittel hinaus definitiv keine städtischen Haushaltssmittel bereit gestellt werden, sind Kostensteigerungen oder Mindereinnahmen durch Umschichtungen im Projekt ohne Belastung des städtischen Haushaltes auszugleichen.

Einverständnisse

Der Stadtkämmerer ist einverstanden

Unterschrift

Meyer

Begründung

Mit der Drucksache VO/2716/04 ist der erste Bauabschnitt zur Neugestaltung Döppersberg (Südstraßenring) zur Durchführung beschlossen worden. Die Arbeiten wurden in den Jahren 2005 bis 2006 durchgeführt und bilden die verkehrlichen Voraussetzungen zur eigentlichen Neugestaltung des Döppersberges im Bereich zwischen dem Sparkassengebäude im Westen, der Wesendonkstraße bzw. der Dessauer Brücke im Osten, der Wupper im Norden und der Gleistrasse der Deutschen Bahn AG im Süden des Projektgebietes (siehe Anlage 1 Übersichtsplan).

Die Grundlagen der Neugestaltung wurden im Jahre 2003 durch die „Machbarkeitsstudie Neugestaltung Döppersberg“ durch das Büro Hasselmann und Müller mit ANP/Kassel und den darauf aufbauenden Realisierungswettbewerb mit dem ersten Preisträger JSWD Architekten/Köln gelegt. Die Straßenplanung einschließlich der konstruktiven Ingenieurbauwerke sowie die Änderungen der Verkehrstechnik wurden von dem Ingenieurbüro Schüßler-Plan Düsseldorf ausgearbeitet.

Parallel zu den derzeit noch laufenden Planungen werden die Ausschreibungsunterlagen erstellt. Über die laufende intensive Planprüfung durch die Verwaltung hinaus soll die vorliegende und fortzuschreibende Planung im Rahmen der Ausführung durch die Planungsbüros überprüft werden. Es wird darauf hingewiesen, dass in der Planungsphase unvorhersehbare Unabwägbarkeiten (z.B. in Bezug auf den Baugrund) nicht vollständig ausgeschlossen werden können.

Der Baubeginn für die vorbereitenden Arbeiten ist unmittelbar nach Beschlussfassung geplant.

Hier werden in einem ersten Paket Abbruchmaßnahmen und die Baufeldfreimachung mit Teilaushub sowie der Einbau einer Bohrpfahlwand auf der Fläche des zukünftigen Busbahnhofes östlich des Bahnhofsgebäudes durchgeführt. Ebenfalls sind als Vorabmaßnahmen Arbeiten am Flutgraben und der WSW, d.h. Leitungsverlegungen, Arbeiten an der Nachrichtentechnik, sowie Maßnahmen am Buswarteplatz (Dessauer Straße) vorgesehen.

Die eigentlichen Arbeiten werden, wie im Konzept zur bauzeitlichen Verkehrsführung Ende 2009 erläutert, im Jahr 2011 beginnen.

Für die zentrale Investorenfläche sowie die weiteren Investorenmaßnahmen entlang der Fußgängerachse Alte Freiheit/Hauptbahnhof wird derzeit ein Unternehmen gesucht, das nach den Vorstellungen der Stadt seine Maßnahme in den städtischen Bauablauf eintaktet. Die Stadt ist mit Investorengruppen im Gespräch. Zur Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten wird für die Investorenmaßnahmen ein Architektenwettbewerb durchgeführt. Über dieses Verfahren wird gesondert berichtet.

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Umgestaltung des Döppersberges betragen 105,62 Mio. EUR; diese sind im Entwurf des Haushaltplanes 2010/2011 sowie der Finanzplanung im Rahmen des Gesamtprojekts Döppersberg - 1. und 2. Bauabschnitt - (PSP-Element 5.290010) veranschlagt.

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Gesamtkosten	Mio. EUR brutto
Verkehrsanlagen	42,47
Busbahnhof und Mall	37,81
Freianlagen	12,71
übergreifende Kosten*	12,63
Gesamtkosten	105,62

*beinhalten: Wettbewerbe und Öffentlichkeitsarbeit, übergreifende Planung und Gutachten, Projektsteuerung Döppersberg.

Bei der Neugestaltung Döppersberg ist - wie bei sämtlichen Bauprojekten dieser Größenordnung - mit einer Steigerung des Baupreisindexes zu rechnen. Die Durchführung der Baumaßnahme erstreckt sich von 2010-2017 und geht aufgrund des langen Ausführungszeitraumes mit entsprechenden Unsicherheiten in Bezug auf die Kostenentwicklung einher. Neuregelungen zum Stand der Technik und Neufassung von Gesetzen mit entsprechender Berücksichtigung im Projekt können sich im Rahmen der Projektlaufzeit ergeben.

Die Neugestaltung Döppersberg ist das größte Stadtentwicklungsprojekt der Stadt Wuppertal für die nächsten Jahrzehnte. Es handelt sich um ein hoch komplexes Bauprojekt mit sehr hohen technischen und organisatorischen Anforderungen und schwieriger Topografie in zentraler Lage, das zudem durch vielerlei Schnittstellen mit Dritten (DB AG, Investor, WSW, Nachbarn) gekennzeichnet ist. Durch die Initialwirkung des Projekts sind Investitionstätigkeiten im direkten Umfeld zu erwarten bzw. bereits avisiert, die mit der Baumaßnahme verzahnt werden müssen. Die städtische Baumaßnahme selbst findet z.T. in Bestandsgebäuden (hist. Empfangsgebäude) statt, was üblicherweise mit Risiken verbunden ist. Weitere Unabwägbarkeiten liegen in der Bodenbeschaffenheit.

Die Maßnahme wird vom Land NRW mit Bundes- und Landesmitteln gefördert. Die Förderung der Baumaßnahme wurde im Fördergespräch am 02.03.2010 zwischen der Stadt und dem Landesministerium für Bauen und Verkehr (MBV) erneut erörtert und bestätigt.

Im Einzelnen stellt sich die Finanzierung wie folgt dar:

	Vorgesehene Förderung
1. Förderung des Individualverkehrs (Straßenbau) gemäß Förderrichtlinie FöRi – Sta und FöRi – KomStr (IV) Zuwendungsbescheid derzeit über 23,21 Mio. EUR. Eine Nachbewilligung über 1,2 Mio. EUR ist für 2010 angekündigt.	24,41 Mio. EUR
2. Förderung des Busbahnhofs (ÖV) gemäß § 12 ÖPNVG NRW Bescheid über 3,98 Mio. EUR liegt vor. Über eine Nachbewilligung soll mit dem Zuwendungsgeber noch verhandelt werden.	4,30 Mio. EUR
3. Förderung der Stadterneuerung gemäß Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008. Anerkannt derzeit 35,56 Mio. EUR; die Stadt ist derzeit mit dem Fördergeber in Verhandlungen, die zu einer Erhöhung der bewilligten Fördermittel führen sollen. Ein entsprechend überarbeiteter Förderantrag liegt dem Fördergeber zur Nachbewilligung vor. Bescheide über 8,098 Mio. EUR liegen vor. Weitere werden - entsprechend der üblichen Bewilligungspraxis - in den nächsten Jahren erwartet.	36,29 Mio. EUR
	65,00 Mio. EUR

Darstellung der Gesamtfinanzierung:

Es werden Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben; Beiträge nach Baugesetzbuch werden nicht entstehen. Für die Finanzierung des Parkdecks werden Drittmittel durch den zukünftigen Betreiber erwartet. Maßnahmen der Bahn, die über die Wiederherstellung des vorhandenen Bahnstandards hinausgehen, werden von der Deutschen Bahn AG übernommen.

Folgende Finanzierung ist geplant:

	Mio. EUR
Landesförderung (siehe oben)	65,00
Einnahmen von Dritten**	4,35
Eigenmittel Stadt	36,27
Gesamtkosten (siehe Seite 3)	105,62

**beinhalten u.a.: Beiträge nach KAG und Anteil WSW

Bereitstellung der Eigenmittel:

Vor 2010 wurden bereits Eigenmittel in Höhe von durch Kredite finanziert.	8,61 Mio. EUR
In den Jahren 2010 bis 2012 und anteilig 2013 werden aus Rücklagen finanziert, die mit Genehmigung der Kommunalaufsicht projektbezogen aus Erlösen aus dem damaligen Verkauf von WSW-Anteilen gebildet worden sind.	18,90 Mio. EUR
Die verbleibenden werden mit Genehmigung der Kommunalaufsicht ab 2013 über Kredite im Rahmen der zulässigen Gesamtkreditaufnahme aufzubringen sein.	8,76 Mio. EUR

Über die veranschlagten Eigenmittel hinaus können keine zusätzlichen städtischen Mittel für das Projekt zur Verfügung gestellt werden. Kostensteigerungen und eventuelle Mindereinnahmen sind innerhalb des Projektes abzufangen.

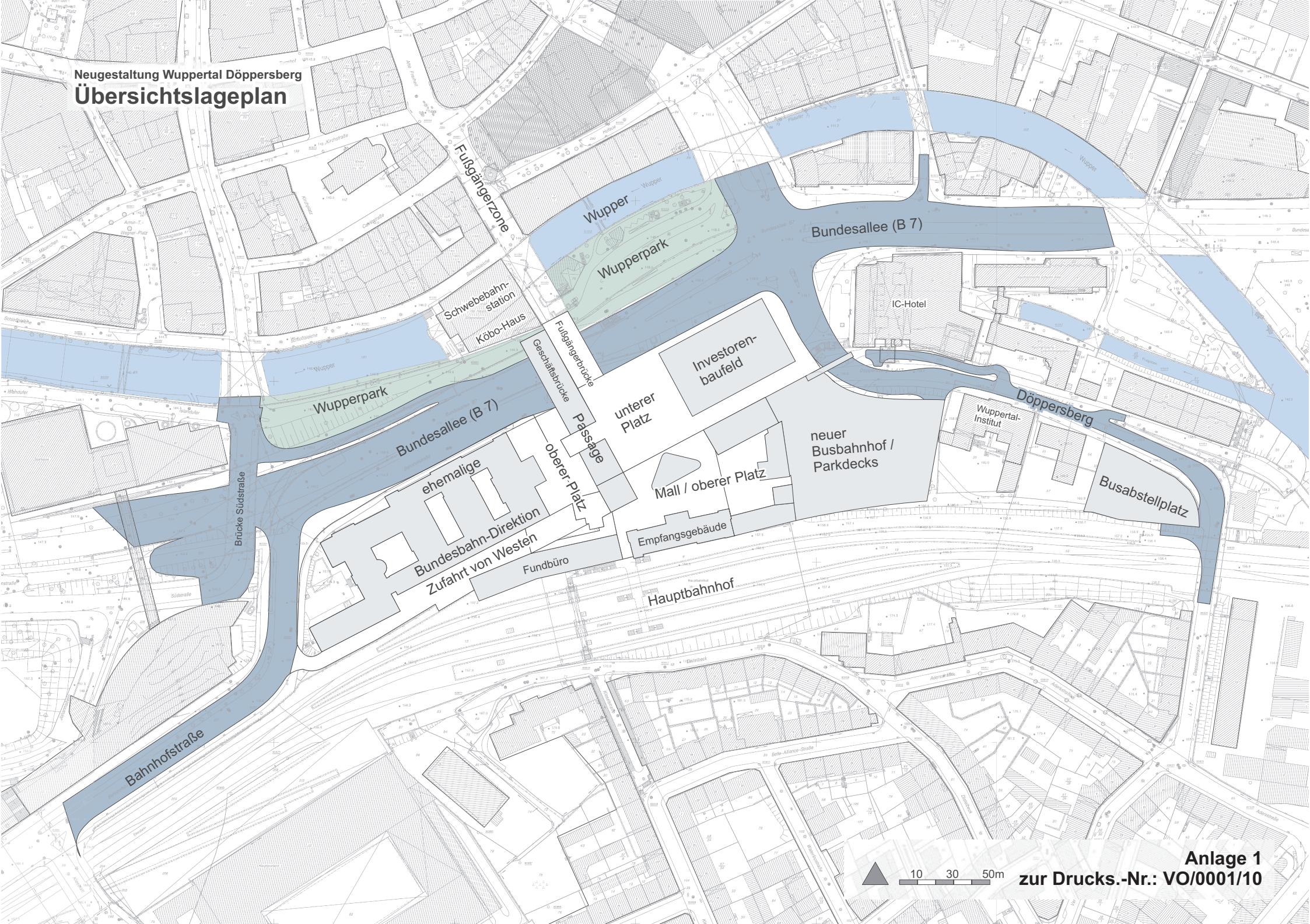
Zeitplan

(Siehe Anlage 2)

Anlagen

1. Übersichtsplan
2. Terminplan

Neugestaltung Wuppertal Döppersberg Übersichtslageplan

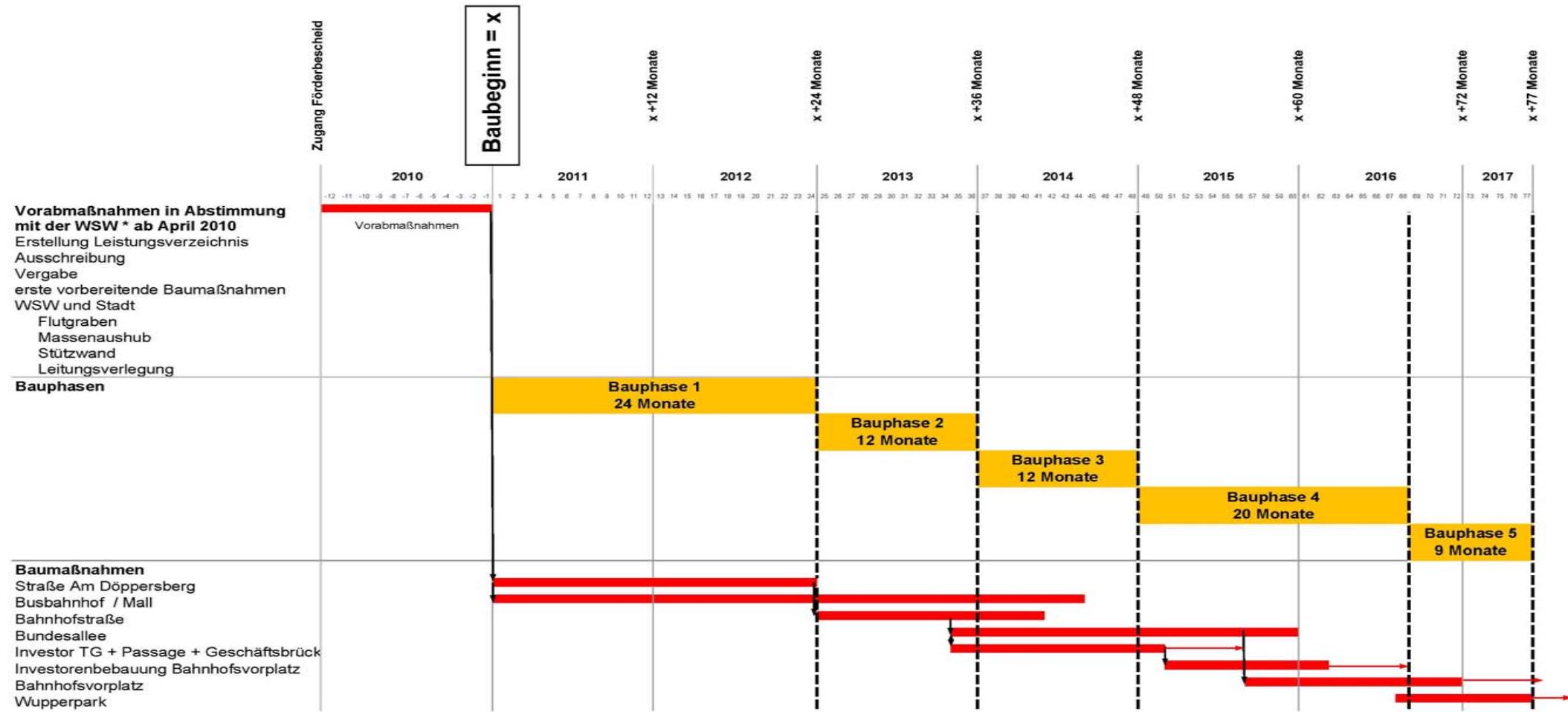


Anlage 1
zur Drucks.-Nr.: VO/0001/10

Terminplan

Anlage 2

zur Drucks.-Nr.: VO/0001/10



Stand: 05.11.2009

Baupreissteigerung gem Statistischem Bundesamt

Stand: 09.08.2013

Anlage 2 zur Drucksache VO/0659/13 PBK 12.09.2013

Baupreissteigerungen gem. Statistischem Bundesamt

Baupreisindex

Bauwerkstyp	Änderung zum Vorjahresquartal	Änderung kumuliert
Bürogebäude		
2007, Quartal I, (Beginn der Betrachtung)	0,0%	
2008, Quartal I	3,0%	3,0%
2009, Quartal I	2,2%	5,3%
2010, Quartal I	0,3%	5,6%
2011, Quartal I	2,6%	8,3%
2012, Quartal I	2,7%	11,3%
2013, Quartal I	2,2%	-> 13,7%
Gewerbliche Betriebsgebäude		
2007, Quartal I, (Beginn der Betrachtung)	0,0%	
2008, Quartal I	3,1%	3,1%
2009, Quartal I	2,9%	6,1%
2010, Quartal I	-0,2%	5,9%
2011, Quartal I	3,1%	9,2%
2012, Quartal I	2,9%	12,3%
2013, Quartal I	2,1%	-> 14,7%
Straßen		
2007, Quartal I, (Beginn der Betrachtung)	0,0%	
2008, Quartal I	3,6%	3,6%
2009, Quartal I	4,0%	7,7%
2010, Quartal I	0,3%	8,1%
2011, Quartal I	1,6%	9,8%
2012, Quartal I	4,3%	14,5%
2013, Quartal I	1,7%	-> 16,5%
Brücken im Straßenbau		
2007, Quartal I, (Beginn der Betrachtung)	0,0%	
2008, Quartal I	3,3%	3,3%
2009, Quartal I	3,4%	6,8%
2010, Quartal I	-1,0%	5,7%
2011, Quartal I	3,6%	9,6%
2012, Quartal I	2,2%	12,0%
2013, Quartal I	1,5%	-> 13,6%

Anlage 3 zur Drucksache VO/0659/13 PBK 12.09.2013

Kostenentwicklung

Neugestaltung Wuppertal Döppersberg

Kostenentwicklung

Bericht Stand 04.09.2013



1) Grundlagen

Mit Beschluss vom 17.05.2010 hat der Rat der Stadt Wuppertal die Umsetzung des Projekts Neugestaltung Wuppertal Döppersberg beschlossen. In diesem Ratsbeschluss wurden die Gesamtprojektkosten in Höhe von 105,62 Mio EUR festgeschrieben.

Grundlage für diese Gesamtprojektkosten war die Kostenberechnung der JSWD Generalplaner GmbH (JSWD) Kostenstand 2007. Wie bei allen langfristig angelegten Bauprojekten muss diese Kostenberechnung im Laufe der weiteren Projektumsetzung periodisch an die Entwicklung der Preise am Markt und neue Erkenntnisse angepasst werden.

Nach Kündigung durch den Generalplaner JSWD wurde die Vervollständigung der Planungsunterlagen durch die Arbeitsgemeinschaft Gössler Kinz Kreienbaum Architekten BDA und Hensel Ingenieur GmbH (GKK / HIG) für den Hochbau und die Inros Lackner AG (ILAG) für die technische Gebäudeausstattung übernommen. Durch die neuen Auftragnehmer wurden Planung und Kosten auf ihre Plausibilität hin überprüft und fortgeschrieben.

Mit der Rodung der Baufläche (April 2011) begann die schrittweise Umsetzung der Baumaßnahme. Wie in der PBK vom 12.03.2013 berichtet, wurden bei den ersten Ausschreibungen sowohl Mehr- als auch Minderkosten am Markt erzielt. Es wurden allerdings nur geringe Anteile des Gesamtprojektes völlig ohne Hochbau ausgeschrieben. Daher konnte zu diesem Zeitpunkt noch keine belastbare Trendaussage für die Gesamtprojektkosten getroffen werden.

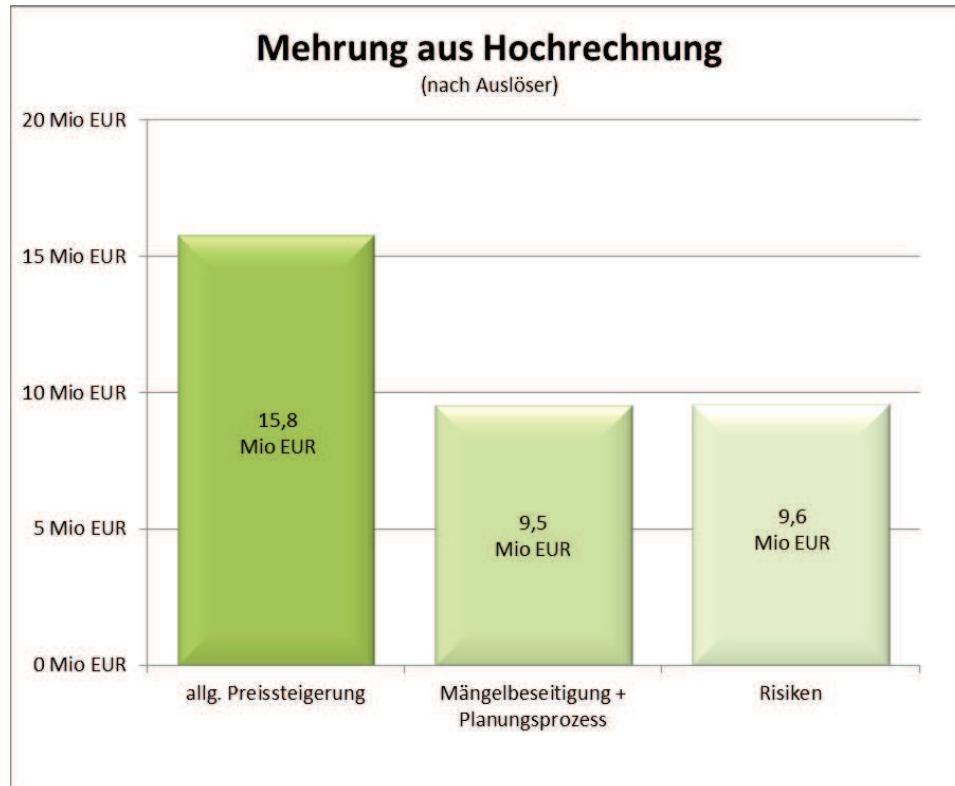
Mit der Ausschreibung ‚Neubau Parkdeck / Mall‘ ist im März 2013 erstmalig ein wesentlicher Anteil der Baumaßnahme an den Markt gegangen. Auf Basis des nun vorliegenden Submissionsergebnisses und der aktualisierten Kostenberechnung der Architekten GKK / HIG und ILAG wurden die Gesamtprojektkosten neu zusammengestellt. Ergänzend erfolgte auch eine Kostenhochrechnung für die Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke auf Basis der Kostenberechnung der Schüßler-Plan, Ingenieurgesellschaft für Bau- und Verkehrswegeplanung mbH (SPI).

2) Vorgehen und Ergebnis

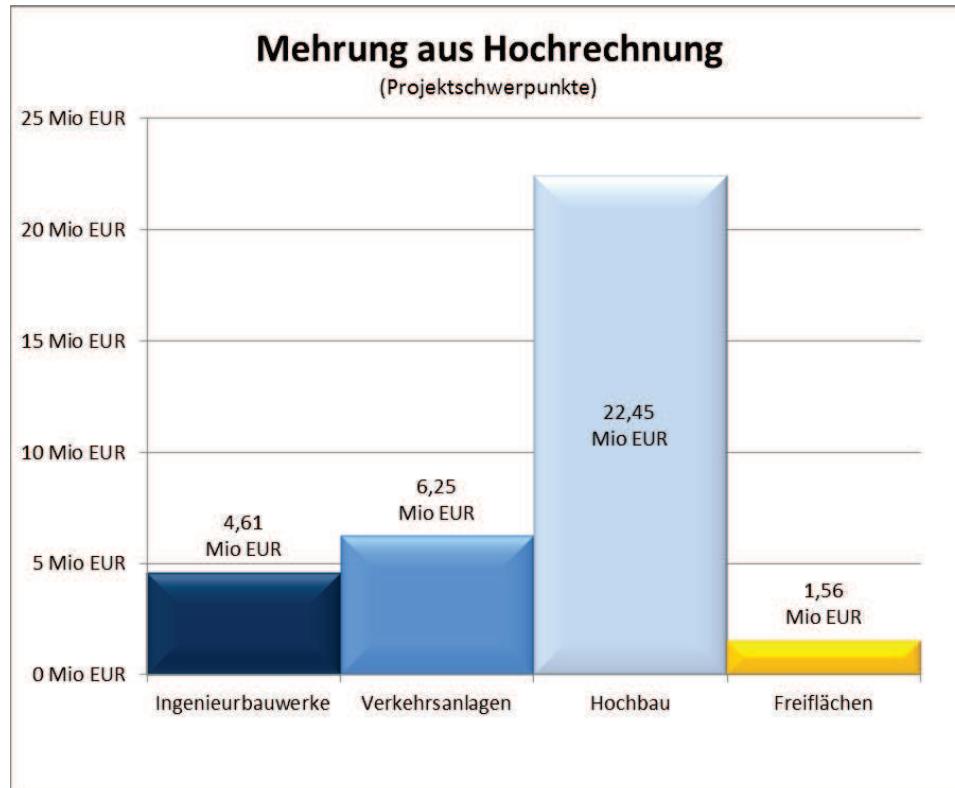
Grundlage der neuen Kostenprognose sind die Kostenberechnungen von GKK / HIG und ILAG einschließlich aller neuen Erkenntnisse aus der fortgeföhrten und vertieften Planung sowie die Hochrechnungen für die Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke. Diese wurden wiederum in Teilen angepasst an den Baupreisindex und die Ergebnisse aus der Ausschreibung Parkdeck und Mall. Ebenso wurden mittlerweile abschätzbare Risikopositionen ergänzt.

Das Submissionsergebnis ‚Neubau Parkdeck und Mall‘ hat einen Mehrbedarf gegenüber der budgetierten Summe auf Basis der Kosten von 2007 in Höhe von 13,95 Mio. EUR ergeben. Dabei wurden für die Hochbaumaßnahme 3,0 Mio. EUR (rd. 10%) für Mehrungen berücksichtigt.

In Kombination mit allen anderen Grundlagen (Baupreisindex, vertiefte Planung, Risikopositionen) muss für das Gesamtprojekt mit neuen Gesamtkosten in Höhe von 140,5 Mio EUR im Kostenstand 2013 gerechnet werden. Dies bedeutet eine Kostensteigerung in Höhe von 34,9 Mio EUR gegenüber dem Kostenstand 2007.



Diese Mehrkosten teilen sich wie folgt auf die Projektschwerpunkte auf:



3) Ursachenanalyse

Die zu erwartenden Mehrkosten entstehen im Wesentlichen aus drei verschiedenen Ursachen:

- a) Baupreissteigerung (Inflation)
- b) neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung, Fortführung Planungsprozess
- c) bewertete Risiken

zu a) Baupreissteigerung

Unter dem Begriff ‚Baupreissteigerungen‘ werden alle Kostensteigerungen zusammengefasst, die sich nicht aus veränderten Inhalten, sondern lediglich aus Anpassung an die allgemeine Preisentwicklung (Inflation) ergeben. Damit sind alle externen Preissteigerungen erfasst, die sich gegenüber dem ursprünglichen Kostenstand 2007 ergeben haben. Darunter fallen insbesondere der explosionshafte Anstieg der Energiepreise oder der durch den gestiegenen weltweiten Bedarf enorm verteuerte Baustahl.

Auf Basis der Kostenberechnung und in Kombination mit dem Submissionsergebnis Neubau Parkdeck und Mall wurden diese Effekte für noch nicht umgesetzte Projektteile hochgerechnet. Insgesamt ergaben sich daraus abzuleitende Kostensteigerungen *aus unveränderten Projektinhalten* in Höhe von

rd. 15,8 Mio EUR (15,0 % der Beschlusssumme 2010).

Die alten Gesamtkosten von 105,6 Mio. EUR steigen damit mit den ursprünglichen Projektinhalten auf 121,4 Mio EUR.

Laut Aufstellung des Statistischen Bundesamtes ist seit 2007 eine allgemeine Baupreissteigerung in Höhe von 14,7 % für gewerbliche Betriebsgebäude erfolgt, für Straßen sogar in Höhe von 16,5 %.

Damit entspricht die ermittelte Kostensteigerung im Wesentlichen der tatsächlich eingetretenen durchschnittlichen Baupreissteigerung im betreffenden Zeitraum.

zu b) neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung

Unter dem Begriff ‚vertiefte Planung‘ werden alle Mehrkosten zusammengefasst, die sich zwingend aus neuen Erkenntnissen der fortgeführten Planung und der bisher durchgeführten Baumaßnahmen ergeben haben.

Im Planungsprozess haben sich mit dem Generalplaner JSWD immer wieder Schwierigkeiten aus der unterschiedlichen Auffassung zur Qualität der Planung und daraus zu erwartenden Planungsänderungen und Folgekosten ergeben.

In umfangreichen Mängellisten zur Planung wurden die Fragestellungen der Stadt und der Projektsteuerung formuliert. Die Mängelbeseitigung in der Planung blieb problematisch und unvollständig. Es konnte gemeinsam keine gesamthaft tragfähige und umsetzungsreife Planungsaussage gefunden werden.

Im Ergebnis erfolgte die Kündigung durch JSWD.

Mit der Revision der Planungen bestätigten sich die Bedenken, insbesondere die damals noch ungelösten Fragestellungen

- der Statik,
- der Stützennester,
- der Aufbauhöhen Busbahnhof / oberer Platz
- der Bautechnik,
- des Brandschutzes und
- der technischen Gebäudeausstattung

waren deutlich zu überarbeiten bzw. neu zu erstellen, um eine Gesamtgewährleistung im Projekt sicher zu stellen. Somit erfolgte eine schrittweise Komplettüberarbeitung der gesamten Planung.

Damit liegt heute eine weitestgehend fertiggestellte Ausführungsplanung vor für:

- Parkdeck und Mall
- Busbahnhof
- Straße Döppersberg
- Bahnhofstraße
- Bundesallee / B7.

Neue Erkenntnisse aus vertiefter Planung, die Mehrkosten verursachen, umfassen zum Beispiel

- die Unterfangung des historischen Empfangsgebäudes (rd. 1 Mio EUR), deren Umfang erst mit vertiefenden Bodengutachten im Rahmen der Abbruchmaßnahme erkennbar wurde,
- die Übergänge zur historischen Bebauung
- eine optimierte „Bauzeitliche Fußgängerführung“

Im Weiteren ist der Entwurf zu überarbeiten und die Ausführungsplanung zu erstellen für die:

- Plätze
- Zufahrt von Westen
- Bussteigüberdachung

Für den Wupperpark ist nach Durchführung eines Realisierungswettbewerbs die bisher zurückgestellte Gesamtplanung ab Leistungsphase 3 zu erstellen.

Insgesamt sind hier Mehrkosten in Höhe von **rd. 9,5 Mio EUR** zu erwarten.

zu c) Risiken

Unter dem Begriff ‚bewertete Risiken‘ sind alle Mehrkosten zusammengefasst, deren Eintreten erwartet wird, die aber in der Auswirkung auf die Gesamtkosten nur grob geschätzt werden können. Dazu gehören insbesondere:

- Auswirkungen der historischen Bausubstanz im Baufeld einschließlich kurzfristig notwendiger Gutachten
- Bodenrisiken
- technische Ausführung Bussteigüberdachungen

Ungeachtet dessen verbleiben Risiken im Projekt, für die keine belastbaren Kostenschätzungen getroffen werden konnten. Dies sind insbesondere

- weitere, unentdeckte Altablagerungen
- Investorenrandbedingungen / Planung Investor
- Ausschreibungsergebnisse
- Bauzeitunterbrechungen
- Urheberrechtsfragen
- Steuerrechtliche Änderungen

-
- Änderungen der Regeln der Technik
 - Neue Erkenntnisse aus der Projektumsetzung

Insgesamt sind für bewertete Risiken erwartete Mehrkosten in Höhe von **rd. 9,6 Mio EUR** angesetzt. Hier sind sowohl Mehr- als auch Minderkosten im Projektlauf möglich.

	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in	Reyk Golinski
	Telefon (0202)	563 5058
	Fax (0202)	563 8422
	E-Mail	reyk.golinski@stadt.wuppertal.de
Bericht	Datum:	04.11.2009
	Drucks.-Nr.:	VO/0788/09 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
02.12.2009	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
03.12.2009	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	Entgegennahme o. B.
07.12.2009	Bezirksvertretung Elberfeld	Entgegennahme o. B.
07.12.2009	Bezirksvertretung Elberfeld-West	Entgegennahme o. B.
Neugestaltung Döppersberg - Konkretisierung bauzeitliche Verkehrsführung		

Grund der Vorlage

Planungsforschreibung der mit Drucksache VO/0076/08 vorgestellten bauzeitlichen Verkehrsführung

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegengenommen. Die mit dieser Drucksache vorgestellten Planunterlagen bilden die Basis für die weitere Information der Öffentlichkeit.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Jung

Begründung

Der Ausschuss für Verkehr hat in seiner Sitzung am 16.04.2008 mit der Drucksache VO/0076/08 das bauzeitliche Verkehrskonzept für die Neugestaltung des Döppersberg grundsätzlich beschlossen. Die Verwaltung wurde beauftragt, auf dieser Basis weitere Detailplanungen und Konkretisierungen vorzunehmen.

Bestandteil des damals beschlossenen Verkehrskonzeptes waren bauzeitliche Umbauten im Wall (Führung der Busse im Zweirichtungsverkehr), Umbaumaßnahmen am Robert-Daum-Platz, der Bundesallee, der Straße Döppersberg, an der Einmündung Bundesallee / Alsenstraße / Sophienstraße, im Bereich Südstraße / Hoeftstraße / Bahnhofstraße und am Brausenwerth. Darüber hinaus sind ergänzende betriebliche Maßnahmen an den Knotenpunkten Gathe /Karlstraße und Morianstraße / Hofkamp erforderlich.

Ebenfalls Bestandteil des bauzeitlichen Verkehrskonzeptes ist die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Tannenbergstraße zwischen der Bundesallee und der Gesundheitsstraße in Richtung Süden und Verlagerung der nordwärts gerichteten Verkehre auf die Alsenstraße.

Das seinerzeit grundsätzlich beschlossene bauzeitliche Verkehrskonzept ist nun hinsichtlich der konkreten Bauabläufe planerisch detailliert worden. Die Planungsforschreibung soll im Rahmen dieser Drucksache vorgestellt werden.

Die entsprechenden Unterlagen und Planzeichnungen werden jeweils in der Sitzung unmittelbar vorgestellt. Die im Rahmen der Sitzungen vorgestellten Unterlagen zur bauzeitlichen Verkehrsführung sollen der Niederschrift beigefügt werden.

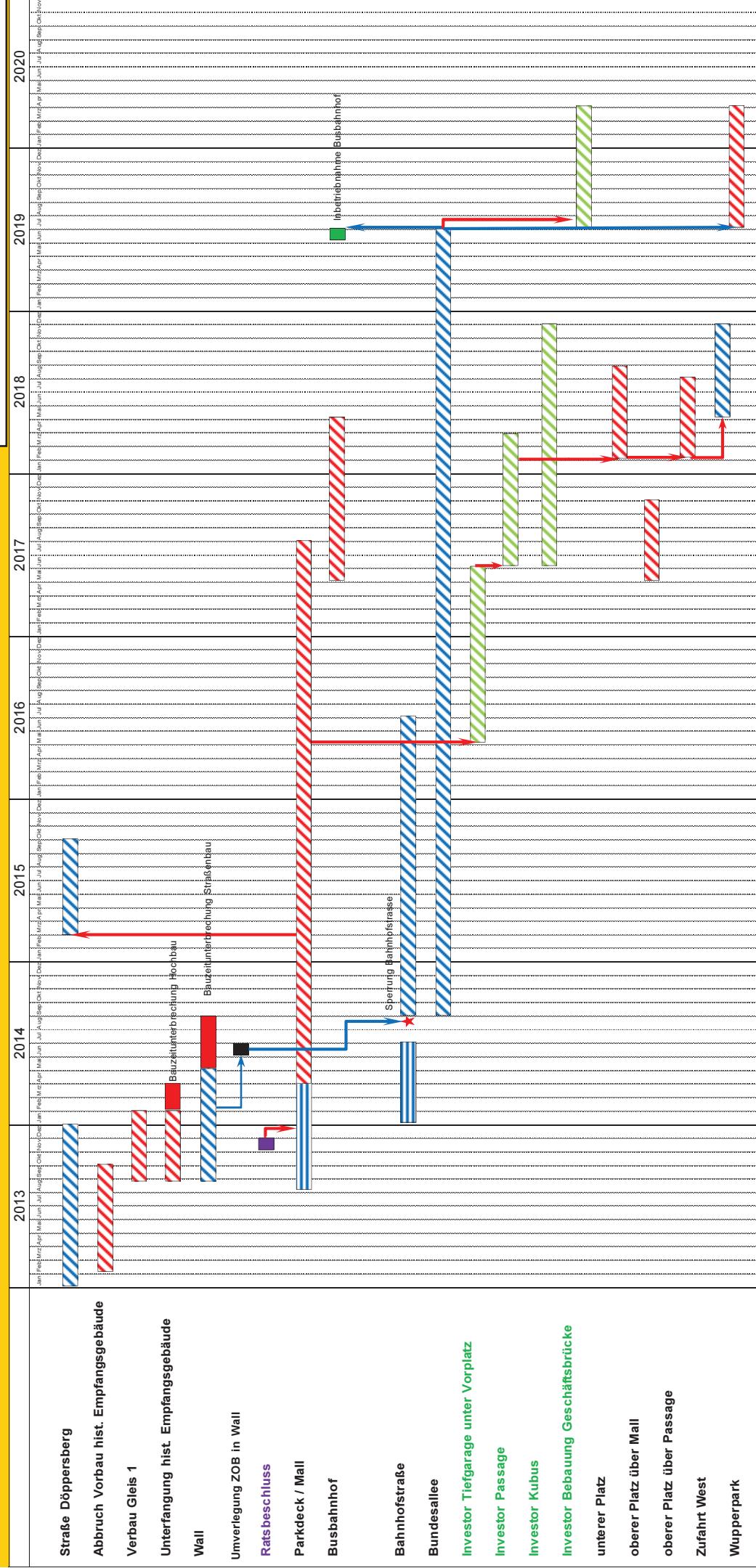
Anlagen

Entfällt.

Gesamtterminplan

Anlage 5 zur Drucksache VÖ/0659/13 PBK 12.09.2013

Gesamtterminplan



Preise

Werte Veränderung zum Vorjahr Veränderung zur Vorperiode

Baupreisindizes

Neubau (konventionelle Bauart) von Wohn- und Nichtwohngebäuden

einschließlich Umsatzsteuer

Veränderungsraten zum Vorjahresquartal in %

Jahr, Quartal	Insgesamt	Wohngebäude			Nichtwohngebäude		Gewerbliche Betriebs- gebäude
		Ein- familien- gebaude	Mehr- familien- gebaude	Büro- gebäude			
2013	II	2,1	2,2	2,2	2,3		2,1
	I	2,1	2,2	2,1	2,2		2,1
	IV	2,5	2,5	2,4	2,4		2,3
2012	III	2,5	2,6	2,4	2,4		2,3
	II	2,7	2,7	2,5	2,5		2,5
	I	2,8	2,9	2,8	2,7		2,9
	IV	2,9	2,8	3,0	2,9		3,1
2011	III	2,9	2,8	3,1	2,9		3,3
	II	2,7	2,6	2,9	2,7		3,2
	I	2,6	2,5	2,9	2,6		3,1
	IV	1,6	1,6	1,8	1,6		1,8
2010	III	1,2	1,2	1,3	1,3		1,3
	II	1,0	1,0	1,1	1,0		0,7
	I	0,2	0,2	0,0	0,3		-0,2
	IV	0,3	0,3	0,0	0,4		0,1
2009	III	0,2	0,2	-0,3	0,3		0,1
	II	1,0	1,0	0,9	1,2		1,6
	I	2,0	2,0	2,2	2,2		2,9
	IV	2,7	2,7	3,2	3,0		3,7
2008	III	3,3	3,2	4,0	3,7		4,5
	II	2,8	2,7	3,2	3,1		3,5
	I	2,6	2,5	2,9	3,0		3,1
	IV	5,9	5,9	6,1	6,3		6,3
2007	III	6,4	6,3	6,5	6,7		6,7
	II	7,2	7,2	7,5	7,4		7,7
	I	7,2	7,1	7,3	7,2		7,5
	IV	3,3	3,2	3,6	3,4		3,8
2006	III	2,4	2,4	2,7	2,6		3,0
	II	1,3	1,2	1,4	1,5		1,6
	I	0,6	0,5	0,7	0,9		1,0
	IV	0,5	0,4	0,5	0,8		1,3
2005	III	0,5	0,4	0,5	0,6		1,4
	II	0,7	0,6	0,7	1,1		2,0
	I	1,9	1,8	2,0	2,3		3,2
	IV	1,8	1,7	1,9	1,9		2,5
2004	III	1,7	1,7	1,8	1,8		2,2
	II	1,4	1,4	1,5	1,4		1,5
	I	0,3	0,3	0,2	0,3		0,2
2003	IV	0,1	0,2	0,1	0,2		0,1
	III	0,0	-0,1	-0,1	0,0		0,2
	II	0,0	0,0	0,0	0,1		0,4

Jahr, Quartal	Insgesamt	Ein- familien- gebäude	Mehr- familien- gebäude	Büro- gebäude	Gewerbliche Betriebs- gebäude
2002	I 0,1	0,2	0,1	0,1	0,3
	IV 0,1	0,1	0,0	0,3	0,4
	III 0,0	0,1	0,0	0,2	0,2
	II -0,1	-0,1	-0,2	0,1	0,0
2001	I -0,2	-0,2	-0,2	0,1	0,1
	IV -0,4	-0,4	-0,3	-0,1	0,0
	III -0,1	-0,1	-0,1	0,3	0,3
	II 0,0	0,0	0,0	0,4	0,5
	I 0,2	0,2	0,1	0,7	0,7

Zum Thema [Baupreise](#)

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2013

Preise

[Werte](#) [Veränderung zum Vorjahr](#) [Veränderung zur Vorperiode](#)

Baupreisindizes

Neubau sonstiger Bauwerke sowie Instandhaltung von Wohngebäuden

einschließlich Umsatzsteuer

Veränderungsraten zum Vorjahresquartal in %

Jahr, Quartal	Straßen	Sonstige Bauwerke			Instandhaltung		in einer Wohnung ²
		Brücken im Straßenbau	Ortskanäle	von Mehr- familien- gebäuden ¹	in einer Wohnung ²		
2013	II	1,5	1,3	1,3	2,7		1,9
	I	1,7	1,5	1,4	2,7		2,3
	IV	3,3	2,0	2,6	2,9		2,3
2012	III	3,3	1,6	2,4	2,9		1,9
	II	3,9	2,1	2,6	3,1		2,2
	I	4,3	2,2	2,8	3,3		2,1
	IV	3,4	2,6	2,1	3,1		1,8
2011	III	3,2	3,1	2,4	3,0		1,7
	II	2,4	3,0	1,9	2,8		1,4
	I	1,6	3,6	1,3	2,5		0,9
	IV	0,8	2,0	0,8	1,8		0,9
2010	III	0,8	1,2	0,7	1,6		1,0
	II	0,9	0,0	0,7	1,3		0,8
	I	0,3	-1,0	0,4	1,1		0,5
	IV	0,9	-0,5	0,6	1,2		0,3
2009	III	1,2	-0,9	0,9	1,3		0,0
	II	3,1	1,9	2,2	1,8		0,8
	I	4,0	3,4	2,9	2,3		1,1
	IV	4,8	4,7	3,3	2,7		1,5
2008	III	5,2	6,0	3,5	2,9		1,7
	II	3,5	4,3	2,6	2,7		1,2
	I	3,6	3,3	2,6	2,6		1,3
	IV	6,1	5,9	5,5	5,9		4,0
2007	III	5,9	6,4	5,5	6,3		4,1
	II	7,0	7,2	6,1	6,8		3,9
	I	7,3	7,1	6,1	6,7		3,4
	IV	4,6	3,6	3,3	2,8		1,0
2006	III	4,6	2,8	3,1	2,1		0,7
	II	3,3	1,6	2,1	1,3		0,3
	I	2,2	0,9	1,3	1,0		0,1
	IV	1,1	1,4	0,5	1,1		-0,7
2005	III	0,2	1,4	0,2	1,4		-0,5
	II	0,3	1,7	0,0	1,5		-0,2
	I	0,1	3,9	-0,1	2,0		0,0
	IV	0,1	3,0	-0,1	1,6		0,0
2004	III	0,0	2,7	-0,1	1,2		-0,3
	II	-0,3	2,2	-0,1	1,0		-0,2
	I	0,0	-0,1	0,2	0,5		-0,2
2003	IV	-0,1	-0,5	-0,2	0,5		-0,5

¹ ohne Schönheitsreparaturen

² Schönheitsreparaturen

Jahr, Quartal	Straßen	Brücken im Straßenbau	Ortskanäle	von Mehr- familien- gebäuden ¹	in einer Wohllösung ²
2002	III	-0,2	-0,5	-0,4	0,4
	II	-0,5	-0,4	-0,5	0,4
	I	0,6	0,5	0,6	0,3
	IV	-0,5	-0,3	-0,2	0,4
	III	-0,3	-0,4	-0,2	0,5
	II	0,0	-0,6	-0,3	0,6
	I	-0,2	-0,7	-0,3	0,7
	IV	-0,3	-0,7	-0,7	0,4
2001	III	0,4	-0,4	-0,3	0,7
	II	1,0	-0,2	-0,1	0,7
	I	1,8	0,1	0,1	0,9
					0,5

¹ ohne Schönheitsreparaturen² SchönheitsreparaturenZum Thema [Baupreise](#)

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2013