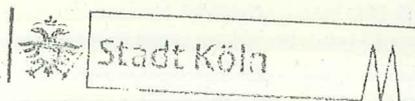


05.04.2013



Eingang 08. April 2013

69

 691  
 Amt für Brücken und Stadtbahnbau

8.4.

 KVB  
 Verab 08.104. Pe  
 81413

Umrüstung Linie 5, Haltestellen Gutenbergstraße  
 hier: Prüfung der Kostenermittlung, Wiedervorlage  
 RPA-Nr.: KOB 2013/0779 (vormals KOB 2012/2331)

 $\times 1,19 = \underline{\underline{1.949.220,- € brutto}}$ 

Städtische Gesamtkosten (Bau- und Baunebenkosten):  
 vor Prüfung: rd. 1.638.000,- € netto (2.013.480,- € brutto)  
 nach Prüfung: rd. 1.356.000,- € netto (1.613.640,- € brutto)

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 21.11.2012 trug 69 vor, dass nach zweimaliger Ausschreibungsaufhebung wegen „Unwirtschaftlichkeit“ mit der KVB AG kein Einvernehmen mehr über eine erneute Sperrpause zur Durchführung der Arbeiten erzielt werden könne. Diese lehne eine erneute Sperrpause aus Kostengründen und wegen der Unzumutbarkeit gegenüber Fahrgästen ab. Auch müssten Sponsorengelder möglicherweise zurück erstattet werden. Das RPA konnte der vorgelegten Kostenermittlung und der Fortführung des Verfahrens nicht zustimmen und forderte in seiner Stellungnahme vom 21.12.2012 einen Nachweis, dass die Kosten für den Schienenersatzverkehr der KVB sowie etwaige Rückzahlungen an Sponsoren höher ausfielen, als die der Stadt Köln entstehenden Kosten durch Bauen im Betrieb.

Zur Klärung der Frage, ob der Bahnsteigumbau innerhalb einer 6-wöchigen Sperrpause (Variante 1) oder der Bau unter Betrieb mit gleichzeitig geänderter Ausführung die wirtschaftlichere Variante darstelle, konnten durch ergänzenden Informationen vom 27./28.02.2013 offene Punkte teilweise geklärt werden. Demnach wäre der Gesamtsumme nach (Stadt Köln und KVB AG) der Variante 4 „Bau unter Betrieb“ der Vorzug zu geben - wenn der hohe finanzielle Aufwand der KVB AG bei einer Sperrpause unumgänglich ist.

Variantendarstellung (Angaben durch Fachamt)			Bauzeit [Mon.]	Bahnsteig [T€]	Sipo T€]	Technik KVB [€]	Aufsicht, Service, Betrieb KVB [€]	LSA [€]	Summe [€]
1	Sperrpause	6 Wochen	5	620	60	650	755	25	2.110
2a	Sperrpause	Wochenende	6,5	740	100	850	100		1.815
2b	Sperrpause	Nacht	8	780	130	850	125		1.910
3	Bau unter Betrieb	Verbauart alt	10	1.200	150	850	10		2.235
4	Bau unter Betrieb	Verbauart neu	7	695	110	850	10	1.690	

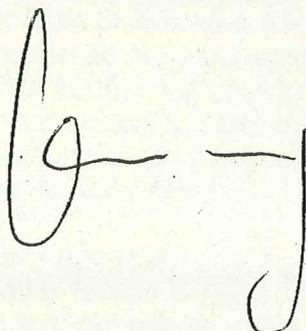
Nach Angaben der KVB AG fallen bei einer 6-wöchigen Sperrpause für den Einsatz von Servicepersonal und für eine geänderte Linienführung der Stadtbahn-Linie 5 Kosten in Höhe von ca. 755 T€ netto an. Unter Berücksichtigung der geringeren Kosten für den Gleisbau, verbleiben bei der KVB AG Mehrkosten von insgesamt 545 T€ netto. Leider können die von der

KVB AG für notwendig erachteten Leistungen (insbesondere der anteilige Personaleinsatz in Höhe von über 500 T€ netto) in der dargestellten Form vom RPA inhaltlich und der Höhe nach weiterhin weder bestätigt noch widerlegt werden. Für die Stadt Köln bedeutet dagegen die Variante Bau unter Betrieb einen zusätzlichen Kostenaufwand in Höhe von rund 125 T€ netto. Die Gesamtkosten (Stadt Köln und KVB) für den Bau unter Betrieb liegen jedoch rund 420 T€ netto unter denen für den Bau innerhalb der Sperrpause.

Es ist festzustellen, dass die Kosten für alle sich derzeit bietenden Varianten deutlich höher liegen als wenn im August 2012 eines der als "unwirtschaftlich" erachteten Angebote beauftragt worden wäre. Die Angebote lagen zwar für den Bahnsteigbau oberhalb von 900 T€, es galt allerdings die ohnehin bestehende Sperrpause. Das RPA, war während der Aufhebung vom Fachamt eingebunden worden und hatte darauf hingewiesen, dass die Frage der Wirtschaftlichkeit angesichts der möglichen Alternativen neu zu ermitteln wäre. Diese Überprüfung und eine ursprünglich beabsichtigte Einbindung des Rates erfolgte nicht mehr.

Bzgl. der Höhe der städtischen Baukosten haben die Anmerkungen und Hinweise der Stellungnahme des RPA vom 21.12.2013 weiterhin Bestand. Kosten in Höhe von 1.356.000,- € netto werden weiterhin als angemessen erachtet. Die von 69 im Schreiben vom 15.01.2013 vorgebrachten Einwände haben keinen Einfluss auf die ermittelten Kosten. Dem Vergleich wurden allein die Kosten für den Bahnsteigbau zu Grunde gelegt. Da hier Kosten je m<sup>2</sup> ermittelt wurden, ist die Anzahl der Bahnsteige unerheblich. Die von 69 benannten besonderen Kosten, wie z. B. Anpassung des Straßenraums oder Arbeiten am Tunnelmund, wurden bei den anerkannten Kosten separat berücksichtigt. Es wird daher darum gebeten, die Stellungnahme des RPA vom 21.12.2012 ebenfalls der geplanten Beschlussvorlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'G' followed by a horizontal line and a vertical stroke that curves downwards at the end.