

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Nord-Süd Stadtbahn Köln, 1. Baustufe

Ladenseite Heumarkt

Mehrkosten bei Ausbau und TGA sowie Verschlechterung der Vermarktungssituation

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.12.2013
Finanzausschuss	16.12.2013
Rat	17.12.2013

Beschluss:

Der Rat der Stadt Köln stimmt einer 50-prozentigen Übernahme des negativen Kapitalwertes der Ladenseite Heumarkt, der nach aktueller Berechnung maximal 2.444.000 EUR (netto) beträgt, zu.

Der von der Stadt Köln zu tragende Investitionskostenanteil steigt somit von ursprünglich 534.000 EUR (netto) um maximal 688.000 EUR (netto) auf maximal 1.222.000 EUR (netto) und wird im Wege des § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert.

Die Finanzierung der ggf. nicht durch Mieteinnahmen gedeckten Folgekosten erfolgt durch die am 18.12.2008 beschlossene „Regelung über die Finanzierung der Unterhaltungskosten der Nord-Süd Stadtbahn“ (Session-Nr.: 5283/2008).

Alternative:

Der Rat lehnt eine weitere Kostenbeteiligung ab. Die Mehrkosten aus der Erhöhung des negativen Kapitalwertes werden vollständig von der KVB AG getragen.

Es ergeben sich somit gegenüber der Kostenschätzung aus dem Jahre 2008 Mehrkosten in Höhe von rund 458.900 EUR (netto). Maßgeblich für die Kostensteigerungen sind folgende Punkte:

Vorabmaßnahmen Ladenzeile:

In der Ost-West-Ebene befindet sich ein Gleistrog, der für eine spätere Tieferlegung der Ost-West-Verbindung (den sogenannten Endzustand) vorgesehen ist. Der Gleistrog musste mit Betonplatten abgedeckt werden, um den aktuellen Zustand herstellen zu können.

Des Weiteren ist an der Oberfläche im Bereich des Elogiusplatzes in offener Tiefbauweise ein „Stollen“ vorgesehen, der vorlaufend zu den Oberflächenarbeiten hergestellt werden musste. Um die Ladenzeile be- und entlüften zu können, müssen Lüftungskanäle vom Standort der Ladenzeile bis an die Oberfläche geführt werden. Diese Lüftungskanäle wurden in den vorgenannten Gleistrog und in den vorgenannten „Stollen“ gelegt.

Die oben genannten Arbeiten mussten – aufgrund des Bauablaufes – vor der Betonage der Deckel in der Ost-West-Ebene erfolgen, also auch vor Aufbau des für den Ausbau benötigten Raumgerüsts. Im Straßenraum mussten die Arbeiten vor Beginn der Straßenoberbauarbeiten und der Platzfläche beendet werden.

Diese Kosten waren der KVB AG zum Zeitpunkt der Kostenschätzung noch nicht bekannt.

Vergaberisiko und 15 % Unvorhergesehenes für Bautechnik und technische Gebäudeausrüstung:

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einigen Leistungen noch Unwägbarkeiten durch das Vergaberisiko bestehen, da die endgültigen Kosten erst mit Vorlage der Angebote benannt werden können. Insofern sind auch weiterhin Kostenschwankungen gegeben.

In den Mehrkosten ist daher auch ein Zuschlag für Unvorhergesehenes auf die vorliegenden Kostenschätzungen enthalten (Vergabezuschlag). Der Ansatz von 15 % basiert auf Erfahrungswerten aus vorangegangenen Ausschreibungen.

Planung allgemeiner Ausbau (Objektplaner):

Es handelt sich hierbei um die Konkretisierung des Planungsumfanges und der Ausführungsplanung gegenüber dem Kostenansatz aus 2007.

TGA-Planung:

Die Kostenerhöhung ist im Wesentlichen auf Nachtragsleistungen des TGA-Planers für die Vorabmaßnahmen zur teilweisen Inbetriebnahme der Fahrebene der Ost-West Stadtbahn als Verteilerebene der Nord-Süd Stadtbahn sowie auf die Konkretisierung des Planungsumfanges und der Ausführungsplanung gegenüber dem Kostenansatz aus 2007 zurückzuführen.

Zusammenfassend lassen sich die Kostensteigerungen gegenüber dem Budgetansatz aus dem Jahre 2007 insgesamt durch zwei Faktoren begründen. Die Ausführungsplanung wurde nach Beschlussfassung in der Leistungsphase 5 HOAI konkretisiert, so dass sich auch der Detaillierungsgrad der Kostenkalkulation präzisiert hat. Weiterhin hat sich zwischen 2007 und heute – bei einer durchschnittlichen Baupreisindexsteigerung von 2,0 Prozentpunkten – eine Steigerung von circa 15,0 Prozentpunkten ergeben.

Die Mehr- und Minderkosten haben nachfolgende finanzielle Auswirkungen:

Bauausführung Ausbau und Rohbau	+ 569.800 EUR
<i>davon: Vorabmaßnahmen Ladenzeile</i>	+ 323.800 EUR
<i>davon: Zuschlag für Vergaberisiko und für 15 % Unvorhergesehenes für Bautechnik und technische Gebäudeausrüstung</i>	+ 246.000 EUR
Planung	+ 33.800 EUR
<i>davon: Planung allgemeiner Ausbau (Objektplaner)</i>	+ 10.500 EUR
<i>davon: TGA-Planung</i>	+ 23.300 EUR
Summe Mehrkosten	+ 603.600 EUR

Bauausführung Rohbau	- 2.900 EUR
<i>davon: Anpassung Haltestelle inkl. Wiederherstellung der Oberfläche</i>	- 2.900 EUR
Bauausführung Ausbau	- 34.400 EUR
<i>davon: Allgemeiner Ausbau Ladenzeile</i>	- 13.000 EUR
<i>davon: Technische Gebäudeausrüstung (TGA)</i>	- 1.400 EUR
<i>davon: zusätzliche. Beleuchtung und zusätzliche Beschallung</i>	- 20.000 EUR
Planung	- 32.100 EUR
<i>davon: Planungskosten der Phase 1</i>	- 1.300 EUR
<i>davon: Tragwerksplanung</i>	- 30.800 EUR
Projektentwicklung/-betreuung	- 75.300 EUR
Summe Minderkosten	- 144.700 EUR
Saldo Mehr-/Minderkosten	+ 458.900 EUR

Da es sich teilweise um Kostenschätzungen des Architekten und des TGA-Planers handelt und diese Leistungen noch nicht vergeben sind, ist – wie oben dargestellt – zur Sicherheit ein Zuschlag in Höhe von 246.000 EUR (entspricht 40,7 % der gesamten Mehrkosten) eingeplant. Sofern günstige Angebote erzielt werden können und der Zuschlag nicht realisiert wird, können sich bestenfalls geringere Mehrkosten ergeben, die auch den von der Stadt Köln zu finanzierenden Betrag verringern.

II. Schlechtere Erträge aus Vermietung

Aufgrund des Unglücks Waidmarkt ergibt sich für den Zeitraum von Anfang 2014 bis voraussichtlich Ende 2019 die Situation, dass die unterirdische Haltestelle Heumarkt lediglich als Kopfbahnhof der verlängerten Linie 5 genutzt werden kann. Erst mit der vollständigen Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn wird die Haltestelle Heumarkt ein Durchgangsbahnhof.

In der Zeit als Kopfbahnhof werden die Passagierzahlen der unterirdischen Stadtbahnlinie und somit auch die Fußgängerfrequenz in der Zwischenebene deutlich geringer sein, als bei der Vollenbetriebnahme ab Ende 2019. Die Attraktivität und die Vermarktbarkeit der Ladenzeile werden somit in diesem Zeitraum erheblich geschmälert.

Um diesem Zustand Rechnung zu tragen, wurde die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung überarbeitet. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung baut nun auf den beiden Zuständen „Situation Kopfbahnhof“ und „Situation Durchgangsbahnhof“ auf:

Im Wege der Vorsichtsprinzip wurden für die „Situation Kopfbahnhof“ in den Jahren 2014-2019 keine Mieteinnahmen angesetzt, da man davon ausgeht, dass zum einen nur ein Bruchteil der Ladenfläche vermietet werden kann und zum anderen die Mieterträge gerade die Aufwendungen decken. Für die „Situation Durchgangsbahnhof“ ab 2020 wird dann mit einer vollständigen Vermietung und entsprechend höheren Mieteinnahmen gerechnet.

Die bei der neuen Wirtschaftlichkeitsberechnung getroffenen Annahmen bezüglich Auslastung, Mieterträge, Aufwendungen etc. bleiben gegenüber der ursprünglichen Wirtschaftlichkeitsberechnung unverändert. Die Erträge und Aufwendungen wurden lediglich mit einer Preissteigerungsrate in Höhe von 2% p.a. inflationiert. Als Betrachtungszeitraum werden weiterhin 20 Jahre angesetzt.

Einfluss auf die Wirtschaftlichkeitsberechnung

Aufgrund der voraussichtlich höheren Investitionsauszahlung (+458.900 EUR, entspricht 33,3% der Mehrkosten) und der Summe der gestiegenen durchschnittlichen Periodenfehlbeträge (+917.100 EUR, entspricht 66,7% der Mehrkosten) ergibt sich im Ergebnis eine Verschlechterung des Kapitalwertes der Maßnahme in Höhe von 1.068.000 EUR (netto) um maximal 1.376.000 EUR (netto) auf maximal 2.444.000 EUR (netto). Die Errechnung des Kapitalwertes ergibt sich aus der dieser Vorlage beigefügten Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Anlage 1).

Finanzierung

Der von der Stadt Köln zu tragende Investitionskostenanteil in Höhe von maximal 1.222.000 EUR (netto) wird im Rahmen des § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages übernommen. Diese Summe wird über ein Annuitätendarlehen finanziert.

Die hieraus resultierende jährliche Belastung des städtischen Haushaltes für den Schuldendienst an die KVB AG beträgt nach Fertigstellung anfänglich max. 85.540 EUR, wobei 24.440 EUR aktiviert werden können (Tilgungsanteil) und 61.100 EUR (Zinsaufwand) direkt das Jahresergebnis der Stadt Köln belasten. Über die voraussichtliche Kreditlaufzeit von 25 Jahren betrachtet entspricht dies einem gesamten Zinsaufwand in Höhe von 974.800 EUR.

Die Finanzierung der ggf. nicht durch Mieteinnahmen gedeckten Folgekosten erfolgt durch die am 18.12.2008 beschlossene „Regelung über die Finanzierung der Unterhaltungskosten der Nord-Süd Stadtbahn“ (Session-Nr.: 5283/2008).