



## Unterrichtungsvorlage

<b>Vorlage-Nr.:</b>	UV/0104/2010	<b>Datum:</b>	27.04.2010
<b>Verfasser:</b>	05-BUGA-Projektbüro	<b>Az:</b>	
<b>Gremienweg:</b>			
<b>28.05.2010</b>	<b>Stadtrat</b>	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP öffentlich		
<b>17.05.2010</b>	<b>Haupt- und Finanzausschuss</b>	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP nicht öffentlich		
<b>06.05.2010</b>	<b>BUGA - Ausschuss</b>	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitlich
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP 10 nicht öffentlich		
<b>Betreff:</b>	<b>Mehrkosten SPNV Haltepunkt Stadtmitte</b>		

**Beschlussentwurf:**

Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

**Begründung:**

In der Beschlussvorlage des Stadtrates vom 22.04.2010 (BV/0217/2010) wurde dargestellt, mit welchen Mehrkosten beim SPNV Haltepunkt Stadtmitte nach derzeitigem Kenntnisstand zu rechnen ist.

Dies wird hiermit zur Klarstellung noch einmal im Einzelnen zur Kenntnis gegeben.

Für das Projekt wurde die Kostenprognose für die Gesamtkosten fortgeschrieben. Aus dieser Kostenprognose ergibt sich, dass weitere Mehrkosten über die 11.6 Mio. Euro hinaus (9.1 Mio. Euro plus 2.5 Mio. Euro) am Schienenhaltepunkt auf die Stadt Koblenz zukommen werden, die vor Auftragsvergabe an die Arbeitsgemeinschaft Strabag/Sonntag nicht erkannt werden konnten.

Die Kostenpositionen und deren Hintergründe sind im Weiteren detailliert dargestellt.

1	Baugrund	550.000 .€
2	TSI-PRM Richtlinie	200.000 .€
3	Entwässerung	250.000 .€
4	Sicherungsleistungen	200.000 .€
5	Mehrkosten Bau für ursprüngl. Fertigstellungstermin Dez. 2010	150.000 .€
		1.350.000 .€

**Diese Zusammenstellung enthält nur Kosten, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr abzuwenden sind und durch die Stadt Koblenz finanziert werden müssen.**

**Die Kosten für einen möglichen Fertigstellungstermin 2. April 2011 von ca. 150.000 € oder eine Bauzeitenverlängerung darüber hinaus, sind hierin nicht betrachtet, da hierzu noch eine separate Entscheidung erforderlich ist**

## **Detaillierte Darstellung**

### **Zu 1 - Baugrund:**

Die angetroffenen Baugrundverhältnisse waren suboptimal. **Die Tragfähigkeit des Bodens** im Bereich der Auffüllungen ist sehr gering und sehr inhomogen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche der bestehenden Gleise, wo im Vorfeld der Maßnahme keine Baugrunderkundungen möglich waren.

**a.** Dies hatte zur Folge, dass in deutlich **erhöhtem Maße Bodenaustausch** vorgenommen werden musste. Dies hat auf zweierlei Weise einen negativen Einfluss auf die Kosten:

- Zum Einen muss mehr Erdaushub getätigt werden als ursprünglich vorgesehen,
- zum anderen sind die Entsorgungsgebühren für Bodenmaterial stark gestiegen. Insbesondere ein Gerichtsurteil das festlegt, dass Aushubmassen < Z0 nur noch auf zugelassene Deponien verbracht werden dürfen hat dazu geführt, dass die Mehrzahl der Deponien im Umkreis keine Böden mehr annehmen dürfen.

**b.** Weiterhin hat der nicht tragfähige Boden zur Folge, dass alle Rammpfähle, Spundwände, Bohrpfahlwände etc. tiefer in den Untergrund eingebunden und stärker bewährt werden müssen. Entsprechende **Planänderungen und erhöhte Materialkosten** sind die Folge.

### **Zu 2- TSI PRM-Richtlinie (TSI Techn. Spezifikationen für die Interoperabilität; PRM Zugänglichkeit für Personen eingeschränkter Mobilität):**

Seit 1. Juli 2009 gilt die TSI PRM-Richtlinie für alle Bahnanlagen an Fernverkehrsstrecken. Da es sich bei den Rheingleisen um eine Fernverkehrsstrecke handelt, muss die Richtlinie zwingend eingehalten werden. Die TSI PRM Richtlinie ist eine EU Richtlinie, die im Rang über den deutschlandweit gültigen Bahnvorschriften steht. Eine Umgehung dieser Richtlinie ist somit nicht möglich. Sie gilt für alle Bahnanlagen in Europa. Zum Zeitpunkt der Planung war die Richtlinie lediglich als Vor-Norm in Deutschland bekannt. Sie hatte somit keine Bewandnis in Deutschland. Alle Beteiligten gingen davon aus, dass die Richtlinie nur für Anlagen gelte, die neu geplant werden. Wir hatten zu diesem Zeitpunkt bereits mit dem Bau begonnen. Das Eisenbahnbundesamt hat hierzu jedoch die klare Weisung ausgegeben, dass die Richtlinie zwingend eingehalten werden muss. **Die Richtlinie hat folgende negative Folgen für das Budget:**

**a.** Eine zertifizierte Stelle muss die Konformität zur Richtlinie bestätigen, sowohl für die Planung als auch für den Bau. Ohne eine Bestätigung der zertifizierten Stelle kann keine Inbetriebnahme des Haltepunktes erfolgen.

- Als zertifizierte Stelle wurde das Büro Lux Control aus Köln beauftragt, eine Tochtergesellschaft des TÜV Rheinland. Es hätte auch die Möglichkeit bestanden, die Zertifizierung über das Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Dies hätte jedoch zu höheren Kosten geführt und weitere terminliche Risiken mit sich gebracht. Die Zusammenarbeit mit dem Büro Lux Control läuft sehr gut.

**b.** Das Büro Schüssler Plan musste die gesamte Planung, beginnend bei der **Entwurfsplanung überarbeiten**. Dies betrifft insbesondere:

- Abstände zwischen Gleis und Bahnsteig. Hier widerspricht die TSI PRM den Bahnvorschriften. Aktuell laufen noch immer Diskussionen zwischen Bahn, Lux Control und den Vertretern des Haltepunktes bezüglich der Frage, wie die Widersprüche aufgelöst werden können. Die gesamte Bahnsteigplanung musste hier geändert werden.
- Bezüglich der barrierefreien Erschließung des Haltepunktes geht die TSI PRM deutlich über die bisher gültigen Richtlinien hinaus. Treppenanlagen müssen überdacht werden, Blindenleitsysteme sind auf den Geländern mit Blindenschrift anzubringen, die taktilen Leitstreifen wurden angepasst etc.
- Zurzeit ist noch unklar, wer bei der Ab- und Inbetriebnahme in der Lage ist zu bestätigen, dass die Hinweise in Blindenschrift richtig sind.
- Für etliche Einbauteile auf dem Bahnsteig, z.B. Fahrkartenautomaten existiert aktuell noch keine TSI Zertifizierung. Wir sind mit den Herstellern der Automaten in Abstimmung, dass das Typenzertifikat für die Automaten bis zur Inbetriebnahme vorliegt, sonst kann der Haltepunkt nicht in Betrieb gehen.

**c.** Alle zusätzlich erforderlichen Bauleistungen müssen über **Nachträge bei den Baufirmen** eingekauft werden. Somit sind die Zusatzkosten zum einen bisher nicht bekannt und kommen zusätzlich zum Tragen.

**d.** Die Deutsche Bahn AG unterstützt uns bei diesen Abstimmungen nach Kräften, aber es muss festgehalten werden, dass die Stadt Koblenz mit dem Haltepunkt einen Präzedenzfall geschaffen hat, der Probleme aufzeigt, die bisher nicht bekannt waren.

### **Zu 3- Entwässerung:**

Zum Zeitpunkt der Ausschreibung lag die wasserrechtliche Genehmigung für die Entwässerung des Haltepunktes noch nicht vor. Das Büro Schüssler-Plan musste die Ausschreibungsunterlagen fertigstellen, damit der Endtermin zu halten war.

Nach erfolgter Submission kam die Rückmeldung der SGD Nord, dass der Haltepunkt in die höchste Havarielasse einzuordnen ist, ergo **die höchsten Sicherheitsmaßnahmen** zu ergreifen sind.

Es wurde gemeinsam mit EB85 versucht die SGD zu überzeugen, dass dies völlig überdimensioniert ist, was nicht möglich war. Die Folgen für das Budget sind:

- Eine vollständige Entwässerung des Planums unter dem neuen Gleis. Der gesamte Gleiskörper wird gegen das Erdreich abgedichtet, das anfallende Wasser wird komplett gefangen und über drei Sedimentationsschächte mit Havarieschiebern zu den Versickerungsrigolen geleitet. Es versickert also nicht unter dem Gleis sondern ca. 15m weiter Richtung Löhrcenter. Die bestehenden Gleise haben eine solche Sicherheitseinrichtung nicht, sondern das Wasser versickert an Ort und Stelle
- Die Sedimentationsschächte sind Spezialschächte die extra für die Baustelle produziert werden. Die erforderlichen Havarieschieber sind ebenfalls höchstens bei Industrieanlagen gebräuchlich. Die Folge ist ein hoher Preis aufgrund der geringen Produktionszahlen sowie keine Preisermittlung im Wettbewerb.
- Aufgrund der Ableitung des zusätzlichen Wassers mussten alle Leitungen größer dimensioniert werden. Weiterhin mussten drei zusätzliche Durchpressungen des Gleiskörpers vorgenommen werden. Diese Durchpressungen wurden vom 29.03. – 02.04.2010 durchgeführt. Erfreulicherweise sind bei diesen Arbeiten keine

zusätzlichen Schwierigkeiten aufgetreten. Zu den Durchpressungen gab es aufgrund der Haltung der SGD Nord keine Alternative.

- Entsprechende Umplanungen und Kostenerhöhungen sind die Folge.

#### **Zu 4- Sicherungsleistungen:**

Die Deutsche Bahn AG hat auf Grund einer geltenden Richtlinie festgelegt, dass der Schutz der Arbeiter im Gleisbereich verbessert werden muss. Daraufhin muss nun zur Sicherung der Arbeiten eine automatische Warnanlage installiert werden. Zu der automatischen Warnanlage muss gemäß der Vorschriften der Bahn permanent eine Person als Bediener zur Verfügung stehen, auch wenn das im ersten Moment nicht ganz verständlich ist. Auch hier gibt es keine Alternative, denn ohne diese Warnanlage dürfen keine weiteren Arbeiten im Gleisbereich durchgeführt werden.

#### **Zu 5- Die Mehrkosten Ende 2009 zur Erreichung des ursprünglichen Fertigstellungstermins Dezember 2010 - Juli bis Oktober 2009:**

Nach Auftragserteilung an die ARGE Strabag/Sonntag im Sommer 2009 wurde die ARGE beauftragt, bis auf Widerruf die Bauarbeiten so zu beschleunigen, dass eine Fertigstellung zum ursprünglich vorgesehenen Fertigstellungstermin 23.11.2010 erreicht werden kann. Hintergrund ist, dass der BUGA-Ausschuss in der Sitzung vom 30.10.2009 in der Lage sein musste zu entscheiden, ob eine Beschleunigung gewünscht wird oder nicht.

Sofern die ARGE nicht unmittelbar beschleunigt gearbeitet hätte, wäre ab dem 30.10.2009 der ursprüngliche Fertigstellungstermin nicht mehr realisierbar gewesen.

Nachdem der Ausschuss entschieden hatte, dass eine Beschleunigung nicht gewünscht ist, wurde diese Leistung widerrufen. Aber für die Zeit von Juli bis Oktober 2009 hat die ARGE einen finanziellen Anspruch aus den Beschleunigungsmaßnahmen.

Der finanzielle Anspruch wird auf rd. **150.000 Euro** geschätzt. Eine detaillierte Aufstellung der Mehrkosten wurde bisher seitens der ARGE noch nicht vorgelegt. Die Abrechnung erfolgt auf Basis des tatsächlich nachgewiesenen Aufwandes.