

DER BÜRGERMEISTER
Stadtentwicklung

Vorlagen-Nr.:

BA 097/2022

Berichterstattung:

Beigeordneter Stadtbaurat Mönter

Vorlagenersteller/in:

Herr Scholz

Datum:

29.04.2022

Öffentliche Berichtsvorlage

Beratungsfolge:

Termin	Gremium	Zuständigkeit
19.05.2022	Bauausschuss	Anhörung
21.06.2022	Stadtverordnetenversammlung	Anhörung

Tagesordnungspunkt:

Sachstandsbericht "Bahnhof Dülmen - klimagerecht mobil unterwegs"

Protokollentwurf:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen

Bericht:

Der Bahnhof soll zu einem multimodalen Mobilitätsschwerpunkt ausgebaut werden, so dass die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten erleichtert, der Anteil am Umweltverbund gesteigert und so im Ergebnis eine nennenswerte Treibhausgasreduzierung bewirkt wird. Aufgrund der Förderbedingungen sollten wesentliche Bestandteile des Projektes bis Ende Juni 2022 fertiggestellt werden. Zu dem Projektstand ist in der Vergangenheit mehrfach berichtet worden, zuletzt im Dezember 2021 ([s. BV 283/2021](#)). Im März 2022 ist darüber hinaus speziell über den Stand des Teilprojektes „Fuß- und Radwegbrücke“ berichtet worden ([s. BV 032/2022](#)).

Nachfolgend wird der aktuelle Umsetzungs- und Kostenstand zu den einzelnen Teilprojekten dargestellt:

Bahnhofsvorplatz/Zentraler Bushaltepunkt

Die Tiefbauarbeiten zu diesen Teilprojekten sind im Frühjahr 2021 beauftragt und begonnen worden. Zunächst mussten umfangreiche Abwasseranlagen (außerhalb der EFRE-Fördermaßnahme) auf dem Bahnhofsvorplatz und der angrenzenden Fläche des P&R-Süd hergestellt werden. Anschließend ist mit den Erdarbeiten zur Herstellung der s. g. schiefen Ebene des Bahnhofsvorplatzes begonnen worden, als Voraussetzung für die angestrebte barrierefreie Nutzung des Bahnhofsgeländes. Diese Arbeiten sind ebenso wie der Einbau der Leitungsinfrastruktur inzwischen abgeschlossen worden. Aktuell werden die Borde für die Geh- und Radwegbereiche sowie die Bussteige gesetzt. Eine Asphaltierung der Fahrbahnen soll ab der 20. KW 2022 vorgenommen werden. Mit den Pflasterarbeiten für die Bussteige, Fuß- und Radwege sowie Platzflächen soll im Mai 2022 begonnen werden. Die abschließende Herstellung und Bepflanzung der Grünbeete einschließlich Grüninsel im Bereich des Bushaltepunktes wird allerdings erst zu September/Oktober 2022 erfolgen. Die Gabionenwände zwischen Fahrradparkhaus, neuem Brückenwiderlager und Bestandsbrücke konnten Ende 2021 hergestellt werden. Diese sind erforderlich, um den Höhenunterschied von ca. 5,0 m zwischen angrenzendem Bahngelände und dem neuen Niveau des Bahnhofsvorplatzes abzufangen.

Ziel ist es, die Tiefbauarbeiten auf dem Bahnhofsvorplatz bis September/Oktober 2022 abzuschließen. Allerdings könnten die Verzögerungen bei dem Bau des Empfangsgebäudes (s. u.) auch den Zeitplan für den Bahnhofsvorplatz negativ beeinflussen. So müssen sämtliche Arbeiten an den Fassaden und Dächern sowie Gewerke mit größerem Materialeinsatz abgeschlossen sein, bevor die Außenflächen auf dem Bahnhofsvorplatz einschließlich der Stufenanlage vor dem Empfangsgebäude fertiggestellt werden können.

P&R-Parkplatz Ost (Erweiterung)/Rampe Brücke

Die Erweiterung der P&R-Anlage Ost am Baumschulenweg konnte im Frühjahr 2021 planmäßig fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Hier sind insgesamt 78 neue Stellplätze entstanden.

Die Planungen für die Rampe zur neuen Fuß- und Radwegbrücke sind abgeschlossen. Eine Ausführung hängt aber unmittelbar von dem Zeitpunkt der Fertigstellung bzw. dem Einhub der Fuß- und Radwegbrücke ab.

P&R Parkplatz-Süd/Anbindung Eisenbahnstraße

Die Arbeiten für den P&R-Süd sind zusammen mit dem Bahnhofsvorplatz ausgeschrieben und im Frühjahr 2021 beauftragt und begonnen worden. Zuvor musste jedoch eine Altlastensanierung durchgeführt werden, da sich herausstellte, dass die Fugen der Bestandspflasterung asbesthaltig waren. Der sehr arbeitsintensive Sanierungsvorgang musste sehr kurzfristig beauftragt und bis zum beginnenden Frühjahr 2021 abgeschlossen werden, da die Sanierung nur bei niedrigen Temperaturen durchgeführt werden kann (Trennung des Fugenmaterials von den Pflastersteinen).

Nach Herstellung des Planums und der Entwässerungsanlagen zur Versickerung des Oberflächenwassers (Mulden-Rigolensystem) konnten inzwischen die Borde gesetzt, die Stellplätze gepflastert, Bäume gepflanzt, Leuchtenmasten eingebaut und ein Teil der Asphaltarbeiten durchgeführt werden. Restarbeiten, wie Montage des Sicherheitszauns zum Bahngelände und der LED-Leuchten sowie Asphaltarbeiten werden in den nächsten Wochen in Angriff genommen, so dass die Anlage bis Juni 2022 fertiggestellt sein wird. Durch den ebenfalls bereits hergestellten neuen Kreuzungspunkt an der Eisenbahnstraße wird die P&R-Anlage direkt an das Straßennetz angebunden.

Rad- und Gehwegbrücke

Die bereits Anfang 2020 beauftragte Herstellung der Fuß- und Radwegbrücke konnte bisher nicht abgeschlossen werden, so dass die Brücke auch nicht eingehoben werden konnte. Die beauftragte ARGE hat zwar die Brückenwiderlager vollständig und die Brückenkonstruktion aus Stahl weitestgehend hergestellt, sie konnte jedoch die zwei mit der DB Netz AG abgestimmten Einhubtermine nicht einhalten, so dass die Stadt zum Ende des Jahres 2021 die Kündigung des Vertrages aussprechen musste. Die Stadt hat die Brücke inzwischen sowohl im Hinblick auf die Ausführung der Stahlkonstruktion wie auch den Korrosionsschutz untersuchen lassen. Das Gutachten zur Stahlkonstruktion zeigt eine Vielzahl von Mängelverdachtspunkten auf, hier insbesondere im Bereich der Schweißnähte. Der Abschlussbericht zum Korrosionsgutachten lag zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage zwar noch nicht vor, erste Informationen hierzu lassen jedoch darauf schließen, dass auch diesbezüglich Mängel vorliegen. Die Stadt beantragt aktuell ein gerichtliches Beweisverfahren, um letztlich durch zerstörende Bauteilprüfungen den konkreten Umfang der Mängel feststellen zu lassen. Auf dieser Grundlage ist dann festzulegen, ob eine Mängelbeseitigung erforderlich bzw. möglich ist, um die Brücke in einen Zustand zu versetzen, dass sie dann eingehoben und ohne Bedenken in Nutzung genommen werden kann. Sollten die Mängel nicht mit vertretbarem Aufwand beseitigt werden können, müsste eine neue Brücke beauftragt und hergestellt werden. Die Stadt versucht, alle Hebel in Bewegung zu setzen, um den dargestellten Prozess zu beschleunigen. Absehbar ist aber jetzt bereits, dass die Brücke nicht innerhalb des aktuell festgelegten Bewilligungszeitraums (07.11.2022) und auch nicht im Rahmen einer möglichen Verlängerung auf Grundlage der aktuellen Erlasslage bis Mitte 2023 fertiggestellt, eingehoben und in Nutzung genommen werden kann. Die Stadt befindet sich diesbezüglich in einer sehr intensiven Abstimmung mit der Bezirksregierung und dem zuständigen Landesministerium.

Temporäre Wegeverbindung/Rückbau Empfangsgebäude

Die temporäre Wegeverbindung zwischen der Hohen Straße/Gleis 31 und der Bestandsbrücke, die Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des Bahnhofsbetriebs während der Bauphase ist, konnte bereits im Juni 2020 weitgehend fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Die Wegeverbindung funktioniert einwandfrei und konnte zudem unter den kalkulierten Kosten abgerechnet werden. Derzeit wird im Rahmen der Grundstücksverträge mit der DB Netz AG geklärt, ob der Teil der Wegeverbindung, der parallel zum Gleis 31 verläuft, künftig als Betriebsweg der DB Netz AG fungieren kann oder ob er, wie der restliche Teil des Weges, zurückgebaut und begrünt werden soll.

Fahrradparkhaus

Rohbauarbeiten inkl. Verblendarbeiten sowie Dachabdichtungsarbeiten sind abgeschlossen, Stahl-Lamellenfassaden und Gussasphaltbeläge sind weitgehend fertiggestellt. Die Beauftragung von Installationsarbeiten inkl. PV-Anlagen, Automatiktüren sowie Fahrradabstellanlagen ist erfolgt, die Ausführung kann vorbehaltlich aktueller Lieferengpässe aber innerhalb der vorgegebenen Rahmentermeine erfolgen. Ebenso wird aktuell die Ausschreibung des Zugangssystems auf den Weg gebracht. Die Buchung eines Stellplatzes soll digital über eine App erfolgen, ergänzend sollen aber auch andere Zugangsmöglichkeiten angeboten werden (z.B. über RFID-Karten oder Zahlencode). Vor dem Fahrradparkhaus wird auf beiden Ebenen ein Zugangsterminal errichtet, über den dann der Zugang zum Fahrradparkhaus ermöglicht wird. Die Buchungssoftware ist eine lizenzierte Software-Lösung, die durch den NWL bereitgestellt und an vielen weiteren Bahnhöfen in NRW für entsprechende Buchungen genutzt werden kann. Andere Buchungssysteme, z.B. für die Buchung von Leihrädern, sind integrierbar.

Auch wenn bereits die meisten Gewerke ausgeschrieben bzw. ausgeführt sind, besteht grund-

sätzlich noch ein gewisses Risiko von Kostensteigerungen für ausstehende Leistungen durch die aktuelle Marktsituation bzw. durch Nachträge.

Empfangsgebäude

Rohbauarbeiten inkl. Betonarbeiten werden aktuell ausgeführt, die Beauftragung von Dachabdichtung, Metallbauarbeiten, öffentlicher WC-Anlage sowie der Gebäudetechnik ist erfolgt, die Beauftragung der Ausbaugewerke steht an.

Mit der angespannten Lage im Bausektor sind verschiedene Gewerke von Verzögerungen durch Lieferengpässe und Materialknappheit betroffen. Konkret melden hier z.B. Gewerke der technischen Gebäudeausrüstung Verzögerungen von mehreren Wochen an. Nach entsprechend angepasstem Terminplan wird die Fertigstellung für das Empfangsgebäude zum Ende des 1. Quartals 2023 angestrebt.

Durch die aktuelle Marktsituation ist auch hier bei den letzten Submissionen eine weitere Kostensteigerung festzustellen. Verlässliche Prognosen zur weiteren Kostenentwicklung sind derzeit nur bedingt möglich.

Grunderwerb:

Einzige noch offene Position, deren Klärung bisher noch nicht abgeschlossen werden konnte, war die kleinere Restfläche zwischen dem neuen Empfangsgebäude und dem Gleis 31 (Dortmund – Enschede). Der Erwerb dieser Restfläche von ca. 450 qm hätte den Vorteil, dass keine Regelungen zu Abstandsflächen, die das Empfangsgebäude auslöst, mit der DB getroffen werden müssten und zudem Flächen hinter dem Gebäude für Nebenanlagen (Müllplatzeinhausung etc.) zur Verfügung gestellt werden könnten. Gleichzeitig hat die DB die Stadt darum gebeten, über Gestattungs- bzw. Kaufverträge Regelungen für Zufahrten und Stellplätze im Bereich des Stellwerks auf der Ostseite des Bahnhofs zu treffen. Für den Erwerb bzw. den Tausch von Grundstücken mit der DB Netz AG liegt inzwischen ein konkreter Vertragsentwurf vor. Dieser wird z. Z. im Detail geprüft. Das Grundstücksmanagement der Stadt geht davon aus, dass die Grundstückangelegenheiten in den kommenden 2-3 Monaten abgeschlossen werden können. Aufgrund der beiderseitigen Interessen ist nur mit geringen Kosten für die Grundstücksgeschäfte zu rechnen.

Zeitplan

Gemäß dem aktuellen Gesamtprojektterminplan des Projektsteuerers Dr. Kuhfeld vom Büro ZPP, Duisburg, befinden sich die meisten Teilprojekte auf der Zielgeraden. Neben der bereits im vergangenen Jahr fertiggestellten Erweiterung der P&R-Anlage Ost ist auch die Erweiterung der P&R-Anlage Süd bis auf wenige Restarbeiten fertiggestellt. Eine Inbetriebnahme dieser Anlage ist allerdings erst möglich, wenn die Fußwege auf dem Bahnhofsvorplatz genutzt werden können und somit eine Verbindung zu den Bahnsteigen besteht. Nach derzeitigem Stand soll dies zumindest provisorisch im Juli 2022 möglich sein. Der Bahnhofsvorplatz, der zentrale Bushaltepunkt und die Grüninsel werden zu diesem Zeitpunkt weitestgehend fertiggestellt sein. Lediglich das unmittelbare Umfeld um das Empfangsgebäude kann erst im September mit Abschluss der Arbeiten an der Gebäudehülle in Angriff genommen werden. Das Fahrradparkhaus ist im Rohbau ebenfalls fertig. Einzubauen sind noch die automatischen Türanlagen, die Fahrradparker sowie die Leitungsinfrastruktur. Zudem werden vor den beiden Eingängen die für den Zugang erforderlichen Terminals aufgebaut. Eine Inbetriebnahme des Fahrradparkhauses wird ebenfalls für Juli angestrebt.

Beim Empfangsgebäude sind aus verschiedenen Gründen Verzögerungen aufgetreten, so dass

mit dem Abschluss der Bauarbeiten und der Übergabe an die Mieter erst im Februar 2023 zu rechnen ist. So können z.B. aufgrund mangelnder Kapazitäten des Unternehmers die Geothermiebohrungen erst im September 2022 durchgeführt werden, wodurch sich andere nachlaufende Gewerke ebenfalls zeitlich verschieben.

Über die zeitliche Umsetzung des Teilprojektes „Fuß- und Radwegbrücke“ kann derzeit aus den o.g. Gründen keine Aussage getroffen werden. Die Verwaltung hofft, dass im Laufe des Jahres nach Durchführung des angestrebten Beweissicherungsverfahrens mehr Klarheit bestehen wird.

Kostenentwicklung

Zuletzt ist über die Kostensituation zum Bahnprojekts im Dezember 2021 berichtet worden (s. BV 283/2021). Hier wurde darüber informiert, dass sich zu diesem Zeitpunkt Mehrkosten in Höhe von ca. 1,35 Mio € gegenüber dem Kostenstand aus 06/2020 abzeichneten. Unter Berücksichtigung der weiteren inzwischen durchgeführten Vergaben sowie der bereits vorliegenden Abrechnungen kann mit Stand 05/2022 festgehalten werden, dass sich tendenziell die vor etwa einem halben Jahr ermittelten Mehrkosten in vergleichbarem Umfang bestätigt haben (s. Anlage Kostentabelle Bahnhof). Die aktuelle Kostenprognose geht insgesamt von Mehrkosten in Höhe von 1,11 Mio € gegenüber 06/2020 aus. Zwar konnten in einigen Teilprojekten die Kostenansätze leicht gesenkt werden, jedoch ist im Hinblick auf noch ausstehende Ausschreibungen beim Empfangsgebäude und mögliche Nachträge mit zusätzlichen Kosten zu rechnen. Dabei sind die konkreten Auswirkungen der Corona-Situation und des Krieges in der Ukraine auf die Kostensituation und den Zeitplan derzeit kaum abzuschätzen.

Wie bereits im Dezember 2021 erläutert, verteilen sich die Kostensteigerungen sehr unterschiedlich auf die einzelnen Teilprojekte. Die größten Steigerungen gegenüber 06/2020 sind weiterhin im Bereich der Hochbaumaßnahmen sowie des Bahnhofsvorplatzes zu sehen. So ist beim Empfangsgebäude mit einer Kostensteigerung von ca. 20% und beim Fahrradparkhaus und Bahnhofsvorplatz mit einer Steigerung der Kosten um ca. 12 % zu rechnen. Die letzten Ausschreibungen beim Empfangsgebäude zeigen die aktuelle Marktsituation am deutlichsten: Nur wenige Firmen geben Angebote ab und insbesondere bei materialintensiven Gewerken sind vergleichsweise hohe Angebotspreise zu verzeichnen.

Zum Teilprojekt „Fuß- und Radwegbrücke“ können derzeit kaum belastbare Kostenangaben getroffen werden. Aufgrund der bereits aufgezeigten technisch wie auch rechtlich schwierigen Situation hängt die weitere Entwicklung maßgeblich von den angestrebten gerichtlich zu bestellenden Beweissicherungsverfahren und deren Bewertungen ab. Ausgehend von dem aktuellen Auftrags- und Abrechnungsstand sind vor diesem Hintergrund in der als Anlage beigefügten Kostentabelle die zuletzt im Dezember 2021 ermittelten Kostenansätze für das Brückenbauwerk übernommen worden.

Auch im Hinblick auf die Förderung der einzelnen Teilprojekte sind noch Fragen offen. Die Stadt hat für einige Teilprojekte, bei denen sich Mehrkosten abzeichnen, bereits Anträge bei den Fördergebern eingereicht, um eine Anerkennung der erhöhten Kosten und eine Erhöhung der Förderung zu erreichen. Diese Anträge wurden noch nicht bewilligt. Diese „erwartete“ zusätzliche Förderung“ steht insofern unter einem gewissen Vorbehalt.

Fazit

Das Projekt „Bahnhof Dülmen – klimagerecht mobil unterwegs“ ist sehr ambitioniert. Es wird in einer Situation umgesetzt, die von einer schwierigen Marktlage und ebenso schwierigen allgemeinen Rahmenbedingungen geprägt ist. Die Verwaltung ist dennoch zuversichtlich, die meisten Teilprojekte in dem vorgegebenen Zeitrahmen und den zuletzt im Dezember des vergangenen Jahres mitgeteilten Kostenansätzen fertigstellen zu können. Mit einer größeren Verzögerung ist lediglich beim Empfangsgebäude zu rechnen. Hier werden die Räume wohl erst im ersten Quartal 2023 den künftigen Mietern zur Verfügung gestellt werden können. Die größte Unsicherheit besteht derzeit bei dem wichtigen Teilprojekt „Fuß- und Radwegbrücke“. Hier kann derzeit keine belastbare Aussage in zeitlicher und finanzieller Hinsicht getroffen werden.

gez.

Hövekamp
Bürgermeister

Anlage:

Anlage 1 - Kostentabelle Bahnhof

Bahnhof – klimagerecht mobil unterwegs

Stand:02.05.2022

Kostenentwicklung: Vergleich Stand 06/2020 bis 05/2022

Kostentabelle Bahnhof

Teilprojekte	Projektkosten Stand 06/2020 €	Projektkosten Stand 10/2021 €	Projektkosten Stand 05/2022 €	Differenz 06/2020 zu 05/2022 €
Empfangsgebäude inkl. Fahrradverleih, WC u. Rückbau	2.505.560	2.994.090	3.031.533	+525.973
Fahrradparkhaus	1.751.290	2.052.250	1.962.181	+210.891
Fuß- und Radwegbrücke	2.986.000	3.125.133	3.125.133	+139.133
Bahnhofvorplatz inkl. temporärer Weg Bushaltepunkt/ZOB Grüninsel ZOB	3.099.695	3.423.159	3.484.281	+384.586
P&R-Anlage Süd inkl. Linksabbiegespur Eisenbahnstraße	2.010.360	2.201.647	2.029.902	+19.542
P&R-Anlage Ost/Rampe	1.111.494	1.051.946	1.054.460	-57.034
Sonstige Maßnahmen (u.a. Container)	197.677	162.944	86.654	-111.023
Gesamtkosten	13.662.076	15.011.169	14.774.144	+1.112.068
abzügl. erwartete Förderung*	8.103.048	8.621.007	8.600.000	+496.952
Eigenanteil Stadt Dülmen	5.559.028	6.390.162	6.174.144	+615.116

*Hinsichtlich der ermittelten Mehrkosten bei einigen Teilprojekten sind bei den jeweiligen Fördergebern entsprechende Anträge auf Anerkennung und Förderung der Mehrkosten gestellt worden. Eine Entscheidung wurde diesbezüglich noch nicht getroffen. Daher stehen die erwarteten Fördermittel unter einem Vorbehalt. Sollte eine zusätzliche Förderung ausbleiben, würde sich der Eigenanteil der Stadt entsprechend erhöhen.

i.A. Scholz