

Vorlage Nr. 660/26

Betreff: **Kostensteigerung Niederschlagswasserableitung Europaviertel**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Betriebsausschuss "Technische Betriebe Rheine"	01.10.2026	Berichterstattung durch:	Herrn Dr. Vennekötter
--	------------	--------------------------	-----------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Eigenbetrieb	Technische Betriebe Rheine
--------------	----------------------------

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ Ja ☐ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☐ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge €
Aufwendungen €
Verminderung Eigenkapital €

Investitionsplan

Einzahlungen €
Auszahlungen 1.050 T€
Eigenanteil €

Finanzierung gesichert

- ☒ Ja ☐ Nein
durch
☐ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
☒ Wirtschaftsplan TBR

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Betriebsausschuss „Technische Betriebe Rheine“ nimmt den aktuellen Sachstand und die voraussichtliche Kostensteigerung für die laufende Baumaßnahme zur Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Baugebiet „Europaviertel am Waldhügel“ zur Kenntnis.

Gegenüber der ursprünglichen Auftragssumme von 2.920 TEUR werden sich die Kosten voraussichtlich um 1.780 TEUR auf insgesamt 4.700 TEUR erhöhen. Gegenüber dem im Wirtschaftsplan vorgesehenen Maßnahmenbudget von 3.650 TEUR ergibt sich damit eine Unterdeckung von 1.050 TEUR.

Begründung:

1. Gegenstand der Baumaßnahme

Zur äußeren entwässerungstechnischen Erschließung des neuen Baugebietes „Europaviertel am Waldhügel“ wird ein neuer Niederschlagswasserkanal hergestellt. Dieser nimmt das im Baugebiet anfallende Regenwasser auf und leitet es über die neu zu errichtende Kanaltrasse in Richtung Ems ab.

Die rund 970 Meter lange Trasse verläuft unter anderem entlang der Mittelstraße, der Catenhorner Straße und der Hafenbahn. Besonders anspruchsvoll ist der Bereich der beiden Eisenbahnüberführungen. Dabei unterquert die Straße zunächst die Bahnstrecke Hamm–Emden und – nach einem dazwischenliegenden offenen Straßenabschnitt – die Bahnstrecke Rheine–Osnabrück. Darüber hinaus wird die B 481 – Münsterlanddamm – im unterirdischen Rohrvortrieb gequert.

Die Herstellung erfolgt abschnittsweise im offenen Kanalbau sowie im unterirdischen Rohrvortrieb. Die Rohrdurchmesser betragen im Bereich der offenen Verlegung DN 300 und im Bereich des Rohrvortriebs DN 500.

Die Baumaßnahme befindet sich bereits in einem weit fortgeschrittenen Umsetzungsstand. Während der Bauausführung wurden örtliche und technische Verhältnisse angetroffen, die gegenüber den bei Planung und Ausschreibung zugrunde gelegten Annahmen zusätzliche und umfangreichere Arbeiten erforderlich machten.

2. Projektstand und Zeitplan

Der Rohrvortrieb unter der B 481 sowie wesentliche Abschnitte des offenen Kanalbaus sind bereits abgeschlossen. Hierzu gehören insbesondere die Kanalabschnitte im Bereich des Parkplatzes Amisia und der Karolinenstraße bis zu den beiden Eisenbahnüberführungen der Bahnstrecken Hamm–Emden und Rheine–Osnabrück sowie ein erster Bauabschnitt in der Mittelstraße. Darüber hinaus wurden die erforderlichen Bauprovisorien und provisorischen Straßenbefestigungen hergestellt.

Noch ausstehend sind insbesondere weitere Kanalbauarbeiten im Bereich der Mittelstraße und zwischen Pappelstraße und Mittelstraße, der Rückbau der Bauprovisorien sowie die endgültige Wiederherstellung der betroffenen Verkehrsflächen.

Die Gesamtfertigstellung war ursprünglich bis Ende 2026 vorgesehen. Aufgrund der während der Bauausführung angetroffenen Hindernisse und der dadurch erforderlichen zusätzlichen Arbeiten wird derzeit von einer Fertigstellung im März 2027 ausgegangen.

Trotz der erheblichen Eingriffe in den ursprünglich vorgesehenen Bauablauf konnte die zeitliche Verzögerung auf voraussichtlich rund drei Monate begrenzt werden. Hierzu hat insbesondere beigetragen, dass das ausführende Unternehmen eine zusätzliche Baukolonne eingesetzt und den Bauablauf entsprechend angepasst hat. Dadurch konnten weitergehende Verzögerungen und zusätzliche Vorhaltekosten begrenzt werden.

3. Kostenentwicklung

Für die Maßnahme waren im Wirtschaftsplan 2024 bis 2027 insgesamt 3.650 TEUR vorgesehen. Der ursprüngliche Bauauftrag wurde mit einer Auftragssumme von rund 2.920 TEUR vergeben.

Auf Grundlage des aktuellen Baufortschritts, der bisher abgerechneten beziehungsweise beauftragten Leistungen und der Hochrechnung der noch ausstehenden Arbeiten werden nunmehr Gesamtkosten von voraussichtlich 4.700 TEUR erwartet.

Die Kostenentwicklung stellt sich wie folgt dar:

- Im Wirtschaftsplan vorgesehenes Maßnahmenbudget: 3.650 TEUR
- Ursprüngliche Auftragssumme: 2.920 TEUR
- Aktuelle Gesamtkostenprognose: 4.700 TEUR
- Steigerung gegenüber der Auftragssumme: 1.780 TEUR
- Unterdeckung gegenüber dem Wirtschaftsplanansatz: 1.050 TEUR

Die nachfolgend erläuterten Ursachen beziehen sich auf die Kostensteigerung von 1.780 TEUR gegenüber der ursprünglichen Auftragssumme. Da das im Wirtschaftsplan vorgesehene Maßnahmenbudget über der ursprünglichen Auftragssumme lag, beträgt die Unterdeckung gegenüber dem Wirtschaftsplanansatz 1.050 TEUR.

4. Ursachen der Kostensteigerung

Die Kostensteigerung von insgesamt 1.780 TEUR verteilt sich nach dem gegenwärtigen Stand wie folgt:

- Altkanal, Versorgungsleitungen und Bauprovisorien: 650 TEUR
- Felsblöcke im Rohrvortrieb: 180 TEUR
- Boden- und Grundwasserverhältnisse: 70 TEUR

- Indirekte Kosten und Bauzeitfolgen: 100 TEUR
- Kampfmittelerkundung, Bahnvermessung und Verkehrssicherung: 310 TEUR
- Mengenerhöhungen im Hauptleistungsverzeichnis: 470 TEUR

Gesamtsumme: 1.780 TEUR

4.1 Nicht dokumentierter Altkanal und Leitungsumverlegungen

Im Zuge der Bauausführung wurde zwischen der Karolinenstraße und der Pappelstraße ein nicht im Kanalkataster erfasster Betonkanal DN 1000 angetroffen. Dieser lag im Bereich der vorgesehenen neuen Kanaltrasse und musste auf seiner gesamten Länge ausgebaut werden, um die notwendige Baufreiheit für den neuen Niederschlagswasserkanal herzustellen.

Besonders aufwendig war der vollständige Ausbau des Altkanals im Bereich der beiden Eisenbahnüberführungen und des dazwischenliegenden offenen Straßenabschnitts. Aufgrund der unter den Brücken stark beengten räumlichen Verhältnisse waren ein erhöhter Geräte- und Personaleinsatz sowie eine abschnittsweise an die jeweiligen örtlichen Bedingungen angepasste Arbeitsabfolge erforderlich.

Zusätzlich mussten die im betroffenen Bereich vorhandenen Leitungen, Kabel und Schutzrohre verschiedener Versorgungsträger freigelegt, gesichert und teilweise umgelegt werden. Diese Arbeiten wären ohne den im Baufeld angetroffenen Altkanal nicht erforderlich geworden. Einschließlich der notwendigen Bauprovisorien und der daraus resultierenden Erschwernisse im Bauablauf entstanden hierdurch Mehrkosten von rund 650 TEUR.

Eine Telekommunikationsleitung war teilweise durch den Altkanal geführt worden. Die Telekom beteiligt sich an den hierdurch verursachten Kosten. Diese Kostenbeteiligung ist in dem genannten Betrag bereits berücksichtigt; die 650 TEUR stellen somit die bei den TBR verbleibenden Mehrkosten dar.

4.2 Nicht durchfahrbare Felsblöcke im Rohrvortrieb

Im vorgesehenen Vortriebsquerschnitt unterhalb der B 481 – Münsterlanddamm – wurden Felsblöcke angetroffen, die mit der eingesetzten Vortriebstechnik nicht durchfahren beziehungsweise beseitigt werden konnten. Der Rohrvortrieb musste deshalb vorübergehend unterbrochen werden.

Zur Bergung der Hindernisse war die Herstellung einer gesonderten, rund 5,50 Meter tiefen Bergebaugrube erforderlich. Hieraus entstanden zusätzliche Aufwendungen für Erdarbeiten, Verbau, Grundwasserabsenkung, Verkehrssicherung und die Wiederherstellung der Oberfläche. Hinzu kamen Vorhalte- und Stillstandskosten für die beim Rohrvortrieb eingesetzten Spezialtiefbaugeräte.

Die Arbeiten waren erforderlich, um die Felsblöcke zu beseitigen und den Rohrvortrieb anschließend ordnungsgemäß fertigzustellen. Die hierauf entfallenden Mehrkosten betragen rund 180 TEUR.

4.3 Abweichende Boden- und Grundwasserverhältnisse

Im Zuge der Ausführung wurden örtlich Boden- und Grundwasserverhältnisse angetroffen, die von den auf Grundlage der punktuellen Baugrundsondierungen zugrunde gelegten Annahmen abwichen.

Dies führte insbesondere bei den Start- und Zielgruben sowie bei der Herstellung der Ein- und Ausfahröffnungen des Rohrvortriebs zu einem erhöhten Aufwand für Grundwasserabsenkung, Verbau und Baugrubenherstellung. Hieraus entstanden Mehrkosten von rund 70 TEUR.

4.4 Indirekte Kosten und Bauzeitfolgen

Die zusätzlichen Arbeiten und die hierdurch erforderlichen Anpassungen des Bauablaufs führten auch zu verlängerten Vorhaltezeiten für Grundwasserabsenkungen, Verkehrssicherungen und Baustelleneinrichtung. Hinzu kam ein erhöhter Aufwand für die Bau- und Projektleitung der Arbeitsgemeinschaft Helming/Batteux.

Die hierauf entfallenden indirekten Kosten und Bauzeitfolgen werden mit rund 100 TEUR veranschlagt. Durch die Anpassung des Bauablaufs und den Einsatz einer zusätzlichen Baukolonne konnten weitergehende Kostensteigerungen in diesem Bereich begrenzt werden.

4.5 Kampfmittelerkundung, Bahnvermessung und Verkehrssicherung

Weitere Mehrkosten von rund 310 TEUR entstanden durch zusätzliche Leistungen der Kampfmittelerkundung im Rohrvortriebsbereich, durch die von der Deutschen Bahn geforderte umfangreiche Bestands- und Dokumentationsvermessung beider Eisenbahnüberführungen sowie durch eine gegenüber den ursprünglichen Annahmen aufwendigere Verkehrssicherung.

Die Leistungen waren zur sicheren und ordnungsgemäßen Durchführung der Baumaßnahme erforderlich. In welchem Umfang sie bereits im Rahmen der Planung und Ausschreibung hätten berücksichtigt werden können, wird im Zuge der weiteren Kosten- und Verantwortungsprüfung betrachtet.

4.6 Mengenmehrungen gegenüber dem Hauptleistungsverzeichnis

Weitere Mehrkosten von rund 470 TEUR entstanden durch Mengenmehrungen gegenüber den Ansätzen des Hauptleistungsverzeichnisses. Die Abweichungen betreffen nicht nur einzelne Leistungspositionen, sondern eine Vielzahl unterschiedlicher Arbeiten innerhalb der Gesamtmaßnahme.

Im Zuge der Bauausführung zeigte sich, dass die tatsächlich erforderlichen Mengen in zahlreichen Positionen deutlich über den bei Planung und Ausschreibung zugrunde gelegten Ansätzen lagen. Inwieweit diese Abweichungen bereits im Rahmen der Planung und Mengenermittlung hätten berücksichtigt werden können und ob sich hieraus Ansprüche gegenüber den externen Planungsbeteiligten ergeben, wird derzeit geprüft. Durch die Darstellung der Kostenentwicklung werden mögliche Ansprüche der TBR nicht berührt.

5. Belastbarkeit der Kostenprognose

Die aktuelle Gesamtkostenprognose von 4.700 TEUR berücksichtigt die bisher abgerechneten und beauftragten Leistungen, die voraussichtlichen Kosten der noch ausstehenden Arbeiten bis zur Gesamtfertigstellung sowie einen Risikopuffer von zehn Prozent für die bei einer laufenden Baumaßnahme weiterhin bestehenden Unsicherheiten. Nach dem gegenwärtigen Projekt- und Erkenntnisstand wird die Kostenprognose daher als belastbar eingeschätzt. Sollten sich dennoch wesentliche Veränderungen ergeben, wird der Betriebsausschuss hierüber erneut unterrichtet.

6. Einordnung der Kostensteigerung

Die Kostensteigerung beruht nicht auf einer nachträglichen Erweiterung des Projektziels. Die zusätzlichen und umfangreicheren Leistungen waren vielmehr erforderlich, um die ursprünglich vorgesehene Entwässerungsanlage unter den tatsächlich angetroffenen örtlichen Bedingungen technisch ordnungsgemäß herzustellen.

Ein wesentlicher Teil der zusätzlichen Aufwendungen ist auf den nicht dokumentierten Altkanal, die hierdurch erforderlichen Leitungsumverlegungen, die nicht durchfahrbaren Felsblöcke im Rohrvortrieb sowie die abweichenden Boden- und Grundwasserverhältnisse zurückzuführen. Diese Leistungen wären für die Herstellung der Anlage auch bei einer früheren vollständigen Kenntnis der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse grundsätzlich erforderlich gewesen.

Davon zu unterscheiden sind mögliche vermeidbare Folgekosten sowie die Frage, ob einzelne Mengenmehrungen und weitere Leistungen bereits im Rahmen der Planung und Ausschreibung hätten berücksichtigt werden können. Diese Fragen werden gesondert geprüft. Die Prüfung möglicher Ansprüche gegenüber den an Planung und Ausführung Beteiligten bleibt unberührt.

7. Kostenprüfung und Einbindung der örtlichen Rechnungsprüfung

Die geltend gemachten zusätzlichen Leistungen werden fachtechnisch, vertraglich und rechnerisch geprüft. Die Kostenentwicklung und die hieraus resultierenden Nachtragsleistungen werden unter Einbindung der örtlichen Rechnungsprüfung nachvollzogen.

Dabei wird insbesondere geprüft, ob die jeweiligen Leistungen zur Durchführung der Baumaßnahme erforderlich waren, ob die geltend gemachten Mengen und Kosten nachgewiesen sind und ob mögliche Ansprüche der TBR gegenüber Dritten oder Planungsbeteiligten bestehen.

8. Finanzierung und Gebührenwirkung

Die Finanzierung der Maßnahme ist innerhalb der mehrjährigen Investitions- und Mittelflussplanung der TBR gesichert. Die Investitionsplanung enthält aufgrund der Abhängigkeit zahlreicher Maßnahmen von anderen Projektträgern und den daraus regelmäßig entstehenden zeitlichen Verschiebungen entsprechende finanzielle Spielräume.

Die Ansätze der Investitionsplanung stellen auf Grundlage des jeweiligen Planungsstandes eine möglichst vollständige Abbildung der in den Folgejahren vorgesehenen Projekte dar. Erfahrungsgemäß werden einzelne Maßnahmen aufgrund externer Abhängigkeiten zeitlich verschoben oder nicht im ursprünglich vorgesehenen Zeitraum umgesetzt. Die Investitions- und Mittelflussplanung wird daher mit jedem jährlich neu aufzustellenden Wirtschaftsplan anhand des aktuellen Projektstandes fortgeschrieben.

Die zusätzlichen Kosten der Baumaßnahme können innerhalb des Gesamtinvestitionsplans aufgefangen werden. Die üblichen zeitlichen Verschiebungen einzelner Maßnahmen lassen sich dabei nicht ausschließlich oder unmittelbar dieser Kostensteigerung zuordnen.

Nach Fertigstellung fließen die zusätzlichen Investitionskosten über die kalkulatorischen Abschreibungen und die kalkulatorische Verzinsung in die Gebührenkalkulation ein. Aufgrund der regelmäßig rund 60-jährigen Nutzungsdauer der Entwässerungsanlage verteilt sich die Belastung auf einen langen Zeitraum, sodass die jährlichen Auswirkungen auf die Niederschlagswassergebühr begrenzt bleiben.