

Vorlage Nr. 421/10

Betreff: **Sachstandsbericht zur Kosten- und Finanzierungsverfolgung der
 Bahnflächenentwicklung Rheine "R" und Innovationsquartier (IV.
 Quadrant) einschl. Bahnhofsausgang West**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bauausschuss			09.09.2010		Berichterstattung durch:		Herrn Kuhlmann Herrn Schröer	
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehr.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

Bahnflächen	Bahnflächen
-------------	-------------

Betroffenes Leitbildprojekt / Betroffene Maßnahme des IEHK

Leitprojekt 17: Brachflächenentwicklung

Finanzielle Auswirkungen

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

Ergebnisplan Erträge 344.500 € Aufwendungen 300.000 € Folgekosten 255.800 €	Investitionsplan Sonderprojekt Bahnflächen Einzahlungen 13,5 Mio. € Auszahlungen 15,8 Mio. € (Anpassung erfolgt zum HHPL 2011)
--	--

Finanzierung gesichert
☒ Ja ☐ Nein
 durch
☒ Haushaltsmittel bei Sonderprojekt „Bahnflächen“
☐ Mittelumschichtung aus Produkt / Projekt
☐ sonstiges (siehe Begründung)

mittelstandsrelevante Vorschrift

☐ Ja ☒ Nein

Beschlussvorschlag / Empfehlung:

Der Bauausschuss nimmt den Sachstandsbericht zu der Kosten- und Finanzierungsverfolgung der Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen Rheine „R“ und Innovationsquartier (IV. Quadrant des Bahnhofs) einschließlich „Bahnhofsaustritt West“ zur Kenntnis. Der Sachstandsbericht umfasst die Gesamtmaßnahme unter Berücksichtigung der Förderung (Städtebauförderung und GVFG).

Begründung:

Die Gesamtmaßnahme zur Aktivierung brachliegender Bahnflächen in Rheine besteht aus

- der Entwicklung des ehemaligen Rangierbahnhofs zum **Gewerbepark Rheine „R“** und
- der Entwicklung des direkten Umfelds des Bahnhofs zum **Innovationsquartier Bahnhof Rheine** sowie
- der Realisierung des **Bahnhofsaustritts West** unter Einbeziehung der Triebwagenhalle.

Auf der Grundlage der Planungskonzepte und Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurde für das Gesamtprojekt im November 2006 ein Förderantrag für Zuwendungen der Stadterneuerung des Landes NRW und des Bundes gestellt und bisher in Stufen bewilligt. Für den Bahnhofsaustritt West wurden ergänzende Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) im September 2009 zur Verfügung gestellt.

Seit 2007 werden im Rahmen der Projektsteuerung des Gesamtprojekts alle Einzelmaßnahmen koordiniert und die Kosten und deren Finanzierung verfolgt. Zum Stand August 2010 ist festzuhalten:

Die Gesamtmaßnahme ist - betrachtet man die Summe der Einzelergebnisse - inhaltlich, finanziell und zeitlich voll in dem behandelten, abgestimmten und beschlossenen Plan.

- Zum Bahnhofsaustritt West hat am 21.07.2010 der Spatenstich stattgefunden.
- Die Fertigstellung dieser Teilmaßnahme mit dem neuen Durchgang durch die aufgeschnittene Triebwagenhalle und mit dem Tunneldurchstich wird im Sommer 2012 erwartet.
- Der Gebäuderückbau und die Kampfmittelsuche im Innovationsquartier werden im März 2011 abgeschlossen.
- Die Bodensanierung und die Erschließung des Quartiers (Kanal und Baustraße) sollen bis Juni 2011 stattfinden.

- Das Entree mit den zwei Teilgebäuden der ehemaligen Triebwagenhalle und deren direkten Umfeld wird derzeit bereits vermarktet.
- Im Areal Rheine „R“ wurden der Schotter abgeräumt, die Gebäude abgebrochen, die Tiefenenttrümmerung (Keller, Fundamente und alte Kanäle) durchgeführt. Es erfolgten darüber hinaus die vorbereitenden Maßnahmen, damit der Kampfmittelräumdienst die Flächensondierung bis zum Spätsommer 2010 vornehmen kann.
- Der Satzungsbeschluss des Bebauungsplans soll im Herbst bzw. Ende 2010,
- die Erschließungs- und Bodenaufbereitungsmaßnahmen dann im Jahr 2011 erfolgen.
- Erste Anfragen zur Ansiedlung im Gewerbepark Rheine „R“ liegen vor.

Kosten und Finanzierung:

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rund **14,2 Mio. €**. Dies sind die **Gesamtkosten der Fördermaßnahmen**. Nicht enthalten - und nicht Bestandteil der Förderung - sind die Kanalmaßnahmen und Versorgungsleitungen und -anschlüsse, die (kostendeckend) separat zu erheben sind.

Der aktuelle Stand der Kostenverfolgung weist einen Gesamtbetrag **von 14.189.732,00 €** aus und liegt damit lediglich um 12.000,00 € über der am 29.06.2006 erstellten Kostenschätzung in Höhe von 14.177.688,00 €. Damit werden (unter Berücksichtigung der Unwägbarkeiten einer entsprechenden Brachflächenaufbereitungsmaßnahme) die in die Förderung eingestellten Kosten (nahezu) exakt erreicht.

Gefördert werden die „unrentierlichen“ Kosten mit 70%. Die Höhe dieser Zuwendungen beträgt aktuell 5,94 Mio. €, der komplementär zu erbringende Eigenanteil der Stadt Rheine 2,55 Mio. €. Die Eigenmittel der Stadt Rheine entsprechen damit, bis auf lediglich rund 26.000,00 €, der 2006 in die Fördermaßnahme eingestellten Summe.

Die Übersicht zur Kosten- und Finanzierungsverfolgung ist in der Anlage beigefügt.

Wesentliche Kostenabweichungen:

Bei der Herrichtung und Baureifmachung von Bahnbrachen ist zum Zeitpunkt der Erstbeurteilung und der hierauf bezogenen Kostenschätzungen von unvorhersehbaren Einzel- und Teilmaßnahmen mit vielen Kostenvariablen auszugehen.

Die in der Summe ausgeglichene Gesamtfinanzierung weist vor diesem Hintergrund in den einzelnen Teilmaßnahmen jedoch zum Teil deutliche Unterschiede zum Förderantrag auf.

In der Kostengruppe „Herrichtung und Baureifmachung“ sind in der Summe Mehrkosten von rd. 760.000,00 € entstanden. Wesentliche Kostenposition ist hierbei der „Abbruch von Gebäuden und Anlagen“, die mit zusätzlichen Kosten

von rd. 608.000,00 € zu Buche schlägt. Diese Kosten konnten zum Beispiel zu Beginn der Maßnahme nicht in dieser Höhe eingeschätzt werden, da ein Großteil der Gebäudereste im Boden versteckt lag und erst bei den Abbrucharbeiten entdeckt wurde.

Die Maßnahmen zur „Beseitigung umweltgefährdender Stoffe“ führten bisher zur Verbesserung von (-) 337.000,00 €, die komplementär zu beurteilenden Maßnahmen zur „Aufbereitung des Baugrunds“ dagegen zu Mehrkosten von + 275.000,00 €.

Günstig für den Bilanzausgleich wirken sich geringere Kosten beim Grunderwerb aus. Die u. a. dadurch entstanden, dass weniger Flächen erworben wurden und geringere Kaufpreise gezahlt werden konnten. In der Folge der geringeren Grunderwerbskosten fallen auch weniger Kosten für die Zwischenfinanzierung an.

Bei der Projektsteuerung entstanden und entstehen höhere Kosten als ursprünglich geplant. Der Grund hierfür sind erheblich aufwändigere und zu Beginn der Maßnahme nicht vorhersehbare Planungs- und Projektsteuerungsleistungen. Diese Mehrkosten stellen sich, bezogen auf die Gesamtmaßnahme, aber wirtschaftlich dar. So konnten z. B. durch geänderte Vorgehensweisen deutlich günstigere Ausschreibungsergebnisse bewirkt werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme und in der Folge der Eigenanteil der Stadt Rheine, erhöhen sich dadurch nicht. Bezüglich der Mehraufwendungen bei der Projektsteuerung wird eine Beschlussvorlage für die Beauftragung eines Nachtragsangebotes für den nächsten Stadtentwicklungsausschuss vorbereitet.

Aktuell stehen noch zwei größere Posten auf der Maßnahmenliste, für die bisher lediglich Kostenschätzungen vorliegen. Dies sind zum Einen die Erschließungsmaßnahmen. Diese Kosten sind anhand bekannter Vergleichsgrößen ermittelt worden und stellen daher kein größeres Kostenrisiko dar. Die andere Kostengruppe betreffen die Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung und -beräumung, die sich bisher nur pauschal einschätzen lassen. Da die Luftbilder, die dem Kampfmittelräumdienst für beide Gebiete zur Verfügung standen, nicht verlässlich auswertbar waren, wurden Vergleichsdaten aus angrenzenden Flächen im Bereich des Bahnhofs herangezogen. Die Probleme bei der Kampfmittelsuche zeigten sich auch bereits während der Flächenaufbereitung. Erste Einzelmessungen des Kampfmittelräumdienstes im Innovationsquartier konnten auf Grund umfangreicher Messstörungen keine eindeutigen Aussagen über die Kampfmittelfreiheit liefern. Nach Abschluss der ersten Stufe der Flächenaufbereitung in Rheine „R“ und im Innovationsquartier soll anschließend eine flächige Detektion vom Kampfmittelräumdienst durchgeführt werden.

Im Ergebnis bedeutet das, dass zum derzeitigen Zeitpunkt weder die durchzuführenden Maßnahmen benannt noch die hierfür notwendigen Kosten verlässlich kalkuliert werden können.

Die sich abzeichnenden Einsparungen bei den „bahnbetrieblichen Anpassungsmaßnahmen“ müssen daher unbedingt für ggf. höhere Kosten bei der Kampfmittelräumung bereit gehalten werden.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass sich die Entwicklung der beiden ehemaligen Bahnstandorte in Rheine innerhalb einer gemeinsamen Fördermaßnahme als

richtiger Weg herausgestellt hat. Das unterstützt die notwendige Flexibilität bei der Umsetzung der Maßnahmen und dem Ausgleich von Mehr- und Minderkosten, die bei der Entwicklung von Brachflächen zwingend erforderlich ist. So führten z. B. Synergieeffekte bei der Herrichtung und Baureifmachung zu erheblichen Kosteneinsparungen. Allein die Erstellung eines gemeinsamen Sanierungsplans zum Umgang mit dem belasteten Boden beider Gebiete und der Verbringung eines Großteils belasteter Bodenmassen in die Landschaftsbauwerke in Rheine „R“ hat Kosteneinsparungen von über 1,0 Mio. € bewirkt.

Der positive Stand der Kosten- und Finanzierungsverfolgung konnte u. a. dadurch erreicht werden, dass umfassende Erfahrungswerte mit der Umsetzung vergleichbarer Maßnahmen „vom ersten Tag an“ in die Kalkulation und Steuerung der Gesamtmaßnahme Eingang fanden. Da - wie dargestellt - zum Zeitpunkt der Erstbeurteilung und -kalkulation viele Maßnahmen nicht differenziert benannt werden können, kann eine solche komplexe Maßnahme nur auf der Grundlage eines finanziellen Gesamtrahmens erfolgreich betrieben werden. Das bedeutet, dass finanzielle Verbesserungen in Einzelpositionen erst dann freigegeben werden können, wenn das voneinander abhängige Maßnahmenbündel verlässlich bewertet werden kann.

Es ist weiterhin geplant, die Maßnahme in einem Zug zu Ende zu führen und die mit dem Fördergeber abgestimmte Vorgehensweise einzuhalten. Die Sachstände der einzelnen Maßnahmen und der Finanzierungsverlauf werden mit der Bezirksregierung fortlaufend ausgetauscht. Aktuell werden mit der Bezirksregierung Gespräche geführt, die Fördermaßnahme um zusätzliche Teilmaßnahmen zu erweitern. Es handelt sich dabei insbesondere um Maßnahmen zur „baulichen Verkehrssicherung“ im Bereich der Rheine „R“-Südfläche (noch BEV-Fläche) und dem Einbau einer Biofilteranlage auf einer angrenzenden Hofffläche. Die finanziellen Auswirkungen in Bezug auf die Kosten der Gesamtmaßnahmen werden derzeit geprüft.

Über die Ergebnisse und die wichtigen Stände der Kosten- und Finanzierungsverfolgung wird weiter berichtet.

Der Sachstandsbericht wurde vom Büro ArchitekturStadtplanungStadtentwicklung Hamerla I Gruß-Rinck I Wegmann + Partner in Abstimmung mit dem Fachbereich 5 erstellt.

Anlagen:

Übersicht zur Kosten- und Finanzierungsverfolgung