

Federführender Bereich		Beteiligte Bereiche	
Stadtplanung		65	
Vorlage für Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz Bau- und Vergabeausschuss			
<u>Betrifft:</u> (ggf. Anlagen bezeichnen)			
:gesamtperspektive Wesseling, Neugestaltung Bahnhofsumfeld			
BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofsgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“			
hier: - Vorstellung der Ausführungsplanung Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen (Leistungsphase 5 HOAI 2013) und Beschluss über die Ausführungsplanung für den Bauabschnitt BA 2a - Beschluss über die Ausführung des Bauvorhabens BA 2a			
Namenszeichen des federführenden Bereichs		Namenszeichen Beteiligte Bereiche	
Sachbearbeiter/in	Leiter/in	Datum	65
		25.10.2018	
Namenszeichen			
I/10	Fachdezernent	Kämmerer	Bürgermeister
Bearbeitungsvermerk			

STADT WESSELING

Der Bürgermeister

Vorlagen-Nr.: 213/2018

Sachbearbeiter/in: Ursula Schneider
Datum: 25.10.2018

öffentlich

nichtöffentlich

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz
Bau- und Vergabeausschuss

Betreff:

:gesamtperspektive Wesseling, Neugestaltung Bahnhofsumfeld

BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofsgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“

hier: - Vorstellung der Ausführungsplanung Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen (Leistungsphase 5 HOAI 2013) und Beschluss über die Ausführungsplanung für den Bauabschnitt BA 2a
- Beschluss über die Ausführung des Bauvorhabens BA 2a

Beschlussentwurf:

1. Der vorliegenden Ausführungsplanung Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen (LP 5 HOAI 2013) für den Bauabschnitt BA 2a der Büros Reicher Haase Assoziierte GmbH/Fischer Ingenieurbüro GmbH wird zugestimmt.
2. Den auf die Ausführung des Bauvorhabens BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofsgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“ ausgerichteten weiteren Planungen und Maßnahmen wird zugestimmt.

Sachdarstellung:

1. Problem

Die Stadt Wesseling beabsichtigt, die :gesamtperspektive mit den Projektbereichen „Neugestaltung Bahnhofsumfeld und Innenstadt“ in den Jahren 2018 ff im Rahmen des Bund-Länder-Programmes „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ fortzusetzen und damit dem hohen Handlungsbedarf zur Aufwertung und Stärkung der Wesselingener Innenstadt Rechnung zu tragen.

Die BR Köln hat der Stadt Wesseling im Dezember 2017 mit dem Zuwendungsbescheid Nr. 05/34/17 das „Gesamttestat“ für die :gesamtperspektive-Projekte „Neugestaltung Bahnhofsumfeld und Innenstadt“ übergeben. Mit dem „Gesamttestat“ ist die grundsätzliche Anerkennung von zuwendungsfähigen Gesamtkosten in Höhe von 13,59 Mio. Euro für die beantragten Projekte (Bahnhofsumfeld BA 1-3, Innenstadt BA 1-3, Verfügungsfonds/Citymanagement) erfolgt. Nach Bestätigung der grundsätzlichen Förderfähigkeit werden Förderanträge für die jeweiligen Bauabschnitte der :gesamtperspektive 2.0 für die Stadterneuerungsprogramme (STEP) 2019 ff erarbeitet.

Der Förderantrag für das STEP 2019 umfasst den Bauabschnitt BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“ und ist bis Ende 2018 bei der BR Köln einzureichen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz hat in seiner Sitzung am 25.09.2018 die Genehmigungsplanung Hochbau (Leistungsphase (LP) 4) und den Stand der Ausführungsplanung (LP 5) des Büros Reicher Haase Assoziierte GmbH (RHA) für den erweiterten BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“ zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, auf dieser Grundlage die Ausführungsplanung zu erarbeiten, den Fachausschüssen zur Beschlussfassung vorzulegen und den Förderantrag für den Bauabschnitt BA 2a für das STEP 2019 fristgerecht im Dezember 2018 bei der BR Köln einzureichen (Vorlage 149/2018, einstimmiger Beschluss).

Zwischenzeitlich wurde die Ausführungsplanung Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen durch die Büros RHA/Fischer sowie verschiedene Fachplaner erarbeitet (Technische Gebäudeausstattung, Elektroplanung, Statik, Wärme-/Schallschutz, Brandschutz). Die Ergebnisse der technischen Gutachten sowie die Abstimmungsergebnisse mit dem Landschaftsverband Rheinland, Amt für Denkmalpflege (LVR-AD) wurden in die vorliegende Ausführungsplanung eingearbeitet.

Der Bauantrag für das Vorhaben wurde Ende August 2018 bei der Stadt Wesseling eingereicht; die Baugenehmigung ist Anfang Dezember 2018 zu erwarten.

Die Beschlussfassung der Fachausschüsse über das Ergebnis der Ausführungsplanung Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen (LP 5) für den Bauabschnitt BA 2a stellt, ebenso wie die Baugenehmigung für das historische Bahnhofgebäude, eine wesentliche Voraussetzung für die Einreichung des Förderantrags im Dezember 2018 dar.

Im Falle einer Bewilligung der Fördermittel im Jahr 2019 wäre ein Baubeginn für den BA 2a im Jahr 2020, im Anschluss an die dann abgeschlossene Neugestaltung des Fußgängertunnels (BA 1) möglich.

2. Lösung

Die Beschlussvorlage 213/2018 umfasst die Ausführungsplanung für die Neugestaltung der öffentlichen Platz- und Freiflächen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofgebäudes (BA 2a) und die Ausführungsplanung für die Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofgebäudes zu einem Bürgerbahnhof.

Hinsichtlich der detaillierten Inhalte wird auf die beigefügten Planungsunterlagen der Büros RHA/Fischer verwiesen (vgl. Anlagen). Die Ausführungsplanung wird in der Sitzung der Fachausschüsse vorgestellt.

2.1 Architekturkonzept/Hochbauplanung

Das grundsätzliche Architekturkonzept aus der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (LP 3/4, Vorlagen 72/2016 und 149/2018) für die Sanierung und den Umbau des historischen Bahnhofsgebäudes zu einem Bürgerbahnhof wurde beibehalten.

Die Ausführungsplanung umfasst einen zweigeschossigen Anbau an der Ostseite des historischen Gebäudes, der mit seiner geringeren Gebäudetiefe/-länge die Kubatur des bisherigen Anbaus unterschreitet. Die Gebäudefluchten des historischen Bahnhofsgebäudes werden aufgenommen, der Anbau ist mit seiner modernen Architektursprache klar als Neubau ablesbar. Die städtebauliche und architektonische Qualität ist sehr gut, den Anforderungen des Denkmalschutzes wird angemessen Rechnung getragen.

Die bisherigen Rahmenvorgaben der Denkmalpflege wurden in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung aufgenommen. Die denkmalrechtlichen Belange wurden im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens und der Erarbeitung der Ausführungsplanung (LP 5) nochmals im Detail mit dem LVR-AD abgestimmt.

Der LVR-AD hat weitere Fachvorgaben zu Details gegeben, die in der vorliegenden Ausführungsplanung berücksichtigt wurden. Es handelt sich um den Verzicht auf den zweiten „Dachbalkon“ im Dachgeschoss, der durch ein Dachflächenfenster ersetzt wurde. Auf Grund der geringeren Belichtung wird der zugehörige Raum im Dachgeschoss nicht mehr als Büro, sondern als Besprechungsraum vorgesehen. Zudem wurden, ebenfalls auf Grund der Belichtung, zwei bisher im Dachgeschoss vorgesehene Büros in das Obergeschoss und der Besprechungsraum in das Dachgeschoss verlegt. Entsprechend der Vorgaben des LVR-AD werden die Fenster als Holzfenster in ihrer originalen Größe ausgeführt bzw. wieder hergestellt.

Das Brandschutzkonzept wurde durch eine Gefährdungsbeurteilung nach Arbeitsstättenverordnung für den denkmalgeschützten Treppenraum überprüft und ergänzt. Die durch den Brandschutzgutachter BFT Cognos empfohlenen technischen Maßnahmen wurden in der Ausführungsplanung umgesetzt.

Den denkmalbedingt erhöhten Anforderungen an Brandschutz und Sicherheit wird durch die Abschottung des Erschließungskerns, den flächendeckenden Einbau einer Brandmeldeanlage im Vollschutz, den Einbau einer Rauchabzugsanlage an oberster Stelle des Treppenraums und die Ertüchtigung vorhandener bzw. Herstellung von Treppengeländern mit mind. 1 m Geländerhöhe (in Abstimmung mit dem Denkmalschutz) Rechnung getragen. Der entsprechende Abweichungsantrag für das historische Holztreppenhaus wird mit der Baugenehmigung beschieden. Die vom Gutachter vorgeschlagenen organisatorischen Maßnahmen (z.B. regelmäßige Unterweisungen der MitarbeiterInnen/NutzerInnen des Treppenhauses, regelmäßige Wartung der Brandmeldeanlagen, Brandschutzordnung) sind von der Stadt Wesseling als Arbeitgeberin und Eigentümerin des historischen Bahnhofsgebäudes umzusetzen.

Die Ausführungsplanung umfasst Gestaltungsvorschläge für den zweigeschossigen Anbau (Materialwahl, Farbe) und die Innenräume. Die Vorschläge sind in der beigefügten Gestaltungsbroschüre des Büros RHA anschaulich dargestellt.

2.2 Nutzungskonzept Bürgerbahnhof

Das historische, im Jahr 1905 für die Rheinuferbahn errichtete Bahnhofsgebäude steht seit dem Jahr 2000 unter Denkmalschutz und wurde 2009 von der Stadt Wesseling erworben. Als eines der Leitprojekte der :gesamtperspektive 2.0 soll das Bahnhofsgebäude mit einer fachgerechten Sanierung und Modernisierung wieder in Wert gesetzt und als architektonischer Blickfang innerhalb des neu zu gestaltenden Bahnhofsumfeldes hervorgehoben werden. Mit dem Konzept des Bürgerbahnhofs soll eine attraktive, publikumswirksame Nutzung an zentraler Stelle der Innenstadt geschaffen werden. Um den hohen Anforderungen an das Städtebauförderprojekt „Neugestaltung Bahnhofsumfeld“ gerecht zu werden, ist eine qualitätvolle Gestaltung des Bürgerbahnhofs und der umgebenden Platz- und Freibereiche notwendig.

Das vom Rat der Stadt Wesseling 2016 beschlossene Nutzungskonzept für den Bürgerbahnhof (Vorlage 112/2016) wurde grundsätzlich beibehalten und der Ausführungsplanung zu Grunde gelegt.

Der Bürgerbahnhof soll als Quartiersmittelpunkt in der Innenstadt und neuer Treffpunkt für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen dienen; er soll vielfältige Angebote für Beratung und Information, für Bildung und Schulung, für Unterstützung und Betreuung bereitstellen und bündeln.

Auf Grund des prominenten innerstädtischen Standortes ist die Etablierung eines Gastronomiebetriebs vorgesehen. Ein Bistro/Café mit Innen- und Außengastronomie soll das Nutzungskonzept sinnvoll abrunden und zur Belebung des neu gestalteten Bahnhofsplatzes beitragen.

Entsprechend den Anregungen aus dem Fachausschuss wurde berücksichtigt, dass die Grundrisskonzeption eine offene und flexible Belegung der Räumlichkeiten mit vielfältigen Nutzungsangeboten ermöglicht. Mit der künftig barrierefreien Zugänglichkeit des Gebäudes und Erschließung aller Geschossebenen durch einen Aufzug wurden die wesentlichen Voraussetzungen für eine flexible Gebäudenutzung geschaffen.

Das Erdgeschoss mit dem zentralen Eingangsfoyer soll einen großzügigen, einladenden Zugang bieten und Informations- und Wartemöglichkeiten für die NutzerInnen des Bürgerbahnhofs ermöglichen.

Das Foyer könnte zudem Info-/Dienstleistungsangebote einer sogenannten „Mobilitätsstation“ aufnehmen; im Zuge der interkommunalen Zusammenarbeit des S.U.N. Netzwerkes werden aktuell Anforderungen und Standards für Mobilitätsstationen verschiedener Größenordnungen diskutiert. Die künftige Integration einer „Mobilitätsstation“ in den Bürgerbahnhof und sein Umfeld erscheint in Anbetracht der Standortqualitäten (Verknüpfungsfunktion für den ÖPNV (Umsteigepunkt der S 16 mit mehreren Buslinien) bzw. des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln (P+R-Parkplatz, ggf. Car-Sharing-Angebote, Fahrradabstellplätze/Fahrradboxen, Ladestationen E-Bikes)) sinnvoll und entwicklungsfähig.

Die Gastronomie im Erdgeschoss soll als Bistro/Café mit Innen- und Außengastronomie ein ansprechendes Angebot bieten. Sowohl der ca. 50 qm große Gastraum mit etwa 20 Sitzplätzen als auch die zusätzlich mögliche Außenterrasse sind zum neu gestalteten Bahnhofsplatz hin orientiert. Auf Grund der (begrenzten) Gastronomiegröße und der zentralen Lage im Schnittpunkt von Fußgängerzonen und ÖPNV-Haltepunkt erscheint ein Bistro/Café (ggf. mit Mitnahmeangeboten) geeigneter als ein Restaurant; größenbedingt wird ein Speisenangebot ermöglicht, nicht jedoch eine Restaurantküche. Der Gastronomiecharakter soll die NutzerInnen des Bürgerbahnhofs ansprechen und das Konzept des bürgerorientierten Quartiersmittelpunktes ergänzen. Zudem sind im Erdgeschoss zwei Büros für Beratungseinrichtungen vorgesehen, die einen unmittelbaren ebenerdigen Zugang aufweisen; dies bietet Vorteile für mobilitätseingeschränkte BesucherInnen.

In dem zweigeschossigen Anbau werden die für BesucherInnen und Beschäftigte des Bürgerbahnhofs notwendigen Sanitäreinrichtungen, Sozialräume und Aufenthalts-/Wartebereiche angeordnet.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wurde eine Optimierung des EG-Grundrisses umgesetzt; dem Bistro/Café wurde ein separater Sanitärbereich mit direktem Zugang aus dem Gastraum zugeordnet, so dass die Mitnutzung der Sanitäreinrichtungen im Erdgeschoss des Neubaus nicht mehr notwendig wird. Diese funktionale Trennung ist aus Gründen der unterschiedlichen Öffnungszeiten von Bürgerbahnhof und Gastronomie ideal, da sie einen unabhängigen Gastronomiebetrieb und die Optimierung von Sicherheitsaspekten ermöglicht.

Im Obergeschoss und Dachgeschoss sind weitere flexibel nutzbare Büroräume und Besprechungsräume (9 Büros/2 Besprechungsräume) vorgesehen, die von unterschiedlichen Beratungseinrichtungen belegt werden können.

Insgesamt werden mit diesem Konzept ca. 560 qm Nettoraumfläche (NRF, alle Flächen einschließlich Treppen, Flure, Technik) bzw. ca. 415 qm Nutzfläche (NUF) angeboten (vgl. Anlage- Berechnungen NRF/NUF). Die dem geplanten Gastronomiebetrieb „Bistro/Café“ zuzurechnenden NRF/NUF-Flächen sind insgesamt mit ca. 84 qm bzw. 82 qm zu beziffern (Gastraum, Sanitäreinrichtungen, Vorbereitung im EG, Keller Bistro im KG). Die den Beratungs-/Informationsangeboten des Bürgerbahnhofs zugehörigen Flächen betragen ca. 476 qm NRF bzw. ca. 333 qm NUF. Dementsprechend ist der dem geplanten Gastronomiebetrieb „Bistro/Café“ zuzurechnende Flächenanteil mit 15 % an der NRF-Fläche bzw. 19,71 % an der NUF-Fläche anzusetzen.

Zu berücksichtigen ist, dass bei der angestrebten Förderung als Gemeinbedarfseinrichtung (Ziffer 11.3. der Förderrichtlinie 2008) der Anteil rentierlicher Nutzungen innerhalb des Bürgerbahnhofs höchstens 20 % der Grundfläche des Gebäudes (=Nettoraumfläche NRF) betragen kann, um optimale Fördervoraussetzungen im Rahmen der Städtebauförderung zu erreichen (vgl. Vorlagen 72/2016 und 149/2018).

Die Bewertung der angestrebten Gastronomienutzung als rentierliche Nutzung (Ziffer 11.3 der Förderrichtlinie 2008) ist zu Grunde zu legen, wenn es sich um einen privaten Gastronomiebetrieb handelt und die Stadt Wesseling Einnahmen durch Vermietung der Nutzflächen erzielen würde.

Im Falle eines Betriebs der Gastronomie durch ein anerkanntes Integrationsunternehmen hat die BR Köln bestätigt, dass dabei unter bestimmten Voraussetzungen (Betriebskostenerstattung, keine Einnahmen aus der Vermietung für die Stadt Wesseling) von einer gemeinbedarfsorientierten, unrentierlichen Nutzung (ohne Anrechnung auf den 20 %-Flächenanteil nach Ziffer 11.3 der Förderrichtlinie 2008) auszugehen wäre.

Da ein integrativer Betrieb den Charakter des Bürgerbahnhofs sehr gut ergänzt, wurden seit Mitte 2016 Gespräche mit dem Landschaftsverband Rheinland (LVR), LVR-Integrationsamt, und weiteren potenziellen Betreibern integrativer Gastronomiebetriebe geführt. Im Ergebnis dieser Gespräche ist jedoch festzustellen, dass potenzielle Betreiber bisher kein Interesse an der Etablierung eines integrativen Gastronomiebetriebs im Bürgerbahnhof bekundet haben.

Nach derzeitigem Sachstand ist davon auszugehen, dass es sich bei dem künftigen Bistro/Café um einen privaten Gastronomiebetrieb handeln wird und die Stadt Wesseling künftig Einnahmen aus einer Vermietung der Nutzflächen (84 qm NRF) erzielen wird. Die Anforderungen der Ziffer 11.3 der Förderrichtlinie 2008 werden mit dem vorliegenden Konzept eingehalten.

2.3 Freiflächengestaltung

Wie erläutert, wurde der Bauabschnitt BA 2a um diejenigen öffentlichen Freiflächen erweitert, die als barrierefreie Platz-/Gehwegbereiche und Zugänge zum Bürgerbahnhof bzw. zum Seitenbahnsteig, als Außenterrasse des Gastronomiebetriebs sowie als Grünbereiche neu gestaltet werden sollen.

Die Ausführungsplanung enthält Vorschläge für die Gestaltung dieser öffentlichen Platz- und Freiflächen, u.a. zur Materialwahl und Farbgestaltung sowie zu Baumarten und Ausstattungselementen. Die bereits im BA 1 verwendeten Materialien und Gestaltungsprinzipien für den Gehweg entlang der Konrad-Adenauer-Straße werden im BA 2a fortgeführt, um eine homogene Gestaltung der öffentlichen Flächen zu erreichen. Dies umfasst auch die barrierefreie Ausführung der Gehweg- und Platzflächen; das im BA 1 vorgesehene Leitliniensystem mit Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeldern wird am neuen Zugang zum Fußgängertunnel aufgenommen und bis zum Bürgerbahnhof bzw. zu den (im BA 2b vorgesehenen) Bushaltestellen weitergeführt. Damit wird den Vorgaben der komfortablen und barrierefreien Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrs- und Gemeinbedarfsinfrastrukturen Rechnung getragen. Die komplette Umsetzung aller Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld ist mit dem BA 2b vorgesehen, so dass entlang der Konrad-Adenauer-Straße Anpassungsmaßnahmen an den Verkehrsanlagen mit dem BA 2a notwendig werden (vgl. Anlagen Büro Fischer).

Die hochwertige Gestaltung der neuen Freibereiche um das Bahnhofsgebäude ist zum einen durch raumwirksame Baumpflanzungen (z.B. Amberbäume), grüne Rasenflächen und dazwischen eingestreute Sitzbänke vorgesehen. Zum anderen soll die Sichtbeziehung zum historischen Bahnhofsgebäude freigehalten werden; hier ist eine hochwertige Pflasterung des Platzbereiches und die Anlage eines Sitzplateaus mit einem markanten Einzelbaum vor dem Bürgerbahnhof vorgesehen.

Um eine gute Abschirmung der Außengastronomie zur Stadtbahnlinie zu erreichen und zudem ein Betreten der Gleisanlagen zu vermeiden, wird die Außenterrasse mit einer Hecke zum Seitenbahnsteig eingefasst und ein optisch ansprechender Zaun entlang der neuen Grünflächen umgesetzt. In Abstimmung mit der HGK wird der Zaun mit 1 m Höhe errichtet, der Seitenbahnsteig am Bürgerbahnhof bleibt weiterhin durch einen gepflasterten Weg (2,5 m breit) zugänglich.

Gestaltungsvorschläge zu einzelnen Materialien und Ausstattungselementen der öffentlichen Platz- und Freiräume sind in der beigelegten Gestaltungsbroschüre des Büros RHA anschaulich dargestellt.

2.4 Kostenberechnung

Im Zuge der Erarbeitung der LP 5 wurden die Bruttobaukosten sowohl für die Hochbaumaßnahme „Bürgerbahnhof“ als auch für die „Neugestaltung der Platz-/Freiflächen“ (einschließlich Anpassung der Verkehrsanlagen) des BA 2a entsprechend der vorliegenden Ausführungsplanung ermittelt; die Übersichtstabellen sind beigelegt.

Die Kosten für die Anpassung der Verkehrsanlagen an den Bestand hatten zur Sitzung der Fachausschüsse im September 2018 (Beschlussfassung LP 4 Genehmigungsplanung) noch nicht vorgelegen; zudem haben sich aus Änderungen der Freiflächenplanung (u.a. gepflasterter Zugang zu den Müllräumen des Gebäudes anstelle Rasenfläche) Kostenerhöhungen ergeben.

Insgesamt hat sich eine Erhöhung der Gesamtkosten (GK brutto) für den BA 2a in Höhe von ca. 32.512 € (brutto) ergeben; der Eigenanteil der Stadt Wesseling hat sich um lediglich ca. 8.423 € erhöht.

Die Bruttobaukosten (BK) sind wie folgt zu beziffern:

- BK Hochbau Bürgerbahnhof ca. 2.267.993 €
(Kostengruppen 200, 300, 400, 500)
- BK Frei-/Verkehrsflächen ca. 297.510 €
(Kostengruppe 500)
- BK Gesamt ca. 2.565.503 €

Weiterhin wurden die Planungs- und Baunebenkosten (Kostengruppe 700, Honorarkosten LP 1-9 Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen, Fachplaner, Vermessungs-/Gutachtenkosten) zusammengestellt.

Die Planungs-/Baunebenkosten (PBNK, brutto) sind wie folgt zu beziffern:

- PBNK Hochbau Bürgerbahnhof ca. 677.079 €
(Kostengruppe 700, 30 %, incl. Fachplaner)
- PBNK Frei-/Verkehrsflächen ca. 75.002 €
(30 %, incl. Vermessung)
- PBNK Gesamt ca. 752.081 €

Auf dieser Basis wurden die Gesamtkosten (GK=Bruttobaukosten zuzüglich Brutto-Planungs- und Baunebenkosten) für den BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“ ermittelt.

- GK Hochbau Bürgerbahnhof ca. 2.945.072 €
- GK Frei-/Verkehrsflächen ca. 372.512 €
- GK Gesamt ca. 3.317.584 €

Die mit dem „Gesamttestat“ 2017 bestätigte Förderquote beträgt 80 %; diese Förderquote bezieht sich auf die zuwendungsfähigen Gesamtkosten.

Wie erläutert, ist davon auszugehen, dass es sich bei der geplanten Gastronomie im Bürgerbahnhof um einen privaten Betreiber handeln und die Fördervorgabe mit maximal 20 % Flächenanteil für rentierliche Nutzungen (Ziffer 11.3 der Förderrichtlinie 2008) eingehalten wird.

In diesem Falle werden die Gesamtkosten für den „Bürgerbahnhof“ (Hochbau) als zuwendungsfähige Kosten angerechnet. Es werden lediglich die Mieteinnahmen für die rentierlichen Flächen, abzüglich der Betriebskosten, für den Zeitraum von 10 Jahren von den zuwendungsfähigen Kosten abgezogen. Anhand der vorliegenden Ausführungsplanung beträgt die als rentierlich zu bewertende Gastronomiefläche ca. 84 qm; die zuwendungsfähigen Gesamtkosten reduzieren sich damit um 40.320 € (Ansatz Mieteinnahmen 80.640 €/10 Jahre, Betriebskosten 40.320 €/10 Jahre).

3. Alternativen

Keine

4. Finanzielle Auswirkungen

Die bisher für den Gesamtantrag STEP 2017-2021 kalkulierten Gesamtkosten für den BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofgebäudes zu einem Bürgerbahnhof“ in Höhe von 2.220.782 € sind auf dem Investitionskonto M012-0002-0910302 in die Haushalte 2017/2018 und die mittelfristige Finanzplanung für das Jahr 2019 eingestellt (beantragte Zuwendung 1.732.662 €, Eigenanteil 433.156 € - nur Hochbau).

In Anbetracht der für den erweiterten BA 2a „Sanierung und Umnutzung des historischen Bahnhofsgebäudes zu einem Bürgerbahnhof, einschließlich Platzgestaltung“ ermittelten Gesamtkosten ergeben sich für den einzureichenden Förderantrag und die Finanzplanung der Stadt Wesseling folgende Kosten:

Gesamtkosten (GK brutto) BA 2a	ca. 3.317.584 €	(+ 32.512 € zu LP 4)
Zuwendungsfähige GK BA 2a	ca. 3.277.264 €	
davon Förderung (80 %)	ca. 2.621.811 €	
davon Eigenanteil (20 %)	ca. 655.453 €	
Eigenanteil insgesamt	ca. 695.773 €	(+ 8.423 € zu LP 4)

Wie bereits in der Sitzung des Fachausschusses am 25.09.2018 (Vorlage 149/2018) erläutert, resultieren die Kostenerhöhungen zum einen aus der sinnvollen Einbeziehung der Frei- und Verkehrsflächen in den BA 2a und dem Vorziehen von Investitionen in Höhe von nunmehr ca. 372.512 € (brutto) in das Haushaltsjahr bzw. STEP 2019. Zum anderen sind die Kostenerhöhungen für den Hochbau im Wesentlichen auf Baupreissteigerungen sowie auf die Konkretisierung der Kostengruppe 400 (Bauwerk - technische Anlagen/Haustechnik) zurück zu führen.

Die in der Vorlage 149/2018 dargestellte Finanzplanung wurde in den Entwurf des Doppelhaushaltes 2019/2020 eingestellt; die aktuell ermittelte Kostenerhöhung gemäß Ausführungsplanung soll noch in die Beratungen des Doppelhaushaltes eingebracht werden. Die Gesamtkosten für den BA 2a werden Gegenstand des im Dezember 2018 einzureichenden Förderantrags zum STEP 2019.

Die Auftragsvergabe bei Städtebauförderprojekten ist bis einschließlich der LP 5 (Ausführungsplanung) förderunschädlich. Bei späterer Bewilligung des Förderantrags für das Projekt werden die Planungskosten mit dem für die :gesamtperspektive Wesseling angesetzten Fördersatz (80 %) refinanziert.

In Abhängigkeit vom vorgenannten Nutzungskonzept können Einnahmen aus der Vermietung der Gastronomienutzflächen erwartet werden; derzeit werden keine Mieteinnahmen erzielt.

Die Folgekosten für die Wartung des, für die barrierefreie Nutzung erforderlichen Aufzugs, sind nach derzeitigem Kenntnisstand mit ca. 4.000 €/Jahr zu beziffern. Sie können als Nebenkosten anteilig auf die künftigen Nutzer des Bürgerbahnhofs umgelegt werden. Gleiches gilt für die zu erwartende Aufteilung künftig entstehender Betriebskosten (Gas, Strom, Wasser, Abwasser) für den Bürgerbahnhof; in jedem Falle wäre die Situation für die Stadt Wesseling positiver als heute, da sie derzeit 85 % der Betriebskosten finanziert. Es ist davon auszugehen, dass auf Grund der denkmalgerechten Sanierung des Bahnhofsgebäudes der Energieverbrauch und somit die Betriebskosten gesenkt werden können.

Schlussbetrachtung

zum Verhältnis des Eigenanteils in der Städtebauförderung und den Unterhaltungs-/Instandsetzungskosten

Das Bahnhofsgebäude befindet sich bereits heute in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Auch ohne die Einbringung des Projekts in das Stadterneuerungsprogramm STEP 2019 werden in den nächsten Jahren erhebliche, mit dem Umbauprojekt vergleichbare, Sanierungsmaßnahmen zur Substanzerhaltung des denkmalgeschützten Gebäudes in einer Größenordnung von annähernd 2 Millionen € notwendig.

Diese Sanierungsmaßnahmen zum Substanzerhalt könnten zwar auf einige Jahre aufgeteilt werden, jedoch müsste die Stadt Wesseling diese Kosten zu 100 % selbst finanzieren, da reine Sanierungsmaßnahmen nicht Gegenstand der Städtebauförderung sind und deshalb der 80 % Förderzuschuss nicht möglich wäre.

Mit der Einbringung in die Städtebauförderung, vorbehaltlich der Bewilligung, würde die Stadt Wesseling in die Lage versetzt, mit einem Eigenanteil von ca. 0,7 Mio. Euro nicht ausschließlich eine Sanierung des Bahnhofsgebäudes umzusetzen, sondern das historische Gebäude hochwertig und denkmalgerecht zu sanieren, einer städtebaulich und sozial nachhaltigen Nutzung zuzuführen und die umgebenden innerstädtischen Platz- und Freibereiche hochwertig neu zu gestalten.

Anlagen:

- Übersichtsplan Bauabschnitte Bahnhofsumfeld (Verkleinerung DIN A4)
- Ausführungsplanung Frei-/Verkehrsanlagen (LP 5), Büros RHA/Fischer (Gestaltungsplan, Lageplan, Straßenquerschnitte, Verkleinerungen DIN A3/A4)
- Broschüre Gestaltungsvorschläge Platz-/Freiräume, Büro RHA
- Ausführungsplanung Hochbau (LP 5), Büro RHA (Grundrisse, Schnitt, Ansichten, Verkleinerungen DIN A3)
- Broschüre Gestaltungsvorschläge Hochbau, Büro RHA
- Berechnungsbogen NRF-/NUF-Flächen, Büro RHA
- Tabellen Kostenberechnung BA 2a (Hochbau, Frei-/Verkehrsanlagen, Büro RHA)

Anmerkung:

Die Fraktionen/fraktionslosen Ratsmitglieder erhalten je eine Planfassung der Ausführungsplanung Hochbau/Frei- und Verkehrsanlagen (LP 5) der Büros RHA/Fischer im Originalmaßstab.