Stadt Nürnberg
U-Bahnlinie 1, U-Bahnhof Muggenhof

Nachtragsobjektplan

U1 BA 3.1, U-Bahnhof Muggenhof

Entscheidungsvorlage

Am 03.03.2020 wurde der Objektplan für die Generalsanierung des U-Bahnhofs Muggenhof im Bau- und Vergabeausschuss behandelt und einstimmig beschlossen. Die zwischenzeitlich eingetretenen Kostenänderungen, ihre Ursachen und die erforderliche Anpassung der Finanzierung wurden im Nachtragsobjektplan, der am 30.09.2020 beschlossen wurde, erläutert.

In den letzten zwei Jahren sind zusätzlich wesentliche Änderungen am Bauumfang, sowie an den kalkulierten Kosten aufgetreten, die im Nachfolgenden erläutert werden. Zudem ist der Zuwendungsbescheid von der Regierung von Mittelfranken eingegangen.

1. Stand der Maßnahme

Die Bauvorhaben an den Auflagern und am Bahnsteig des brückenartigen Bahnhofs sind grundlegend fertig gestellt. Aktuell finden die finalen Baumaßnahmen auf der östlichen Seite an den Aufgangsportalen statt. Diese Arbeiten sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen werden. Parallel findet die Vergabe des zweiten Bauabschnittes statt. Die Arbeiten an den westlichen Aufgangsportalen sollen nahtlos nach Fertigstellung der östlichen Seite beginnen. Zum Abschluss der Maßnahme wird die Gussglasfassade am gesamten Bahnhof installiert.

Im Zuge der Generalsanierung soll auch das dem U-Bahnhof gegenüberliegende und technisch dazugehörende Unterwerk Muggenhof saniert werden. Dieser Leistungsumfang war in den vorherigen Objektplänen noch nicht berücksichtigt. Die Aufnahme des Projektes wird im Punkt „Unterwerk“ näher erläutert. Das Teilprojekt ist gesondert förderfähig.

Bedingt durch den Lagertausch sowie den Neuaufbau des Bahnsteigbelags wurde die Linie U1 unterbrochen. Diese Unterbrechung wurde mittels Schienenersatzverkehr zwischen den U-Bahnhöfen Maximilianstraße und Stadtgrenze ersetzt. Ebenfalls mussten Fahrgäste, die ursprünglich am U-Bahnhof Muggenhof aussteigen wollten, mittels Schienenersatzverkehr zu diesem gelangen. Da diese Kosten als Teil der Maßnahme inzwischen zuwendungsfähig sind, werden diese mit in diesen Nachtragsobjektplan aufgenommen – damit wächst wiederum die Förderung an, während gesamthaushalterisch die Kosten unverändert bleiben, nicht jedoch in der Maßnahme.

2. Zuwendungen und Eigenfinanzierungsanteil

Die Maßnahme ist nach dem Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) zuwendungsfähig. Es handelt sich hierbei um eine Anteilsfinanzierung und nicht um eine Festbetragsfinanzierung. Grunderneuerungen ab 10 Mio. Euro zuwendungsfähiger Kosten sind befristet bis zum Jahr 2030 mit einer Förderquote auf den zuwendungsfähigen Anteil von bis zu 50% zuwendungsfähig. Der Zuwendungsbescheid ist am 26.01.2022 bei der Stadt Nürnberg eingegangen.

Im Zuwendungsbescheid ergeht, dass circa 75% der Gesamtkosten zuwendungsfähig sind, wovon ca. 50% gefördert werden. Je nach Kostensteigerung erhöht sich auch die Fördersumme.

3. Mittelmehrbedarf durch Baukostensteigerung und Umfangserweiterung

Planungs- und Baukosten

Aufgrund von unvorhergesehenen Ereignissen und technischen Schwierigkeiten sowie den daraus entstehen Preissteigerungen ergeben sich Mehrkosten zum ersten Nachtragsobjektplan bei den Planungs- und Baukosten von ca. 4.100.000 Euro.

Diese Kostensteigerungen sind unter anderem in folgenden Positionen aufgelistet:

- Rohbauarbeiten am östlichen Aufgang: ca. 1.635.000 Euro,
- Installation der Fernwirktechnik: ca. 100.000 Euro,
- Beleuchtung für den Handlauf: ca. 125.000 Euro,
- Verkleidung des Kabelkoffers: ca. 65.000 Euro,
- Schlosser und Metallbauarbeiten: ca. 240.000 Euro,
- Aufbau des Bahnsteigbelages: ca. 80.000 Euro,
- sonstige Ausbaugewerke: ca. 1.025.000 Euro.
- Nichtvorhersehbare Leistungen wie das Anbringen einer provisorischen Fassade als Witterungsschutz: ca. 80.000 Euro,
- geplante Ausschreibung der Gussglasfassade: ca. 150.000 Euro,
- geplante Ausschreibung der Rohbauarbeiten West: ca. 600.000 Euro.

Hier muss man die unvorhersehbaren Einschränkungen durch die Corona-Pandemie wie die kriegsbedingten Kostensteigerungen berücksichtigen. Ebenfalls werden die Engpässe bei Materiallieferungen, sowie einhergehenden Preissteigerungen durch den russischen Angriffskrieg bei den noch auszuschreibenden Gewerken zu berücksichtigen sein.

Unterwerk

Das Unterwerk Muggenhof aus dem Jahre 1980 ist ein Stromumspannwerk, welches den U-Bahnstrom für die Stromschiene aus dem öffentlichen Stromnetz bereitstellt. Das Unterwerk Muggenhof versorgt hier ebenfalls die Nachbarbahnhöfe Eberhardshof und Stadtgrenze, sowie die Streckenabschnitte dazwischen.

Die Erneuerung ist notwendig um die veraltete Technik auf den aktuellen Standard zu bringen, da für die bisherige Technik keine Ersatzteile mehr zur Verfügung stehen. Ein Austausch des Dieselaggregates ist für die benötigte Leistung unabdingbar. Abgerundet wird die Maßnahme mit der Erneuerung der maroden Dachabdichtung.
Die Kostenschätzung für den Rohbau, den Austausch der elektrotechnischen Anlage und die technische Gebäudeausrüstung liegt bei ca. 2.500.000 Euro.

Die Maßnahme hätte ursprünglich zu einem späteren Zeitpunkt, getrennt von der Generalsanierung des U-Bahnhofs, realisiert werden sollen. Aufgrund der Änderung des GVFG wurde die Maßnahme mit in die Generalsanierung des U-Bahnhofs und somit in die beantragte Fördermaßnahme aufgenommen. Als alleinstehende Maßnahme wäre die Erneuerung des Unterwerks durch die Bagatellgrenze von mindestens 10 Mio. Euro nicht zuwendungsfähig.

Schienenersatzverkehr

Durch die Vollsperrung des U-Bahnhofes Muggenhof und die damit verbundene Abkoppelung von Fürth, ist die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs zwingend notwendig gewesen.

Aus dem nun eingegangenen Zuwendungsbescheid geht hervor, dass der Schienenersatzverkehr förderfähig ist, weshalb diese Kosten nun durch die Stadt Nürnberg und nicht durch die VAG zu tragen sind. Insgesamt ergeben sich hier Kosten von 4.000.000 Euro, die in dem vorherigen Nachtragsobjektplan noch nicht inbegriffen waren.

Es wurde ein Vergleich zwischen den im Nachtragsobjektplan vom September 2020 angegebenen Kosten und dem jetzigen Stand des Baufortschritts im August 2022 durchgeführt. Hierbei werden die zu erwartenden Kosten für die Gesamtmaßnahme aufgeführt.
Die Ergebnisse sind nachfolgend tabellarisch dargestellt:

Übersicht Kostenentwicklung U-Bahnhof Muggenhof

Vergleich Kosten zum Nachtragsobjektplan Nr. 1 im September 2020

	Nachtragsobjektplan 1 genehmigt 30.09.2020	Nachtragsobjektplan 2		
Planungskosten	1.500.000,00 €	2.100.000,00 €	}	4.100.000,00 €
Baukosten	14.400.000,00 €	17.900.000,00 €		
Beistellungen VAG	800.000,00 €	1.260.000,00 €		
Schienenersatzverkehr	- €	4.000.000,00 €		
Unterwerk	- €	2.500.000,00 €		
Sonstiges	234.000,00 €	- €		
Bauverwaltungskosten	750.000,00 €	915.000,00 €		
Summe	17.684.000,00 €	28.675.000,00 €		
Anteil Eigenmittel (ca.)	13.684.000,00 €	18.708.000,00 €		
Anteil Förderung (ca.)	4.000.000,00 €	9.967.000,00 €		

4. Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Mittelmehrbedarfs

Da das U-Bahnbauamt bei der Projektrealisierung als „Betrieb gewerblicher Art“ auftritt, bleibt die Mehrwertsteuer unberücksichtigt.

Aufgrund der erteilten Zuwendungen ergibt sich eine geringfügige faktische Mehrung des Eigenmittelbedarfs zum ersten Nachtragsobjektplan.

Die zusätzlich benötigten Haushaltsmittel wurden mit Stk abgestimmt. Die Erhöhung des Mittelbedarfs auf 28.675.000 Euro werden durch die Mittel der MIP-Maßnahme Nr. 620 „U1 Bahnhof Muggenhof, Generalsanierung“ (mit 13.684.000 Euro Eigenmittel), durch Restmittel MIP-Pauschale Nr. 65 „U-Bahn-Erneuerungsmaßnahmen“ (mit 5.024.000 Euro) und erwarteten Zuwendungen in Höhe von 9.967.000 Euro, für das Jahr 2022 und folgende Jahre sichergestellt.

Durch die Erteilung des positiven Zuwendungsbescheids und den daraus resultierenden Zuwendungen entfällt ein großer Teil der Eigenmittel.