

Sachbericht:

1. Projektentwicklung

1.1. Erläuterung zum Projekt

Das Planungsgebiet des neuen CityBahnhofs ist der Bereich vor dem jetzigen Bahnhof bis zur Achse Schillerstraße und setzt sich aus folgenden Einzelbausteinen zusammen:

- Dienstleistungszentrum Nord
- Empfangsgebäude
- Bahnhofspassage zur Innenstadt und
- Parkhaus Am Bahnhof
- Bahnhofsplatz mit Straßenbahn- und Bushaltestellen

Die Thematik und die weitere Vorgehensweise bezüglich der Gliederung des Projektes in Einzelbausteine mit separater Aktivität der PBG bezüglich des Bausteines „Bahnhofsgarage“ wurde im Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 5. Februar 2013 abgestimmt (GD 10/13).

1.2. Citybahnhof, Einkaufsviertel Sedelhöfe und Parkgarage Am Bahnhof

Die Komplexität der Realisierung des Citybahnhof-Konzepts erfordert ein gesichertes abgestimmtes Handeln bei der Umsetzung der einzelnen Bausteine. Aktuell bestehen noch große Unsicherheiten bezüglich der Verlagerungsoptionen der technischen Infrastruktur im Bahnhofsgebäude. Dies und die neuen Aussagen der Bahn zur Verfügbarkeit der Gleise an der Schillerstraße führen zu erheblichen Verzögerungen bei der Realisierung.

In den städtischen Gremien wurde beschlossen, die im ausschließlichen Verantwortungsbereich der Stadt liegenden Bausteine Bahnhofsplatz, Passage zur Innenstadt und Bahnhofsgarage vorrangig und in eigener Trägerschaft zu entwickeln. Ferner wurde beschlossen, den Realisierungswettbewerb zu splitten und die Projektbausteine im eigenen Verantwortungsbereich in einem eigenen Realisierungswettbewerb vorzuziehen. Z.B. kann seitens der Stadt Ulm der Wettbewerb "Bahnhofsplatz" in 2013 ausgelobt werden. Die Generalplanerleistungen für die Parkgarage Am Bahnhof können im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung ebenfalls in 2013 vergeben werden. Die Realisierung des Bausteins Parkgarage Am Bahnhof könnte somit bis Ende 2018 erfolgen.

Ein Wettbewerb der alle Projektbausteine umfasst könnte dagegen insbesondere wegen der notwendigen Abstimmungen mit der Bahn voraussichtlich frühestens 2015 ausgelobt werden und würde zu weitaus größeren Verzögerungen führen.

Weitere Sachverhalte, die für eine Aufteilung in Planungs- und Realisierungsbausteine sprechen sind:

Die heutige Parksituation am Bahnhof genügt nicht den Anforderungen. Es stehen lediglich ca. 55 öffentliche Stellplätze zur Verfügung. Mit Projektbeginn „Sedelhöfe“ sind 500 Stellplätze der Sedelhofgarage in der Innenstadt entfallen, die nicht kurzfristig ersetzt werden können. Es werden neue Stellplätze innerhalb der Einkaufsgalerie „Sedelhöfe“ entwickelt, jedoch sind diese für die zusätzlichen Verkaufs- und Dienstleistungsflächen und die neuen Wohnungen erforderlich. Weitere ca. 260 Stellplätze für Kurz- und Dauerparker der Bahnkunden in unmittelbarer Bahnhofsumgebung entfallen mit Einrichtung der Baustelle der ICE-Neubaustrecke. Am Bahnhofsplatz ergibt sich mit dem Bau der Bahnhofsgarage dagegen die Chance, Stellplätze neu zu errichten und den Anforderungen an zunehmender Mobilität zu entsprechen. Zudem wird ein Zusatzbedarf im Zusammenhang mit den Sedelhöfen und des stetig steigenden Bedarfs an Stellplätzen für die Besucher der Stadt an Wochenenden, Ferien, Brückentagen und der (Vor-)Weihnachtszeit erwartet.

Der Bau der Bahnhofsgarage sollte zwingend vor den Bau des neuen Empfangsgebäudes vorgezogen werden. Die gleichzeitige Realisierung dieser beiden Bausteine würde die Verkehrskapazitäten in der Innenstadt überfordern.

Die hohe Komplexität der Aufgabe und die Abhängigkeiten im Gesamtprojekt Citybahnhof und Sedelhöfe legen jedoch nahe, die Aufgabenstellung entsprechend der Verfügbarkeit der Flächen in einzelne Realisierungsabschritte zu teilen, die auch bewältigt werden können.

Zur Passage und zur Parkgarage Am Bahnhof liegen aus dem von der Stadt Ulm ausgelobten Ideenwettbewerb bereits verwertbare Erkenntnisse für die weiteren Planungen vor. Die neue Passage und die zu beplanende Tiefgarage müssen als ein zusammenhängendes Bauteil betrachtet werden. In Vorbereitung zum städtischen Ideenwettbewerb wurden die Erschließung der neuen Parkgarage und die Verkehrsführungen auf dem Bahnhofplatz bereits grundsätzlich konzipiert. Vorgabe war, dass die Garage unter der Bahnhofspassage hindurch auf der Parkierungsebene 2 verbunden ist. Vorrangiges Ziel des Citybahnhof-Ulm-Konzepts ist es, eine durchgehende Fußgängerachse auf Parkierungsebene, Bahnhofspassagenebene und Sedelhöfe bzw. Cityebene -1 mit direkter und kürzester Anbindung aller Verkehrs- und Mobilitätsvarianten zu schaffen.

Um weitere Festlegungen und Vorgaben, für die im engen Zusammenhang stehenden städtebaulichen Bausteine zu treffen (z.B. zur Bahnhofspassage, zur Verknüpfung der Haltestellen über Treppen und Aufzüge, mit den Sedelhöfen und dem Citybahnhof sowie zur inneren Organisation der Garage) wurde von der PBG bei „Scherr + Klimke AG Architekten und Ingenieure“ eine Vorstudie bzw. einen Vorentwurf in Auftrag gegeben. Die vorliegende Vorplanung sieht eine viergeschossige Garage mit ca. 800 Stellplätzen für die Andienung des Bahnhofes (Kiss&Ride-Verkehr), Kurzparker und Hotelkunden des InterCity-Hotels, sowie eine städtische Fahrradgarage auf der Ebene -1 mit rd. 500 Radparkplätzen und direktem Zugang zur Passage vor.

Die zu realisierende Tiefgarage umfasst den Bahnhofsvorbereich zwischen der nördlichen Zufahrt zur Post und der südlichen Zufahrt zum Omnibusbahnhof. Die Parkebene -1 ist niveaufrei an die neue Bahnhofspassage angebunden. Kiss&Ride-Bereiche, Kurzparker, ein Fahrradparkhaus und eine Anlieferzone auf Ebene -1 gewährleisten direkte und kürzeste Verbindungen zu den anderen Verkehrsträgern und Nutzungen und entlasten den räumlich begrenzten Bahnhofplatz von Verkehr zu Gunsten der optimalen Nutzung, Anbindung und Aufenthaltsqualität.

2. EU-Vergabeverfahren

2.1. Organisation des Vergabeverfahrens

Zur Durchführung des EU-Vergabeverfahrens wurden zwei Fachberater hinzugezogen. Namentlich sind dies für die Projektsteuerung und Koordination das Büro Drees & Sommer aus Stuttgart mit Niederlassung in Ulm, für Fragen des Vergabe- und Vertragsrechts die Kanzlei Menold Bezler aus Stuttgart.

Eine von der Geschäftsführung der PBG geführte Projektgruppe aus Mitarbeitern der PBG, der städtischen Verwaltung und der Fachberater bereitet die EU-Ausschreibung vor und wird die Geschäftsführung bei der Auswertung der Teilnahmeanträge und bei der Auswahl des Generalplaners unterstützen und beraten.

2.2. Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF)

Die Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) regelt die Ausschreibung und Vergabe von freiberuflichen Leistungen (z.B. Architekten- oder Ingenieurleistungen) durch öffentliche Auftraggeber in Deutschland.

Aufträge für Dienstleistungen (insbesondere Architekten- und Ingenieurleistungen) nach VOF müssen europaweit ausgeschrieben werden, wenn das geschätzte Honorarvolumen ohne Umsatzsteuer

200.000 Euro erreicht. Aufträge werden in einem Verhandlungsverfahren mit vorheriger öffentlicher Aufforderung zur Teilnahme (Teilnahmewettbewerb) vergeben. Das Vergabeverfahren soll in zwei, aufeinander folgenden Phasen durchgeführt werden. Im ersten Schritt werden anhand der bekannt gemachten Ausschluss- und Auswahlkriterien geeignete Bewerber (3 bis 5) ausgewählt, die in der nächsten Phase aufgefordert werden, Honorarvorschläge einzureichen und sich in einer Präsentation vor dem Auswahlgremium vorstellen. Die Honorarvorschläge und die Präsentationen werden anhand der vorher mitgeteilten Zuschlagskriterien bewertet und eine Rangfolge ermittelt. Den Zuschlag erteilt der Auftraggeber dem Bewerber, der die bestmögliche Leistung erwarten lässt.

Der Zuschlag wird für die Generalplanerleistungen erteilt, jedoch wird eine leistungsphasenweise Beauftragung vorbehalten, d.h. der Abruf weiterer Leistungen erfolgt nach abgeschlossener Leistungsphase und dem auf dieser Grundlage vorliegenden Beschluss (Bsp. Projektbeschluss, Beschluss über Realisierung).

3. Kostenschätzungen

Für das Ingenieurbauwerk mit rd. 800 Stellplätzen hat eine erste Grobkostenschätzung reine Baukosten (ohne Planung und andere Baunebenkosten) in Höhe von ca. 32,0 Mio. € netto und somit Stellplatzkosten in Höhe von ca. 40.000 €/Stellplatz ergeben.

Grundsätzlich sind die Anforderungen an die Planung in der Dimension, Komplexität und Qualität der Umgestaltung „Neue Straße“ mindestens gleichzusetzen.

Die Realisierung ist mit erheblichen Eingriffen in die Verkehrsabläufe und -funktionen in der Innenstadt verbunden, welche in konzeptionellen und planerischen Untersuchungen später umgesetzt werden müssen. Sämtliche Verkehrsfunktionen des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Fußgängerbeziehungen Bahnhof-Innenstadt-ZOB sind betroffen und entsprechend zu berücksichtigen.

Eine weitere, äußerst wichtige Vorgabe ist es daher, zu gewährleisten, dass während der Bauzeit die grundlegenden städtischen Funktionen aufrechterhalten und die Eingriffe auf ein verträgliches Maß reduziert werden können. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Haltestellen muss grundsätzlich gewährleistet werden.

Auf Basis der Herstellungskosten „Bauwerk“ und der Komplexität des Bauvorhabens ergeben sich derzeit geschätzte Kosten für die Planung der Tiefgarage Am Bahnhof von mindestens rd. 4,0 Mio. € netto (Generalplanerleistungen, abhängig vom beauftragtem Leistungsumfang bzgl. der Planungsdisziplinen). Weitere Baunebenkosten sind in dieser Summe nicht enthalten.

4. Zeitplanung und weiteres Vorgehen

In der weiteren Projektplanung sind folgende Schritte vorgesehen:

02. Mai 2013	Aufsichtsratsbeschluss PBG zum Vergabeverfahren zur Vergabe der Generalplanerleistungen an den bestens geeigneten Bewerber
03. Mai 2013 - 26. Juni 2013	Bewerbungs- und Präqualifikationsverfahren
27. Juni 2013	Auswahl des Generalplaners und Vorbereitung der Vergabeentscheidung der Planungsleistungen „Generalplaner Parkhaus Am Bahnhof“
12. Juli 2013	Informationsschreiben an nicht berücksichtigte Bieter
22. Juli 2013	Frühester Beauftragungstermin. Planungsbeginn
3. Quartal 2014	Beginn Leitungsverlegungen / Infrastruktur und Rückbauarbeiten
1. Quartal 2016	Beginn Bauarbeiten Parkhaus Am Bahnhof
31. Dezember 2018	Fertigstellung Bauarbeiten im Trassenbereich Straßenbahn