



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht
Datum 19.05.2014
Geschäftszeichen SUB III - Wa
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 24.06.2014 TOP
Bau und Umwelt
Behandlung öffentlich GD 207/14

Betreff: Masterplan City-Bahnhof Ulm
- Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie des Empfangsgebäudes
(Verlagerungsstudie) und zum Sachstand der Verhandlungen mit der Bahn

Anlagen: 1 Verlagerungsstudie (Managementsummary) (Anlage 1)
1 Fortschreibung des Entwicklungskonzepts (Anlage 2)
1 Lageplan der verfügbaren Bahngrundstücke (Anlage 3)

Antrag:

1. Der Bericht über das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bericht über den Sachstand der Verhandlungen mit der Bahn zum Empfangsgebäude und zu weiteren Bahnflächen wird zur Kenntnis genommen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Bahn in Verhandlungen über die Errichtung eines Parkhauses an der Schillerstraße und die Anbindung des Bahnhofsteges an die Bahnsteige zu treten.

Jescheck

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, LI, OB, VGV	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC:			
Projekt / Investitionsauftrag:			
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	€
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	75.180 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	75.180 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2014</u>		2014	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC	€
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: L74051100002 PRC	75.180 €
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2015 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Machbarkeitsstudie zum Empfangsgebäude (Verlagerungsstudie)

Aufgabe der Studie war die Prüfung der Machbarkeit einer Freimachung möglichst großer Flächenanteile des Empfangsgebäudes. Dies ist die wesentliche Voraussetzung der künftigen Neuentwicklung des Bahnhofsgebäudes. Dabei wurden neben dem Empfangsgebäude auch die nördlich angrenzende Expressguthalle, Nebengebäude und die hinter der Postpakethalle gelegene sogenannte Ladestation betrachtet. Nicht Teil der Studie war das InterCity-Hotel.

Untersucht wurden dabei sämtliche bahnbetrieblich notwendigen Anlagen und Einrichtungen, wie die bestehenden Oberleitungen, Telekommunikations- und Stromversorgungsanlagen. Außerdem wurde geprüft, welche Räume für Personal aus betrieblicher Sicht erforderlich sind. Der Prüf- und Bewertungsprozess umfasste die Arbeitsschritte Bestandsaufnahme, Konzeption und Bewertung von Verlagerungsoptionen und die Grobkostenschätzung der zur Freimachung notwendigen Maßnahmen.

Die Studie wurde gemeinsam von Stadt und Bahn beauftragt und von der DB Imm als zuständige Immobiliengesellschaft der Bahn sowie von der für Planung und Technik zuständigen Bahntochtergesellschaft DB International erarbeitet.

1.1. Ergebnis der Bestandsaufnahme

Ergebnis der Bestandsaufnahme ist, dass grundsätzlich alle in den untersuchten Gebäuden sich befindende Einrichtungen verlagert werden können. Wegen seiner besonderen Lage im Bahnnetz mit dem Zusammentreffen von sechs Linien sind im Hauptbahnhof Ulm zentrale Versorgungseinrichtungen untergebracht. Die Bestandsaufnahme ergab für die technische Infrastruktur umfängliche Anlagen. Für weitere Büro- und Personalräume muss Ersatz geschaffen werden, ebenso für die Bundespolizei. Insgesamt ist für die Verlagerung sämtlicher Einrichtungen ein Flächenbedarf von 3.096 qm Bruttogeschossfläche erforderlich, die sinnvollerweise in einem eigenen Technikgebäude untergebracht werden sollten.

1.2. Verlagerungsstandorte

Im nächsten Schritt wurden die möglichen Verlagerungsstandorte für die bahnbetrieblich relevanten Anlagen und Einrichtungen bewertet. Wichtig in diesem Zusammenhang waren die Möglichkeiten der Errichtung eines ausreichend großen eigenständigen Technikgebäudes und der Anbindung an bestehende Medienleitungen.

Fünf Standorte wurden untersucht:

- Schillerstraße südlich des Bahnhofsteiges
- Südlich des Stellwerkes an Zinglerstraße
- Zentraler Omnibusbahnhof
- Nördlich der Ladestation
- Aus-/Umbau der Ladestation

Ergebnis der Standortsuche war, dass unter Betrachtung aller Aspekte die günstigste Option der Aus- bzw. Umbau der bestehenden Ladestation ist. Die Ladestation diente früher der Aufladung der von der Bahn genutzten Elektrofahrzeuge und steht nun zur Verfügung. Die im Untergeschoss untergebrachte Krisenleitstelle kann an Ort und Stelle verbleiben. Diese Variante entspricht den städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt Ulm und soll den weiteren Planungen zu Grunde gelegt werden.

1.3. Freistellung

Das Konzept sieht eine teilweise Freistellung der Bahnhofsgebäude von Zwecken des Bahnbetriebes vor. Demnach soll in etwa die Fläche der heutigen Bahnhofshalle auch weiterhin unter dem Fachplanungsvorbehalt für Bahnflächen stehen und nicht entwidmet werden. Die sich nördlich anschließende Fläche kann nach Freistellung durch das Eisenbahnbundesamt

EBA einer immobilienwirtschaftlichen Verwertung auch mit zusätzlichen Dienstleistungsnutzungen zugeführt werden. Die Realisierung des geplanten Dienstleistungszentrums am Bahnhof ist auf diesem Weg möglich.

1.4. Zeitliche Rahmenbedingungen

Im Anschluss an die Verlagerungsstudie wird die Bahn nun den bahninternen Prüfungsprozess weiterführen, der die Freimachung des Bahnhofgrundstückes für eine Neubebauung sowohl aus fachtechnischer als auch wirtschaftlicher Sicht umfasst.

Auf Grund des aufwendigen bahninternen Abstimmungsprozesses, der nach Einreichen der Planung generell einen Zeitraum von ca. zwei Jahren vor Baubeginn erfordert und den Abhängigkeiten mit den Baumaßnahmen der Neubaustrecke ist der Neubau des Empfangsgebäudes frühestens 2020 möglich. Ziel ist die gemeinsame Inbetriebnahme der Neubaustrecke und des neuen Empfangsgebäudes.

Die Zeitplanung der Neubaustrecke sieht vor, das zwischen Gleis 1 und Gleis 2 gelegene und nicht mehr notwendige Durchfahrtsgleis 21 in der zweiten Jahreshälfte 2019 zurückzubauen. Im Bereich dieses Gleises werden dann Masten gebaut, die künftig die Befestigung der Oberleitungen übernehmen, die bisher am Empfangsgebäude angebracht sind. Auf der Seite der Schillerstraße wird das ebenfalls nicht mehr notwendige Gleis 17 genutzt, um auch hier neue Oberleitungsmasten zu errichten. Somit stellen die Oberleitungseinrichtungen kein Hindernis mehr dar für die Entwidmung und den Erwerb der Gleise 18 bis 20 an der Schillerstraße. Diese Gleise sind derzeit noch im bahninternen Prüfprozess. Zum Zeitpunkt der Verfügbarkeit liegen noch keine Angaben vor.

1.5. Grobkostenschätzung der Verlagerung Stand Mai 2014

Provisorium Bahnsteigdach während Bauzeit	250.000 Euro
Abbruch Ladestation	180.000 Euro
Neubau Technikgebäude mit Betriebsräumen	7.390.000 Euro
Verlagerung / Neubau Technik	1.582.000 Euro
Projektsteuerung	350.000 Euro
<u>Preissteigerung</u>	<u>1.485.000 Euro</u>
Summe	10.807.000 Euro
<u>Abbruch Empfangsgebäude / Expressguthalle</u>	<u>1.630.000 Euro</u>
Grobkosten	12.868.000 Euro
<u>Zzgl. 3% Projektmanagementaufwand</u>	<u>386.000 Euro</u>
Gesamtkosten netto	13.254.000 Euro

Die genannten Kosten sind als Projektgestehungskosten zu betrachten und erforderlich für die Freimachung eines baureifen Baugrundstückes für ein neues Empfangsgebäude. Sie sind damit Bestandteil der mit der Bahn zu schließenden Planungs- und Finanzierungsvereinbarung.

1.6. Kosten der Verlagerungsstudie

Die Studie stellt eine wichtige Grundlage für eine realistische Projektentwicklung dar. Sie wurde in zwei Leistungsstufen durchgeführt. Leistungsstufe 1 (Bestandsaufnahme, Anlagenbewertung

und Erstellung Anlagenprogramm, Standortsuche) bildet die Grundlage der Entwicklung und des Verkaufs und wurde von DB Station & Service beauftragt. Leistungsstufe 2 (Verlagerungskonzeption) bildet die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung und wurde von der Stadt beauftragt.

Leistungsstufe 1 (Bahn)	52.220 Euro
<u>Leistungsstufe 2 (Stadt)</u>	<u>75.180 Euro</u>
Gesamtkosten inkl. Nebenkosten und MwSt	127.400 Euro

Die Deckung der Kosten erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel bei der Kostenstelle L74051100002 - Projekt City-Bahnhof.

2. Bericht von den Gesprächen zwischen Stadt und Bahn

Seit dem letzten Zwischenbericht im Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 05.02.2013 (GD 010/13) haben mehrere Gespräche mit der Bahn sowohl auf Arbeitsebene als auch von OB Gönner mit dem Bahnvorstand Dr. Grube stattgefunden. Im Rahmen dieser Gespräche wurde von der Bahn dargestellt, welche Flächen im Bereich des Hauptbahnhofs Ulm absehbar nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden und somit für die städtebauliche Entwicklung zur Verfügung stehen. Der Großteil der identifizierten Flächen ist erst mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke verfügbar. Die Fläche des heutigen Empfangsgebäudes ist, wie oben unter Punkt 1.4 dargestellt, ab 2019 verfügbar. Es wurden damit von der Bahn erstmals konkrete Angaben zur Verfügbarkeit von Flächen zur Umsetzung des Citybahnhof-Ulm-Konzepts genannt. (Siehe Anlage 3)

Folgende Flächen wurden von der Bahn als verfügbar benannt:

Fläche am Haltepunkt Ost an der Gaisenbergstraße	verfügbar
Fläche am Michelsberg an der Lichtensteinstraße	verfügbar
Bahnhof Söflingen	verfügbar
Empfangsgebäude und ehemalige Expressguthalle	ab 2019 verfügbar
Gleisfläche an Schillerstraße und Schillerrampe (für Neubau Parkgarage) Bahn	ab 2021 verfügbar nach Abschluss Neubaustrecke (derzeit prüft die die frühere Freisetzung der Fläche)
Gleisfläche an der Wilhelmstraße	ab 2021 verfügbar nach Abschluss Neubaustrecke
Gleisfläche an der Schillerstraße nördlich Bahnhofsteg	derzeit in Prüfung
Fläche am ehemaligen Postbahnhof	ab 2021 verfügbar nach Abschluss Neubaustrecke

2.1. Anbindung Bahnhofsteg an Bahnsteige

Bei den Gesprächen wurde außerdem Einvernehmen erzielt, den Bahnhofsteg mit Treppen und barrierefrei mit Aufzügen an die Bahnsteige anzubinden. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen werden im Entwurf des Planfeststellungsbeschlusses zum Planfeststellungsabschnitt 2.5a1 Hauptbahnhof Ulm geschaffen. Sobald der Planfeststellungsbeschluss seitens des Eisenbahnbundesamtes erfolgt, besteht Baurecht. Die Realisierung dieser Maßnahme kann in 2017 erfolgen. Ein früherer Baubeginn ist wegen der aufwendigen bahninternen Abstimmungen nicht möglich.

2.2. Parkhaus an der Schillerstraße

Weiter haben Stadt und Bahn vereinbart, mit dem Bau eines Parkhauses an der Schillerstraße Parkraum für Bahnkunden zur Verfügung zu stellen. Die Notwendigkeit hierzu ist im Wesentlichen im Wegfall der bahneigenen Stellplätze nördlich des Bahnhofsgebäudes durch die Baumaßnahmen der Neubaustrecke zu sehen. Der Parkhausneubau soll südlich des Bahnhofsteges liegen und einen barrierefreien Zugang zum Steg erhalten. Durch Anbindung des Steges an die Bahnsteige ist dann das Parkhaus auch direkt und barrierefrei an die Bahnsteige angebunden. Die Bahn prüft, ob das Gelände für den Parkhausneubau noch vor 2021 verfügbar ist, da die Fläche bisher als Baustelleneinrichtungsfläche für die Neubaustrecke vorgesehen ist. Darüber hinaus ist die Frage des Investors und des Betreibers in weiteren Gesprächen zu klären. Die Verwaltung wird hierzu und zur barrierefreien Anbindung des Bahnhofsteges an die Bahnsteige in Verhandlungen mit den beteiligten Bahntocherunternehmen eintreten.

3. Rahmenvereinbarung zur Planung und Finanzierung des Empfangsgebäudes und der Personenunterführung und weitere notwendige Maßnahmen

Wichtigste nächste Aufgabe ist nun der Abschluss der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Bahn als Rahmenvereinbarung der künftigen Entwicklung des Bahnhofs. Derzeit erarbeitet die Bahn die Grundlagen für die wirtschaftliche Machbarkeit. Auf der Grundlage eines tragfähigen Finanzierungskonzepts kann dann das Projekt weiter entwickelt werden. Darin soll auch die Vorgehensweise bei der Entwidmung, dem Verkauf und der Neuentwicklung des Empfangsgebäudes geregelt werden. Die Verwaltung wird hierzu die Gespräche mit der Bahn fortführen und Vorschläge zur Fortschreibung der Grundsatzvereinbarung von 2008 unterbreiten. Die Verlagerungsstudie und das Finanzierungskonzept bilden zusammen die notwendigen Grundlagen der Rahmenvereinbarung. Der Abschluss ist für Mitte 2015 vorgesehen.