

Citybahnhof Ulm

Management Summary/ Abschlusspräsentation



Deutsche Bahn AG

DB Immobilien

DB Immobilien

14.03.2014

Inhalt

- **Aufgabenstellung und Untersuchungsbereich**
- **Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik**
- **Verlagerungsstandorte für bahnbetrieblich relevante Anlagen und Einrichtungen**
- **Verlagerungskonzeption**
- **Städtebauliche Rahmenbedingungen / Wettbewerb**
- **Projektstruktur und Zeitplanung**
- **Grobkostenschätzung**
- **Weitere Vorgehensweise/Zusammenfassung**
- **Parkhausbemaßungsstudie**

| Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Ausgangspunkt

Projekt „Citybahnhof Ulm“

- städtebauliche Planungen der Stadt Ulm im Bereich des Hauptbahnhofs zur stadtgestalterischen Neuordnung
- Neukonzeption des Empfangsgebäudes zur Verbesserung der Funktionalität und des Angebots für Reisende

Ziel

- Freimachung möglichst großer Flächenteile des Areals des Empfangsgebäudes von bahnbetrieblich relevanten Anlagen durch Verlagerung bzw. Neuerstellung unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und technischer Aspekte
- Rückbau des heutigen Empfangsgebäudes
- Erwerb eines möglichst großen Teils der Fläche mit dem heutigen Empfangsgebäude durch die Stadt
- Neubau einer modernen Verkehrsstation an gleichem Standort
- Schaffung bahnhofsnaher Stellplätze
- durchgehend barrierefreier Ausbau des zentralen Verkehrsknotens in Ulm
- Durchführung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs
- Fertigstellung mit Eröffnung der Neubaustrecke Stuttgart - Ulm

Inhalt der Machbarkeitsstudie

- Erfassung der bahntechnischen Einrichtungen
- Erstellung eines Verlagerungskonzeptes zur Freizeichung von bahntechnischer Infrastruktur
- Grobkostenschätzung für Rückbau der baulichen und technischen Anlagen und Verlagerung der bahnbetrieblich relevanten Technik
- Realisierungszeitkonzept unter Berücksichtigung der im Bereich Ulm relevanten Infrastrukturprojekte, Definition von Meilensteinterminen
- Definition der künftig verfügbaren und freistellungsfähigen Flächen
- Definition bahnseitiger Grundlagen für einen künftigen städtebaulichen Entwicklungswettbewerb

Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Eigentümer

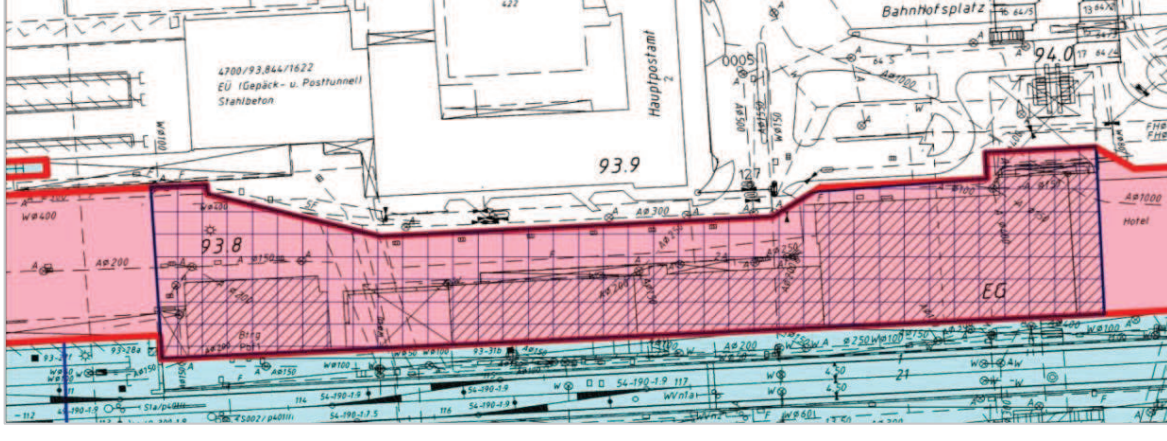
Flächen der DB Station&Service AG
im Bereich des Hauptbahnhofs Ulm

Flächenabgrenzung

Westen Rückseite Bahnsteig 1
Osten Besitzgrenze der Eigentumsfläche DB Station&Service AG
Süden Erbbaurechtsfläche IC-Hotel
Norden Baustelleneinrichtungsfläche des Großprojekts nördlich des
Gebäudes der Ladestation.

Größe der Untersuchungsfläche

ca. 7.950 m²



Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Umriss des gesamten Entwicklungsbereichs

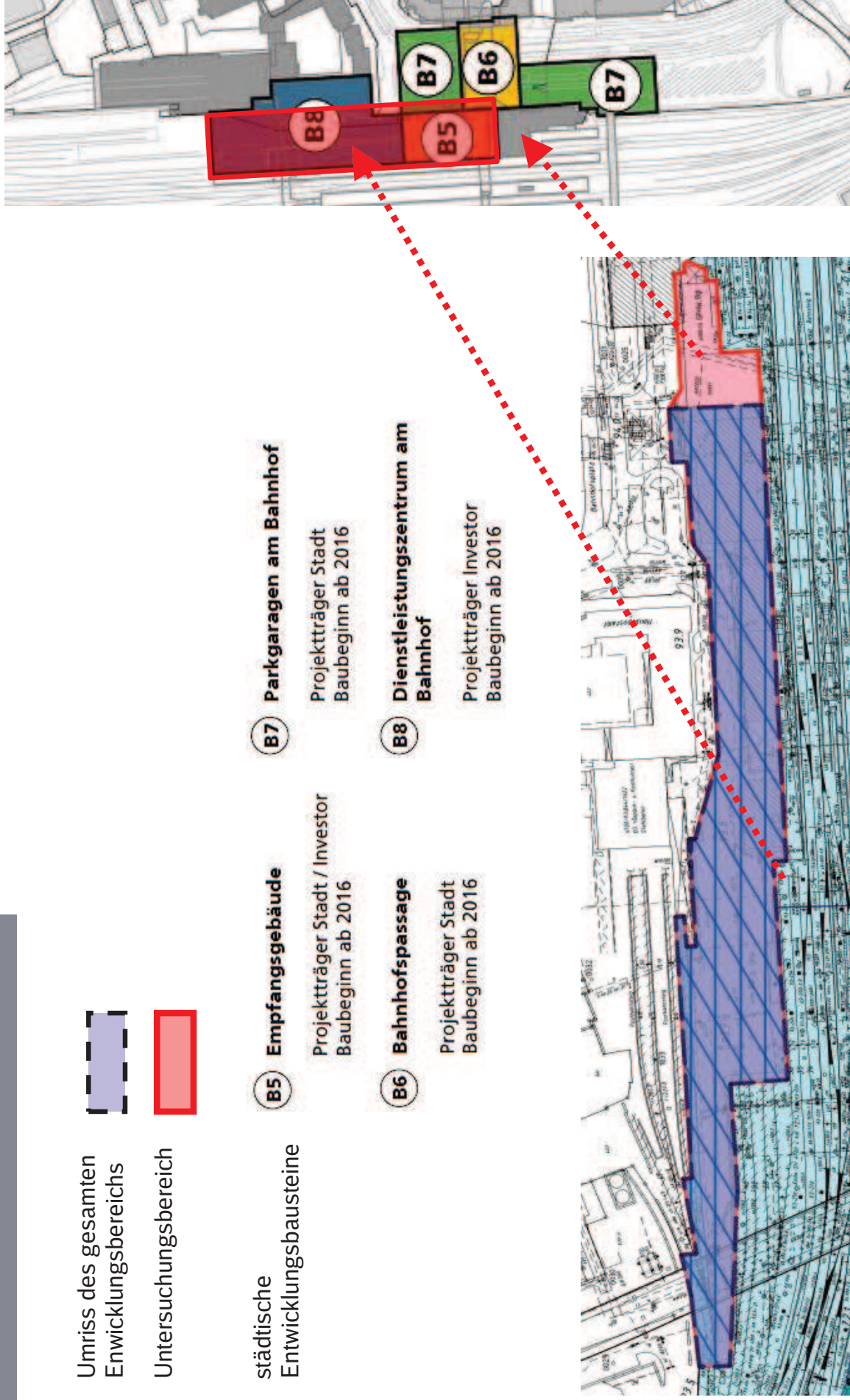


Untersuchungsbereich



städtische
Entwicklungsbausteine

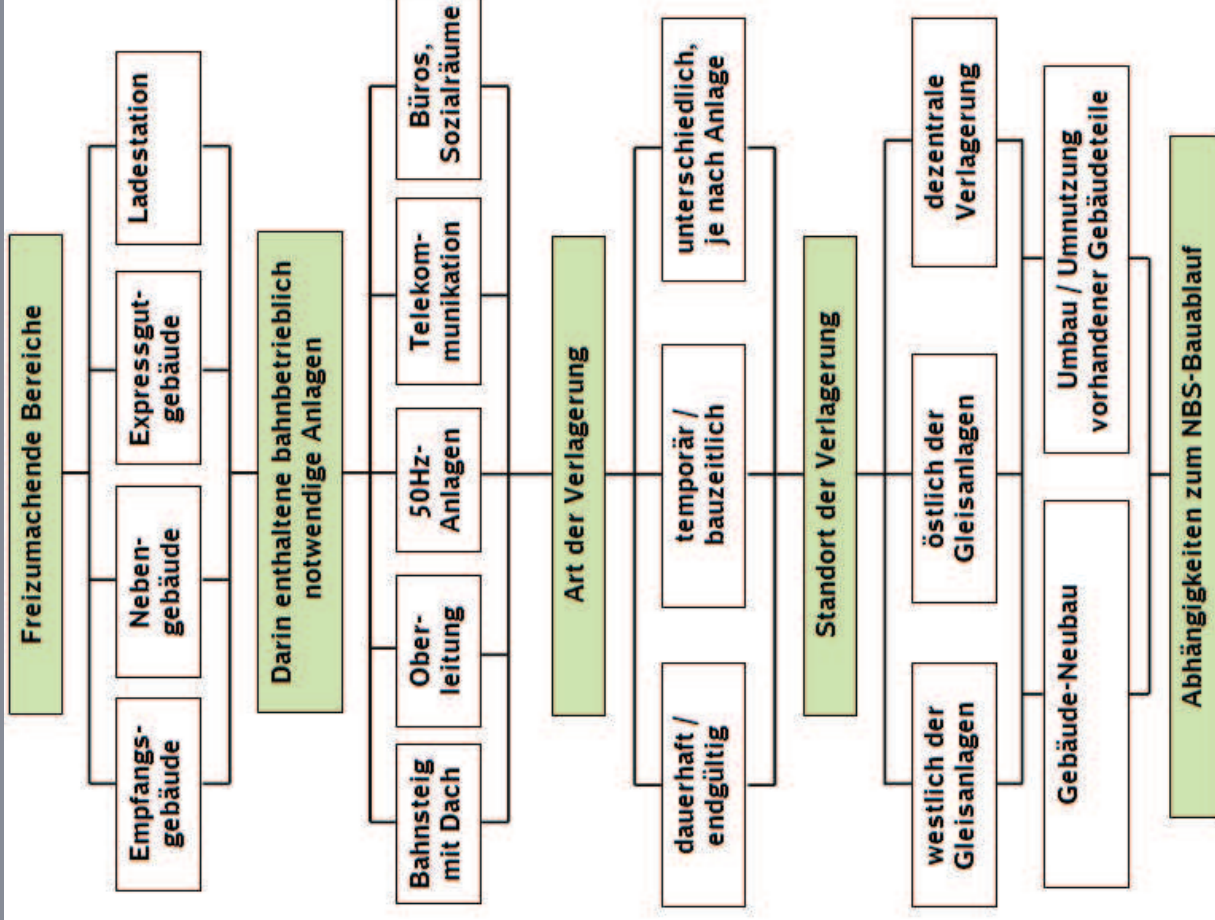
- B5 Empfangsgebäude**
 Projektträger Stadt / Investor
 Baubeginn ab 2016
- B6 Bahnhofspassage**
 Projektträger Stadt
 Baubeginn ab 2016
- B7 Parkgaragen am Bahnhof**
 Projektträger Stadt
 Baubeginn ab 2016
- B8 Dienstleistungszentrum am Bahnhof**
 Projektträger Investor
 Baubeginn ab 2016



I Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Freimachungskonzeptes behandelt die in der Graphik dargestellten Kriterien.



Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

DB-Gebäudekomplex heute bestehend aus

- Empfangsgebäude und Nebengebäude
- Expressgutgebäude
- Ladestation

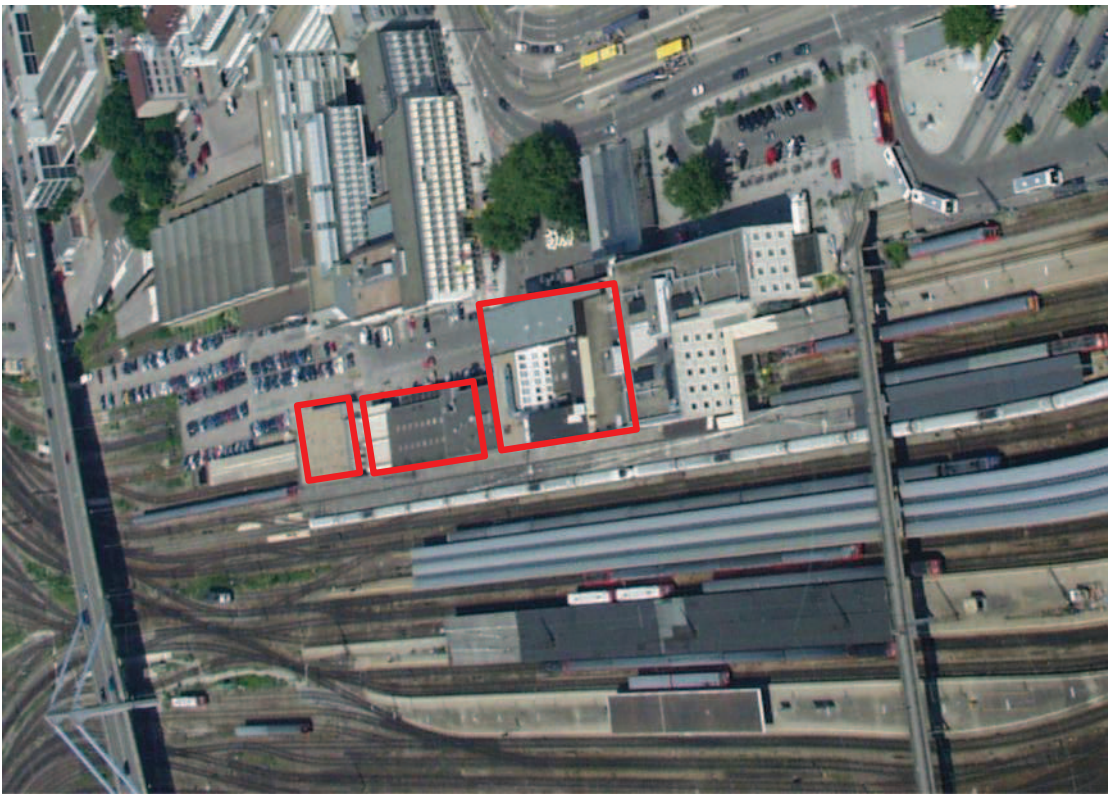
Ladestation

Expressgutgebäude

**Empfangsgebäude
mit Nebengebäude**

Allgemeine Zustandsbeschreibung

- Bausubstanz aller Gebäude gut
- nahezu vollständige Unterkellerung
- in der gesamten Fläche genutzt
- Erdgeschoss zum Bahnsteig 1 niveaugleich
- Bahnhofsvorplatz liegt geringfügig unter Bahnsteigniveau, Zugang zum Empfangsgebäude erfolgt über Treppen und Rampen
- Im Osten der Expressguthalle befindet sich eine Laderampe
- Die Ladestation schließt ebenerdig mit Garagen an



Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

Bahnbetriebliche Anlagen und Nutzungen

bahnbetrieblich nicht erforderliche Einrichtungen

- die Geschäfte und Gastronomie-Betriebe,
- die Büros mit allgemeinen Verwaltungsaufgaben,
- Reisezentrum, Service-Point,
- Parkplätze, Garagen,
- Krisenleitstelle.

bahnbetrieblich erforderliche Einrichtungen

nicht-technischen/flächige Einrichtungen

- Raum für Aufsicht,
- Raum für Zugleitung,
- Raum für Bahnhofs-Leitung,
- Räume für Rangierer und Wagenreiniger,
- Räume für DB Regio,
- zugehörige Sozialräume (Duschen, Spinte, Pausenräume)
- Räume der Bundespolizei.

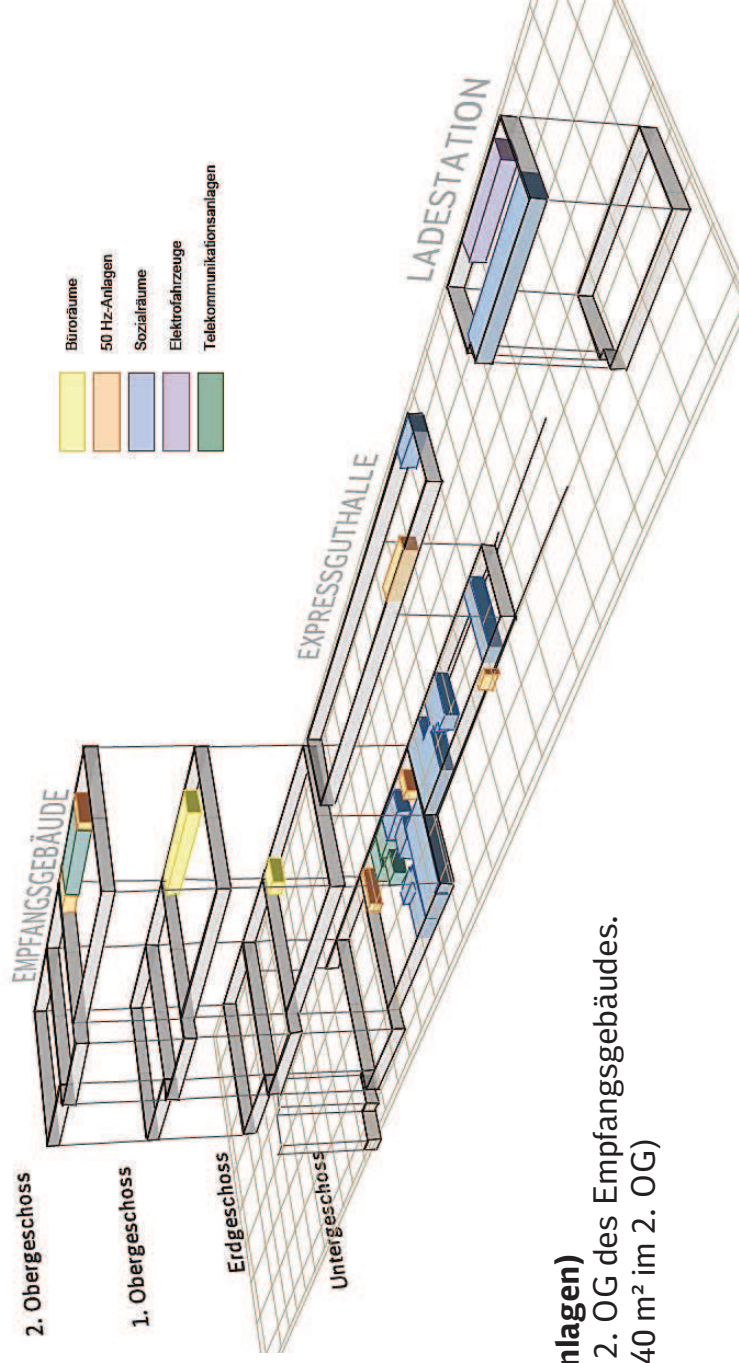
technische Einrichtungen

- Telekommunikationsanlagen,
- Zugansage / Fahrgast-Informations-Anlage (FIA),
- 50Hz-Anlagen,
- Oberleitungsanlagen,
- Bahnsteig und Bahnsteigdach,
- Abstellung und Lademöglichkeit für Elektro-Fahrzeuge.

Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

bahnbetrieblich erforderliche technische Einrichtungen

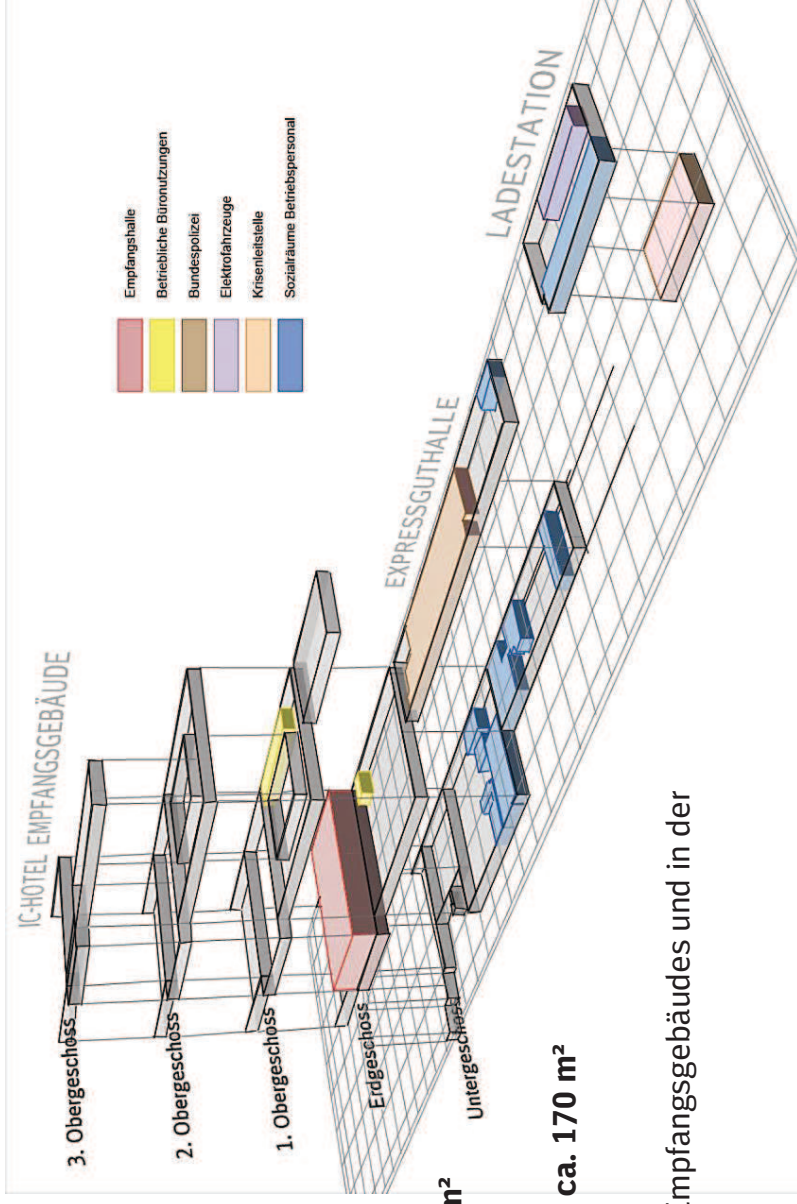
- **Leit- und Sicherungstechnik (LST)**
keine Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik im Empfangsgebäude.
- **Oberleitung**
Querfelder tlw. an Empfangsgebäude, Expressguthalle und Ladestation verankert.
- **50 Hz**
Stromversorgungsanlagen (50 Hz) in allen Gebäudeteilen und Geschossen verteilt angeordnet.
Flächenbedarf: **ca. 180 m²**
- **Bahnbetriebliche Telekommunikationsanlagen (TK-Anlagen)**
Telekommunikationsanlagen im Kellergeschoss und 2. OG des Empfangsgebäudes.
Flächenbedarf: **ca. 240 m²** (ca. 100 m² im UG, ca. 140 m² im 2. OG)
- **FIA/Zugmeldeanlage**
Leitstellen der Zugmeldeanlage bzw. Fahrgastinformationsanlage im 2. OG des Empfangsgebäudes.
Flächenbedarf: **ca. 60 m²**
- **Abstellung und Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge**
Abstellung heute in der Ladestation
Flächenbedarf: **ca. 90 m²**



Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

nicht technische/flächige Einrichtungen

- **Bundespolizei** im Erdgeschoss der Expressguthalle
Obwohl keine bahnbetriebliche Nutzung, Integration ins Konzept, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof anzusetzen
Flächenbedarf: **ca. 800 m²**
- **Krisenleitstelle des Bundes** im Kellergeschoss der Ladestation
Obwohl keine bahnbetriebliche Nutzung, Integration ins Konzept
Aufgrund von Verlagerungskosten von ca. 500.000 € wird die Leitstelle im Konzept erhalten. Flächenbedarf: **ca. 220 m²**
- **Sonstige Büroflächen** für Bahnhofsleitung, Aufsicht, Zugleitung im Erdgeschoss und 1. OG, Flächenbedarf: **ca. 170 m²**
- **Sozial- und Bereitschaftsräume** für Rangierer, Wagenreiniger und DB Regio-Personal im Untergeschoss des Empfangsgebäudes und in der Ladestation. Flächenbedarf: **ca. 950 m²**



- **Anlagen der Fa. Vodafone** auf ca. 120 m² im Empfangsgebäude sind aus bahntechnischer Sicht nicht standortrelevant
- **Schutzräume** im Empfangsgebäude für Bahnhofspersonal können ersatzlos entfallen
- Nutzungen **Reisezentrum und Fahrkartenverkauf** werden im Rahmen der Studie nicht behandelt

Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

Anlagenbewertungsmatrix

Anlage	Verlagerung	Verlagerungs-aufwand
nicht-technische Einrichtungen (Räume)		
Aufsicht	Umzug in neue Räume	einfach
Zugleitung	Umzug in neue Räume	einfach
Bahnhofsleitung	Umzug in neue Räume	einfach
Bundespolizei	Umzug in neue Räume	aufwendig, aber nicht zu Lasten der DB AG(?)
Sozialräume Regio u.a. (Bereich Ladestation)	Bauzeitlicher Umzug in Provisorium, endgültiger Umzug in neue Räume	einfach; nur doppelter Aufwand durch Provisorium
Sozialräume Regio u.a. (Bereich Empfangsgeb. und Expressguthalle)	Umzug in neue Räume	einfach

Anlage	Verlagerung	Verlagerungs-aufwand
technische Einrichtungen		
50 Hz-Anlagen		
Tranformatorstation	entfällt	---
50 Hz-Bahnhofshauptverteiler	Neubau	aufwendig
"blaue" Verteilung	entfällt, weil Neu-Aufbau der gesamten Stromversorgung	---
Verteiler Ladestation		
Verteiler Posttunnel		
Verteiler Bundespolizei		
Kabel	Neubau	aufwendig
Ladestation für Elektrofahrzeuge	Bauzeitlicher Umzug in Provisorium, endgültiger Umzug in neue Räume	einfach; nur doppelter Aufwand durch Provisorium
Telekommunikation		
VKH-Fernmeldehauptverteiler	Neubau	extrem aufwendig
BKU-Server	Verlagerung	aufwendig
FIA-Serveranlage	Verlagerung	aufwendig
MACS-Anlage (Laupsprecheranlage)	Neubau	extrem aufwendig
DB-LWL-Kabel	Verlagerung	aufwendig
LSAPlus Verteilerbuchten 1-4	Verlagerung	aufwendig
UMUX-Geräte	Verlagerung	aufwendig
Telefonanlage	Verlagerung	aufwendig
EWSP / IN	Verlagerung	aufwendig
LSAPlus Verteiler (Quer und Längs)	entfällt	---
LSAPlus Bucht 7 und 8	entfällt	---
PCM / TF System	Verlagerung	aufwendig
Uhrenanlage	Verlagerung	einfach
MAS 90 und zugehörige Modemschränke	Verlagerung	aufwendig
Funkanlage	Innenanlage: Verlagerung Außenanlage: Neubau	aufwendig
Global System for Mobile Communications - Rail(way) (GSM-R)	Verlagerung	extrem aufwendig
48/24V = Stromversorgung	Verlagerung	aufwendig
Verbindung DB - Vodafone	Neubau	aufwendig

Bestandsaufnahme: Bahnbetriebliche Nutzung und Technik

Nutzungsart	Nettofläche [m ²]	Aufschlag Verkehrsfläche	Bruttofläche [m ²]	Heutige Lage
Betriebliche Büronutzungen	166	20%	199	EG u. 1. OG
Bundespolizei	672	20%	806	EG (komplett)
Elektrofahrzeuge	90	20%	108	EG (komplett)
Krisenleitstelle	227	20%	272	UG (komplett)
Sozialräume Betriebspersonal	947	20%	1136	UG und EG
Stromversorgung 50 Hz	180	20%	216	UG (min 84m ²)
Telekommunikationsanlagen	236	20%	283	UG (min 93m ²)
Zugansage / FIA	62	20%	74	2. OG
Summe	2580	20%	3096	

Flächenbedarf für zu verlagernde bahnbetrieblich notwendige Einrichtungen zuzüglich eines Zuschlags für Verkehrsflächen

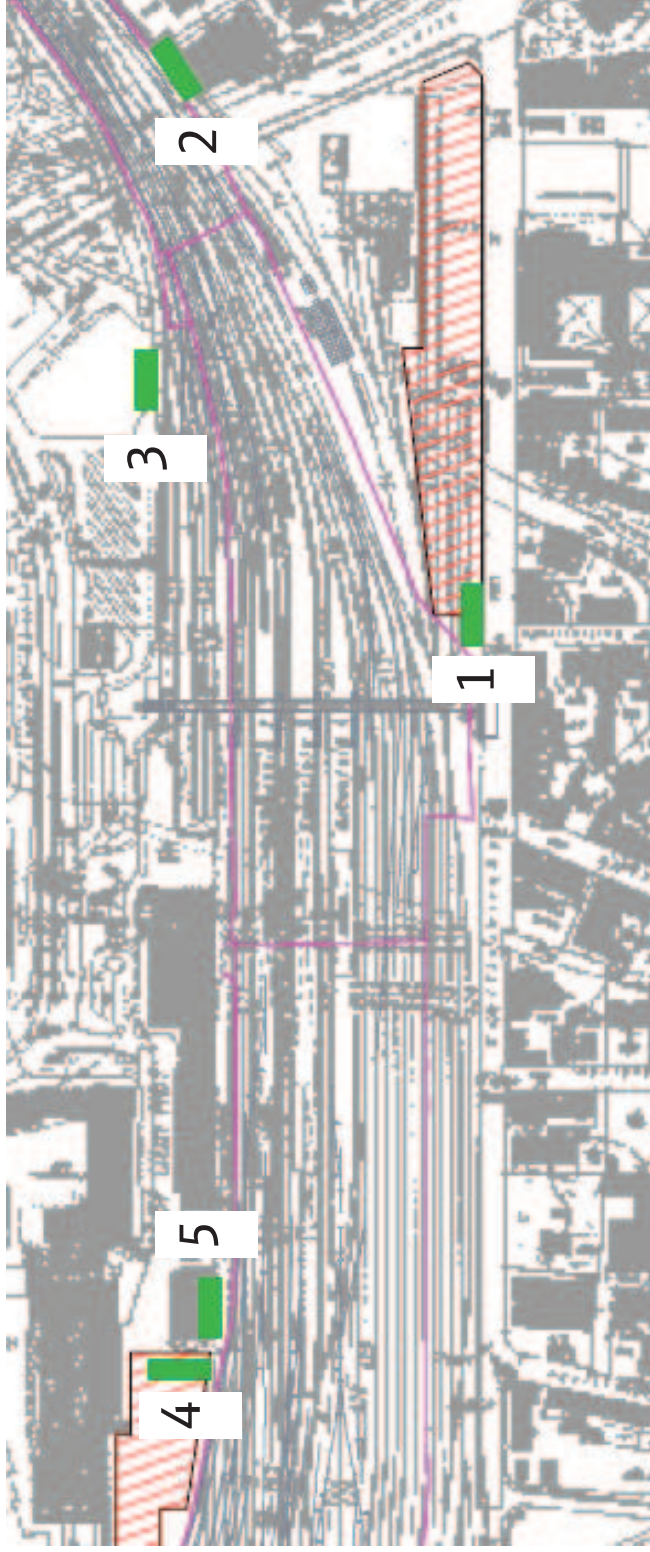
Eine **Mindest-Größe der Grundfläche eines neuen Technikgebäudes von 900 m²** ergibt sich aus der Anordnung der Bundespolizei und der Fläche für Abstellung und Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge auf Straßen- bzw. Bahnsteigniveau.

| Verlagerungsstandorte für bahnbetrieblich relevante Anlagen und Einrichtungen

Verlagerungsstandorte

Betrachtete Verlagerungsstandorte

1. Schillerstraße
2. Südlich Stellwerk
3. Busbahnhof
4. Nördlich Ladestation
5. Aus-/Umbau Ladestation



Verlagerungsstandorte: Bewertungsmatrix

Technische Kriterien	Standortvarianten				
	1	2	3	4	5
Anbindung an DB KT-Kabelanlagen	-	-	-	0	0
Anbindung an 50-Hz Kabel (Hochspannung)	+	-	-	+	+
Anbindung an 50-Hz Kabel (Niederspannung)	-	-	(-)	+	+
Verlagerungseignung FIA, Lautsprecher, Uhren	0	0	0	0	0
Vereinbarkeit mit Umgehungskabeltrasse Nord				-	+
Nicht-technische Kriterien	1	2	3	4	5
Aufenthalts- und Sanitärräume für Rangierer	-	-	-	+	+
Aufenthalts- u. Sanitärräume für DB Station&Service	--	--	--	+	+
Aufenthalts- und Sanitärräume für DB Regio	-	-	-	+	+
Neubau Krisenleitstelle	--	--	--	--	
Übernahme bestehende Krisenleitstelle					++
Städtebauliche Kriterien	1	2	3	4	5
Vereinbar mit städtebaulichen Anforderungen	-	--	--	0	+

Standorte 1-3

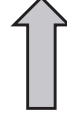
- entfallen

Standort 4

- aufwändige Kabelverlegung erforderlich
- aus Kostengründen nicht weiter verfolgt

Standort 5

- keine Behinderung bahnbetrieblicher Abläufe
- keine aufwändige Kabelverlegung erforderlich
- wirtschaftlich sinnvoller Erhalt der Krisenleitstelle möglich
- keine bauzeitlichen Zwischenlösungen für bahnbetriebliche Anlagen, Büronutzungen, Bundespolizei
- keine Behinderung städtebaulich hochwertiger Entwicklungen
- Verminderung der freimachbaren Flächen um erforderliche Grundfläche



Standort 5
für Neubau Technik-Gebäude mit
Überbauung der Krisenleitstelle

Zusammenfassung Leistungsstufe 1

- betriebliche Anlagen über alle Gebäude verteilt



Verlagerung der Anlagen in jedem Fall erforderlich
- Haupt-Verkehrsebene zukünftig in der -1-Ebene



Verlagerung der Anlagen in den Keller des Empfangsgebäudes nicht möglich
- heutige Expressguthalle am besten für Freistellung und Verkauf geeignet



Verlagerung der Anlagen in den Keller der Expressguthalle aus wirtschaftlicher Sicht ungünstig
- Krisenleitstelle des Bundes soll im Kellergeschoss der Ladestation verbleiben



die Fläche der Ladestation ist optimaler Verlagerungsstandort für die bahninfrastrukturale Technik aus Empfangsgebäude und Expressguthalle.

| Verlagerungskonzeption

Grundsätze der Flächenfreimachung

- **Funktionalitätssicherung**
Sicherung des Bahnbetriebs
- **Verlagerungsfähigkeit**
Grundsätzlich sind alle technischen Anlagen des Empfangsgebäudes aus technischer oder bahnbetrieblicher Sicht verlagerungsfähig
- **Räumliche Ansätze**
Eine dezentrale Verlagerung scheidet aus wirtschaftlichen und technischen Gründen aus.
Es findet eine zentrale Verlagerung in ein zentrales Technikgebäude Anwendung.
- **Dauerhaftigkeit einer Verlagerung**
Eine bauzeitliche Verlagerung entspricht einer doppelten Verlagerung der bahntechnischen Infrastruktur und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Dem Konzept wird eine dauerhafte Verlagerung zu Grunde gelegt.

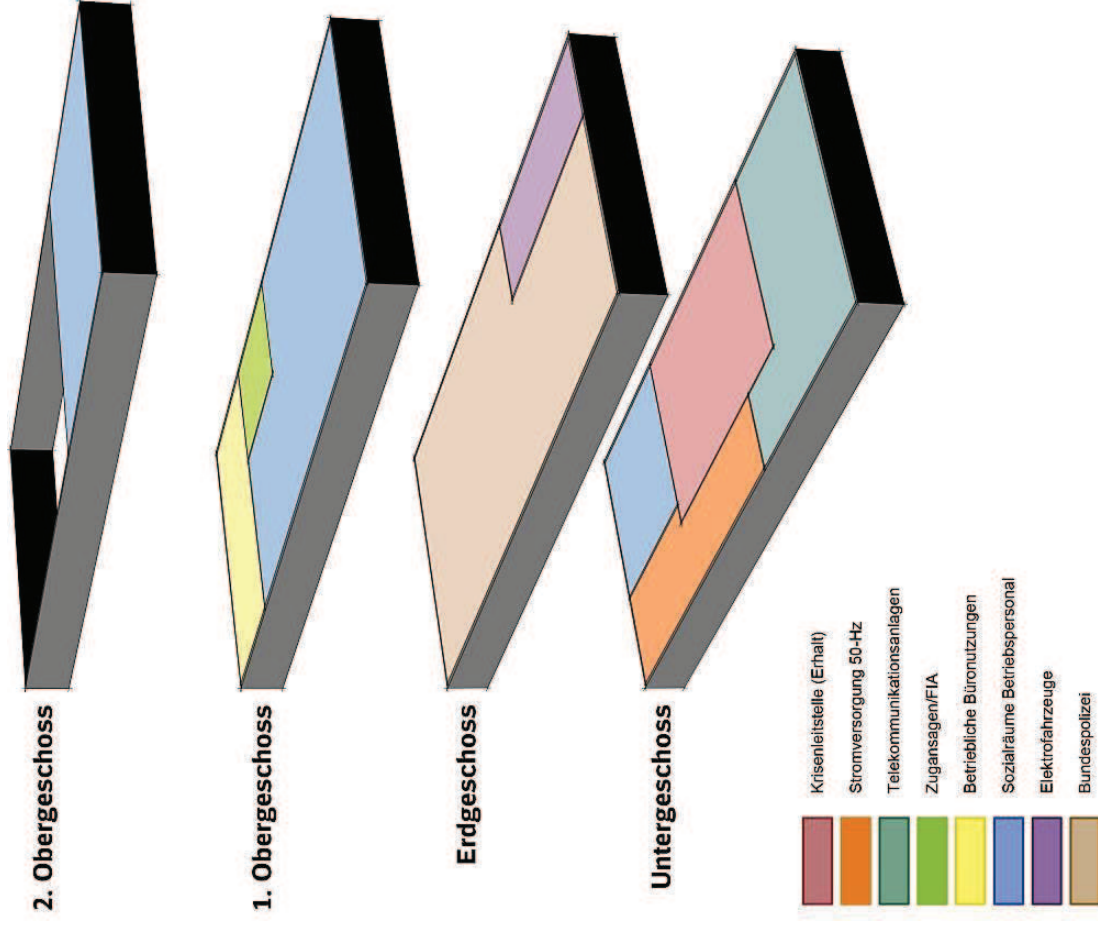
Konzeption und Vorplanung Ersatzmaßnahme

Anforderungen Neubau Technikbauwerk

- Abbruch der Ladestation ab dem Erdgeschoss
- Ausweitung der heutigen teilweisen Unterkellerung
- Zentrale Integration aller technischen Anlagen des Bahnbetriebs im erweiterten Keller
- Weitgehende Integration der bahnbetrieblich relevanten Raumnutzungen wie Bahnhofsmanagement und Sozialräume aller betroffenen Fachdienste
- Unterbringung der Bundespolizei gemäß dem heutigen Raumbedarf im Erdgeschoss
- Erhalt der Krisenleitstelle im Keller der Ladestation

Dimensionierung Technikgebäude

- Bautiefe: 20 m (Bestand)
- Gebäudelänge: 46 m.
(abgeleitet aus Flächenbedarf der Bundespolizei von ca. 800 m² zuzüglich der für die Elektrofahrzeuge erforderlichen Abstellgaragen mit einem Platzbedarf von etwa 110 m²)
- Geschossigkeit: Erdgeschoss und zwei Obergeschosse



| Städtebauliche Rahmenbedingungen/Wettbewerb

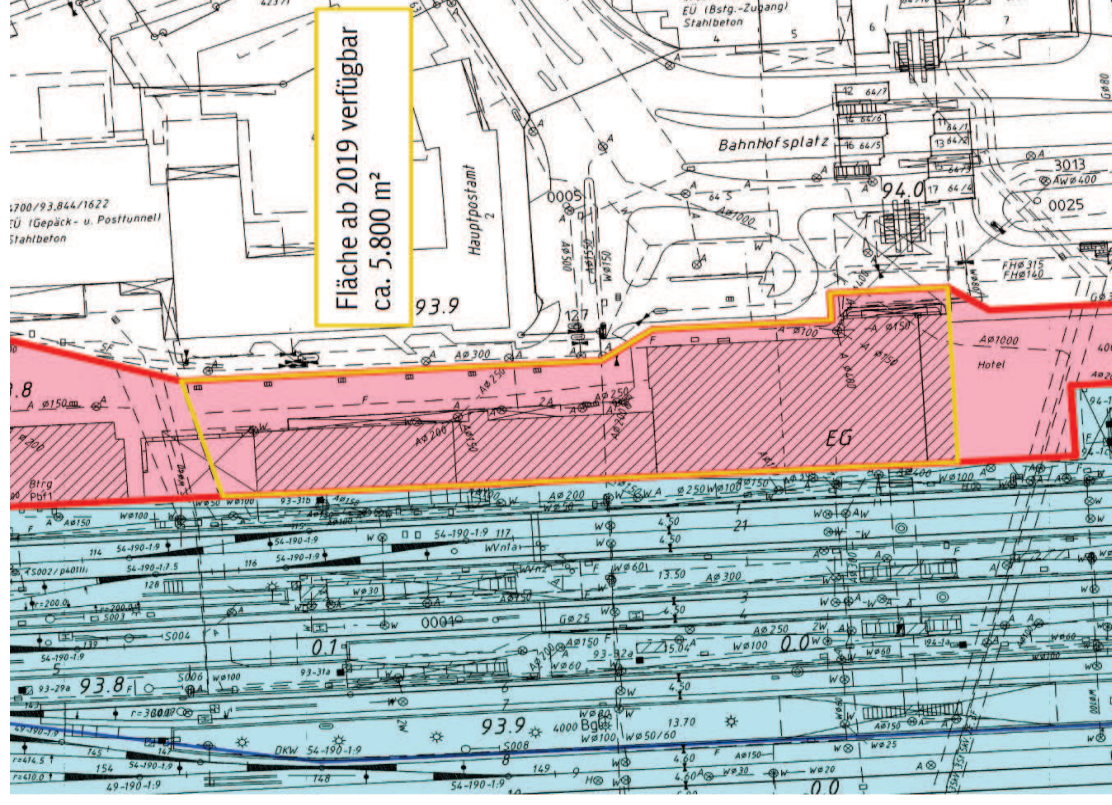
Städtebauliche Rahmenbedingungen

Verwertbare Fläche

Fläche des heutigen Empfangsgebäudes und der Expressguthalle zwischen Eigentumsgrenze der DB AG Fläche und Bahnsteig 1

Rahmenbedingungen Wettbewerb

- kaum inhaltliche Einschränkungen aus dem Bahnbetrieb
- keine Einschränkungen für Büroteil
- Vorgabe der Anforderungen an zukünftiges Empfangsgebäude von DB Station&Service
- Freistellungsgrenze geht aus dem Ergebnis des Wettbewerbes hervor



Städtebauliche Rahmenbedingungen

drei mögliche Handlungsansätze

Vollständige Freistellung

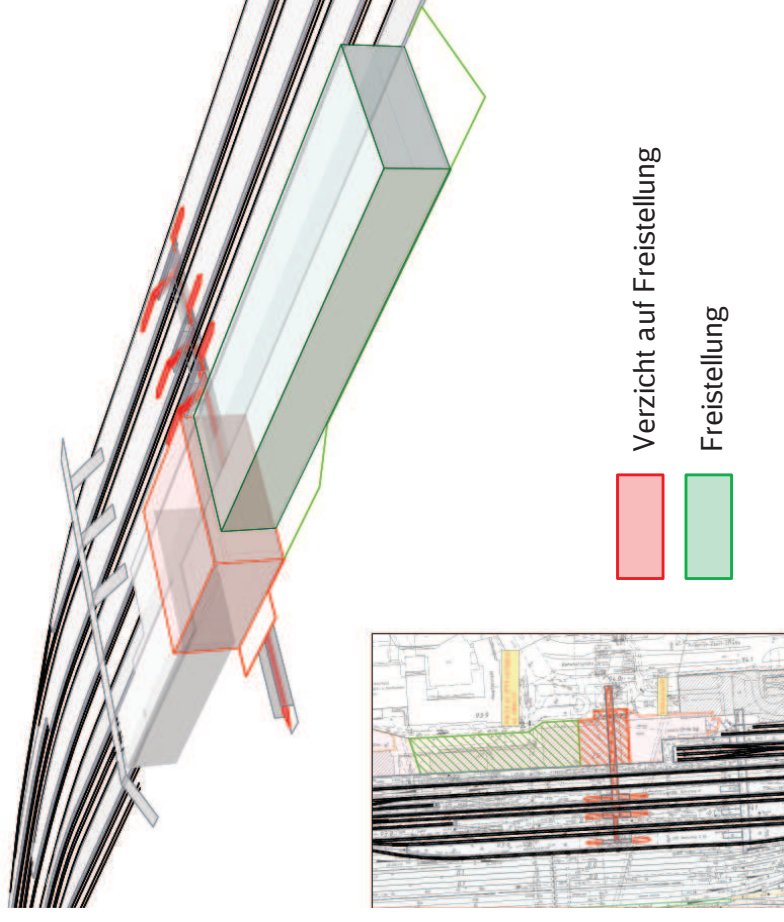
Aufgrund der Reisekette und Laufwege nicht sinnvoll und von DB Station&Service AG und Stadt Ulm als Lösung abgelehnt.

Verzicht auf Freistellung

Erschwernis der privatwirtschaftliche Entwicklung der Fläche nördlich des neuen Empfangsgebäudes
Flächenverkauf nur mit erheblichen Abschlägen am Kaufpreis

Teilweise Freistellung

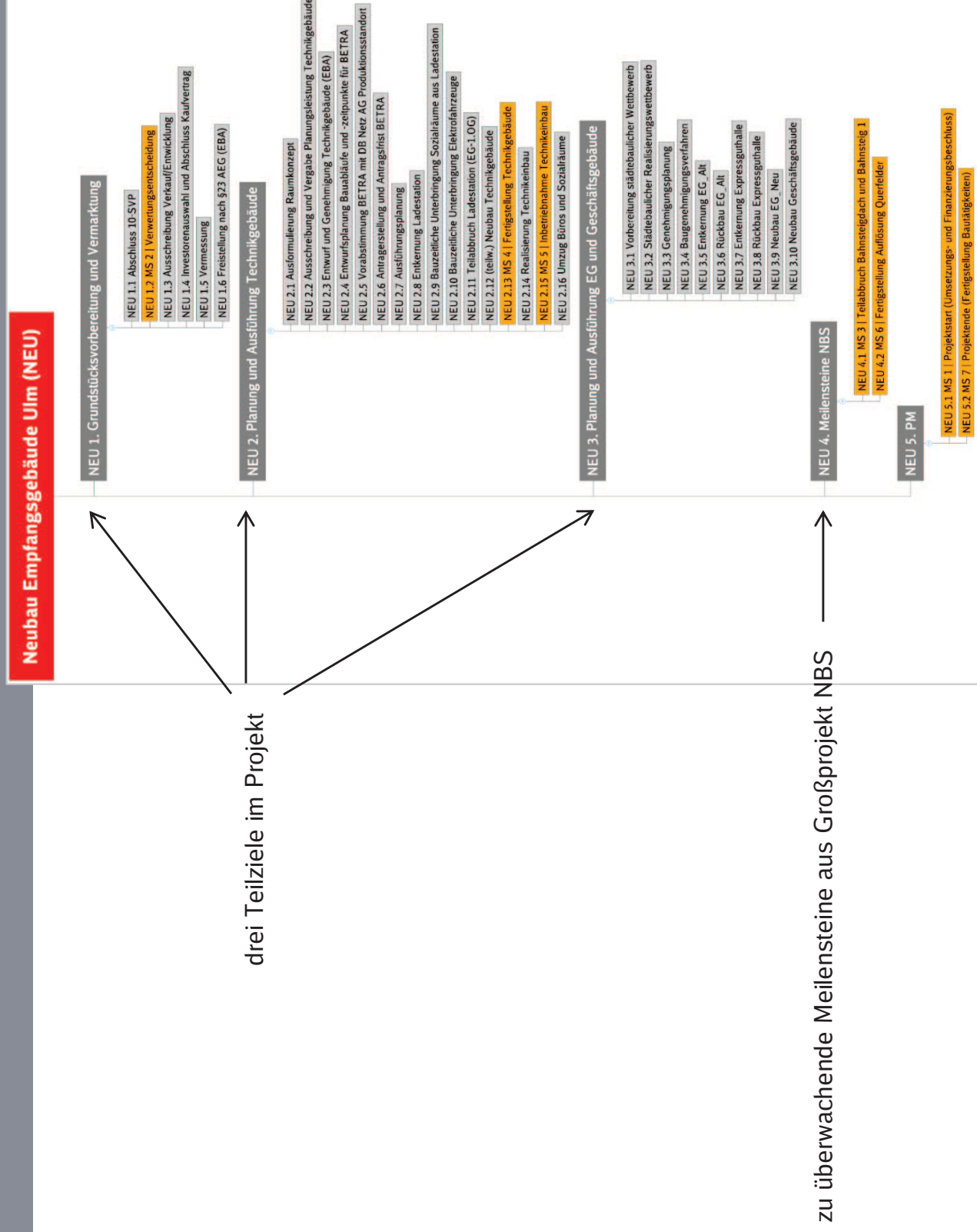
Gesonderte Vermessung der künftig von Bahnnutzung unbelasteten Flächen
Bebauung der einzelnen Flurstücke mit eigenständigen Gebäuden
Fläche des neuen Empfangsgebäudes weiterhin unter dem Fachplanungsvorbehalt für Bahnflächen
Das Konzept sieht eine teilweise Freistellung vor.



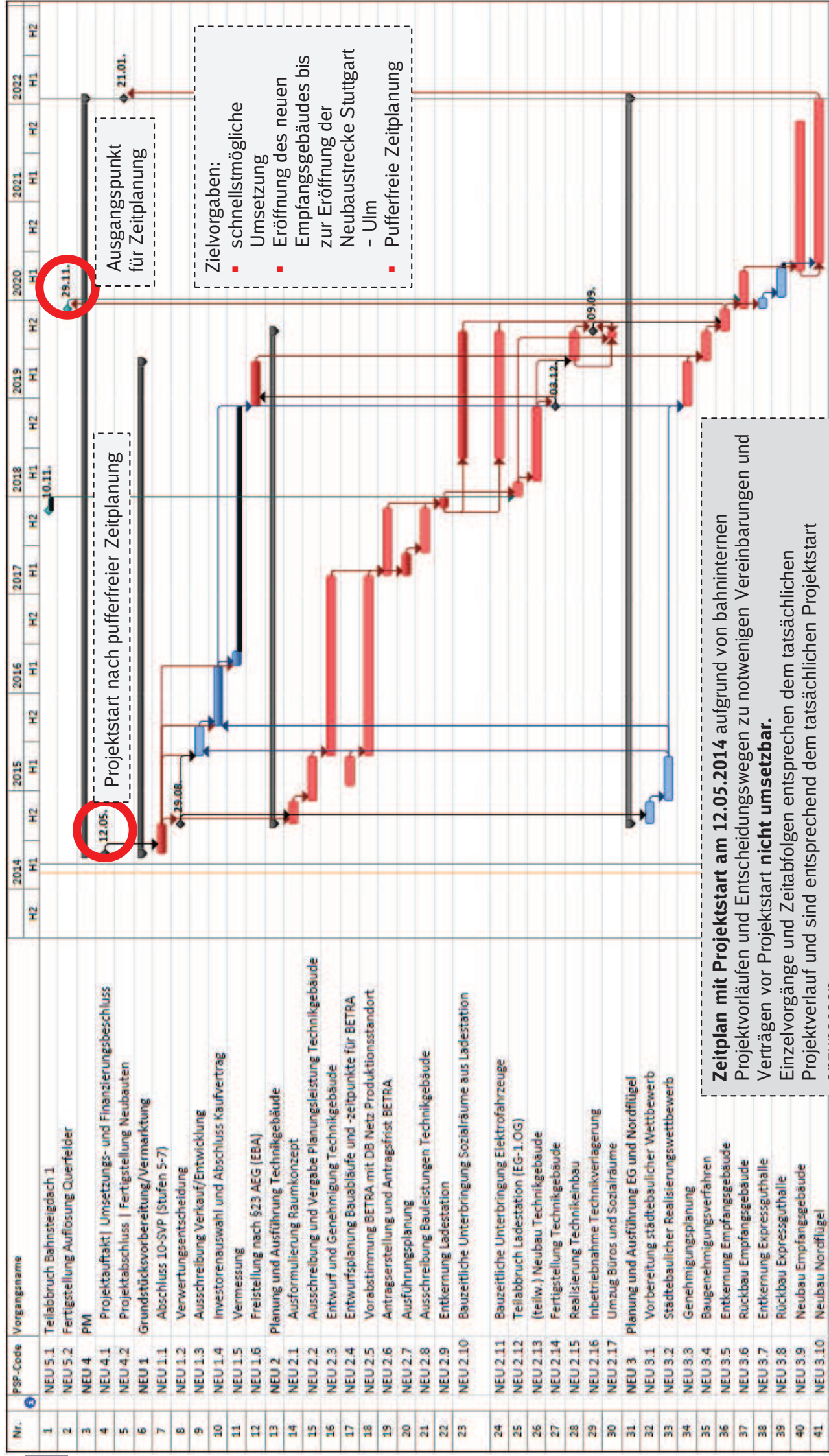
schematische Darstellung des Szenarios teilweise Freistellung

| Projektstruktur und Zeitplanung

Projektstruktur und Zeitplanung



Projektstruktur und Zeitplanung



Projektstruktur und Zeitplanung

Maßgebende Meilensteine	
12.05.2014	MS 1 Projektstart Durchführungs- und Finanzierungsvereinbarungen müssen zwischen Stadt Ulm und DB Station&Service AG abgeschlossen sein.
29.08.2014	MS 2 Verwertungsentscheidung 10-SVP Die positiv beschiedene Verwertungsentscheidung ist Voraussetzung für eine Flächenfreisetzung.
10.11.2017	MS 3 Teilabbruch Bahnsteigdach und Bahnsteig 1 Der Teilabbruch aus dem Projekt NBS heraus muss erfolgen, bevor die Ladestation abgebrochen werden kann.
03.12.2018	MS 4 Fertigstellung Technikgebäude Baufertigstellung der Gebäudehülle Technikgebäude, soweit, dass Einbau der Bahntechnischen Anlagen und Innenausbau erfolgen können.
09.09.2019	MS 5 Inbetriebnahme neue Bahninfrastruktur Technik Erfolgte Aktivschaltung der neu installierten technischen Anlagen, so dass die Anlagen im EG_Alt vollständig außer Betrieb genommen und rückgebaut werden können.
29.11.2019	MS 6 Fertigstellung Auflösung Querfelder Vorbedingung aus dem Projekt NBS, die erfüllt sein muss, bevor der Rückbau des EG_Alt und der Expressguthalle begonnen werden kann.
21.01.2022	MS 7 Projektende Abschluss der Bautätigkeiten am EG_Neu und am neuen Geschäftsgebäude nördlich des neuen EG.



Die Daten für die Meilensteine wurden rückgerechnet vom Meilenstein 6 | Fertigstellung der Querfelder und stellen eine pufferfreie Abfolge dar.

Meilenstein 1, Projektstart am 12.05.2014 aufgrund von bahninternen Projektvorläufen und Entscheidungswegen zu notwendigen Vereinbarungen und Verträgen vor Projektstart **nicht realistisch**.

Projektstruktur und Zeitplanung

Identifizierte Zeitrисiken/zeitlich kritische Vorgänge

- **Ausschreibungsvorgänge** (PSP-Codes NEU 2.2, NEU 2.8 gem. Zeitplan Seite 27)
Verfahrensdauer aufgrund der Verpflichtung zur europaweiten Ausschreibung bei Auftragsvolumen von mehr als 2,5 Mio. €,
- **Entwurf und Genehmigung Technikgebäude** (PSP-Code NEU 2.3 gem. Zeitplan Seite 27)
Verzögerung der Genehmigungsprozesse beim EBA
- **Abstimmung und Beantragung BETRA** (PSP-Codes NEU 2.4, NEU 2.5, NEU 2.6 gem. Zeitplan Seite 27)
Antragsfristen und lange Vorlaufzeiten
- **Inbetriebnahme neuer bahnbetrieblicher Infrastruktur** (PSP-Code NEU 2.16/MS 5 gem. Zeitplan Seite 27)
Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der bahnbetrieblichen Infrastruktur durch EBA-Zulassung

| Grobkostenschätzung

Grobkostenschätzung

Provisorium Bahnsteigdach		250.000 €
Abbruch Ladestation		181.092 €
Neubau Ladestation	7.390.000 €	
Verlagerung / Neubau Technik	1.582.000 €	
Projektsteuerung Neubau Ladestation/Verlagerung Technik	350.000 €	
Preissteigerung Neubau Ladestation/Verlagerung Technik	1.485.000 €	
Σ Neubau Ladestation und Verlagerung/Neubau Technik	10.807.000 €	10.807.000 €
Abbruch Empfangsgebäude/Expressgutgebäude		1.629.832 €
Σ Grobkosten		12.867.924 €
zzgl. 3% Projektmanagementaufwand		386.038 €
Gesamtkosten netto		13.253.962 €
nicht in den Kosten enthalten sind:		
■ Wettbewerbskosten		
■ Planungs- und Baukosten für die Umsetzung des Wettbewerbs		
■ Bauzeitliche Lösung für Reisezentrum und Fahrkartenverkauf		

Kosten aus
Leistungsstufe 2 /
technischer Teil DBI

Mögliches Einsparpotenzial

- Verbleiben von Technik im UG des Empfangsgebäude
- Einschränkung der Vermarktbarkeit der Fläche des heutigen Empfangsgebäudes

entfallende Technikanlagen	186.000 €
■ VHK = 162.000€	
■ FIA + MACS = 24.000€	
reduzierte Aufwendungen für Kabel zwischen UG des Empfangsgebäudes und Technikgebäude	318.000 €
Summe Einsparpotenzial netto	504.000 €

| Weitere Vorgehensweise / Zusammenfassung

Weitere Vorgehensweise

- **Variante 1 | Startpunkt: Durchführungs- und Finanzierungsentscheidung**
Projektbeginn mit Projektentscheidung und Klärung der Finanzierung des Projektes
- **Variante 2 | Startpunkt: Herbeiführen der Verwertungsentscheidung**
Projektbeginn mit bedingter Verwertungsentscheidung



Empfehlung

Kostenteilungsvereinbarung über die Kosten einer bedingten Verwertungsentscheidung,
Vergütung des vorzeitigen Herbeiführens der Verwertungsentscheidung an DB Immobilien, auch bei negativer
Projektentscheidung

Zusammenfassung

- **Umsetzung** des Projektes Ulm Citybahnhof aus Sicht der DB grundsätzlich möglich
- vermarktungsfähige Fläche umfasst **ca. 5.800 m²**
- aus bahntechnischen Belangen **kaum inhaltliche Einschränkungen für den Wettbewerb**
- **Fertigstellung des Gesamtprojektes bis Herbst 2021**/Eröffnung der Neubaustrecke grundsätzlich möglich,
- aufgestellter, pufferfreier **Zeitplan nicht umsetzbar**
- **sehr hoher Abstimmungs- und Koordinierungsbedarf**, insbesondere im Hinblick auf die Schnittstelle zum Großprojekt NBS
- **Gesamtkostenvolumen von ca. 13,6 Mio €**

| Backup

Parkhausbemaßungsstudie

Problem

- keine Parkplätze für den Bahnbetrieb während der Bauzeit der städtischen Tiefgarage Stadt und NBS

Lösung

- einzige darstellbare Fläche für Parkplätze entlang der Schillerstraße (siehe Plan), jedoch ist die Fläche belegt durch Baustelleneinrichtung für NBS

Vorgehen

- Klärung des Konzernbedarfs bzgl. der Erfordernis der Baustelleneinrichtungsflächen durch Konzernbevollmächtigten

