

Ergänzung zu TOP 1

der Sitzung des Gemeinderates am 11. Februar

Sachdarstellung
Beantwortung von Anträgen
Wertungsmatrix
Variantengegenüberstellung

Stand 06.02.2015

Ergänzung der Unterlagen zu TOP 1 zur Sitzung des Gemeinderates am 11.02.2015

Mit dem Projekt City-Bahnhof Ulm hat der Gemeinderat ein Entwicklungskonzept aus stadtentwicklungspolitischen und städtebaulichen Zielsetzung beschlossen.

Unter Anderem sind dies

- die Errichtung einer durchgehenden Fußgängerverbindung Innenstadt - Schillerstraße mit direkter Anbindung aller Verkehrsarten
- den Neubau des Bahnhofplatzes mit Aufenthaltsqualität und als attraktives Entrée zur Innenstadt
- die Errichtung einer integrierten Mobilitätsdrehscheibe
- den Neubau des Bahnhofs als Bahnhof der kurzen Wege
- die Entlastung des Bahnhofplatzes von nicht notwendigen Verkehren
- Den Ausbau des Zentralen Omnibusbahnhofs

Hierzu hat der Gemeinderat ein Entwicklungskonzept mit einzelnen Bausteinen beschlossen, dass als erste Entwicklungsphase den Neubau des Bahnhofplatzes mit neuer ÖPNV-Haltestelle, der Parkgarage unter dem Bahnhofplatz und des ersten Bauabschnittes der Bahnhofspassage vorsieht. Eine zweite Entwicklungsphase sieht den Neubau des Bahnhofsempfangsgebäudes und den Durchstich der Bahnhofspassage zur Schillerstraße vor.

Mit den Planungsvarianten „800“ und „500 Süd“, sowie den von der Verwaltung außerdem vorgeschlagenen Varianten „450 NORD“ und „350 NORD“ mit jeweils verkleinerter Bahnhofsgarage bietet sich die Chance den zentralen Konzeptgedanken einer Fußgängerachse zur Westseite des Bahnhofs in einem ersten Bauabschnitt zu realisieren. Hiermit könnten sowohl Stellplätze für die Handelsunternehmen der Innenstadt als auch für Bahnfans in idealer Weise bereitgestellt werden.

Durch die Erschließung dieser Garagenvarianten von Norden und Süden kann dem Ziel, den Durchgangsverkehr auf dem Bahnhofplatz zu reduzieren teils in hohem Maße Rechnung getragen werden.

Im Projektvertrag zum Einkaufsviertel Sedelhöfe hat sich die Stadt zur Modernisierung der Bahnhofspassage verpflichtet. Die heutige Passage genügt den künftigen Anforderungen weder in baulicher noch in funktionaler Hinsicht.

Mit dem Neubau der ÖPNV-Haltestelle wird auch die Erneuerung der Bahnhofspassage erforderlich. Unter dieser Voraussetzung ist die Realisierung des Abschnittes der Stammstrecke der Straßenbahn bis zum Ende des Förderzeitraums am 31.12.2018 in keinem Falle möglich.

Derzeit besteht kein Baurecht für den Abschnitt Stammstrecke der Straßenbahnlinie 2. Voraussetzung hierzu ist der endgültige Beschluss zum Parkhaus am Bahnhof. Auf dieser Grundlage kann dann die Genehmigungsplanung erarbeitet und beim Regierungspräsidium Tübingen das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren beantragt werden. Eine weitere Verzögerung des Beschlusses würde zu derzeit nicht abschätzbaren Termin- und Kostenrisiko führen.

Mit der in der Anlage erstellten vergleichenden Matrixdarstellung und der Variantengegenüberstellung kommt die Verwaltung dem Wunsch aus dem Gemeinderat einer Darstellung der Vor- und Nachteile, sowie der Projektgesamtkosten, der derzeit diskutierten Planungsvarianten nach. Die Verwaltung hat sich dabei neben den Aspekten Kosten und Termine insbesondere an den bisherigen Beschlüssen zum City-Bahnhof seit 2007 orientiert.

Beantwortung des Antrages Nr. 6 vom 27.01.2015 der CDU-Fraktion

Der wegen der kritischen Terminalsituation zur Verfügung stehende Zeitrahmen für eine Prüfung der technischen, finanziellen und terminlichen Realisierbarkeit einer Hochgarage auf dem Gelände des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) ist zu eng, um gleichermaßen belastbare Aussagen wie bei den Tiefgaragen-Varianten treffen zu können.

Die bisherigen Prüfungsergebnisse sowie die vergleichende Gegenüberstellung der Parkhausvarianten erlauben aus Sicht der Verwaltung jedoch eine ausreichend detaillierte Entscheidungsgrundlage zu Gunsten einer der bisher vorgeschlagenen Planungsvarianten.

Auf Grund der erhöhten Anforderungen an den zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) - auch unter einer geforderten Einbeziehung des Fernbusverkehrs und der geplanten Regio-S-Bahn - wird eine Neuplanung des ZOB erforderlich.

Eine wesentliche Reduzierung der zur Verfügung stehenden Fläche, wie sie insbesondere bei der Planungsvariante einer Hochgarage erforderlich wäre, ist vor diesem Hintergrund aus Sicht der Verwaltung nicht vertretbar.

Beantwortung des Antrages Nr. 7 vom 28.01.2015 der Grüne Fraktion Ulm³

Im Rahmen der bahninternen Prüfung der Verfügbarkeit von Gleisflächen an der Schillerstraße und als Ergebnis des Gesprächs von OB Gönner mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr. Grube, am 17.01.2014, wurde als Standort eines Parkhauses an der Schillerstraße, die Gleise südlich des Bahnhofsteges ermittelt. Die Fläche kann in 2016 von Bahnnutzungen freigestellt werden, der Neubau ist in 2017 möglich. Eine erste Studie der Bahn ermittelt einen Bedarf von ca. 330 Stellplätze auf vier Park Ebenen. Die Netto-Baukosten hierfür betragen laut Aussagen der Bahn ca. 5 Mio. Euro inkl. Grundstückskosten.

Mit diesem Parkhaus und der geplanten Anbindung an den Bahnhofsteg kann ein weiterer wichtiger Baustein des City-Bahnhof-Konzeptes realisiert werden. In Verbindung mit einer geeigneten Vorfahrt für Bahnkunden und einem künftigen Bahnhofszugang West wird ein erheblicher Beitrag zur Verkehrsreduzierung am Bahnhofplatz und der Friedrich-Ebert-Straße geleistet.

Diese zusätzlichen Stellplätze sind jedoch auf Grund der fehlenden direkten Anbindung zur Ulmer City und zu geringer Anzahl nicht geeignet, den hohen Stellplatzbedarf in der westlichen Innenstadt zu befriedigen.

Weitere, für ein zusätzliches Parkhaus ausreichende Bahnflächen nördlich des Bahnhofsteges stehen auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung

Anlagen

Wertungsmatrix
Variantengegenüberstellung

Kriterien	1 Variante 800	2 Variante 500 SÜD	3 Variante 450 NORD	4 Variante 350 NORD	5 Hochgarage ZOB	6 alleiniges Parkhaus Schillerstraße	Bemerkung	
I Übereinstimmung mit den städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen des Gemeinderates (Beschlusslage zum Citybahnhof Ulm)								
I.1	Verkehrsentlastung des Bahnhofplatzes/Friedrich-Ebert-Straße von nicht zwingend notwendigem Verkehr	++	+	++	++	--	--	Parkhaus Schillerstraße nur sinnvoll bei Realisierung des Gesamtkonzeptes Citybahnhof Ulm
I.2	Schaffung einer durchgehenden Fußgänger Verbindung Innenstadt - Schillerstraße mit direkter Anbindung aller Verkehrsarten - Bahnhof der kurzen Wege	++	++	++	++	--	--	
I.3	Schaffung eines attraktiven Bahnhofplatzes mit Aufenthaltsqualität - Minimierung des ruhenden Verkehrs und der Taxen auf dem Platz	++	++	++	++	--	--	
I.4	Errichtung eines Dienstleistungszentrums Süd über dem ZOB	0	0	0	0	--	0	
I.5	Städtebauliche / Stadtentwicklungspolitische Gesamtbewertung	++	+	+	+	--	--	
II Funktionalität / Nutzwert								
II.1	Innenstadtbesucher / Einkäufer	++	++	++	+	-	--	Anbindung Hochgarage an Innenstadt nur über Fußgängerquerung am Bahnhofstege und Unterführung Neue Straße
II.2	Umsteiger MIV / Deutsche Bahn	++	+	+	+	+	+	Bedeutungsverlust des Empfangsgebäudes bei Varianten 5 und 6
II.3	Umsteiger MIV / ÖPNV	++	+	+	+	-	--	
II.4	Einpendler / Auspendler aus dem Umland / Dauerparker	-	-	-	-	-	++	Ø 10- 15% Dauerparkeranteil bei PBG / Variante 6 erfordert Ausbau Schillerstraße
II.5	Verkehrliche Auswirkungen auf angrenzende Verkehrsknoten in der Innenstadt	0	0	0	0	--	0	Grundlage bisherige Verkehrsuntersuchungen zu Zwei- und Vierspurigkeit Fr.-Ebert-Straße / Bei Variante 5 ist mit zusätzlichen Belastungen zu rechnen.
II.6	Äußere Erschließung / Erreichbarkeit / Anbindung an Verkehrsnetz	++	++	++	+	--	-	Bei Variante 6 Ausbau Schillerstraße erforderlich
II.7	Bereitstellung Stellplätze für Bahnhof und Innenstadt	++	+	+	-	++	0	Max. Anzahl 800 Stellplätze
II.8	Kiss&Ride-Verkehr	++	+	+	+	--	+	Anbindung an Passage beidseits bzw. einseitig / bei Parkhaus Schillerstraße K&R eingeschränkt möglich
II.9	Nutzbarkeit ZOB während Bauzeit	+	+	+	+	--	0	
II.10	Nutzbarkeit ZOB nach Fertigstellung	++	++	++	++	+	0	Reduzierung ZOB bei Variante 5 wegen erforderlichem Erschließungsbauwerk / Kassenhalle / Fluchttreppenhäuser und Konstruktion
III Kosten								
III.1	Gesamtinvestition	-	0	0	0	+	+	Passagenbauwerk bei Variante 5 und 6 sep. zu realisieren. Derzeit keine genauen Kostenangaben möglich.
III.2	Durchschnittliche Kosten je Stellplatz	0	-	--	--	++	++	
III.3	Zusätzlich erforderlicher Planungsaufwand	0	0	-	-	--	--	bezgl. Planungsstand Varianten 1 und 2
IV Risiken und Synergieeffekte (Termine / Kosten)								
IV.1	Risikopotential auf Grund Planungsunsicherheit	0	0	-	-	--	-	Hohe Planungssicherheit bei Variante 1 bis 2
IV.2	Kosten- und Terminrisiken durch neues Vergabeverfahren	0	0	0	0	--	--	Grundsätzlich neue VOF-Verfahren für Hochgarage, ZOB und Parkhaus Schillerstraße erforderlich
IV.3	Risikopotential auf Grund Auswirkungen auf Neubau Straßenbahnlinie 2	--	--	--	--	0	0	Keine Wertungen möglich für Variante 5 und 6
IV.4	Risiken auf Grund Auswirkungen auf weitere Projekte im Umfeld	--	-	--	--	0	0	
IV.5	Kostenrisiko Erbbaurecht InterCity-Garage	-	-	0	0	-	0	Eingriff in Bauwerk der Intercity-Garage bei Überbauung des ZOB
IV.6	Weitere Kostenrisiken durch Inanspruchnahmen von Grundstücken bzw. Rechten Dritter	0	0	0	0	0	--	Grundstücke DB, Intercity-Hotel
IV.7	Kostenneutralität bei Realisierung Neubau Bahnhofspassage	++	++	0	0	--	--	Projektvertrag Sedelhöfe

++ sehr positive Auswirkungen (Reduzierung von Risiken, Komplexität und Konflikten / Synergien), sehr hohe Übereinstimmung mit stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen des GR

+ positive Auswirkungen (Reduzierung von Risiken, Komplexität und Konflikten / Synergien), hohe Übereinstimmung mit stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen des GR

0 keine Auswirkungen / kein signifikantes Risiko / bei heutigem Planungsstand nicht bewertbar

- negative Auswirkungen (Risiken, Komplexität, Konflikte), widerspricht stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen des GR

-- sehr negative Auswirkungen (Risiken, Komplexität, Konflikte), widerspricht stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen des GR in hohem Maße

Parkhaus Am Bahnhof - Variantengegenüberstellung

A	Projektvarianten	500 Süd	800	450 NORD	350 NORD	Hochgarage ZOB
	Stellplätze	520	800	450	350	800
	Parkebenen	4	4	5	4	4
B	Gesamtprojektkosten (Mio. € netto)	55,0	68,5	55,0	47,5	41,2
	davon für:					
	Garagenbauwerk (incl. notwendiger Erschließungsbauwerke)	35,0	48,0	38,0	31,0	26,0 (*)
	Verkehrsprovisorien (u.a. für Straßenbahn / Busse / Individualverkehr)	3,5	4,1	3,6	3,6	k.A. (****)
	Passagenbauwerk	8,5	8,0	8,0	8,0	11,5 (**)
	IC-Tiefgarage (Forderung Bahn)	2,7	2,7	nicht erforderlich	nicht erforderlich	2,7 (***)
	Kostensteigerungen "Baukostenindex"	1,6	2,0	1,7	1,2	1,0
	Entfallende Förderung Stammstrecke (Stand Mai 2014)	3,7	3,7	3,7	3,7	k.A. (****)
C	Finanzierung Gesamtprojektkosten (Mio. € netto)	55,0	68,5	55,0	47,5	41,2
	C 1) davon Anteil PBG:					
	Garagenbauwerk (max. mögl. Eigenanteil PBG aus EK, Liquidität aus zuk. Erlösen und Fremddarlehen)	35,0	35,0	35,0	31,0	26,0
	C 2) davon Anteil Stadt Ulm					
	Garagenbauwerk (Finanzierungspaket Stadt Ulm)	-	13,0	3,0	-	-
	Verkehrsprovisorien (u.a. für Straßenbahn / Busse / Individualverkehr)	3,5	4,1	3,6	3,6	k.A.
	Passagenbauwerk	8,5	8,0	8,0	8,0	11,5
	IC-Tiefgarage (Forderung Bahn)	2,7	2,7	nicht erforderlich	nicht erforderlich	2,7
	Kostensteigerungen "Baukostenindex"	1,6	2,0	1,7	1,2	1,0
	Entfallende Förderung Stammstrecke	3,7	3,7	3,7	3,7	k.A.
	Finanzierung durch Stadt Ulm (Summe C2)	20,0	33,5	20,0	16,5	15,2

zu (*)

Hochgarage incl. Brückenbauwerk ab Zinglerstraße (Zufahrt SÜD zur Hochgarage)

zu (**)

incl. Berücksichtigung für Verkehrsprovisorien (u.a. für Straßenbahn / Busse / Individualverkehr für Passagenbaustelle)

zu (***)

Erwerb der IC-Tiefgarage wird empfohlen aufgr. Gründungsmaßnahmen Hochgarage bzw. notwendiger baulichen Eingriffe wie z.B. Aufzugsunterfahrten Bereich zuk. Kassenhalle / Treppenhaus

zu (****)

aufgrund derzeitiger Planungstiefe keine Bewertung möglich