



Sachbearbeitung SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht

Datum 03.04.2012

Geschäftszeichen SUB III-Wa

Beschlussorgan Gemeinderat

Sitzung am 25.04.2012 TOP

Behandlung öffentlich

GD 157/12

Betreff: Einkaufsviertel Sedelhöfe
- Entscheidung über die Vergabe

Anlagen: 1 Lageplan

(Anlage 1)

Antrag:

1. Der Vergabe an den aus der EU-Ausschreibung Einkaufsviertel Sedelhöfe als erstplatziert gewerteten Bewerber zuzustimmen.

Ivo Gönner
Oberbürgermeister

Genehmigt:

BM 1, BM 3, C 3, LI, OB

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des
Gemeinderats:

Eingang OB/G

Versand an GR

Niederschrift §

Anlage Nr.

Sachdarstellung:

1. Projektentwicklung

1.1 Projektgeschichte

Die Idee, die Ulmer Innenstadt mit dem Einkaufsviertel Sedelhöfe aufzuwerten knüpft an das Vorhaben des Investors ECE aus dem Jahr 2000 an, am Hauptbahnhof ein Einkaufszentrum zu errichten. Im Zuge des damaligen Raumordnungsverfahrens begrenzte das Regierungspräsidium Tübingen die verträgliche Verkaufsflächengröße auf maximal ca. 18.000 qm. Damit war jedoch die Rentabilität des Projekts für den Investor nicht mehr gegeben, so dass sich dieser im Jahre 2004 aus dem Vorhaben zurückzog.

Die Projekte Einkaufsviertel Sedelhöfe und Citybahnhof Ulm sind eng miteinander verbunden. Gemeinsames Ziel ist die städtebauliche Aufwertung der Innenstadt und die Verbesserung der Wegebeziehungen und Verknüpfungen. Mit der Neukonzeption des Ulmer Hauptbahnhofs im Jahr 2007 wurden daher auch Standorte für neue Formen des innerstädtischen Einzelhandels untersucht. Konkret wurde der Bereich nördlich des Hauptbahnhofs und das Gebiet um die Parkgarage Sedelhof näher betrachtet. Gegenüber dem Bahnhof hat der Standort Sedelhof Vorteile, insbesondere wegen der guten verkehrlichen Anbindung des Areals und der Möglichkeit, direkt an die Haupteinkaufslage in der Fuß-gängerzone anzuknüpfen. Außerdem waren zum damaligen Zeitpunkt bereits Grund-stücke des Projektgebiets im Besitz der Stadt bzw. der städtischen Parkbetriebsgesellschaft. Es wurde daher folgerichtig entschieden, den Standort Sedelhof weiter zu verfolgen. Außerdem wurde das Areal in den Bereich der Vorkaufssatzung für das Theaterviertel mit aufgenommen.

Anfänglich war eine Entwicklung lediglich zwischen der Keltergasse und der Sedelhofgasse vorgesehen mit Anbindung an die Fußgängerzone. Dazu sollten die Grundstücke Keltergasse 19, 21, 23 und Bahnhofstraße 18 und 20 sowie ein Teil der Sedelhofgasse neu bebaut werden. Auf drei Verkaufsebenen war eine Einzelhandelsfläche von ca. 12.300 qm möglich. Oberhalb der Verkaufsebenen sollten drei Parkebenen mit ca. 600 Stellplätzen entstehen.

In der Folgezeit wurde der Erwerb zusätzlicher Grundstücke möglich. Mit den Grundstücken Bahnhofplatz 4, 5 und 6 konnte das Projekt nun bis an den Bahnhofplatz erweitert werden. Dadurch entstehen wesentlich attraktivere städtebauliche Optionen mit der Möglichkeit, die Platzkanten zum Bahnhofplatz neu zu gestalten und die Einzelhandelsflächen in der Ebene -1 direkt an die Bahnhofspassage anzubinden. Außerdem kann nun auch die vom Regierungspräsidium vorgegebene Obergrenze der Verkaufsfläche ausgeschöpft werden.

Bei einer Informationsfahrt im Jahr 2010 hat der Gemeinderat neue Einkaufszentren in Deutschland und den Niederlanden besucht und sich einen Überblick über die Möglichkeiten für neue Formen des innerstädtischen Einzelhandels verschafft. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse ist das Projekt städtebaulich neu konzipiert und als "Einkaufsviertel Sedelhöfe" benannt worden. Damit werden eine Reihe von Zielen festgelegt. Das Viertel soll nicht nur einen Beitrag zur Optimierung der Sortimente in der Innenstadt leisten, sondern das gesamte Quartier nördlich der Bahnhofstraße aufwerten. Es soll kein abgeschlossenes Einkaufszentrum entstehen, sondern der Stadtgrundriss mit

einzel ab-lesbaren Bausteinen weiterentwickelt werden. Der öffentliche Raum soll in das Viertel mit neuen Gassen, Höfen und Passagen fortgeführt werden. Das Parken wird ebenfalls neu konzipiert. Anstelle von Parkebenen ausschließlich in den oberen Geschossen wird nun auch eine Parkgarage im Untergrund favorisiert. Das Nutzungsspektrum ist ebenfalls erweitert worden. Als zusätzliche Nutzungen sollen Flächen für Dienstleistung, Gastronomie und Wohnen integriert werden.

Eine wichtige Voraussetzung sowohl zur Realisierung der Sedelhöfe als auch des City-Bahnhof-Ulm-Konzepts ist die Verlegung der Kleinen Blau. Der Planfeststellungsbeschluss dazu wurde im Januar 2012 rechtskräftig. Die Kleine Blau muss vor Beginn der Bauarbeiten der Sedelhöfe verlegt werden.

Zur Sicherung der städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Ziele soll dem künftigen Investor das Projektgrundstück in Verbindung mit einem Projektvertrag verkauft werden. Die geltende Rechtslage macht hierfür eine EU-Ausschreibung zur Vergabe der Grundstücke erforderlich. Bei diesem Verfahren gelten auf Grund des Wettbewerbs- und Vergaberechts besondere Anforderungen an die Anonymität der Bieter auch nach Abschluss des Verfahrens und die Vertraulichkeit der abgegebenen Angebote. Als wichtigste Ausschreibungsgrundlage ist vom Gemeinderat ein Memorandum beschlossen worden, welches die städtebaulichen und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen beschreibt, die mit dem Projekt Sedelhöfe verbunden sind (GD 210/10 Anlage 7). Unter Mitwirkung der IHK Ulm und des Ulmer City Marketing e. V. wurden ein Einzelhandelsgutachten und eine zielgruppen-orientierte Standortanalyse durchgeführt. Auf Wunsch der IHK Ulm wurde ein externer Einzelhandelsberater hinzugezogen. Dies erwies sich im späteren Verfahren als wertvoll.

1.2 Sedelhöfe und Citybahnhof

Die Bahnhofspassage unter der Friedrich-Ebert-Straße ist die hauptsächliche Erschließung des Bahnhofs für Fußgänger von und zur Innenstadt und bindet die ÖPNV-Haltestelle an. Es ist vorgesehen, die Passage neu zu gestalten. Bei der Ausschreibung und Verhandlung zum Areal Sedelhöfe konnten jedoch keine Aussagen zur endgültigen Lage der neuen Passage und zum Zeitpunkt einer Neugestaltung gemacht werden. Den Bietern wurde daher insbesondere die Aufgabe gestellt, ihre Planungen der heutigen Passage anzupassen und zu gewährleisten, dass eine geänderte Passage möglich ist ohne Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt.

1.3 "Sedelhöfe" - woher der Name stammt.

Im frühen 13. Jahrhundert übertrug Markgraf Hermann V. von Baden dem Deutschen Orden beträchtlichen Grundbesitz bei Ulm westlich der staufischen Stadt. Dort errichtete man das Deutschhaus und eine Marienkirche und es bildete sich bald eine selbständige Kommende (Niederlassung des Ritterordens) aus, in der Ritter-, Priester- und Laienbrüder zusammenlebten. Den Fortbestand in der im 16. Jahrhundert protestantisch gewordenen Reichsstadt sicherte die Reichsunmittelbarkeit des Ordens. Mit der Säkularisation 1806 fiel auch die letzte bis dahin selbständig gebliebene Institution an Bayern bzw. 1810 an Württemberg. Die Elisabethkirche wurde 1818 abgebrochen. Das in der Barockzeit erneuerte Deutschhaus brannte 1944 völlig aus. Die Ruine wurde 1950 beseitigt.

Für den Unterhalt und die Versorgung der Kommende sorgte ein zugehöriger landwirtschaftlicher Betrieb, der sog. „Sedelhof“, ein Meierhof, dessen Standort auf dem linken Ufer des Flüsschens „Blau“ dem Deutschordenshaus gegenüber lag. An der Stelle der längst abgegangenen Ökonomiegebäude entsteht nun das Stadtquartier „Sedelhöfe“ neu.

2. EU-Vergabeverfahren

2.1 Organisation des Vergabeverfahrens

Zur Durchführung des EU-Vergabeverfahrens wurden drei Fachberater hinzugezogen. Namentlich waren dies für die Projektsteuerung und Koordination das Büro Drees + Sommer aus Stuttgart, für Fragen des Vergabe- und Vertragsrechts die Kanzlei Menold Bezler aus Stuttgart und als Einzelhandelsberater das Büro ecostra GmbH aus Wiesbaden.

Eine Projektlenkungsgruppe unter Vorsitz von BM 1 und BM 3 und mit Vertretern der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht und der Abteilung Liegenschaften sowie den Fachberatern traf sich regelmäßig zu Beratungen, sowohl in der Vorbereitung als auch während des EU-Verfahrens.

Eine von der Projektlenkungsgruppe eingesetzte Projektgruppe der Verwaltung und der Fachberater bereitete die EU-Ausschreibung vor und unterstützte die Projektlenkungsgruppe während der Verhandlungen mit den Bietern.

Der Gemeinderat war über eine politische Arbeitsgruppe aus Vertretern der Fraktionen in das Verfahren eingebunden. Diese Arbeitsgruppe wurde zu den wesentlichen Verfahrensschritten einberufen und informiert.

2.2 EU-Ausschreibung

Mit der Veröffentlichung der EU-Ausschreibung am 05.08.2010 wurde das mehrstufige Vergabeverfahren eingeleitet. In der ersten Stufe wurden Investoren zur Abgabe von Bewerbungsunterlagen für ein Teilnahmeverfahren aufgefordert. 10 Bietergemeinschaften aus Investoren und namhaften Architekturbüros gaben Bewerbungsunterlagen ab. Nach Prüfung der persönlichen Eignung und technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit wurden sieben Teilnehmer zur Abgabe eines indikativen Angebots aufgefordert.

2.3 Verhandlungsphase

Bis zum 04.04.2011 gingen fristgerecht sechs indikative Angebote ein. Ein Bieter hatte die Teilnahme am weiteren Verfahren abgesagt. Ziel war es, den Bieterkreis in den folgenden Verfahrensstufen auf möglichst einen besten Bieter - preferred bidder - zu reduzieren.

In der nächsten Verfahrensstufe wurde den sechs Bietern Gelegenheit gegeben, ihre Angebote vorzustellen. Diese wurden hinsichtlich Städtebau, Architektur und Realisierung sowie wirtschaftlicher und vertraglicher Kriterien geprüft und in einer Rangliste erfasst. In dieser Verfahrensstufe wurde besonderes Augenmerk auf die Erfüllung der städtebaulichen Vorgaben, wie sie im Memorandum formuliert wurden, gelegt. Damit wurde sicher gestellt, dass nur Angebote in das weitere Verfahren gelangen, die den städtebaulichen Zielsetzungen entsprechen. Aus dem Bieterkreis wurden anschließend die drei am besten platzierten Bieter zum folgenden Verhandlungsverfahren eingeladen.

Mit der ersten Verhandlungsrunde im Juni 2011 wurde das eigentliche Verhandlungsverfahren eröffnet. In vier Verhandlungsrunden wurden alle Angebote hinsichtlich Entwurf, Realisierung, Betrieb, Kaufpreis und Vertrag verhandelt und weiter verbessert. Mit den Ausschreibungsunterlagen wurde den Bietern ein Vertragsentwurf der Stadt übergeben.

Aufgabe war es, diesen weiterzuentwickeln und eine für beide Seiten akzeptable Vertragsgestaltung vorzuschlagen. Die drei Bieter wurden aufgefordert, bis 21.11.2011 ihre verbindlichen Angebote abzugeben. Diese gingen fristgerecht bei der Vergabestelle der Stadt Ulm ein.

2.4 Prüfung und Wertung der verbindlichen Angebote

Die verbindlichen Angebote wurden von der Projektgruppe geprüft und nach Vorstellung in der Projektlenkungsgruppe auf der Grundlage allgemein gültiger Wertungskriterien in einer abschließenden Rangliste erfasst. Anschließend wurden mit dem bestplatzierten Bewerber Endverhandlungsgespräche geführt. Das Angebot dieses Bieters wird in der Sitzung am 25.04.2012 vorgestellt und zur Vergabe vorgeschlagen.

3. Zeitplanung und weiteres Vorgehen

In der weiteren Projektplanung sind die folgenden Schritte vorgesehen:

25.04.2012	Vergabeentscheidung durch den Gemeinderat
Mai 2012	Unterzeichnung Projektvertrag
Juni 2012	Einleitung des Raumordnungsverfahrens
November 2012	Einleitung des Bebauungsplanverfahrens
3. Quartal 2012	Beginn Leitungsverlegungen und Rückbauarbeiten
3. Quartal 2013	Beginn Hochbauarbeiten
1. Quartal 2016	Eröffnung

Bürgerbeteiligung

Nach Abschluss des EU-Vergabeverfahrens wird eine umfangreiche Bürgerinformation und -beteiligung durchgeführt werden. Das Vorhaben wird bei einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt werden, eine eigene Projektinternetseite mit der Möglichkeit Fragen zu stellen und Anregungen zu geben wird eingerichtet werden und in der Bahnhofstraße wird ein Informationszentrum zur Planung und zum Fortschritt des Projekts entstehen. Außerdem wird mit geeigneten Printmedien über das Projekt informiert. Während der Bauzeit und zur Vorbereitung der Bauarbeiten werden bei der Verwaltung Ansprechpartner für die direkt Betroffenen zur Verfügung stehen.

Ersatzparkplätze

Mit Beginn der Abbrucharbeiten Anfang 2013 fallen ca. 500 öffentliche Stellplätze in der Sedelhofgarage weg. Es ist bereits untersucht worden, ob im Umfeld Ersatzstellplätze geschaffen werden können. Geprüft worden ist, ob auf der heutigen Theatergarage an der Olgastraße ein Parkhaus errichtet werden kann und ob die Halle des ehemaligen Postbahnhofs an der Zeitblomstraße für Parken geeignet ist. Die Errichtung eines neuen Parkhauses am Theater ist nicht sinnvoll, da hierdurch die künftigen städtebaulichen Entwicklungen im Theaterviertel stark eingeschränkt werden. Außerdem sind im Zusammenhang mit dem City-Bahnhof neue Parkgaragen in direkter Nähe vorgesehen. Der ehemalige Postbahnhof wird von der Deutschen Bahn als Lagerfläche für die Neubaustrecke angemietet werden und steht ebenfalls nicht zur Verfügung. Insoweit ist standortbezogen temporärer Ersatzparkraum nicht möglich. Alternativ wird an einer Verbesserung des Park & Ride-Angebots gearbeitet.

Baustellenmanagement

Mit einem geeigneten Baulogistikkonzept soll der Baufortschritt optimiert und ein ordentliches Erscheinungsbild der Baustelle gewährleistet sowie Baulärm und andere von der Baustelle ausgehende Emissionen minimiert werden.