

Anlage zu TO-Punkt 1
der 138. Sitzung des Aufsichtsrates der Ulmer
Parkbetriebs-Gesellschaft mbH am 21.01.2015

Entscheidung zwischen den Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof „500 neu“ bzw. „800 neu“

Die vorliegende Projektentscheidung markiert das mit Abstand größte Investitionsvorhaben der Parkbetriebs-Gesellschaft mbH seit ihrem Bestehen mit einer über mehrere Jahre komplexen und weitgehenden Verknüpfung und vielfältigen Abhängigkeit mit zeitgleichen Projekten im Bahnhofsumfeld und der Linie 2.

Es entsteht für die Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft mbH und die Stadt Ulm ein erheblicher, an Grenzen führender Finanzierungsbedarf und es erwachsen zukünftige Belastungen aus Abschreibungen sowie Zins- und Tilgungsleistungen. Mit der priorisierten Realisierung der Straßenbahnlinie 2, der städtebaulichen Entwicklung „City Bahnhof Ulm“ und der weiteren Entwicklung beim Projekt „Sedelhöfe“ steht auch die Ulmer Parkbetriebsgesellschaft vor großen Herausforderungen, die es erforderlich machen, vorausschauend die Investitionsfähigkeit und die damit verbundene Ertragskraft zu gewährleisten.

In der 135. Aufsichtsratsitzung am 28. Mai 2014 wurde berichtet, dass sich die Projektkosten für eine Parkgarage mit 800 Stellplätzen, der Passage und des Fahrradparkhauses und die damit verbundenen Risiken auf mindestens 60 Mio. € netto erhöht haben. Verbunden mit der Tatsache, dass seitens der PBG Projektkosten in Höhe von zu diesem Zeitpunkt maximal rd. 32 Mio. € getragen werden können und alle darüber hinausgehenden Finanzierungen seitens der Stadt Ulm zu tragen sind, wurde eine Überprüfung der bestehenden Planung und eine Ausarbeitung von weiteren Alternativen erforderlich.

Zudem erforderte das enge Terminkorsett der Linie 2 bis zum 31.12.2018 eine weitere Anpassung.

Zur Klausurtagung im September 2014 wurde dem Gemeinderat eine Neuplanung des Parkhauses Am Bahnhof mit rd. 500 Stellplätzen vorgestellt. Die Neuplanung sah eine verkleinerte Garage mit rd. 520 Stellplätzen vor. Zudem waren modular die Passage und das Fahrradparkhaus angebunden. Eine Herstellung der (Teil-) Bauwerke in Verbindung mit den Baumaßnahmen aus dem Projektumfeld, insbesondere der Linie 2, war zu diesem Zeitpunkt als realistisch eingestuft worden.

Der Arbeitsauftrag als Ergebnis der Klausurtagung, die Planung einer Parkgarage mit 800 Stellplätzen unter den gegebenen Bedingungen zu erstellen, wurde dem Aufsichtsrat in der 136. Sitzung präsentiert. Alternativ wurde weiterhin die Projektvariante einer Garage mit 500 Stellplätzen betrachtet.

Die nun vorliegenden Parkhausvarianten „500 neu“ und „800 neu“ wurden entsprechend den Erkenntnissen aus dem Projektumfeld angepasst und überarbeitet.

Die Planungsvarianten „500neu“ und „800neu“ wurden den Fraktionen an folgenden Terminen vorgestellt, erläutert und Fragestellungen beantwortet:

FWG-Fraktion:	17. November 2014
SPD-Fraktion:	17. November 2014
CDU-Fraktion:	19. November 2014
FDP-Fraktion:	8. Dezember 2014
Grüne ³ -Fraktion:	15. Dezember 2014

Ulmer Parkbetriebs-Gesellschaft mbH

Anlage zu TO-Punkt 1
der 138. Sitzung des Aufsichtsrates der Ulmer
Parkbetriebs-Gesellschaft mbH am 21.01.2015

Hinsichtlich der Projektzeitplanung bezüglich der Stammstrecke der Linie 2 ist festzustellen, dass eine Fertigstellung aller förderfähigen Bauteile wie Haltestelle, Gleis- und Bustrasse sowie der endgültigen Straßenführung bis zum 31.12.2018 bei beiden Parkhausvarianten nicht möglich ist. Die entfallende Förderung in Höhe von derzeit rd. 3,7 Mio. € wurde deshalb den Projektgesamtkosten zugeordnet.

Hinsichtlich der Terminsituation wegen der Bereitstellung einer durchgängigen Passage incl. Anbindung an die zukünftige Einkaufsgalerie Sedelhöfe kann erst eine verbindliche Aussage getroffen werden, wenn die laufenden Verhandlungen der Stadt Ulm mit dem zukünftigen Investor abgeschlossen sind. Die Parkhausvariante „500 neu“ bietet bei der Erstellung der Passage bzw. bei den vorbereitenden Maßnahmen (z.B. Gründung, etc.) mehr Flexibilität.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass seitens der Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH unter den gegebenen Annahmen ein Investitionsanteil in Höhe von nunmehr maximal 35 Mio. Euro eigenfinanziert werden kann. Dies entspricht den Projektkosten für das Garagenbauwerk der Variante „500 neu“ (ohne Passage und Fahrradabstellanlage). Alle darüberhinausgehenden Projektkosten sind seitens der Gesellschafterin, der Stadt Ulm, zu tragen. Weil die Ertrags- und Leistungskraft der Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH für beide Varianten nicht genügt, obliegt es der Gesellschafterin, zu entscheiden, in welchem Umfang und für welche Variante sie bereit und in der Lage ist, die zusätzlich erforderliche Finanzierung zur Verfügung zu stellen und die in dieser Phase der Planung nicht vermeidbaren finanziellen Risiken zu übernehmen.

Weitere Kosten, z.B. für ein Provisorium des ZOB während der Bauzeit der Linie 2 bzw. der Parkgarage Am Bahnhof, der endgültigen Herstellung des neuen ZOB, für die Realisierung des Bahnhofsplatzes sind nicht im Projekt Parkhaus Am Bahnhof enthalten und sind seitens der Stadt Ulm zu finanzieren.

Als Ergebnis konnten zur 137. Sitzung des Aufsichtsrates am 18. Dezember 2014 2 Planungsvarianten präsentiert werden.

Eine Gegenüberstellung der Planungsvarianten ist der Seite 3 dieser Unterlage zu entnehmen.

Im Hinblick auf die Projektkosten, insbesondere den durch die Stadt Ulm zu tragenden Kosten- bzw. Finanzierungsanteil, die enge terminliche und räumliche Verknüpfung der Projekte im Umfeld des Bahnhofs und deren baustellenbedingten Auswirkungen bzw. unmittelbaren Einflüsse auf die Besucher- und Kundenströme empfiehlt die Geschäftsführung, den Projektbeschluss für die Parkhausvariante „500 neu“.

Empfehlung:

Der Aufsichtsrat empfiehlt der Stadt Ulm den Projektbeschluss entweder für die Variante „500 neu“ oder die Variante „800 neu“ in der Gemeinderatssitzung am 28. Januar 2015 grundsätzlich herbeizuführen.

Parkhaus Am Bahnhof - Variantengegenüberstellung

A	Grundlagen Bauwerk	500 neu	800 neu
	Stellplätze davon Kiss & Ride / Taxen	520 120	800 150
	Anzahl Parkebenen	4	4
	Zufahrtsrichtungen	Nord + Süd	Nord + Süd
	Erschließungsbauwerke über Olgastraße über Friedrich-Ebert-Straße direkte Andienung Kiss+Ride-Stellpl. / Taxen / Bahnkurzparker interne Erschließung	Zu- und Ausfahrtstunnel nein ja ausschließlich über südlichen Teil der Friedrich-Ebert-Straße <u>einseitige</u> Anbindung an die Passage Spindeln	Zu- und Ausfahrtstunnel ja ja über Olgastraße und Friedrich-Ebert-Straße <u>beidseitige</u> Anbindung an die Passage Spindeln
	Erschließung aus Sicht des Parkplatz suchenden Verkehrsteilnehmers Zufahrt und Ausfahrt oberirdisch kreuzungsfrei Trennung Parkverkehr / Andienung ZOB (Zufahrt Busse) Trennung Parkverkehr bei Ein- bzw. Ausfahrtsbauwerken (Ebene -1) Verkehrssituation Ebene -1 (Erschließungsebene)	ja ja Kreisverkehr gut	ja ja ja sehr gut
	Erschließung aus Sicht des Fussgängers im Garagenbauwerk Direkte Anbindung an "Mobilitätsdrehscheibe" Passage (Passantenströme zum Bahnhof / Bahnhofstraße / Sedelhöfe und retour) Fussläufige Entfernung zu der Haupteerschließungsachse (Passage)	ja ja kurze Wege	ja ja kurze Wege
	Inanspruchnahme von Grundstücken der Bahn	nein	ja
	Realisierung der Passage im Zuge der Bauarbeiten der Tiefgarage	ja	ja
	Realisierung der Fahrradgarage im Zuge der Bauarbeiten der Tiefgarage	ja	ja
	Überbauung / Abbriss der IC-Tiefgarage	ja (Abbriss)	ja (Abbriss)
A1	integrierte, zu berücksichtigende Maßnahmen		
	Passage (Sedelhöfe / Bahnhofstraße / Bahnhof) Umverlegung Strassenbahntrasse / ÖPNV- / MIV-Trasse Umverlegung Infrastruktur (Fernwärme / Wasser, ...) Deckelbauweise "Passage als Deckel für Tiefgarage"	integriert erforderlich erforderlich nicht erforderlich	integriert erforderlich erforderlich erforderlich
	Straßenbahn / ÖPNV / MIV Umverlegung Strassenbahntrasse / ÖPNV- / MIV-Trasse Deckelbauweise Komplexität durch Deckelbauweise	erforderlich südlicher Abschnitt groß	erforderlich nördlich und südlich sehr groß
	Technikkeller InterCityHotel	nicht tangiert	wird unterbaut
A2	Abhängigkeiten zu parallel realisierenden Projekten / bestehender Infrastruktur (Bahnhof / Verkehrsknoten ÖPNV incl. ZOB)		
	Strassenbahn (Bestand und Neubau "Stammstrecke") Bauabschnitt Olgastraße (Theaterhaltestelle) Sedelhöfe ZOB Bahnhofplatz und Überdachung Haltestelle Neubau Bürgerdienste Zugänglichkeit / Andienung Bahnhofsgebäude Zugänglichkeit Haltestellen ÖPNV Fahrradgarage	groß keine groß sehr groß groß wenig eingeschränkt Behinderungen baulich selbstständig	sehr groß groß sehr groß groß sehr groß groß stark eingeschränkt starke Behinderungen baulich integriert
B	Termine		
	Bauzeit (zzgl. Planungsvorlauf ab Projektbeschluss)	40 Monate	48 Monate
C	Kosten (in Mio. € netto)	55,0	68,0
	Garage Passage und Fahrradgarage Provisorien / Ablösebetrag IC-Garage / entf. Förderung bisherige Planungsaufwendungen Indexierung Baukosten	35,0 10,0 10,0 enth. n.n.	48,0 10,0 10,0 enth. n.n.
D	Finanzierung (in Mio. € netto)		
	a) Garage: Eigenanteil PBG (aus Eigenkapital und Fremddarlehen) b) Garage: Finanzierungspaket Stadt Ulm c) Passage und Fahrradgarage: Finanzierungspaket Stadt Ulm d) Provisorien / Ablöse IC-Garage / entf. Förderung: Finanzierungspaket Stadt Ulm Summe Finanzierungspaket Stadt Ulm (b bis d)	35,0 - 10,0 10,0 20,0	35,0 13,0 10,0 10,0 33,0
E	Auswirkungen auf städtebauliche Vorgaben	keine	keine
	Überbauung ZOB (Dienstleistung) Anbindung an Mobilitätsachse zuk. Bahnhofplatz <u>ohne</u> Taxen / Kiss+Ride Fahrradgarage mit Anbindung an Passage	möglich gewährleistet (einseitig) gewährleistet gewährleistet	möglich gewährleistet (beidseitig) gewährleistet gewährleistet
F	Auswirkungen auf bisherige Vergabeverfahren	keine	keine