



Zu Punkt der Tagesordnung

Beschlussvorlage		0449 / 2011
- öffentlich -		
Datum	Gremium	Berichterstatter/in
Ö 26.05.2011	Bauausschuss	Bürgermeister Todeskino
Betreff: ZOB-Areal (Zentraler Omnibus Bahnhof)		

Antrag:

1. Die Darstellungen zum Sachstand der Vorbereitungen für eine Fortentwicklung des ZOB-Areals werden zur Kenntnis genommen.
2. Die dargestellte Vorplanung für den ZOB gemäß Variante 1 (siehe Begründung) ist der weiteren Bearbeitung der Fördermaßnahme „Umbau ZOB/ Bahnhofsvorplatz“ sowie den weiteren Schritten zur Entwicklung des ZOB-Areals zu Grunde zu legen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Weiterführung der Fördermaßnahme unter den dargestellten veränderten Rahmenbedingungen mit dem Land als Fördergeber abzustimmen und die Planung für den Zentralen Omnibusbahnhof ausführungsfähig vorzubereiten.
4. Zugestimmt wird nach Maßgabe der in der Begründung dargestellten Vorgehensweise der Vorbereitung der Veräußerung der nicht vom ZOB erfassten Grundstücksteile (mit entsprechender Überbauung und möglicher Unterbauung des ZOB) im Baufeld I durch die KiWi GmbH.
5. Die Entwurfsplanung für den Neubau eines Parkhauses im Baufeld II einschließlich der erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Altlasten und zur Vorbereitung der Tiefgründung im Bereich des Tiefbunkers ist vorbehaltlich der Sicherstellung der Finanzierung zu beauftragen. Die Selbstverwaltung ist entsprechend den Vergaberichtlinien zu beteiligen.
6. Über die Ergebnisse der Bemühungen der KiWi zur Vermarktung des Grundstücks im Baufeld I und über den Planungsstand für den Neubau eines Parkhauses ist der Selbstverwaltung zu gegebener Zeit zu berichten. Erforderliche Entscheidungen sind vorzubereiten.

Begründung:

1. Einführung

Der Umbau des ZOB ist grundlegender Bestandteil der nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geförderten Maßnahme „Umbau ZOB/Bahnhofsvorplatz“. Die

Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde im Förderbereich im Jahre 2004 abgeschlossen. Der Umbau des ZOB steht im engen planerischen und baulichen Zusammenhang mit der künftigen Nutzung auf dem noch verbliebenen ZOB-Grundstück zwischen dem Atlantic-Hotel, der Kaistraße, der Auguste-Viktoria-Straße und dem Stresemannplatz.

Aufgrund der bis dahin ungeklärten städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich musste die Umplanung des ZOB bislang zurück gestellt werden. Die Initiativen der Stadt der vergangenen Jahre unter Einbeziehung von Investoreninteressen ermöglichen nach erfolgreich abgeschlossenem Ideenwettbewerb nun die Fortführung der Verkehrsplanung für den ZOB. Diese wiederum ist Voraussetzung für die Vorbereitungen zum Neubau eines Parkhauses und ergänzende private Nutzungen.

In den Jahren 2006 und 2007 trugen die viele Jahre andauernden Bemühungen der Stadt zur Realisierung einer dem Standort angemessenen baulichen Gestaltung im Bereich des ZOB-Areals erste Früchte. Mit dem Ziel einer Nutzung durch ein Gesundheitszentrum in den unteren Geschossen und einem angeschlossenen Hotel in den oberen Geschossen wurde der südliche Teil des Areals an einen privaten Investor veräußert. In der Folge übernahm schließlich die Zech Group, Bremen, die Verpflichtungen aus dem Vertrag und realisierte das 8-geschossige Hotel „Atlantic“. Der Hotelbau wurde im Juni 2010 fertig gestellt. Die Randbebauung auf der Nordseite von Bahnhofsvorplatz und Raiffeisenstraße konnte damit endlich komplettiert werden.

Voraussetzung für die Verwirklichung des Hotelneubaus war ein Teilabbruch der Parkhauskonstruktion im südlichen Bereich. Die Anzahl der Parkplätze verringerte sich durch den Teilabriss von 511 auf 364. Die Zufahrtsrampe an der Kaistraße musste in diesem Zusammenhang aufgegeben werden. Seither wird der verbliebene Teil des Parkhauses über die Spindel am Stresemannplatz im Zweirichtungsverkehr erschlossen. Eingeschränkt wurde im Zuge der Baumaßnahme auch die provisorische Fahrradstation in diesem Bereich. Inzwischen ist mit dem „Umsteiger“ aber die endgültige Lösung an einem anderen Standort gefunden worden.

Die Landeshauptstadt Kiel hatte zeitgleich mit dem Bau des Hotels im II. und III. Quartal vergangenen Jahres einen Ideenwettbewerb zum ZOB-Areal unter Architekten und Verkehrsplanern durchgeführt, der konkrete Vorschläge für den Neubau einer Parkgarage mit rund 800 Parkplätzen, des Zentralen Omnibusbahnhofes und eines hotelnahen Konferenzentrums erbrachten. Das Preisgericht empfahl einstimmig, den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Beitrag der Architekten von Gerkan, Marg und Partner Hamburg, der gemeinsam mit dem Planungsbüro VSU Beratungs-GmbH, Herzogenrath, ausgearbeitet wurde, als Grundlage für die weitere Bearbeitung zu wählen.

Der Vorschlag des 1. Preisträgers (siehe Anlagen) gliedert den Planungsbereich ZOB-Areal in zwei Baufelder und ermöglicht so die städtischerseits in der Auslobung zum Wettbewerb geforderte freie Blickachse in Verlängerung der Herzog-Friedrich-Straße. Auch der ZOB selbst wird so geordnet, dass die Sichtachse freigestellt bleibt.

Das **Baufeld I** mit einer Fläche von ca. 3200 m² umfasst den Bereich zwischen Hotel und verlängerter Herzog-Friedrich-Straße, das mit Ausnahme des für den Busverkehr vorbehaltenen Erdgeschosses gewerblich genutzt werden soll, beispielsweise in Form zusätzlicher Veranstaltungsräume für Konferenzen in Verbindung mit dem angrenzenden Hotel. Möglich ist hier auch eine Unterbauung des ZOB mit einer gesonderten Tiefgarage, die dem Hotel und den Nutzern der Überbauung des Baufeldes I zur Verfügung gestellt werden könnte.

Das nördlich davon gelegene **Baufeld II** mit einer Fläche von ca. 4400 m² soll ab dem ersten Obergeschoss (über dem ZOB) durch den Neubau eines Parkhauses genutzt werden. Auch hier wäre die Unterbauung des ZOB mit einer Tiefgarage denkbar.

Das Preisgericht gab der Landeshauptstadt Kiel als Ausloberin folgende Empfehlungen für die weitere Bearbeitung:

1. Verbesserung der Anmutung durch hellere Gestaltung der ZOB-Ebene, erreichbar beispielsweise durch Anheben der Ebene des 1. Obergeschosses.
2. Die Aktivierung der Auguste-Viktoria-Straße für eine ZOB-Nutzung.
3. Entflechtung der kreuzenden Verkehre im Bereich der Spindel zum Parkhaus bzw. der Abfahrt zur möglichen Tiefgarage.

Die inzwischen erfolgte Weiterbearbeitung des Wettbewerbentwurfes unter Einbeziehung der beteiligten Büros führt aus Sicht der Verwaltung auch unter Berücksichtigung der Kosten und technischen Randbedingungen zu folgenden Modifikationen:

1. Entfall der vorgeschlagenen Tiefgarage - zumindest im öffentlich genutzten Baufeld II - aufgrund unverhältnismäßig hoher Herstellungskosten für die Stellplätze. Eine teilweise Kompensation bezogen auf die Kapazität ist möglich durch eine zusätzliche Parkhausebene.
2. Entflechtung der Ein-/Ausfahrt an der Parkhausspindel im Baufeld II und Trennung der Parkhausein-/ausfahrt von einer möglichen Tiefgaragenein-/ausfahrt in Baufeld I.
3. Funktionale Optimierung der Organisation des ZOB mit dem Ergebnis der Flächenminimierung.
4. Beanspruchung eines Teils des Baufeldes I in der Erdgeschosebene durch die gewerbliche Bebauung mit dem Ziel verbesserter Chancen für eine Vermarktung des Baufeldes I und eine künftig hochwertige Nutzung.

2. Planung des neuen ZOB

Mit der Fördermaßnahme „Umbau ZOB / Bahnhofsvorplatz“ wurde schon im Jahr 1997 begonnen. Der Um- und Ausbau des ZOB ist im Gesamtprojekt die entscheidende Grundlage zur damaligen Anerkennung der Förderfähigkeit durch den Fördergeber. Ein Wegfall des ZOB-Umbaus würde - abgesehen vom dringenden Erfordernis einer Neugestaltung - die Gesamtförderung in Frage stellen und zu einer Rückforderung der bisher erhaltenen Fördermittel führen.

Hier sind aufgrund der Änderungen in der Systematik der GVFG-Förderung Fristen zu beachten. Das Teilprojekt muss rechtzeitig an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst und abgestimmt werden, so dass der Förderbescheid spätestens bis 2013 erteilt werden kann, um die Maßnahme in der Förderung belassen zu können.

Da der große Flächen beanspruchende ZOB die Nutzung der Baufelder stark beeinflusst, wurde zur Optimierung des im Wettbewerb entwickelten ZOB-Modells der am Wettbewerbsentwurf beteiligte Verkehrsgutachter VSU mit einer Überprüfung der verkehrlichen und funktionalen Abläufe und einer entsprechenden Vorplanung für den ZOB beauftragt. Wie erwähnt, sollte dabei nach den Vorgaben des Preisgerichtes berücksichtigt werden, die Auguste-Viktoria-Straße intensiver durch den ZOB in Anspruch

zu nehmen. Eine weitere Vorgabe bestand darin, den Flächenbedarf des ZOB im Baufeld I möglichst zur besseren Ausnutzung des Grundstückes zu reduzieren.

Im Rahmen der Vorplanung wurden insgesamt sieben verschiedene Varianten geprüft. Die ursprünglich geforderte Zahl von 12 Überliegerplätzen kann unter Berücksichtigung einer für den ZOB reduzierten Fläche im Baufeld I nur dann gewährleistet werden, wenn ein Teil der Busse in einer Tiefgarage untergebracht wird. Dies hätte jedoch nicht nur erhebliche Nachteile für den Betrieb im Verknüpfungsbereich zwischen Parkspindel und der Abfahrt zur Tiefgarage sondern auch erhebliche zusätzliche Investitionskosten zur Folge. Die voraussichtlich nicht förderfähigen Kosten werden für eine ca. 4.50 m hohe Tiefgarage in einer Höhe von rund. 2,0 Mio EUR vermutet.

Nach intensiven statistischen Betrachtungen, die ein deutliches Optimierungspotenzial auch in den betrieblichen Abläufen erkennen ließen, kann aus Sicht der Verwaltung für die weiteren Betrachtungen als gut vertretbarer Kompromiss der verschiedenen Interessen an diesem Standort eine reduzierte Anzahl zu berücksichtigender Überliegerplätze zugelassen werden. Für „Langüberlieger“ und Reisebusse müssen an anderer Stelle Plätze geschaffen werden.

In einer vergleichenden Bewertung wurden zwei Varianten als Grundlage weiterführender Überlegungen herausgearbeitet:

- **Variante 1** trennt den Fahrgastbereich und den Überliegerbereich. Diese Lösung sieht einen lang gezogenen Bussteig vor, der teilweise in die Auguste-Viktoria-Straße verlegt wird und an dem alle 9 Halteplätze (Ankunfts- und Abfahrtspositionen) angeordnet sind. Das Baufeld I wird nur noch in einem Teilbereich für den ZOB benötigt. Es verbleibt eine nennenswerte Fläche, die u.a. als attraktiver Eingangsbereich für die hochbauliche Nutzung zur Verfügung steht. Unterhalb des geplanten Parkhauses sind bis zu 8 Überliegerplätze in Abhängigkeit von der Stützenkonstruktion des Gebäudes in kompakter Schrägaufstellung möglich.
- **Variante 2** überlässt dem Neubauvorhaben im Baufeld I weitgehend die gesamte Fläche und reduziert den ZOB auf die verbleibende Fläche im Baufeld II und entlang der Auguste-Viktoria-Straße. Insgesamt können hier bis zu 15 Plätze untergebracht werden. Bei ca. 8 Regelplätzen (Ankunfts- und Abfahrtspositionen) für den Busbetrieb entspricht dies ca. 7 Überliegerplätzen. Die Busabfahrtspositionen sind hier auf fünf unterschiedliche Bereiche aufgeteilt.

In der Gegenüberstellung ist die Variante 1 unter verschiedenen Gesichtspunkten erheblich günstiger zu bewerten:

- Aus Nutzersicht ist der zentrale Bussteig der Variante 1 die Lösung, die eine bestmögliche Orientierung bietet und eine hohe Aufenthaltsqualität ermöglicht. Bahnhof und Bussteig sind für die Fahrgäste jeweils gut erkennbar. Gute Orientierung ergibt sich auch bei unplanmäßigen Veränderungen der Abfahrtspositionen. Der Aufenthaltsbereich ist nahezu uneingeschränkt durch Tageslicht erhellt. Die Wege der Fahrgäste zum Erreichen der Abfahrtspositionen bzw. zum Bahnhof sind vergleichsweise kurz. Bei Variante 2 werden die ZOB-Nutzer wie bisher tief in das Gebäude hineingezogen. Abfahrt und Überliegerpositionen sind nicht klar zu trennen. Eine nutzerfreundliche Anlage ist kaum zu erreichen.
- Aus betrieblicher Sicht können bei Variante 1 die meisten Direktbeziehungen zwischen den verschiedenen Haltepunkten hergestellt werden, von einer Ankunftshaltestelle über einen Überliegerplatz zu einer Abfahrtsstation. Darüber hinaus sind hier weniger technische Steuerungseinrichtungen zu installieren. Die Abläufe bei Variante 1 sind mit deutlich weniger Wendefahrten verbunden als bei

Variante 2. Hier sind bei der Ankunft keine Wendefahrten und bei der Abfahrt lediglich eine 180 Grad-Fahrt auszuführen. Im Gegensatz dazu sind in Variante 2 bei allen innen liegenden Haltepunkten mit Fahrgästen bei der Ein- und Ausfahrt umfangreiche Wendefahrten durchzuführen.

- Im Hinblick auf die Abwicklung des Verkehrs in der Auguste-Viktoria-Straße ist Variante 2 auch deshalb ungünstiger zu bewerten, weil die Auguste-Viktoria-Straße in diesem Fall für Buswendefahrten in Anspruch genommen werden muss. Darüber hinaus sind zwei Ausfahrtsbereiche auf die Auguste-Viktoria-Straße zu berücksichtigen. Bei der Variante 1 ist dies lediglich einer.
- Ein weiterer Vorteil der Variante 1 ist in der Belegung der Auguste-Viktoria-Straße zu sehen. Diese Variante ermöglicht durch Einbeziehung des Wartebereiches eine angemessene Gliederung des Straßenquerschnittes und eröffnet mit Anordnung eines durchlaufenden Wetterschutzdaches die Chance, ein verbindendes gestalterisches Element der Baukörper auf der Ostseite der Straße zu schaffen.

Eine Erhöhung der städtebaulichen Qualität des Straßenraumes darf daher erwartet werden.

Die im Rahmen der Vorentwurfsplanung entwickelte Variante 1 wird seitens der Verwaltung daher als Grundlage für die weitere Planung vorgeschlagen.

3. Vermarktung Baufeld I

Die optimierte Planung des ZOB ermöglicht im Unterschied zur ursprünglichen Idee des 1. Preisträgers aus dem städtebaulichen Ideenwettbewerb nun eine teilweise auch erdgeschossige Bebauung durch einen Investor. Die KiWi GmbH soll das Grundstück auf der Basis des Vorentwurfes zum ZOB bundesweit für eine geeignete gewerbliche Nutzung anbieten. Beabsichtigt ist die Veräußerung des Grundstücksanteils, der nicht für den ZOB benötigt wird.

Der übrige Bereich - im Wesentlichen die öffentlich gewidmete Fläche des ZOB - verbleibt bei der Landeshauptstadt Kiel. Der Investor erhält hier Über- und Unterbauungsrechte, letzteres, um bei Bedarf im Zusammenhang mit der Neubebauung eine private Tiefgarage zu realisieren. Die Verfahrensweise ist wettbewerbsrechtlich geprüft worden. Es bestehen keine rechtlichen Bedenken, das Grundstück ohne formales Ausschreibungsverfahren zu vermarkten, sofern das Grundstück zu marktüblichen Konditionen veräußert wird. Es ist beabsichtigt, den Grundstückserlös als Anschubfinanzierung für den Neubau des Parkhauses bzw. den Rückbau des Tiefbunkers im Baufeld II zu verwenden.

Die Gestaltung der Bebauung im Baufeld I ist auf der Basis unterschiedlicher Fassadenentwürfe mit der Stadt abzustimmen. Dabei ist die auf ganzer Länge des ZOB erforderliche Überdachung des Bussteiges an der Auguste-Viktoria-Straße einzubeziehen.

4. Baufeld II: Altlasten und Tiefbunker

Um genauere Kenntnisse über realistische Kostenansätze für einen vollständigen oder teilweisen Rückbau des vorhandenen Tiefbunkers zu erhalten, hat das Tiefbauamt eine entsprechende Vorplanung beauftragt. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu klären, in welchem Umfang eine Verunreinigung durch Altlasten im unmittelbaren Bereich der Konstruktion beispielweise durch teerpechhaltigen Dichtungsanstrich und im umgebenden Grundwasser vorliegt. Diese Ergebnisse sowie notwendige Eingriffe in die Bausubstanz des

Bunkers im Zusammenhang mit der Tiefgründung für den Neubau des Parkhauses stellen die Grundlagen für die weitere Ablaufplanung und die Ermittlung der Kosten dar. Mit dem Abschluss der Vorplanung für den Rückbau des Tiefbunkers wird im August dieses Jahres gerechnet.

5. Baufeld II: Neubau des Parkhauses

Das vorhandene Parkhaus hat das Ende seiner theoretischen Nutzungsdauer überschritten. Zahlreiche, teilweise nicht sichtbare Mängel haben das Tiefbauamt in Abstimmung mit dem eingeschalteten Prüfenieur veranlasst, das Bauwerk einer intensivierten Bauwerksüberwachung zu unterziehen. Das nach dem Teilabbruch verkleinerte und nur noch durch eine Spindel mit Zweirichtungsverkehr erschlossene Bauwerk bleibt solange eingeschränkt nutzbar, wie die Befunde keine relevante Verschlechterung des Tragwerkszustandes ergeben.

Im städtebaulichen Ideenwettbewerb zur Weiterentwicklung des ZOB-Areals war ein Parkhaus mit 800 Stellplätzen zu berücksichtigen. Die Wettbewerbsteilnehmer hatten diese teilweise in Tiefgaragen geplant, so auch die ersten Preisträger.

Dabei ist zu beachten, dass ein Stellplatz in einer Tiefgarage mit spezifischen Kosten von 25.000 bis 30.000 Euro fast die doppelte Kostengrößenordnung erreicht im Vergleich zu einem solchen in einer Hochgarage. Ferner wären erhöhte Kosten für die Abdichtung gegen Grundwasser und Maßnahmen des Hochwasserschutzes sowie im Vergleich höhere Betriebs- und Unterhaltungskosten, beispielsweise für eine mechanische Lüftung, zu veranschlagen.

Darüber hinaus ist auf Probleme bei der Abwicklung der Verkehre im Einfahrtsbereich der Rampen für das Parkhaus und die Tiefgarage hinzuweisen. Der Bau einer durchgehenden Tiefgarage unterhalb beider Baufelder wird seitens der Verwaltung nicht empfohlen, da Regen- und Schmutzwasserkanäle mit großen Durchmessern sowie Leitungen von Versorgungsträgern mit erheblichem Kostenaufwand umzulegen wären.

Im Ergebnis soll aus wirtschaftlichen und funktionalen Gründen im Zusammenhang mit dem Neubau des Parkhauses auf eine Tiefgarage verzichtet werden. Die bislang im Wettbewerb optional berücksichtigten Stellplätze für Kreuzfahrer können durch eine optimierte Organisation und bedarfsgerechte und flexible Zuordnung mit betrieblichen Vorteilen auch in ein Parkhaus ohne Tiefgarage integriert werden, das mit bis zu 700 Stellplätzen auf dem Baufeld II zu realisieren wäre.

Die Planung des Parkhauses kann nach Zustimmung zur Vorplanung des ZOB weiter vorangetrieben werden. Aufgrund der teilweise bereits sehr konkreten Vorplanungen der Wettbewerbsteilnehmer, die teilweise bereits erhebliche Anteile einer Objektplanung enthielten, ist vorgesehen, ein VOF-Verfahren mit integriertem Wettbewerb durchzuführen. In diesem Verfahren werden Sonderfachleute nach zuvor festgelegten Eignungskriterien ausgewählt, denen die Planungs- und Entwurfsleistungen sowie ggf. weitere Leistungen für den Neubau übertragen werden sollen. Im Rahmen des Auswahlverfahrens besteht die Möglichkeit, zusätzlich in zuvor definierter Gewichtung objektbezogene Vorschläge in die Bewertung einzubeziehen.

Wirtschaftlichkeitsberechnungen, die durch den Eigenbetrieb Beteiligungen auf der Grundlage konservativer Annahmen durchgeführt wurden, belegen die Wirtschaftlichkeit der Neubaumaßnahme unter Einbeziehung der Tiefgarage am Europaplatz und der Fahrradstation am Umsteiger. Es wird zurzeit geprüft, wie die Finanzierung am günstigsten sichergestellt werden kann (Gründung eines Eigenbetriebes oder direkt durch den Haushalt). Entsprechende Vorbereitungen werden derzeit durch die Verwaltung getroffen. Nach Sicherstellung der Finanzierung können die weiteren Planungsschritte eingeleitet werden.

Die Verwaltung wird die politischen Gremien weiterhin über den jeweiligen Sachstand informieren und entsprechende Beschlüsse nach Erfordernis vorbereiten.

Um Zustimmung zur Vorplanung des neuen ZOB und zum weiteren Vorgehen wird gebeten.

Ein Lageplan mit Gestaltungsvorschlägen und eine Ansicht sind in der Anlage beigefügt. Ergänzend erfolgt mündlicher Bericht durch die Verwaltung und die Planungsbüros.

Peter Todeskino
Bürgermeister

Anlage: