

Informationsvorlage

**Drucksache
Nr. 2024/163**

Beratungsfolge			Abstimmung
Gremium		Datum	
Bauausschuss	öffentlich	19.09.2024	Kenntnisnahme

Neustrukturierung ZOB/Bahnhof - 1. Bauabschnitt - Sachstand und weiteres Vorgehen

I. Information

1. Kurzfassung

Der Gemeinderat hat im Jahr 2020 den städtebaulichen Rahmenplan zur Neuordnung des ZOB und des Bahnhofsumfeldes beschlossen (2020/164).

Auf dieser Basis wurden die Gespräche mit der Deutschen Bahn zum erforderlichen Grunderwerb geführt. Die Bahn hat die Gesamtentwicklung mit der Klärung der künftigen Nutzung des Bahnhofsgebäudes verknüpft. Die weiteren Grunderwerbsverhandlungen haben deshalb geruht.

Ein Letter of Intent (LOI) mit der Bahn zur Entwicklung eines Mobilitäts-Hubs am Bahnhof Biberach liegt seit 2023 vor (2023/031). Auf dieser Basis wurde ein Vorentwurf für die Umnutzung des Bahnhofsgebäudes erstellt und in regelmäßigen Gesprächen mit der Bahn die Ausgestaltung des Bahnhofsgebäudes konkretisiert und Fragen zur Entwidmung von Bahnflächen sowie zu einem möglichen Grunderwerb erörtert.

Ende 2023 kam es überraschend zu einer erheblichen Verschärfung der gesetzlichen Anforderungen an die Entwidmung von bahneigenen Flächen. Entwidmung und Grunderwerb sind nicht mehr möglich. Nun soll die Flächennutzung über einen langfristigen Gestattungsvertrag geregelt werden. Parallel kann das erforderliche europaweite Vergabeverfahren für den Entwicklungsabschnitt A, den ZOB Nord und den Bahnhofsvorplatz, vorbereitet werden.

Für das Bahnhofsgebäude gab es zwischenzeitlich positive Entwicklungen: In mehreren Abstimmungsrunden mit der Bahn wurde festgelegt, eine Mobilitätszentrale mit Backoffice und Personalräumen, ein Service Store mit Bäckerei und Verkauf von Printmedien sowie Außenbewirtung in Richtung Bahnhofsvorplatz im Erdgeschoss des Bahnhofs vorzusehen. Die Zugänge zu allen öffentlichen Bereichen sollen barrierefrei ausgeführt werden.

2. Entwidmungsverfahren & Gestattung

Ein Erwerb der für die Neustrukturierung erforderlichen Bahnflächen ist bislang nicht erfolgt.

Eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erschwert nun die Entwidmung und den Verkauf nicht mehr benötigter Bahnflächen erheblich. Der Bund möchte damit verhindern, dass Flächen der Bahn, die möglicherweise später doch noch benötigt werden, ohne weiteres verkauft und bebaut werden. Aktuell dürfen, bis auf wenige Ausnahmen mit überragendem öffentlichem Interesse, bahneigene Flächen daher nicht entwidmet oder verkauft werden. Eine zeitnahe Gesetzesänderung ist im Rahmen der Projekttermine zum ZOB unrealistisch. Eine Entwidmung und der Grunderwerb von Flächen sind somit nicht mehr möglich.

Ein Erbpachtvertrag wird von der Bahn abgelehnt. Es wird daher ein Gestattungsvertrag mit einer sehr langen Laufzeit (z. B. 50 Jahre) vorgeschlagen. Hierzu wird die Deutsche Bahn Vertragsmuster mit anderen Städten vorlegen. Ein Gestattungsvertrag stellt aus Sicht der Bahn die einzige Möglichkeit dar, relativ kurzfristig zu einem vertraglichen Abschluss hinsichtlich der Grundstücksverfügbarkeit zu kommen. Ein Grunderwerb wäre dann nicht mehr erforderlich.

Der Entwurf des Gestattungsvertrages soll dem Gremium bis zum Frühjahr 2025 vorgelegt werden.

3. Überprüfung Rahmenplan

Der beschlossene Rahmenplan wurde im Hinblick auf die zu erwartenden Baukosten noch einmal kritisch geprüft.

ZOB Nord / Regionalbusverkehr: Prüfung Flächenbedarfe Landkreis

Der konzeptionelle Vorentwurf für den ZOB Nord wurde verkehrstechnisch nochmals geprüft und soll auch weiterhin in seinen Grundzügen umgesetzt werden. Aktuell sind in der Rahmenplanung am ZOB Nord zwei Bussteige in Sägezahnaufstellung mit zehn Steigen (sechs für Gelenkbusse, vier für Solobusse) vorgesehen. Aus Kostengründen soll, wenn möglich, die Anzahl der Bussteige in Abstimmung mit dem Landratsamt reduziert werden. Beispiele andere Städte wie Tübingen zeigen, dass kompaktere Lösungen grundsätzlich denkbar sind. Eine bessere Taktung der Schulbusse und eine zukünftig stärkere Verlagerung des Verkehrs auf die Regio-S-Bahn könnten den ZOB deutlich entlasten, da die aktuell hohe Anzahl der Bussteige nur in wenigen Spitzenzeiten (v. a. Schulbeginn und -ende) notwendig ist. Auch eine bessere Integration der Wartepositionen für die Busse des Regionalverkehrs wird angestrebt.

Im Rahmen der Vorbereitung der Ausschreibung werden die Möglichkeiten zur Reduzierung der Bussteige gemeinsam mit dem Landkreis konkretisiert. Angedacht ist, dass die Stadt Biberach eine grundsätzlich funktionstüchtige Basisvariante zur Verfügung stellt und ggf. die Mehrkosten für weitere Bussteige vom Landkreis getragen werden.

Überdachung

Angestrebt wird eine Überdachung beider Busbahnhöfe. Nach Begutachtung positiver Beispiele und verschiedenen Gesprächen, unter anderem mit der Stadt Tübingen, wird eine Lösung mit mehreren kleinen Überdachungen statt einer durchgehenden großen Überdachung favorisiert. Das spart nicht nur Kosten, sondern erweist sich auch als praktikabler: Kleine Einzeldächer benötigen keinen zusätzlichen Wind- und Wetterschutz, vermeiden eine problematische Geräuschkulisse und reduzieren den Reinigungsaufwand. Eine Installation von PV-Anlagen wird zunächst nicht angestrebt, da die Flächen der Einzeldächer zu klein sind und keine direkte Stromnutzung erfolgt, da die zukünftigen Elektrobusse am Busbetriebshof geladen werden. Stattdessen wird

eine Dachbegrünung anvisiert. Die Einzeldächer ermöglichen insgesamt eine umfassendere Begrünung, einschließlich der Möglichkeit zur Pflanzung von Bäumen in den Zwischenräumen.

Abstimmung DB/Stadt BC am 22.07.2024 zum Bahnhofsgebäude/ Bahnhofsvorplatz:

- Die Ausschreibung des Landes zum Regionalverkehr der Bahn ist noch nicht abgeschlossen, der zukünftige Vertrieb im Bahnhofsgebäude (MBZ = Mobilitätszentrale) damit noch offen. Unabhängig von der noch ausstehenden Entscheidung für einen Betreiber findet der Vorentwurf der Architekten Münz Zustimmung seitens der Bahn und Stadt BC und soll weitergeführt werden.
- Der im Bestand als Technikraum genutzte Anbau neben dem stadtseitigen Haupteingang soll abgebrochen werden. Das Gebäude soll möglichst nahe an die historische Substanz angeglichen werden, dieser Raum wurde erst in den 1960er-Jahren mit Flachdach angebaut und passt nicht zum historischen Gesamtbild des Gebäudes.
- Der Bereich des Service Stores soll mit einer Kombination aus Bäckerei und Buchhandel ausgefüllt werden. Die Räumlichkeiten im Gebäude sind für einen gutfunktionierenden Betrieb sehr knapp, deshalb sollen der Personalraum und das Büro ins OG verlegt werden, mit direktem Zugang vom Service Store ins bestehende Treppenhaus. Die Räumlichkeiten werden dem Betreiber als Rohbau zur Verfügung gestellt, die Ausbauplanung und die Ausführung kommt vom Betreiber selbst.
- Die Zugänge sollen möglichst barrierefrei über Rampen erschlossen werden. Soweit möglich, kann im Zuge der weiteren ZOB-Planung die stadtseitige Vorplatzsituation hinsichtlich Belagshöhen und Verkehrsführung (Rad- und Fußwege, Kurzzeitparkplätze, etc.) angepasst werden. Durch eine Reduzierung der Straßenfläche, wie im Konzept zum ZOB bereits dargestellt, kann zumindest die Länge der Rampen reduziert werden. Im Vorentwurf (Anlage 2) wurde die Vorplatzhöhe bereits angepasst.
- Durch den Abriss des Kioskgebäudes verbessert sich die Einsehbarkeit der Unterführung grundsätzlich. Ggfs. werden die Treppenläufe stadtseitig angepasst.
- Die gleisseitige Rampe vor der Halle kann nicht geändert werden, da die maximal zulässige Querneigung zum Gleiskörper sonst deutlich überschritten werden würde.
- Die Bahn strebt eine Sanierung des gesamten Gebäudes und eine Nutzung der Obergeschosse an. Die Maßnahmen soll im Zuge des Bahnprogramms „Bahnhöfe der Zukunft“ bis 2028 umgesetzt werden. Die Planungsvorbereitungen hierzu sind bereits im Gange und sollen ebenfalls zeitnah, aber unabhängig von der Maßnahme im EG, von der Bahn selbst geplant und ausgeführt werden, ohne Beteiligung der Stadt BC.

4. Vergabeverfahren

ZOB Nord inklusive Bahnhofsvorplatz

Der ZOB Nord und der Bahnhofsvorplatz sollen gemeinsam als erster Bauabschnitt umgesetzt werden. Die Planungsleistungen für diesen ersten Bauabschnitt müssen EU-weit in einem VgV-Verfahren ausgeschrieben werden.

Es soll dabei möglich sein, sich sowohl als Generalplaner als auch als Arbeitsgemeinschaft zu bewerben. Bei einer Arbeitsgemeinschaft müssen die Projektpartner und die Projektleitung klar definiert werden.

Nach Beratung mit dem Projektbegleiter „albrings + müller“ wurden die Chancen und Risiken beider Modelle abgewogen: Ein Generalplaner übernimmt die einheitliche Verantwortung und kann durch zentrale Steuerung Kosten und Zeit bei der Umsetzung einsparen. Allerdings kann die Beauftragung eines Generalunternehmers selbst teurer sein und die Stadt Biberach hat dadurch

weniger direkten Einfluss auf einzelne Aspekte des Projekts und ist weniger flexibel. Die Entscheidung für einen Generalplaner oder für eine Arbeitsgemeinschaft soll daher noch offengelassen werden.

Die Ausschreibung beinhaltet planerische Leistungen in den Bereichen Tiefbau, Landschaftsarchitektur sowie Hochbau.

Bahnhofsgebäude

Die DB wird als Bauherr mit Planungshoheit ein VgV-Verfahren auf den Weg bringen.

5. Projektteam & externe Betreuung

Die Federführung und Projektkoordination ist für die Entwurfsphase vom Tiefbauamt zurück zum Stadtplanungsamt gewechselt. Das Projektteam wird ämterübergreifend und interdisziplinär aufgestellt. Neben der Verkehrsplanung sind die Freiraumplanung, die Architektur und der Tiefbau vertreten, um das breit gefächerte Aufgabenfeld vollständig abdecken zu können.

Die externe Projektsteuerung sowie die Begleitung der Ausschreibung übernimmt das Büro albrings + müller. Eine Bearbeitung innerhalb der Verwaltung ist mangels Personalkapazitäten und Know-how bei der europaweiten Vergabe nicht möglich. Zudem werden regelmäßig Abstimmungen mit der Bahn und weiteren Stakeholdern stattfinden.

6. Kosten & Finanzierung

Von der albrings + müller ag wurde 2023 eine erste grobe Kostenprognose auf Basis anderer Projekte und allgemeiner Kennwerte erstellt. Inklusive Risikorückstellung haben sich folgende Gesamtkosten über alle Bauabschnitte ergeben (brutto):

Westseite: Regionalbusbahnhof, Sanierung Bahnhofsgebäude, Bahnhofsvorplatz	ca. 17,3 Mio. €
Westseite: Stadtbusbahnhof	ca. 7,6 Mio. €
Ostseite: Parkhaus (Stadtwerke) mit Vorplatz	ca. 11,7 Mio. €
<hr/> GESAMT	<hr/> ca. 36,6 Mio. €

Aufgrund der frühen Projektphase sind die Kosten lediglich als grobe Rahmenkosten zu betrachten und müssen in Abhängigkeit des konkreten Vorhabens präzisiert werden.

Bahnhofsgebäude

Für das Bahnhofsgebäude liegt eine aktualisierte Kostenschätzung in Höhe von ca. 1,9 Mio. € (brutto) vor, Stand 23.08.2024. Die Stadt Biberach trägt hiervon einen Teil, die genaue Aufteilung ist noch mit der Bahn zu definieren. Die zur Präzisierung der Gesamtbaukosten erforderlichen technischen Voruntersuchungen (Statik, technische Gebäudeausstattungen und Anpassung des Vorplatzes) werden im Zuge der ausstehenden Entwurfsplanung durchgeführt. Die Kostensteigerung ist in den oben genannten Zahlen von albrings + müller noch nicht abgebildet (hier wurde das Bahnhofsgebäude mit ca. 615.000 € einkalkuliert).

Als Eigentümer soll die Bahn die vorbereitenden Umbaukosten des Service Stores und der Mobilitätszentrale übernehmen. Der Innenausbau Service Store soll vom Betreiber selbst geplant und finanziert werden. Die Schnittstellen hierzu sind in der weiteren Planung zu konkretisieren.

Als Ausgleich für die Umbaukosten der Bahn soll die Stadt Biberach außerdem die Abbruchkosten des Kioskes übernehmen und weiterhin einen „Entschädigungsausgleich“ auf Basis einer Schät-

zung der Gebäudesubstanz (Kiosk) durch den unabhängigen Gutachterausschuss der Stadt Biberach an die Bahn zahlen. Flächen in der Mobilitätszentrale werden zukünftigen Betreibern von der Bahn zur Miete angeboten.

Ein konkretes Finanzierungsmodell wird dem Gremium nach Vorliegen eines abgestimmten Gestattungsvertrages mit der Bahn und Klärung der Grundstücksfragen vorgelegt.

Kostenanteil Landkreis

Im Rahmen der weiteren Abstimmungen mit dem Landkreis zur Ausgestaltung des Regionalbusbahnhofes wird auch eine mögliche Kostenbeteiligung diskutiert, sofern über die vorgeschlagene Basisausstattung vom Landkreis weitergehende Bedarfe formuliert werden.

Förderung

Das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) unterstützt den Umbau des ZOBs und des Bahnhofsumfeldes mit einer Förderung von 50 bis 75 %. Die übliche Förderung von 50 % wird voraussichtlich um 25 % erhöht, wenn die Maßnahme besonders klimafreundlich ist. Dieser sogenannte Klimabonus kann unter anderem in Anspruch genommen werden, wenn die Maßnahme Teil eines Klimamobilitätsplans ist. Deshalb wird die Umgestaltung des ZOBs und des Bahnhofsumfeldes als zentrale Maßnahme in den Klimamobilitätsplan integriert. Außerdem ist gegebenenfalls eine Förderung ebenso bis 75 % über den Tatbestand „multimodale Mobilitätsknoten“ möglich. Die Fördermöglichkeit über LGVFG muss erneut geprüft werden, da nun kein Erwerb der Bahnflächen mehr möglich ist.

Fördermittel für das nicht denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude sind bisher keine vorgesehen. Da das Gebäude Eigentum der Bahn bleiben wird, muss gemeinsam mit der Bahn im Zuge der weiteren Entwurfsplanung geprüft werden, inwiefern Förderungen möglich sind.

Finanzierung

Im Haushalt 2024 sind noch 262.000 € verfügbar für Planungsleistungen. Für den Haushalt 2025 werden weitere Mittel angemeldet.

7. Weiteres Vorgehen

Gemäß Investitionsprogrammes sind die Bauabschnitte für die gesamte Umgestaltung des ZOBs/ Bahnhofsumfeldes wie folgt definiert:

- 1. BA: ZOB - Nord, Bahnhofsvorplatz
- 2. BA: Bahnhof Zugang Ost, Parkhaus
- 3. BA: ZOB - Süd

Die Zeitschiene für das Vergabeverfahren für den 1. Bauabschnitt (ZOB Nord, Bahnhofsvorplatz) sieht folgende Schritte vor:

- 4. Quartal 2024: Erstellung Entwurf Ausschreibungsunterlagen
- 4. Quartal 2024: ggf. Gemeinderatsreise mit Ortsbesichtigung nach Tübingen, bei der noch weitere Kriterien für die Ausschreibung gesammelt und aufgenommen werden könnten (Termin befindet sich noch in der internen Abstimmung)
- 1. Quartal 2025: Freigabe Ausschreibung & Gestattungsvertrag im Gemeinderat
- 1. Quartal 2025: Abschluss Gestattungsvertrag & Beginn Ausschreibung

Die Umsetzung des ersten Bauabschnitts ist für 2026/27 eingeplant, ggf. unter Hinzuziehung eines Bauherrenvertreters.

Der Umbau des Erdgeschosses mit Einrichtung eines Mobilitäts-HUB und Service Stores im Bahnhofsgebäude, sowie der Abriss des südlich des Bahnhofsgebäudes befindlichen Kioskgebäudes ist zeitgleich mit dem ersten Bauabschnitt des ZOB geplant.

Roman Adler
Leiter Stadtplanungsamt

Alexander Steinle
stv. Leiter Hochbau + Gebäudemanagement

Anlage 1 – Rahmenplan ZOB (2020)

Anlage 2 - Vorentwurf Grundriss EG Bahnhofsgebäude (08_2024)