

TOP 2

Gremium Stadtrat	Termin 21.09.2020	Status öffentlich
----------------------------	-----------------------------	-----------------------------

Vorlage der Verwaltung

Zukunft Rathaus und Rathaus-Center und optimierte Stadtstraße

Vorlage Nr.: 20202232

ANTRAG

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

1. Der Stadtrat trifft eine Grundsatzentscheidung über die Zukunft des Rathauses und Rathaus-Centers anhand der von Drees & Sommer bereits dargelegten Untersuchungsergebnissen:

Variante 1: Sanierung des Rathauses mit Erweiterungsbau

Variante 2: Neubau des Rathauses auf dem Rathaus-Center-Areal

Variante 3: Sanierung des Rathauses

2. Die Verwaltung wird ermächtigt,
 - a) selbst die variantenabhängigen Abbruchmaßnahmen oder die zu gründende Bauprojektgesellschaft Ludwigshafen mbH mit den variantenabhängigen Abbruchmaßnahmen des Rathauses und des Rathaus-Centers (inkl. Planungsleistungen) zu beauftragen.
 - b) die entsprechenden variantenabhängigen Verfahrensschritte zur Fortsetzung des Projektes „Rathaus“ einzuleiten und hierfür erforderliche Projektentwicklungs- und Planungsleistungen zu beauftragen.
3. In Abhängigkeit der Entscheidung zu Beschlussziffer 1 wird die Verwaltung ermäch-

tigt, konkrete Planungsleistungen für die optimierte Streckenführung der Stadtstraße zu beauftragen. Das Planungsbudget für die Anpassung der vorhandenen Planung der Stadtstraße an die optimierte Streckenführung der Stadtstraße wird um 6.360.000 EUR auf 39.016.000 EUR (jeweils einschließlich MwSt.) aufgestockt. Die Planungsleistungen gehen einher mit einer integrierten Bürgerbeteiligung.

Beschlussziffer 1: Grundsatzentscheidung zur Zukunft des Rathauses

Der Grundsatzentscheidung zur Zukunft des Rathauses wird erklärend vorangestellt, dass bei allen Varianten das Rathaus-Center zum 31. Dezember 2021 den Betrieb einstellt.

Die detaillierten Untersuchungsergebnisse der vom Stadtrat beauftragten Variantenuntersuchungen zu den nachfolgenden Varianten

Variante 1: Sanierung des Rathausturms mit Erweiterungsbau,

Variante 2: Neubau des Rathauses auf dem Rathauscenter-Areal und

Variante 3: Sanierung des Rathausturms

können den bereits vorliegenden Präsentationen von Drees & Sommer entnommen werden (siehe Anlage 1: Ergebnis der Variantenuntersuchung: Ist die Sanierung des Rathausturms mit Erweiterung oder ein Neubau für die Zentralisierung des Rathauses der Stadt Ludwigshafen vorteilhafter? Stand: 02.09.2019; Sitzung des Hauptausschusses vom 02.09.2020 und

Anlage 2: Ergebnis der ergänzenden Variantenuntersuchung – Ist die Sanierung des Rathausturms zur Teilzentralisierung (V3) vorteilhafter als die zwei Zentralisierungsvarianten V1 & V2? Stand: 25.05.2020; Sitzung des Stadtrates vom 25.05.2020).

Daher wird nachfolgend ausschließlich die Notwendigkeit von weiteren Kosten von Sicherungs- und Stützmaßnahmen bei den Varianten 1 und 3 dargelegt, die nicht Gegenstand der Kostenermittlung von der Drees & Sommer waren.

Variante 1: Sanierung des Rathausturms mit Erweiterungsbau und Variante 3: Sanierung des Rathausturms

Das gesamte Rathaus-Center stellt zum 31. Dezember 2021 seinen Betrieb ein. Bei den o.g. Varianten bliebe jedoch der südliche Teil des Rathaus-Centers weiterhin stehen. Sollte das Rathaus-Center nicht vollständig abgebrochen werden, entstünden Kosten für eine Stützwand, um den Warenhof nicht zu verfüllen und den restlichen Teil des Centers nicht zu gefährden. Die Kosten für eine Stützwand würden sich auf ca. 2,5 Mio. € belaufen. Des Weiteren werden Kosten für Sicherungs- und Absperrmaßnahmen entstehen, um das in Teilen weiterhin bestehende Rathaus-Center vor Vandalismus etc. zu schützen. Die Stadtverwal-

tung kann nicht über die freiwerdende Fläche verfügen, sondern muss Rücksicht auf die Fragmente nehmen.

Die nachfolgenden Ausführungen greifen die Grundidee der Variante 2 „Abriss und Neubau“ auf und erweitern diese um die Perspektive der Wechselwirkungen der infrastrukturellen Großprojekte Hochstraße Süd, Hochstraße Nord bzw. optimierte Stadtstraße und Rathaus sowie Rathaus- Center.

Variante 2: Neubau des Rathauses auf dem Rathaus-Center-Areal

Da es im Austausch mit den Fraktionsvorsitzenden des Stadtrates eine erkennbare Tendenz zugunsten der Variante 2 „Neubau des Rathauses auf dem Rathauscenters-Areal“ gab und der Gebäudekomplex Rathaus-Center mit der Brückentrasse Hochstraße Nord baulich verbunden ist, hat die Stadtverwaltung vor dem Hintergrund der möglichen Verfügbarkeit der ganzen Fläche leichte Veränderungen an der Führung der Stadtstraße skizziert, die zu nachhaltigen Verbesserungen insbesondere bei den Bauabläufen und den Bauzeiten führen könnten. Der exakte Standort des Rathauses und Grundstückszuschnitt werden in einem iterativen Planungsprozess mit der optimierten Stadtstraße bestimmt. Diese integrierte Planung greift die Wechselwirkungen des Hochstraßensystems der Stadt Ludwigshafen und die Zukunft des Rathauses auf und berücksichtigt die Abhängigkeiten zueinander.

Voraussetzung für die nachstehend dargelegten Vorteile der optimierten Stadtstraße ist, dass das Rathaus und das Rathaus-Center vollständig abgebrochen werden. Durch einen vollständigen Abbruch entstünden – entgegen zu den Varianten 1 und Variante 3 – keine Kosten für Sicherungs- und Abspermaßnahmen.

Durch den Abriss des Rathauses und Rathaus-Centers und einer geringen Verschiebung der bisherigen Streckenführung der Stadtstraße nach Süden am Drehpunkt in der Pasadenaallee am östlichen Punkt Höhe Benckiser Villa würde die optimierte Stadtstraße größtenteils neben und damit unabhängig von der vorhandenen Hochstraße Nord verlaufen. Die Stadt würde also losgelöst von Zwängen und Konfliktpunkten bauen können. Dadurch würde im Kern die kritische Phase der Bauzeit mit deutlichen Verkehrsbeeinträchtigungen für die gesamte Metropolregion Rhein-Neckar von ca. 4 1/2 Jahren auf gut zwei Jahre reduziert, also halbiert werden. Zudem könnte die optimierte Stadtstraße parallel zum Betrieb der Hochstraße Nord

bis kurz vor den Bauwerken des Nordbrückenkopfes/Anschluss Kurt-Schuhmacher-Brücke hergestellt werden. Durch ein paralleles Bauen zum Bestand kann insgesamt die Bauzeit auf ca. 6,5 Jahre reduziert werden. Mit ihrem Vorschlag für eine optimierte Planung, die zu kürzeren Bauzeiten und weniger Verkehrsbelastungen führen könnte, greift die Stadtverwaltung auch Hinweise aus der Wirtschaft in der Region auf; zugleich können Interessen von Pendler*innen besser berücksichtigt werden. Aber auch Anwohner*innen und der Handel im Umfeld der Hochstraße Nord würde von kürzeren Bauzeiten profitieren. Zudem wird eine infrastrukturelle Sicherheit erzielt. Die optimierte Stadtstraße kann weitestgehend unabhängig der Verkehrsfreigabe des Ersatzneubaus Hochstraße Süd, welche voraussichtlich Ende 2025 erfolgt, gebaut werden. Hierdurch kann der drohenden Gefahr der Sperrung der Hochstraße Nord wirkungsvoll begegnet werden. Des Weiteren ist eine günstigere Baustellenlogistik und Baustellenmanagement aufgrund der Optimierung des Flächenkonzepts für die Bauausführung vorhanden. Zudem könnte auf der Südseite der Stadtstraße eine Baufeldentwicklung früher starten und die entlang der Stadtstraße vorhandenen Baum-Doppelreihen könnten auch im Bereich des ehemaligen Rathaus-Centers fortgesetzt werden, wodurch die „Grün-Achse“ vom Friedenspark bis zum Rhein erweitert würde. Das Ziel der aufgezeigten Optimierungen besteht darin, den neuen Entwicklungen im Kontext der infrastrukturellen Großprojekte Rechnung zu tragen.

Grundbedingung für das weitere Vorgehen ist, dass es im Zusammenhang des laufenden Planfeststellungsverfahrens zu keinen Verzögerungen kommt. Ein zeitnaher Abschluss des Verfahrens ist von immenser Wichtigkeit, um mit dem erforderlichen Baurecht die Bautätigkeiten im Westen umzusetzen und zeitgleich die Planung der optimierten Straße zu realisieren. Die Oberbürgermeisterin hat in diesem Kontext bereits Kontakt zur Landesregierung im Interesse eines lösungsorientierten Verfahrens aufgenommen.

Die optimierte Stadtstraße bedarf eines aktualisierten Planungsauftrages, da sich die Lage verändert. Begleitet wird das Verfahren durch eine aufsuchende Öffentlichkeitsarbeit und eine angemessene und verständigungsorientierte Bürgerbeteiligung. Der Rathausneubau kann nun auch in der Folge in ein städtebauliches Gesamtkonzept integriert werden.

Die bisherigen Immissionstechnischen Untersuchungen wie Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen müssen den geänderten Gegebenheiten angepasst und berücksichtigt wer-

den, um zu einer aktuellen Beurteilung zu gelangen. Dies trifft auch für den Nachweis der Leistungsfähigkeit zu.

Bei den derzeit ermittelten Kosten ist eine zusätzliche Förderfähigkeit der Abbruchmaßnahmen für das Rathaus und Rathaus-Centers noch nicht berücksichtigt.

Beschlussziffer 2: Sanierung des Rathausturms (mit Erweiterungsbau) oder Abbruch und Neubau des Rathauses und Rathaus-Centers

Die entsprechenden Kostenschätzungen sind den detaillierten Untersuchungsergebnissen von Drees & Sommer zu entnehmen (siehe Anlage 1 und 2). Hierbei sind die Planungskosten für den Abbruch pauschal mit rd. 15% veranschlagt.

Variante 1: Sanierung des Rathausturms mit Erweiterungsbau

Die Variante 1 beinhaltet eine Komplettrevitalisierung des Turms (Rückbau auf Rohbau) und sieht den Neubau eines weiteren Hochhauses und Sockelbaus vor.

Kosten Gesamtmaßnahme: ca. 300,50 Mio. €

Kosten Abbruchmaßnahmen: ca. 36,4 Mio. €

Planungskosten Abbruchmaßnahmen: ca. 5,46 Mio. €

Kosten Abbruch (inkl. Planung) ca. 41,86 Mio. €

Gesamtkosten ohne Kosten Abbruch: ca. 258,64 Mio. €

Variante 2: Abbruch Rathaus und Rathaus-Center und Neubau des Rathauses auf dem Rathaus-Center-Areal

Nach den Untersuchungsergebnissen von Drees & Sommer ist der Neubau eines zentralen Rathauses auf dem Rathaus-Center-Areal in Bezug auf das optimale Abbilden des Raum- und Funktionsprogramms, der optimalen Flächeneffizienz, der maximalen Flexibilität (Städtebau und Architektur) die nachhaltigste Lösung und liegt wirtschaftlich auf dem gleichen Niveau wie eine Sanierung.

Kosten Gesamtmaßnahme: ca. 294,5 Mio. €

Kosten Abbruchmaßnahmen: ca. 42,1 Mio. €

Planungskosten Abbruchmaßnahmen: ca. 6,32 Mio. €

Kosten Abbruch (inkl. Planung) ca. 48,42 Mio. €

Gesamtkosten ohne Kosten Abbruch: ca. 246,08 Mio. €

Variante 3: Sanierung des Rathausturms

Die Variante 3 sieht die Sanierung des Rathausturms, den Bau einer Tiefgarage zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze und den Teilerhalt weiterer Dienstgebäude im Stadtgebiet vor. Lediglich 50% des Raum- und Flächenbedarfs können durch den Rathausturm gedeckt werden, weshalb weitere Bestandsliegenschaften / Standorte erforderlich sind. Diese Variante beinhaltet ebenso den Abbruch des Rathaus-Centers. Laut Rückmeldung von Drees & Sommer entfallen ca. 36,7 Mio. € auf die Kostengruppe 200 vorbereitende Maßnahmen. Die Kosten der Gesamtmaßnahme werden nur halb so hoch veranschlagt, weil das Bauvorhaben nur halb so groß ausfällt. Demgegenüber stehen allerdings weiterhin die Unterhaltskosten für die Bestandsliegenschaften, damit liegen die Kapitalkosten bei dieser Variante im Vergleich zu den anderen beiden Zentralisierungsvarianten höher.

Kosten Gesamtmaßnahme: ca. 158,5 Mio. €

Kosten Abbruchmaßnahmen: ca. 36,7 Mio. €

Planungskosten Abbruchmaßnahmen: ca. 5,51 Mio. €

Kosten Abbruch (inkl. Planung) ca. 42,21 Mio. €

Gesamtkosten ohne Kosten Abbruch: ca. 116,29 Mio. €

Finanzierung

Die Abbruchmaßnahme wird variantenabhängig aus Mitteln des Ergebnishaushaltes finanziert.

Mittelbedarf in EUR

Haushaltsjahr	Variante 1	Variante 2	Variante 3
2020	100.000	100.000	100.000
2021	1.150.000	1.790.000	1.550.000
2022	25.000.000	25.000.000	25.000.000
2023	16.860.000	23.420.000	17.210.000

Verfügbare Mittel

Die erforderlichen Mittel für das Haushaltsjahr 2020 stehen auf dem Sachkonto 5231326, Abbruchkosten Gebäude nicht ausreichend zur Verfügung. Die restlichen Mittel werden über das Budget von 4-13 gedeckt. Die weiteren Mittel für die Haushaltsjahre 2021ff. müssen in der aktuellen Haushaltsplanung mit aufgenommen werden.

Beschlussziffer 3: Beauftragung von Planungsleistungen für eine optimierte Streckenführung der Stadtstraße

Für das Projekt steht derzeit ein Planungskostenbudget in Höhe von 32.656.000 EUR zur Verfügung (Beschluss des Stadtrates vom 16.04.2018). Es umfasst die bisher erbrachten Leistungsphasen Vorplanung, Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung sowie die dafür erforderlichen Untersuchungen und Fachgutachten und enthält ebenso die fortlaufende Bürgerbeteiligung und die Öffentlichkeitsarbeit.

- Anpassung des Ingenieurhonorars für die Leistungsphasen 2 bis 4 auf Grundlage der gesetzlich verbindlichen HOAI (3,5 Mio. EUR),
- Anpassung des Ingenieurhonorars für die Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) auf Grundlage der gesetzlich verbindlichen HOAI und Beauftragung dieser Leistungen (1,0 Mio. EUR),
- Anpassung des Ingenieurhonorars für die Leistungsphasen 6 und 7 (Erstellung der Ausschreibung, Mitwirkung bei der Vergabe) auf Grundlage der gesetzlich verbindlichen HOAI und Beauftragung dieser Leistungen im Laufe der Planung (1,0 Mio. EUR),
- Beauftragung zusätzlicher Gutachten sowie Planung und Umsetzung einer verständigungsorientierten Bürgerbeteiligung (0,4 Mio. EUR),
- Beauftragung von Besonderen Leistungen zu der Bauphasenplanung (0,4 Mio. EUR),
- Beauftragung der Visualisierung der optimierten Straßenführung (60.000 EUR).

Für diese dargestellten Leistungen wird mit einem zusätzlichen Budgetbedarf von 6,36 Mio. EUR gerechnet. Damit ist das Planungskostenbudget auf 39.016.000 EUR aufzustocken. Dafür wird mit der dieser Vorlage die Genehmigung beantragt.

Finanzierung

Die Finanzierung der Gesamtkosten erfolgt aus dem Finanzhaushalt. Eventuell ist es notwendig, z.B. bei Gutachten und Planungsleistungen Beträge im Ergebnishaushalt abzubilden. Die entsprechenden Mittel werden bei Bedarf bereitgestellt.

Mittelbedarf

Haushaltsjahr	kassenmäßig	VE
2020	0,5 Mio. EUR	5,68 Mio. EUR
2021	3,0 Mio. EUR	
2022	2,93 Mio. EUR	

Verfügbare Mittel

Für die Maßnahme stehen im Haushaltsplan auf der Investitionsnummer 0444021702 ausreichende Mittel zur Verfügung. In den Folgejahren stehen die Mittel, unter Vorbehalt der Genehmigung des Haushalts durch die ADD, zur Verfügung.