

Beschlussvorlage

0060/2022

PG 02 Flächen- und Standortkonzept

Beratungsfolge:

1. Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Kreisentwicklung	15.03.2022	Vorberatung	N
2. Kreistag	24.03.2022	Entscheidung	Ö

Franz Baur/03.03.2022

gez. Dezernent/in / Datum

Verwaltungsquartier Ravensburg - Rückbau Bauteil A/F und städtebauliche Weiterentwicklung

Beschlussentwurf:

1. Die Verwaltung wird beauftragt den Rückbau der Bauteile A und F, Kreishaus II, Gartenstraße 107 auszuschreiben und zu vergeben.
2. Als Standort für das Parkierungsbauwerk wird der Platz südlich an der Gartenstraße festgelegt. Die Verwaltung wird beauftragt, gemäß Parkierungsvariante 4 hierzu ein GÜ-Verfahren vorzubereiten. Dabei wird eine gestalterische Vorplanung für das Parkierungsbauwerk durchgeführt.
3. Abweichend von der Planung des Wettbewerbsergebnisses des 1. Bauabschnittes werden in der Vorplanung gemäß der Parkierungsvariante 4 nur 60 Stellplätze im Kellergeschoss des Neubaus vorgesehen.

Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

1 Ausgangssituation

In der Kreistagssitzung vom 09.06.2020 hat sich das Gremium für die 1-Standort-Variante

bezüglich der Zentralisierung der Landkreisverwaltung ausgesprochen. Daraufhin wurde Anfang 2021 ein Wettbewerbsverfahren mit Realisierungs- und Ideenteildurchgeführt. Mit der Entscheidung des Preisgerichts am 16. und 17. Juni 2021 ging das Stuttgarter Architekturbüro h4a Gessert+Randecker als 1. Preisträger hervor und wurde nach dem anschließenden VgV Verhandlungsverfahren auch beauftragt. Hierüber wurde der Kreistag in der Oktobersitzung 2021 informiert. Parallel zur Beauftragung von h4a Architekten wurde das Fachplanungsteam über EU-weite öffentliche Ausschreibungen vervollständigt, sodass das Projekt termingerecht im September begonnen werden konnte.

Nicht nur die Bearbeitung des Neubauprojektes, des ersten Bauabschnittes der Verwaltung wurde vorangetrieben, sondern auch die weitere Betrachtung der städtebaulichen Entwicklung des Verwaltungsareals. Die vorausschauende Verortung der weiteren Baukörper soll nachhaltige Entwicklungen in der Planung von technischer Ver- und Entsorgung sicherstellen und auch die verkehrliche Erschließung zukunftsorientiert verorten. Hierzu wurden von h4a Architekten verschiedenen Varianten erarbeitet.

Das Planungsteam des Neubauprojektes befindet sich derzeit in der Leistungsphase 2, der Vorplanung. Die Bereiche technische Ver- und Entsorgung des Areals, sowie klare Erschließungskonzepte werden parallel entwickelt und sollen nachhaltig aufgestellt werden.

Hierbei gilt es unter betrieblichen, städtebaulichen und etappierungsthematischen Gesichtspunkten herauszuarbeiten, auf welcher Entwicklungsfläche des Areals das Parkierungsbauwerk und später der mögliche 2. Bauabschnitt entstehen soll. Ebenfalls beinhaltet die Untersuchung auch die unterschiedlichen Parkierungsmöglichkeiten auf der gesamten Liegenschaft. Auch für die Parkierungskombinationen wurden mehrere Varianten ausgearbeitet, untersucht und bewertet.

2 Aktueller Sachstand

2.1 Rückbau Bestandsgebäude A und F

Entwicklung Zielplanung/Bewertung Bestand

Im Zuge der Variantenbetrachtung 2019 wurde die Verwaltung beauftragt, eine vertiefte Bestandserhebung für die Liegenschaft Gartenstraße 107 durchzuführen. Hierbei wurden alle Bauteile am Standort Kreishaus II in Bezug auf Statik, Brandschutz, Bausubstanz, Gebäudetechnik und spätere Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft untersucht. Bei der Ergebnisbetrachtung konnten bauliche, energetische und strukturelle Mängel im Schwerpunkt Statik, Brandschutz und Gebäudetechnik im Bauteil A/F aufgezeigt werden. Es wurde auch die Kubatur der einzelnen Bauteile in Bezug auf die geplante Büronutzung untersucht. Die Bauteile A/F sind für zukünftige Nutzungen des Bauteils A wirtschaftlich und betriebsorganisatorisch nicht vorteilhaft, da die geringe Gebäudetiefe für eine offene Arbeitsweise nicht gut geeignet ist. Bauteil F, die heutige Kantine, ist technisch untrennbar mit Bauteil A verflochten. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurde der Rückbau dieser Bauteile A/F empfohlen. Dieser Empfehlung ist der Kreistag mit dem Beschluss vom 09.06.2020 mit der Entscheidung zur 1-Standort-Variante gefolgt.

Mit der Entscheidung für den Rückbau der Bauteile A und F entsteht ein großzügiges Baufeld zwischen den Bestandsgebäuden B/C und E, welches neu beplant werden durfte.

Der Siegerentwurf des Architektenwettbewerbes nutzt dieses freiwerdende Baufeld. Mit dem Neubau 1. Bauabschnitt der Landkreisverwaltung, in Form eines X zwischen den Bauteilen aus dem Bestand, werden die Bestandsgebäude und der Neubau miteinander verbunden.

Rückbauplanung (siehe Anlage 1 zu 0060/2022)

Die Zielplanung sieht vor, dass das Bauteil A (Baujahr 1963) mit rund 5.000m² BGF und das Bauteil F (Baujahr 1990) mit rund 1.700m² BGF rückgebaut werden sollen. Ein Fachplanungsbüro für Rückbau wurde beauftragt. Für die Rückbauplanung werden vorab detaillierte Untersuchungen gemacht, wie Schadstofferkundungen und Bewertungen. Mit einem kontrollierten Rückbau kann die Materialtrennung und Schadstoffisolierung gesichert werden. Es ist auch zu beachten, dass sich beim Rückbau eine schwierige Situation in Bezug auf die Anbindung an den Gebäudebestand B/C und E ergeben wird. Statische Untersuchungen im Vorfeld liefern hierfür sichere Grundlagen. Zusätzlich muss ein betriebliches Konzept entwickelt werden, da der Gebäudebetrieb in den Bestandsgebäuden während allen Maßnahmen aufrechterhalten werden muss. Nach Abschluss aller Analysen und vorbereitenden Aufgaben erfolgt der Abbruch der Bauteile A/F.

Aufbereitung der Rückbaumasse Beton für Wiederverwertung im RC-Beton wird aktuell geprüft und bewertet. Hiermit soll das Anforderungsprofil des Leitfadens für nachhaltiges Bauen mitbedacht werden und graue Energie sinnvoll genutzt werden.

Termine (siehe Anlage 2 zu 0060/2022)

Noch im 1. Quartal 2022 soll es den Kick-Off Termin mit dem Fachplaner Rückbau geben. Anschließend beginnen die Erkundungen und Analysen zur Rückbauplanung. Diese werden bis ins 2. Quartal 2022 abgeschlossen sein. Nach erfolgreicher Ausschreibung und Vergabe der Rückbauleistungen können die Rückbauarbeiten im 1. Quartal 2023 beginnen. Der Umzug der Mitarbeiter, aus dem Bauteil A Bestand soll bis Anfang 2023 abgeschlossen sein mit dem Einzug in die fertig sanierten Bauteile B/C.

Nach Auftragsvergabe des Rückbaus soll der oberirdische Rückbau der Bauteile A/F voraussichtlich von Januar bis Juli 2023 umgesetzt werden. In Abhängigkeit davon folgt der unterirdische Rückbau voraussichtlich von Juli bis September 2023.

Termingerecht für die ersten Bauarbeiten für den 1. Bauabschnitt der Verwaltung kann mit den bauvorbereitenden Maßnahmen voraussichtlich im 4.Quartal 2023 begonnen werden.

Kosten (siehe Anlage 3 zu 0060/2022)

Die detaillierte Planung des Rückbaus beginnt im März 2022. Aufgrund dessen basiert die Kostenprognose auf Kennwerten. Die Kennwerte wurden in Vergleich gesetzt zu den regionalen Erfahrungen und Kennwerten des Rückbaus des Krankenhauses St. Elisabeth. Diese Kostenprognose der Rückbaukosten umfassen die Entkernung, den mechanischen Abbruch sowie die Entsorgung des Abbruchguts von der Baustelle. Diese überschlägigen Ansätze basieren auf Erfahrungswerte, da die Entsorgungskosten sehr volatil sein können und deshalb nur eine Momentaufnahme darstellen kann. Kosten, welche auf unbekannte Baustoffe sowie Schadstoffe und deren Entsorgung anfallen sind aktuell nicht erkennbar und in der Prognose nicht enthalten. Mit fortgeschrittener Rückbauplanung und detaillierten Untersuchungen des Bestandes können die Kosten ermittelt und aufgezeigt werden.

Die Rückbaukosten der Bauteile A/F, basierend auf Kennwerten werden voraussichtlich

1.300.000 € betragen.

2.2 Städtebauliche Verortung Parkierungsbauwerk und 2. Bauabschnitt

Städtebauliche Verortung

Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wurde die Zielplanung für das Gesamtareal Gartenstraße 107 weiterbearbeitet. Eine zentrale Fragestellung war, auf welcher Entwicklungsfläche der 2. Bauabschnitt und das Parkierungsbauwerk in Zukunft entstehen sollen. In dieser Gesamtbetrachtung wurden verschiedene Szenarien für die Zielplanung untersucht. Grundsätzlich ist das Parkierungsbauwerk an der Gartenstraße oder der 2. Bauabschnitt an der Gartenstraße denkbar. Mit der Verortung des Parkierungsbauwerks entlang der Gartenstraße und des 2. Bauabschnittes in der Entwicklungsfläche von OEW-Straße und Schützenstraße lassen sich viele ursprüngliche städtebauliche Entwurfsziele aufzeigen. Für den zentralen Punkt der Erschließung zeigt sich, dass die Adressbildung der Landkreisverwaltung vorne an der Gartenstraße bestärkt wird und keine Hintereingangs-Situation wie im Status Quo entsteht. Der neue Haupteingang des 1. Bauabschnittes mit der attraktiven Platzbildung steht nicht in Konkurrenz zu einem weiteren Eingang. Die Parkierungsmöglichkeit ist in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang und eine einfache Orientierung auf dem Gesamtareal ist somit hergestellt. Im hinteren Bereich des Areals entsteht ein qualitativ hochwertiger Außenbereich, welcher gleichermaßen von Kunden und Mitarbeitenden genutzt werden kann. Die „Grüne“ Verbindungsachse von der Burachhöhe über den Schulhof der neuen Edith-Stein Schule mit renaturiertem Bachlauf des Bleichenbaches wird in das Verwaltungsquartier fortgeführt. Eine „Grüne Mitte“ entsteht.

Mit dem Parkierungsbauwerk vorne entlang der Gartenstraße wird der motorisierte Individualverkehr gezielt über die OEW-Straße gebündelt und zum Parkierungsbauwerk geleitet ohne die „Grüne Mitte“ zu kreuzen. Der Verkehr sowie die Anlieferung erfolgt über die selbe verkehrliche Erschließung. Städtebauliche Untersuchungen zeigen, dass die Verortung des Parkens vorne an der Gartenstraße eine großausgebildete Entwicklungsfläche im hinteren Bereich des Areals entstehen lässt und für den weiteren Bauabschnitt unterschiedliche Baukörper entwickelt werden können.

In Abstimmung mit der Stadt Ravensburg ist eine Baugenehmigung des Parkierungsbauwerkes an der Gartenstraße in bestehendem Baurecht möglich. Hier muss darauf hingewiesen werden, dass Baurechte entlang der Gartenstraße für eine Höhenentwicklung der Gebäude bis 31,5 m vorliegen und an der Schützenstraße bis 18 m. In beiden Fällen grenzt jedoch kleinteilige Wohnbebauung an. Entsprechend der nahen Wohnbebauung muss städtebaulich eine passende Antwort gegeben werden indem die Höhenentwicklung angepasst wird.

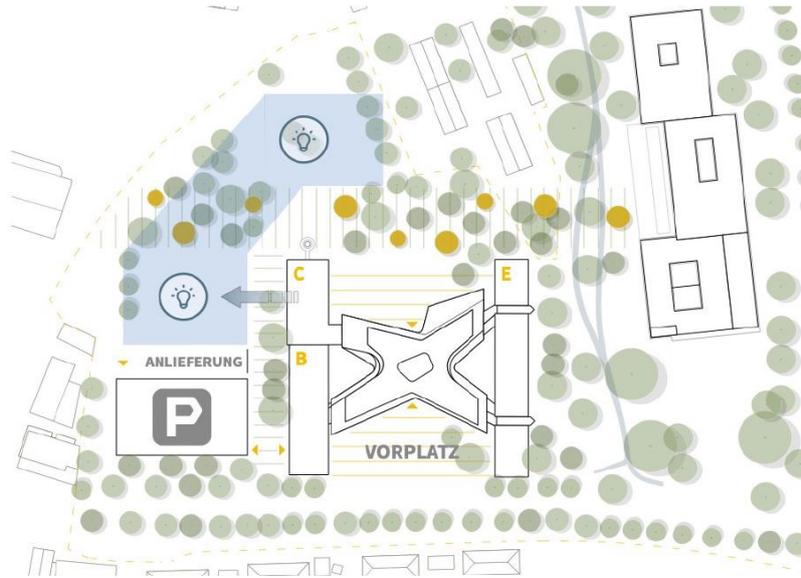


Abb.: Entwicklungspotenzial hinterer Bereich (siehe Anlage 7 zu 0060/2022)

Weitere wichtige Aspekte wurden in Bezug auf den Bauablauf untersucht. Hierbei müssen die beiden Baufelder für den 1. Bauabschnitt der Verwaltung und des Parkierungsbauwerkes betrachtet werden, in Verbindung mit dem ununterbrochenen Betrieb der Bauteile im Bestand. Im Besonderen müssen die Personen- und Warenströme sicher sein.

Diese Verortungen des Parkierungsbauwerkes an der Gartenstraße lässt einen reibungslosen Baustellenbetrieb während der einzelnen Bauphasen von Parkierungsbauwerk und 2. Bauabschnitt gut darstellen.

Parkierungsbauwerk (siehe Anlage 4 zu 0060/2022)

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs ist in den nächsten Jahren nicht genau abzusehen. Parken soll nachhaltig gestaltet werden, mit höchstmöglicher Flexibilität. Deshalb wird der Ansatz des dezentralen Parkens verfolgt, da eine zentrale Verortung aller Parkplätze keine Flexibilität in der Zukunft zulässt.

Auf dem Areal gibt es verschiedene Möglichkeiten der Parkierung:

- Parken im Parkierungsbauwerk
- Parken in unterirdischen Parkierungsanlagen
- Parken auf der freien Fläche

Das Parken auf der freien Fläche bietet natürlich die höchstmögliche Flexibilität und verursacht die wenigsten baulichen Kosten, dennoch müssen hierfür Flächen vorgehalten werden und es kann nur zu einer eingeschränkten Begrünung kommen. Unterirdische Parkierungsanlagen verursachen vorerst höhere Baukosten, zeigen aber auch einen nachhaltigen Fußabdruck auf. Die Flexibilität in Bezug auf eine Reduzierung der Parkflächen in der Zukunft ist eingeschränkt. Ein oberirdisches Parkierungsbauwerk kann wirtschaftlich realisiert werden, bietet eine hohe Anzahl an Stellplätzen und kann bei Bedarf rückgebaut werden. Es zeigt sich, dass eine Kombination aus unterschiedlichen Parkierungsarten, die höchste Flexibilität für die Zukunft darstellt.

Unabhängig von der Verortung des Parkierungsbauwerks, beziehungsweise der Art des Parkens, wurden verschiedene Parkierungsvarianten erstellt und bewertet. Alle Varianten hatten zur Vorgabe, dass die Anzahl Stellplätze in Höhe von ca. 470 zwingend zu erfüllen sind.

Variante 1:

Parkierungsbauwerk – 450 Stellplätze

Freifläche – 30 Stellplätze

Baukostenprognose: 10.200.000€

Bei Variante 1 sollen 450 Stellplätze in einem Parkierungsbauwerk realisiert werden. 6 Geschosse befinden sich im oberirdischen Bereich, 1 Geschoss wird unterirdisch sein. Weitere 30 Stellplätze soll es auf der freien Fläche geben. Insgesamt würden somit 480 Stellplätze auf dem Gesamtareal realisiert werden.

Variante 2:

Parkierungsbauwerk – 390 Stellplätze

Freifläche – 30 Stellplätze

Parkierung unter Neubau – 60 Stellplätze

Baukostenprognose: 12.500.000€

Die Variante 2 weist 390 Stellplätze in einem Parkierungsbauwerk nach. Hierbei würden 5 Geschosse oberirdisch erstellt werden und 1 Geschoss unterirdisch. Gleich wie bei Variante 1 würden 30 Stellplätze auf der freien Fläche nachgewiesen werden. Unter dem Neubau A soll eine unterirdische Parkierungsanlage Platz für 60 Stellplätze schaffen. Diese Variante läge preislich über der Variante 1.

Ebenfalls wie in Variante 1 würden insgesamt 480 Stellplätze realisiert werden.

Variante 3

Parkierungsbauwerk – 325 Stellplätze

Freifläche – 95 Stellplätze

Parkierung unter Neubau – 60 Stellplätze

Baukostenprognose: 11.480.000€

Die Kosten der Variante 3 entspricht den Kosten aus dem Kreistagsbeschluss. Die Variante würde 325 Stellplätze in einem Parkierungsbauwerk nachweisen. Städtebaulich sehr verträglich mit 4 Obergeschossen und 1 Untergeschoss. Die Höhe des Bauwerks wäre nicht erdrückend für das städtebauliche Gesamtbild. Zu den 30 Stellplätzen auf der freien Fläche sollen in dieser Variante zusätzlich 65 Stellplätze auf der freien Fläche hinzukommen. Ebenso wie in Variante 2 soll auch hier eine unterirdische Parkierungsanlage mit 60 Stellplätzen entstehen. Wie in den vorherigen Varianten würden 480 Stellplätze realisiert werden.

Variante 4 14.130.000€

Parkierungsbauwerk – 390 Stellplätze

Freifläche – 30 Stellplätze

Parkierung unter Neubau – 60 Stellplätze

Die Variante 4 entspricht einer modifizierten Variante 3. Sollte in Zukunft der 2. Bauabschnitt der Verwaltung auf der hinteren Fläche des Areals entstehen, würden die Stellplätze auf der

freien Fläche wegfallen. Diese Anzahl an dann fehlenden Stellplätzen sollen von Beginn an dauerhaft im Parkierungsbauwerk entlang der Gartenstraße verortet sein. So kann auch bei Wegfall der Stellplätze auf der freien Fläche im hinteren Areal die benötigte Anzahl an Stellplätzen sichergestellt werden. Im Parkierungsbauwerk entlang der Gartenstraße würden somit 4 Obergeschosse und 2 Untergeschosse mit insgesamt 390 Stellplätzen entstehen. Dies kann einen höheren Kostenkennwert zur Folge haben, da im 2. Untergeschoss vermutlich keine mechanische Lüftung möglich sein wird.

Alle 4 Parkierungsvarianten wurden sowohl wirtschaftlich als auch städtebaulich untersucht und bewertet.

In Abstimmung mit der Stadt Ravensburg wurden 4 oberirdische Geschosse an der Gartenstraße als geeignete Höhe abgestimmt. Nicht nur in Bezug zu der gegenüberliegenden Wohnbebauung, sondern auch in Bezug zum Neubau mit den Bestandgebäuden. Damit scheidet die Varianten 1 und 2 für die Umsetzung aus.

Variante 1

Die Variante 1 erscheint zwar am wirtschaftlichsten in dieser Betrachtung, ist aber städtebaulich sehr schwer verträglich mit 6 Geschossen oberirdisch auf diesem Areal.

Variante 2

In Variante 2 kann das Parkierungsbauwerk auf 5 Geschosse oberirdisch reduziert werden, jedoch ist auch diese Höhenentwicklung nicht vertretbar.

Variante 3

Die abgestimmte Höhenentwicklung wird hier beachtet. Folglich zeigt sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten die Parkierungsvarianten 3 und 4 geeignet, da diese beiden Varianten 4 oberirdische Geschosse im Parkierungsbauwerk nachweisen können. Parken auf der Freifläche kann vorerst eine günstige Lösung sein, muss aber bei der Umsetzung eines weiteren Bauabschnittes anderweitig abgebildet werden. Die Stellplatzflächen im Untergeschoss des 1. Bauabschnittes sind maßvoll.

Variante 4

Mit Variante 4 wird den städtebaulichen Anforderungen entsprochen und über ein zweites Untergeschoss im Parkierungsbauwerk die Anzahl der Stellplätze optimiert ohne zusätzlichen Flächenbedarf. Erhöhte Kosten hierfür sind allerdings zu erwarten. Die Stellplatzflächen im Untergeschoss des 1. Bauabschnittes sind maßvoll.

Mit den Varianten 3 und 4 kann städtebaulich eine gute Lösung abgebildet werden, auch die Stellplatzanzahl im Untergeschoss des 1. Bauabschnittes ist maßvoll. Die Realisierung der weiteren Stellplätze muss mit einem zweiten Untergeschoss des Parkierungsbauwerkes abgebildet werden oder zeitlich versetzt mit der Umsetzung des 2. Bauabschnittes. Es ist auch zu beachten, dass erst mit dieser Umsetzung die „Grüne Mitte“ frei von Verkehr wäre.

Abwägung der Varianten:

Die Verwaltung spricht sich für die Umsetzung der Variante 4 aus. Langfristig betrachtet stellt dies die wirtschaftlichste Lösung dar. Bei der Realisierung des Bauabschnitts 2 stehen voraussichtlich die in der Variante 3 dargestellten oberirdischen Parkplätze wieder wegfallen. Eine Ersatzherstellung in einer Tiefgarage unter dem 2. Bauabschnitt wäre wesentlich

teurer, als das zusätzliche Untergeschoss in der Variante 3.

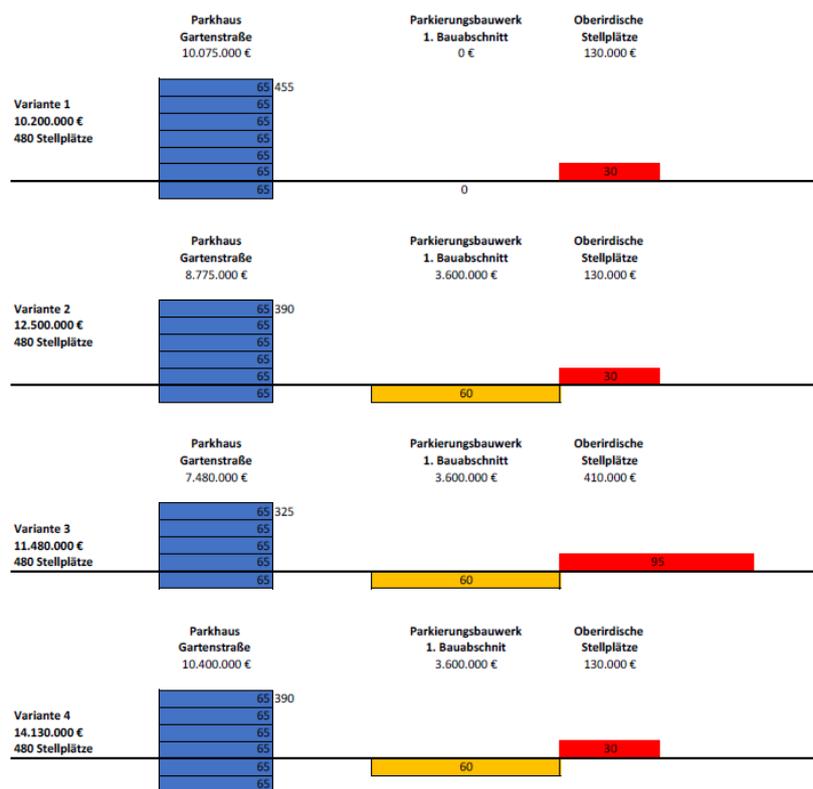


Abb.: Parkierungsvarianten (siehe Anlage 5 zu 0060/2022)

GÜ-Verfahren Parkierungsbauwerk

Der Landkreis Ravensburg soll, wie in der Zielplanung, 1-Standortlösung vom Kreistag vom 09.06.2020 beschlossenen, am Standort Ravensburg, Kreishaus II auch ein Parkierungsbauwerk planen und bauen. Vorgesehen ist die Errichtung eines Parkierungsbauwerks mit der Voraussetzung von ca. 480 Stellplätzen, welches gleichermaßen von Mitarbeitenden und Besuchern kostenpflichtig genutzt werden kann.

Die Errichtung, sowie die fortführende Planung des Parkierungsbauwerks, soll durch einen Generalübernehmer (GÜ) vorgenommen werden. Der Generalübernehmer soll im Rahmen eines 2-stufigen VgV-Verfahrens europaweit gemäß VOB/A EU ausgeschrieben werden. Für die Errichtung des Parkierungsbauwerks ist eine Anpassung des bisher gültigen Bebauungsplans nicht notwendig. Die Genehmigung kann mit dem bestehenden Baurecht erlangt werden. Hierzu finden und finden zukünftig enge Abstimmungen mit den zuständigen Behörden der Stadt Ravensburg statt.

Viele notwendige Grundlagen und Gutachten für die Ausschreibung des Generalübernehmers sind bereits im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb für das Gesamtareal oder in Vorbereitung für den 1. Bauabschnitt bereits erarbeitet worden. Diese Informationsgrundlagen können für die Ausschreibung des Parkierungsbauwerks herangezogen werden. Als Ausschreibungsgrundlage soll das Architekturbüro h4a Gessert+Randecker ein Gestaltungskonzept für das Parkierungsbauwerk erarbeiten und weitere Gutachten (Lärmgutachten, Schallschutzgutachten etc.) soll die Verwaltung in die Wege leiten.

Gleichzeitig sollen unterschiedliche Betreiberkonzepte für das Parkhaus untersucht werden und dem Kreistag im 3. Quartal 2022 zur Entscheidung vorgelegt werden. Nach Abschluss dieses Planungskonzepts soll der Generalübernehmer in folgenden Teilschritten europaweit ausgeschrieben werden:

Schritt 1: Vorbereitung Teilnahmewettbewerb

Zielsetzung eines Teilnahmewettbewerbs (Präqualifikationsverfahren) ist es, den Aufwand im Rahmen der eigentlichen Ausschreibung zu minimieren und den Informationsfluss auf den Kreis zu beschränken, welcher die geforderten Leistungen auch erbringen kann. Gleichzeitig werden alle potenziell Bietenden über das Vorhaben informiert.

Schritt 2: Erstellung der Ausschreibungsunterlagen

Das primäre Ziel dieser Stufe ist eine umfassende, jedoch klar strukturierte und verständliche Darstellung des Gesamtprojekts mit allen Projektbeteiligten in allen Leistungsbereichen. Dabei gilt es, gleichzeitig alle förmlichen Anforderungen zu erfüllen. Die Ausschreibungsunterlagen werden parallel zur Vorbereitung und Durchführung des Teilnahmewettbewerbs erstellt.

Schritt 3: Durchführung und Auswertung des Teilnahmewettbewerbs

Auf Basis der Vorbereitungen aus Stufe 1 unterstützt ein Verfahrensbegleiter das Vergabeverfahren. Die Bekanntmachung dieses Verfahrens erfolgt durch die Zentrale Vergabestelle des Landratsamtes Ravensburg. Nach Ablauf der Teilnahmefrist wird eine geeignete Auswahl an Bietenden getroffen, welche die Kriterien am besten erfüllen. Die ausgewählten Bietenden erhalten dann eine Aufforderung zur Angebotsabgabe mit Beendigung der Stufe 1.

Schritt 4: Durchführung Angebots- und Verhandlungsverfahren

Die eingegangenen Angebote werden nach dem zugrundeliegenden Bewertungssystem (Matrix) der Ausschreibung analysiert. Es werden hierbei insbesondere die Kriterien Architektur, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit mit den in der Ausschreibung beschriebenen Anforderungen abgeglichen und für die Bewertungskommission übersichtlich aufgearbeitet. Nach abgeschlossenen Bewertungen werden mit den Bietenden Verhandlungsgespräche geführt.

Die derzeitige Projektstrategie ist die Abwicklung des Parkierungsbauwerks mit einem Generalübernehmer. Die Abwicklung der zugehörigen Verfahrensbegleiter, Verkehrs- und Erschließungsanlagen soll in Einzelvergaben erfolgen.

Terminziele (siehe Anlage 6 zu 0060/2022)

Die Terminplanung sieht vor, dass bis Anfang 3. Quartal 2022 das Architekturbüro h4a Gesert+Randecker ein Gestaltungskonzept für das Parkierungsbauwerk erarbeitet. Parallel hierzu sollen durch die Verwaltung die notwendigen Gutachten erstellt werden. Die Ausschreibungsunterlagen für die GÜ-Ausschreibung sollen bis März 2023 fertiggestellt werden. Ziel ist es das GÜ-Verfahren bis Dezember 2023 abzuschließen. Mit dem Parkierungsbauwerk soll Anfang 1. Quartal 2025 begonnen werden. Die Gesamtfertigstellung ist bis Ende 1. Quartal 2026 geplant.

2.3 Parken im Untergeschoss Neubau Verwaltung 1. Bauabschnitt

Der Wettbewerbsentwurf von h4a Architekten sah vor, im Neubau des 1. Bauabschnittes der Verwaltung eine unterirdische Parkierungsanlage mit ca. 100 Stellplätzen abzubilden. Nach Variantenbetrachtungen während der städtebaulichen Weiterentwicklung wurden wirtschaftliche Interessen, Nutzungsanforderungen und nachhaltige Entwicklungsziele abgewogen, mit dem Ziel, die unterirdische Parkierungsanlage auf 60 Stellplätze zu verringern. Dort können die Dienstfahrzeuge der Landkreisverwaltung im unteren Geschoss sicher verortet

werden. Dies hat den Vorteil, dass diese sehr schnell aus den oberen Geschossen erreicht werden und vor Schmutz oder anderen möglichen Beschädigungen geschützt werden können. Direkte Verbindungen zu Funktionsräumen wie Duschen, Stiefelwaschanalgen oder Lagerflächen können sinnvoll in direkter Nähe abgebildet werden. Des Weiteren stellt eine kleinere Anzahl unterirdischer Stellplätze eine kostengünstigere Variante dar.

3 Ausblick

Aktuell befindet sich die Planung des Neubaus in der Leistungsphase 2, der Vorplanung. Das Planungsteam ist weitestgehend vollständig. Derzeit finden detaillierte Abstimmungen zwischen dem Anforderungsprofil der Nutzenden und den Architekten statt, in welchen auch der Detaillierungsgrad der Kosten angepasst wird. Zusätzlich finden verschiedene Untersuchungen und Analysen statt, wie zum Beispiel eine detaillierte Baugrunduntersuchung oder die Rückbauplanung.

Nach Abschluss der Leistungsphase 2, Vorplanung, wird ein erster Zwischenstand der Leistungsphase 3, Entwurfsplanung, nach der Gremiensitzung am 13. Oktober 2022 vorgestellt werden.

Schon seit letztem Jahr wird an der technischen Entflechtung des Gesamtareals gearbeitet. Nach dieser durchgeführten technischen Entflechtung des Baufeldes wird voraussichtlich im 1. Quartal 2023 mit dem Rückbau begonnen. Voraussetzung ist einerseits die technische Entflechtung der Gebäudeteile untereinander und der Telekom, andererseits wird das gesamte Baufeld von technischen Anlagen freigemacht. Für die nachhaltige Versorgung des Areals wird ein Gesamtkonzept mit den entsprechenden Übergabepunkten vorbereitet. Aktuell finden Untersuchungen und Bewertungen des Hauptabwassersammlers statt, welcher als Hauptsammler der Burachhöhe und Hochwasserpuffer fungiert. Dieser verläuft durch das Baufeld. Mögliche Verlegungsvarianten können im 3. Quartal 2022 vorgestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

1. Kurzbeschreibung

Für das Projekt Rückbau Bauteil A und F sind im Haushalt 2022 Mittel in Höhe von 932.000 Euro eingestellt. In der mittelfristigen Finanzplanung sind weitere 356.000 Euro für 2023 eingeplant.

Das Projekt Parkierungsanlagen wurde in den Haushalt 2022 mit einem Volumen von 517.500 Euro aufgenommen. In der mittelfristigen Finanzplanung sind für die Jahre 2023 bis 2025 weitere Mittel in Höhe von 11,569 Mio. Euro eingestellt.

2. Haushaltspositionen

Teilhaushalt / Dezernat	II	Finanzen, Schulen und Infrastruktur
Unterteilhaushalt / Amt	22	Gebäudemanagement
Produktgruppe	1124	Verwaltungsgebäude / sonstige Gebäude
Kontierungsobjekte	722013151012	Ravensburg, Kreishaus II, Rückbau A/F
	722013151013	Ravensburg, Kreishaus II,

Parkierungsanlage oberirdisch

3. Finanzierung im Kreishaushalt

3.1. Investiv (Ravensburg, Kreishaus II, Rückbau A/F)

Sachkonto	78710000	Auszahlungen für Hochbaumaßnahmen
Haushaltsjahr	2022	2023
Planansatz	932.000 €	356.040 €
Veränderung + / -		
Aktualisierter Ansatz		

3.2. Investiv (Ravensburg, Kreishaus II, Parkierungsanlage oberirdisch)

Sachkonto	78710000	Auszahlungen für Hochbaumaßnahmen		
Haushaltsjahr	2022	2023	2024	2025
Planansatz	517.000 €	3.749.288 €	4.434.872 €	3.385.707 €
Veränderung + / -				
Aktualisierter Ansatz				

Franz Baur/03.03.2022

gez. (Name Amtsleitung FI / (Datum)

Anlagen:

Anlage 1 zu 0060-2022 Übersichtsplan Rückbau A+F

Anlage 2 zu 0060-2022 Terminplan Rückbau A+F

Anlage 3 zu 0060-2022 Kostenschätzung Rückbau A+F

Anlage 4 zu 0060-2022 Übersicht Parkierungsvarianten

Anlage 5 zu 0060-2022 Kostenprognose Parkierungsvarianten

Anlage 6 zu 0060-2022 Rahmenterminplan Parkierungsbauwerk

Anlage 7 zu 0060-2022 Entwicklung städtebauliches Konzept

Zu-Vorlage 0060_2022_1 - Verwaltungsquartier Ravensburg - Rückbau Bauteil A_F und städtebauliche Weiterentwicklung