



**Beschluss der Ratsversammlung
Nr. RBV-2159/14 vom 16.07.2014**

DS-Nr. V/3898

Eingereicht von

Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Rahmenvereinbarung "Stadtraum Bayerischer Bahnhof"

1. Der Stadtrat beschließt die Rahmenvereinbarung "Stadtraum Bayerischer Bahnhof" zwischen Stadt, DB Imm und der BBH Entwicklungs GmbH (100%ige Tochter der Stadtbau AG). Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Vereinbarung zu unterzeichnen, wenn die Grundstücksverträge für die soziale Infrastruktur östlich des Bahntroges gemäß Anlage 1 der Vereinbarung abgeschlossen sind.
2. Bei den Grundstückskaufverhandlungen für die soziale Infrastruktur sind die Beräumungskosten, die Altlasten, der gebietsinduzierte Schulplatzbedarf und die Besonderheit der bahntechnischen Rückverankerungsflächen zu berücksichtigen.
3. In der Anlage 1 „Strategieplan“ wird in den Erläuterungen/Festlegungen zum „Durchgang Portikus“ der letzte Satz „Alle Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass in den Nachtstunden der Durchgang eventuell verschlossen wird.“ gestrichen. Die Verwaltung wird aufgefordert, den zur Ausprägung des Durchgangsrechtes zu verhandelnden, separaten Vertrag vor dessen Abschluss dem Stadtrat vorzulegen.

Votum: mehrheitlich angenommen bei 4 Gegenstimmen

Begründung:

Die Ratsversammlung hat im Frühjahr 2012 (RBV-1201/12 vom 18.04.2012) eine Rahmenvorlage zur Entwicklung des Stadtraumes Bayerischer Bahnhof auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses der Büros Wessendorf/Loidl beschlossen. Gleichzeitig wurde durch die Ratsversammlung ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 397 "Stadtraum Bayerischer Bahnhof" sowie ein Beschluss zur Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 ff BauGB gefasst. Wichtigstes Ziel der Rahmenvorlage war die Erstellung von vertraglichen Grundlagen für die weitere strategische Entwicklung des Gesamtgeländes unter Beteiligung aller relevanten Ämter (Koordinierungsrunden) und die Durchführung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit.

Die vorliegende Rahmenvereinbarung ist nach dem Wettbewerb im Jahr 2010 und dem Beschluss der Rahmenvorlage im Jahr 2012 als dritter wichtiger Meilenstein für die strategische Entwicklung des Gesamtareals Stadtraum Bayerischer Bahnhof zu verstehen.

Zunächst ein kurzer Rückblick in die vergangenen zwei Jahre:

In der zweiten Jahreshälfte 2012 erfolgte gemeinsam mit der DB Imm eine Öffentlichkeitsbeteiligung mit einem ganztägigen Workshop und zwei Bürgerforen. Die am häufigsten geäußerten Wünsche waren neue Wegeverbindung, die Beseitigung der Ruinen der ehemaligen Gurkenfabrik, die zügige Öffnung der Areals für die Öffentlichkeit und die Schaffung eines Parks, der längerfristig Raum für neue Entwicklungen offen lässt.

Für das Teilareal "Erweiterung Südvorstadt" (Areal nördlich der Distillery) sollte Anfang 2013 eine Vertiefung des Wettbewerbsergebnisses erfolgen, wozu es jedoch nicht kam. Hintergrund war die Diskussion um den Erhalt der Distillery im 2. Halbjahr 2013 (siehe Antrag Nr. V/A 446 vom 10.07.2013) sowie die Entscheidung, in diesem Areal abweichend von der bisherigen Planungen eine Grundschule einzuordnen. Diese beiden Änderungen machen es notwendig, das Gebiet - abweichend von der geplanten Struktur gemäß Wettbewerb - grundlegend neu zu ordnen und neue Prämissen für eine Planvertiefung zu setzen.

Im Oktober 2013 hat sich für die Stadt sehr überraschend die Eigentümerstruktur geändert: Die potentiellen Bauflächen sind an die BBH Entwicklungs GmbH, eine 100 %ige Tochter der Leipziger Stadtbau AG, übergegangen. Seitdem gibt es für die Stadt mit der BBH und der DB Imm zwei Verhandlungspartner. Seit Januar 2014 ist ein Großteil der Flächen bereits aus der Bahnwidmung entlassen.

Kernelemente der vorliegenden Rahmenvereinbarung:

Die Kernelemente der Rahmenvereinbarung sind

- die Schaffung von Leitlinien für die zukünftige, geordnete Entwicklung des neu entstehenden Stadtraumes zwischen Südvorstadt und Straße des 18. Oktober/Alte Messe,
- die Aufteilung des neuen Stadtraums in unterschiedliche Funktionsbereiche/Entwicklungsabschnitte,
- die Absicherung einer ausreichenden Verzahnung mit den vorhandenen Nutzungen im Umfeld,
- die Absicherung des durchgängigen, zentralen Stadtparks gemäß Wettbewerbsergebnis im Zuge der baulichen Entwicklung,
- die Gewährleistung einer städtebaulichen Qualität und Vielfalt,
- die Absicherung von ausreichend Flächen für die - auch gebietsinduzierte - soziale Infrastruktur (Kitas, eine Oberschule, ein Gymnasium und eine Grundschuloption),
- die Schaffung von Möglichkeiten für Bauherrngemeinschaften und die Integration von

- modellhaften Wohnquartieren aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sowie
- die Festlegungen von B-Plangebieten und Gebieten, in denen eine Bebauung nach § 34 BauGB möglich ist.

Bezüglich der Schulflächen dient die Rahmenvereinbarung bzw. der parallel laufende Grundstückserwerb östlich des Bahntrogs lediglich der Flächenbevorratung für die soziale Infrastruktur. Der Bau bzw. die Finanzierung der Schulen ist explizit nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Für die B-Plangebiete wird in § 8 der Rahmenvereinbarung die Übertragung der Erschließungskosten und die Lenkung des erforderlichen Ausgleichs und wohnquartiersbezogenen Freizeitgrüns in den zukünftigen Stadtpark geregelt. Die Ausgleichsmaßnahmen, welche im Zuge der B-Pläne im Gebiet notwendig werden, werden gezielt in den künftigen Stadtpark gelenkt. Da derzeit noch keine B-Plan-Schärfe erreicht ist, liegt eine detaillierte Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung noch nicht vor. Überschlägige Berechnungen der zu erwartenden Eingriffe und eine grobe Erfassung des heutigen Flächenzustandes lassen bereits erkennen, dass die Freiflächen, welche nach Abzug der bereits im Zuge des Projektes Citytunnel hergestellten Ausgleichsflächen noch zur Verfügung stehen (im Strategieplan in Anlage 1 hellgrün dargestellt), vollständig benötigt werden. Zwar sind auf dem Bahnareal teilweise größere Versiegelungen mit überschaubarem Ausgleichsbedarf vorzufinden. Andererseits hat sich in den zurückliegenden Jahren z.T. hochwertiger Sukzessionsbewuchs bis hin zu Waldinseln entwickelt, was entsprechende Ausgleichsmaßnahmen erfordert. Indem sämtliche grünordnerische Maßnahmen später im Zuge der Bebauungspläne in entsprechenden städtebaulichen Verträgen geregelt werden, ist die Entstehung des Stadtparks im Zuge der baulichen Entwicklung abgesichert. Die bereits vorhandenen Ausgleichsmaßnahmen im Zuge des Citytunnels werden hierbei natürlich konzeptionell integriert.

In § 7 (1) der Rahmenvereinbarung ist eine Regelung für den Nord-Süd verlaufenden Hauptweg entlang des Bahntroges enthalten. Diese Hauptachse, welche zu einem Radschnellweg von der Leipziger Innenstadt in den Leipziger Südraum ausgebaut werden soll, war Maßgabe des Wettbewerbsverfahrens im Jahr 2010 und ist nach wie vor wichtiges Ziel der Stadt Leipzig. Kein anderes Areal innerhalb der Stadt bietet bessere Potentiale, um mitten in der Stadt effektiv neue, barrierearme Wege dieser Art abseits der Straßenverkehrs zu schaffen. Aufgrund noch fehlender Detailplanung ist zunächst nur ein Trassenkorridor für diesen getrennten Geh-Radweg freigehalten. Dieser wurde auch bei der Planfeststellung der Ausgleichsflächen für den Citytunnel berücksichtigt. Ausdrücklich zu betonen ist, dass der geplante Radschnellweg komplett nicht ursächlich im Zusammenhang mit den neuen Bauarealen im Stadtraum Bayerischer Bahnhof steht bzw. funktional mit diesen Entwicklungen zu begründen ist. Das heißt, dass BBH die Errichtung eines getrennten Geh- und Radweges in einem normalen Ausbaustandard übernehmen wird, der für den Stadtpark angemessen ist. So wird eine durchgängig funktionsfähige Wegegrundausrüstung gewährleistet.

Durch den Beschluss der Rahmenvereinbarung ergeben sich direkt keine finanziellen Auswirkungen. Insbesondere die Schulbaukosten und damit zusammenhängende längerfristige Folgekosten sind nicht Bestandteil dieser Vorlage. Vielmehr ist die Rahmenvereinbarung als Fahrplan für die weiteren Entwicklungsschritte und die daraus resultierenden späteren Beschlüsse (B-Pläne, Schulbau usw.) zu verstehen. Mit der Rahmenvereinbarung ergibt sich für die Stadt wie geplant eine alternative Steuerungsmöglichkeit zu einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Für die derzeit unbefriedigende Anbindung der S-Bahnstation Bayrischer Bahnhof - Südzugang (lediglich Weg Richtung Straße des 18. Oktober) wurde Ende 2013 außerhalb dieser Rahmenvereinbarung gemeinsam eine Lösung gefunden. Auf Drängen der Stadt ist durch Ergänzung der Planfeststellung zum Citytunnel Leipzig seitens des Eisenbahnbundesamt eine zusätzliche Anbindung in Richtung West (Kohlenstraße) durchgesetzt worden. Entsprechende Planungen befinden sich derzeit in Abstimmung.

Da die Rahmenvereinbarung mit ihren städtebaulichen Entwicklungszielen eine völlig andere Vertragscharakteristik aufweist als konkrete Grundstückskaufverträge, sind die konkreten Grundstücksangelegenheiten für die soziale Infrastruktur aus vertragstechnischen Gründen aus der Rahmenvereinbarung herausgelöst worden. Sie werden über gesonderte Beschlüsse geregelt. Beides ist jedoch im Zusammenhang als "Paketlösung" zu betrachten. Die Kosten der Erschließung und Herstellung von Grünanlagen werden später im Zuge von B-Plänen durch Erschließungsverträge und Durchführungsvereinbarungen geregelt (kosten- und lastenfreie Übertragung an die Stadt, siehe § 7 und § 8).

Zentrales Dokument der Rahmenvereinbarung stellt der Strategieplan in Anlage 1 der Vereinbarung dar. Die Rahmenvereinbarung ist Ergebnis einer intensiven, ämterübergreifenden Zusammenarbeit und von Diskussionen im Rahmen der Sitzungen der "Koordinierungsrunde Stadtraum Bayerischer Bahnhof". Das Plangebiet wurde in folgende Bauareale aufgeteilt:

Bereich Portikus:

Ziel ist, die spiegelbildliche Bebauung des alten Bahnhofsensembles als städtebauliche Kubatur wiederherzustellen und die Brachfläche Richtung Straße des 18. Oktobers angemessen zu schließen. Das Areal wird planungsrechtlich als Innenbereich eingestuft. Aufgrund der markanten Positionierung dieser Fläche Richtung Bayerischer Platz und der Nachbarschaft zum Portikus wird die Durchführung eines Wettbewerbs gefordert. Zu berücksichtigen ist in diesem Bereich die Besonderheit, dass das Umfeld durch unterschiedlichste Gebäudeformen und -höhen geprägt ist und im Rahmen des Wettbewerbs Ideen für zukünftige Formen der Neubebauung gefunden werden sollen. Das Nutzungsspektrum wird relativ offen gelassen, Einzelhandel ist in Form des Leipziger Ladens möglich. Für den Durchgang durch den Portikus wird ein öffentliches Durchgangsrecht abgesichert.

Wohnen Kohlenstraße:

Dieses Areal bietet sich für kurzfristige Entwicklungen an (Wohnungsbau/Stadtvillen). Hier könnten Stadtvillen entstehen, welche einzeilig parallel zum Stadtpark angeordnet werden und durch Unterbrechungen den Blick in den Stadtpark freigeben.

Die Frage, ob für eine Wohnbebauung auf dieser Seite der Kohlenstraße ein Planerfordernis besteht, da der Bereich als Außenbereich eingeschätzt wird, oder ob eine Bebauung nach § 34 BauGB möglich ist, da es sich um einen Innenbereich handelt, bedurfte umfangreicher und sachgemäßer Abstimmungen. Für beide Ansätze gibt es Anhaltspunkte. Die östliche Seite der Kohlenstraße war durch die Bahnwidmung über Jahrzehnte von der Stadtentwicklung ausgegrenzt und ist bis heute durch bahnflächentypische Lagergebäude im Norden und Brachflächen mit Sukzessionsgrün geprägt. Eine ansatzweise Wohnnutzung gibt es nicht. Bei dieser Herangehensweise müsste der Kohlenstraße eine trennende Wirkung zugeschrieben werden und eine Bebauung könnte nur über einen Bebauungsplan ermöglicht werden. Andererseits handelt es sich bei der Kohlenstraße eindeutig um eine innerstädtische Straße, die einseitig überwiegend durch gründerzeitliche Bebauung geprägt ist. Auf der östlichen Seite war nie eine Freiflächennutzung, sondern immer teilweise eine Bebauung (wenn auch deutlich niedriger als auf der westlichen Seite). Somit hat die Kohlenstraße eine verbindende Funktion, womit eine straßenbegleitende Wohnbebauung nach § 34 BauGB möglich wäre, da es sich um einen Innenbereich handelt.

Nach sorgfältiger Bewertung aller Argumente und mehrerer Ortsbesichtigungen wird eingeschätzt, dass die Argumente für eine verbindende Wirkung der Kohlenstraße überwiegen und somit für diesen klar abgegrenzten Bereich eine Genehmigung nach § 34 BauGB für Wohngebäude erteilt werden kann.

Dieser Teilbereich des Bayerischen Bahnhofs ist ideal, um im Sinne einer neuen Adressbildung am Nordkopf des Bahnareals zeitnah und pragmatisch einen Startpunkt für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses zu setzen.

Kita Kohlenstraße:

Dieses Areal kann nach § 34 BauGB umgesetzt werden. Der Standort ist mit dem AfJFB abgesprochen und kann zeitnah umgesetzt werden. Eine Projektumsetzung ist durch BBH direkt geplant, da bei der Kita der gebietsinduzierte Bedarf, der durch die zukünftigen neuen Wohnquartiere im Projektgebiet entstehen wird, zu berücksichtigen ist

Erweiterung Südvorstadt:

Hierbei handelt es sich um den hochwertigsten Kernraum des Gesamtprojektes mit den größten Wohnbaulandpotentialen. Für dieses umfassende Areal besteht ein Planerfordernis. Mit BBH wurde vereinbart, für das Gesamtareal zwischen Lößniger Straße und Bahntrog einen Bebauungsplan aufzustellen und diese Fläche zusammenhängend städtebaulich zu entwickeln.

Die Distillery ist entsprechend des Stadtratsbeschlusses als zu erhaltender Bestand in die Rahmenvereinbarung aufgenommen worden und setzt damit neue Weichen für die weitere Entwicklung des Umfeldes. Eine Erschließung des Baugebietes "Erweiterung Südvorstadt" soll jedoch weiterhin über den Knoten, welcher auf Anforderung der Stadt mit Blick auf die zu erwartende Neubebauung beim Bau der Semmelweisbrücke vorinstalliert wurde, gewährleistet bleiben. Hierzu wird eine teilweise Nutzung heutiger Freiflächen der Distillery unumgänglich sein. Andernfalls ist mit einer Rückforderung von Fördermitteln zu rechnen.

Während in alle anderen Gebieten größere Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen sind, wird in diesem Quartier die Option für einen Leipziger Lebensmittelladen (600 qm Verkaufsfläche) offengehalten. Hier bietet sich vor allem ein Standort in Nähe der S-Bahnstation MDR an.

Des Weiteren ist auf diesem Areal die Einordnung einer Grundschule geplant. Für die Grundschule sollen verschiedene städtebauliche Lösungen und Konzentrationsmodelle geprüft werden. Vorstellbar sind einerseits eine flächensparende Variante durch Stapelung der schulischen Nutzungen oder eine räumliche Kombination aus schulischen Nutzungen und sonstigen Nutzungen (z.B. Sporthalle und Supermarkt).

Baufläche Kurt-Eisner-Straße Süd:

Hier ist in Verlängerung des straßenbegleitenden Gebäudebestandes eine Bebauung nach § 34 BauGB möglich, jedoch mit vorgeschaltetem Wettbewerb. Aufgrund der markanten Lage an der Semmelweisbrücke und der Lage direkt am S-Bahn-Haltepunkt ist als Option auch eine Bebauung in Form eines Hochpunktes offengehalten, dann jedoch unter der Bedingung eines B-Planes.

Baufläche Medien Nord/Süd:

Hier ist aus nutzungs- und erschließungsseitiger Sicht nur eine Entwicklung im funktionalen Zusammenhang mit der media city sinnvoll, da dieses Areal zwischen media city im Westen und dem Bahntrog im Osten räumlich gefangen ist. Diese Entwicklungen sind nach § 34 BauGB umsetzbar. Erschließungen seitens der Stadt erfolgen ausdrücklich nicht.

Die Brücke in Verlängerung der Steinstraße bietet eine direkte Anbindung des Areals media city/MDR an den S-Bahnhaltepunkt und eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer aus der Südvorstadt Richtung Alte Messe. Für die Brücke stehen mittelfristig keine Mittel zur Verfügung. Aufgrund des damit zu erwartenden Qualitätssprungs für die S-Bahnstation MDR laufen jedoch derzeit bereits in Abstimmung mit dem ZVNL Untersuchungen zur grundsätzlichen

Machbarkeit. Je nach Ergebnis der Machbarkeitsstudie erfolgt anschließend eine Vorplanung. Um den Flächenkorridor nicht dauerhaft für alternative Flächennutzungen zu blockieren, ist für diese Planung eine Frist bis Mitte 2016 vereinbart.

Schulflächen Dösner Weg/Lokschuppen:

Diese Flächen sind für die Einordnung einer Oberschule und eines Gymnasiums reserviert. Diese Flächen eignen sich vor allem aufgrund der direkten Anbindung an die S-Bahnstation für soziale Infrastruktur mit einem gesamtstädtischen Einzugsgebiet. Sollte es neben den neuen Kitas an der Kohlenstraße und an der Ecke Lösniger Weg/Kohlenstraße am Standort noch weiteren Bedarf für eine Kita geben, kann südlich der Tarostraße zusätzlich noch eine Kita eingeordnet werden. Die Grünfläche zwischen Kohlrabizirkus und Sportplatz (Eigentum der Stadt Leipzig) soll in die Schulstandortplanung einbezogen werden. Das Areal umfasst auch den denkmalgeschützten Lokschuppen. Zweifellos wird es eine große Herausforderung sein, dieses Bauensemble in die Schulnutzung zu integrieren, es wurde jedoch mit dem AfJFB abgestimmt, diese Nutzungsmöglichkeit nicht von vorneherein auszuschließen. Grundsätzlich denkbar ist der Einsatz von Fördermitteln für solche Baukulturdenkmale. Zudem bildet der Lokschuppen eine Flächeneinheit mit der nördlich anschließenden Brachfläche. Eine Herauslösung des Lokschuppens bzw. eine Zerstückelung dieses Areal ist insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten flächenintensiven Schulnutzung kontraproduktiv.

Der Grundstückserwerb für diesen Doppel-Schulstandort wird aktuell parallel durch das Liegenschaftsamt vorbereitet. Der Erwerb dieser Flächen soll zum Verkehrswert unter Berücksichtigung der Kosten für die Beräumungsmaßnahmen und Altlastensanierung sowie eines Abschlages als Ausgleich für den gebietsinduzierten Schulbedarf erfolgen. Der Stadtratsbeschluss zur Rahmenvereinbarung wird bewusst unter dem Vorbehalt des o.g. Grundstücksverkaufs erfolgen. Die Rahmenvereinbarung ruht also solange, bis der Grundstücksverkauf abgeschlossen ist.

Wohnen Dösner Weg

Dieser schmale Streifen, welcher räumlich zwischen Reclam-Gymnasium und Bahntrog eingeschlossen ist, ist derzeit geprägt durch einige 2-geschossige gewerblich genutzte Bauten. Hier ist ein Bebauungsplan erforderlich, wenn dieses Areal vorwiegend für Wohnzwecke genutzt werden soll. Aufgrund des eingeschränkten Querschnittes des Dösner Weges und der auch langfristig geringen Verkehrsbelegung (Sackgasse) ist geplant, diese Straße als Fahrradstraße zu widmen.

Nördlich dieses Areals befindet sich die Ruine der alten Gurkenfabrik. Dieses im Zusammenhang mit dem Stadtraum Bayerischer Bahnhof viel diskutierte Thema ist jedoch nicht mehr Bestandteil der vorliegenden Rahmenvereinbarung, da dies aufgrund des inzwischen vorliegenden Fördermittelbescheides und der diesbezüglich erfolgten Beschlussfassung des Stadtrates als eigenes, bereits umsetzungsreifes Projekt zu betrachten ist (siehe Antrag Nr. V/A 375 vom 20.12.2012 und entsprechender Beschluss Nr. RBV-1694/13 vom 10.07.2013).

Anlagen: Rahmenvereinbarung mit Anlagen 1 und 2

R a h m e n v e r e i n b a r u n g

zwischen der

Stadt Leipzig
Martin-Luther-Ring 4/6
04109 Leipzig,
vertreten durch den Oberbürgermeister

vertreten durch die Beigeordnete für Stadtentwicklung und Bau, Frau Dubrau
endvertreten durch den Amtsleiter,
Herrn Jochem Lunebach,

□ nachfolgend Stadt genannt -

und der

DB Netz AG
vertreten durch Deutsche Bahn AG
DB Immobilien – Region Südost
Brandenburger Straße 3a
04103 Leipzig
vertreten durch den Niederlassungsleiter Herrn Birko Teichmann und
den Leiter Vertrieb Herrn Michael Kühn

- nachfolgend DB Imm genannt -

und der

BBH Entwicklungs GmbH
Reichsstraße 1-9
04109 Leipzig
vertreten durch die Geschäftsführer

Herrn Sebastian Jagiella und

Herrn Hannes-Alexander Koefer

- nachfolgend BBH genannt -

zur Entwicklung des Stadtraumes Bayerischer Bahnhof.

Vorbemerkungen

- A) Die DB Imm war bis Oktober 2013 Eigentümerin fast aller Flächen des ehemaligen Bayerischen Bahnhofs. Im September 2013 wurde der Großteil dieser Flächen an die BBH Entwicklungs GmbH, eine 100%ige Tochter der Leipziger Stadtbau AG, verkauft.
- B) Bei dem Gelände handelt es sich um ehemals Bahnzwecken dienende Flächen, die derzeit weitgehend ungenutzt sind. Gemeinsames Ziel aller Vertragsparteien ist es, die vorgenannten Flächen als neuen Stadtraum mit attraktiven, sozial und baulich gemischten Bauflächen, den für attraktive Wohnverhältnisse notwendigen Grünflächen, Geh- und Radverbindungen sowie den notwendigen Angeboten der sozialen Infrastruktur zu entwickeln. Die Mischung der verschiedenen Funktionen innerhalb des Stadtraums soll die Entwicklungschancen stärken.
- C) Die Vertragsparteien Stadt und DB Imm haben 2010/11 in enger Abstimmung den Wettbewerb „Stadtraum Bayerischer Bahnhof – Entwicklung eines neuen Stadt- und Landschaftsraumes“ durchgeführt, einen umfassenden Prozess der Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt und auf diesen Grundlagen einen Strategieplan zur städtebaulichen Neuordnung des ehemaligen Bayerischen Bahnhofes erarbeitet (Anlage 1 – „Strategieplan“).
- D) Mit dem Verkauf eines Großteils der Flächen des Stadtraumes Bayerischer Bahnhof wurde es notwendig, die BBH als weiteren Partner im Planungsverfahren aufzunehmen. Die Inhalte des folgenden Vertrages basieren auf den Inhalten, die im Auftrag und/oder durch die Stadt und DB Imm erarbeitet wurden.
- E) Die Rahmenvereinbarung umfasst neben dem Textteil die Pläne Anlage 1 und 2. Für die Pläne in den Anlagen gilt, dass sie aufgrund verschiedener Planunterlagen unterschiedlichen Maßstabes, für die zum Teil noch keine vermessungstechnische Bestandsaufnahme erfolgte, kartographische Ungenauigkeiten enthalten können. Alle Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass im Rahmen notwendiger Nachvermessungen eine Anpassung der Pläne und darauf bezogener Inhalte der Rahmenvereinbarung erfolgen muss.
- F) Die notwendigen Regelungen zum Umgang mit öffentlich zugänglichen Grünflächen, den Flächen für den Radschnellweg, Flächen für Gemeinbedarf (mit Ausnahme einer vorgesehenen Grundschule im Bereich „Erweiterung Südvorstadt“), dem Bereich der „Gurkenfabrik“ sowie mit Verkehrsflächen inklusive des Rampenbereiches der geplanten Brücke Steinstraße werden in gesonderten Vereinbarungen geregelt.
- G) Der Stadtrat Leipzig hat am 22.01.2014 beschlossen: „Die Stadt Leipzig bekennt sich zum Erhalt der „Distillery“ am Standort Kurt-Eisner-Straße 91 und setzt sich dafür gegenüber dem Eigentümer des Geländes, der BBH, ein. Insbesondere soll im laufenden Planungsverfahren gesichert werden, dass ein Weiterbetrieb am Standort durch die angestrebte Umfeldbebauung ermöglicht wird.“
- H) Zur Weiterentwicklung des bisherigen Planungsstandes treffen die drei Vertragsparteien nachfolgende Regelungen:

§ 1 - Vertragsgegenstand, räumlicher Geltungsbereich

- (1) Gegenstand dieses Vertrages sind insbesondere Regelungen zu folgenden Punkten:
 - a. Bestätigung des Strategieplans als Grundlage für den weiteren Planungs- und Durchführungsprozess;
 - b. Verfahren zur Entlassung des Vertragsgebietes aus der Fachplanungshoheit des Eisenbahnbundesamtes;
 - c. Regelungen zur Bauleitplanung;
 - d. Regelungen zur Erschließung;
 - e. Regelungen zu zukünftigen öffentlichen Grün- und Gemeinbedarfsflächen;
 - f. Regelungen über eine Durchführungsstrategie für die Veräußerung und Bebauung der zukünftigen Bauflächen.
- (2) Der räumliche Geltungsbereich dieses Vertrages erstreckt sich auf Bahnflächen und Flächen im Eigentum der BBH, die in der Anlage 2 – „technische Informationen“ dargestellt sind. Sofern sich Regelungen dieses Vertrages auf Teilflächen beziehen, sind diese in Anlage 1 gekennzeichnet.

§ 2 - Begriffsklärungen

- (1) Als „Geltungsbereich“ wird in der Rahmenvereinbarung der Geltungsbereich der Rahmenvereinbarung bezeichnet, der in Anlage 2 als rote Linie dargestellt wird.
- (2) Als „Plangebiet“ wird in der Rahmenvereinbarung der Geltungsbereich des Aufstellungsbeschlusses für einen Bebauungsplan „Stadtraum Bayerischer Bahnhof“ vom 18.04.2012 bezeichnet. Das Plangebiet wird in Anlage 2 als schwarze Linie dargestellt.

§ 3 - Verzicht auf Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme

- (1) Für das Plangebiet wurde am 18.04.2012 durch die Ratsversammlung ein Beschluss zur Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 ff BauGB gefasst und am 29.09.2012 ortsüblich bekannt gemacht. Diese Rahmenvereinbarung ist nach dem Willen der drei beteiligten Vertragsparteien ein Instrument, mit dessen Vollzug keine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme mehr durchgeführt werden soll.

§ 4 - Zusammenarbeit

Die Parteien erklären, dass sie zur Durchführung dieser Vereinbarung vertrauensvoll zusammenarbeiten wollen. Sie werden sich rechtzeitig darüber in Kenntnis setzen, sobald sich Störungen bei der Durchführung abzeichnen. Sie erklären ihre Bereitschaft, zielorientiert an der Lösung eventuell auftretender Probleme mitzuwirken. Alle Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass zu erledigende Aufgaben zügig abgearbeitet werden.

§ 5 - Freistellung des Geländes von Bahnbetriebszwecken

- (1) Erste Flächen wurden bereits im Januar 2014 von der Bahnnutzung freigestellt, diese werden graphisch in Anlage 2 – „technische Informationen“ dargestellt.

Die DB Imm verpflichtet sich, die notwendigen Anträge zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken beim Eisenbahnbundesamt jeweils rechtzeitig zu stellen. Für die Bauflächen wird die DB Imm die notwendigen Anträge im 2. Quartal 2014 stellen. Für die zukünftigen öffentlich zugänglichen Grünflächen und Flächen für Gemeinbedarf wird DB Imm den Antrag im 2. Quartal 2014 stellen.

DB Imm steht jedoch für die Dauer und den Erfolg des Freistellungsverfahrens nicht ein. Die DB Imm weist darauf hin, dass im Hinblick auf den Erfolg des Freistellungsverfahrens eine Verschmelzung der Flurstücke mit anderen Flurstücken erst nach Abschluss des Freistellungsverfahrens erfolgen darf.

Ferner weist die DB Imm darauf hin, dass eine Freistellung von den Bahnbetriebszwecken nicht für solche Flurstücke möglich ist, die mit bahnbetriebsnotwendigen Anlagen und/oder Wegerechten behaftet sind.

Die Vermessung muss so durchgeführt werden, dass die von den Anlagen und/oder Wegerechten betroffenen Teilflächen nach Möglichkeit gesondert heraus vermessen werden und ein eigenes Grundstück bilden. Die nicht betroffenen und neu vermessenen Teilflächen sind dann als selbstständiges Grundstück freistellungsfähig.

- (2) Die DB Imm überprüft, inwieweit Flächen im Geltungsbereich sowie dessen näherem Umfeld, unabhängig vom Eigentum, im gleichen Verfahren von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden können, etwa Flächen im Bereich der Kleingartenanlage südlich des Lokschuppens oder nördlich des Portikus.
- (3) Sollte die Freistellung der betroffenen Flächen nicht erfolgen können, wird diese Vereinbarung für die nicht freigestellten Flächen unwirksam. Für die freigestellten Flächen bleibt die Vereinbarung wirksam, soweit die Intentionen der Vereinbarung nicht wesentlich betroffen sind.

§ 6 - Bebauungsplanung

- (1) Für das Plangebiet wurde am 18.04.2012 durch die Ratsversammlung ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst. Die ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist am 28.04.2012 erfolgt.
- (2) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass für den Geltungsbereich grundsätzlich ein Planerfordernis besteht. Die Anlage 1 – „Strategieplan“ - verdeutlicht die notwendigen Planinstrumente sowie Ausnahmen von diesem Grundsatz.
- (3) Vor diesem Hintergrund werden weder DB Imm noch BBH ein Verfahren nach der Sächsischen Bauordnung, mit welchem die Errichtung von Hochbauten beabsichtigt wird, betreiben, solange nicht qualifiziertes Baurecht im Sinne von § 30 bzw. § 33 Abs. 1 BauGB für den entsprechenden Teilbereich besteht. Dies gilt für 2 Jahre nach Abschluss dieser Vereinbarung.
- (4) Ausgenommen von der vorstehenden Regelung sind die in Anlage 1 rot umrandeten Flächen. Hier ist eine Bebauung nach § 34 BauGB unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen möglich, sofern diese den Festlegungen des Strategieplans (Anlage 1) entspricht.

- (5) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass die erforderliche Bebauungsplanung zeitlich gestaffelt für einzelne Teilflächen entsprechend den Festlegungen der Durchführungsstrategie (§ 10) und den sonstigen Regelungen dieses Vertrages erfolgen soll.
- (6) Die Stadt weist die DB Imm und die BBH darauf hin, dass Haushaltsmittel für die erforderliche Bebauungsplanung im Geltungsbereich nicht zur Verfügung stehen. Zur Durchführung der Bebauungsplanung sind zu gegebener Zeit mit den jeweiligen Flächeneigentümern vertragliche Vereinbarungen zur Übernahme der Kosten zu treffen. Für die Bebauungsplanung von öffentlichen Grünflächen hat DB Imm keine Mittel zur Verfügung.
- (7) Insbesondere für den Bereich „Erweiterung Südvorstadt“ ist eine umfangreiche Vertiefung der Ergebnisse des Wettbewerbes notwendig. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund des Stadtratsbeschlusses zum Erhalt der Distillery und der Einordnung einer Grundschule und des in Anlage 2 ersichtlichen Korridors der Entwässerungsleitung vom Bahntrog in Richtung Lößniger Straße (genauer Leitungsverlauf und konkrete Auswirkungen auf zukünftige Bauungen befinden sich aktuell noch in Klärung). Diese Aufgabe wird von der BBH in Absprache mit der Stadt Leipzig beauftragt. Dabei sind rechtliche Aspekte bezüglich der Auswahl der zu beauftragenden Büros zu beachten.

§ 7 - Erschließung

- (1) Die vorgesehenen Bauflächen im Plangebiet sind mit Ausnahme der nach § 34 BauGB zu bebauenden Flächen (Anlage 1) ganz überwiegend weder in stadttechnischer Hinsicht noch straßenseitig im Sinne des Baugesetzbuches oder der Sächsischen Bauordnung erschlossen. Neben der erforderlichen sonstigen Erschließung ist eine Rad-/Gehwegverbindung durchgängig von der Nordspitze am Bayerischen Platz bis zu Südspitze an der Richard-Lehmann-Straße durch BBH herzustellen. Hierfür wird eine gesonderte Vereinbarung geschlossen. Für das Bauareal "Medien Nord/Süd" sind die besonderen Erschließungsmaßnahmen zu berücksichtigen (siehe Strategieplan in Anlage 1).
- (2) Die in Teilbereichen für die abschnittsweise Erschließung des Plangebietes erforderliche innere und äußere Erschließung soll jeweils im Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung der einzelnen Teilbebauungspläne hergestellt werden. Zur Durchführung sollen jeweils Durchführungs- und Erschließungsverträge abgeschlossen werden. Die Teilbereiche, für die ein Bebauungsplan aufgestellt werden muss, ergeben sich aus Anlage 1. Der eventuell notwendige Ausbau von Erschließungsanlagen außerhalb des Geltungsbereiches dieser Rahmenvereinbarung (z.B. Kohlenstraße und Lößniger Straße) kann nicht im Rahmen dieser Vereinbarung geregelt werden, hier sind separate Vereinbarungen entsprechend den geltenden rechtlichen Bestimmungen notwendig.
- (3) Die Stadt weist die DB Imm und die BBH darauf hin, dass Voraussetzung für einen Satzungsbeschluss über einen Bebauungsplan der Abschluss eines Durchführungs- oder Erschließungsvertrages für die erforderlichen Erschließungsanlagen ist. Die DB Imm ist Eigentümerin von derzeit vorgesehenen öffentlichen nutzbaren Grünflächen und Gemeinbedarfsflächen, die für bahntechnische Zwecke ausreichend erschlossen sind. Die Vertragsparteien sind sich einig, dass für diese Flächen keine Erschließungsmaßnahmen erforderlich sind
- (4) Grundlage für die gemeinsame weitere Entwicklung des Geltungsbereiches ist, dass in den nachfolgenden Durchführungs- und Erschließungsverträgen für die Bereiche,

für welche ein Bebauungsplan erstellt wird, die kosten- und lastenfreie Eigentumsübertragung der hergestellten öffentlichen Erschließungsanlagen an die Stadt vereinbart wird. Die Übertragung der notwendigen technischen Infrastruktureinrichtungen an die zuständigen kommunalen Versorgungsträger bedarf separater Vereinbarungen.

- (5) Die Stadt weist die Vertragsparteien darauf hin, dass Haushaltsmittel für den erforderlichen Bau von verkehrlicher und stadtechnischer Erschließung im Geltungsbereich sowie für Ausbaumaßnahmen von Erschließungsmaßnahmen im Umfeld des Geltungsbereiches nicht zur Verfügung stehen. Unbenommen davon verbleibt die Aufgabe der Sanierung der Kohlenstraße/Lößniger Straße im Verantwortungsbereich der Stadt Leipzig, hierbei finden die geltenden rechtlichen Bestimmungen zum Straßenausbau Anwendung. Im Mittelfristprogramm bis 2020 der Stadt sind keine Maßnahmen zur Sanierung der Kohlenstraße/Lößniger Straße vorgesehen.
- (6) Zur Durchführung der Bebauungsplanung sind vorab für die jeweiligen Baubereiche schlüssige Erschließungskonzepte zu erarbeiten. Diese müssen sowohl jeweils funktionsfähige Abschnitte/Baufelder als auch das Gesamtareal betrachten. Die verschiedenen Planungs- und Bauabschnitte sind so zu bilden, dass eine schlüssige Erschließung gesichert werden kann. Planungsvorhaben sind frühzeitig mit den kommunalen Versorgungsträgern abzustimmen. Zu gegebener Zeit sind mit den Erwerbern der Bauflächen oder der jeweiligen Flächeneigentümerin vertragliche Vereinbarungen zur Übernahme der Kosten zu treffen.
- (7) Die lichtsignalgesteuerte Kreuzung an der Kurt-Eisner-Straße/Altenburger Straße wurde mit Fördermitteln gebaut. In Erwartung einer baulichen Nutzung an der Kurt-Eisner-Straße bis zur Semmelweisbrücke wurden zudem Einmündungen hergerichtet. Bei einem Rückbau dieser Anlagen aufgrund anderweitiger Nutzung ist mit einer grundsätzlichen Forderung nach einer Rückzahlung von Fördermitteln durch die Stadt zu rechnen.

§ 8 - Grünflächen/Flächen für Gemeinbedarfsanlagen

- (1) Im Strategieplan (Anlage 1) sind Flächen dargestellt, die zukünftig als öffentlich zugängliche Grünflächen bzw. als Flächen für Gemeinbedarf genutzt werden sollen.
- (2) Die Parteien sind sich darüber einig, dass die Entwicklung der vorgenannten Flächen zu den jeweils beschriebenen Zwecken neben der Schaffung von Baurecht notwendiger Bestandteil der Gesamtmaßnahme ist. Dabei ist die Herstellung von öffentlich nutzbaren Grünflächen im Rahmen der Durchführungsverträge für die nachfolgenden Bebauungspläne zu regeln. Die Parteien beabsichtigen, im Zuge der Bebauungsplanung notwendig werdende Ausgleichsmaßnahmen vorrangig im Geltungsgebiet dieser Rahmenvereinbarung festzusetzen. DB Imm weist darauf hin, dass keine Mittel zur Herstellung der öffentlichen Grünflächen zur Verfügung stehen.
- (3) Im Strategieplan (Anlage 1) sind unabhängig von den weiteren Planungen im Geltungsbereich weiterhin Flächen gekennzeichnet, auf denen naturschutzrechtlich erforderliche Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe im Zusammenhang mit der Errichtung des City-Tunnels sowie netzergänzender Maßnahmen durchgeführt wurden und werden. Die Herstellung dieser Flächen erfolgte nicht ursächlich für die weitere Entwicklung des Geltungsbereiches, sondern resultiert aus den Baumaßnahmen für den City-Tunnel Leipzig.

- (4) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass neben den öffentlich zugänglichen Grünflächen und den Flächen für Gemeinbedarf auch die vorgenannten Ausgleichsflächen in den weiteren Regelungen dieses Vertrages Berücksichtigung finden.
- (5) Innerhalb der in der betreffenden Anlage 1 dargestellten öffentlich nutzbaren Grünflächen soll ein Radschnellweg angeordnet werden. In den landschaftspflegerischen Begleitplänen wurden hierfür bereits entsprechende Flächenkorridore reserviert. Die Parteien sind sich darüber einig, dass sie gemeinsam die planerische Sicherung dieses Radschnellweges beachten müssen. DB Imm weist darauf hin, dass vor Inanspruchnahme der im Eigentum der DB Netz AG stehenden Flächen ein Grunderwerb durch den Vorhabenträger zu erfolgen hat.

§ 9 - Altlasten / Beräumung

- (1) Beräumungsmaßnahmen werden in dieser Rahmenvereinbarung nicht behandelt. Regelungen dazu können in den Flächenkaufverträgen oder städtebaulichen Verträgen vereinbart werden. Für Flächen, die durch gesonderte Verträge von der Stadt übernommen werden sollen, ist der Nachweis zu erbringen, dass von diesen Flächen für die geplante Nutzung dauerhaft keine Gefahren entsprechend § 4 BBodSchG ausgehen.
- (2) Eine Übertragung von Flächen an die Stadt Leipzig kann nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass die Landesdirektion Sachsen unter Beachtung der Informationen aus dem sächsischen Altlastenkataster zustimmt.
- (3) Die Parteien sind sich darüber einig, dass der Abbruch der "Gurkenfabrik" in eigenständiger Vereinbarung geregelt wird.

§ 10 - Durchführungsstrategie

- (1) Die Vertragsparteien sind sich einig darüber, dass, bedingt durch die Größe des Geltungsbereiches, eine koordinierte Durchführungsstrategie für die zukünftigen, privaten Baumaßnahmen erforderlich ist. Dies betrifft die Abschnittsbildung für die geplante Veräußerung oder Entwicklung von zukünftigen Bauflächen, den angestrebten Zeitpunkt der Veräußerung und Regelungen zur Sicherstellung der architektonischen, städtebaulichen und sozialen Vielfalt.
- (2) Die Stadt Leipzig ist an allen Wettbewerben zu beteiligen.
- (3) Die Vertragsparteien sind sich einig darüber, dass schallgutachterliche Prüfungen für Flächen entlang des S-Bahn-Troges und der Straßen durchzuführen sind. Darüber hinaus sind alle anderen Lärmarten (Gewerbelärm, Sportanlagenlärm, Lärm von Freizeiteinrichtungen, lärmemittierende Freizeitfreiflächen gemäß Anlage 1) in Abhängigkeit vom konkreten Standort und der konkreten Nutzung zu betrachten. Für den an den S-Bahn-Trog angrenzenden Kita-Standort am Dösner Weg ist eine körperschall-technische Untersuchung notwendig. Diese wird nach städtebaulicher Konkretisierung durch BBH in Abstimmung mit der DB Imm beauftragt.
- (4) Die Vertragsparteien sind sich einig darüber, dass für den Geltungsbereich vor Umsetzung der Regelungen dieser Rahmenvereinbarung eine Vermessung des Geländes sowie eine Grundstücksneubildung notwendig sind. In Anbetracht der erheblichen Kosten kann die Neuvermessung analog zur Umsetzung von Maßnahmen in einzelnen Bauabschnitten abschnittsweise erfolgen.

§ 11 - Planungsgrundsätze

Vorbemerkung: Die Vertragsparteien sind sich darüber im Klaren, dass die Festlegung von starren Prozentsätzen bzw. Zielen die Umsetzung eines Projekts dieser Größe erheblich erschwert. Von allen Vertragsparteien werden diese Aspekte jedoch als wichtiger Baustein für die Qualität und Chancen des neuen Entwicklungsgebietes gesehen.

- (1) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass Bauwilligen bei der Schaffung von Wohnraum ein hoher Freiheitsgrad bei der Gestaltung ermöglicht werden soll. Dies kann etwa in Form von Baugruppen¹, Bauherrengemeinschaften, Genossenschaften oder mittels Projekten wie "Grundbau/Siedler" (BeL Köln, IBA Hamburg) erfolgen. Im gesamten Geltungsbereich soll für diese Bauwilligen eine Quote von 20% der errichteten Bruttogeschossfläche aller Wohnbauflächen vorgehalten werden. Dabei ist Rücksicht zu nehmen auf die Stadtgestaltung und auf ein energetisches Gesamtkonzept.
- (2) Falls zukünftig in Sachsen oder in Leipzig auf Basis des Wohnraumförderungsgesetzes (WoFG) eine Wohnungsbauförderung für den Bau von Sozialwohnungen zur Verfügung steht, so ist diese vom Eigentümer für 10 % der Bruttogeschossfläche der noch verbleibenden Wohnbauflächen in Anspruch zu nehmen².
- (3) Es ist darauf zu achten, dass kleinräumig innerhalb der einzelnen Blöcke Wohnungen unterschiedlichen Standards und unterschiedlicher Größe entstehen, so dass verschiedene Nachfragegruppen im Quartier wohnen können. Bezüglich der Wohnungsgröße sollten vor allem kleine Zwei-Raum-Wohnungen sowie größere Wohnungen mit 4 und mehr Räumen entstehen.
- (4) Die BBH erarbeitet im Rahmen der zu erstellenden Bebauungspläne frühzeitig Konzepte für quartiersbezogene Energieersparnis. Diese Konzepte umfassen u.a. energetische Optimierung der Gebäude sowie Solaroptimierung (Ausrichtung der Gebäude zur passiven Nutzung der Sonnenenergie – keine Photovoltaik). Der Anteil an barrierefreien Wohneinheiten sollte gegenüber den Forderungen der Sächsischen Bauordnung nennenswert erhöht werden, um ein zukunftsfähiges Stadtviertel zu kreieren. Darüber hinaus sollen auch barrierefreie Wohnungen nach DIN 18040-2 entstehen³.
- (5) Das Areal bietet sehr gute Ansätze für Bewohner, deren Hauptverkehrsmittel das Fahrrad und der ÖPNV darstellt. In noch zu benennenden Bereichen des Plangebietes soll die Anzahl der baurechtlich notwendigen Parkplätze vor dem Hintergrund der sehr guten ÖPNV- und Radwegeanbindung im Rahmen der Zulässigkeit nach der sächsischen Bauordnung minimiert werden und gleichzeitig

¹ Eine Baugruppe ist eine Gemeinschaft von Bauwilligen, die sich zusammenschließt, um gemeinsam ein Grundstück zu kaufen und als Baugemeinschaft Doppel-, Reihen- oder Mehrfamilienhäuser zu bauen.

² Hinweis für (1) und (2): Sozialwohnungen sind Wohnungen für soziale Gruppen, die ihren Wohnungsbedarf nicht am freien Wohnungsmarkt decken können. Das WoFG trifft beispielsweise Festlegungen zu zulässigen Höchstmieten und zur Sicherung von Belegungsbindungen. Planungsgrundsatz 1 und 2 sind im Zusammenhang zu betrachten. Ziel ist es, insgesamt auf 10 % der Bruttogeschossfläche alternativen Wohnformen Raum zu gehen, um eine soziale Mischung zu gewährleisten.

³ Hinweis: In der Sächsischen Bauordnung ist festgelegt, dass in neu errichteten Wohnhäusern die Wohnungen mindestens einer Etage barrierefrei zugänglich sein müssen. In diesen Wohnungen müssen die Wohn- und Schlafräume, eine Toilette, ein Bad sowie die Küche oder die Kochnische mit dem Rollstuhl zugänglich sein. Die Anforderungen der DIN 18040-2 gehen darüber hinaus.

besonderer Wert auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Wohngebäuden, Bike & Ride Anlagen und die Wegeanbindung gelegt werden, um ein Modellprojekt "Autoarmes Wohnen" zu realisieren.

- (6) Im Quartier sollen keine Gebiete mit Zugangsbeschränkungen jeglicher Art für die Öffentlichkeit im Sinne von "Gated Communities" entstehen.

§ 12 - Keine planerische Vorwegbindung

- (1) Aus dieser Vereinbarung kann kein Anspruch auf Durchführung eines städtebaulichen Verfahrens, auf Aufstellung oder Nichtaufstellung eines Bebauungsplanes oder auf die Aufstellung vorhabenbezogener Bebauungspläne oder auf bestimmte Festsetzungen eines Bebauungsplanes (§ 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB) hergeleitet werden.
- (2) Eine Entschädigungspflicht oder Kostenübernahme für Aufwendungen der DB Imm oder der BBH im Falle der Nichtdurchführung der Planung oder im Falle der Änderung der vereinbarten Planungsziele durch die Stadt wird ausgeschlossen.
- (3) Der in Anlage 1 enthaltene Strategieplan spiegelt den Planungsstand des Wettbewerbes und nachfolgender Vertiefungen und Verhandlungen wider. Da vertiefende Unterlagen etwa zu den Bereichen Lärm, Körperschall, Vermessung, technische Erschließung oder Gebäudehöhen nicht vorliegen, können Änderungen an den Planungsgrundlagen notwendig werden. Die Auswertung des vorliegenden Artenschutzgutachtens kann ebenfalls zu notwendigen Änderungen führen. Diese Änderungen sind mit den Rahmenvertragspartnern abzustimmen und gegebenenfalls in Form von Nachträgen zur Vereinbarung abzuschließen.

§ 13 - Veräußerung von Flächen im Geltungsbereich, Rechtsnachfolger

- (1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, Verpflichtungen und Bindungen aus diesem Vertrag etwaigen Rechtsnachfolgern aufzuerlegen mit der Maßgabe, die Verpflichtungen und Bindungen eventuellen weiteren Rechtsnachfolgern entsprechend weiterzugeben.
- (2) Die BBH ist verpflichtet, vorgesehene Flächenverkäufe der Stadt schriftlich anzuzeigen. Die DB Imm wird die Stadt Leipzig über die Ausbietung von Flächen im Stadtraum Bayerischer Bahnhof schriftlich informieren. Diese Pflicht endet, wenn für den betroffenen Bereich ein rechtskräftiger Bebauungsplan vorliegt oder Baugenehmigungen erteilt sind.

§ 14 - Wettbewerbsverfahren

- (1) Die jeweilige Flächeneigentümerin verpflichtet sich, für die in Anlage 1 mit „Portikus Ost“, „Kurt-Eisner-Straße Süd“ und „Wohnen Kohlenstraße“ bezeichneten Flächen jeweils einen Wettbewerb unter den nachfolgenden beschriebenen Maßgaben durchzuführen.
- (2) *Fläche Portikus Ostseite / Kurt-Eisner-Straße Süd:*

Für diese zukünftigen Bauaufgaben an der Schnittstelle zum denkmalgeschützten Bahnhofsbereich und der Straße des 18. Oktober sowie an der neu geschaffenen Magistrale Kurt-Eisner-Straße/Semmelweisbrücke in unmittelbarer Nachbarschaft

zum S-Bahn-Haltepunkt MDR sind zwingend konkurrierende Verfahren durchzuführen.

Die Durchführung und die Inhalte der Verfahren sind Bestandteil von separat zu schließenden Verträgen.

(3) *Wohnen Kohlenstraße:*

Für diese Fläche ist ein nicht anonymes, kooperatives Verfahren durchzuführen. In diesem Verfahren soll eine noch festzulegende Anzahl von Architektur-/Planungsbüros die zukünftige Bebauung bearbeiten. Dies soll nach einer detaillierten Aufgabenstellung erfolgen und vor Beendigung der Arbeit eine Zwischenpräsentation stattfinden. Für dieses Verfahren bekommen die Teilnehmer ein Festhonorar.

Die Durchführung und die Inhalte des Verfahrens sind Bestandteil eines separat zu schließenden Vertrages.

§ 15 - Sonstige Regelungen

Im Planungsverfahren werden Alternativen zum bisherigen Wettbewerbsergebnis untersucht, die den Weiterbetrieb der Distillery im Vertragsgebiet ermöglichen.

§ 16 - Kosten

- (1) Etwaige Kosten bei Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken trägt für Grünflächen die DB Imm und für Bauflächen die BBH.
- (2) Insbesondere für den Bereich „Erweiterung Südvorstadt“ ist eine umfangreiche Vertiefung der Ergebnisse des Wettbewerbes notwendig. Diese Aufgabe wird von der BBH in Absprache mit der Stadt Leipzig beauftragt. Die Kosten für die umfangreiche städtebauliche Vertiefung für den Bereich „Erweiterung Südvorstadt“ gehen zu Lasten der BBH. Vermessungen, welche im Zuge von Flächenveräußerungen erforderlich werden, sind durch den Käufer bzw. Vorhabenträger der Maßnahme zu tragen.
- (3) Im Verkaufsfall sind diese Kosten im jeweiligen Kaufvertrag zu regeln.
- (4) Die Kosten für notwendige Verfahren gehen zu Lasten der jeweiligen Flächeneigentümerin. DB Imm ist als Flächeneigentümerin von diesen Verfahren nicht betroffen.

§ 17 - Salvatorische Klausel

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder sich als undurchführbar erweisen oder sollte diese Vereinbarung eine Regelungslücke enthalten, so soll sie in diesen Fällen insgesamt wirksam bleiben.
- (2) Die Parteien verpflichten sich, an Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Lückenausfüllung dasjenige zu vereinbaren, was sie gewollt hätten, wenn sie die Nichtigkeit, die Undurchführbarkeit oder die Regelungslücke erkannt hätten. Soweit dies nicht feststellbar ist, sind unwirksame oder undurchführbare Bestimmungen durch Bestimmungen zu ersetzen, die dem

Regelungsziel möglichst nahe kommen, welches durch die unwirksame oder undurchführbare Bestimmung erreicht werden sollte. Lücken sind im Geiste der übrigen Bestimmungen dieses Vertrages auszufüllen.

§ 18 - Schlussbestimmungen

- (1) Die Vertragsparteien bestätigen sich gegenseitig, dass die Regelungen dieses Vertrages insgesamt und im Einzelnen angemessen sind, im sachlichen Zusammenhang mit den vereinbarten Leistungen und Gegenleistungen stehen sowie Voraussetzung und Folge der geplanten städtebaulichen Entwicklung sind. Sollten wider Erwarten Regelungen dieses Vertrages hiergegen verstoßen, verpflichten sich die Vertragsparteien, diese durch eine solche Vereinbarung zu ersetzen, die den in der entsprechenden Bestimmung zum Ausdruck kommenden Interessen der Vertragsparteien am nächsten kommt und den vorgenannten Kriterien entspricht.
- (2) Mündliche Nebenabreden zu diesem Vertrag sind nicht getroffen. Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrages bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Die Aufhebung vorstehender Schriftformklausel bedarf zu ihrer Wirksamkeit ihrerseits der Schriftform.
- (3) Erfüllungs- und Gerichtsort dieses Vertrages ist Leipzig.
- (4) Die Anlagen 1 und 2 sind Gegenstand dieses Vertrages:
Anlage 1: Karte „Strategieplan“
Anlage 2: Karte „Technische Informationen“