

## **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 allen 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