

Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt, Baurecht		
Datum	15.06.2016		
Geschäftszeichen	SUB III-Ri		
Vorberatung	Hauptausschuss/Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 07.07.2016	TOP
Vorberatung	Hauptausschuss	Sitzung am 07.07.2016	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 13.07.2016	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 291/16

**Betreff:** Projekt Sedelhöfe  
- Abschluss Closing und städtebaulicher Vertrag

- Anlagen:**
1. Plan mit schematischer Eintragung der Lage des geplanten Fußgängerüberwegs am nördlichen Ende der ÖPNV-Haltestelle
  2. Gegenüberstellung Tiefgaragenvarianten

**Antrag:**

1. im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes am nördlichen Ende der geplanten ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof einen barrierefreien und signalgesteuerten Fußgängerüberweg ausgehend vom Hauptbahnhof über die Friedrich-Ebert-Straße zum Projektgrundstück Sedelhöfe (Zugang zwischen den Häusern 1 und 2) einzurichten (s. Anlage 1).  
Dieser Grundsatzbeschluss ergeht vorbehaltlich einer Bestätigung durch das ausstehende Bebauungsplanverfahren zur Neuordnung der ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof.
2. dem Städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Ulm und der Projekt SPV 11 GmbH zuzustimmen.
3. dem Closing-Protokoll zwischen der Stadt Ulm, der Ulmer Parkbetriebsgesellschaft mbH und der Projekt SPV 11 GmbH zuzustimmen.

Gunter Czisch  
Oberbürgermeister

---

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BM 3, C 3, KOST2020, LI, OB, SUB III, VGV</u>	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

### 1. Beschlusslage

- Gemeinderat am 25.04.2012 (GD 157/12)  
Einkaufsviertel Sedelhöfe, Entscheidung über die Vergabe
- FBA Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 09.07.2013 (GD 254/13)  
Masterplan Citybahnhof Ulm – Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz
- Gemeinderat am 25.03.2015 (GD 159/15)  
Planungsvarianten Parkhaus am Bahnhof (2. Lesung)
- Gemeinderat am 16.12.2015 (GD 527/15)  
Bebauungsplan „Sedelhöfe“ – Behandlung der Stellungnahmen sowie Satzungsbeschluss

### 2. Projektvertrag

#### 2.1. Projekthistorie

Zur Umsetzung der Idee, die Ulmer Innenstadt mit dem Einkaufsviertel Sedelhöfe aufzuwerten, wurde beginnend im August 2010 ein mehrstufiges Vergabeverfahren durchgeführt.

Nach Auswahl des besten Bieters, d.h. desjenigen Bieters, der im Wettbewerb die Erwartungen und Anforderungen der Stadt am meisten erfüllt hat, wurde im Anschluss an den Vergabebeschluss des Gemeinderates vom 25.04.2012 (GD 157/12) der Projektvertrag über die Realisierung der Sedelhöfe mit der Projekt SPV 11 GmbH, deren sämtliche Geschäftsanteile zwischenzeitlich von der DC Commercial GmbH & Co. KG sowie die DC Values Beteiligungen GmbH & Co. KG übernommen wurden, abgeschlossen. Damit wurden umfangreiche städtebauliche, konzeptionelle wie auch finanzielle Erwartungen der Stadt, die bereits Grundlage des Ausschreibungswettbewerbs gewesen sind, zwischen der Stadt und ihrem Vertragspartner vereinbart.

Der beurkundete Projektvertrag sieht eine schrittweise Realisierung des Projekts „Einkaufsviertel Sedelhöfe“ vor (sog. Stufenmodell). Im Wesentlichen sind dies folgende Realisierungsschritte: Nach Unterzeichnung des Projektvertrags erfolgt durch den privaten Partner die weitere Projektentwicklung einschließlich der planerischen Fortentwicklung. Schlussendlich hat dieser einen genehmigungsfähigen und vertragsgemäßen Bauantrag zu erstellen und einzureichen. Zudem hat der Partner im Bebauungsplanverfahren mitzuwirken.

Diese Realisierungsschritte sind mittlerweile abgeschlossen. Zwischenzeitlich ist u.a. durch Erteilung der Baugenehmigung die vertraglich definierte "Baureife" eingetreten, das sog. Vertragsclosing kann somit vorgenommen werden. Dadurch wird bewirkt, dass die Grundstücke in das Eigentum des privaten Partners gelangen und zugleich der Grundstückskaufpreis an die Stadt gezahlt wird.

Das im Projektvertrag vorgesehene Vertragsclosing hat zum einen die Funktion, die Phase der Vertragserfüllung und somit auch der Realisierung des Projekts Sedelhöfe zu eröffnen, indem

die Vertragsbeteiligten den Eintritt der vertraglich vereinbarten aufschiebenden Bedingungen feststellen. Zum anderen werden im Vertragsclosing die Anpassungen der Vertragsinhalte vereinbart, zu welchen die Vertragsparteien im Hinblick auf die im Projektvertrag vereinbarte Anpassungsverpflichtung an das fortentwickelte Projekt verpflichtet sind. Gemäß dem Projektvertrag sind die Parteien zu einer Anpassung der Vertragsinhalte und zu einer Minimierung wirtschaftlicher Nachteile gegenseitig verpflichtet, sofern und soweit im Rahmen der vertragsgemäßen Fortentwicklung des Projekts unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen ein Anpassungsbedarf gemeinsam festgestellt wird.

Die von der Projekt SPV 11 GmbH beantragte Baugenehmigung bezieht sich auf eine Projektplanung, die von beiden Parteien als vertragskonforme Fortentwicklung des dem Projektvertrag zugrundegelegten Projekts anerkannt ist.

Nach Zustimmung des Gemeinderats zum Closing-Protokoll zwischen der Stadt Ulm, der Parkbetriebsgesellschaft mbH und der Projekt SPV 11 GmbH, kann mit der Projektrealisierung begonnen werden.

## **2.2. Inhalte des Closing-Protokolls**

Nachfolgend werden die wesentlichen gemeinsamen Feststellungen und Erklärungen beschrieben, die in im Projektverlauf auch Gegenstand der öffentlichen Debatte zu den Sedelhöfen waren:

### Anpassung an fortentwickeltes Projekt

Sämtliche Anlagen zum Projektvertrag werden, soweit erforderlich, dem Projekt angepasst.

### Im Grundbuch einzutragende Belastungen

Es werden sämtliche Dienstbarkeiten und Reallasten bestellt, die für die dauerhafte grundbuchliche Absicherung aller durch das Projekt Sedelhöfe entstehenden nachbarschaftlichen Verflechtungen und zu sichernden öffentlichen Nutzungen erforderlich sind.

### McDonald's

Der zwischen der Projekt SPV 11 GmbH und McDonald's im Jahre 2013 abgeschlossene Mietvertrag über Ersatzräume im Projekt Sedelhöfe bedarf ebenfalls der Anpassung an das fortentwickelte Projekt.

Für den Fall dass die Projekt SPV 11 GmbH keinen neuen Mietvertrag mit McDonald's abschließt oder ein McDonald's Restaurant erst nach dem 1. Juli 2019 eröffnet werden kann, wird die Stadt hieraus keine Nachteile erfahren.

### Kaufpreis / Kompensationsbetrag

Grundlage des Projektvertrages ist, zum Closing die Wirtschaftlichkeit und damit im Wesentlichen den Kaufpreis zu überprüfen. Beiden Parteien sind zur Schadensminimierung verpflichtet. Ausgangsbetrag ist der damals vereinbarte Kaufpreis in Höhe von 31,5 Mio. €. Dieser beinhaltete die Flächen für den Erweiterungsbedarf Sport Sohn. Sowohl die inhaltliche Fortentwicklung des Projekts als auch der lange Weg bis zur jetzigen Lösung verursachte für den Investor erhebliche Mehraufwendungen. U.a. war es notwendig, bisherige

Planungen zu verwerfen und neu zu beauftragen. Die jetzige Planung kommt den Interessen der Stadt weit mehr entgegen, als die ursprüngliche Konzeption. Gleichwohl waren intensive Verhandlungen erforderlich. Das Verhandlungsergebnis beschränkte sich zu Lasten der Stadt auf die wegfallenden Erweiterungsflächen von Sport Sohn und Qualitätsverbesserungen, die in der Fortentwicklung im besonderen Interesse der Stadt sind. U.a. auch deshalb, weil die Stadt durch die nun in ihrem Eigentum befindlichen öffentliche Flächen und den Erhalt der Sedelhofgasse Forderungen aus der Öffentlichkeit und Konfliktfragen mit Anliegern lösen konnte. Durch die Einbeziehung des Gebäudes Bahnhofstraße 18 hat DC darüber hinaus das Projekt arrondiert.

Der Kaufpreis wird um EUR 4.000.000,00 auf EUR 27.500.000,00 reduziert. Die Kaufpreisreduktion erfolgt wegen des Wegfalls des möglichen Erweiterungsbedarfs von Sport Sohn. Eine angemessene Anpassung der vertraglichen Regelungen war für diesen Fall bereits im Projektvertrag vereinbart.

Wegen der weiteren durch die vertragsgemäße Fortentwicklung des Projekts entstandenen Verbesserungen der städtebaulichen Konzeption sowie der damit verbundenen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts zahlt die Stadt dem Investor einen Kompensationsbetrag in Höhe von EUR 2.000.000,00. Besonders zu erwähnen sind:

- Herstellung von hochwertigen öffentlichen Flächen innerhalb der Sedelhöfe als öffentlich gewidmeter Stadtraum, welcher nach seiner Fertigstellung unentgeltlich an die Stadt zurückübereignet wird. Die SPV 11 wird auch nach Fertigstellung und Widmung für die Unterhaltung, Instandhaltung, Instandsetzung und Verkehrssicherung der öffentlichen Flächen verantwortlich sein. Über entsprechende Belastungen im Grundbuch wird diese Pflicht auch gegenüber Rechtsnachfolgern im Eigentum an dem Projektgrundstück sichergestellt.
- Als Ergebnis aus der städtebaulichen Anforderung der guten Anbindung des Sedelhof-Projekts an die Innenstadt und die Bahnhofstraße sowie den Anforderungen aus den Schnittstellen zum Gebäude und Betrieb Sport Sohn ergab sich bei der Fortentwicklung des Projekts die Herausbildung der Sedelhofgasse entsprechend dem jetzt gültigen Bebauungsplan. Daraus resultierend mussten sowohl die Gebäudezuschnitte als auch die Fassaden grundlegend angepasst werden.
- Zudem verpflichtet sich der Investor in dem Städtebaulichen Vertrag zur Errichtung von mindestens 70 Wohnungen; die Baugenehmigung sieht 112 Wohnungen vor. Die Schaffung innerstädtischen Wohnraums ist für die Stadt von großer Bedeutung. Wirtschaftlich entstehen der Projekt SPV 11 GmbH hierdurch erhebliche umsatzsteuerliche Nachteile.

#### Baukostenzuschuss Tiefgarage

Die Stadt wird der Projekt SPV 11 GmbH einen Baukostenzuschuss in Höhe von EUR 10.000.000,00 für die Errichtung von mindestens 200 zusätzlichen Stellplätzen in der im Projekt geplanten öffentlichen Tiefgarage zahlen. Eine Baubeschreibung legt die Qualitäten der Tiefgarage fest.

Ergänzend wird die Projekt SPV 11 GmbH dazu verpflichtet, sämtliche von ihr zu errichtende Stellplätze in der Tiefgarage (ca. 700) der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und die Tiefgarage zudem ganzjährig an 24 Stunden pro Tag zu betreiben. Der Betreiber der Tiefgarage darf ein branchenübliches Parkentgelt erheben.

## 2.3. Kosten und Erlöse

### Gestehungskosten

Seit der Aufnahme des Grunderwerbs für das Projekt Sedelhöfe seit 2007 bis heute sind Ausgaben in Höhe von rund 26,0 Mio. Euro angefallen und abgeflossen.

Rund 19,5 Mio. Euro entfallen davon auf Kosten für den Grunderwerb, Projektvorlaufkosten, sowie die Verfahrenskosten der EU-Ausschreibung.

Zu berücksichtigen ist, dass die Stadt mit der Projektentwicklung eigene Ziele verfolgt und der Verlauf des Projekts mehrere kritische Phasen durchlief, weshalb die Projektkosten höher ausgefallen sind, als dies in einem optimalen Verlauf zu erwarten gewesen wäre. Der Wechsel des Projektpartners hat wegen der Fortentwicklung der Planung auch dort deutlich höhere Aufwendungen verursacht, im Wesentlichen auch durch die im beiderseitigen Interesse bessere Lösung, die nun Gegenstand des Closings ist.

### Baukostenzuschuss

Mit Beschluss vom 25.03.2015 (GD 159/15) beauftragte der Gemeinderat, die Verwaltung mit dem Investor über die Schaffung einer dritten Parkebene zu verhandeln. Hintergrund war die Entscheidung für die sog. Variante Süd mit ca. 500 Stellplätzen und gegen die Variante Nord/Süd mit ca. 800 Stellplätzen. Wegen der hohen Komplexität und der großen Projektrisiken entschied sich die Stadt Ulm, durch eine Aufstockung des Parkhauses Deutschhaus und ein drittes Parkdeck im Projekt Sedelhöfe dieselbe Stellplatzzahl zu ermöglichen (vgl. Anlage 2).

Der vom Investor hierfür in Ansatz gebrachte geforderte Baukostenzuschuss beläuft sich unter Zugrundelegung der errechneten Mehrkosten auf 10 Mio. Euro. Dadurch können mindestens 200 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Der Baukostenzuschuss errechnet sich aus den Bruttobaukosten für eine weitere Parkebene abzüglich der künftigen Erlöse incl. Finanzierungskosten für eine längere Bauzeit (ca. 6 Monate). Zu berücksichtigen ist, dass das dritte Parkdeck deutlich höhere Baukosten, Baunebenkosten und Risiken erzeugt und diese weiteren Stellplätze bei Betrachtung der realen Einstellzahlen im Jahresverlauf durchschnittlich weniger Erlöse erzielen werden, weil deren Auslastung deutlich geringer ist, als die der Stellplätze in den oberen Parkebenen. Im Vergleich zu der nicht realisierten Variante Nord/Süd ist diese Lösung für die Stadt Ulm wirtschaftlich mindestens gleichwertig und in der Komplexität und in den Projektrisiken verträglicher.

Die an die PBG zu zahlende Ablöse der Tiefgarage Sedelhöfe in Höhe von 4,1 Mio. € wird den Gestehungskosten der öffentlichen Stellplätze zugeschrieben. Die PBG nutzt diesen Erlös für die Eigenkapitalfinanzierung des Parkhauses am Bahnhof.

### Kompensationsbetrag für die Projektfortentwicklung

Durch die vertragsgemäße Fortentwicklung des Projektes sind Verbesserungen an der städtebaulichen Konzeption entstanden (s.o.), die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Projektes haben. Die Stadt zahlt daher einen einmaligen Kompensationsbetrag i.H.v. 2,0 Mio. €

### Fahradabstellanlage

Die Stadt errichtet eine Fahrradabstellanlage mit 400 Stellplätzen, die seitens des Investors auch als Nachweis für die baurechtlich erforderlichen Fahrradstellplätze verwendet werden können. Er beteiligt sich daher mit einem pauschalen verlorenen Baukostenzuschuss i.H.v. 1,0 Mio. € an der Errichtung.

### Erlöse

Der vom Investor zu entrichtende Kaufpreis für das Projektgrundstück beträgt 27,5 Mio. Euro.

## **3. Städtebaulicher Vertrag**

### **3.1. Hintergrund**

Am 16.12.2015 hat der Gemeinderat den erneuten Satzungsbeschluss des fortentwickelten Bebauungsplans „Sedelhöfe“ gefasst. Obgleich es sich hierbei um einen auf ein konkretes Bauvorhaben bezogenen Bebauungsplan handelt, wurde ein konventionelles Bebauungsplanverfahren durchgeführt und nicht das eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gem. § 12 BauGB. Hintergrund der Entscheidung ist der Umstand, dass zum Zeitpunkt des Verfahrens der Projektpartner nicht Eigentümer des Grundstücks war - und somit auch nicht als Vorhabenträger fungieren konnte. Zudem ist Durchführungsverpflichtung mit dem Projektpartner in dem bereits bestehenden Projektvertrag mit der Stadt geregelt.

Das konventionelle Bebauungsplanverfahren, wie im Falle der Sedelhöfe, sieht im Unterschied zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan keinen Durchführungsvertrag vor. Es bleibt der Stadt jedoch unbenommen, unabhängig vom Bebauungsplanverfahren mit einem Investor einen städtebaulichen Vertrag gem. § 11 BauGB abzuschließen, der - ähnlich einem Durchführungsvertrag – weitergehende, in städtebaulicher Hinsicht erforderliche Inhalte regelt. Die Stadt hat sich daher mit dem Projektpartner, der Projekt SPV 11 GmbH, darauf verständigt, zum Projekt Sedelhöfe einen solchen städtebaulichen Vertrag abzuschließen. Der städtebauliche Vertrag liegt dem Vertragsclosing als Anlage bei. Durch die Verbindung des Vertragsclosing mit dem Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages werden die von der Stadt an das Projekt gestellten Anforderungen und Einflussmöglichkeiten der Stadt auf die Realisierung und künftige Nutzung des Projekts vertraglich festgeschrieben.

### **3.2. Inhalte des städtebaulichen Vertrags**

Wesentliche Inhalte dieses städtebaulichen Vertrags sind:

### Abstimmungspflichten

Durch die Aufnahme einer umfangreichen Abstimmungsregelung wird sichergestellt, dass die Stadt bei aus ihrer Sicht relevanten Fragen der Projektrealisierung und der Gestaltung ein Mitspracherecht hat.

Generell verpflichten sich die Vertragsparteien zu gegenseitiger Loyalität und sichern zu, die getroffenen Absprachen und Abstimmungsergebnisse erforderlichenfalls fortzuschreiben und konstruktiv am weiteren Abstimmungsprozess mitzuwirken.

### Schnittstellen

Gegenstand des städtebaulichen Vertrags sind ferner die Schnittstellen zwischen den Verantwortungsbereichen der Stadt bzw. des Investors. Dies betrifft insbesondere den Übergang von der Bahnhofspassage zum Untergeschoss der Sedelhöfe und die Übergänge zwischen dem Projektgebiet und den angrenzenden Straßen-/Gassenräumen. Diesbezüglich werden funktionale, gestalterische, bauphysikalische und terminliche Vereinbarungen getroffen sowie Fragen der Haftung geklärt. Dabei wird insbesondere geregelt, dass keine der Parteien einen Anspruch auf Schadensersatz im Verzugsfalle geltend machen kann, sondern bei bestimmten Verzögerungen eine für den jeweiligen Verstoß definierte Vertragsstrafe gefordert werden kann (Anlage 9 zum Städtebaulichen Vertrag).

### Gestaltung der Fassaden

Des Weiteren werden im Vertrag gestalterische Fragen behandelt. Die Stadt hat ein großes Interesse daran, dass die Fassaden und Dächer der Gebäude ebenso wie die öffentlichen Freiflächen im Projektgebiet den hohen Qualitätsansprüchen an dieses Projekt gerecht werden. Dem Vertrag liegen daher die abgestimmten Entwurfspläne der Fassaden als Bezugsgrundlage bei. Zudem werden im Vertrag die zu verwendenden Materialien definiert sowie dezidierte Vereinbarungen zu Werbeanlagen getroffen.

### Gestaltung der Freiräume

Dem Städtebaulichen Vertrag liegt außerdem der Entwurf eines Freiflächengestaltungsplans bei. Die Platzfläche im Zentrum der Sedelhöfe soll homogen mit einem hochwertigen, großformatigen und gesägten Natursteinpflaster belegt werden. Die anschließenden Gassenräume werden analog zu den bereits sanierten innerstädtischen Straßen und Gassen mit Betonplatten und Kleinpflaster-Randeinfassungen belegt. Der Investor prüft die Option, ob an geeigneter Stelle auf dem Platz ein ebenerdiges Wasserspiel installiert werden kann. Große Mastleuchten sorgen für eine gute Ausleuchtung der Platzfläche. Zudem werden Sitzmöbel als freistehende Elemente im öffentlichen Raum vorgesehen.

Maßnahmen zur Orientierung für sehbehinderte Menschen sind grundsätzlich vereinbart; ein entsprechendes Konzept zur barrierefreien Erschließung ist im weiteren Projektverlauf noch zu konkretisieren.

Der Innenhof auf Ebene +3 des Hauses 4 wird intensiv begrünt und dient den umliegenden Wohnhäusern als Garten- und Spielfläche.

Außergastronomie wird auf einzelne Abschnitte entlang der platzzugewandten Fassaden der Häuser 1, 2 und 4 begrenzt.

Die Bahnhofspassage ist dreifach an den zentralen Platz angebunden. Im Süden des Hauses 1 führt eine Treppenanlage in direkter Linie aus der Passage auf den Platz am Übergang zur Bahnhofstraße. An der Nordost-Fassade des Hauses 1 mündet eine Fahrtreppe ins Zentrum

des neu entstehenden Platzes. Zudem verbinden zwei Aufzüge an der Nordfassade des Hauses 1 die Ebene 0 mit der Passagenebene und den Tiefgaragengeschossen.

Bezüglich der detaillierten Ausgestaltung besteht ein vertraglich vereinbartes Abstimmungsgebot.

#### Fahrradstellplätze

Der Investor verpflichtet sich vertraglich, alle baurechtlich notwendigen Fahrradstellplätze für die Wohnungen in einer Fahrradgarage innerhalb des Projekts nachzuweisen. Ferner wird er in Abstimmung mit der Stadt Ulm an geeigneter Stelle im öffentlichen Raum innerhalb und außerhalb des Projektgebiets Fahrradstellplätze für Kunden und Besucher herstellen. Für alle darüber hinaus gehenden, baurechtlich notwendigen Fahrradstellplätze (etwa für gewerbliche Einheiten im Projektgebiet) wird der Investor einen pauschalierten finanziellen Beitrag für eine geplante städtische Fahrradabestellanlage im Bereich des Bahnhofplatzes entrichten.

#### PKW-Stellplätze

Die baurechtlich notwendigen PKW-Stellplätze sowie mindestens 200 zusätzliche Stellplätze wird der Investor in einer von ihm zu errichtenden, dreigeschossigen Tiefgarage auf dem Projektgebiet unterbringen. Sämtliche Stellplätze hat der Investor der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, darf jedoch hierfür ein branchenübliches Parkentgelt erheben. Der Investor ist dazu verpflichtet, die Tiefgarage ganzjährig, an sieben Tagen die Woche ununterbrochen zu betreiben.

Die für den Bau der mindestens 200 zusätzlichen PKW-Stellplätze anfallenden Kosten werden durch einen im Closing-Protokoll vereinbarten pauschalen Baukostenzuschuss der Stadt Ulm abgegolten.

Bezüglich der baurechtlich notwendigen PKW-Stellplätze wird im Vertrag zudem klargestellt, dass der Berechnungsmodus gem. Verwaltungsvorschrift Stellplätze (VwVStellplätze, Anlage zur Landesbauordnung) zur Anwendung kommt.

#### Nutzung

Gegenstand des Vertrags sind darüber hinaus Vereinbarungen zur Nutzung. Der Investor verpflichtet sich zur Wohnraumschaffung auf einer Bruttogeschossfläche (BGF) von mind. 5.500 m<sup>2</sup>. Die aktuelle Planung geht noch deutlich darüber hinaus und sieht derzeit 112 Wohneinheiten auf ca. 8.500 m<sup>2</sup> BGF vor. Zudem liegt dem Vertrag eine Aufstellung der zulässigen Einzelhandelssortimente mit Verkaufsflächenbegrenzungen bei. Die Liste entspricht der dem Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegten und mit dem Regierungspräsidium vertraglich vereinbarten Branchen- und Sortimentsbegrenzung. Zudem verpflichtet sich der Investor die bereits im Projektvertrag als unzulässig vereinbarten Nutzungen (unzulässige Vergnügungseinrichtungen) zu unterlassen.

#### Herstellung öffentlicher Erschließungsflächen

Der Städtebauliche Vertrag enthält umfangreiche Regelungen zur Herstellung öffentlicher Erschließungsanlagen innerhalb bzw. im Umfeld des Projektgebiets. Der Investor verpflichtet sich zum Einen, alle Freiflächen innerhalb des Projektgebiets inklusive der Treppenanlagen, der Beleuchtung und Möblierung herzustellen. Zudem ist die Installation eines ebenerdigen Wasserspiels beabsichtigt. Die im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung (nebst Anlagen) gehen im Anschluss in das Eigentum der Stadt über, wobei die Unterhaltungs-, Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und

Verkehrssicherungspflicht aber dauerhaft beim Investor bzw. bei dessen Rechtsnachfolgern verbleibt.

Zum Anderen verpflichtet sich der Investor, die durch die Baumaßnahmen beeinträchtigten öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Projektgebiets in der vormaligen Qualität wiederherzustellen. Wünscht die Stadt einen höherwertigen Ausbau bei der Wiederherstellung, erstattet sie die Kosten für den Mehraufwand. Ferner enthält der Vertrag Regelungen zur Durchführung der Baumaßnahmen, etwa zu Fragen der Haftung, Sondernutzungen sowie Bestimmungen zu Bauablauf, Bauabnahme und Gewährleistung.

#### 4. Grundsatzbeschluss über die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs zwischen Hauptbahnhof und Sedelhöfe

Mit den Sedelhöfen, dem Neubau des Parkhauses am Bahnhof, der Erneuerung der Bahnhofspassage, dem Ausbau der ÖPNV-Haltestelle, der Neuordnung des ZOB sowie der Neugestaltung des Bahnhofplatzes stehen große Bauprojekte bevor, die sowohl räumlich als auch zeitlich eng ineinander greifen.

Insbesondere zwischen der privaten Baumaßnahme Sedelhöfe einerseits und den städtischen Aktivitäten am Bahnhofplatz andererseits gibt es eine Vielzahl technischer, funktionaler und gestalterischer Abhängigkeiten, die zuverlässig geregelt werden müssen. U.a. muss sichergestellt werden, dass zwischen dem Hauptbahnhof und den Sedelhöfen eine sinnvolle ebenerdige Wegebeziehung mit Fortführung in die anschließenden Quartiere hergestellt wird.

Entsprechend einem Grundsatzbeschluss zum Realisierungswettbewerb Bahnhofplatz wird die ÖPNV-Haltestelle zweigleisig ausgeführt (s. GD 254/13). Dieser Beschluss ist Grundlage für alle weiteren Planungen. Barrierefreie Fußgängerüberwege über die Friedrich-Ebert-Straße befinden sich folglich am nördlichen und am südlichen Ende der Bahnsteige.

Die Planung der Sedelhöfe reagiert auf diesen Sachverhalt, indem sie den nördlichen Fußgängerüberweg zwischen den Häusern 1 und 2 axial ins Quartier verlängert. Die Gasse zwischen den Häusern 1 und 2 wurde durch Festsetzung von Baufeldern im Bebauungsplan „Sedelhöfe“ bereits verbindlich festgesetzt (GD 527/15). Die Lage des nördlichen Fußgängerüberwegs zwischen dem Hauptbahnhof und den Sedelhöfen hingegen ist durch die Lage der Straßenbahnhaltestelle zwar planerisch eindeutig definiert und auf die ineinander greifenden Baumaßnahmen am Bahnhofplatz (Parkhaus, Linie 2, ZOB) abgestimmt; der Überweg selbst war seit dem Grundsatzbeschluss zum Realisierungswettbewerb aus dem Jahr 2013 aber nicht mehr explizit Gegenstand der Beschlussfassung im Gemeinderat.

Der geplante Fußgängerüberweg zwischen dem Hauptbahnhof und dem Projektgrundstück Sedelhöfe am nördlichen Ende der ÖPNV-Haltestelle war für den Investor der Sedelhöfe Ausgangspunkt für die städtebauliche Grundfiguration des Quartiers und ein wesentliches Element der Quartierserschließung. Der private Investor für die Baumaßnahme Sedelhöfe legt daher Wert auf eine durch Gemeinderatsbeschluss bekräftigte Zusage noch vor Vertragsclosing, dass die Stadt tatsächlich anstrebt, am nördlichen Ende der ÖPNV-Haltestelle einen Fußgängerüberweg über die Friedrich-Ebert-Straße mit Weiterführung ins Quartier einzurichten.

Für die geänderte ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof inklusive der flankierenden Fußgängerüberwege muss ein separater Bebauungsplan aufgestellt werden; der Start ins Bebauungsplanverfahren soll im Herbst 2016 erfolgen. Das Vertragsclosing mit dem privaten Investor für die Baumaßnahme Sedelhöfe hingegen steht unmittelbar bevor. Daher soll auf

dem Wege dieses vorgezogenen Grundsatzbeschlusses dem Investor signalisiert werden, dass die Planungsziele der Stadt und des Investors hierin übereinstimmen. Dieser Beschluss kann allerdings nur vorbehaltlich der Bestätigung durch das ausstehende Bebauungsplanverfahren erfolgen. Dieses öffentlich-rechtliche Verfahren ist mit umfangreichen Beteiligungsverfahren verbunden und daher grundsätzlich ergebnisoffen.

Dieser Grundsatzbeschluss liegt dem Städtebaulichen Vertrag als Anlage bei.

## 5. Weiteres Vorgehen

Mit dem Grundsatzbeschluss zugunsten eines barrierefreien Fußgängerüberwegs zwischen Hauptbahnhof und Sedelhöfe sind die inhaltlichen Voraussetzungen für die Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrags erfüllt. Mit Zustimmung des Gemeinderats kann der Städtebauliche Vertrag und infolge dessen auch das Closing-Protokoll von den Vertragspartnern unterzeichnet werden. Mit dem Vertragsclosing erfolgt die Grundstücksübergabe an den privaten Investor für die Baumaßnahme Sedelhöfe. Der Investor, der am 27.06.2016 die Baugenehmigung erhalten hat, beabsichtigt, im August 2016 mit dem Bau zu beginnen.