

Vorlage Nr.: V0665/20  
Datum: 2. Februar 2021

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	02.02.2021	nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat	08.02.2021	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	10.03.2021	nicht öffentlich	1. Lesung (beschließendes Gremium)
Stadtbezirksbeirat Altstadt	17.03.2021	öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen	12.04.2021	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	28.04.2021	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg**

### Gegenstand:

Grundstücksverkauf zur Errichtung eines Fernbusterminals und eines Fahrradparkhauses sowie gewerblicher Hochbauten am Wiener Platz

### Beschlussvorschlag:

1. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, die in Anlage 2 rot umrandeten Flurstücke Nr. 2974/6, 2976/3, 2978/3, 2968/42, 2979/6, 2984/8, 2987/8 und 2990/2 sowie Teile der Flurstücke Nr. 2970/3 und 2969/5 (alle Gemarkung Altstadt I) mit einer Gesamtfläche von ca. 7.077 m<sup>2</sup> an die in der Anlage 1 bezeichnete Erwerberin für 131.582 Euro zu verkaufen. Im Kaufvertrag ist die Erwerberin zur Errichtung und dem mindestens 20-jährigen Betrieb eines Fernbusterminals mit mindestens 10 Bussteigen und eines Fahrradparkhauses mit 800 Einstellplätzen zu verpflichten.

2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften beschließt eine einmalige Zuwendung in Höhe von 1.500.000 Euro mittels eines öffentlich-rechtlichen Vertrages für Bau und Betrieb von 550 Fahrradeinstellplätzen innerhalb des Fahrradparkhauses gem. Anlage 4 an die Erwerberin nach Anlage 1. Die Finanzierung des Zuschusses erfolgt aus Einnahmen aus Stellplatzablösebeträgen.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

A0845/14 vom 19. Juni 2014  
 A0860/14 vom 19. Juni 2014  
 V3633-SR 75-04 vom 8. April 2004  
 V3941-SR77-04 vom 27. Mai 2004  
 V2038-SB62-07 vom 12. Dezember 2007  
 V1123/11 vom 8. September 2011  
 V2476/13 vom 20. November 2014  
 V1252/16 vom 23. März 2017

**aufzuhebende Beschlüsse:**

Keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Einzahlung: 70.230011.771.019

Auszahlung: 70.690001.740.001 Zuwe. an  
 Dritte - indirekte Aktivierung/Imm. VG

Sachkonto:

Einzahlung: 68210000

Auszahlung: 78180000

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

131.582 Euro/2021

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

1.500.000 Euro/2022

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

10.100.11.1.3.04

Kostenart:

51610000

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr aus Anlagenabgang mit Erlös (siehe Anlage 5) :

748.464 Euro/2021

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:

70.699000.700.999 Investitionsprogramm  
 Auszahlungen

Kostenart:

78513000 sonstige Baumaßnahmen

**Werte der Anlagenbuchhaltung:**

Buchwert: siehe Anlage 5  
 Verkehrswert: 131.582 Euro

Bemerkungen:

**Begründung:**

## 1. Betroffene Grundstücke

Folgende (Teil-)Flurstücke im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden (Landeshauptstadt), sollen veräußert werden:

Flurstück von Altstadt I Nr.	Grundbuchblatt / lfd. Nr.	Eigentum der Landeshauptstadt durch	seit
2974/6	4198/2	Vermögenszuordnung	2006
2976/3	3362/2	Erwerb	1997
2978/3	3955/32	Vermögenszuordnung	1999
2968/42	1480/3	Erwerb	2017
2979/6	3952/12	Vermögenszuordnung	2008
2984/8	907/17	Vermögenszuordnung	1996
2987/8	1480/4	Erwerb	2017
2990/2	3412/4	Vermögenszuordnung	1993
Teil von 2969/5	3290/27	Vermögenszuordnung	2012
Teil von 2970/3	4198/1	Vermögenszuordnung	2006

Diese Flächen sind im Lageplan Anlage 2 rot umrandet. Für die darin befindliche, grün unterlegte Teilfläche, welche derzeit für den öffentlichen Verkehr gewidmet ist, soll der Erwerberin zunächst eine Kaufoption eingeräumt werden. Tatsächlich soll hier überhaupt und nur in dem Maße veräußert werden, wie mit der weiteren Planung nachgewiesen wird, dass diese Fläche nicht mehr für den öffentlichen Verkehr benötigt wird und eingezogen werden kann.

Die in Anlage 2 schwarz umrandete Fläche gehört nicht zum Verkaufsgegenstand. Sie stellt den „Fußabdruck“ einer angedachten Überbauung der öffentlichen Verkehrsfläche des Wiener Platzes ab dem ersten Obergeschoss aufwärts dar. Die künftige Grundstücksgrenze soll an der südöstlichen Fassade des Erdgeschosses liegen. Entsprechend der weiteren Planungen soll die darüber liegende Auskragung durch einen Gestattungsvertrag bzw. ein Überbaurecht legitimiert werden.

Ebenfalls nicht zum Verkaufsgegenstand gehören die im Lageplan Anlage 2 blau umrandeten Teilflächen der kommunalen Flurstücke Nr. 2979/7, 2979/9, 2984/3 und 2984/6 von Altstadt I. Hier wird die Erwerberin auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages auf eigene Kosten eine Erschließungsanlage errichten. Diese Anlage wird nach Fertigstellung öffentlich gewidmet und verbleibt im Eigentum der Landeshauptstadt.

Zu allen genannten Flurstücken sind keine Restitutionsansprüche bekannt.

## 2. Grundlagen für einen Busbahnhof am Wiener Platz

Ein Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) für den Regionalbusverkehr am Wiener Platz ist in den Beschlüssen des Stadtrates zum Verkehrskonzept 1994 und dessen Fortschreibung sowie im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus als Maßnahme Nr. 109 (V2476/13) mit einem Umsetzungsziel ab 2015 verankert. Weitere Grundlagen des ZOB am Wiener Platz sind

- Vorplanung für den Systemverknüpfungspunkt am Wiener Platz (Beschluss-Nr. V3633-SR 75-04 vom 8. April 2004),
- Nahverkehrsplan für den Verbundraum Oberelbe (Beschluss-Nr. V3941-SR77-04 vom 17. Mai 2004) und
- Stadtratsbeschluss zum Standort Wiener Platz (Nr. V2038-SB62-07), Fortschreibung (Beschluss-Nr. V1123/11 vom 8. September 2011) und
- Infrastrukturprogramm 2020 des Verkehrsverbundes Oberelbe

Mit dem Bebauungsplan Nr. 123 Dresden-Altstadt I Nr. 15, Prager Straße-Süd/Wiener Platz vom 24. Juni 1997 sowie dessen Weiterentwicklung bis Nr. 123.4 wurden die dafür notwendigen bauplanungsrechtlichen Grundlagen an der Westseite des Wiener Platzes (im MK 1) geschaffen. Dieser Planungsstand setzt zur Nutzung ausschließlich „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ (überdachter Busbahnhof mit Servicepavillon) fest.

In der Vergangenheit gab es mehrere Versuche, den ZOB entweder durch die Landeshauptstadt selbst oder durch ein privates Unternehmen zu errichten. Jedoch nahmen die Regionalbusunternehmen im Jahr 2007 gegenüber diesem Standort und den hohen finanziellen Aufwendungen für Investition und Betrieb eines Busbahnhofes eine ablehnende Haltung ein.

Seit der Liberalisierung im Jahre 2013 entwickelte sich der Fernlinienbusverkehr dynamisch. Die ursprünglich nur für den internationalen Fernbusverkehr vorgesehenen Haltestellen auf der Bayrischen Straße waren schnell ausgelastet. Deshalb fasste der Stadtrat zwei weitere Beschlüsse, die zunächst den Standort Bayrische Straße verbessern sollten (Nr. A0845/14 und A0860/14).

Parallel wurde die Planung für einen Busbahnhof an der Westseite des Wiener Platzes weiter fortgeschrieben. Neben der bestehenden Beschlusslage spricht für diesen Standort die Möglichkeit der städtebaulichen Abrundung des Wiener Platzes und seine Orientierung bzw. Verbindung zur Innenstadt.

Nach ersten positiven Abstimmungen untersuchen die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) die Errichtung einer Straßenbahnhaltestelle in Höhe des aktuell geplanten Fernbusterminals bzw. des Fahrradparkhauses.

Die Planungen der Deutschen Bahn (DB) Station & Service AG sind ebenfalls auf den Standort Wiener Platz-Westseite ausgerichtet. Der ehemalige Königseingang des Hauptbahnhofes wurde saniert. Auf kurzem Wege sind die S-Bahnsteige 13 und 14 (S-Bahn-Linien S 1 und S 2) sowie der Fernbahnsteig 12 durch diesen Eingang zu erreichen.

Damit liegen die Voraussetzung für eine Zusammenführung der Verkehrsträger des Eisenbahnfern- und -nahverkehrs sowie des Straßenbahnverkehrs mit dem Fernbusverkehr an einem Standort vor.

Die Bezeichnung Fernbusterminal (FBT) statt ZOB soll dem Rechnung tragen.

### 3. Notwendigkeit eines Fahrradparkhauses

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Hauptbahnhof sind hinsichtlich Anzahl, Qualität und Sicherheit als unzureichend einzuschätzen. Mit einem Fahrradparkhaus am Wiener Platz kann diese Situation nicht nur verbessert werden, sondern als Teil eines Verknüpfungspunktes mit anderen Verkehrsmitteln ein spürbarer Beitrag zur Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad und damit zum Klima- und Umweltschutz geleistet werden.

Der Aufbau einer Radstation mit einem geeigneten Betriebskonzept am Hauptbahnhof ist daher auch im Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025plus (Kapitel 6.7.4, 8. Anstrich) und im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt (Empfehlung E.6.1.3) verankert.

Allerdings scheiterten die Versuche einer Eigeninvestition durch die LHD. Die Finanzierung der Baukosten konnte weder im eigenen Haushalt noch durch Fördermittel untersetzt werden.

Daher stand die Landeshauptstadt auch hinsichtlich des Fahrradparkhauses vor der Entscheidung, Externe mit Bau und Betrieb dieser dringend benötigten Einrichtung zu betrauen und integrierte diese Anlage in die Grundstücksausschreibung.

### 4. Grundstücksausschreibung

#### a) Ausschreibungskonzept

Im Herbst 2018 veröffentlichte die Landeshauptstadt die Verkaufsausschreibung der unter 1. bezeichneten Flächen mit dem Ziel, dass die bezuschlagte Bieter\*in darauf ein Fernbusterminal mit mindestens zehn Bussteigen samt Überdachung einschließlich der funktionalen Infrastruktur errichtet und dessen Betreuung für 15 Jahre gewährleistet. Die unter 3. beschriebene Ausgangssituation hinsichtlich des Fahrradparkhauses wurde derart in die Ausschreibung eingearbeitet, dass die Bieter\*innen entweder die 15-jährige Betreuung einer von der Landeshauptstadt errichteten Anlage anzubieten hatten oder die Errichtung und den Betrieb einer eigenen Anlage vorschlagen konnten.

Ferner wurde in Aussicht gestellt, gewerblich genutzte Hochbauten auf der ausgeschriebenen Fläche zu errichten. Dies erfolgte aus folgenden Gründen:

- Eine wirksame Fassung der Westseite des Wiener Platzes durch akzentuierende Hochbauten ist städtebaulich geboten.
- Mit FBT, Fahrradparkhaus und deren 15-jährigem Betrieb enthält die Ausschreibung Vorgaben, mit denen wirtschaftlichen Risiken einhergehen.
- Der Ausschreibungsgegenstand weist ungünstige Grundstücksverhältnisse auf und die vorgesehene Bebauung bedarf kostenintensiver Vorleistungen zu Lasten der Bieter\*innen:

- Die Flächen zeigen mit ca. 180 m Länge und ca. 25 m Breite eine schmale, langgestreckte Form, welche die Einordnung zahlreicher Bussteige, ausreichender Rangierflächen für Reisebusse und sicherer Zu- und Abgangswege für die Nutzer der zwei stark frequentierten Anlagen (FBT und Fahrradparkhaus) besonders schwierig gestaltet.
- Die Bebauung und höhenmäßige Anpassung bedarf der Beseitigung einer mindestens 16.000 m<sup>3</sup> mächtigen Aufschüttung, entstanden aus der Auf- und Abfahrtsrampe einer ehemaligen Fuß- und Radwegbrücke über die Gleisanlagen des Hauptbahnhofes, deren Zusammensetzung aus abfallrechtlicher Sicht mit angemessenem Aufwand nicht hinreichend abgeklärt werden kann.
- Die Planung und Herstellung der Erschließung, insbesondere die Errichtung einer Verkehrsanlage für die Anbindung des FBT an die Budapester Straße sowie die Anpassung an die Verkehrsflächen am Wiener Platz sind erforderlich.
- Planung und Herstellung mind. einer Querung der DVB-Gleisanlage einschließlich Signalisierung stellen eine über das übliche Maß hinausgehende Vorleistung dar.
- Zur Einordnung der notwendigen Funktionsflächen sind die Arrondierung des städtischen Ausschreibungsgegenstandes um südlich angrenzende Flächen im Eigentum der DB sowie die Anpassung von baulichen Anlagen und technischen Einrichtungen der DB im Grenzbereich (z. B. Stützmauer, Mastfundamente) notwendig.
- Das Bauvorhaben setzt die Umverlegung von umfangreichen öffentlichen und privaten Ver- und Entsorgungsleitungen voraus.

Im Jahr 2018 berechnete die Kommunale Bewertungsstelle der Landeshauptstadt für Bau und Betrieb des FBT sowie Betreuung des Fahrradparkhauses auf einer 4.800 m<sup>2</sup> großen Teilfläche einen Verkehrswert von 1 Mio. Euro, der als Mindestgebot in die Ausschreibung einging. Auf Grund des damaligen Kenntnisstandes lagen der Berechnung Vergleichspreise für (umgerechnet) eingeschossig bebaubare Gewerbegrundstücke und unter Abzug von 354.000 Euro für einige der o. g. Vorleistungen zu Grunde. Die für Fahrradparkhaus bzw. gewerbliche Hochbauten zusätzlich bereit gehaltenen Flächen konnten – da dies kein zwingender Angebotsbestandteil war – ebenso wenig einberechnet werden, wie die Baukosten des Fahrradparkhauses. Jedoch sah die Ausschreibung eine Anpassung des Kaufpreises bei Errichtung gewerblicher Hochbauten entsprechend des dann geltenden Verkehrswertes vor.

Die Bieter\*innen hatten mit ihrem Angebot eine Projektbeschreibung bzw. ein prinzipielles Bau- und Nutzungskonzept vorzulegen, mit dem eine technisch funktionale, betriebs- und nutzerseitig attraktive und städtebaulich-gestalterisch gelungene Entwicklung verdeutlicht wird.

Aus folgenden Gründen erfolgte keine Ausschreibung eines Erbbaurechts:

Die Landeshauptstadt strebt an, auf der Westseite des Wiener Platzes mit FBT und Fahrradparkhaus zwei wirtschaftlich nicht risikofreie Infrastruktureinrichtungen privat errichten und betreiben zu lassen. Vor diesem Hintergrund war eine Ausschreibung zu konzipieren, welche trotz der o. g. grundstücksbezogene Ausgangssituation das Interesse eines möglichst breiten Bieterkreises weckt. Aus Sicht potentieller Interessenten ist ein Erbbaurecht im gewerblichen Bereich derzeit wirtschaftlich nicht attraktiv, da die Erbbauzinsen – hier bei 7% anzusetzen – mit historisch niedrigen Zinsen zur Kaufpreisfinanzierung konkurrieren. Im vorliegenden Einzelfall hätte die Ausschreibung eines Erbbaurechts den Bieterkreis voraussichtlich eingeschränkt und die städtischen Zielstellungen der Infrastrukturentwicklung außerhalb des städtischen Haushaltes gefährdet.

Ein weiterer Aspekt sind Risiken auf Seiten der Landeshauptstadt, die die Beendigung eines Erbbaurechts im hier vorliegenden Fall im besonderen Maß mit sich bringt. Ein Erbbaurecht endet mit Zeitablauf oder – bei andauerndem Zahlungsausfall bzw. Insolvenz – auch davor (Heimfall). Dem bisherigen Erbbauberechtigten steht dann in jedem Fall eine zeitwerte Entschädigung für seine Investitionen durch die Landeshauptstadt als Grundstückseigentümerin zu. Auch wenn dieser Entschädigung die durch den Erbbauberechtigten eingegangenen Finanzierungsgrundschulden in gültiger Höhe gegengerechnet werden, könnte die Entschädigung den städtischen Haushalt – bei Heimfall unerwartet - um Millionenbeträge belasten. Zu dem sähe sich die Landeshauptstadt entweder zu einer schnellstmöglichen Ausschreibung und Neuvergabe des Erbbaurechtes oder zur Übernahme von Betreiberverträgen und diversen Mietverhältnissen gezwungen. Der Charakter der hier vorliegenden, wertintensiven Spezialimmobilie sprach daher gegen ein Erbbaurecht.

#### b) Angebotsauswertung

Es gingen drei Interessensbekundungen ein, die alle drei Bau und Betrieb des FBT und des Fahrradparkhauses sowie ein Kaufpreisangebot in Höhe des Mindestgebotes von 1 Mio. Euro beinhalteten. Ebenso sahen alle drei Angebote die Errichtung gewerblicher Hochbauten vor, avisierten jedoch keine entsprechende Erhöhung des Kaufpreises.

Alle Bieter\*innen legten in den geführten Gesprächen dar, dass eine isolierte Schaffung von FBT und Fahrradparkhaus – ohne gewerbliche Hochbauten – wirtschaftlich nicht tragfähig ist und der B-Plan 123.4 weiterzuentwickeln ist.

Zwei Interessensbekundungen entsprachen hinsichtlich der geforderten Bau- und Nutzungskonzeption nicht den Erwartungen, sondern enthielten lediglich schematische Skizzen ohne schlüssige Aufteilung zentraler Funktionen und keine Lösungsansätze für die innere und äußere Erschließung. Die Interessent\*innen wurden zur Konkretisierung aufgefordert, konnten aber keine spürbaren Fortschritte in Funktionalität, Attraktivität und städtebaulicher Qualität entwickeln. In Abstimmung mit den relevanten Fachämtern wurde die Betrachtung dieser zwei Angebot aus konzeptionellen Gesichtspunkten nicht weiterverfolgt.

Eine Interessensbekundung – die der Erwerberin nach Anlage 1 - beinhaltete ein funktional geeignetes, nutzerfreundliches und städtebaulich hochwertiges Bau- und Nutzungskonzept. Dieses Konzept ist auszugsweise in Anlage 3 beigefügt und bedarf nun hinsichtlich der Geschossanzahl und Nutzflächenaufteilung der Weiterentwicklung. Mit dem Leipziger FBT konnte der Bieter eine hervorragende Referenz vorweisen. Neben FBT und Fahrradparkhaus zielte die vorgeschlagene Bebauung auf die Integration des Fahrradparkhauses in ein Bürohochhaus mit ca. 12.000 m<sup>2</sup> Bruttogrundfläche.

Mit der Interessensbekundung bzw. in den darauffolgenden Gesprächen nahm die Bieterin bzgl. der unter 4 a) genannten Vorleistungen folgende Positionen ein:

- Zahlung eines Grundstückskaufpreises i. H. v. 1.000.000 Euro
- Kostenübernahme der Landeshauptstadt i. H. v. 2.550.000 Euro für
  - Beseitigung der Aufschüttung,
  - besondere technische Vorkehrungen auf Grund der Nachbarschaft zu Gleisanlagen der DB, insbesondere Kompensation des Schutzab-



- standes, Böschungssicherung, Sicherung von Mastfundamenten, spezifische Leitungsumverlegung,
- Planung, Bau und Unterhaltung der Erschließungsanlage von der Budapester Straße einschließlich Querung und Signalisierung der DVB-Gleise.

Ferner stellte der Bieter die Bedingung eines einmaligen Zuschusses der Landeshauptstadt für Bau und Betrieb des Fahrradparkhauses i. H. v. 1.500.000 Euro und begründete dies mit nicht gedeckten Investitionskosten bzw. einen geringen Einnahmepotential (Anlage 4).

Saldiert hätte die Landeshauptstadt trotz Verkauf der Grundstücke für FBT und Fahrradparkhaus damit Zahlungen i. H. v. 3.050.000 Euro leisten müssen.

Entsprechend der Anpassungsklausel in der Ausschreibung beauftragte die Landeshauptstadt daraufhin einen von der IHK Dresden öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für die Bewertung von Grundstücken mit einem Gutachten, welches den auf das konkrete Vorhaben abgestellten, aktuellen Verkehrswert des Grundstücks unter Berücksichtigung tatsächlicher Wertminderungen durch die hier notwendigen Vorleistungen herleitet. Vorausgegangen war eine technische Einschätzung der geltend gemachten Kosten nach Inhalt und Höhe durch Ämter der Landeshauptstadt sowie ein externes Ingenieurbüro.

Der Gutachter erkannte von den o. g. geltend gemachten Kosten i. H. v.	2.550.000 Euro
einen Anteil von	1.900.000 Euro
als wertmindernd an. Unter Berücksichtigung der geplanten ca. 12.000 m <sup>2</sup>	
gewerblicher Bruttogrundfläche errechnete sich ein Verkehrswert von	131.582 Euro.

Obgleich dieser Berechnung gegenüber dem Gutachten der Kommunalen Bewertungsstelle eine größere Fläche und eine intensivere wirtschaftliche Nutzung zu Grunde lagen, führte die Konkretisierung der notwendigen grundstücksspezifischen Vor- und Sonderleistungen zu einem geringeren Wert. Rein unter finanziellen Gesichtspunkten ist der Vorteil der Grundstücksveräußerung für die Landeshauptstadt daher gering.

Mangels anderer, konzeptionell tragfähiger Angebote hätte die Landeshauptstadt bei Einstellung des Ausschreibungsverfahrens zwar die ausgeschriebene Fläche behalten, wäre jedoch insbesondere mit folgenden Nachteilen konfrontiert:

- Beibehaltung der unzureichenden und gefährlichen Situation für Fernbusreisende und andere Verkehrsteilnehmende an der Bayrischen Straße,
- keine nutzerfreundliche und zukunftsweisende Verknüpfung der Verkehrsarten,
- kein modernes Angebot für den Radverkehr als umwelt- und ressourcenschonende Mobilitätsform,
- kein hochbaulich würdiger Abschluss des Wiener Platzes, der durch neue und verknüpfte Verkehrsangebote Anziehungskraft und damit Belebung der Platzfläche generiert,
- Haushaltsbelastungen für Bau und Betrieb von Behelfslösungen bzw. Eigeninvestitionen der Landeshauptstadt in den Fernbusverkehr und das sichere Abstellen von Fahrrädern im Zentrum.

Vor diesem Hintergrund wurde das Ausschreibungsverfahren nicht eingestellt und auf folgender Grundlage mit der Bieterin weiterverhandelt:

- Nicht die LHD, sondern die Bieterin übernimmt
  - sämtliche geschätzten Vorleistungen i. H. v. 2.050.000 Euro  
sowie das Risiko von künftigen Preissteigerungen,
  - sämtliche Kosten der Weiterentwicklung des Baurechts, womit hierzu ein VB-Planverfahrens durchgeführt wird. Als Planungsziele setzt die Landeshauptstadt die Entwicklung eines modernen, multifunktionalen und nutzerorientierten Verkehrs-Hubs für Eisenbahn, Fernbus, ÖPNV und Fahrrad sowie intensiver gewerblicher Nutzung mit innovativen Strukturen und Aufenthaltsqualität fest. Teil des VB-Plans wird ein Gestaltungshandbuch sein. Die Bereitstellung des FBT wird in einem städtebaulichen Vertrag verpflichtend verankert.
- Der Kaufpreis beläuft sich auf den spezifisch ermittelten und aktualisierten Verkehrswert i. H. v. 131.582 Euro.
- Die Landeshauptstadt gewährt der Bieterin einen in Zuschuss für Bau- und Betrieb des Fahrradparkhauses i. H. v. 1.500.000 Euro.  
Bau und Betrieb des Fahrradparkhauses werden ebenfalls im städtebaulichen Vertrag verpflichtend verankert und in geeigneter Weise (z. B. durch Bürgschaft) abgesichert.
- Die Bieterin gestaltet den FBT so, dass eine untergeordnete Mitbenutzung durch Fahrzeuge des Regionalverkehr Sächsische Schweiz/Osterzgebirge möglich ist. Damit kann flexibler auf Verkehrsbehinderungen an der Ammonstraße reagiert werden und es werden Vorkehrungen für eine künftige Verbindung von Regional- und Fernbusverkehr getroffen.
- Die Landeshauptstadt übernimmt die durch den Bieter zu erstellende Erschließungsanlage von der Budapester Straße mit öffentlicher Widmung in die Straßenbaulast (Die Betreibung der ebenfalls durch den Bieter einzurichtenden Signalanlage zur Querung der DVB-Gleise erfolgt nach Abstimmung zwischen Landeshauptstadt und DVB).

Die Interessensbekundung der Bieterin, auf der auch die Verkehrswert- bzw. Kaufpreisbemessung basiert, beinhaltetete einen gewerblichen Hochbau mit ca. 12.000 m<sup>2</sup> Bruttogrundfläche auf insgesamt 12 oberirdischen Geschossen und einer Gebäudehöhe von 47 m. Nach Veröffentlichung der Ausschreibung entstand auf städtischer Seite das Hochhausleitbild, wonach das angestrebte Hochhaus inzwischen nicht mehr vertretbar erscheint. Damit konfrontiert strebt die Erwerberin nun an, statt eines einzelnen Hochhauses die Gesamtfläche des Verkaufsgegenstandes aber der Ebene +1 mit mehrgeschossigen Einzelbaukörpern unterhalb der Hochhausgrenze zu überbauen. Die gewerbliche Nutzfläche könnte dabei auf 20.000 m<sup>2</sup> anwachsen.

Gleichwohl soll aus folgenden Gründen eine Nachbewertungs- bzw. Nachzahlungsklausel nicht vereinbart werden:

- Das derzeit gültige Planungsrecht beschränkt sich mit dem B-Plan 123.4 auf Verkehrsflächen. Die Aufstellung eines VB-Planes, mit dem die Errichtung von Hochbauten mit gewerblicher Nutzung möglich wird, ist zwar eingeleitet. Die Erwerberin soll das Grundstück jedoch im gegenwärtigen Baurechtszustand und ohne Zusage der gewünschten Entwicklung erhalten. Die

Erwerberin ist an den baurechtlichen Rahmen gebunden, welcher letztlich allein durch die Landeshauptstadt im Rahmen ihrer Planungshoheit festgesetzt werden wird.

Im Gegenzug soll der Erwerberin das Recht zur lastenfreien Rückübertragung des Grundstücks an die Landeshauptstadt eingeräumt werden, wenn die gewerbliche Bruttogrundfläche von 12.000 m<sup>2</sup> lt. Interessensbekundung mit dem VB-Plan nicht erreicht wird.

- Die Erwerberin erbringt über die Ausschreibung hinaus folgende Leistungen, welche nicht nur einen geldwerten Vorteil für die Landeshauptstadt darstellen können, sondern die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit im Interesse nachhaltiger Mobilität unmittelbar erhöhen:
  - Erweiterung der ausgeschriebenen Betriebsdauer von FBT und Fahrradparkhaus von 15 auf jeweils 20 Jahre,
  - nachträgliche Verbesserung der Kapazität des Fahrradparkhauses von 500 auf 800 Einstellplätze sowie weitere Fahrradabstellmöglichkeiten auf der Ebene +1 oberhalb des Busterminals,
  - Ladestationen für E-Bikes,
  - differenzierte Angebots- und Entgeltstruktur im Fahrradparkhaus gemäß Anlage 4,
  - Gestaltung der Ebene +1 als halböffentlicher Bereich im Sinne eines zusätzlichen, attraktiven Stadtraums,
  - Abstimmungs- und planerische Vorleistungen sowie Zufinanzierung für die neue Straßenbahnhaltestelle im Bereich von FBT und Fahrradparkhaus,
  - Gewährleistung der Verbindung von FBT und Fahrradparkhaus einerseits und Regional- und S-Bahn-Verkehr der DB andererseits über den „Königs-Pavillon“ am Hbf,
  - Einbindung des Fahrradparkhauses in übergeordnete Radverkehrsverbindungen durch Bereitstellung eines Zweirichtungsradweges in Ost-West-Richtung, welcher außerhalb des Bus- und Fußgängerverkehrs verläuft.

Zusammenfassend erzielt die Landeshauptstadt mit der Verhandlungslösung zwar kaum finanzielle Effekte. Für Einwohner, Gäste und Berufspendler entsteht jedoch ein deutlicher Entwicklungsschritt des Verkehrsangebotes, der städtebaulichen Situation und der Umweltverträglichkeit individueller Mobilität.

Nicht zuletzt ergab auch der Markt kein besseres Angebot für eine privatfinanzierte Lösung des Fernbus- und Radverkehrs am Hbf. Mitbewerber verfehlten grundlegende, konzeptionelle Ausschreibungsinhalte und standen bei Erarbeitung der Verhandlungslösung mit der Interessensbekundung der Erwerberin insofern in keinem relevanten Wettbewerb mehr.

## 5. Zuschuss für Bau und Betrieb des Fahrradparkhauses

Die Förderung öffentlicher Fahrradabstellplätze stellt gem. § 49 Abs. 2 Nr. 2 SächsBO eine Verwendungsmöglichkeit für die von der Landeshauptstadt erhobenen Ablösebeträge im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Herstellungspflicht für Stellplätze, Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder dar.

Bisher fanden Ablösebeträge als Bezuschussung privater Projekte ausschließlich zur Errichtung von PKW-Stellplatzanlagen Verwendung und wurden für eine 25-jährige Nutzung festgeschrieben. Vorliegend soll erstmals eine durch Bürgerschaft gesicherte Bezuschussung einer Fahrradabstellanlage erfolgen und eine Bindefrist von 20 Jahren vereinbart werden.

Zur Untersetzung des Zuschussbedarfes von 1,5 Mio. Euro legte die Erwerberin die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nach Anlage 4 vor. Darin wird dargestellt, dass Bau und Betrieb von 550 Stellplätzen über die Gesamtlaufzeit von 20 Jahren zu einem Defizit von über 2 Mio. Euro führen. Grund dafür sind nicht nur die hohen Baukosten der Anlage, sondern auch die zu 80 Prozent entgeltfreie Kalkulation dieser Stellplätze. Daran besteht seitens der Landeshauptstadt ein Interesse im Sinne der Verbesserung der Abstellituation am Wiener Platz.

Die weiteren 250 Fahrradabstellplätze (Gesamtkapazität 800) sind vorerst für die rechtliche Sicherung notwendiger Fahrradabstellplätze nach SächsBO bzw. Garagen- und Stellplatzsatzung für die geplante gewerbliche Nutzung vorbehalten. Wenngleich diese Stellplätze tatsächlich ebenfalls der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen können, fließen sie weder kosten- noch erlösseitig in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein. Für diese notwendigen Plätze wird kein Zuschuss gewährt.

Bau und Betrieb der Anlage an sich, aber auch der öffentliche Charakter der Fahrradabstellplätze werden im Rahmen des städtebaulichen Vertrages vereinbart. Die Bieter übernimmt das Risiko der Betreibersuche. Mit dem verpflichtenden Zeitraum von 20 Jahren ist er veranlasst, das Fahrradparkhaus zu einem attraktiven Angebot zu entwickeln, welches im Zusammenhang mit ergänzenden Funktionen auch wirtschaftlich funktioniert. Damit sollte auch der Weiterbetrieb ab dem 21. Jahr nachhaltig gewährleistet sein.

Die beihilferechtliche Zulässigkeit des Zuschusses für Bau- und Betrieb des Fahrradparkhauses wurde durch das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bestätigt.

#### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1: Erwerberin (nicht öffentlich)

Anlage 2: Lageplan

Anlage 3: Visualisierung und Lageplan der Erwerberin (weiter zu entwickeln)

Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zum Fahrradparkhaus

Anlage 5: Veräußerungsflächen, Restbuchwerte und außerordentlicher Aufwand

Dirk Hilbert