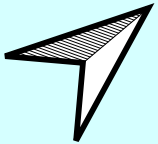
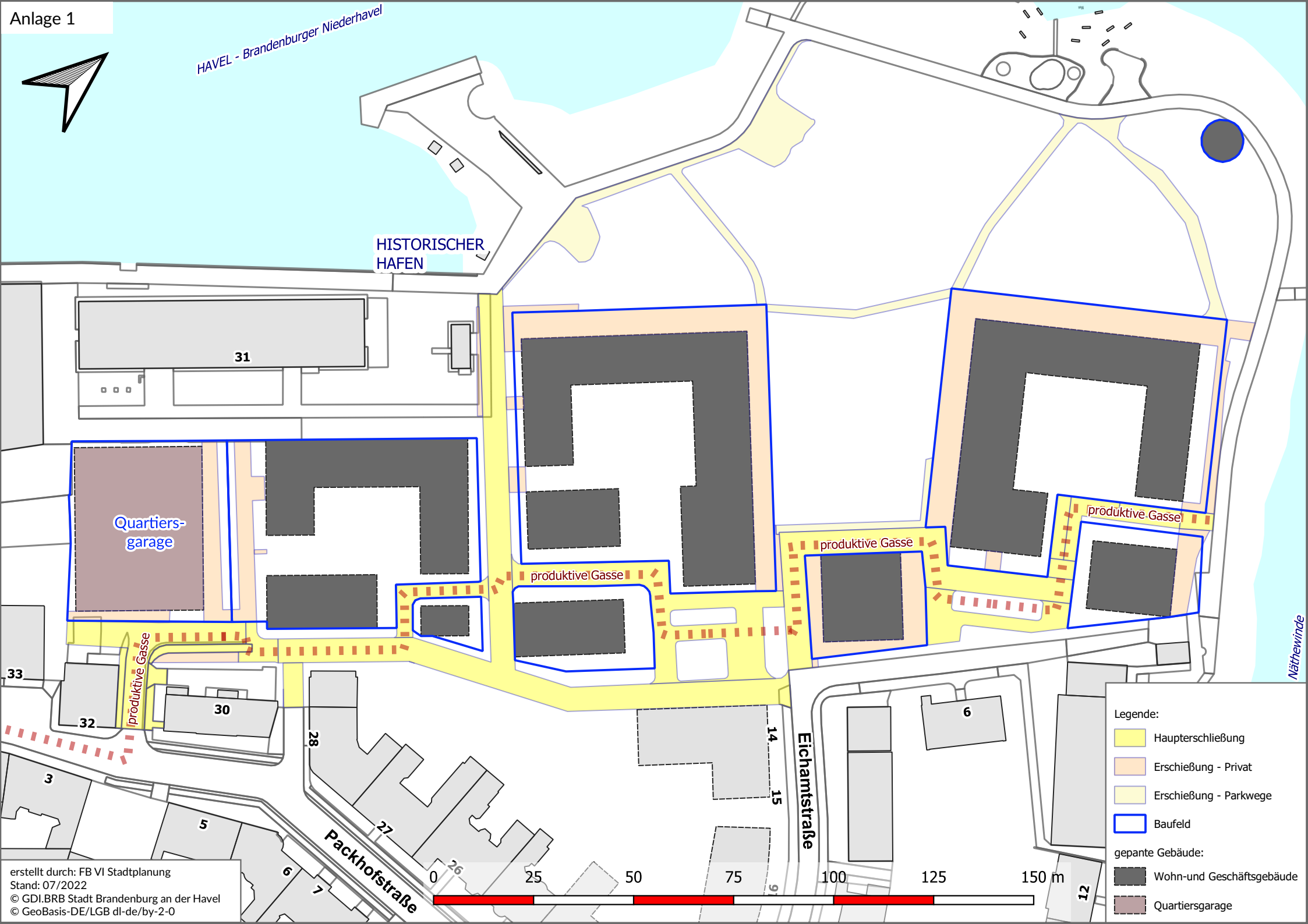


HAVEL - Brandenburger Niederhavel



HISTORISCHER HAFEN



Legende:

- Haupteerschließung
- Erschießung - Privat
- Erschießung - Parkwege
- Baufeld

geplante Gebäude:

- Wohn- und Geschäftsgebäude
- Quartiersgarage

## Beschlussvorlage an die Stadtverordnetenversammlung

**Betreff:** Entwicklung des Packhofgeländes - weiteres Verfahren zur Umsetzung

### **Beratungsfolge:**

Datum	Gremium
14.09.2022	Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
19.09.2022	Hauptausschuss
28.09.2022	Stadtverordnetenversammlung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Stadtverordnetenversammlung nimmt die Prüfergebnisse und Variantenuntersuchungen zur Kenntnis.
2. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, gemeinsam mit der WOBRA - Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Brandenburg an der Havel mbH und einem privatem Dritten die Projektentwicklung und Realisierung für das Packhofgelände entsprechend der Variante 6 zu erarbeiten.
3. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, die Verwaltung mit der Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zu beauftragen, um zügig mit der weiteren Entwicklung des Packhofgeländes voranzuschreiten.

# Eingangs- und Sichtvermerke

Entwurfsverfasser\*in

FBL/FGL FB VI Herr Dornblut / FG 60 Frau Albrecht

- Beteiligung  
 Ortsvorsteher\*in  
 Ortsbeirat von

\_\_\_\_\_   
 Ortsteil

<b>Geschäftsbereich Oberbürgermeister GbOBM</b> FG 14, FG 30, FG 80 <b>Stab OBM und FB III</b> Stab OBM/Kultur	<b>Geschäftsbereich Bürgermeister GbBM</b>  <b>FB VI und FB VII</b> Stadtplanung/Bauen und Umwelt	<b>Geschäftsbereich Beigeordneter GbBG1</b> FG 20, FG 21  <b>FB II und FB 37</b> Beteiligungen und Eigenbetrieb GLM	<b>Geschäftsbereich Beigeordnete GbBG2</b>  <b>FB I und FB V</b> Organisation, Personal, ADV und Zentrale Dienste/ Ordnung und Sicherheit	<b>Geschäftsbereich Beigeordnete GbBG3</b>  <b>FB IV und FB VIII</b> Jugend, Soziales und Gesundheit/Schule und Sport
<b>Oberbürgermeister</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Bürgermeister</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Beigeordneter/ Kämmerer</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Beigeordnete</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Beigeordnete</b>  _____ Datum / Unterschrift
<b>Stabsbereich</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachbereich ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachbereich ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachbereich ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachbereich ____</b>  _____ Datum / Unterschrift
<b>Fachgruppe ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachgruppe ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachgruppe ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachgruppe ____</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachgruppe ____</b>  _____ Datum / Unterschrift
<b>Oberbürgermeister</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Kämmerer</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachgruppe Rechtsamt/Büro SVV</b>  _____ Datum / Unterschrift	<b>Fachgruppe Rechtsamt/Büro SVV</b>  _____ Datum / Unterschrift	

## **Begründung:**

### **Begründung:**

Die vorliegende Beschlussvorlage gliedert sich in folgende Punkte:

1. Bisheriges Verfahren
2. Technische und inhaltliche Voraussetzungen / Rahmenbedingungen
3. Variantenuntersuchung
4. Zusammenfassende Variantenbetrachtung
5. Beschlussvorschlag der Verwaltung

#### **1. Bisheriges Verfahren**

Mit Beschluss 212/2021 vom 29.09.2021 wurde durch die Stadtverordnetenversammlung entschieden, für das weitere Verfahren zur Entwicklung des Packhofgeländes und Erstellung eines Bebauungsplanes den Entwurf des Gutachtertteams ISSS research- architecture-urbanism – Sabatier Schwarz Architekten PartGmbH mit bauchplan Landschaftsarchitekten und Stadtplaner als Grundlage zu verwenden.

Des Weiteren wurde die Verwaltung beauftragt, das Verfahren zur Entwicklung des Packhofgeländes entsprechend der Hinweise des Obergutachtergremiums auf den Weg zu bringen. Dabei sollten die Möglichkeiten der Realisierung einer Quartiersgarage sowie die Veräußerung von Einzelparzellen im Rahmen des weiteren Verfahrens unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen ergebnisoffen geprüft werden. Die vorgeschlagenen Gebäudehöhen sollten ausdifferenziert werden.

Hierzu hat die Verwaltung in den letzten Monaten intensiv die Rahmenbedingungen und verschiedene Varianten der Umsetzung geprüft.

#### **2. Technische und inhaltliche Voraussetzungen / Rahmenbedingungen**

##### **2.1. Digitalisierung und Anpassung des Entwurfes**

Grundvoraussetzung für die weitere Prüfung war die Digitalisierung des Entwurfes, welches durch die Verwaltung erfolgte. Hierbei wurden geringfügige Anpassungen am Entwurf erforderlich, um

- die Anpassung an die tatsächlichen Grundstücksverhältnisse,
- die Einhaltung der Abstandsflächen und
- die Möglichkeit der Erschließung aller Grundstücke sowie des Historischen Hafens gewährleisten zu können.

Das Gesamtergebnis dieser erforderlichen Weiterentwicklung ist der Anlage zu entnehmen (siehe Anlage 1).

Hierbei ist zu erkennen, dass durch die vorgenommenen Anpassungen ein weiteres, nicht im Ursprungsentwurf enthaltenes Baufeld möglich wird.

Mit der vollständigen Digitalisierung können nun Mengenermittlungen durchgeführt werden, u.a. um belastbare Kostenschätzungen zu erarbeiten.

##### **2.2. Errichtung eines Quartiersparkhauses**

Das neue Packhofquartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs ist damit die Errichtung eines Quartiersparkhauses, in welchem die notwendigen Stellplätze untergebracht werden sollen. In Abhängigkeit der Varianten ist daher die Errichtung sowie der dauerhafte Betrieb / die Unterhaltung des Quartiersparkhauses sicherzustellen

(Betreiber). Dazu wurden Betrachtungen zum Quartiersparkhaus auf dem Gelände der Städtischen Werke (StWB) vorgenommen, die im Folgenden dargestellt sind. Die Fassadengestaltung wurde hier nur als technische Lösung betrachtet. Für städtebaulich anspruchsvollere Lösungen ist ein Zuschlag von ca. 600.000 € einzuplanen. Die StWB waren an der Bearbeitung beteiligt.

<b>Bedarfsermittlung nach Stellplatzherstellungssatzung</b>				
Grundlage Entwurf ISSS				
Wohneinheiten			160 St	160 Stellplätze
davon > 100 m <sup>2</sup>			20 St	20 Stellplätze
Gewerbe	3000 m <sup>2</sup>			
durchschnittliche Ladengröße	75 m <sup>2</sup>		3000/75	40 Stellplätze
Hotel (Bettenzahl geschätzt)	1800 m <sup>2</sup>	~50 Betten	50/3	16 Stellplätze
Bestand Stadtwerke				39 Stellplätze
<b>Gesamtbedarf:</b>				<b>275 Stellplätze</b>
<b>Größe</b>				
Grundfläche	1.310 m <sup>2</sup>			
Nettofläche	36 m x 36 m	1.296 m <sup>2</sup>		
mögliche Stellplatzanzahl bei 36 m Länge und 36 m Breite				
	2 * 14 + 2*10			48 Stellplätze/Etage
Etagen			275/48	<b>6 Etagen</b>
<b>Kosten</b>				
Baukosten/Stellplatz	12.000 €		275	<b>3.300.000,00 €</b>
Unterhaltung	250 €/Stpl/Jahr			68.750,00 €
Abschreibung	20 Jahre		5%	165.000,00 €
				233.750,00 €
monatliche Kosten/Stellplatz			233.750/275/12	<b>70,83 €</b>
Bei privatem Betreiber mit Rendite			5%	165.000,00 €
				398.750,00 €
monatliche Kosten/Stellplatz			398.750/275/12	<b>120,83 €</b>
<b>Zur Größenabschätzung dienen folgende Ansätze:</b>				
Parkhaus mit versetzten Ebenen analog Parkhaus am Marienberg Aufteilung: 6,0 m Parkstand, 6,0 m Fahrbahn, 6,0 m Parkstand Breite eines Parkstandes ca. 2,5 m Parkstreifen aussen jeweils 14 Stellplätze, innen jeweils 10 St. (2x2 Stk. entfallen für die Rampen) ohne Behindertenstellplätze und Servicräume				

## Beachtung von bestehenden Baulasten

Im Zusammenhang mit der weiteren Planung des Quartiersparkhauses müssen auch die bestehenden Baulasten und Baugenehmigungen berücksichtigt werden. Hierzu gehört, notwendige Stellplätze, Zufahrten, Feuerwehrezufahrten, Feuerwehrendestelle und Zufahrtsrecht entsprechend erweitern zu dürfen.

In einem zukünftigen Quartiersparkhaus müssten also bereits 39 Stellplätze allein für die Stadtwerke Brandenburg zur Verfügung stehen. Diese Zahl enthält bereits alle Minderungen durch den öffentlichen Nahverkehr und kann daher nicht weiter reduziert werden.

Bei der Errichtung des Quartiersparkhauses auf dem avisierten Bauplatz sind auch Umverlegungen des bestehenden Kanalnetzes erforderlich.

### 2.3. Entwässerung

Im Zuge der weiteren Planung und auch vor dem Hintergrund der bisherigen Planungen zur Eichamtstraße ist der Verwaltung bekannt, dass die Entwässerung des Packhofgeländes ein komplexes Thema darstellt. Das Gelände ist geprägt durch Altlasten und Bodenstrukturen, die eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers nur an wenigen Stellen zulassen. Die Entsorgung des Schmutzwassers (SW) kann an das bestehende Mischwassersystem angeschlossen werden. Allerdings wird dies nicht im Freigefällesystem umsetzbar sein. Dementsprechend werden ein SW-Pumpwerk oder SW-Hauspumpwerke erforderlich.

Das Niederschlagswasser kann nicht in die bestehende Kanalisation eingeleitet werden. Die beste ökologische und ökonomische Lösung sind dezentrale Lösungen (versickerungsfähiges Pflaster, Mulden, Rigolen, Dach- und Fassadenbegrünung, Versickerungsanlagen). Einer Errichtung eines RW-Freigefälle-Systems steht der Wasserstand der Havel entgegen, weshalb anfallendes Regenwasser gepumpt werden müsste. Hinzu kommt evtl. die Errichtung einer zentralen Reinigungsanlage – abhängig von den angeschlossenen Flächen.

Im Rahmen der Planungen Eichamtstraße ergaben sich ebenfalls grundsätzliche Probleme bei der Beseitigung des anfallenden Niederschlagswassers. Die einzige verbleibende Option besteht darin, Synergieeffekte im Bereich des Packhofgeländes zu eruieren und zu nutzen. Daher ist an dieser Stelle nur eine gesamtheitliche Planung und Umsetzung der Entwässerungsproblematik sinnvoll.

### 2.4. Stromnetz

Im Zuge der weiteren Planung und auch vor dem Hintergrund der bisherigen Planungen zur Eichamtstraße muss das neu errichtete Gebiet mit zwei Trafostationen versorgt werden. Weiterhin wird eine bestehende Trafostation in diesem Zuge verschoben werden müssen. Über die zwei neuen Trafostationen wird das Niederspannungsnetz – bestehend aus Kabel, Kabelverteiler und Hausanschlüsse - ausgebaut und mit dem bestehenden Netz in der Packhofstraße verbunden. Eine Planung mit genauen Kennzahlen der elektrischen Anlagen (Größe, Hersteller und Dimensionierung) kann erst mit einer detaillierten Leistungsangabe der einzelnen Einheiten erfolgen. Ein Grobkonzept liegt vor.

## **3. Variantenuntersuchung**

Auf Grundlage des favorisierten Entwurfes wurden für die Bebauung des Packhofs sechs verschiedene Varianten auf Machbarkeit und Realisierbarkeit geprüft. Voraussetzung für jede Variante und Realisierung ist ein Bebauungsplanverfahren zur Schaffung von Baurecht. Die Erstellung kann durch die Stadt oder private Dritte erfolgen. Die Planungshoheit liegt immer bei der Stadt und wird der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Varianten werden hier im Folgenden erläutert werden:

- **Variante 1:** Erschließung in Eigenregie durch die Stadt und anschließende parzellenweise Vergabe (Konzeptvergaben)
- **Variante 2:** Erschließung in Eigenregie durch die Stadt und anschließende baufeldweise Vergabe (Konzeptvergaben)
- **Variante 3:** Gesamtentwicklung durch eine zu gründende Stadtentwicklungsgesellschaft
- **Variante 4:** Erschließung durch einen privaten Erschließungsträger und Vergabe an weitere Dritte
- **Variante 5:** Gesamtentwicklung durch privaten Dritten
- **Variante 6:** Gemeinsames Projekt der WOBRA mit einem auszuwählenden privaten Dritten bei Projektsteuerung durch die WOBRA

### 3.1. Erläuterungen zu den untersuchten Varianten

#### **Variante 1:**

#### **Erschließung in Eigenregie durch die Stadt und anschließende parzellenweise Vergabe (Konzeptvergaben)**

Unter Berücksichtigung des Beschlusses 212/2021 wurde Variante 1 vorzugsweise geprüft. Ziel ist, dass die Stadt selbst plant (Bebauungsplanung, Erschließungsplanung etc.) und das Gebiet selbst baulich erschließt, um anschließend parzellenweise die Grundstücke veräußern zu können (Konzeptvergaben). Parzellenweise Vergabe bedeutet, dass es pro Baufeld mehrere Parzellen und somit Eigentümer gibt.

#### a.) Planungs- und Erschließungskosten

Bei dieser Variante sind sämtliche Planungs- und Erschließungskosten durch die Stadt vorzufinanzieren. Diese wurden daher, auch in enger Abstimmung mit den Städtischen Werken, wiederum in Varianten ermittelt und den zu erwartenden Veräußerungsgewinnen gegenübergestellt (Ansatz Verkehrswert).

#### b.) Quartiersparkhaus

Im Baugenehmigungsverfahren sind erforderliche Stellplätze nachzuweisen. Dies setzt bei einer parzellenweisen Vergabe der Grundstücke voraus, dass das Quartiersparkhaus bereits hergestellt sein muss, bzw. spätestens zur Nutzungsaufnahme zur Verfügung steht.

Dies wiederum würde bedingen, dass bei einer parzellenweisen Vergabe der Grundstücke die genaue Zahl der notwendigen Stellplätze im Vorfeld feststehen muss.

Andernfalls könnte die Zahl dieser Stellplätze später u.U. nicht mehr in dem erforderlichen Umfang gewährleistet werden.

Damit muss bei den Erschließungskosten der Variante 1 die Errichtung der Quartiersgarage mitberücksichtigt werden und diese ebenfalls vorfinanziert werden. Ebenfalls ist der dauerhafte Betrieb / die Unterhaltung der Quartiersgarage durch einen Betreiber sicherzustellen. Hierzu fanden auch Gespräche mit den Städtischen Werken statt.

#### c.) „Eigenregie Stadt“

Zu jeder Variante „Eigenregie Stadt“ ist zunächst klarstellend zu definieren, wer hier konkret gemeint ist. Bei einer Realisierung im Rahmen der Strukturen der Stadtverwaltung/ des Stadthaushaltes müsste sich das Projekt mit seinem Finanzbedarf in die Finanzbedarfe des Stadthaushaltes und der insgesamt zur Verfügung stehenden Investitionsmittel einordnen lassen

oder aber eine auf dieses Projekt bezogene Kreditaufnahme erfolgen. Unabhängig von der Frage der Rentierlichkeit des Projektes scheidet ersteres aus, da das durch das Projekt gebundene Finanzvolumen sämtliche Investitionsmittel mehrerer Jahre binden und damit die Aufgabenerfüllung der Stadt in anderen, auch pflichtigen und damit vorrangigen Aufgabenfeldern mehr als nur gefährden würde.

Eine Kreditaufnahme setzt eine Genehmigung seitens der Kommunalaufsicht voraus. Diese wäre denkbar, wenn die Rentierlichkeit des Projektes mit weitgehender Sicherheit dargestellt werden könnte.

#### d.) Eigenbetrieb GLM

Bei einer Realisierung über den Eigenbetrieb GLM – Zentrales Gebäude- und Liegenschaftsmanagement (GLM) müsste sich das Projekt mit seinem Liquiditätsbedarf als vorrangig zu den sonstigen Vorhaben erweisen. Die aktuell diskutierten und zum Teil bereits beschlossenen Projekte oder in der politischen Diskussion befindlichen Projekte übersteigen die realistisch eingeschätzten Möglichkeiten dabei bereits heute um ein Mehrfaches. Zur Kreditaufnahme gelten die gleichen Aussagen, wie beim Stadthaushalt.

Sollten die eingesetzten Finanzmittel (einschließlich des Grundstücksbuchwertes) sich letztlich als nicht über die Vermarktungserlöse refinanzierbar erweisen, ergibt sich ein Abwertungsbedarf, der das entsprechende Haushaltsjahr entsprechend belasten würde. Bei Variante 1 ggf. etwas später als bei Variante 2, da die Vermarktungserlöse bei Variante 2 früher feststehen.

Bei einer Eigenschließung durch die Stadt würde sich zudem die Frage der Erhebung von Erschließungsbeiträgen stellen.

Bei allen Eigenregie-Varianten trägt die Stadt dauerhaft das wirtschaftliche Risiko der Betreibung des Parkhauses.

#### **Variante 2:**

#### **Erschließung in Eigenregie durch die Stadt und anschließende baufeldweise Vergabe (Konzeptvergaben)**

Die Variante 2 stellt eine abgewandelte Form der Variante 1 dar. Während bei Variante 1 die Grundstücke auf den Baufeldern parzellenweise und pro Eigentümer vergeben werden, wird bei Variante 2 ein Baufeld vergeben, welches eine Parzelle und somit einen Eigentümer darstellt. Ziel der baufeldweisen Vergabe ist eine Zeit- und Kostenoptimierung im Verfahren und bei der Realisierung.

#### a.) Erhöhung Geschossfläche

Hierzu wurden die vermarktbaren Geschossflächen untersucht. Bereits in den Hinweisen des Obergutachtergremiums ist enthalten, dass die Gebäudehöhen je nach Lage ausdifferenziert werden sollen. Im Entwurf ist tlw. nur eine Dreigeschossigkeit vorgesehen. Für diese exponierte innerstädtische Lage ist aus Sicht der Verwaltung durchaus eine höhere Bebaubarkeit möglich. Dies ist auch in der weiteren Betrachtung der Variante 1 zu berücksichtigen.

Für die weiteren Berechnungen wurde deshalb von einer durchgängigen Fünfgeschossigkeit ausgegangen. Im Detail wären hier selbstverständlich Höhenstaffelung möglich und gewünscht. Die Geschossigkeit von 5 ist als eine Durchschnittsgröße zu betrachten. Im Ergebnis könnte so die vermarktbare Fläche um ca. 8.500 m<sup>2</sup> im Vergleich zum Ursprungsentwurf erhöht werden.

#### b.) Reduzierung Erschließungsaufwand und baufeldweise Vergabe

Gleichzeitig wurde mit der Variante 2 geprüft, inwieweit eine Reduzierung des Erschließungsaufwandes möglich ist. Eine Reduzierung der Erschließungskosten kann im Wesentlichen nur durch eine Mengenreduzierung erreicht werden, weil Kosteneinsparungen durch



Qualitätsabstriche bei der Materialität an diesem Ort nicht angezeigt sind und eine Änderung der Erschließung eine Veränderung des städtebaulichen Entwurfs zur Folge hätte. Unabhängig davon wurden die Erschließungskosten jeweils immer in zwei Varianten (mit einfacher Qualität und lagerechter Qualität) ermittelt.

Im Weiteren wurde deswegen die Erschließung dahingehend reduziert, dass ausschließlich die Haupteerschließung durch die Stadt errichtet wird. Diese wird im Wesentlichen durch die „produktive Gasse“ gebildet, ein Kernelement des Entwurfs. Damit verbunden wäre aber auch, dass eine parzellenweise Vergabe nicht mehr ohne weiteres möglich ist, weil die Erschließung nicht mehr als gesichert angesehen werden kann. Daraus folgt, dass in Variante 2 nicht von einer parzellenweisen Vergabe, sondern von Baufeldern ausgegangen werden muss.

#### c.) Planungs- und Erschließungskosten

Für die Vergabe der Baufelder würden Konzeptvergaben durch die Verwaltung vorbereitet werden. Mögliche Baufelder sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Auch bei dieser Variante sind sämtliche Planungs- und Erschließungskosten grundsätzlich durch die Stadt vorzufinanzieren.

#### d.) Quartiersparkhaus

Ebenfalls muss das Quartiersparkhaus vorgezogen durch die Stadt errichtet und der dauerhafte Betrieb gesichert werden.

Zusammenfassend muss hier zwischen einer echten „Kostenoptimierung“ und der reinen Schonung des Liquiditätsbedarfs unterscheiden werden.

Eine Kostenoptimierung kann hier dadurch eintreten, dass der Erwerber eines Baufeldes weniger für die Erschließungsmaßnahmen aufwenden muss, als die Stadt bei Variante 1. Entweder durch eine geringere Quadratmeterzahl oder aber durch geringere Kosten für deren Herstellung. Letzteres erscheint durchaus möglich. Allerdings erwartet der Vermarkter des Baufeldes einen Gewinn, welcher angesichts des hier eher geringen Volumens und der geringen Gestaltungsmöglichkeiten letztlich zu Lasten der Zahlungen an die Stadt gehen wird (Kaufpreis und/oder Erschließungskosten), da eine Umlage an die Grundstückskäufer angesichts der Belastungen, die auch diese jeweils zu tragen haben (insbesondere des Parkhauses) nur bedingt möglich sein wird. Der Umfang ist letztlich auch von der allgemeinen Markt- und Kostenentwicklung abhängig.

### **Variante 3:**

#### **Gesamtentwicklung durch eine zu gründende Stadtentwicklungsgesellschaft**

Stadtentwicklungsprojekte in vergleichbaren Dimensionen werden in verschiedenen anderen Städten durch stadteneigene Stadtentwicklungsgesellschaften (STEG) finanziert und realisiert. Beispielhaft sei hier die ProPotsdam erwähnt. Mit einer Stadtentwicklungsgesellschaft könnte die Packhofentwicklung in verkürzter Zeit und mit deutlich geringeren bürokratischen Hürden realisiert werden. Hierzu fanden intensive Gespräche mit der WOBRA statt.

Einer solchen Stadtentwicklungsgesellschaft müsste aufgrund des erheblichen Finanzierungsbedarfs eine ausreichende Bonität vermittelt werden. Angesichts der erforderlichen Investitionen wird dabei die Einlage der Grundstücke allein kaum ausreichen. Es müsste Potential für weitere Sicherheiten zugeführt werden.

Eine Bürgschaft der Stadt müsste durch die Kommunalaufsicht genehmigt werden, die für ihre Entscheidung die gleichen Grundsätze anwendet wie für eine Kreditgenehmigung (s.o.).

### **Variante 4:**

## **Erschließung durch einen privaten Erschließungsträger und Vergabe an weitere Dritte**

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass die Stadt im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung einen Erschließungsträger sucht, der das Packhofgelände beplant und erschließt sowie das Quartiersparkhaus errichtet und betreibt.

Nach Fertigstellung der Erschließungsanlagen wären die Grundstücke an weitere Dritte zu veräußern. Ziel hierbei ist eine größtmögliche Diversifizierung der späteren Eigentümer zu erreichen. Dies erfordert eine intensive vertragliche Auseinandersetzung mit dem Erschließungsträger, um die spätere Vergabe und das Mitspracherecht / die Einflussnahme bei der Vergabe seitens der Stadt vertraglich abzusichern. Nach Baurechtschaffung und Erschließung sollten die einzelnen Parzellen/Baufelder in einem mit der Stadt abzustimmenden Verfahren an weitere Dritte zur Bebauung vergeben werden.

### **Variante 5: Gesamtentwicklung durch privaten Dritten**

Mit dem kooperativen Gutachterverfahren wurde sich fast einstimmig auf einen weiter zu verfolgenden Entwurf verständigt, der umgesetzt werden soll.

Mit der Variante 5 würde die Verwaltung eine öffentliche Ausschreibung vorbereiten, die den Inhalt hat, dass ein Vorhabenträger / privater Dritter gesucht wird, der den vorliegenden Entwurf, inklusive Quartiersparkhaus und Freianlagen realisiert.

Die Herausforderung läge bei diesem Verfahren in den vertraglichen Vereinbarungen zur Sicherstellung der Umsetzung entsprechend des Entwurfes. Die Ausschreibungsunterlagen wären durch die SVV zu beschließen. Die Realisierung kann damit zügiger erfolgen, da die Gesamtentwicklung aus einer Hand kommt.

### **Variante 6: Gemeinsames Projekt der WOBRA mit einem auszuwählenden privaten Dritten bei Projektsteuerung durch die WOBRA**

Es ist ferner denkbar, dass sich die WOBRA - wie in der Variante 3 skizziert - in das Projekt maßgeblich einbringt und insbesondere gemeinsam mit der Verwaltung die Projektsteuerung übernimmt. Um aber sowohl die Stadt als auch die WOBRA finanziell nicht zu überfordern und um Haftungsrisiken abzuschirmen, könnte die WOBRA mit einem auszuwählenden privaten Dritten eine gemeinsame Projektgesellschaft gründen. Die Projektsteuerung müsste bei der WOBRA liegen. Mit einer solchen Projektstruktur hätte die Stadt mit der WOBRA über sämtliche Projektphasen hinweg bis hin zur späteren Veräußerung von Wohnungen einen deutlich besseren, nachhaltigeren und detaillierteren Einfluss auf die tatsächliche Umsetzung des Entwurfs als es rein über vertragliche Vereinbarungen und Ausschreibungsunterlagen (vgl. Varianten 4 und 5) möglich wäre.

Durch die Einbindung des privaten Dritten könnten gleichzeitig die finanziellen Anforderungen für die Stadt und die WOBRA auf ein angemessenes Maß reduziert werden.

Die WOBRA könnte sich in dieses für die Stadt wichtige Entwicklungsprojekt langfristig mit einbringen. Es darf dabei aber weder zu einer finanziellen Überforderung der Stadt und der WOBRA kommen noch dürfen Haftungsrisiken für die Immobilienbestände der WOBRA begründet werden. Daher wäre es aus Sicht der WOBRA sinnvoll, eine gesonderte Gesellschaft zu gründen (Haftungsabschirmung) und in einem Auswahl-/Vergabeverfahren einen privaten Dritten als Mitgesellschafter zu finden. Die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen sollten so ausgestaltet werden, dass sämtliche wesentlichen Entscheidungen nur mit Zustimmung der WOBRA gefasst werden können und die Steuerung des Projektes im Verantwortungsbereich der WOBRA liegt. Die finanziellen Beiträge sollten so zugeordnet werden, dass Stadt und/oder WOBRA nicht überfordert werden.

Der direkte Einfluss der Stadt auf das Projekt und dessen Umsetzung würde bei dieser Variante 6 in der Weise verankert werden, dass die zu gründende Gesellschaft ein die Belange der Stadt tragendes Aufsichtsgremium erhält, in dem auch Vertreter der Stadt vertreten sind. In der Satzung der Gesellschaft ist zu definieren, in welchem Umfang das Aufsichtsgremium von der Geschäftsführung im Rahmen der Umsetzung des Projektes mit einzubeziehen ist und welche Befugnisse dieses Aufsichtsgremium erhalten soll. Es würde sich bei der Variante 6 daher um eine Gestaltung handeln, bei der die Stadt bei der Umsetzung des Projektes über die gesamte Projektdurchführung sehr „nah dran“ ist und Einfluss ausüben kann. Neben diesen gesellschaftsrechtlichen Einflussnahmemöglichkeiten sind auch die immatriellen Einflussnahmemöglichkeiten der WOBRA als kommunales Unternehmen zu berücksichtigen und positiv zu werten, und dies unabhängig von der Beteiligungsverteilung zwischen WOBRA und dem Privaten.

#### 4. Zusammenfassende Variantenbetrachtung

Aufgrund der durch das Gutachtergremium und den SVV-Beschluss Nr. 212/2021 favorisierten parzellenweisen Entwicklung des Gebietes wurden die **Varianten 1 und 2** durch die Verwaltung vorrangig geprüft. Besonderes Augenmerk lag hier auf der erforderlichen Vorfinanzierung der Planungs- und Erschließungskosten durch die Stadt sowie auf der erforderlichen vorzeitigen Errichtung/Bewirtschaftung des Quartiersparkhauses.

Die Prüfungen ergaben, dass eine Vorfinanzierung **für die Stadt selbst nicht möglich** ist. Zusätzlich zu beachten ist, dass bei den **Varianten 1 und 2** bisher ausschließlich die bebaubare Fläche des Packhofareals betrachtet wurde. Die Neuanlage/Neugestaltung der öffentlichen Parkanlage war nicht Bestandteil der Kostenschätzungen und käme zur Gesamtentwicklung des Geländes noch hinzu.

Eine **Option** der Realisierung von Variante 1 oder 2 wäre, das Projekt über eine zu gründende **Stadtentwicklungsgesellschaft** unter der WOBRA zu realisieren. Für diese **Variante 3** wurden intensive Gespräche mit der WOBRA geführt, die im Ergebnis zu dem Vorschlag bezogen auf die **Variante 6** geführt haben.

Grundsätzlich wäre die Entwicklung des Packhofgeländes durch eine zu gründende Gesellschaft möglich, bietet viele Vorteile und wäre ein geeignetes Instrument auch um zukünftige Stadtentwicklungsprojekte im Sinne der Stadt zu realisieren. Zum jetzigen Zeitpunkt muss allerdings konstatiert werden, dass die Gründung, Kapital- und Personalausstattung für eine Stadtentwicklungsgesellschaft erhebliche Ressourcen bindet. Insbesondere die zeitliche Komponente spricht dabei gegen eine Realisierung des Packhofentwurfs durch eine Stadtentwicklungsgesellschaft, oder andere Tochtergesellschaft der WOBRA, falls das Projekt alleine durchgeführt werden soll.

Inwieweit die **Variante 4** für einen Erschließungsträger von Interesse wäre, müsste im Zuge einer vorgezogenen Markterkundung durch die Verwaltung eruiert werden. Insbesondere die Tatsachen, dass der Erschließungsträger auch nach Fertigstellung der Erschließung und der Vergabe der Baugrundstücke weiterhin für den Betrieb und den Unterhalt der Quartiersgarage verantwortlich wäre und die Stadt sich ein umfangreiches Mitspracherecht vertraglich sichern würde, um die Grundstücksvergabe im Sinne der städtebaulichen Qualitätssicherung zu beeinflussen, beinhaltet auch einen erhöhten Zeitaufwand für den Privaten, die in dieser Variante 4 aber finanziell zu Lasten des Erschließungsträger gehen würde. Es scheint vor diesem Hintergrund fraglich, ob die Variante 4 tatsächlich für einen Erschließungsträger wirtschaftlich wäre.

Eine Realisierung der Varianten 3 oder 4 bietet einen Ansatzpunkt, zumindest teilweise die Kosten der Neuanlage/Neugestaltung der öffentlichen Parkanlage an den Erschließungsträger/Investor weiterzugeben bzw. die Gestaltung durch diesen realisieren zu lassen.

Die **Variante 5** ist grundsätzlich ein gängiges Konstrukt, um städtebauliche Projekte zu realisieren. Die durch die Verwaltung durchgeführten Kostenschätzungen zeigen, dass der städtebauliche Entwurf grundsätzlich wirtschaftlich umsetzbar ist.

Das Ziel der Errichtung eines autoarmen Quartiers erfordert die (vorgezogene) Errichtung eines Quartiersparkhauses, die bei der **Variante 5** im Vergleich zu den **Varianten 1 bis 4** am rechtssichersten und umsetzungsorientiertesten ist, weil die Quartiersgarage einem Gesamtprojekt zugeordnet wird. In den **Varianten 1 bis 4** müssen die erforderlichen Stellplätze den jeweiligen Parzellen/Baufeldern in dem Quartiersparkhaus rechtlich zugeordnet und zusätzlich der Betrieb und der Unterhalt vertraglich gesichert werden sowie die vorgezogene Errichtung. Dieses Kernelement des umzusetzenden Entwurfs kann in der **Variante 5 und 6** ohne weiteres realisiert werden.

Die Herstellung der Entwässerungsanlagen sowie der Freianlagen kann in den **Varianten 5 und 6** ebenso unkompliziert einem Dritten (teilweise) übertragen werden.

Die **Variante 6** kombiniert die Vorteile der **Variante 3** mit den Vorteilen der **Varianten 4 und 5**. Alleine ist die WOBRA (noch) nicht in der Lage, die Projektentwicklung eigenständig umzusetzen und zu finanzieren. Allerdings bietet die operative Einbindung der WOBRA in die Projektentwicklung und Projektdurchführung die beste Sicherheit dafür, dass die Ziele der Stadt auch tatsächlich erreicht werden. Auch mit den in den **Varianten 4 und 5** vorgesehenen Verträgen können zwar verbindliche Leitlinien für private Investoren vorgegeben werden. Aber mit einer Projektsteuerung durch die WOBRA und Beteiligung der WOBRA an einer mit dem privaten Dritten zu gründenden Gesellschaft wäre die konkrete Einflussnahme in allen Projektphasen gesichert. Außerdem könnte das Projekt so aufgesetzt werden, dass auch die WOBRA entweder Bestände übernehmen oder ansonsten finanziell von dem Projekt profitieren kann ohne aber das finanzielle Risiko alleine zu tragen. Über die Gründung einer gesonderten Projektgesellschaft wäre zudem sichergestellt, dass die Immobilienbestände der WOBRA nicht für Projektrisiken haften.

Und schließlich muss auch die zeitliche Komponente Berücksichtigung finden. Hierunter ist zu verstehen, dass die Stadtgesellschaft nach dem erfolgreichen kooperativen Gutachterverfahren eine zügige und zeitnahe Umsetzung des Entwurfes erwartet. Im Vergleich der untersuchten Varianten sind die **Varianten 5 und 6** dabei als die Varianten zu betrachten, die am schnellsten zu realisieren sind.

Mit dem interdisziplinären kooperativen Gutachterverfahren wurde sich mit großer Mehrheit für einen weiter zu verfolgenden Entwurf verständigt, der umgesetzt werden soll.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Über die für die Stadt haushaltswirksam anfallenden Kosten wird im Rahmen der erforderlichen weiteren Beschlüsse informiert.

#### **Anlagen:**

Anlage 1 – Übersichtsplan Stand 07/2022





**Packhof – weiteres  
Verfahren zur  
Umsetzung**





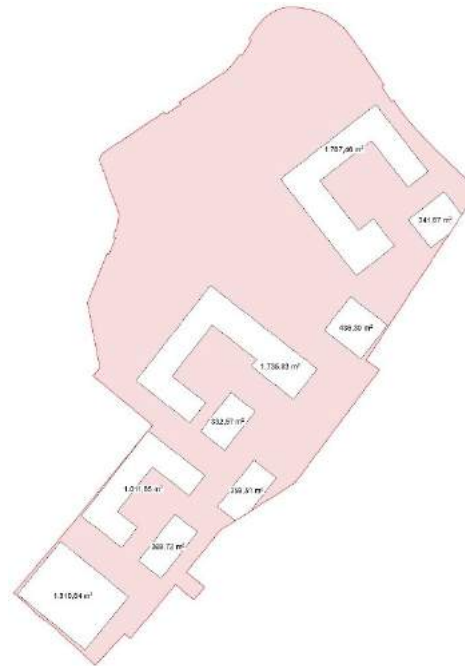
Entwurf ISSS research | architecture | urbanism - Sabatier Schwarz Architekten  
PartGmbH mit Bauchplan ).( Landschaftsarchitekten und Stadtplaner PartGmbH



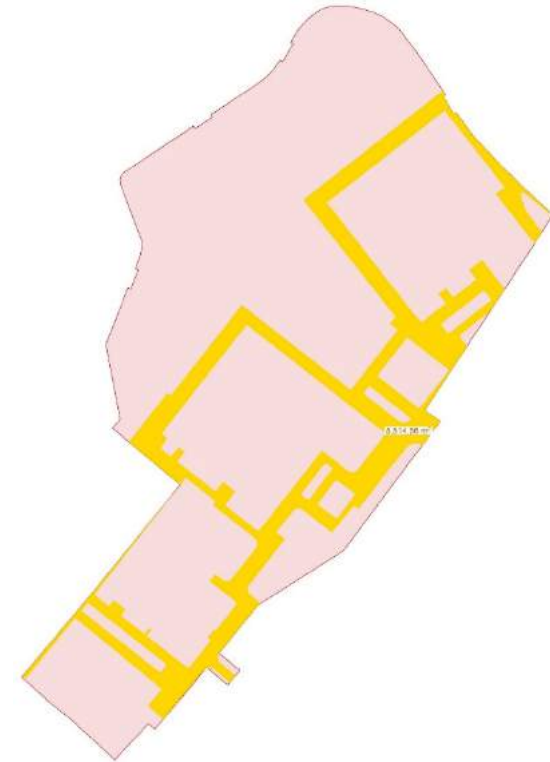
# Grundlagenermittlung



Freiflächenermittlung



Grundflächenermittlung

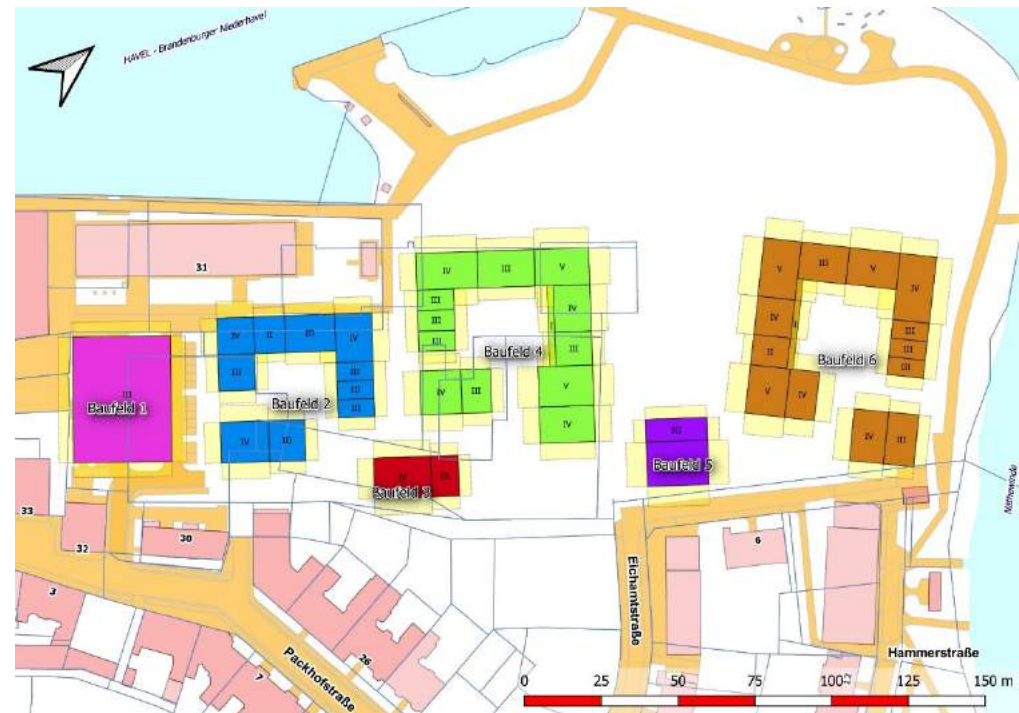


Erschließung

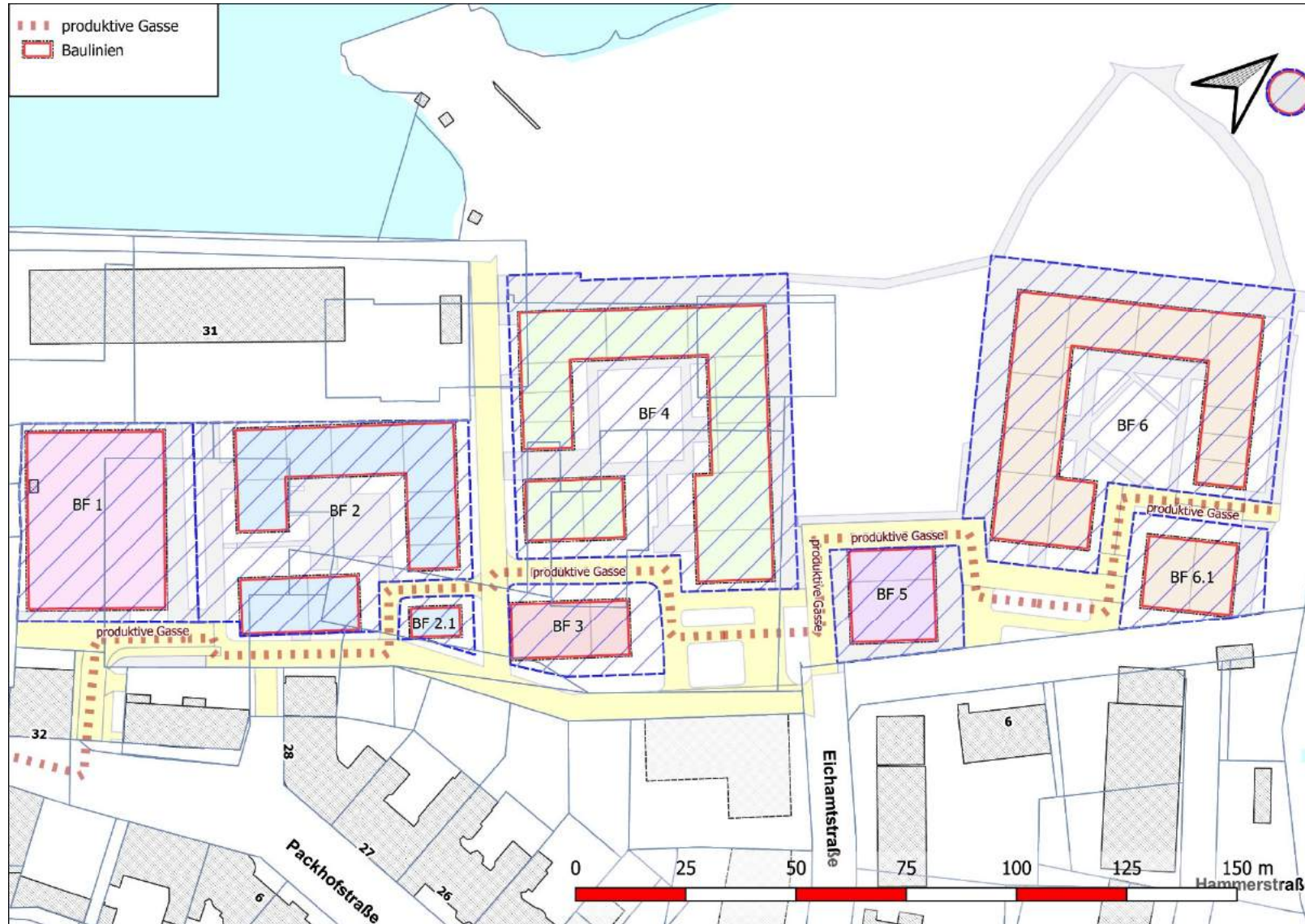


# Prüfpläne

## Abstandsflächendarstellung



# Mögliche Baufelder

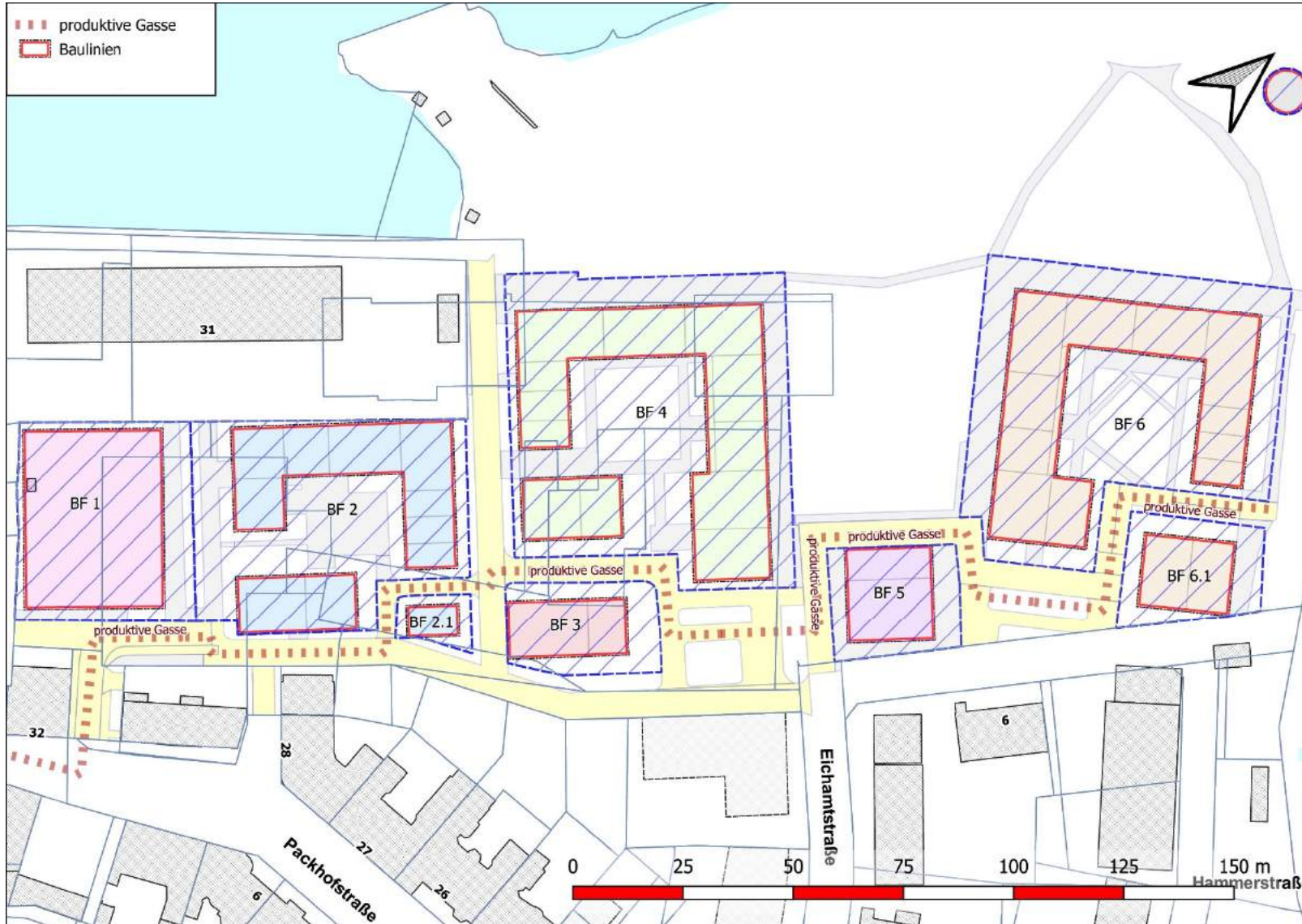




## Ermittlung Erschließungskosten

<b>Ermittlung der Erschließungskosten B-Plangebiet Packhof - Kostenschätzung Variante 2</b>				
Kostenvergleich Vollerschließung (Variante 1a) und Teilerschließung (Variante 2)				
	<b>min.</b>		<b>max.</b>	
	Variante 1 a (Stand 10.12.2021)	Variante 2 (Stand 11.02.2022)	Variante 1 a (Stand 10.12.2021)	Variante 2 (Stand 11.02.2022)
<b>Planungskosten</b>				
<u>Planungskosten B-Plan</u>	200.000,00	200.000,00	200.000,00	200.000,00
<u>Planung Verkehrsflächen</u>				
Planung Straßen und Wege	160.248,95	102.050,26	263.042,35	204.062,72
Örtliche BÜ (Verk.flächen und Erschließung)	191.789,75	154.368,98	242.899,77	178.108,97
<u>Planung Beleuchtung</u>				
	25.000,00	25.000,00	25.000,00	25.000,00
<u>Planung Erschließung (Medien)</u>				
Wasser, Abwasser, Gas, Eit, Info	150.000,00	150.000,00	200.000,00	200.000,00
<u>Planungskosten Parkhaus</u>				
	200.000,00	200.000,00	250.000,00	250.000,00
<b>Planungskosten gesamt</b>	<b>927.038,71</b>	<b>831.419,24</b>	<b>1.180.942,11</b>	<b>1.057.171,69</b>
<b>Baukosten</b>				
<u>Erschließungskosten Bau</u>				
Baufeldfreimachung	17.850,00	5.950,00	29.750,00	11.900,00
Baukosten Straße / Wege	1.570.193,10	703.634,00	3.154.860,17	1.375.967,00
Bau Str.beleuchtung	238.000,00	202.300,00	297.500,00	261.800,00
Bau Erschließung Medien	4.822.798,68	4.441.998,68	4.941.798,68	4.560.998,68
Archäologie	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
Mehraufwendungen Altlasten	240.000,00	226.100,00	240.000,00	226.100,00
<b>Erschließungskosten Bau gesamt</b>	<b>6.898.841,78</b>	<b>5.589.982,68</b>	<b>8.673.908,85</b>	<b>6.446.765,68</b>
<u>Baukosten Parkhaus</u>	<b>2.400.000,00</b>	<b>2.400.000,00</b>	<b>3.000.000,00</b>	<b>3.000.000,00</b>
<b>Summe alles</b>	<b>10.225.880,49</b>	<b>8.821.401,92</b>	<b>12.854.850,96</b>	<b>10.503.937,37</b>

# Erläuterung der Variante 1



# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

## **Variante 1 – Erschließung in Eigenregie durch die Stadt und anschließende parzellenweise Vergabe**

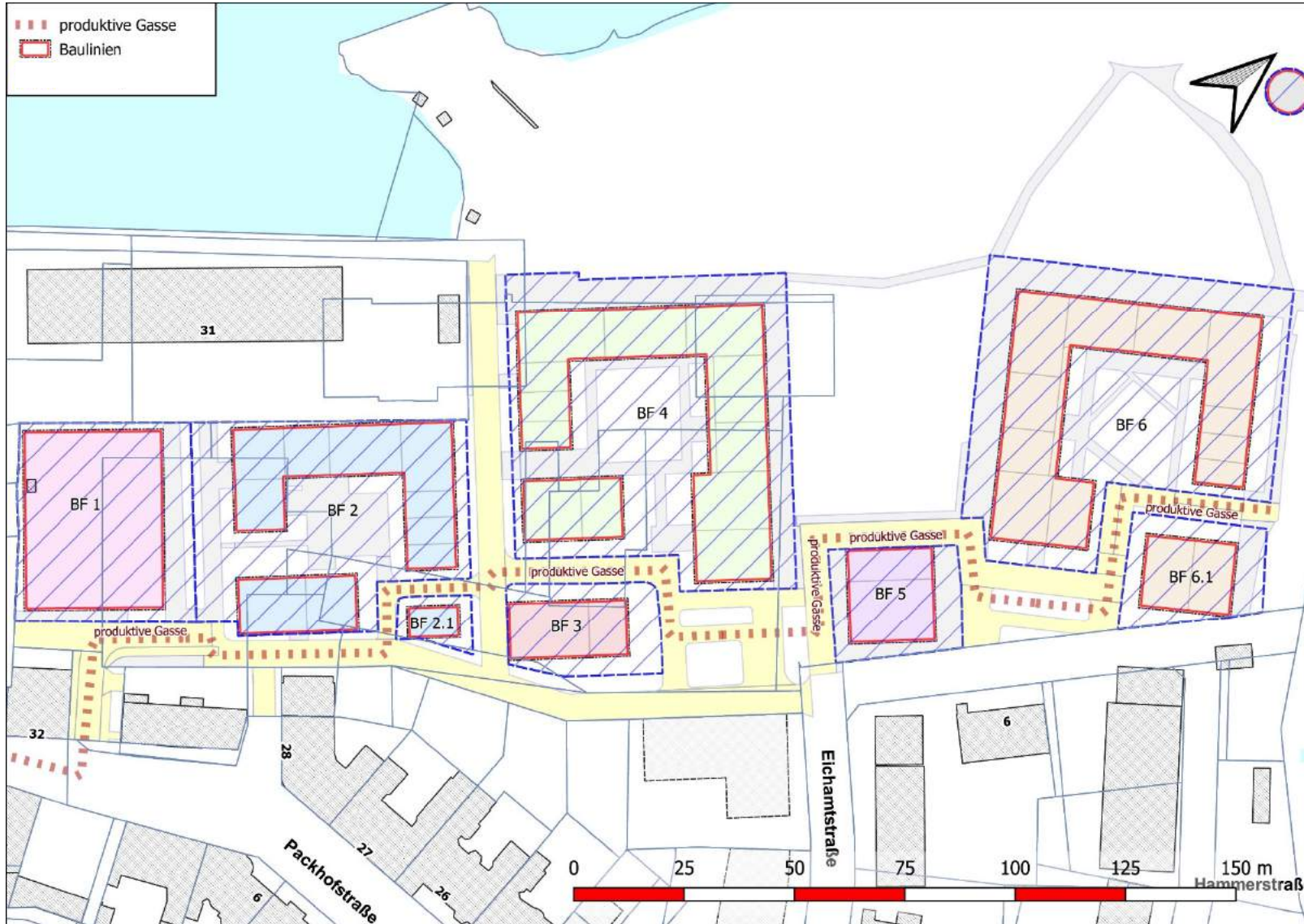
Variante 1 wurde intensiv und prioritär geprüft.

Die erforderlichen investiven Mittel würde die Aufgabenerfüllung der Stadt in anderen pflichtigen Aufgaben mehr als nur gefährden.

Eine Vorfinanzierung ist nicht möglich.



# Erläuterung der Variante 2



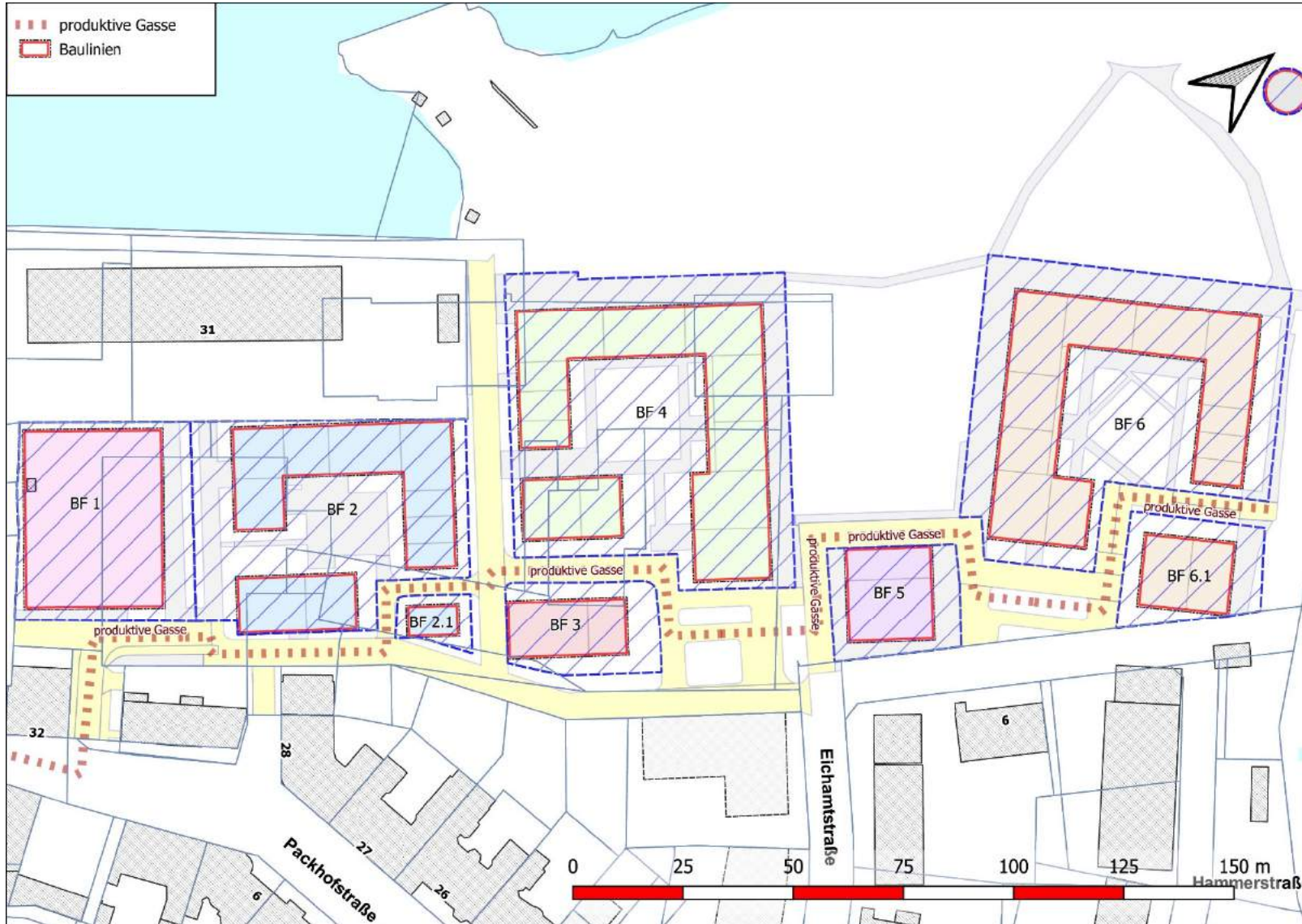
# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

## **Variante 2 – Erschließung in Eigenregie und anschließende baufeldweise Vergabe**

Prüfung von möglichen Kosteneinsparungen

Grundsätzliche Finanzierungsproblematik wie bei Variante 1 auch bei einer Kostenreduzierung der Erschließungskosten

# Erläuterung der Varianten 3





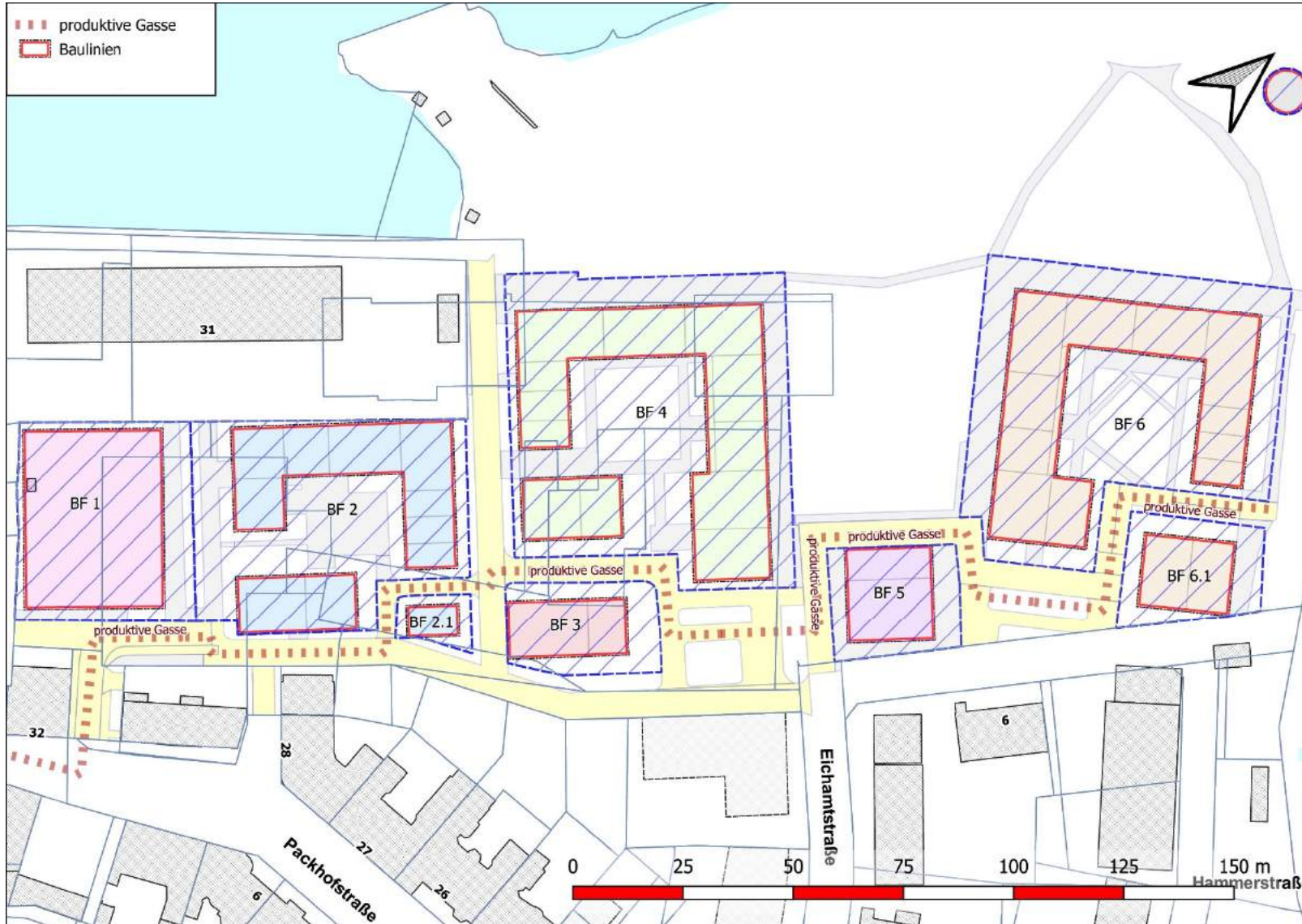
# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

## **Variante 3 – Gesamtentwicklung durch eine zu gründende Stadtentwicklungsgesellschaft**

Grundsätzlich möglich aber Problem der ausreichenden Bonität.

Aufgrund der Vorteile der Variante 3 für die Stadt bei der Projektentwicklung wurde diese Variante weiterentwickelt zu Variante 6

# Erläuterung der Variante 4



# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

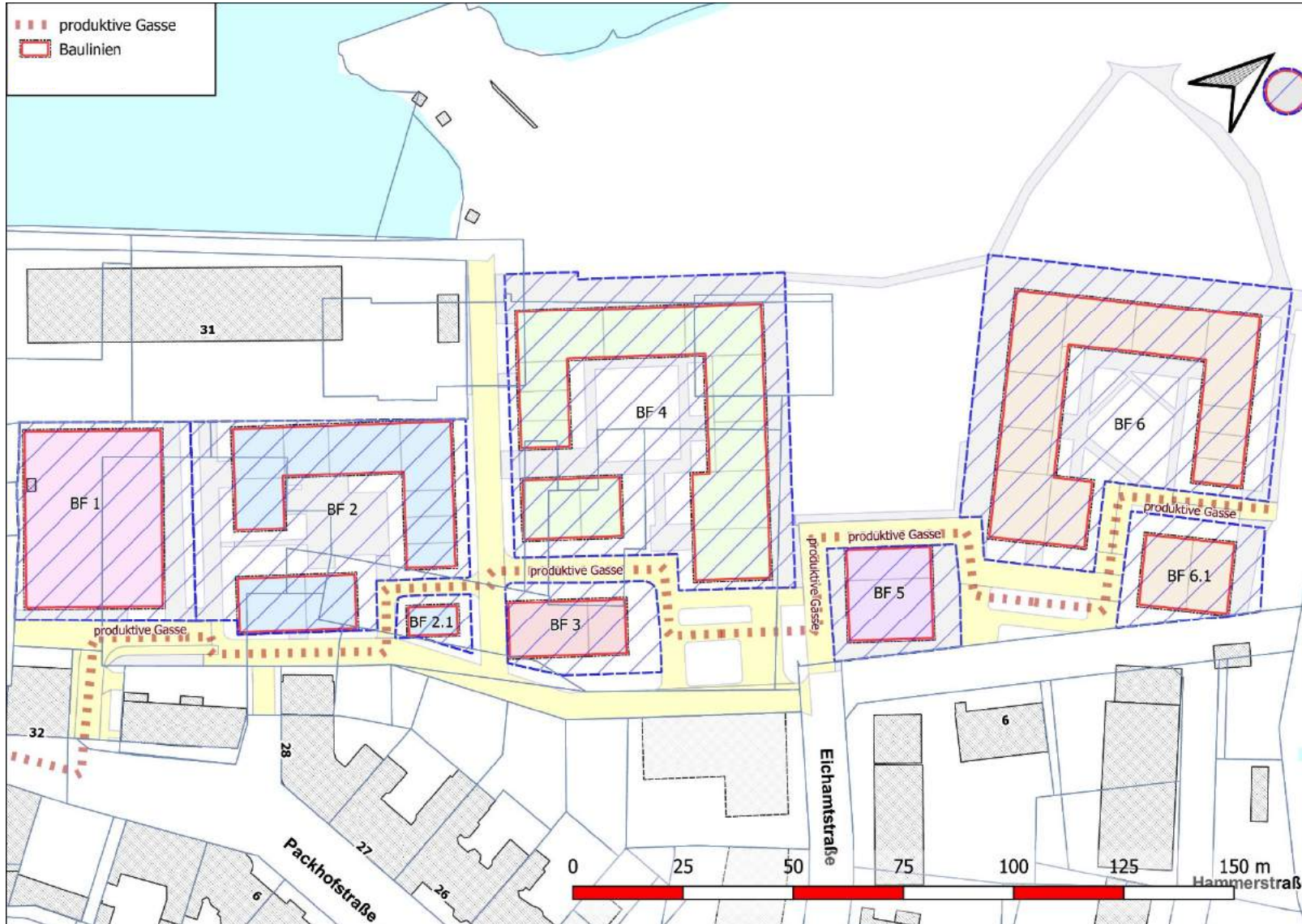
## **Variante 4 – Erschließung durch einen privaten Erschließungsträger und Vergabe an weitere Dritte**

Diese Variante zielt darauf ab, sich weiterhin größtmöglichen Einfluss auf die spätere Vergabe zu sichern.

Aus Sicht der Verwaltung gibt es bei der Variante 4 erhebliche Schwierigkeiten bei der vertraglichen Gestaltung und der Sicherung der städtischen Ziele.



# Erläuterung der Variante 5



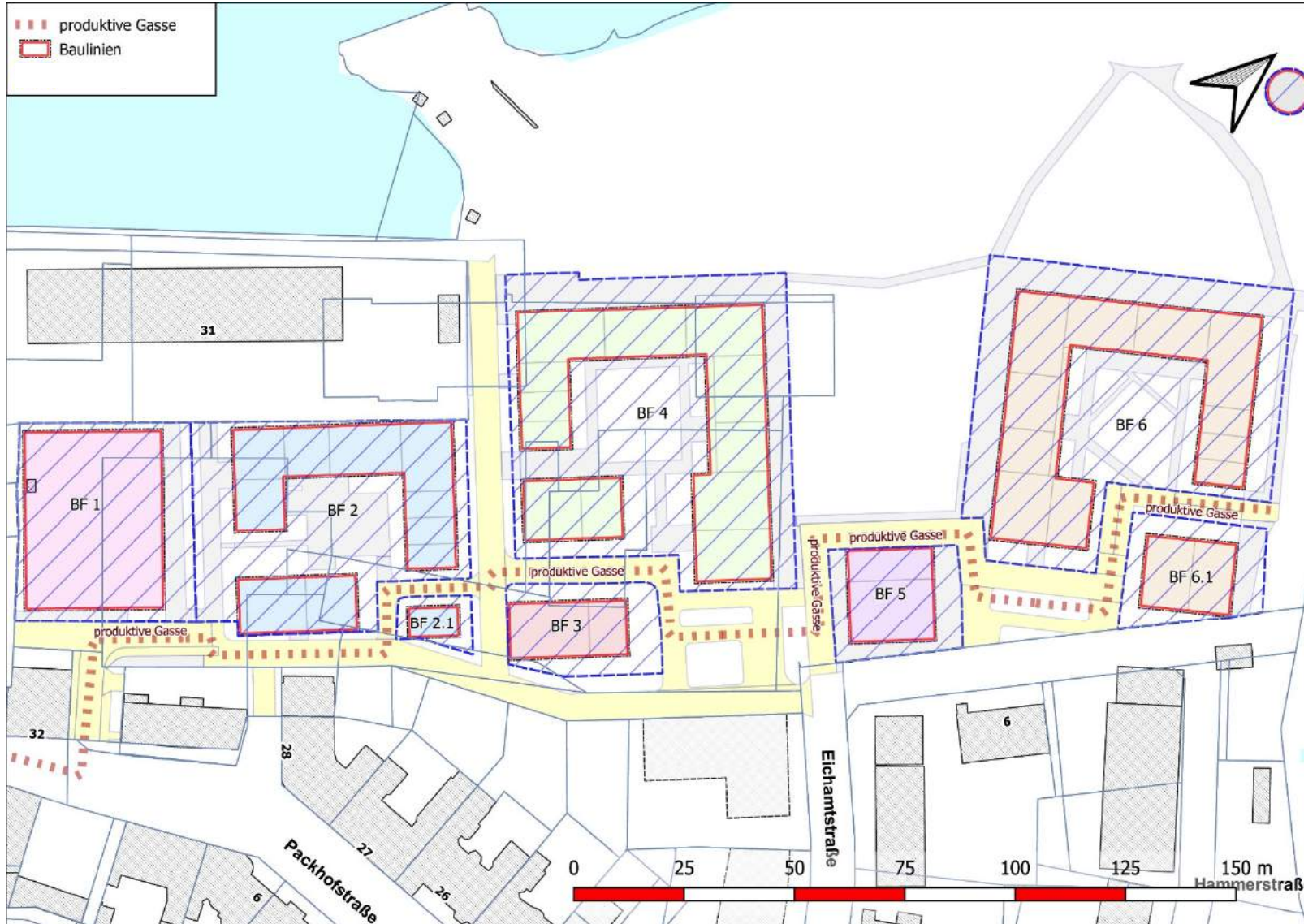
# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

## **Variante 5– Gesamtentwicklung durch privaten Dritten**

Grundsätzlich handelt es sich hierbei um ein übliches Verfahren.

Risiken liegen insbesondere in der vertraglichen Gestaltung und der weiteren Einflussnahmemöglichkeiten der Stadt.

# Erläuterung der Variante 6





# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

## **Variante 6– Gemeinsames Projekt der WOBRA mit einem auszuwählenden privaten Dritten bei Projektsteuerung durch die WOBRA**

Variante 6 kombiniert die Vorteile der Variante 3 mit den Vorteilen der Varianten 4 und 5.

Variante 6 sichert unter den gegebenen Voraussetzungen die größtmögliche Einflussnahme der Stadt auf die weitere Projektrealisierung.

# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung

**Im Ergebnis der Kostenermittlungen wurden Möglichkeiten diskutiert, wie die Entwicklung des Packhofgeländes im Sinne der Stadt durchgeführt werden kann.**

**6 Varianten sind dabei aus Sicht der Verwaltung denkbar, die jeweils Vor- und Nachteile haben.**

**Im Ergebnis und unter Berücksichtigung der Beschlusslage 212/2021 empfiehlt die Verwaltung Variante 6**



# Zusammenfassung der Variantenuntersuchung



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**