



STADT **LIPPSTADT**

Vorlage Nr. 105/2015

öffentlich

FB 6 / Stadtentwicklung und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Horstmann

Telefon: 02941 980-425

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Haupt- und Finanzausschuss	27.04.2015
Rat	11.05.2015

TOP **Entwicklung der Flächen des ehem. Güterbahnhofs
hier: Neubau des Stadthauses auf dem Güterbahnhofsgelände**

Beschlussvorschlag

1. Als Standort für ein neues Stadthaus wird das ehemalige Güterbahnhofsgelände an der Jakob-Koenen-Straße festgelegt.
2. Die erste Entwurfsplanung vom 27.04.2015 zur Entwicklung der Flächen des ehem. Güterbahnhofs (Anlage 2) wird zur Kenntnis genommen. Der Entwurf ist im Rahmen des weiteren Verfahrens weiter zu konkretisieren.
3. Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“
 - (a) Für den in der Anlage 1 dargestellten Bereich wird der Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB für den Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ gefasst.
 - (b) Der Bebauungsplan Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ wird mit den Zielsetzungen aufgestellt:
 - die öffentliche Verkehrsfläche der Jakob-Koenen-Straße festzusetzen und
 - auf den von der Jakob-Koenen-Straße erschlossenen Grundstücken, die im Eigentum der Stadt stehen,
 - eine Baufläche für die spätere Nutzung als „Stadthaus“ sowie
 - die übrigen Bauflächen mit einem Nutzungsspektrum „Wohnen“ und nichtstörendes „Gewerbe“ auszuweisen.
 - (c) Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB ist als intensive Bürgerbeteiligung gem. der Richtlinie des Rates durchzuführen.
 - (d) Die Beteiligung der berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange ist gem. § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

Unterschrift

- (e) Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ ist gem. § 3. Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.
- 4. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan der Stadt Lippstadt Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“ wird aufgehoben.
- 5. Sobald im Bebauungsplanverfahren Nr. 313 die Planreife nach § 33 BauGB erreicht ist, ist unverzüglich mit dem Bau der Jakob-Koenen-Straße mit den Anschlüssen Klosterstraße, Cappelstraße und Bahnhofstraße zu beginnen.
- 6. Als Grundlage für die nächsten Beschlüsse für die Realisierung des Stadthauses werden der Verwaltung folgende Prüfaufträge erteilt:
 - a) Ermittlung des aktuellen Raumbedarfs eines neuen Stadthauses unter Begleitung externer Berater,
 - b) Analyse alternativer Verfahren zur Erstellung einer Entwurfsplanung und
 - c) Darstellung von Finanzierungs- und Realisierungskonzeptionen.

Anlage 1 - Abgrenzungsplan B-Plan 313

Anlage 2 - Varianten Stadthaus West

Anlage 3 - Variante Stadthaus Ost

Anlage 4 - Erschließungsmaßnahmen

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? Nein**Sachdarstellung**

1. Standortfestlegung für einen Stadthausneubau

Sachdarstellung Ausgangslage

Am 28. März 2011 erteilte der Rat der Stadt Lippstadt den Auftrag zur Bildung einer Stadthauskommission. Diese sollte an der perspektivischen Planung für die zukünftige Unterbringung der Stadtverwaltung Lippstadt mitwirken. Vorgegangen war eine lange Diskussion um die Frage eines möglichen Stadthausneu- oder Erweiterungsbaus, die rückblickend betrachtet auch bei mehrfach wechselnden Sach- und Beschlusslagen trotz offensichtlich bestehender Bedarfe weder zu einer baulichen Realisierung noch zu einer verbindlichen Planung führten. Im Laufe der Jahre wurden unterschiedlichste Standort- und Ausführungsvarianten, sich wandelnde finanzielle Szenarien und diverse Einzelfragen (u. a. Bürgerbüro) umfassend geprüft und diskutiert.

Die Arbeit der Stadthauskommission mündete nach mehreren Sitzungen in einen im November 2012 verfassten Abschlussbericht. Im Rahmen der Standortdiskussion innerhalb der Kommission wurde das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs bereits frühzeitig als ein möglicher Standort in die Überlegungen einbezogen. Allerdings fiel die Erstellung des Abschlussberichtes in einen Zeitraum, in dem die abschließende Entscheidung des Rates über die Nutzung des Güterbahnhofsgeländes im Vergabeverfahren noch ausstand. Diese Entscheidung wurde Mitte 2013 mit dem Ergebnis getroffen, dem einzigen im Verfahren verbliebenen Bieter die Fläche mit dem Ziel der von diesem beabsichtigten Entwicklung/Nutzung nicht zu veräußern. In der Folge trat die Stadthauskommission am 4. November 2013 nochmals zusammen und beschloss, den vorliegenden Bericht (trotz mittlerweile eingeschränkter Aktualität) zur Grundlage einer durch den Rat zu treffenden Grundentscheidung über einen Stadthausneu- bzw. Erweiterungsbau zu machen.

Die Stadthauskommission untersuchte als mögliche Standorte für einen Stadthausneubau neben dem Güterbahnhofsgelände 2 weitere Standorte.

Im Rahmen einer umfassenden Nutzwertanalyse schnitt unter den Neubaustandorten das Güterbahnhofsgelände mit deutlichem Vorsprung als bestgeeignetster Standort ab.

Für die Entscheidung über das weitere Vorgehen werden die grundsätzlichen Erwägungen, die generell für einen **Neu-/Erweiterungsbau** sprechen, nachfolgend in Stichpunkten zusammengefasst:

- Zentralisierung der Verwaltung/ Realisierung von Synergieeffekten (Organisation, Logistik etc.)
- Schaffung einer zentralen Anlaufstelle für die Bürger der Stadt Lippstadt, insbesondere Einrichtung eines Bürgerbüros

- Die technischen Anforderungen an eine moderne Verwaltung werden geschaffen.
- Schaffung durchgängig barrierefreier und familienfreundlicher Verwaltungsdienststellen
- Schaffung von angemessen dimensionierten und mit moderner Technik ausgestatteten Sitzungs- und Besprechungsräumen sowie räumliche Anbindung der Fraktionsbüros an die vg. Einrichtungen
- Der erhebliche Sanierungsbedarf an den derzeit genutzten eigenen Gebäuden entfällt.
- Die Abhängigkeit von Mietverhältnissen entfällt, ebenso die hierdurch entstehenden laufenden Kosten.

Folgende Punkte sprechen für einen **Neubau**:

- Ein Neubau ist in einer Betrachtung über einen „Gebäude-Lebenszyklus“ von 30 Jahren die wirtschaftlichere Lösung.
- Bauen im Bestand führt zu Einschränkungen für Bürger und Beschäftigte, zudem zu einem zeitlichen Mehrbedarf in Zuge der Realisierung.
- Bei Um- und Erweiterungsbauten müssen im Zuge der Realisierung bauliche und technische Kompromisse in Kauf genommen werden.
- Alle Flächen können unter Anwendung moderner Standards von Grund auf effizient zugeschnitten werden. Es müssen keine Planungseinschränkungen aufgrund vorhandener baulicher Strukturen hingenommen werden, vorhandene Überkapazitäten in einzelnen Räumlichkeiten können abgebaut werden.
- verbesserte Voraussetzungen für den Arbeits- und Gesundheitsschutz
- angemessene Ausstattung mit Sozialräumen für das gesamte Gebäude
- Ein erweitertes Leistungsspektrum (z. B. Leistungen des Kreises) kann in gemeinsamen Räumlichkeiten realisiert werden.
- Durch flexible Flächenplanung kann die Verwaltung auch für eintretende Änderungen im Aufgabenbestand zukunftsfest gestaltet werden.

Folgende zusätzliche Argumente sprechen für einen Neubau am Standort Güterbahnhof:

- Der Standort befindet sich aufgrund guter verkehrlicher Anbindung bei gleichzeitig fußläufiger Erreichbarkeit aus dem Bahnhofs- und Innenstadtbereich in idealer Lage.
- Das Gelände ist ausreichend groß.
- Eine Realisierung auf dem Güterbahnhofsgelände ist insbesondere in Kombination mit weiteren Nutzungen städtebaulich sinnvoll.
- Eine sich aufdrängende anderweitige Nutzung für das vollständige Gelände wird derzeit nicht (mehr) gesehen.
- Die Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Lippstadt.
- Bereits bewilligte/ ausgezahlte Fördermittel bleiben erhalten.
- Die Vermarktungschancen der Flächen am Ostwall werden als günstiger bewertet als der Verkauf des Güterbahnhofsgeländes.

Neben diesen Faktoren spielt auch die Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen eine maßgebliche Rolle (Haushalt der Stadt Lippstadt, Zinsmarkt, Förderbestimmungen, Vergaberecht).

Empfehlung

Dem Rat der Stadt Lippstadt wird empfohlen, als Standort für den Neubau eines Stadthauses das ehemalige Güterbahnhofs Gelände festzulegen.

Raum-/Funktionsprogramm

Im Laufe der Jahre wurden verschiedene Raumprogramme aufgestellt. Durch die bis heute ausbleibende Umsetzung einer baulichen Lösung wurden diese Raumprogramme obsolet bzw. bedürfen einer Aktualisierung. Den Überlegungen der Stadtkommmission lag ein mit externer Hilfe in 2003 (Aktualisierung in 2007/ 2008) ermittelter Raumbedarf von ca. 16.500 qm (Brutto-Grundfläche) zu Grunde. Unter Einbeziehung verschiedener durch den Kreis Soest im Gebiet der Stadt Lippstadt angebotener Leistungen war danach von einem Gesamtbedarf von 17.500 qm auszugehen.

Folgende Faktoren führen dazu, dass vor Eintritt in eine Ermittlung möglicher Baukosten die Aufstellung eines neuen Raumprogramms, mindestens aber eine erneute Aktualisierung des zuletzt aufgestellten Programms notwendig ist:

- Personalentwicklung, Personalveränderungen, z. B. durch Stellenabbau, Aufgabenzuwächse/ -wegfall, geändertes Beschäftigungsverhalten (u. a. Teilzeitquote)
- Auswirkungen von technischen Entwicklungen auf Raumgrößen (Stichwort IT, Digitalisierung, Lager- und Archivflächen).
- Auswirkung demographischer Entwicklungen (z. B. Technik, Größe und Gestaltung von Verkehrsflächen, Inklusion)
- abschließende Festlegung, welche Dienststellen in einem zentralen Verwaltungsgebäude untergebracht werden sollen

Die extern beauftragte Erstellung eines Raumprogramms verursachte in 2003 Kosten in Höhe von rd. 9.000 €. Es handelte sich seinerzeit um eine Teilleistung eines Gesamtauftrages, der die Durchführung eines Investorenwettbewerbs/ Markterkundungsverfahrens umfasste. Je nachdem, ob eine Aktualisierung oder ein neues Raumprogramm erforderlich ist, sind Haushaltsmittel in unterschiedlicher Höhe für eine externe Beauftragung bereitzustellen. Empfohlen wird die Erstellung eines **neuen** Raumprogramms, da die letzte grundlegende Datenerhebung mittlerweile 12 Jahre zurück liegt. Die in 2007/ 2008 vorgenommenen Anpassungen erfolgten summarisch und betrafen in erster Linie die Einbeziehung einzelner, offensichtlich veränderter Sachverhalte. Erneute grundlegende Überlegungen und systematische Prüfungen wurden nicht angestellt. Im Sinne einer wirtschaftlichen Umsetzung müssen alle nachfolgenden Überlegungen auf Grundlage eines Raum-/Funktionsprogramms angestellt werden, in dem der Flächenbedarf auf das für die Aufgabenerfüllung notwendige Mindestmaß beschränkt bleibt.

Empfehlung

Die Verwaltung soll deshalb beauftragt werden, den für ein neues Raum- und Funktionsprogramm anzusetzenden Finanzbedarf zu ermitteln.

2. Bebauungsplanverfahren/Entwicklungskonzeption - Planungsstand und Fortentwicklung

Historie der Entwicklung des Güterbahnhofsgeländes und der Bauleitplanung

Seit Privatisierung der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1997 wurden regelmäßig Gespräche mit der Deutschen Bahn bzw. ihrer Immobiliengesellschaft über die Entbehrlichkeit und künftige Verwendung des Güterbahnhofsgeländes nördlich der Bahn zwischen der Hospital-, Kloster- und der Langen Straße geführt. Die Überplanung des Geländes war unter anderem für die Realisierung der verlängerten Bahnhofstraße, jetzt Jakob-Koenen-Straße, erforderlich. Auch im Zusammenhang mit dem Bau der Straßenunterführung Südertor wurden Flächen aus der Bahnliegenschaft benötigt.

Auf Grund der stadtnahen Lage wird diesem Gelände aus stadtplanerischer Sicht ein großes Entwicklungspotenzial zugerechnet. Als Folge dessen hatten in der Vergangenheit insbesondere Einzelhandelsunternehmen ein großes Interesse daran, das Gelände zu entwickeln.

Im April 2005 wurde die GMA (Gesellschaft für Markt und Absatzforschung) mbH, Büro Köln, beauftragt, eine Verträglichkeitsstudie zur Ansiedlung der Einzelhandelsbetriebe Kaufland und Media Markt sowie ergänzender Einzelhandelsbetriebe am Standort Güterbahnhof / Bahnhofstraße zu erarbeiten. Die Nutzungs- und Ansiedlungsüberlegungen an diesem Standort sollten dabei vor dem Hintergrund der Entwicklungsperspektiven des innerstädtischen Einzelhandels und potenzieller alternativer Standorte für die Ergänzung des Einzelhandels, insbesondere im Bereich Südertor, überprüft werden.

Am 24.08.2006 wurde zur Ideenfindung für den Raum des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes ein Werkstattverfahren mit vier Planungsteams durchgeführt.

Die von der Empfehlungskommission gewählten Entwürfe, die in der zweiten Stufe des Verfahrens fortentwickelt werden sollten, verfolgten sehr verschiedene Lösungswege. Schließlich wurde der Lösung des Architekturbüros RKW aus Düsseldorf der Zuschlag erteilt, da dieses Konzept die in der Planungsaufgabe formulierten Ziele und Rahmenbedingungen letztlich im größten Maße umsetzte. Die Altstadt sollte durch eine sinnvolle Ergänzung der Einzelhandelsnutzungen im regionalen Wettbewerb und in der Konkurrenz zur „Grünen Wiese“ gestärkt werden.

Der Entwurf des Büros RKW wurde dann wegen nicht zur Verfügung stehender Grundstücksflächen nochmals modifiziert, das Entwicklungsgebiet verkleinert und bildete seitdem die Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“. Am 25.09.2006 wurde der Aufstellungsbeschluss durch den Rat der Stadt Lippstadt gefasst.

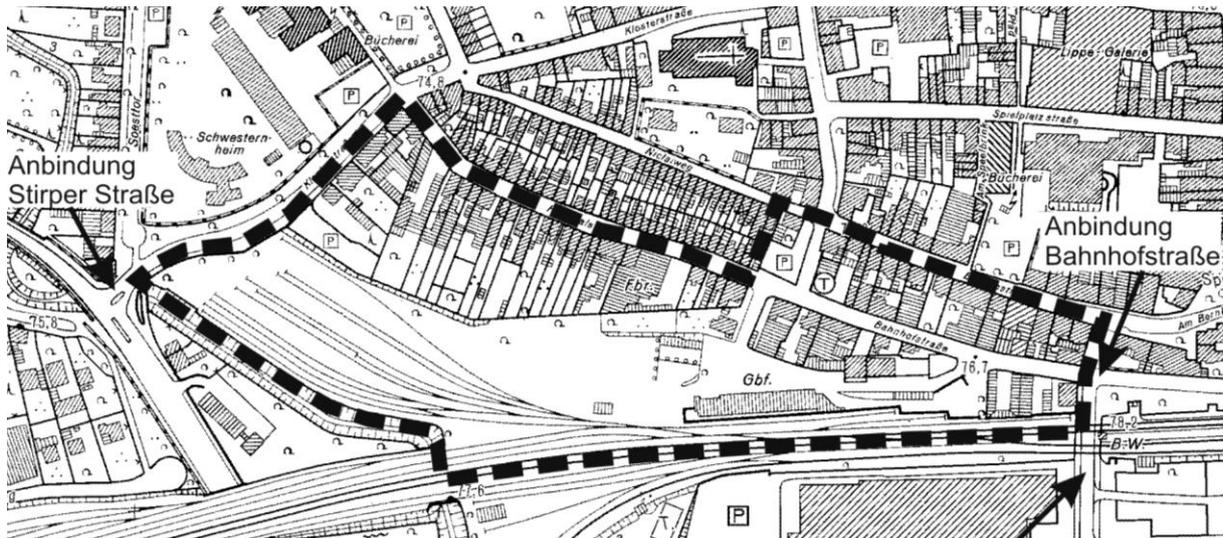


Abbildung 1: Abgrenzung Aufstellungsbeschluss 25.09.2006 Bebauungsplan Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“

Am 15.10.2008 fand dazu ein Bürgergespräch gem. § 3 Abs. 1 BauGB statt, in dem die Planungen dargestellt wurden.

Im Jahr 2009 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes mit der Deutschen Bahn AG geschlossen und die Stadt wurde Eigentümerin des Bahngeländes. Seitdem wurde das Gelände freigeräumt, Altlasten beseitigt und vorbereitende Arbeiten zur Aufbereitung der ehemaligen Bahnanlage durchgeführt (siehe hierzu auch Punkt 3. Städtebauförderung/Jakob-Koenen-Straße).

In der Sitzung des Rates am 28.02.2011 wurde die Verwaltung ermächtigt, das Gelände im Wege eines formellen Vergabeverfahrens zum Zweck des Erwerbs und der Bebauung durch einen Investor europaweit auszuschreiben. Es wurde das Ziel verfolgt, das Güterbahnhofsareal als Handels-, Dienstleistungs- und Wohnstandort unter Einbeziehung privater Umgebungsflächen zu entwickeln.

Grundlage der Ausschreibung waren die Ergebnisse des GMA-Gutachtens, welche für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes empfahl, die Verkaufsfläche auf maximal 13.000 m² zu beschränken, um keine Konkurrenz zum innerstädtischen Geschäftsbereich, sondern vielmehr eine sinnvolle Ergänzung zu schaffen. Dies erfolgte auch unter Berücksichtigung der verfügbaren Kaufkraft aus Lippstadt und der Umgebung.

Die Verkaufsfläche war aufgeteilt in ca. 6.000 m² für einen SB-Lebensmittelmarkt (ein Fachmarkt und Shops), ca. 2.500 m² für einen Elektrofachmarkt und maximal 4.500 m² für großflächigen Einzelhandel, der in der kleinteilig strukturierten Innenstadt nicht realisierbar ist, sowie ergänzende Nutzungen aus den Bereichen Dienstleistung und Gastronomie.

Als vorrangige Entwicklungsaufgabe der künftigen Einzelhandels- und Standortentwicklung in Lippstadt wurde die Sicherung und Stärkung der Innenstadt angesehen. Mit dem Großprojekt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs wurde eine Frequenzerhöhung und Impulswirkung für die Stadtmitte verknüpft. Aus diesem Grund musste eine Planung erfolgen, die die Einzelhandelsnutzung direkt fußläufig an die Innenstadt über die Lange Straße anbindet. Dabei wurden die Flächen privater Eigentümer mit einbezogen.

Nach eingehenden Beratungen beschloss der Rat der Stadt Lippstadt am 15.07.2013 jedoch, das Ergebnis des europaweiten Vergabeverfahrens mit dem einzigen Bieter HBB nicht anzunehmen und das Vergabeverfahren einzustellen. Es wurde beschlossen, alternative Bau- und Nutzungskonzepte zu entwickeln und das Bauleitplanverfahren Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“ zur planungsrechtlichen Absicherung der Straßentrasse der neuen Bahnhofstraße fortzusetzen.

Neue Zielsetzungen für das Güterbahnhofsgelände

Nach dieser Zäsur war ein vollständiger Neubeginn der Planungen notwendig. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Innenstadt mit zahlreichen Leerständen u.a. in der Lippegalerie wurden die Aussagen zur Einzelhandelsentwicklung einer nochmaligen Überprüfung unterzogen. Der Einzelhandel unterliegt auch in Lippstadt dem allgemeinen Trend zur Konzentration auf die zentralen Lagen, bedingt durch das veränderte Einkaufsverhalten, wie den Internethandel. Dieser Entwicklung kann sich auch Lippstadt nicht entziehen.

Darauf aufbauend ergaben sich für das Güterbahnhofsgelände neue Zielsetzungen und neue Anforderungen an die zukünftige Nutzung. *Eine Erweiterung der Handelsflächen ist für das Güterbahnhofsgelände demnach kein Nutzungsziel mehr.*

Nur geringe Bedarfe werden auch im Bereich des gewerblichen Dienstleistungssektors ermittelt.

Dagegen könnten die Bedarfe an innenstadtnahen Wohnbauflächen in allen Ausprägungen, wie allgemeines Wohnen, Studentenwohnen oder altengerechtes Wohnen, auf dem Güterbahnhofsgelände grundsätzlich abgebildet werden.

Ebenso kann die Fläche dazu beitragen, dort den innerstädtischen Versorgungsbedarf an Lebensmitteln sicherzustellen, um die Wohnfunktion in der Innenstadt zu stärken und zu erhalten. Die innerstädtische Lebensmittelversorgung entspricht nicht den aktuell geforderten Anforderungen. Eine Erweiterung bestehender Märkte an ihrem Standort ist nicht möglich.

Aufgrund der zentralen Lage und des Umfangs der zur Verfügung stehenden Flächen eignet sich das Gelände jedoch vor allem zur Schaffung eines zentralen Stadthauses als Ersatz für die dezentralen städtischen Immobilien (siehe Punkt 1). Dagegen ist das jetzt mit dem Stadthaus belegte Gelände am Ostwall ideal als innerstädtischer Wohnstandort geeignet und besitzt aufgrund der knappen Wohnraumsituation in zentralen Lagen gute Vermarktungschancen.

Die neuen Planungsvorstellungen für das ehemalige Güterbahnhofsgelände benötigen keine direkte Anbindung an die Lange Straße / Südertor mehr, zumal dies durch die Grundstücksverhältnisse im Bereich Blumenstraße, Bahnhofstraße und Jakob-Koenen-Straße nur mit Schwierigkeiten umgesetzt werden kann. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, ein neues Planverfahren zu beginnen und einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“ in den veränderten Grenzen neu zu fassen.

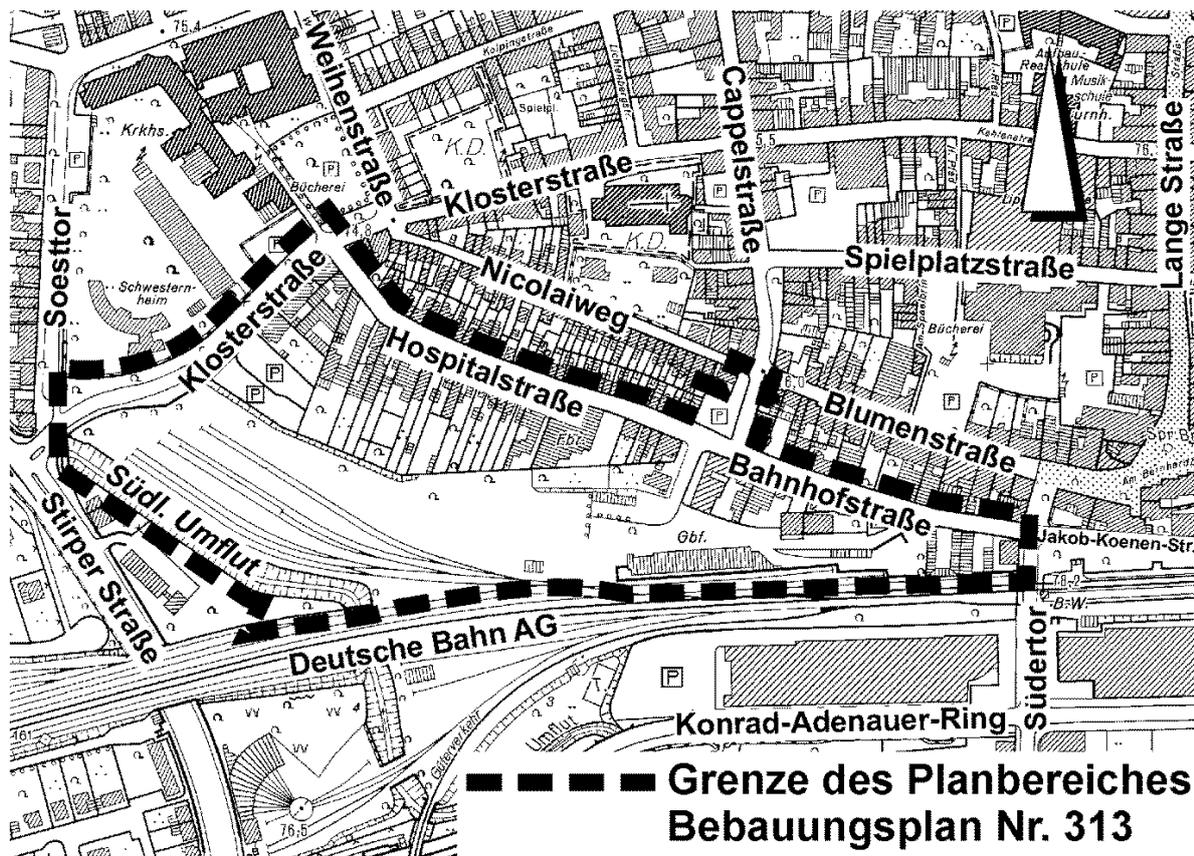


Abbildung 2: Abgrenzung Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 313 „Jakob-Koenen-Straße“

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“ kann im Zuge dessen aufgehoben werden.

Entwicklungsvorstellungen für das Güterbahnhofsgelände

Das Güterbahnhofsgelände wurde in der planerischen Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Nutzung als Standort für das Stadthaus untersucht. In der vorliegenden Studie konnten die Rahmenbedingungen geklärt werden, unter denen ein Stadthaus am Standort Güterbahnhof untergebracht und welche ergänzenden Nutzungen installiert werden können. Ausgegangen wurde dabei von einem Flächenbedarf von rd. 16.500 m² Bruttonutzfläche für Verwaltungsnutzungen, resultierend aus dem Bericht der Stadthauskommission aus dem Jahr 2012 (siehe Punkt 1).

Damit eine zügige Umsetzung des Konzepts erfolgen kann, wurden für die Erschließungsanlagen und das Stadthaus nur die aktuell der Stadt zur Verfügung stehenden Flächen berücksichtigt. Private Flächen, wie die südlichen Gartenflächen der Hospitalstraße, wurden mit in die Entwurfsplanung einbezogen. Ebenso wurden auch wieder die privaten Grundstücksflächen zwischen dem Südertor, der Bahnhofstraße, der Jakob-Koenen-Straße und der verlängerten Cappelstraße in den Planentwurf integriert. Eine Umsetzung der aufgezeigten Planungsziele für diese privaten Bereiche ist nicht an die Umsetzung der Planungen für das eigentliche Güterbahnhofsgelände gebunden. Hier kann sich eine stufenweise und zeitlich angepasste eigenständige Entwicklung in den nächsten Jahren, orientiert an den Bedarfen und der Verfügbarkeit der privaten Flächen, ergeben. Die Verwirklichung des Stadthausneubaus kann unabhängig von der Umsetzung dieser Bauvorhaben vorangetrieben werden. Die Flächen der städtischen

Asylbewerberunterkunft in der Hospitalstraße wurden optional mit eingeplant. Ebenso die Fläche des Katholischen Krankenhauses südlich der Klosterstraße.

Die geplante und im Entwurf beschlossene neue Jakob-Koenen-Straße nimmt im Stadtgebiet die Funktion einer Erschließungs- und Verbindungsstraße wahr. Da sie eine neue und derzeit die einzige direkte Querverbindung vom Westen der Stadt in Richtung Osten bildet (solange der Durchbruch der Südtangente über das Uniongelände noch nicht erfolgt ist), ist davon auszugehen, dass die Straße vorübergehend eine höhere Verkehrsbelastung haben wird. Ein Trassenverlauf entlang der Bahn unter dem Aspekt der Bündelung der lärm erzeugenden Verkehrsstrassen ist demnach sinnvoll. Zudem können dadurch die größten zusammenhängenden Flächen für die Bebauung gebildet werden. Hinsichtlich des Querschnittes und der Aufteilung der Verkehrsflächen sollte die Trasse jedoch im weiteren Verfahren an die zukünftige Nutzung angepasst werden. Die Lage der Verkehrsstrasse bedingt gleichzeitig auch die Notwendigkeit einer weiteren zur rückwärtigen Erschließung (Nebenerschließung).

Durch die gegebenen Grundstückszuschnitte und den Trassenverlauf der geplanten Jakob-Koenen-Straße ergeben sich relativ schmale Flächen, die eine überwiegend einseitige Erschließung mit sich bringen. Der „Knick“ in den vorhandenen Grundstücksgrenzen bewirkt quasi eine Zweiteilung des Gebietes in einen westlichen und östlichen Teilbereich.

Ein ebenso einschränkender Faktor ist der Geländehöhenversprung vom Bahngelände zur vorhandenen nördlichen Bebauung (Hospitalstraße). Um einen möglichst kompakten Baukörper für das Stadthaus zu erhalten, und um die geforderten Flächen für das Stadthaus unterzubringen, ergeben sich Gebäudehöhen von bis zu 4 Geschossen.

Neben der Bewältigung des Stellplatzbedarfs für die zukünftigen Nutzungen im Gebiet sollen im Konzept auch Parkflächen für das Krankenhaus berücksichtigt werden.

Der Standort des Stadthauses soll optimal zur Innenstadt gelegen sein und im Stadtraum eine „Adresse“ darstellen.

Auf Grund des Flächenzuschnitts des Güterbahnhofsgeländes ergeben sich für das Stadthaus zwei mögliche Standorte: Einmal im westlichen Bereich angrenzend an den Kreisel und die Klosterstraße (Anlage 2) und zum anderen angrenzend an die Cappelstraße (Anlage 3). Für diese Standorte wurden mögliche Varianten entwickelt. Die Entwürfe wurden auf der Strukturkonzeptebene ausdifferenziert und bedürfen im Laufe der weiteren Planung einer Konkretisierung.

Varianten Stadthaus West (Anlagen 2)

Für die Variante Stadthaus West wurden 2 mögliche Untervarianten mit einem Lebensmittelmarkt und ergänzendem Wohnen entwickelt.

Strukturmodell **Variante 1.1** Stadthaus West + Parkhaus + Lebensmittelmarkt



In der Variante 1.1 wird in Ergänzung zum Stadthaus ein Lebensmittelmarkt mit 1.300 m² Verkaufsfläche dargestellt. Der Stellplatzbedarf des Stadthauses wird vollständig in einem Parkhaus mit ca. 280 Stellplätzen abgebildet. Für den Lebensmittelmarkt besteht dann noch die Möglichkeit, 50 oberirdische Stellplätze anzubieten.

Strukturmodell **Variante 1.2** Stadthaus West + Parkhaus/TG + Lebensmittelmarkt



In der Variante 1.2 wurden ein größerer Lebensmittelmarkt mit 1.600 m² Verkaufsfläche dargestellt und 75 oberirdische Stellplätze für den Lebensmittelmarkt angeboten. Dies bedingt, dass die notwendigen Stellplätze für das Stadthaus nur zum Teil in einem Parkhaus (ca. 132 Stellplätze) gedeckt werden können. Die Anlage einer Tiefgarage unter dem Stadthaus wird dann notwendig. Die Flächengrößen für das Parkhaus entwickeln sich jeweils aus den funktionalen und wirtschaftlichen Anforderungen für ein Parkhaus in Form einer einfachen Schleifenlösung zur inneren Erschließung des Parkhauses oder einer doppelten Schleifenlösung sowie den erforderlichen Rampenlängen.

Das Stadthaus wird in beiden Varianten als markantes Gebäude mit einer zentralen Adresse am Stadteingang (Kreisel) ausgebildet. Es ist als 4-geschossiger Baukörper ausgestaltet, der die geschwungene Form der Jakob-Koenen-Straße aufnimmt. Das Gebäude ist durch Querverbindungen über Glaselemente gegliedert und schafft dadurch eine in der Baukörpergestaltung ablesbare Zonierung für die einzelnen Fachbereiche der Verwaltung. Im Innenbereich entstehen durch diese Untergliederung attraktive Freibereiche als Aufenthaltsflächen.

In beiden Varianten wurden die Flächen an der Klosterstraße mit Stadthausnutzungen belegt. Eine genauere Ausdifferenzierung des Entwurfes und die kritische Prüfung des Raumbedarfes für das Stadthaus müssen ergeben, ob der erforderliche Flächenbedarf auch ohne diesen Bereich gedeckt werden kann. Dann kann gegebenenfalls eine Parkpalette z.B. für das Krankenhaus an diesem Standort platziert werden.

Der Lebensmittelmarkt wird in beiden Varianten von der Cappelstraße angegliedert. Die Haupteinschließung der Stellplatzflächen erfolgt über die Jakob-Koenen-Straße. Die städtebauliche Integration erfolgt durch die Überbauung des eingeschossigen Baukörpers durch Wohn- und Dienstleistungsnutzungen.

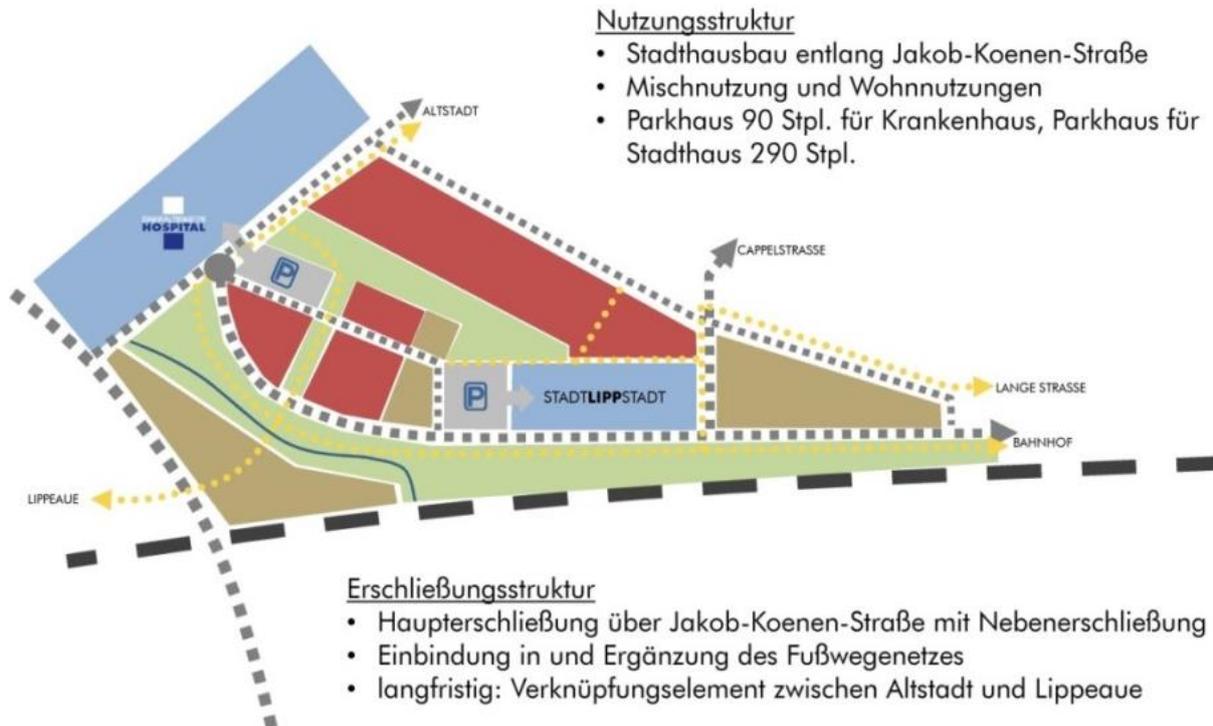
Variante Stadthaus Ost (Anlage 3)

Für die Installation des Stadthauses im östlichen Bereich an der Cappelstraße wurde ebenfalls eine Variante entwickelt (Variante 2.1 mit Alternative Eingang Hospitalstraße).

Entlang der Jakob-Koenen-Straße und der Ecke Cappelstraße wird ein kompakter Baukörper mit abgeschlossenen Innenhöfen für ein Stadthaus installiert und über einen Platzbereich zugänglich von der Hospitalstraße erschlossen.

In der Alternative dazu wird der Eingangsbereich an die Cappelstraße gelegt und die Raumkante in der Hospitalstraße durch Wohnbebauung geschlossen. Der Nachweis der Stellplätze des Stadthauses erfolgt über ein westlich angrenzendes Parkhaus mit 290 Stellplätzen. Im westlichen Bereich wird im Übergang eine Mischnutzung mit anschließender Wohnnutzung angegliedert. Der Stellplatzbedarf des Krankenhauses wird über ein 3-geschossiges Parkhaus an der Klosterstraße gedeckt.

Strukturmodell **Variante 2.1** Stadthaus Ost + Parken + Wohnen



Bewertung der Stadthausvarianten

Grundsätzlich wurde in der planerischen Machbarkeitsstudie der Nachweis erbracht, dass zusätzlich zum Stadthaus aufgrund des vorhandenen Flächenzuschnittes lediglich die Nutzungen Wohnen und Lebensmittelmarkt untergebracht werden können. Sowohl die Nutzung Stadthaus als auch die Nutzung Lebensmittelmarkt lösen hohe Stellplatzverpflichtungen aus.

Die Unterbringung von Wohnen am Standort Güterbahnhof erfordert hohe Investitionen in den baulichen Lärmschutz. Grundsätzlich eignen sich deshalb an diesem Standort eher die weniger lärmempfindlichen Nutzungen „Stadthaus“ wie auch die notwendige Ergänzung eines Lebensmittelmarktes in zentraler Innenstadtlage.

Die Anlage eines Stadthauses im westlichen Städteingangsbereich wird als idealer Standort für ein Stadthaus angesehen. Auch die Altlastensituation in diesem Bereich ist aufgrund ihrer Sanierungszielwerte eher für eine Stadthausnutzung als für Wohnen geeignet. Die fußläufige Erreichbarkeit aus der zentralen Innenstadt ist hier in idealer Weise gegeben.

Ein Stadthaus am Ende der Cappelstraße ohne direkte Anbindung an die Fußgängerzone und ohne städtebaulich attraktive Vorplatzzone stellt keine zentrale Adresse für ein Stadthaus dar.

Die Hospitalstraße wird nach dem Bau der Jakob-Koenen-Straße als Wohnstraße eingestuft und ist deshalb nicht dafür vorgesehen, eine geeignete Eingangssituation für ein Stadthaus zu bilden.

Ein Lebensmittelmarkt kann in Verbindung mit einer östlichen Stadthausvariante auf der geschwungenen Fläche am Kreisel nicht wirtschaftlich untergebracht werden. Zudem wäre die Fläche im Stadteingangsbereich dann durch eine unattraktive Stellplatznutzung gekennzeichnet. In Ergänzung zur östlichen Stadthausvariante eignet sich deshalb nur die Wohnnutzung. Damit würde ein wesentlicher Baustein zur Stärkung der Innenstadt durch eine ausreichende Nahversorgung außer Acht gelassen.

Empfehlung

Unter Abwägung aller Sachargumente wird empfohlen, als Standort für ein Stadthaus den westlichen Bereich des Güterbahnhofsgebietes im Zusammenhang mit der Errichtung eines Lebensmittelmarktes sowie der notwendigen Ergänzungsparken vorzusehen. Durch den Aufstellungsbeschluss für ein neues Bebauungsplanverfahren soll gleichzeitig die Trasse der Jakob-Koenen-Straße planungsrechtlich abgesichert werden. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 128 „Verlängerte Bahnhofstraße“ soll aufgehoben werden.

3. Bau der Jakob-Koenen-Straße/Erschließung/ Städtebauförderung

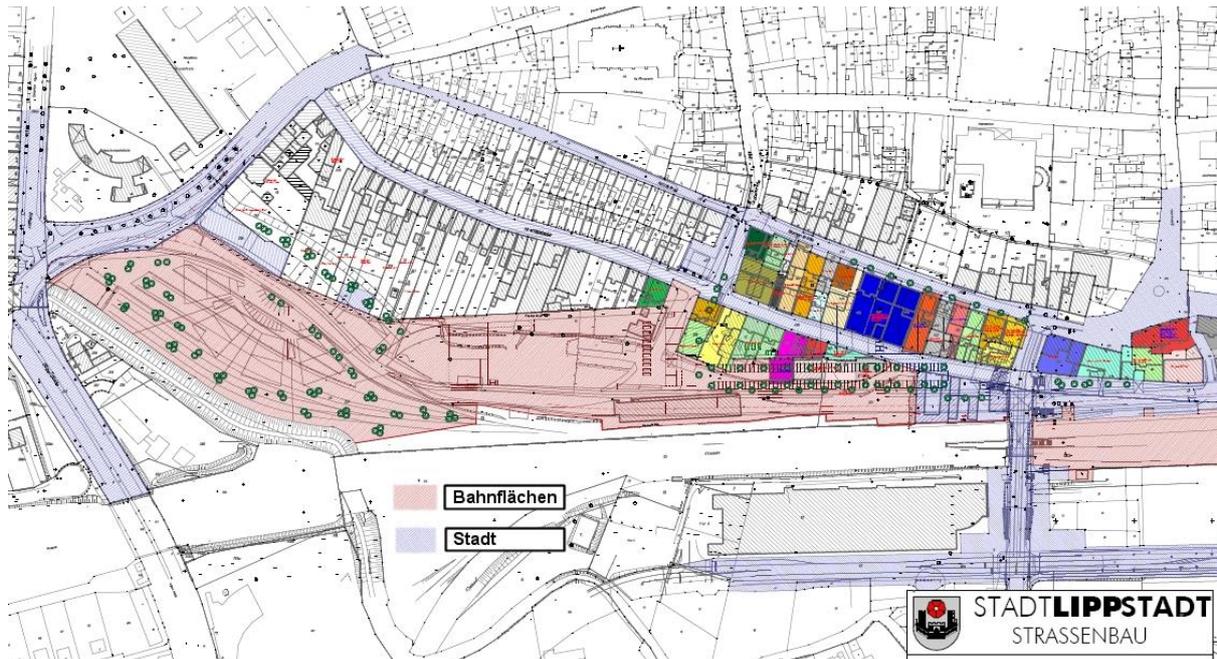
Allgemeines

Unabhängig von den ersten Ideen und den späteren Überlegungen und Konzepten für die europaweite Ausschreibung war von Anfang an klar, dass zur ausreichenden Erschließung des Geländes auch der Neubau einer Straße entlang der Bahn notwendig werden würde.

Die städtebauliche und altstadtverträgliche Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofsgebietes wurde intensiv auch mit den Vertretern des Bauministeriums des Landes, der Bezirksregierung Arnsberg und der BEG (BahnflächenEntwicklungs-Gesellschaft NRW) erörtert. Denn von Anfang an wurde deutlich, dass solch eine Entwicklung auch immense Kosten verursachen würde, die nicht allein aus den Verkaufserlösen möglicher Gewerbe- und anderer Baugrundstücke refinanzierbar würden.

Nachdem in den genannten Gesprächen die verschiedenen Möglichkeiten einer öffentlichen Förderung ausgelotet worden waren und erste Förderzusagen vorlagen, hat die Stadt das Bahngelände in einer Größe von 34.700 qm im Dezember 2009 erworben.

Grunderwerbsplan



Auf der Grundlage des vom Rat beschlossenen Konzeptes von RKW (Ellipse, Anbindung an die Innenstadt, Media-Markt etc.) wurde das Baugelände europaweit ausgeschrieben. Die Konzeption der „Erschließung der Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs“ war durch folgende, als Fördermaßnahme anerkannte Teilbaumaßnahmen, vorgegeben (vgl. Anlage 4):

1. Kreisverkehr im Westen einschl. Brückenerweiterung Klosterstraße
2. Bau einer zweiseitigen Erschließungsstraße
3. Kreisverkehr am Bahnhofsvorplatz
4. Anbindung der Cappelstraße
5. Herstellung des Platzes um die Ellipse und Bau eines Parkplatzes
6. Anbindung der Unterführung Südertor an die neue Straße/Ellipse
7. Grunderwerb der Verkehrsflächen
8. Bahnbetriebliche Anpassungs- und Rückbauarbeiten
9. Baubedingte Entsorgungskosten
10. Aufbereitung des Baufeldes
11. Externe Ingenieurleistungen

Von den aufgeführten Maßnahmen müssen noch die Punkte 1, 2 und 4 realisiert werden. Die Maßnahmen 5 und 6 sind inzwischen auf Grund der bereits realisierten Unterführung Südertor entfallen.

Die bereits abgewickelten Maßnahmen haben bis 2014 zu Ausgaben von insgesamt 2,55 Mio. EUR geführt.

Bewilligte Städtebauförderungsmittel

Für die genannten Maßnahmen wurden Gesamtkosten von ca. 5,82 Mio. EUR kalkuliert. Nach Abzug nicht förderfähiger Kosten und anzusetzender Beiträge wurden für die verbleibenden Kosten von ca. 4,28 Mio. EUR mit insgesamt vier Förderbescheiden in den Jahren 2008 bis 2011 Städtebaufördermittel in Höhe von 2,57 Mio. EUR bewilligt. Dies entspricht einem Anteil von 60 % der förderfähigen Kosten. Die Auszahlung bzw. Kassenwirksamkeit wurde bisher für die Jahre 2008 bis 2015 verfügt.

Unter Berücksichtigung, dass nach dem Scheitern der ursprünglichen Planungen zukünftig die Ellipse und damit auch die angrenzenden Platz- und Parkflächen sowie die Anbindung an die Unterführung Südertor entfallen werden, ergibt sich zum heutigen Stand folgende Finanzierung:

Gesamtkosten (ohne Punkte 5 u. 6)	4,80 Mio. EUR
abzüglich nicht förderfähige Aufwendungen	<u>1,60 Mio. EUR</u>
Förderfähige Aufwendungen	3,20 Mio. EUR
Fördermittel (60%)	1,92 Mio. EUR
bereits ausgezahlte Fördermittel	<u>1,53 Mio. EUR</u>
noch abzurufende Fördermittel	0,39 Mio. EUR

Bedingungen der Förderung/Fristen

Nach den ersten optimistischen Planungen gingen die Beteiligten davon aus, dass die Erschließungsmaßnahmen bereits bis spätestens Ende 2012 abgeschlossen werden könnten. Als Nebenbestimmung wurde diese Frist im ersten Zuschussbescheid 2008 verfügt. Nach den ersten Verzögerungen wurde ab dem zweiten Bescheid 2009 von der Bezirksregierung als zusätzliche Bedingung aufgenommen, dass **„3 Jahre nach Abschluss der Maßnahmen nachgewiesen wird, dass die mit Hilfe der Förderung erschlossenen Flächen als Gewerbeflächen oder als Mischgenutztes Quartier mit Wohnungen, Dienstleistungen, Einzelhandel etc. genutzt werden.“**

Die **Durchführungsfrist** für die noch nicht erfolgten Erschließungsmaßnahmen wurde nach Verhandlungen der Verwaltung mit der Bezirksregierung durch Verfügung vom 27.06.2013 auf den **31.12.2015** verlängert. Der entsprechende Verwendungsnachweis ist bis zum 30.06.2016 vorzulegen. Ein Jahr später, somit **bis zum 30.06.2017, ist nachzuweisen, dass die mit Hilfe der Förderung erschlossenen Flächen als Gewerbeflächen oder als mischgenutztes Quartier genutzt werden.**

Die zuvor genannten Fristen und Bedingungen können nach bisheriger Lage nicht eingehalten werden. Die bis zum 31.12.2015 fertigzustellenden Erschließungsanlagen sind beim heutigen Planungsstand (z.B. fehlender Bebauungsplan) nicht in dieser Zeit realisierbar.

Mit den oben in der Vorlage näher beschriebenen Konzepten, die Grundlage des Bebauungsplanverfahrens Jakob-Koenen-Straße werden sollen, wird jetzt eine endgültige Entwicklungsvariante für das ehemalige Güterbahnhofsgelände realistisch. Die Verwaltung hat daher bereits Gespräche mit der Bezirksregierung aufgenommen und sich für eine letzte Fristverlängerung eingesetzt. Von der Bezirksregierung wurde eindringlich darauf hingewiesen, dass vor einer Entscheidung über die Verlängerung der Durchführungsfrist, die Vorlage eines vom Rat beschlossenen Konzeptes und zwingend auch

einer realistischen Zeitschiene erfolgen müssen.

Empfehlung

Aus förderrechtlicher Sicht ist es unbedingt erforderlich, durch einen entsprechenden Beschluss die zukünftige Nutzung des Güterbahnhofsgeländes im Sinne der Förderbedingungen festzulegen. Sollte es keine zeitnahe Entscheidung geben, würden die Grundlagen der Förderbescheide entfallen. Es würden Rückzahlungsverpflichtungen auch für die bereits ausgezahlten Fördermittel entstehen. Diese Verpflichtungen würden bis heute ca. 1,5 Mio. EUR zzgl. angefallener Zinsen von ca. 290.000 EUR betragen. Bei einem Scheitern des Förderprojektes ist für jeden weiteren Monat mit zusätzlichen Zinsen von ca. 5.000 EUR zu rechnen.

4. Prüfaufträge zur Vorbereitung der weiteren Schritte

Im Hinblick auf eine Realisierung eines Stadthausneubaus sind neben einer entsprechenden Standortwahl und planungsrechtlichen Festsetzung vor allem die gestalterischen Inhalte zu definieren und die finanziellen Auswirkungen zu untersuchen. Hierfür ist es erforderlich, umfangreiche Analysen und Ermittlungen anzustellen, die teilweise von der Verwaltung selbst, aber ebenso von externen Fachberatern durchgeführt werden müssen.

Erstellung eines neuen Raum- und Funktionsprogramms

Wie bereits oben unter 1. ausgeführt, bildet die Ausgangslage für alle weiteren Analysen ein neu aufzustellendes Raum- und Funktionsprogramm. Das Raum- und Funktionsprogramm hat nicht nur direkte Auswirkung auf die Größe der zu errichtenden Brutto-Grundfläche und damit die architektonische Gestaltung und Baukosten, sondern beeinflusst in erheblichem Maße auch die Folgekosten. Die Verwaltung sollte daher ermächtigt werden, mit der Aufstellung eines Raum- und Funktionsprogramms einen externen Berater zu beauftragen und zuvor die Rahmenbedingungen sowie die voraussichtlichen Kosten für eine Auftragsvergabe zu ermitteln.

Erstellung einer Entwurfsplanung für das Stadthausgebäude

Aufbauend auf das Raum- und Funktionsprogramm ist letztendlich ein Hochbau-Entwurf für das Stadthausgebäude zu fertigen. Wie unter Punkt 2. der Vorlage ausgeführt, ist der Standort des Güterbahnhofes nach überschlägiger Analyse grundsätzlich gut dafür geeignet das Stadthaus und das Volumen der notwendigen Stellplätze aufzunehmen. Die Analyse hat auch gezeigt, dass verschiedene Varianten möglich sind und in der weiteren Planung konkretisiert werden müssen.

Die jetzt anstehende Entwurfsplanung ist auf die Standortbedingungen genau auszurichten und liefert im Ergebnis sowohl Aussagen über die in Anspruch zu nehmenden Flächenzuschnitte für das Stadthaus und die notwendigen Stellplätze, als auch über das Investitionsvolumen.

Für die Erstellung des Hochbauentwurfes sind unter Berücksichtigung des Vergaberechts verschiedene Verfahrensmöglichkeiten gegeben (u.a. Wettbewerb). Die Verwaltung sollte daher zunächst damit beauftragt werden, die grundsätzlich möglichen Alternativen der Erstellung einer Entwurfsplanung zu ergründen und entscheidungsreif vorzubereiten.

Finanzierungs- und Realisierungskonzeptionen

Im Zusammenhang mit der auf der Entwurfsplanung gegründeten Entscheidung über einen Hochbau-Entwurf wird das Investitionsvolumen ermittelt. Darauf aufbauend sollte die Verwaltung beauftragt werden, alternative Finanzierungskonzepte zu entwickeln und vorzustellen.

Das Finanzierungskonzept soll folgende Rahmenbedingungen berücksichtigen und aufzeigen:

- Auswirkungen auf den städtischen Haushalt unter Berücksichtigung:
 - a) Stadt als Bauherr
 - b) Mietermodell
- Eigenanteile durch mögliche Erlöse aus dem Verkauf des Altstandortes
- Alternativen einer Fremdfinanzierung

Um Erlöse aus dem Verkauf des Altstandorts erfassen zu können, bedarf es zunächst sowohl eines verbindlichen Bau- und Nutzungskonzeptes für das heutige Stadthausgrundstück als auch einer Vermarktungsstrategie. Die Verwaltung sollte beauftragt werden, hier Planungsperspektiven zu entwickeln und vorzustellen.

Weiterhin ist ein Realisierungskonzept darzustellen, das vor allem diesen Fragen nachgeht:

- Welche vergaberechtlichen Rahmenbedingungen sind zu beachten?
- In welchem zeitlichen Rahmen lässt sich das Stadthausprojekt umsetzen?

Der Rat wird gebeten, die vorgeschlagenen Beschlüsse zu fassen und damit die Weichen für einen möglichst zeitnahen Stadthausneubau zu stellen.