

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

OB/SZW Servicezentrum Wirtschaft

Beteiligt:

- 23 Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte
- 30 Rechtsamt
- 61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Betreff:

Entwicklung des Bereiches Parkhaus und Bahnhof Hohenlimburg zu einem attraktiven Einzelhandelsstandort unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen.

Beratungsfolge:

- 28.05.2008 Bezirksvertretung Hohenlimburg
- 29.05.2008 Haupt- und Finanzausschuss
- 17.06.2008 Stadtentwicklungsausschuss
- 19.06.2008 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt beauftragt die Verwaltung, die Neugestaltung des Areals im Bereich des Parkhauses und Bahnhofs in Hohenlimburg mit dem Ziel einer Ansiedlung von Einzelhandelsflächen zu betreiben. Grundlage sind dabei die unter den Ziffern 2.3 und 4 festgelegten folgenden städtebaulichen Rahmenvorgaben:

- Schaffung von 90 Stellplätzen (zusätzlich zum Einzelhandelsbedarf)
- Der Baukörper soll im südlichen Grundstücksbereich errichtet werden
- Der Baukörper soll zur Bahnstraße mindestens drei Geschosse aufweisen
- Stellplätze können im nördlichen Grundstücksbereich ebenerdig und über dem Einzelhandel im 1. Obergeschoss errichtet werden.
- Im 3. Geschoss und einem evtl. Dachgeschoss könnten (Alten-) Wohnungen entstehen
- Es soll eine (fußläufige) Verbindung zu dem Gebiet östlich der Langenkampbrücke (Unterquerung) ermöglicht bzw. angeboten werden

Der unter Ziffer 6 beschriebenen weiteren Vorgehensweise wird zugestimmt.

Kurzfassung

Die Hohenlimburger Innenstadt zeichnet sich durch ein infrastrukturelles Defizit im Bereich des Einzelhandels aus. Die Gutachter zum Einzelhandelsgutachten kommen in diesem Zusammenhang zu dem Ergebnis, dass hier ein großflächiger Einzelhandelsanbieter benötigt wird.

Weiter ist die Parksituation in Hohenlimburg seit längerem ein immer wieder diskutiertes Thema. Im Blickpunkt steht dabei vor allem das Parkhaus, das aufgrund mangelnder Akzeptanz die von den Einzelhändlern geforderte Funktion nicht erfüllt und gleichzeitig für den Besitzer G.I.V. im Betrieb ein Verlustgeschäft darstellt.

Durch den beabsichtigten Verkauf des Hohenlimburger Bahnhofes durch die Bahnentwicklungsgesellschaft (BEG) ergibt sich aktuell die Möglichkeit, den gesamten Bereich neu zu überplanen und zu einem attraktiven Einzelhandelsstandort mit Entreefunktion für die Hohenlimburger Innenstadt zu entwickeln.

Die Verwaltung schlägt in diesem Zusammenhang vor, das Areal im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens an einen Investor zu veräußern, der neben der Ansiedlung von Einzelhandelsflächen auch die seitens der Planungsverwaltung definierten städtebaulichen Anforderungen erfüllt.

Begründung

1. Ausgangssituation

1.1. Infrastrukturelle Defizite der Hohenlimburger Innenstadt

Der Stadtbezirk Hohenlimburg weist im Hinblick auf die Versorgungslage mit Lebensmitteln eine ungleiche Verteilung auf. Betrachtet man den Stadtbezirk als Ganzes, sind die vorhandenen Flächen bezogen auf die Bewohner des Stadtteils grundsätzlich als ausreichend anzusehen. Betrachtet man aber die einzelnen Lagen innerhalb des Stadtteils, fällt auf, dass ein Großteil dieser Fläche auf einen großen Anbieter an der Stadtgrenze zu Iserlohn-Letmathe entfällt. Dieser deckt im Übrigen auch einen Teil des Bedarfs Letmathes mit ab, so dass die für Hohenlimburg ermittelte Verkaufsfläche eigentlich auf einen größeren Einwohnerkreis gerechnet werden müsste.

Die Hohenlimburger Innenstadt dagegen zeichnet sich im Gegensatz dazu durch das fast gänzliche Fehlen von großflächigem Einzelhandel aus. Damit ist auch gleichzeitig eine Unterversorgung in den südlichen Stadtbezirksteilen Nahmer, Wesselbach und Oege zu konstatieren. Deshalb kommt der

Gutachter, zum in Arbeit befindlichen Einzelhandelsgutachten, zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Hohenlimburger Innenstadt ein großflächiger Einzelhandelsanbieter benötigt wird.

Eine solche Ansiedlung ist nicht nur aus Gründen der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln anzustreben, sondern auch vor dem Hintergrund einer Stärkung des gesamten Einzelhandels in diesem Bereich. Trotz der in den 80er Jahren erfolgten Sanierung der Innenstadt hat dieser zentrale Bereich des Stadtteils immer mit Akzeptanz- und Attraktivitätsproblemen zu kämpfen. Zum einen liegt dies aus Sicht der Hohenlimburger Einzelhändler an der unglücklichen Parkplatzsituation, auf die in der Folge noch näher eingegangen wird. Ein weiterer Grund besteht aber darin, dass die Innenstadt nur über den Bereich des Rathauses attraktiv erschlossen wird, also aus einer Richtung, in der ohnehin die besser versorgten Gebiete liegen. Aus der südlichen Richtung dagegen führen die vorhandenen Straßen eher an der Innenstadt vorbei, insbesondere jenseits der Lenne. Das Entree der Innenstadt hat von dieser Seite eher einen Hinterhofcharakter mit dem Parkhaus, dem integrierten ZOB und dem in die Jahre gekommenen Bahnhof. Diese Ausprägung und die Geräuschs situation lockt zum Leidwesen der Anwohner die Drogen- und Trinkerszene immer mehr an.

Durch die neue Brücke über die Bahnlinie und den Fortfall des Bahnübergangs Herrenstraße wird sich zwar eine bessere Verkehrsführung ergeben, die die Umfahrungstendenz dagegen aber eher noch verstärkt.

Es ist deshalb dringend erforderlich, in diesem Bereich der Hohenlimburger Innenstadt einen städtebaulichen Akzent zu setzen, der diesen Bereich attraktiv erschließt und damit eine Verbindung durch die bereits vorhandenen Einzelhandelslagen zum Rathausbereich schafft. Dadurch wird die Innenstadt aufgewertet und ein Anlaufpunkt für die umliegenden Stadtteile.

1.2. Fehlende Akzeptanz des Parkhauses

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen in den 80er Jahren wurde das Parkhaus Hohenlimburg errichtet. Aufgrund des Wunsches nach einer attraktiven Fußgängerzone und des damit verbundenen Verlustes bestehender Stellplätze in der Innenstadt wurde das Parkhaus mit Fördermitteln des Landes errichtet. Mit seinen 735 Stellplätzen wurde dabei eine großzügige Ausstattung des Innenstadtbereiches vorgenommen.

Interessanterweise wurde das Parkhaus von den Bewohnern und Besuchern der Hohenlimburger Innenstadt aber von Beginn an nicht angenommen. Mag es an der grundsätzlichen Abneigung vieler AutofahrerInnen gegen Parkhäuser an sich, an der Architektur des Gebäudes oder aber an der Tatsache liegen, dass sich das Parkhaus städtebaulich nicht als Teil der Hohenlimburger Innenstadt darstellt – im Ergebnis war und ist das Parkhaus nicht ausgelastet. Auch Stützungsmaßnahmen, wie z.B. die günstige

Überlassung von Dauerparkplätzen oder die Absenkung der Parkgebühr haben daran nichts geändert.

1.3. Wirtschaftlichkeit des Betriebs des Parkhauses

Die GIV will sich aus wirtschaftlichen Gründen vom Parkhaus Hohenlimburg trennen.

Die Parkeinnahmen sind in den letzten Jahren stetig gesunken. Ein kostenloses Überlassen dieses Parkhauses an einen namhaften Betreiber führte letztendlich aufgrund der laufenden Betriebskosten auch zur Kündigung. Der Versuch, rentablere Parkhäuser in die Verhandlungen einzubringen, ist nicht angenommen worden, weil durch den Hinterhofcharakter die Vandalismusschäden und damit Instandsetzungen laufend zunahmen.

Der weitere Betrieb des Parkhauses muss aus vertraglichen Gründen aufrecht erhalten werden.

Eine in Auftrag gegebene Untersuchung ergab, dass im Falle einer Nutzungsänderung von Teilflächen des Objektes (Einzelhandel u. a.) mit einer erforderlichen Miete von 20 bis 25 € pro/m² gerechnet werden muss. Diese Miete ist an dem Standort nicht zu erzielen.

Die gebaute Umgehungsbrücke wirkt sich für andere Nutzungen eher nachteilig aus.

Die Situation im Parkhaus ist seit bereits 27 Betriebsjahren nicht besser, sondern tendenziell schlechter geworden. Gründe die zum Bau des Parkhauses geführt haben, sind überholt bzw. durch aktuellere Gutachten widerlegt.

Aus den dargestellten Gründen hält es die G.I.V. für unverantwortlich, diese unwirtschaftliche Situation weiterhin aufrecht zu erhalten und bittet um Zweckentbindung des Parkhauses aus dem einstigen Kaufvertrag. Die G.I.V. verfolgt das Ziel, diese Immobilie ohne weitere Verluste zu veräußern.

1.4. Sanierungs- und Instandhaltungsbedarf im Parkhaus

Aus wirtschaftlichen Gründen sind im Parkhaus Hohenlimburg vorwiegend sicherheitsrelevante Instandhaltungsmaßnahmen in den letzten Jahren durchgeführt worden. Der Weiterbetrieb des Parkhauses würde in den kommenden Jahren zu erheblichen Instandhaltungsaufwendungen an der Gebäudesubstanz etc. führen. Die G.I.V. ist nicht in der Lage, diese Aufwendungen auszugleichen.

Das Beibehalten der jetzigen Situation würde in den kommenden Jahren zum Verfall des Parkhauses führen.

1.5. Modernisierung des Busbahnhofes

Ende 2006 hat die G.I.V. im Auftrag der Stadt die Beleuchtung und den Anstrich im ZOB verbessert. Trotz dieses Instandhaltungsaufwandes in 2006 konnte die Situation jedoch nicht zufriedenstellend umgesetzt werden. In Anbetracht der baulichen Gegebenheiten im Busbahnhof können nur begrenzte Anforderungen erfüllt werden. Weitere Maßnahmen wie u. a. das Herabsetzen der Einstiegsinseln für einen behindertengerechten Buseinstieg sind notwendig.

Der Hinterhofcharakter des ZOB lockt die unerwünschte Szene an und wird seitens der Hohenlimburger Bürger als Sicherheitsrisiko und Ursache für Verunreinigungen/Unrat bemängelt. Der vom ZOB ausgehende Geräuschpegel, welcher durch die baulichen Gegebenheiten verstärkt wird, wird von den Anwohnern ständig kritisiert.

1.6. Veräußerungsabsicht des Bahnhofsgebäudes (Leerstand)

Seit 2001 beabsichtigt die DB Station&Service AG, sich von einer Vielzahl von Empfangsgebäuden zu trennen, da sie aus Ihrer Sicht nicht mehr als Eisenbahninfrastruktur benötigt werden und die Vorhaltung großer Gebäudeflächen für relativ geringflächige fahrgastbezogene Einrichtungen aus Sicht der Deutschen Bahn AG unwirtschaftlich ist. In Nordrhein-Westfalen trennt sich die Deutsche Bahn AG von mindestens 120 Gebäuden.

Das Land NRW und das kommunale „Forum Bahnflächen NRW“ haben im Jahr 2003 mit der DB Station&Service AG eine bundesweit einmalige Rahmenvereinbarung zum sog. „1. Empfangsgebäudepaket NRW“ geschlossen, die ein befristetes Vorkaufsrecht der Kommunen auf Basis neutraler Verkehrswertgutachten regelt.

Der Vorteil der „Empfangsgebäudepakte NRW“ ist eine neutrale transparente Wertermittlung unter Beteiligung von Vertretern der Stadt Hagen, des Forums Bahnflächen, der BEG und der Deutschen Bahn AG, die auch den bisherigen Instandhaltungsstau berücksichtigt. Für das Empfangsgebäude Hohenlimburg wurden ein Bausubstanz- und ein Verkehrswertgutachten im Rahmen des „1. Empfangsgebäudepakets NRW“ erstellt und durch die Stadt Hagen und die DB Station&Service AG abschließend plausibilisiert. Das Empfangsgebäude mit umliegenden Flächen am Bahnhof Hohenlimburg wurde der Stadt Hagen zu dem gemeinsam ermittelten Verkehrswert von 239.000 € zum Kauf angeboten. Die Stadt Hagen lehnte den Kauf ab¹.

¹ Beschluss des HFA vom 2.12.2004 (778/2004)

Die rahmenvertragliche Frist des Vorkaufsrechts des „1. Empfangsgebäudepaket NRW“ lief zudem im Dezember 2004 aus.

Sofern die Kommunen den im Empfangsgebäudepaket NRW angebotenen Grunderwerb nicht annehmen, besteht für die meisten Gebäude automatisch ein Optionsrecht zum Erwerb für einen feststehenden Erwerber, der diese Gebäude in Paketen erwirbt.

Nach Aufnahme der Stadt Hagen in den BahnflächenPool und dem Abschluss der Konsensvereinbarung mit der BEG im Jahr 2006 hat die BEG umgehend die DB Station&Service AG gebeten, das Empfangsgebäude nicht im Rahmen eines bundesweiten Pakets an Finanzinvestoren zu geben, sondern vor Ort gemeinsam mit der Stadt Hagen nach einer Lösung zu suchen. Die BEG hat daraufhin nach einem zuverlässigen privaten Investor für das Empfangsgebäude gesucht, der nicht nur den Kaufpreis aufbringt, sondern auch in der Lage ist, das Empfangsgebäude zu entwickeln.

Durch die Kontakte zum Servicezentrum Wirtschaft der Stadt Hagen und dem in der städtischen Arbeitsgruppe geäußerten Wunsch nach einem gemeinsamen Vorgehen für den gesamten Bahnhofsbereich hat die BEG die Ausbietung an Einzelinteressenten eingestellt. Die BEG hat bei der DB Station&Service AG erreicht, dass der Stadt Hagen erneut eine befristete Kaufoption auf Basis der Regelungen des Rahmenvertrags zum „1. Empfangsgebäudepaket NRW“ eingeräumt wird².

Mit der möglichen Entscheidung der Stadt Hagen bzw. ihrer Tochter G.I.V. über einen Erwerb des Empfangsgebäudes mit Nebenflächen am Bahnhof Hohenlimburg fällt damit auch die Entscheidung, ob die Stadt das Ruder für die Gesamtentwicklung in der Hand hat oder ob im Rahmen der Gesamtentwicklung für Schlüsselgrundstücke der Planung ein neuer Eigentümer für dieses Teilgrundstück des Gesamtprojekts auftritt, dessen Ziele nicht mit den bisherigen Planungen übereinstimmen (müssen). Damit besteht die Gefahr, dass erarbeitete Konzepte hinfällig werden.

Die Bahnhofsquartiere im Herzen der Städte sind nicht nur wichtige Identifikationspunkte der Kommunen, sondern auch Imageträger für den Standort. Die Suche nach Investoren für die meist großen baulichen Entwicklungen im Bahnhofsumfeld wird durch ein zunehmend verfallendes Empfangsgebäude auf Dauer belastet. Die baulichen Veränderungen im Bahnhofsquartier, die für die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und die Stärkung der Innenstädte strukturell von Bedeutung sind, bleiben damit aus. Dies betrifft insbesondere die Ansiedlung eines neuen Einzelhandelsmagneten und damit auch die Beseitigung der städtebaulichen Missstände durch Abriss des Parkhauses.

² Dies bedeutet, solange sich die Vermarktungszuständigkeit bei der BEG befindet, wird aufgrund der vertraglichen Regelungen an der Kaufoption gegenüber der Stadt festgehalten. Sobald aber seitens der Konzernzentrale eine lukrativere Möglichkeit des Vertriebes gesehen wird, kann diese Verkaufsoption verlorengehen. Deshalb besteht entsprechender Handlungsdruck sowohl auf Seiten der BEG als auch auf Seiten der Stadt Hagen.

Bestandteil eines kommunalen Erwerbs im „1. Empfangsgebäudepaket NRW“ sind auch Flächen im Umfeld des Empfangsgebäudes wie die Fläche zwischen neuer Brücke und Empfangsgebäude sowie die Flächen mit alter, städtebaulich wenig attraktiver Ladenzeile zwischen Bahnübergang und Empfangsgebäude.

An der Umnutzung dieser Flächen für die kommunale Infrastruktur (Bahnhofsvorplatz, Verkehrserschließung, Busbahnhof, B+R) hat die Stadt Hagen großes Interesse. Im Falle des Eigentumsübergangs an einen Dritten dürften die kommunalen Infrastrukturplanungen gefährdet sein, der Ausbau mit erheblichen Zeitverzögerungen einhergehen und/oder im Falle eines späteren Grunderwerbs von dem neuen Eigentümer mit höheren Kosten verbunden sein.

Die Investitionen des Landes und der Kommunen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Ausbau und Modernisierung der Bahnsteiganlagen, Bau von Bushaltestellen, B&R-Stellplätzen und die Gestaltung des Vorplatzes werden durch den Eindruck eines verfallenden Empfangsgebäudes in ihrer Wirkung nachhaltig entwertet. Verfallende, ungenutzte oder nicht standortgerecht genutzte Empfangsgebäude vermindern die soziale Kontrolle und stellen somit eine erhebliche Zugangsschwelle zum ÖPNV dar. Die mit den Investitionen in die Verkehrsanlagen beabsichtigte Attraktivierung des ÖPNV wird somit nicht erreicht.

Deshalb schließt die Strategie eines kommunalen Zwischenerwerbs, ausdrücklich nicht die spätere Veräußerung an einen Dritten aus. Ggf. kann hierbei eine Zahlungsverpflichtung der Kommune an den Weiterverkauf gekoppelt werden. Entscheidend ist, dass die Gemeinde mit dem Eigentum an Gebäude und Flächen das Faustpfand zur Entwicklung in der Hand hält und Herr des Verfahrens bleibt.

Viele Kommunen, in denen Empfangsgebäude von der Deutschen Bahn AG ohne nähere Abstimmung an Dritte veräußert wurden, beklagen heute den schlechten Zustand dieser Gebäude. Mit dem Eigentumsübergang an Dritte sind die Eingriffsmöglichkeiten der Kommunen sehr eingeschränkt, wenn der private Dritte das Gebäude nicht veräußern will. Ergebnis sind erhebliche städtebauliche und verkehrliche Missstände sowie Verzweiflung in Politik und Verwaltung über die „Machtlosigkeit“.

1.7. Richtfunkanlagen von Mobilfunkanbietern

Auf dem Dach des Parkhauses befinden sich Richtfunkanlagen diverser Mobilfunkbetreiber, deren Mietverträge langfristige Laufzeiten aufweisen. Die hierbei entstehenden Jahresmieteinnahmen von ca. 14.000 € und Verpflichtungen könnten von den Erwerbern übernommen werden oder anderen Orts ausgelagert werden.

Es muss noch überprüft werden, ob auch Funkanlagen von der Feuerwehr u. a. aufgestellt sind.

2. Parksituation in Hohenlimburg

2.1. Klagen der Einzelhändler über fehlende Parkplätze

Ein in den letzten Jahren vom Einzelhandel der Hohenlimburger Innenstadt immer wieder thematisierter Mangel an Stellplätzen ist differenziert zu betrachten. Durch die Schaffung der Fußgängerzone gingen natürlich Stellplätze im Bereich der Freiheitsstraße und der umliegenden Straßen verloren. Dadurch ist die direkte Erreichbarkeit der in diesen Bereichen angesiedelten Einzelhändler eingeschränkt.

Insgesamt existiert jedoch eine ausreichende Zahl von Stellplätzen, die nur leider von ihrer Lage her nicht optimal liegen. Die Eingangssituation zur Hohenlimburger Innenstadt wurde bereits beschrieben. Und genau in diesem Bereich um das Rathaus herum liegen auch die meisten Stellplätze. Je weiter man in Richtung Bahnhof kommt, desto geringer ist das Stellplatzangebot, mit Ausnahme der Plätze im Parkhaus. Hier gibt es jedoch die bereits beschriebenen Akzeptanzprobleme, so dass im subjektiven Empfinden der Einzelhändler derzeit ein Defizit existiert.

2.2. Parkhaus Hohenlimburg

Wie bereits erwähnt, wurde das Parkhaus im Zuge der Sanierungsmaßnahmen in den 80er Jahren errichtet und gefördert. Die in dieser Zeit in der Hohenlimburger Innenstadt im Rahmen von Neubaumaßnahmen bzw. Nutzungsänderungen nachzuweisenden Stellplätze wurden damals zu einem großen Teil über Ablösezahlungen nach der Stellplatzsatzung realisiert. Das Parkhaus stellte in diesem Zusammenhang die alternativen Stellplätze bereit.

Anzahl der Stellplätze im Parkhaus	735
davon als abgelöste Stellplätze	336
mit Baulast gesichert	6

In den Überlegungen tauchte deshalb die Frage nach der rechtlichen Verbindung der von den Immobilienbesitzern abgelösten mit den im Parkhaus geschaffenen Stellplätzen auf. Deshalb ist zu einem frühen Zeitpunkt bereits das städtische Rechtsamt um eine entsprechende Stellungnahme gebeten worden.

Ohne an dieser Stelle die detaillierten rechtlichen Ausführungen zitieren zu wollen, kann man aus dieser Stellungnahme zwei Kernaussagen herausstellen.

Erstens existiert keine direkte rechtliche Abhängigkeit zwischen der Stellplatzablösesezung der Stadt Hagen und dem Nachweis tatsächlich vorhandener Stellplätze. Die Ablöseseumme stellt vielmehr ein "Surrogat" der Herstellung dar, tritt also an die Stelle der Herrichtung von Stellplätzen. Die vereinnahmten Gelder sind nach § 51 Abs. 6 BauO NRW zu verwenden für investive Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs oder auch für Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs, aber im Rahmen der Bedarfsdeckung auch zur Errichtung von Parkeinrichtungen.

Inwieweit diese kommunale Verpflichtung sich preislich in den Verkaufsverhandlungen auswirkt, wird sich durch Zahl und Interesse der potentiellen Investoren bestimmen.

Aus dieser gesetzlichen Verpflichtung leitet sich die zweite Kernaussage ab, nach der die Schaffung von Parkraum sich am bestehenden Bedarf zu orientieren hat. Dieser Bedarf ist im Einzelfall zu ermitteln.

2.3. Bedarf an Parkplätzen

Diese Kernaussagen der rechtlichen Einschätzung des Rechtsamtes haben im Zuge der weiteren Überlegungen dazu geführt, dass die Verwaltung die Frage des tatsächlichen Bedarfes für die Hohenlimburger Innenstadt geprüft hat. Die Einschätzung der Verkehrsplanung geht davon aus, dass im Rahmen einer Neugestaltung des Bereiches zusätzlich zum Stellplatzbedarf, der durch den Einzelhandel an dieser Stelle ausgelöst wird, ein weiterer Bedarf von 90 Stellplätzen existiert, die ein potentieller Investor als Ersatz für die durch das Parkhaus entfallenden Plätze schaffen muss. Dieser Bedarf ermittelt sich aus der Zahl der aktuell dauerhaft vermieteten (84) bzw. durch Baulast (6) gesicherten Stellplätze.

Aus der durchschnittlichen Nutzung frei verfügbarer Stellplätze (Kurzparker) ergibt sich eine weitere theoretische Nachfrage von rund 80 Stellplätzen. Geht man jedoch davon aus, dass diese Kurzparker sich gänzlich oder zum großen Teil in der Parkplatz-Nachfrage eines neuen (Einzelhandels-) Angebots wiederfinden, ist abzuwegen, ob und in welchem Umfang diese Nachfrage neben den projekteigenen Stellplätzen bedient werden soll. Eine erste Einschätzung im Planungsbereich geht davon aus, dass davon abgesehen werden kann.

Dass es sich auf den ersten Blick um eine relativ geringe Zahl zusätzlicher Stellplätze handelt, erklärt sich dadurch, dass die insgesamt zu errichtende Zahl der Stellplätze sich aus dem Stellplatzbedarf des Einzelhandels (nach

Bauordnung) und dem Zusatzbedarf ergibt und damit insgesamt um einiges größer ist.

3. Öffentlicher Personennahverkehr in Hohenlimburg

3.1. Haltepunkt Bahnhof Hohenlimburg

Mit dem Abriss des Bahnhofgebäudes und einer erforderlichen Neuorganisation des Zentralen Busbahnhofs (ZOB) bieten sich Chancen für eine Verbesserung der Zugangssituation zu den Personenzügen am Bahnhof Hohenlimburg. Grundsätzlich soll im Zuge der Überplanung des Gesamtareals die Erreichbarkeit für die Fahrgäste und der Wechsel Bahn / Bus verbessert werden.

Die baulichen Voraussetzungen hierfür ergeben sich vor allem aus einer „Freilegung“ der Flächen entlang der Bahngleise (Abriss Bahnhofsgebäude, Abriss von Verkaufpavillons entlang der Bahnstraße). Eine Variante zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum Schienenpersonenverkehr bestünde in der Schaffung eines kombinierten Bahn-Bussteigs als Seitenbahnsteig. Damit könnte im Rahmen dieses Projektes an dieser Stelle der lange gewünschte barrierefreie Zugang zum Bahnverkehr für die Fahrtrichtung Hagen Hbf. geschaffen werden. Für die Gegenrichtung sind Lösungen in Verbindung mit dem bestehenden Fußgängertunnel zum Mittelbahnsteig zu suchen (Rampe, Aufzug). Die barrierefreie Zugänglichkeit des Personentunnels ist bei der städtebaulichen Konzeption zu berücksichtigen (Flächenbedarf).

Eine „Machbarkeitsuntersuchung zum Umbau der Verkehrsstation am Bf. Hagen-Hohenlimburg“, erstellt im Auftrag der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft (BEG), liegt inzwischen vor.

3.2. Zentraler Omnibusbahnhof Hohenlimburg

Der Zentrale Busbahnhof (ZOB) wird derzeit von 10 Linien der Hagener Straßenbahn (HST) und 2 Linien der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) angefahren. 2 Linien haben hier eine Standzeit von mehr als 5 Minuten. Unter der Annahme eines Weiterbestandes des aktuellen Linienangebots und Fahrplans ergibt sich daraus ein Flächenbedarf für eine zentrale Haltestelle (an anderer Stelle) von mindestens 5 Bussteigen mit je 20 m Länge sowie zwei Abstellmöglichkeiten. Dazu kommen die erforderlichen Warteflächen für Fahrgäste mit entsprechender Möblierung (Witterungsschutz etc.) und gegebenenfalls eine Wendeanlage mit einem Durchmesser von 27,5 m.

Eine Reduzierung dieses Flächenbedarfs und/oder der Verzicht auf eine Wendeanlage hätten in jedem Fall eine Verschlechterung der ÖPNV-Erreichbarkeit des Standorts zur Folge.

Insgesamt soll eine städtebauliche Lösung gefunden werden, die drei Funktionen, nämlich Einzelhandelsprojekt, Zugang Bahnstation und ZOB, in optimaler Weise verbindet.

4. Städtebauliche Rahmenvorgaben

Um sicher zu stellen, dass sich die Entwürfe potentieller Investoren an einer einheitlichen städtebaulichen Zielvorstellung orientieren, sind seitens der Stadtplanung entsprechende Rahmenvorgaben entwickelt worden. Demzufolge

- soll der Baukörper im südlichen Grundstücksbereich errichtet werden
- soll der Baukörper zur Bahnstraße mindestens drei Geschosse aufweisen
- können Stellplätze im nördlichen Grundstücksbereich ebenerdig und über dem Einzelhandel im 1. Obergeschoss errichtet werden.
- könnten im 3. Geschoss und einem evtl. Dachgeschoss (Alten-) Wohnungen entstehen
- soll eine (fußläufige) Verbindung zu dem Gebiet östlich der Langenkampbrücke (Unterquerung) ermöglicht bzw. angeboten werden

5. Eigentumsverhältnisse

Neben der aktuellen vergaberechtlichen Situation, nach der gemäß Prüfung des Rechtsamtes eine europaweite Ausschreibung unumgänglich ist, ist es auch sinnvoll die Vergabe des Areals auszuschreiben und dies mit einem inhaltlichen Wettbewerb zu verbinden, um zu einer städtebaulich akzeptablen Lösung zu kommen.

Eine Schwierigkeit besteht dabei allerdings in der Tatsache, dass das Gesamtareal im Besitz verschiedener Eigentümer befindet. Das Parkhaus gehört der G.I.V., der Bahnhof und die entlang der Bahnstraße stehenden Kioskgebäude gehören verschiedenen Bahngesellschaften und die zwischen Parkhaus und Bahnhof gelegene öffentliche Straßenfläche gehört der Stadt Hagen.

Hinsichtlich der bahneigenen Flächen übernimmt die BEG derzeit die einheitliche Vermarktung. Die G.I.V. verfügt über den größten Immobilienanteil mit ca. 4.500 qm in diesem Areal.

Der Kaufpreis des städtischen Grundstückes könnte in Höhe der benötigten Investitionssumme für bestimmte Komponenten (Tauschgeschäft: städtebauliche Auflagen./. Grundstück) bestimmt werden. Damit würde ausgeschlossen, dass die Stadt eine finanzielle Verpflichtung eingeht.

6. Weiteres Vorgehen

6.1. Abstimmung mit Politik

Mit dieser Vorlage und der damit verbundenen Beratung erfolgt zunächst eine Abstimmung mit den betroffenen politischen Gremien. Dabei ist es besonders wichtig, dass neben der grundsätzlichen Zustimmung zur Neugestaltung des Areals auch die damit verbundenen städtebaulichen Ziele beschlossen werden, da diese Eingang in die Ausschreibung finden sollen, um somit hinsichtlich der Erreichung dieser Ziele Verbindlichkeit erlangen.

Zeitgleich wird durch die Bau- und Planungsverwaltung ein Aufstellungsbeschluss zur Änderung der beiden betroffenen Bebauungspläne eingebbracht (vgl. Vorlage 0405/2008). Dieser ist Voraussetzung, um die erforderlichen planungsrechtlichen Festsetzungen zu treffen, die sich aus den städtebaulichen Vorgaben bei der evtl. Vermarktung der Flächen ergeben.

6.2. Zweckentbindung und Veräußerungserlaubnis für Parkhaus

Um das Parkhaus veräußern zu können, erfolgt nach einer positiven politischen Beschlussfassung eine entsprechende Vorlage für den Aufsichtsrat der G.I.V., der einer solchen Veräußerung zustimmen muss.

6.3. Grundstückszusammenführung zur Ausschreibung

Basierend auf den vorgenannten Beschlüssen kann in der Folge die Frage der einheitlichen Vermarktung zwischen den beteiligten Eigentümern erörtert und geregelt werden. Diese ist erforderlich um sicherzustellen, dass das gesamte Areal in die Hand eines Gesamtinvestors gelangt, der dann auch in der Lage ist die seitens der Stadt Hagen angestrebten Ziele mit seiner Maßnahme zu realisieren.

Derzeit sind vier mögliche Varianten für eine solche einheitliche Vermarktung denkbar:

- Es erfolgt eine gemeinsame, vertraglich definierte Ausschreibung von Stadt, G.I.V. und BEG unter Festlegung einheitlicher städtebaulicher Zielsetzungen, ohne dass dadurch Veränderungen an den Eigentumsverhältnissen erfolgen
- Es wird eine vertragliche Regelung getroffen, bei der zwei Eigentümer den dritten beauftragen, im Namen aller Eigentümer die Ausschreibung zu vollziehen
- Es erfolgt ein Zwischenerwerb der Flächen zweier Eigentümer durch den dritten und in der Folge eine Ausschreibung durch lediglich den verbleibenden Eigentümer
- Es erfolgen getrennte Ausschreibungen mit der jeweiligen Bedingung, dass nur der Bieter den Zuschlag erhalten kann, der auch in den beiden anderen Ausschreibungsverfahren zum Zuge kommt.

Welche dieser Varianten zur Anwendung kommt, kann zwischen den beteiligten Eigentümern verhandelt werden, wenn seitens der politischen Gremien die Neugestaltung des Areals beschlossen wird. Hinsichtlich der

Auswahl der Variante ist besonders von Bedeutung, dass diese rechtlich umsetzbar und mit möglichst geringem finanziellen Aufwand verbunden ist.

Die möglicherweise erforderliche Beteiligung der einschlägigen Gremien könnte im August/September 2008 stattfinden.

6.4. Europaweite Ausschreibung

Wie bereits an vorangegangener Stelle aufgeführt, müssen mit der Veräußerung städtebauliche Vorgaben erfüllt werden. Dies führt dazu, dass die Veräußerung europaweit ausgeschrieben werden muss. Auch dieser Aspekt ist seitens des Rechtsamtes geprüft und nachgewiesen worden.

Gegenstand der Ausschreibung wird es sein, dass die interessierten Investoren einen städtebaulichen Entwurf auf der Grundlage der definierten Rahmenbedingungen vorlegen und gleichzeitig ein Kaufangebot für die Flächen unterbreiten.

6.5. Vergabe

Je nach Ausschreibungsvariante (vgl. 6.3) erfolgt die Vergabe nach den jeweiligen Vergabерichtlinien der tätig werdenden Eigentümer. Dabei ist nach den derzeit geltenden Regelungen eine Nachverhandlung (z.B. Anpassung der Planung an die städtischen Vorstellungen) möglich. Hierzu sind allerdings (ggf. gemeinsame) Vergabekriterien zu definieren. So ist beispielsweise die Gewichtung zwischen den städtebaulichen Zielen und dem zu erzielenden Kaufpreis zu definieren.

Am Ende steht die Vergabe durch einen politischen Beschluss. Je nach Ausschreibungsvariante sind hier ggf. unterschiedliche Verfahrensweisen einzuhalten. In jedem Fall ist aber die abschließende Entscheidung durch ein politisches Gremium zu treffen.

6.6. Beschlussfassung in den Gremien

Eine Beschlussfassung über den Verkauf der Flächen kann voraussichtlich zum Jahresende erfolgen.

7. Abschlussbemerkung

Der hier beschriebene Zeit- und Vorgehensplan berücksichtigt, dass ein Beginn der Umsetzungsmaßnahmen erst erfolgen kann, wenn die Bauten entlang der Bahnstrecke (Kioske) abgerissen werden können. Dies kann aber erst nach Ablauf der Mietverträge³ zu Beginn des kommenden Jahres erfolgen. Im Anschluss daran ist eine (ggf. provisorische) Verlegung des ZOB möglich, was

³ Die Kündigung würde im Falle einer positiven Entscheidung des Rates im Juni seitens der BEG zum 31.12.2008 erfolgen. Bei einer späteren Beschlussfassung kann die Kündigung erst zum 30.6.2009 ausgesprochen werden.

wiederum die Voraussetzung für den Abriss des Parkhauses darstellt. Diese Zeitachse ist im Detail mit dem Investor zu entwickeln und den politischen Gremien zur Kenntnis zu bringen.

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister**Gesehen:**

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r**Amt/Eigenbetrieb:**

OB/SZW Servicezentrum Wirtschaft

23 Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte

30 Rechtsamt

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:**Amt/Eigenbetrieb:****Anzahl:**
