

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Öffentl. Sitzung (Ö/N)	Abstimmungsergebnis		
			Dafür	Dagegen	Enthalt.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	20.06.2016	Ö			
Verwaltungsausschuss	22.06.2016	N			
Rat	22.06.2016	Ö			

**Betreff:** Stadterneuerung in Bramsche  
Hier: Sanierungsgebiet "Bahnhofsumfeld"

### **Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Bramsche beschließt auf Grund des § 142 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Asylverfahrens, Beschleunigungsgesetzes vom 20.10.2015 in Verbindung mit den §§ 10 und 58 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der zurzeit gültigen Fassung; die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Bahnhofsumfeld“ als Satzung.

Gem. § 142 Abs. 3 S. 3 BauGB wird die Frist zur Durchführung des Sanierungsverfahrens auf 15 Jahre begrenzt.

Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Bahnhofsumfeld“ ist einschl. der Anlagen Nr. 1 und Nr. 2 dem Satzungsbeschluss beigefügt und somit Bestandteil.

Die aufgrund des Beschlusses vom 09.07.2014 durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für das Gebiet „Bahnhofsumfeld“ sind abgeschlossen.

### **Sachverhalt / Begründung:**

Mit dem Beschluss über die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB (WP 11-16/573) wurde für das Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ der Stadt Bramsche der Beginn der vorbereitenden Untersuchungen beschlossen. Ziel dieses Beschlusses war es, die erforderlichen Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit und Durchführung der beabsichtigten Sanierung zu gewinnen. Damit sollte das Ziel im Untersuchungsgebiet erreicht werden, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die allgemein anzustrebenden Sanierungsziele zu ermitteln und eine zügige Durchführung und Finanzierbarkeit zu prüfen. Die Stadt Bramsche hat daher die Arbeitsgemeinschaft BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Bremen, sowie re. Urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH, Oldenburg, beauftragt, vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB durchzuführen.

Mit der Beschlussvorlage WP 11-16/899 hat der Rat der Stadt Bramsche mit dem Billigungsbeschluss über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB vom 18.02.2016 die

vorbereitenden Untersuchungen formal abgeschlossen.

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ist vom Rat der Stadt Bramsche als Grundlage für die vorbereitenden Untersuchungen „Bahnhofsumfeld“ zur Kenntnis genommen worden.

Der Bericht über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen „Bahnhofsumfeld“ in der seinerzeit vorliegenden Fassung wurde vom Rat der Stadt Bramsche gebilligt. Der Bericht über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen wurde im Rahmen einer öffentlichen Bürgerversammlung den Betroffenen sowie der Öffentlichkeit vorgestellt. Die vorgebrachten Anregungen aus der Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen gem. § 137 BauGB und aus der Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger gem. § 139 BauGB wurden behandelt.

Mit Datum vom 04.04.2016 teilt das Sozialministerium im Rahmen einer Pressemitteilung der Stadt Bramsche mit, dass diese im Rahmen der Städtebauförderung in das Programm Stadtumbau West mit dem Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ als neue Maßnahme aufgenommen worden ist. Mit dem förmlichen Aufnahmebescheid wird im Frühherbst diesen Jahres gerechnet.

### **Abgrenzung des Sanierungsgebietes**

Der in der Anlage beigefügte Plan über die Abgrenzung des Sanierungsgebietes umfasst das gesamte Untersuchungsgebiet, das im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen bereits als Abgrenzung vorgeschlagen wurde.

Grundsätzlich ist das Sanierungsgebiet so abzugrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig gem. § 142 Abs. 1 Satz 2 BauGB durchführen lässt. Die zweckmäßige Durchführung begrenzt einerseits die räumliche Ausdehnung, ermöglicht aber andererseits der Stadt, im Interesse zweckmäßiger Durchführung, das Sanierungsgebiet in räumlicher Hinsicht weit genug zu erstrecken; dies ist von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Die Beurteilungsgrundlagen hierfür sind die Zwecke und Ziele der Sanierung, die dem Erneuerungskonzept gem. der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen zu entnehmen sind. Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes ist im starken Maße eine Ermessensentscheidung, da die zweckmäßige Durchführung der Sanierung von vielen planerischen, technischen, wirtschaftlichen und soziologischen Erfordernissen abhängt. Die Entscheidung über die Zweckmäßigkeit der Abgrenzung ist somit vom sanierungsrechtlichen Abwägungsgebot gesteuert. Der Kommune steht bei der Abgrenzung ein planerischer Gestaltungs- und Beurteilungsspielraum zu, der sich insbesondere aus dem Umfang der festgestellten städtebaulichen Missstände ergibt, die Kommune aber auch verpflichtet, das zuk. Sanierungsgebiet zweckmäßig und sinnvoll zu begrenzen.

Dabei können selbst Grundstücke, die selbst keine städtebaulichen Missstände aufweisen, aus Gründen der Zweckmäßigkeit in das Sanierungsgebiet einbezogen werden, wenn dies zur zweckmäßigen Durchführung der Sanierung notwendig ist, andererseits können auch Grundstücke, die von der Sanierung nicht betroffen werden, von der Sanierung ausgenommen werden.

Da zur Durchführung der Sanierung u.a. auch Erschließungsanlagen hergestellt, erweitert oder verändert werden können, sind die Grundstücke, die beidseits von Erschließungsanlagen liegen, sinnvollerweise in das Sanierungsgebiet einzubeziehen.

Ausgehend von dem Ziel der Durchführung eines einheitlichen Verfahrens zur Entwicklung der ehemals von der Bahn genutzten Flächen werden diese – im Eigentum der Bahn befindlichen – Flächen insgesamt in das Sanierungsgebiet einbezogen. Auch Entwicklungsflächen im nördlichen Bereich, die sich heute in privatem Eigentum befinden, werden aus diesem Grund komplett in das Sanierungsgebiet miteinbezogen.

Die Funktion der Gerhart-Hauptmann-Straße für die Erschließung des Entwicklungsgebietes ist derzeit nicht abschließend geklärt. Die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Stadtumbaus in der Gerhart-Hauptmann-Straße erfordert, dass diese Erschließungsanlage Bestandteil des Sanierungsgebietes ist. Um im Fall der Umsetzung von Maßnahmen Beitragsgerechtigkeit sicherzustellen, ist es erforderlich, auch die westlich an die Straßenparzellen angrenzenden Grundstücke in das Sanierungsgebiet einzubeziehen. Es wäre ein inhaltlicher und rechtlicher Mangel, erforderlichenfalls Maßnahmen baulicher Art an der Gerhart-Hauptmann-Straße durchzuführen, die Abgrenzung des Sanierungsgebietes aber an der Westgrenze der Straße enden zu lassen. Nach dem jetzigen Stand der Voruntersuchungen ist davon auszugehen, dass die Gerhart-Hauptmann-Straße Erschließungsteilfunktionen für die angrenzenden zu entwickelnden Flächen haben wird. Auch beim Friesenweg ist die Funktion dieser Erschließungsstraße für das Gebiet nicht abschließend geklärt, daher sind beide Straßen sowie die beidseitig angrenzenden Parzellen sinnvollerweise in die Gebietskulisse des zukünftigen Sanierungsgebietes einzubeziehen.

Östlich der Bahn werden die Entwicklungsflächen aus der ehemaligen Bahnnutzung, die öffentliche Fläche (Spielplatz) sowie die Flächen im Bahnhofsumfeld einbezogen, für die sich im Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen Potenziale für Nachverdichtungen bzw. Neuordnungsbedarfe im Hinblick auf bahnhofsbezogene Nutzungen ergeben.

Die genaue Abgrenzung des Sanierungsgebietes ist dem beigefügten Lageplan der Beschlussvorlage zu entnehmen. Das nunmehr im beigefügten Lageplan abgegrenzte Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 25 ha.

### **Städtebauliche und bauliche Missstände**

Das Untersuchungsgebiet weist in seinen städtebaulichen Merkmalen eine deutliche Differenz gegenüber dem bereits durch Sanierungsmaßnahmen entwickelten übrigen Innenstadtbereichen auf.

Im Hinblick auf die heutige Situation im Gebiet lassen sich folgende städtebauliche Missstände formulieren:

1. Ungenutzte/untergenutzte Flächen in innenstadtnaher Lage (Flächen westlich der Bahnlinie aber auch Flächen im direkten Bahnhofsumfeld)
2. Unzureichende Anbindung der Flächen westlich der Bahn an die Innenstadt (Bahntrasse als „Hindernis“)
3. Unterführung Friesenweg – funktionale und gestalterische Mängel
4. Vorhandene Erschließung und deren Ausbauzustände sind nicht geeignet für die Erschließung weiterer Entwicklungen (z.B. Düstergatt , Friesenweg)
5. Trennung durch die Bahnlinie; unzureichende Verbindung westlich gelegener Wohnquartiere und Innenstadt
6. Modernisierungsbedarf an Bestandsgebäuden
7. Gestalterische Mängel Bahnhofsvorplatz bzw. unmittelbares Umfeld
8. Unzureichendes P+R- und Bike+Ride-Angebot
9. Verdacht auf Bodenverunreinigungen

Im Sanierungsgebiet befinden sich typischerweise Kümmerernutzungen und typische Zwischennutzungen, insbesondere werden Flächenpotenziale nicht/oder unter dem potenziellen Standortwert genutzt. Eine hohe Anzahl an Gebäuden weist einen erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf.

Als erheblicher städtebaulicher Missstand im Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ ist der außerordentlich hohe Anteil der Brachflächen anzusehen. Diese Flächen werden lediglich zwischengenutzt oder unter Wert genutzt. Die größten Anteile der Brachflächen befinden sich noch im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Eine grundsätzliche Bereitschaft, sich aktiv in das Sanierungsverfahren einzubringen, ist bereits signalisiert worden. Ferner befinden sich im nördlichen sowie im östlichen und westlichen Bereich nicht/oder untergenutzte Flächen der Stadt Bramsche. Im westlichen Bereich des Sanierungsgebietes befinden sich nicht/oder untergenutzte Flächen von Privateigentümern.

Im nördlichen Untersuchungsgebiet befinden sich auf einer Fläche von ca. 1,5 ha zusammenhängende Bereiche wertvoller Biotope, die nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz geschützt sind.

Als wesentliche Restriktion neben den städtebaulichen Missständen, die es im Zuge einer Entwicklung zu berücksichtigen gilt, sind Lärmimmissionen durch Bahn und Bundesstraße von besonderer Bedeutung. Westlich des Untersuchungsgebietes verläuft die Bundesstraße 68 und die B 218. Östlich des Untersuchungsgebietes bzw. durch das Untersuchungsgebiet führt zudem die Bahnlinie Osnabrück/Oldenburg/Delmenhorst. Vor diesem Hintergrund wurde das Büro IPW im Zuge der vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen mit einer schalltechnischen Beurteilung der Immissionsituation des Sanierungsgebietes beauftragt. Die Berechnungen zeigen, dass das Gros der potenziellen Entwicklungsflächen tagsüber zwischen 6 Uhr und 22 Uhr sowie nachts zwischen 22 Uhr und 6 Uhr einer Verkehrslärmbelastung von 60 -66 dBA unterliegt. Um eine Aktivierung bzw. angemessene Nutzung der Flächen zu erreichen sind westlich und östlich des Geltungsbereiches des Sanierungsgebietes aktive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die Erstellung entlang der Bahnlinie sowie entlang der Bundesstraße 68 und B218 sind nicht in vollem Umfang förderfähig, sodass nicht förderbare Kosten in Höhe von 0,85 Mio € entstehen. Diese sind im Kosten- und Finanzierungsplan entsprechend dargestellt.

### **Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen und Neuordnungsziele**

Nach dem Baugesetzbuch liegen Missstände vor, wenn

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung und nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderung an gesundes Wohnen und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht mehr entspricht oder
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Die im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept und den vorbereitenden Untersuchungen „Bahnhofsumfeld“ zusammengefasst Ergebnisse zeigen, dass das Gebiet „Bahnhofsumfeld“ schwerwiegende städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 Abs 2 BauGB aufweist. Insgesamt gesehen beschreiben sowohl Substanzmängel als auch funktionale Mängel den klaren Handlungsbedarf.

Die Substanz- und Funktionsschwächen sind wie folgt zu charakterisieren:

1. Substanzschwächen

Das Untersuchungsgebiet entspricht nach seiner vorhandenen Bebauung und nach seiner sonstigen Beschaffenheit nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie an die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen.

Ein erster und beachtlicher Ansatz liegt bei der Sanierung schlechter Bausubstanz. Hinzu kommt die gestalterische Verbesserung des äußeren Erscheinungsbildes der westlich und östlich befindlichen Wohnbebauung.

## 2. Funktionsschwächen

Neben den städtebaulichen Missständen in der Bausubstanz weist das Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ erhebliche Mängel bei der Erfüllung der Aufgaben auf, die ihm nach Lage und Funktion obliegen. Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist insbesondere der Erwerb der entbehrlichen Flächen von der Bahn, weiterhin der Erwerb weiterer landwirtschaftlich genutzter Flächen, der Erwerb einzelner bebauter Grundstücke und die Neuordnung der Flächen westlich der Bahn im Rahmen einer Umlegung.

Weitere grundlegende Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen ist die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der B 68/B218 (nordwestliches Untersuchungsgebiet) und die Errichtung einer weiteren Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie, um die Immissionsrichtwerte für allgemeines Wohnen zu erreichen. Mit diesen baulichen Maßnahmen werden die Lärmimmissionen halbiert. Ferner ist eine wesentliche Voraussetzung die Änderung und Herstellung von Erschließungsanlagen zur Erschließung des Entwicklungsgebietes westlich der Bahnlinie sowie zur Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt. Hier seien genannt die funktionale und gestalterische Verbesserung der Fußgängerunterführung Friesenweg, die Ergänzung der vorhandenen Erschließungssysteme um neue Erschließungsanlagen, die Schaffung einer neuen Fußwegeverbindung zwischen Entwicklungsgebiet und Innenstadt und die Verlängerung der Fußgängerbrücke der Bahn.

## **Beteiligung der betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger**

Die Träger öffentlicher Belange wurden rechtzeitig und schriftlich beteiligt. Die Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange sind im Untersuchungsbericht zusammengefasst.

Für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bramsche bestand am 12.02.2016 die Möglichkeit, sich über den Stand der vorbereitenden Untersuchungen, über die vorläufigen Ziele der Sanierung und über die Rechtsfolgen detailliert auf einer Bürgerversammlung zu informieren. Am 13.06.2016 wird eine weitere (nach BauGB nicht erforderliche) Informationsveranstaltung im Ratssaal der Stadt Bramsche stattfinden. Ziel dieser Veranstaltung ist es, die Bürgerinnen und Bürger über den weiteren Fortgang des Sanierungsverfahrens zu informieren und einzubinden.

Die vorbereitenden Untersuchungen konnten außerdem in der Zeit vom 21.07.2014 - 29.08.2014 im Fachbereich 4, Stadtentwicklung Bau und Umwelt der Stadt Bramsche eingesehen werden. Während dieser Zeit bestand außerdem die Möglichkeit sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung zu informieren und eventuell Bedenken vorzutragen.

Zusätzlich wurden in Einzelerörterungen einzelne betroffene Grundstückseigentümer im Untersuchungsgebiet über die vorbereitenden Untersuchungen sowie über die beabsichtigte Sanierung informiert.

## **Das öffentliche Interesse an der Durchführung der Sanierung**

Eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung dieser Maßnahme zur Beseitigung der dargelegten städtebaulichen Missstände dient dem besonderen öffentlichen Interesse im Sinne von § 136 Abs. 1 BauGB.

### **Kosten und Finanzierung**

Für das Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ werden die Gesamtkosten auf Grundlage des integrierten städtebaulichen Konzeptes und der vorbereitenden Untersuchungen in Höhe von ca. 15,8 Mio. Euro geschätzt. Förderfähig sind nach dieser Kosten- und Finanzierungsübersicht 14,1 Mio. Euro. Nicht förderbare Kosten zu Lasten der Stadt Bramsche sind voraussichtlich 0,85 Mio. Euro. Abzüglich der zu erwartenden Einnahmen durch Grundstücksverkäufe, Ausgleichbeträge und sonstige Erlöse verbleibt ein Restbetrag von ca. 9 Mio. Euro, der durch Einnahmen nicht gedeckt ist. Von den verbleibenden 9 Mio. Euro werden ca. 6 Mio. Euro durch Bund und Land im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms getragen. Die verbleibenden 3 Mio. Euro Eigenanteil der Stadt Bramsche sind auf ca. 10 Jahre zu verteilen (erwarteter Förderzeitraum).

Der jeweilige kommunale Anteil an dieser Städtebauförderung ist im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Bramsche zu berücksichtigen.

### **Art des Sanierungsverfahrens**

Nach BauGB ist zu unterscheiden zwischen dem umfassenden Sanierungsverfahren und dem vereinfachten Verfahren. Beim umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§ 152 bis § 156 a BauGB) Anwendung. In der Bemessung von Kaufpreisen, Entschädigungsleistungen sowie der Genehmigung bestimmter Vorgänge ist ein Schwerpunkt dieser Regelung der Ausgleichsbetrag für mögliche sanierungsbedingte Wertsteigerungen.

Der Charakter der notwendigen Maßnahmen im Untersuchungsbereich „Bahnhofsumfeld“ lässt Bodenwertsteigerungen durch die anstehenden Bau- und Ordnungsmaßnahmen sowie die rechtliche Neuordnung erwarten. Auf Grund der nicht auszuschließenden Abschaffung der sanierungsbedingten Werterhöhungen sind auch solche Grundstücke innerhalb des Sanierungsgebietes aufzunehmen, auf denen keine städtebaulichen Missstände vorhanden sind. Da durch die Durchführung der Sanierung u.a. auch Erschließungsanlagen erstellt, erweitert oder verändert werden, sind die betreffenden Flächen in das Sanierungsgebiet einzubeziehen. Dies gilt auch für alle Grundstücke, die durch betreffende Anlagen erschlossen werden, insbesondere angrenzende Grundstücke. Deshalb sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften im umfassenden Verfahren anzuwenden.

### **Durchführungszeiten der Sanierung/Sanierungsträger**

Die Stadt Bramsche geht davon aus, dass die Durchführung der Sanierung förderrechtlich in 10 Jahren abgeschlossen sein wird. Insgesamt geht die Stadt aber von einer Laufzeit von rd. 15 Jahren aus, wie auch im Beschlussvorschlag dargestellt. Dies ist dadurch begründet, dass das Sanierungsgebiet auch nach finanzieller Ausföderung sinnvollerweise noch eine Anzahl von Jahren bestehen bleiben sollte, damit Sanierungswillige, auch wenn keine Zuschüsse aus Sanierungsmitteln mehr zur Verfügung stehen, über die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten, die das Sanierungsrecht gewährleistet, von der Stadtsanierung im Bahnhofsumfeld profitieren können.

Da die Stadt Bramsche nicht allein über die erforderliche Verwaltungskraft verfügt und bisher positive Erfahrungen mit der Einschaltung eines Sanierungsträgers gemacht wurden, soll die bisherige Praxis fortgeführt und wiederum ein Sanierungsträger eingeschaltet werden.

Für das Auswahlverfahren ist eine europaweite Ausschreibung erforderlich. Das Verfahren hierfür soll im Rahmen einer vergaberechtlichen Beratung extern beauftragt werden.

### **Begründung zur Beendigung der vorbereitenden Untersuchungen**

Die vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB sind zwischenzeitig vollständig durchgeführt worden. Mit Inkrafttreten der Satzung über die Festlegung des Sanierungsgebietes im Bahnhofsumfeld Bramsche ist der § 144 BauGB anzuwenden, dies bedeutet, dass u.a. Vorhaben i.S.v. § 29 BauGB (das sind insbesondere Baumaßnahmen), aber auch erhebliche und wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken ebenso wie der Verkauf/Kauf von Grundstücken und die Bestellung von Rechten an Grundstücken, weiterhin auch der Abschluss von Mietverträgen, der Genehmigung der Stadt bedürfen. Diese Regelung galt ebenso in den ehemaligen bzw. dem noch vorhandenen Sanierungsgebiet der Stadt Bramsche.

### **Anlagenverzeichnis:**

Bahnhofsumfeld Bramsche Geltungsbereich\_or  
Kopie von Flurstücke im Sanierungsgebiet-Bahnhofsumfeld  
Satzung Stadt Bramsche - Bahnhofsumfeld