

**Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes
"Rothenditmold-Hauptbahnhof"**

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Witte

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes ‚Rothenditmold-Hauptbahnhof‘ wird nach § 142 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Begründung:

1. Masterplan Rothenditmold/Hauptbahnhof als Ausgangspunkt der Sanierung

Die fast zeitgleiche Aufgabe des Industriestandortes Thyssen-Henschel in Rothenditmold, des Postkraftwagenhofes der Deutschen Post an der Schillerstraße, des Güterbahnhofes Unterstadt der Deutschen Bahn AG, großer Teile der Güterfunktionen auf der Nordseite des Hauptbahnhofs Kassel sowie der starke verkehrliche Funktionsverlust des Hauptbahnhofs durch Verlagerung aller Fernverkehrsfunktionen zum neuen Fernbahnhof Wilhelmshöhe in den 90 er Jahren haben in einem traditionellen innenstadtnahen Industrie- und Verkehrsareal schlagartig eine Brachenlandschaft und enorme Beschäftigungsverluste erzeugt, die eine gesunde und nachhaltige Stadtentwicklung auf Dauer nicht hinnehmen kann. Der quantitative und qualitative Umfang der Brachen macht zugleich deutlich, das Stadterneuerungsprozesse und -maßnahmen den Niedergang einer 150 jährigen Industrie- und Verkehrsgeschichte keinesfalls kurzfristig kompensieren können. Lösungen und Erfolge können nur mittel- und langfristig erreicht werden.

Dazu benötigt man eine Konzeption und Planungsplattform als strategisches Gesamtkonzept für die Konversion und Reaktivierung. Mit der Masterplanung Hauptbahnhof / Rothenditmold wurde diese Plattform geschaffen. Der Planungsprozess war dialogisch konzipiert, indem die Eigentümer der Konversionsflächen, die Bürger, interessierte Investoren- und Bauherrengruppen und die lokalen politischen Vertreter in den betroffenen Ortsbeiräten in den Planungsprozess einbezogen wurden. In einem Bausteinkonzept sind dabei die übergeordneten Planungselemente wie Erschließung, Landschaft/Freiraum und Städtebaulicher Rahmenplan ebenso erarbeitet worden wie standortbezogene Teilkonzepte als Grundlage einzelner Standortentwicklungen. Die Gesamtkonzeption

der Masterplanung wurde den Körperschaften der Stadt Kassel zur Beratung und Entscheidung vorgelegt. Die Stadtverordnetenversammlung hat der Masterplanung mit Beschluss vom 10.12.2001 zugestimmt.

2. Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm

Auf der Grundlage der Masterplanung wurde beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 02.05.2001 ein Antrag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm gestellt. Die vorgeschlagene Gebietsabgrenzung folgte im wesentlichen dem Planungsgebiet der Masterplanung, ergänzt um den Ortskern Rothenditmolds. Mit dem Bescheid vom 12.10.2001 wurde das Programmgebiet in die Städtebauförderung aufgenommen. Aufgrund des formellen Förderantrages wurde am 23.11.2001 eine Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln zu Kosten von 2.561.572,30 Euro mit staatlichen Zuwendungen in Höhe von 1.972.308,40 Euro erteilt.

3. Einleitung und Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wurden die vorbereitenden Untersuchungen eingeleitet, durchgeführt sowie öffentlich vorgestellt und erörtert. Die wesentlichen Eckdaten sind:

- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen am 24.02.2003.
- Öffentliche Bekanntmachung des Einleitungsbeschlusses über die örtliche Presse am 22.04.2003.
- Die Träger öffentlicher Belange wurde in der Zeit vom 14.04. bis 16.05.2003 um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahmen sind in die Untersuchung eingeflossen.
- Während des Untersuchungsprozesses wurde eine Vielzahl von Gesprächen mit den unterschiedlichen Eigentümern und potentiellen Bauherrn/Investoren geführt, um vor allem die Mitwirkungsbereitschaft am Konversions- und Reaktivierungsprozess festzustellen. Über den Untersuchungsfortschritt wurde der vor allem betroffene Ortsbeirat Rothenditmold in öffentlichen Sitzungen mehrfach unterrichtet.
- Beratung der Ergebnisse mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 01.04.2004 in Wiesbaden.
- Erörterung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen in der Öffentlichkeit am 06.07.2004.
- Mit den vorbereitenden Untersuchungen war die WohnStadt Kassel beauftragt worden, ein in der Stadterneuerung und als Sanierungsträger weithin anerkanntes und kompetentes Institut.
- Die Ergebnisse sind in einem umfangreichen Berichtsband dokumentiert.

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen können wie folgt zusammengefasst werden:

Das Untersuchungsgebiet ist im Hinblick auf die förmliche Festlegung deutlich zu reduzieren. Umfangreiche Bahnflächen ohne Maßnahmen der Stadterneuerung sind ebenso zu eliminieren wie Flächen, bei denen aufgrund besonders schwieriger, nur mittel- bis langfristige zu lösender Probleme und der aktuell noch fehlenden

Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer eine Durchführung der nach städtebaulichem Rahmenplan vorgesehenen Maßnahmen eine längere Vorbereitungszeit benötigt.

Der ermittelte Kostenumfang aller Maßnahmen im gesamten Untersuchungsgebiet ist unter anderem aufgrund der hohen Kosten für Ordnungsmaßnahmen und notwendigen Grunderwerb sowie aufgrund der teilweise fehlenden Bereitschaft der Eigentümer zum Abschluss städtebaulicher Verträge zur kooperativen Standortentwicklung und Kostenbeteiligung derart umfänglich, dass in einem Durchführungszeitraum der Sanierung von ca. 15 Jahren und gleich bleibender finanzieller Ausstattung des Städtebauförderungsprogramms aus heutiger Sicht keine ausreichende Finanzierung prognostiziert werden kann. Von daher ist eine Schwerpunktsetzung erforderlich. Die baulichen Schwerpunkte für ein mittelfristiges Programm und zugleich Impulsprojekte für einen langfristigen und nachhaltigen Konversionsprozess sind folgende:

- Standortentwicklung ehemaliger Postkraftwagenhof,
- Standortentwicklung ehemaliger Parkplatz Thyssen-Henschel,
- Standortentwicklung Hauptbahnhof/Kulturbahnhof,
- Wohnumfeldmaßnahme Engelhardstraße.

Diese Bereiche sollen als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt und die Sanierung im vollständigen Verfahren durchgeführt werden.

Hinzu kommt der Ortskern Rothenditmolds mit seinem starken Wohnungsbesatz, der nachhaltig gesichert werden soll. Dieses Gebiet wird ebenfalls in das förmlich festzulegende Sanierungsgebiet einbezogen. Dies jedoch im vereinfachten Verfahren, um den Eigentümern die steuerlichen Vorteile bei privaten Modernisierungsmaßnahmen zukommen zu lassen. Die flächenhafte Einbeziehung in das Sanierungsgebiet ist auch deshalb die richtige Strategie, weil die vorbereitenden Untersuchungen gezeigt haben, dass es eine begrenzte Anzahl von stark modernisierungsbedürftigen Gebäuden mit potenziell hohem Bedarf an Mitteln gibt, die kurzfristig nicht zu Verfügung stehen. Durch die steuerlichen Vorteile in einem Sanierungsgebiet kann eine breite Modernisierung gefördert werden und zudem die Wohnungsbauförderung des Landes zum Einsatz kommen, die in Kombination mit den Steuervorteilen eine starke Fördermöglichkeit darstellt, so dass auf den gezielten Einsatz von Städtebauförderungsmitteln zugunsten weniger Gebäude verzichtet werden kann.

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden vielfältige Initiativen für andere Standortbereiche ergriffen, um die Entwicklung voranzubringen. Jedoch mit dem Ergebnis, dass zur Zeit die Aufnahme folgender Bereiche in das Sanierungsgebiet nicht möglich ist:

Ehemaliger Güterbahnhof Unterstadt

Auf der Basis der Erschließungs- und Nutzungsplanung der Masterplanung wurde mit der Eigentümerin, zunächst Deutsche Bahn AG, dann Aurelis GmbH, ein gewerblich orientiertes Nachfolgekonzzept erarbeitet, beraten und auf dieser Grundlage der Entwurf eines Städtebaulichen Vertrages zur kooperativen Standortentwicklung verhandelt. Die Verhandlungen wurden ausgesetzt, weil die Eigentümerin die notwendige finanzielle Mitwirkung nicht sicherstellen konnte und es eine große

Diskrepanz zwischen bilanziellen Grundstückswerten und den tatsächlichen Verkehrswerten unter Berücksichtigung der notwendigen Entwicklungskosten gab.

Industrieareal Thyssen-Henschel Rothenditmold

Das weitläufige Areal um die alte Hammerschmiede wurde durch Thyssen-Henschel vollkommen aufgegeben. Aktuell wird es durch die Eigentümerin mit einer Zwischennutzung (große Spedition) verwertet, ohne dass diese Nutzung mittelfristig oder gar langfristig gesichert ist. Solange Erträge vorhanden sind, ist die Neigung des Unternehmens zu weitergehenden Investitionen (wofür die Masterplanung Konzepte aufzeigt) wenig ausgeprägt. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft von Stadt und Landkreis (WFG) hatte dann gemeinsam mit dem Unternehmen die Initiative ergriffen und, gefördert mit Ziel-2 Mitteln, eine Studie für ein Edutainment-Center mit ergänzenden Nutzungen erarbeiten lassen. Die Studie ist abgeschlossen und kommt zu dem Ergebnis, dass ein solches Projekt in erheblichem Umfang unrentierliche Kosten aufweist (ca. 30 bis 35 Mio. Euro), die weder von der Ziel-2-Förderung und schon gar nicht von der Städtebauförderung bereitgestellt werden konnten und können. Zudem war und ist die Suche nach potenziellen Investoren noch nicht erfolgreich.

Hauptbahnhof / Kulturbahnhof Nordseite

Aufgrund der vielfältigen Bindungen durch vorhandene gewerbliche Nutzungen und Gleisnutzungen ist davon auszugehen, dass der nördliche Bahnhofsbereich kurzfristig nicht angegangen werden kann. Die Option zur Flächenentwicklung wird durch den Verbleib im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen aufrecht erhalten, weil keine mittel- und langfristigen Hemmnisse entgegenstehen und die Mitwirkungsbereitschaft der Immobiliengesellschaft der Deutschen Bahn AG grundsätzlich vorhanden ist.

Da die vorgenannten Gebiete eine wahrscheinlich längere Zeit bis zur Konkretisierung einer wirtschaftlich tragfähigen Standortentwicklung benötigen, wurde dem Vorschlag des Ministeriums gefolgt, diese Gebiete in der Gebietskulisse der vorbereitenden Untersuchung zu belassen.

4. Standort- und Projektentwicklungen

Die erfolgreichen und aussichtsreichen Standort- und Projektentwicklungen haben im Februar 2006 folgenden Stand:

4.1 Ehemaliger Postkraftwagenhof

Der ehemalige Postkraftwagenhof an der Schillerstraße als frühere technische Infrastrukturbasis des Deutschen Post- und Fernmeldedienstes mit einer Grundstücksgröße von ca. 23.000 qm wurde nach der Verlagerung von Brief- und Frachtpostzentrum an regionale Standorte komplett aufgegeben. In der Masterplanung wurde ein Konzept für eine vielfältige gewerbliche und gemischte Nutzung entwickelt, die eine Parzellierung zur Folge hat und als Rückgrad eine öffentliche Erschließung benötigt. In den Verhandlungen mit der Eigentümerin über eine kooperative Standortentwicklung ohne kommunalen Grunderwerb wurde dieser von der Stadt angestrebte Weg mit dem Hinweis auf kurzfristige kommerzielle Ziele abgelehnt. Die alternative Option der Eigenentwicklung nach Grunderwerb (ein Wertgutachten des Gutachterausschusses wurde aus Sanierungsmitteln finanziert) wurde auf Rat des Ministeriums angesichts der hohen Bindung von Städtebauförderungsmitteln verworfen.

Daraufhin hat die Stadt den Standort bei potenziellen Investoren immer wieder ins Gespräch gebracht und ist schließlich erfolgreich gewesen: Die Baunataler Werkstätten e. V. haben das Grundstück als zweckmäßigen und zentralen Standort von der Deutschen Post erworben und in weiterer Kooperation mit der Stadt einen zweiten Nutzungspartner gefunden, das Blaukreuzzentrum. Nach Abstimmung der Bau- und Nutzungskonzepte der Partner untereinander ist ein Erschließungskonzept mit einer Stichstraße und ein Parzellierungsplan erarbeitet, der weitere Nutzungen im rückwärtigen Gebietsteil ermöglicht.

Die Stadt baut die Erschließungsstraße mit Einsatz der Städtebauförderungsmittel und erhält im Gegenzug die hierfür benötigte Grundstücksfläche kostenfrei übertragen. Die Entwässerung wird nach der kommunalen Satzung vom Kommunalen Entwässerungsbetrieb errichtet und finanziert. Die Versorgungsleitungen Strom, Wasser und Gas werden von dem örtlichen Versorgungsunternehmen nach der dortigen Gebührenordnung gebaut und finanziert. Die Kooperation ist in einem Städtebaulichen Vertrag vom Juni 2005 fixiert. Die Bauarbeiten laufen zur Zeit.

4,2 Ehemaliger Thyssen-Henschel Parkplatz an der Brandaustraße

Die ehemals von dem Industriebetrieb Henschel, später Thyssen-Henschel und zuletzt ThyssenKrupp, genutzte ca. 1,3 ha große Fläche diente bis zum Niedergang der industriellen Nutzung als Werksparkplatz. Für die brachliegende Fläche wurde in der Masterplanung ein Erschließungs- und Nutzungskonzept entwickelt, das eine Wohn- und Gewerbenutzung in dem Übergangsbereich zwischen den Industrie- und Wohnflächen Rothenditmolds vorsieht.

Aus dem „Zentrum für Lebensenergie“, das sich auf dem benachbarten Grundstück des Gewerbestandorts Clasen angesiedelt hat, bildete sich eine Genossenschaft (Stiftung-Heilhaus Ursa Paul), die ein eigenes, aus der Masterplanung abgeleitetes Gesamtkonzept mit Wohnen und Arbeiten für das Areal entwickelt hat. Für das ehemalige Parkplatzgrundstück liegt ein aus Sanierungsmitteln finanziertes Wertgutachten des Gutachterausschusses vor, auf dessen Basis sich die Verhandlungen bewegten. Das Grundstück konnte inzwischen durch die Stiftung von ThyssenKrupp erworben werden.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln wurde beantragt und gewährt für die Aufstellung des notwendigen Bebauungsplanes sowie für Ordnungsmaßnahmen wie Entsiegelung der Gesamtfläche, Abbruch von Baracken, Räumung von verfüllten Bombentrümmern, Aufspüren von Blindgängerverdachtspunkten in einem Bombenabwurfgebiet.

Für die öffentliche Erschließung des Grundstücks und bisher nicht erschlossener rückwärtiger Bestandsgrundstücke ist der Bau einer Anliegerstraße notwendig. Analog Postkraftwagenhof erhält die Stadt die für die Straße benötigte Fläche kostenfrei übertragen. Die Kooperation ist in einem Städtebaulichen Vertrag vom Juni 2005 fixiert.

Die Ordnungsmaßnahmen Entsiegelung der Gesamtfläche und Räumung von verfüllten Bombentrümmern sowie Prüfung von Blindgängerverdachtspunkten sind abgeschlossen. Der Entwurf des Bebauungsplanes wird gegenwärtig öffentlich

ausgelegt. Die Entwurfsplanung für die Erschließungsstraße ist in Bearbeitung und Abstimmung.

4.3 Kulturbahnhof

Das Konzept Kulturbahnhof zielt darauf, die enormen klassisch-verkehrlichen Funktionsverluste, die aufgrund des Baus des Fernbahnhofs Wilhelmshöhe entstanden sind, durch ein kulturelles und gemischt genutztes Konzept nicht nur auszugleichen, sondern den Kulturbahnhof in seiner Alleinstellung spezifisch und nachhaltig zu entwickeln. Die städtebauliche Planungs- und Konzeptentwicklung ist abhängig von der verkehrsinfrastrukturellen Planung im Zusammenhang mit der Etablierung des neuen Regionalstadtbahnsystems Regio Tram, dessen Verknüpfungspunkt zum städtischen Verkehr der Kulturbahnhof ist.

Rahmenplan Kulturbahnhof

Die Stadt erteilte einen entsprechenden Planungsauftrag mit Hilfe der Städtebauforderungsmittel und bezog in die Bearbeitung die verschiedenen Eigentümer sowie die am Bahnhof professionell vertretenen Akteure (z.B. Verkehrsunternehmen, Betreiber usw.) und die Anlieger in den Planungsprozess ein. Der Schwierigkeitsgrad der Planung ergab sich durch die Vielzahl der offenen Probleme und deren Verknüpfung untereinander. Insbesondere wurde für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eine Verkehrssimulation mit mehreren Varianten durchgeführt.

Die Planungen sind soweit abgeschlossen und abgestimmt, dass ein klares Prioritäten- und Handlungsprogramm vorliegt, das auch die zeitlichen, mit dem Bau der Regio Tram verbundenen Abläufe berücksichtigt.

Bahnhofsgebäude Südflügel

Für den leer stehenden Teil des denkmalgeschützten Südflügels konnte ein mit der Eigenart des Kulturbahnhofs deckendes Nutzungs- und bauliches Modernisierungskonzept für Ausstellungen, Tagungen usw. entwickelt werden und parallel dazu ein Investor sowie auch ein Mieter gefunden werden. Die Verhandlungen zwischen dem Bauherrn GWG und der Bahn gestalten sich jedoch als überaus schwierig, so dass die aufgestellte Modernisierungsvereinbarung bisher nicht abgeschlossen werden konnte.

Bahnhofsvorplatz

Der Vorplatz des Kulturbahnhofs soll in seinem Gestalt- und Nutzungswert deutlich verbessert und zur attraktiven Eingangszone des Kulturbahnhofs umgebaut werden. Dies ist zu erreichen, indem die verkehrlichen Funktionen spürbar verringert werden (großflächige Parkplatzanlage, ausgedehnte Omnibushaltestellen) und eine Neugestaltung auf der Basis eines Wettbewerbs erfolgt. Der Wettbewerb wird gegenwärtig durchgeführt.

Verknüpfung mit anderen Förderprogrammen

Die Rahmenplanung Kulturbahnhof wurde mit dem Hessischen Amt für Straßen- und Verkehrswesen abgestimmt, insbesondere hinsichtlich der Frage, ob und in welchem Umfang Fördermittel nach dem GVFG/FAG ÖPNV und Straßenbau eingebunden werden können. Dies ist entsprechend den spezifischen Nutzungs- und Flächenanteilen der Fall beim Bahnhofsvorplatz (Anlage neuer verkleinerter funktionsgerechter Omnibushaltestellen sowie Wiederherstellung/Neugestaltung des

Tunnelbauwerkes der Regio Tram unter dem Platz). Diese Ansätze sind bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs Städtebauförderung eingeflossen. Zudem wurde das Vorhaben Eingangszone Kulturbahnhof in das Programmplanungsdokument URBAN II 2000 bis 2006 (PGI) eingestellt: hierbei handelt es sich spezifisch um die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

4.5 Engelhardstraße

Die Engelhardstraße liegt im Zentrum des Ortskerns von Rothenditmold. Sie hat an der Wolfhager Straße eine platzartige Aufweitung, die als große asphaltierte Fläche ohne Bäume als ungeordneter Parkplatz genutzt wird. Hier befindet sich in der enggefügt gründerzeitlichen Struktur die einzige Möglichkeit zur Herstellung eines Quartiersplatzes, der seit Jahren ein zentrales Anliegen im Stadtteil ist.

Die nördliche Hälfte der Engelhardstraße soll zu einem Quartiersplatz mit Aufenthaltsqualität und als Ort für stadtteilbezogene Veranstaltungen umgestaltet werden. Dies käme auch den angrenzenden Läden zugute, deren Existenzsicherung auch für den Ortskern von Bedeutung ist. Die Gestaltung der Übergangsbereiche zur Naumburger Straße im Süden und zur Valentin-Traudt-Schule im Norden gehört ebenfalls zu dem Sanierungsprojekt mit Signalfunktion für Rothenditmold.

4.4 Wolfhager Straße 110

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Gebäude im Ortskern Rothenditmolds geprüft und bei einigen erhöhter Sanierungsbedarf festgestellt. Dazu gehört u. a. das leer stehende Objekt Wolfhager Straße 110, dessen Eigentümer seit längerer Zeit zahlungsunfähig ist. Das vordere Wohngebäude und die ehemals gewerblich genutzten Hintergebäude sind in einem sehr schlechten baulichen Zustand, so dass bereits Sicherungsmaßnahmen erforderlich wurden, um die Allgemeinheit vor Gefahren herabstürzender Bauteile zu schützen.

Die Stadt Kassel hat wegen der aufgelaufenen Kosten, Gebühren und Abgaben die Zwangsversteigerung beantragt. Da kein Kaufinteressent wegen Zustand und Lage an einer Hauptverkehrsstraße zu erwarten ist, will die Stadt das Grundstück übernehmen, die maroden Gebäude abbrechen und die Fläche als Übergang zum angrenzenden Grünzug Döllbachaue herrichten.

5. Finanzierungsbedarf Städtebauförderung für das Maßnahmenkonzept

Die Sanierungsrahmenplanung enthält ein Maßnahmenkonzept und eine überschlägige Kostenschätzung. Daraus ergibt sich folgender Finanzierungsbedarf für die Städtebauförderung:

Kostengruppe	Voraussichtliche Kosten in €
I. Vorbereitende Untersuchungen	58.000
II. Vorbereitung	283.000
III. Ordnungsmaßnahmen 1. Grundstückserwerb	2.083.000

2. Bodenordnung	60.000
3. Umzug von Bewohnern und Betrieben	30.000
4. Freilegung von Grundstücken	2.093.000
5. Erschließung	5.709.000
6. Sonstige Ordnungsmaßnahmen	60.000
IV. Baumaßnahmen	
1. Modernisierung u. Instandsetzung von Gebäuden	2.334.000
2. Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	
3. Wohnungsbau (Spitzenfinanzierung)	
4. Verlagerung oder Änderung von Betrieben	2.245.000
V. Sonstige Maßnahmen	
Zusammen	14.955.000
Abzüglich Mittelbewilligung 2001 zu Kosten von	2.562.000
Abzüglich Mittelbewilligung 2005 zu Kosten von	1.000.000
Weiterer Finanzierungsbedarf bis 2018	11.393.000

6. Abgrenzung des Sanierungsgebietes und verbleibendes Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen

Gemäß den Beratungsergebnissen mit dem Ministerium und dem Regierungspräsidium Kassel sowie fundiert durch die inzwischen weiter vorangebrachten Projektentwicklungen soll das Sanierungsgebiet Rothenditmold – Hauptbahnhof aus folgenden fünf Teilgebieten bestehen:

A -	Ortskern Rothenditmold	Größe ca. 9,1 ha
B -	Engelhardstraße	Größe ca. 1,0 ha
C -	Brandau- / Philippistraße	Größe ca. 3,9 ha
D -	Postkraftwagenhof Schillerstraße	Größe ca. 2,3 ha
E -	Kulturbahnhof	Größe ca. 7,0 ha

Die
genaue
n
Grenze
n des

Sanierungsgebietes und die einbezogenen Grundstücke sind dargestellt in einem Geltungsbereichsplan (Maßstab 1:10.000) und einer Grundstücksliste, welche der Satzung als Anlagen beigelegt sind.

Die übrigen untersuchten Gebiete

- Ehemaliger Güterbahnhof Unterstadt
- Industrieareal Thyssen-Henschel Rothenditmold
- Hauptbahnhof Nordseite

sollen im Status der vorbereitenden Untersuchung bis zur Konkretisierung einer wirtschaftlich tragfähigen Standortentwicklung verbleiben.

7. Sanierungsverfahren

Die Teilgebiete

- B – Engelhardstraße
- C – Brandau- / Philippstraße
- D – Postkraftwagenhof Schillerstraße
- E – Kulturbahnhof

werden im vollständigen Sanierungsverfahren durchgeführt.

Vollständiges Verfahren bedeutet im Wesentlichen,

- dass bauliche Vorhaben, Rechtsvorgänge und Teilungen gemäß §§ 144 und 145 Baugesetzbuch (BauGB) genehmigungspflichtig sind,
- dass für jedes Grundstück im Sanierungsgebiet im Grundbuch ein Sanierungsvermerk eingetragen wird, der auf die besondere rechtliche Situation hinweist,
- dass die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften des Dritten Abschnitts (§§ 152 – 156a) BauGB anzuwenden sind. Dazu gehören die Bestimmungen über die Preisprüfung der Gemeinde bei Grundstücksverkäufen und die Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen durch die Zahlung von Ausgleichbeträgen, zu der die Grundstückseigentümer bei Abschluss der Sanierung gegebenenfalls verpflichtet sind.

Das Teilgebiet

- A – Ortskern Rothenditmolde

wird im vereinfachten Sanierungsverfahren durchgeführt.

Die im vollständigen Verfahren geschilderten umfangreichen Vorschriften sind hier zur Durchführung der Sanierung nicht erforderlich. Für dieses Teilgebiet ist beabsichtigt, den Grundstückseigentümern als Anreiz für private Modernisierungsmaßnahmen die Nutzung steuerlicher Vorteile in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet zu ermöglichen.

Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 22.05.2006 der Vorlage zugestimmt.

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister