

Stadt Schwerte
Der Bürgermeister

Drucksache-Nr.:	VII/1002
Datum:	26.05.2008
Status:	öffentlich
Freigabedatum:	05.08.2008

Bereich/Az:
Stadtplanung /

Beschlussvorlage

für die Beratung im:

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Planungs- und Umweltausschuss	04.06.2008	öffentlich
Haupt-, Personal- und Gleichstellungsausschuss	17.06.2008	öffentlich
Rat	18.06.2008	öffentlich

Betreff

Maßnahme der Haushaltssicherung:
Planung Bahnhofsumfeld

Produkte

012-001-006 Bahnhofsvorplatz

Beschlussvorschlag:

1. Zur Flächensicherung einer Trassenführung der Westtangente im Bereich südlich des Bahnhofs im Zuge der L 673 n ist das Planverfahren der Bauleitplanung auf der Grundlage der Variante 1 fortzusetzen.
2. Da wesentliche Bestandteile des Konzeptes zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes entfallen sind und die zur Realisierung der öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen (P+R, ZOB) erforderlichen Eigenanteile der Finanzierung derzeit nicht zur Verfügung stehen, sind die entsprechenden Bewilligungsbescheide zurückzugeben. Die im Haushaltsplan bei dem Produkt 012 001 006 „Bahnhofsvorplatz“ veranschlagten Haushaltsmittel für Auszahlungen aus Investitionstätigkeit werden im Finanzplanungszeitraum 2008 – 2012 zunächst zurückgestellt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, Gespräche mit dem Fördergeber zu führen mit dem Ziel, die Finanzmittel zu gegebener Zeit erneut in die Förderprioritäten einzustellen.

Sachdarstellung:

1. Am 23.06.2007 hatte der Rat der Stadt Schwerte mehrheitlich beschlossen, die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes auf der Grundlage eines Konzeptes der Fa. ANH weiter zu entwickeln. Dieses Konzept, das im Rahmen eines Qualifizierungsverfahrens zweier konkurrierender Investoren erarbeitet worden war, zeichnete sich insbesondere aus durch ein Einkaufszentrum mit einem innenstadtergänzenden Sortimentsangebot, dessen Architektur der besonderen Bedeutung des Bahnhofsvorplatzes gerecht wurde und dessen verkehrliche Auswirkungen insgesamt als noch vertretbar eingeschätzt wurden.
2. Darauf aufbauend wurden entsprechende Förderanträge für die in diesem Konzept enthaltenen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (Park & Ride-Parkhaus, Zentraler Omnibusbahnhof) bei der Bezirksregierung gestellt. Für die Umgestaltung des ZOB sowie die Neuerrichtung eines P & R-Hauses am Standort Loock'sche Wiese wurden Ende 2007 Bewilligungsbescheide erteilt; weitere Fördermittel zur Umgestaltung des übrigen Bahnhofsvorplatzes wurden in das Stadterneuerungsprogramm NRW aufgenommen, allerdings noch nicht bewilligt.
3. Die Bauleitplan-Verfahren (2. Änderung des Flächennutzungsplans, Bebauungsplan Nr. 175 „Bahnhofsumfeld“) zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Gesamtkonzept (insbesondere für das geplante Einkaufszentrum) wurden eingeleitet. Die Anfrage zur landesplanerischen Angemessenheit der Ziele wurde durch die Bezirksregierung Arnsberg positiv beantwortet – mit Auflagen zum verbindlichen Teil der Bauleitplanung. Anlässlich der Bürgerversammlung am 15.01.2008 ebenso wie bei der anschließenden Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden Anregungen und Bedenken insbesondere zu folgenden Themen vorgetragen:
 - Abwicklung der künftigen Verkehrsströme (insb. zur ZOB-Organisation, zur Knotenbelastung der Kreuzung Bahnhofstr./Karl-Gerharts-Str./Beckestr., zur Dimensionierung des geplanten Kreisverkehrs mit Anbindung der Westtangente)
 - Behandlung der vorhandenen Altlasten sowie Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet (8 Standorte/Flächen)
 - Hinweise zum Umgang mit den Hauptversorgungsleitungen (Ruhrgas, SEWAG, SEG)
 - Berücksichtigung der Lärm- und Luftbelastungen durch Verkehr und Gewerbe in bezug auf die benachbarten Wohnnutzungen.
4. Die Stadt Schwerte hat im Rahmen eines Gesamtpaketes von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) Flächen erworben, u.a. auch im Bahnhofsvorplatzbereich sowie im Bereich der Ladestraße. Damit verfügt die Stadt Schwerte erstmals über eine zusammenhängende Fläche im Vor- und Umfeld des Bahnhofs.
5. Im Herbst 2007 wurde bekannt, dass die Fa. C & A, die als Ankermieter im ANH-Konzept fest eingeplant war, sich in Schwerte im ehemaligen Gebäude der Kaufhalle (Hüsingstr.) etablieren wird. Die umfangreichen Umbaumaßnahmen sind derzeit im Gange. Ein Ersatzbetreiber konnte bislang von ANH nicht benannt werden. Insofern ist durch die Positionierung von C & A im Kern der Schwerter Innenstadt von einer tendenziellen Verlagerung des Einzelhandelsschwerpunktes zugunsten der Fußgängerzone auszugehen - zu Lasten des Potenzials am Bahnhofstandort. Weiter ist anzunehmen, dass das im Einzelhandelsgutachten festgestellte Defizit im Bereich Textil durch die Neuansiedlung von C & A weitgehend behoben sein wird, so dass künftig für dieses Sortiment kein nennenswerter Zusatzbedarf in Schwerte bestehen dürfte. Mithin müssten die Sortimentspotenziale für ein Invest am Bahnhof neu bestimmt werden. Defizitär ist nach wie vor das Angebot im Bereich Unterhaltungselektronik in Schwerte zu beurteilen.

6. Eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes im Sommer 2007 hat dazu geführt, dass im Falle der Verknüpfung von kommunalen Immobiliengeschäften mit Auflagen jedweder städtebaulicher, gestalterischer und sonstige städtische Interessen berührender Art eine europaweite Ausschreibung erforderlich wird – eine bestimmte, im vorliegenden Fall eindeutig überschrittene Größenordnung vorausgesetzt. Eine solche Ausschreibung könnte frühestens nach Offenlage des Bebauungsplanes vorgenommen werden, da erst dann das notwendige Maß an Planungssicherheit gegeben ist. Das Ergebnis der Ausschreibung läge jedoch nach Beginn der Umsetzung der Maßnahmen der öffentlichen Infrastruktur (ZOB, P & R-Parkhaus), die auf das Gesamtkonzept ANH hin konzipiert waren - d.h. unter der Vorgabe des geplanten Einkaufszentrums.
Unter den gegenwärtigen Umständen ist damit zu rechnen, dass im Falle einer europaweiten Ausschreibung kein Investor bereit bzw. in der Lage ist, zu den städtischen Konditionen (B-Plan, Gestaltungsanforderungen gem. ANH-Konzept, Mindestkaufpreis für das städtische Grundstück) das städtischerseits gewünschte Vorhaben zu realisieren (sh. auch die o.g. veränderte Standortproblematik des Einzelhandels!). Mit dem Wegfall des geplanten Einkaufszentrums fehlt dem bisherigen Gesamtkonzept die inhaltliche Grundlage, so dass wegen des zu erwartenden negativen Gesamtergebnisses ein Überdenken des Ratsbeschlusses vom 23.06.2007 und der dahinterliegenden Planung sinnvoll erscheint.
7. Mit Verfügung vom 07.05.2008 hat der Landrat des Kreises Unna als untere staatliche Verwaltungsbehörde der Haushaltssatzung der Stadt Schwerte 2008/2009 seine Zustimmung z.Zt. nicht erteilt und diese von der Konkretisierung verschiedener Konsolidierungsmaßnahmen abhängig gemacht. Angesichts der prekären Haushaltslage der Stadt Schwerte sind investive Maßnahmen wie die o.g. Infrastrukturvorhaben im Bahnhofsumfeld gegenwärtig und in naher Zukunft wegen der notwendigerweise bereitzustellenden Eigenmittel nicht umsetzbar. Nach Berechnungen der Fachverwaltung würden bei Realisierung des Zentralen Omnibusbahnhofes nebst Warteplätzen, den Park & Ride-Flächen, der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie notwendiger Straßenumbauten auf dem bahnhofseitig gelegenen städtischen Grundstück ein noch zu finanzierender städtischer Eigenanteil von rund 2,12 Mio. € verbleiben. Eigenmittel der Stadt Schwerte in dieser Höhe stehen nicht zur Verfügung. Die Differenz des ermittelten Eigenanteils zu dem im Haushaltsplan dargestellten Eigenanteil von rd. 1,8 Mio. € ergibt sich aus dem Wegfall von investiven Einzahlungen aus Grundstücksverkäufen und Investitionskostenzuschuss. Die Kostenermittlung berücksichtigt im Übrigen lediglich eine Neuordnung der ebenerdigen Park & Ride-Flächen.
Die geplanten Maßnahmen (P&R-Parkhaus, ZOB) sind daher bis zur Erstellung und Genehmigung eines nachhaltig wirkenden Haushaltssicherungskonzeptes und abgeschlossener Sanierung des städtischen Haushaltes zurückzustellen. Die vorliegenden Bewilligungsbescheide sind deshalb zurückzugeben.
Gleichwohl schlägt die Verwaltung vor, mit dem Fördergeber Gespräche zu führen mit dem Ziel, zu einem späteren Zeitpunkt Fördermittel bei der mittelfristigen Haushaltsplanung des Landes zu berücksichtigen.
8. Die Verkehrskommission des Regionalrates bei der Bezirksregierung Arnsberg hat sich in einer Sondersitzung am 06.05.08 mit dem ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan und Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse für die Jahre 2008 – 2013 befasst. Dieser enthält sämtliche angemeldeten, verkehrlich begründeten und mit den Zweckverbänden gem. § 5 Abs. 1 ÖPNVG NRW abgestimmten Stationsvorhaben der Deutschen Bahn AG. In die Maßnahmeplanung ist für das Jahr 2010 das Bahnhofsgebäude in Schwerte mit einem Investitionsvolumen von 6,12 Mio. € aufgenommen worden. Der Bahnhof Schwerte ist für die DB AG ein wichtiger Umsteigebahnhof mit sehr hohen Fahrgastzahlen. Beabsichtigt ist, das Bahnhofsgebäude behindertengerecht umzubauen, Aufzüge zu installieren und das Dach zu sanieren. Deshalb wurde die beabsichtigte Investitionsmaßnahme in die Kategorie „A“ aufgenommen. In dieser Kategorie befinden sich solche Einzelmaßnahmen, die aufgrund eines erteilten Zuwendungsbescheides, einer vertraglichen Vereinbarung oder eines geprüften Förderantrages endgültig in das Förderprogramm für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV

aufgenommen sind und die mit den voraussichtlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln realisiert werden können. Der zuständige Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtags NRW wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 12.06.2008 den Entwurf des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan abschließend beraten.

Daher erscheint es sinnvoll, die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes auf der Zeitschiene mit der geplanten Sanierung des Bahnhofsgebäudes im Jahr 2010 zu verknüpfen. Der Fördergeber soll in den noch zu führenden Gesprächen davon überzeugt werden, die jetzt zurück zu gebenden Fördermittel für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und das Park & Ride-Parkhaus für den Zeitraum nach Sanierung des Bahnhofsgebäudes erneut bereitzustellen. In der Zwischenzeit könnte die Bauleitplanung für den Bereich des Bahnhofsumfeldes abgeschlossen werden.

9. Für die Planung einer Westtangente besteht aber schon jetzt ein Planerfordernis, zumal die Finanzierung der geplanten Landesstraße im Zuge der L 673 n durch das Land entscheidend vom Vorhandensein einer rechtsverbindlichen Plangrundlage abhängig ist. Mit der geplanten Westtangente soll die südliche Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Sie ist Voraussetzung für die Umsetzung weiterer verkehrsplanerischer Ziele (Sektoren-Konzept, optimierte Anbindung der Fa. Hoesch Schwerter Profile an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz), folgt im weiteren Verlauf dem Straßenzug der Ladestraße, quert den Gleiskörper der Werksgleise und mündet schließlich am Wandhofener Kreisverkehr in die L 673 – Hagener Straße. Es besteht die Möglichkeit, auf der Grundlage der zwei in der Anlage enthaltenen Varianten in die weiteren Planungsüberlegungen zur verbindlichen Planung der Westtangente einzutreten und hierfür das förmliche Planverfahren mit den Instrumenten der Bauleitplanung fortzusetzen. Die **Variante 1** (Anlage 1) basiert im Wesentlichen auf den Planungen zur Rahmenplanung, die im Jahre 2004 durch das Planungsbüro Pesch+Partner erarbeitet worden ist. Diese Trassenvariante ist mit dem vorhandenen Straßennetz im Bereich der Einmündung der Gasstraße in die Beckestraße in Form einer Kreisverkehrsanlage verbunden und verläuft teilweise auf dem Gelände der ehemaligen Wilhelmshütte. Die **Variante 2** (Anlage 2) stellt eine modifizierte Planung dar, die dem Straßenverlauf der künftigen Landesstraße im Zuge der Karl-Gerharts-Straße folgt und die Beckestraße als untergeordnete (städtische) Straße in das Straßenverkehrsnetz einmünden lässt. Die Flächen der Variante 2 befinden sich vollständig in städtischem Eigentum.

Unter Berücksichtigung der bisherigen Beschlüsse des Rates der Stadt Schwerte zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes wird vorgeschlagen, die **Variante 1** zur Führung der Westtangente weiterzuverfolgen.

Diese Variante eröffnet für die weitere städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeldes mehrere alternative Möglichkeiten zur bisher beabsichtigten Neugestaltung eines Busbahnhofes, der Errichtung von Park & Ride-Stellplätzen sowie eines Einzelhandelsstandortes auf Basis der erarbeiteten Rahmenplanung durch das Büro Pesch & Partner aus dem Jahr 2003/2004. Ebenfalls bedarf das Gelände der ehemaligen Wilhelmshütte an der Beckestraße einer städtebaulichen Neuordnung und Überplanung, um den Niedergang dieser Industriebrache nicht auf Dauer zu manifestieren.

Hinzuweisen ist aber darauf, dass für die Realisierung der Westtangente über das Gelände der ehemaligen Wilhelmshütte der notwendige Grunderwerb noch erfolgen müsste.

Mit dem Träger der Straßenbaulast, dem Landesbetrieb Straßen.NRW sind Gespräche über die Ausgestaltung und Konkretisierung der beabsichtigten Straßenplanung zu führen.

Finanzielle und haushaltmäßige Auswirkungen einschließlich Folgekosten:

Haushaltsjahr					
Ertrag					
Aufwand					

Investitionsvolumen					
Bilanzveränderung					
Abschreibung					
Ersatzinvestitionszeitpunkt					
in obigen Beträgen enthalten	ja	nein			
Aufwand Betriebsaufnahme					
lfd. Betriebsaufwand					
Haushaltsmittel	Üpl.A.	Apl.A.			

Mit der Zurückstellung der Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhofsumfeld wird der Teilfinanzplan mit Netto-Investitionen in den Jahren 2008 – 2011 in Höhe von ca. 1.600.000 € entlastet. So stehen im Teilfinanzplan „Bahnhofsvorplatz“ Auszahlungen aus Investitionstätigkeit

- im Jahr 2008 in Höhe von insgesamt 1.332,400,00 €
- im Jahr 2009 in Höhe von insgesamt 3.169,500,00 €
- im Jahr 2010 in Höhe von insgesamt 1.076.000,00 €
- im Jahr 2011 in Höhe von insgesamt 182.300,00 €

bereit.

Diesen investiven Auszahlungen von insgesamt 5.760.200,00 € stehen planmäßige Einzahlungen aus Investitionstätigkeit von 3.963.000,00 € gegenüber, sodass sich ein Eigenanteil von 1.797.200,00 € errechnet.

Die Flächenankäufe für den Bahnhofsvorplatz wurden bereits am 04.12.2007 beurkundet. Insofern errechnet sich eine Entlastung von rd. 1,6 Mio. €

Gleichstellungsbelange:

Gleichstellungsbelange werden nicht berührt.

Anlagen:

- 1 Lageplan Westtangente (Variante 1)**
- 2 Lageplan Westtangente (Variante 2)**