



Aktenzeichen: 61-S/Se

Datum: 19.11.2020

Hinweis: XVI/2864

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss
 Stadtrat

**Strategische Neuausrichtung der Städtebauförderungsmaßnahmen:
 Abwicklung Stadtumbaumaßnahme "Westliche und östliche Umgebung des
 Hauptbahnhofes"**

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

1. Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung der Städtebauförderungsmaßnahmen wird die Weiterverfolgung der bisherigen Stadtumbaumaßnahme „Westliche und östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ eingestellt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt umgehend die Aufhebung des Bewilligungsbescheides Nr. 0426 STU/2014 über die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) Neustadt beim Ministerium des Innern und für Sport zu beantragen.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

Im Dezember 2014 wurde die Stadt Frankenthal mit dem Fördergebiet „Westliche und östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ in das Bund-Länder-Programm „Stadtumbau West“ aufgenommen.

Im Rahmen der „Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der großen Mittelzentren Rheinland-Pfalz“ wurde 2018 die Erweiterung des bestehenden Fördergebietes nach Norden, Süden und Westen ermöglicht, um somit weitere angrenzende Flächen mit Entwicklungsbedarf in den Stadtumbau miteinzubeziehen.

Mit der Umstrukturierung der Städtebauförderung ab dem Programmjahr 2020 wurde das bisherige Stadtumbauprogramm mit anderen Teilprogrammen der Städtebauförderung in das heutige Programm „Nachhaltige Stadt – Wachstum und nachhaltige Entwicklung“ überführt.

Für verschiedene Teilbereiche des Programmgebietes bestehen bereits konkrete Planungen und Entwicklungsvorstellungen, während für andere Teilbereiche zwar die vorhandenen Missstände und Mängel offensichtlich sind, jedoch noch keine konkreten Planungskonzeptionen vorliegen.

Das ca. 19 ha große Programmgebiet „Westliche und östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ (nachfolgend als „Stadtumbaugebiet“ bezeichnet) liegt im Herzen der Stadt in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und wird durch die Bahntrasse in zwei Teilabschnitte unterteilt. Östlich grenzt das Stadtumbaugebiet an das Stadterneuerungsgebiet „Innenstadt“ an, das ebenfalls ein Programmgebiet im Rahmen der Städtebauförderung darstellt (Programm: „Lebendige Zentren“, ehemals „Aktive Zentren“).

Das Kernstück des Stadtumbaugebietes bildet der Hauptbahnhof mit dem Bahnhofsgebäude aus den 70-er Jahren sowie den angrenzenden Flächen, v.a. dem Bahnhofsvorplatz und der Eisenbahnstraße.

Für diesen Bereich liegt bereits eine konkrete Planung vor, die eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, des angrenzenden Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) sowie des angrenzenden Teilbereiches der Eisenbahnstraße vorsieht. Neben Fördermitteln für den ZOB nach LVFGKom/LFAG sollen für den Bahnhofsvorplatz und die Eisenbahnstraße Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden.

Des Weiteren ist der Bereich östlich des Hauptbahnhofes geprägt durch Wohnnutzung, ergänzt durch Dienstleistungen und Gastronomie. Die überwiegend geschlossene Blockrandbebauung im östlichen Umfeld des Hauptbahnhofes entlang der Eisenbahnstraße und der Westlichen Ringstraße ist in der Gründerzeit in einem Bereich vor der niedergelegten Stadtmauer entstanden. Dabei wurde die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Bebauung teilweise durch Nachkriegsbauten ergänzt.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln kommt in diesem Bereich für die Gewährung von Kostenerstattungsbeträgen bei der Durchführung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen in Frage.

Der Bereich westlich des Hauptbahnhofes ist derzeit durch eine gewerbliche Nutzung geprägt, wobei der Bereich keine einheitliche städtebauliche Struktur erkennen lässt, es fehlt eine städtebauliche Ordnung. Zudem wirken einige Flächen untergenutzt, so dass hier deutliche funktionale und städtebauliche Mängel zu erkennen sind. Ziel für diesen Bereich ist daher die Wiederbelebung von untergenutzten und brachgefallenen Flächen im Zuge einer zivilen Konversion. Hierzu wurden für einige Teilflächen bereits konkrete Entwicklungsvorstellungen erarbeitet, für die auch zum Teil bereits Bauleitplanverfahren förmlich eingeleitet wurden, um diese bauplanungsrechtlich zu fassen. Für andere Teilflächen im Bereich westlich der Bahnlinie gibt es noch keine konkreten städtebaulichen Planungen, sondern lediglich eher allgemeine Entwicklungsvorstellungen.

Die Gesamtmaßnahme wird maximal 12 Jahre gefördert und ist nach 15 Jahren abzuschließen. Dabei gilt das Jahr der Programmaufnahme (2014) als erstes Programmjahr. Somit wäre die Gesamtmaßnahme spätestens zum 31.12.2028 gegenüber dem Fördermittelgeber abzurechnen, was bedeutet, dass bis dahin alle förderfähigen Ordnung- und Baumaßnahmen fertiggestellt und bezahlt sein müssen sowie die Endabrechnung erstellt und beim Land eingereicht sein muss. Es verbleiben somit 8 Programmjahre bis zur Abrechnung des Programms.

Vor dem Hintergrund der noch verbleibenden Restlaufzeit des Programms gilt es zu überprüfen, ob, in welchem Umfang und in welchen Teilbereichen des Programmgebietes der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nach heutiger Einschätzung noch realistisch absehbar bzw. wahrscheinlich ist. Dies trifft insbesondere auf den östlichen Teilbereich des Programmgebietes zu, in dem mit dem Bahnhofsvorplatz und der Eisenbahnstraße die Herstellung von Straßen, Wegen und Plätzen, der Abbruch von Gebäuden (ehem. Buswarte Halle) sowie die Herstellung einer öffentlichen Toilettenanlage angestrebt werden. Diese Maßnahmen zählen zu den klassischen förderfähigen Projekten im Rahmen der Städtebauförderung. Gleiches gilt für die mögliche Gewährung von Kostenerstattungsbeiträgen für private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen in diesem Bereich.

Die theoretischen Möglichkeiten des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln im Bereich westlich der Bahnlinie hängen somit stark davon ab, was dort letztlich gebaut werden soll. Sofern eine weitestgehend privatwirtschaftliche Entwicklung der Flächen durch Investoren angestrebt wird, wie dies z.B. im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans „Östlich der Albertstraße“ vorgesehen war, sind die Möglichkeiten Städtebauförderungsmittel einzusetzen sehr begrenzt, da Städtebauförderungsmittel nicht dazu gedacht sind, die Gewinnspanne von Investoren zu erhöhen. Es zeigt sich zudem, dass die Realisierung einst angedachter Projekte ungewiss ist bzw. vorerst zurückgestellt werden muss, wenn sich Bedarfe und Entwicklungsvorstellungen der Eigentümer verändern. So hat z.B. die Firma KSB inzwischen mitgeteilt, dass von deren Seite derzeit kein weiteres Interesse an einer Entwicklung der Parkplatzfläche östlich der Albertstraße mehr besteht. Grund hierfür sind gemäß Angaben von KSB bereits jetzt vorhandene Parkplatzprobleme, die sich künftig durch den Wegfall bisher angemieteter Parkplätze von KBA noch verschärfen werden.

Städtebauförderung lohnt sich vor allem dann, wenn öffentliche Maßnahmen wie die Herstellung oder Erneuerung von Gemeinbedarfseinrichtungen oder die Herstellung von Straßen, Wegen und Plätzen vorgesehen sind.

Wenn man z.B. beabsichtigt ein Jugendzentrum mit angrenzendem Skaterplatz und Spielplatz oder öffentliche PKW-Stellplätze herzustellen, dann wäre in einem größeren Umfang der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln möglich.

Bei der Erneuerung von Straßen würde sich die Förderung nur auf den Anteil beziehen, der nicht durch KAG-Beiträge abgedeckt werden kann.

Wenn es aber nur darum geht alte Gebäude und Garagen abzureißen, damit ein Investor ein baureifes Grundstück für sein Projekt erhält, so wäre eine Förderung nur dann denkbar, wenn ohne diese das Gesamtprojekt eindeutig unwirtschaftlich und damit nicht umsetzbar wäre. Aufgrund der innenstadtnahen Lage der Bereiche westlich der Bahnlinie, der hohen Nachfragesituation sowie der dadurch erzielbaren Miet- und Verkaufserlöse ist hier davon auszugehen, dass Bauprojekte in diesem Bereich wohl kaum unwirtschaftlich für Investoren sind.

Da die genauen Entwicklungsabsichten der neuen Eigentümer des ehem. KBA Areals noch nicht greifbar sind, kann hier noch keine Aussage bezüglich des möglichen Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln getroffen werden. Der ursprünglich angedachte Einsatz von Städtebauförderungsmitteln zur Aufwertung des öffentlichen Raumes innerhalb des Bereiches gemäß den planerischen Überlegungen aus dem Masterplan „Albert-Frankenthal-Quartier“, im Bereich des sog. „Städtebaulichen Gelenkes“ als Übergang zur Unterführung der Bahnstrecke sowie in Bezug auf den Ausbau der Lamsheimer Straße und Johann-Klein-Straße hängt zum einen davon ab, ob der neue Eigentümer des ehem. KBA Areals den vorhandenen Masterplan so umsetzen kann und will und zum anderen erscheint die Umsetzung der im öffentlichen Raum angedachten Maßnahmen, für die einst der Einsatz der Städtebauförderungsmitteln angedacht war, vor dem Hintergrund der noch verfügbaren Restlaufzeit der Stadtumbaumaßnahme nicht mehr realistisch machbar.

Der Ausbau der öffentlichen Bereiche macht erst dann Sinn, wenn die bereits geplanten Hochbaumaßnahmen im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Lautercken Nord“ weitestgehend fertiggestellt sind, was auch für mögliche Abbruch- und Hochbaumaßnahmen im Bereich des ehem. KBA-Geländes und zur Umsetzung der noch nicht konkretisierten Planungsabsichten in den übrigen Teilbereichen des westlichen Teils des Programmgebietes gilt.

Es ist daher bereits heute absehbar, dass ein nennenswerter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln nur im Bereich östlich der Bahnlinie stattfinden wird. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die derzeitige Abgrenzung des Programmgebietes in dieser Form noch sinnvoll ist, wenn sich die förderfähigen Investitionen nur auf den östlichen Teilbereich, der nur ca. $\frac{1}{4}$ der Gesamtgröße des Gebietes ausmacht, beziehen werden und im westlichen Bereich derzeit lediglich erste Planungsideen vorliegen, deren Umsetzung momentan noch ungewiss ist und förderfähige Bau- und Ordnungsmaßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht konkret absehbar sind.

Diese Problematik wurde mit dem Ministerium des Innern und für Sport (Mdl) und der ADD Neustadt im Rahmen einer gemeinsamen Video- und Telefonkonferenz am 12.11.2020 besprochen. Sowohl die Verwaltung als auch die Vertreter der Landesbehörden halten es vor dem Hintergrund des geschilderten Sachverhaltes für am sinnvollsten, den Bereich östlich der Bahnlinie dem direkt daran angrenzenden Programmgebiet „Innenstadt“ zuzuschlagen und damit die Förderung über das Programm „Lebendige Zentren“ abzuwickeln.

Da der östliche Teilbereich mit dem Bahnhofsvorplatz, der Eisenbahnstraße, dem ZOB und der angrenzenden Bebauung entlang der Eisenbahnstraße und der Westlichen Ringstraße ohnehin eine wesentlich deutlichere inhaltliche Beziehung zur Innenstadt hat als zum Bereich westlich der Bahnlinie, lässt sich dieser Programmwechsel auch fachlich begründen und bringt diverse weitere Vorteile mit sich.

So ist die Ausweisung des Programmgebietes „Innenstadt“ im Gegensatz zum Stadtumbaugebiet als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet vorgesehen. Dadurch hätte dies auch einen erheblichen Vorteil für die Eigentümer der privaten Gebäude entlang der Eisenbahnstraße und der Westlichen Ringstraße, da diese dann bei der Modernisierung und Instandsetzung ihrer Gebäude von den erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten in Sanierungsgebieten profitieren könnten, was meist noch ein deutlich höherer Anreiz ist, als nur die Option der Gewährung eines Kostenerstattungsbetrages aus der Städtebauförderung. Diese steuerlichen Anreize wären in einem reinen Stadtumbaugebiet nicht gegeben.

Durch die Tatsache, dass die „Vorbereitenden Untersuchungen“ (VU) für den Bereich des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“ und die Erstellung des erforderlichen „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes“ (ISEK) bereits sehr weit vorangeschritten sind, könnte ein Erweiterungsbereich des Untersuchungsgebietes problemlos in die VU und das ISEK integriert werden.

Dadurch wäre auch die förderrechtliche Grundvoraussetzung zur Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln für den Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Eisenbahnstraße schnell gegeben.

Die Beantragung der Fördermittel für den Bahnhofsvorplatz und die Eisenbahnstraße im Programm „Lebendige Zentren“ könnte dann mit einem Fördersatz von 90% erfolgen, während der bei einem Programmwechsel aufzuhebende, bisherige Bewilligungsbescheid aus dem Stadtumbauprogramm noch einen Fördersatz von 80% hatte, was entsprechend vorteilhaft für die Stadt im Hinblick auf den zu erbringenden kommunalen Eigenanteil wäre.

Aus dem bisherigen Programm „Stadtumbau“, das inzwischen die Bezeichnung „Nachhaltige Stadt – Wachstum und nachhaltige Entwicklung“ trägt, würde die Stadt dann zunächst aussteigen.

Gleichwohl stellen insbesondere der Bereich zwischen der Bahnlinie und der Johann-Klein-Straße sowie der Bereich entlang der Albertstraße wichtige innenstadt-nahe Entwicklungspotentiale dar, für die es planerische Überlegungen anzustellen gilt. Es erscheint daher sinnvoll, hier Baukonzepte erstellen zu lassen, um unter Einbeziehung der Grundstückseigentümer die städtebauliche Entwicklung und Revitalisierung für diese Bereiche weiter voranzutreiben, unabhängig von möglichen Optionen i. R. d. Städtebauförderung.

Sollte sich innerhalb dieses Planungsprozesses herauskristalisieren, dass ein nennenswerter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln zur Umsetzung dieser Planungen realistisch erscheint, so könnte die Verwaltung auf dieser Basis erneut gemeinsam mit dem Land eine erneute Programmaufnahme in die Städtebauförderung prüfen.

Dies wird jedoch sehr davon abhängen, in welche Richtung die planerischen Überlegungen gehen. Die Planungskonzepte für die beiden genannten Teilbereiche müssten zunächst außerhalb der Städtebauförderung durch die Stadt finanziert werden.

Der Ausstieg aus der bisherigen Stadtumbaumaßnahme „Westliche und östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ und die Überführung des Bereiches Bahnhofsvorplatz, Eisenbahnstraße, Westliche Ringstraße in das Programmgebiet „Innenstadt“ und somit in das Teilprogramm „Lebendige Zentren“ stellt eine strategische Neuausrichtung der Städtebauförderungsmaßnahmen dar, durch die für das Projekt Neugestaltung Bahnhofsumfeld, Eisenbahnstraße, ZOB ein inhaltlich passender Einsatz von Städtebauförderungsmitteln sichergestellt werden kann.

Mit der problemlosen Integration dieser Maßnahme in das in Aufstellung befindliche ISEK lässt sich die notwendige Stadterneuerungszielsetzung schnell als formale Fördergrundlage definieren. Ebenso erhält sich die Stadt somit für die Zukunft die Option bei Bedarf für den Bereich westlich der Bahnlinie erneut mit dem Land bezüglich der Aufnahme in ein Städtebauförderungsprogramm ins Gespräch zu kommen, falls sich dann eine realistischere Einsatzmöglichkeit der Fördermittel anhand konkret benennbarer und zeitlich fixierbarer Projekte abzeichnen sollte.

Dieses Vorgehen erfordert den Beschluss des Stadtrates die einst eingeleitete Vorbereitung der Stadtumbaumaßnahme „Westliche und östliche Umgebung des Hauptbahnhofes“ nicht weiter zu betreiben und aus dem Programm „Nachhaltige Stadt – Wachstum und nachhaltige Entwicklung“ auszusteigen sowie über die ADD Neustadt beim Mdl die formale Aufhebung des bisherigen Bewilligungsbescheides Nr. 0426 STU/2014 zu beantragen.

Sowohl ADD und als auch Mdl haben darum gebeten einen entsprechenden Antrag noch in diesem Programmjahr zu stellen, damit auch der Bund noch vor Beginn des nächsten Programmjahres entsprechend informiert werden kann. Bezüglich der notwendigen Beschlüsse zur Erweiterung des Untersuchungsgebietes „Innenstadt“ und der Überführung des Projektes „Neugestaltung Bahnhofsvorplatz und Eisenbahnstraße“ in das Programm „Lebendige Zentren“ wird auf Drucksache XVII/1200 verwiesen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlage:

- Übersichtspläne