



Städtebauförderung in Bayern

Bahnflächenkonversion





Sehr geehrte Damen und Herren,

Bahnhöfe haben als Eingangstore in die Städte und Gemeinden meist große stadtgestalterische und historische Bedeutung. Die Bahnanlagen prägen in hohem Maße den Siedlungsbereich und die Landschaft. Durch die erwünschte Ausrichtung der städtebaulichen Entwicklung auf den öffentlichen Nahverkehr ist die Neugestaltung der Bahnareale für die Gemeinden eine ganz besondere Herausforderung. Das Geheimnis des Erfolgs liegt dabei im gemeinsamen Handeln und Zusammenspiel der kommunalen Vertreter mit den unterschiedlichen Akteuren der Bahngesellschaften sowie den Bürgern und Investoren. Die Städtebauförderung bietet hierfür eine Basis.

In Bayern arbeiten Staat und Kommunen hier Hand in Hand. Die Bayerische Staatsregierung setzt dabei auch in Zukunft auf die Beratung durch die Oberste Baubehörde und die Bezirksregierungen, die direkt mit den Entscheidungsträgern der Kommunen kooperieren. Unser Ziel ist es, die guten Erfahrungen mit der Städtebauförderung als Leitprogramm für vielschichtige und übergreifende Aufgabenstellungen zu nutzen und auszubauen. Wir legen dabei großen Wert darauf, dass wir in der Städtebauförderung für die unterschiedlichen regionalen Probleme individuelle Lösungsansätze ermöglichen.

Mit dieser Arbeitshilfe liefern wir den Gemeinden eine fundierte fachliche Grundlage zu den erprobten Rechts- und Verfahrensinstrumenten und eine umfangreiche Beispielsammlung zu möglichen Strategien. Die bereits durchgeführten Maßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung können für die Kommunen ein Anreiz zum Erfahrungsaustausch sein und als Vorbild für die anstehenden Aufgaben auf Bahnarealen dienen.

München, im Januar 2015

Joachim Herrmann
Bayerischer Staatsminister des
Innern, für Bau und Verkehr

Mitglied des Bayerischen Landtags

Gerhard Eck
Staatssekretär im Bayerischen
Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr

Mitglied des Bayerischen Landtags

Inhalt

1.	Grundsätze der Städtebauförderung in Bayern	6
1.1.	Konversion von Bahnarealen	6
1.2.	Konversionsstrategien und Steuerungsinstrumente	6
1.3.	Handlungsfelder der Städtebauförderung	6
1.4.	Städtebauförderungsprogramme des Bundes und des Freistaats Bayern	8
2.	Planungskonzepte und Strategien für die Bahnkonversion	10
2.1.	Interkommunale Zusammenarbeit	10
2.2.	Gesamtstädtische Konzepte	12
2.3.	Städtebauliche Rahmenplanung und städtebauliches Entwicklungskonzept	12
2.4.	Dialogplanung und Beteiligung	12
2.5.	Qualitätssicherung im Planungs- und Umsetzungsprozess	12
3.	Rechts- und Verfahrensinstrumente	14
3.1.	Freistellungsverfahren (Entwidmung)	14
3.2.	Instrumente des allgemeinen Städtebaurechts	15
3.3.	Instrumente des besonderen Städtebaurechts	15
3.4.	Die Rolle der Wertermittlung bei der Verfahrenswahl und Grundstücksverwertung	16
4.	Begleitende Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs	19
4.1.	Erneuerung der Bahnstation	19
4.2.	Fördermöglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs	19
5.	Bahnkonversion der Städtebauförderung in Bayern	20
	Belebung des Bahnhofpunktes als Weichenstellung für die Ortsentwicklung	20
	• Markt Mittenwald: Bürgerbahnhof in öffentlich-privater Kooperation	20
	• Stadt Grafenau: Bahnareal als Erweiterung des Stadtzentrums	22
	• Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf.: Neuer Ortseingang für Bahnreisende	24
	• Markt Heimenkirch: Reaktivierung des Bahnhofpunktes	26
	Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe	28
	• Stadt Aschaffenburg: Bahnhof verbindet zwei Stadtteile	28
	• Stadt Deggendorf: Wohnen und Arbeiten entlang der Bahn	30
	• Stadt Freilassing: Ziel: umfassende Neuordnung	32
	Neue Nutzung für leer stehende Bahngelände	34
	• Stadt Bamberg: Radhaus	34
	• Gemeinde Harsdorf: Gesundheitsbahnhof	36
	• Markt Eckental, Ortsteil Eschenau: Kulturlokschuppen	38
	Innerörtliche Grünräume durch Rückbau der Gleisanlagen	40
	• Stadt Mitterteich: Neue Grünanlage mit Fit- und Funpark	40
	• Stadt Lindenberg/Allgäu: Multifunktionaler Stadtpark	42
	Projekte, Planer, Fotografen	44
	Ansprechpartner	45
	Impressum	46

1. Grundsätze der Städtebauförderung in Bayern

Die Wiedernutzung brach gefallener Flächen ist seit Beginn der 1990er Jahre eine Schwerpunktaufgabe der städtebaulichen Erneuerung. Bahnbrachen sind, ebenso wie Militär-, Gewerbe-, Industriebrachen, städtebauliche Folgen eines tiefgreifenden Strukturwandels, mit dem sich Städte und Gemeinden seither auseinandersetzen.

Bei einer folgerichtigen Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr sind Bahnhöfe meist der zentrale Verkehrsverknüpfungspunkt. Entsprechend sind die Bahnunternehmen wichtige Partner der kommunalen Planung. Eine wesentliche Aufgabe der Städtebauförderung ist es, die unterschiedlichen Fachinteressen und Förderzuständigkeiten zu bündeln und den erforderlichen Anschub durch gezielte Finanzierung in geeignete Maßnahmen einzuleiten.

1.1. Konversion von Bahnarealen

Die Begeisterung für das Verkehrsmittel Eisenbahn spiegelt sich von Anfang an in einer baukulturell wertvollen Bahnhofsarchitektur wider. Die Empfangsgebäude sind vielfach Zeugnisse herausragender Baukunst und Eingangstore in die Dörfer und Städte. Im Verbund der Verkehrsmittel ist der Schienenverkehr ein wesentlicher Bestandteil, der in Zukunft noch an Bedeutung hinzugewinnen wird. Im Hochgeschwindigkeitsnetz der Schnellzüge werden zwar die zentralen Orte gut verbunden und die Bahnhöfe repräsentativ gestaltet. Aber vor allem das noch vorhandene Schienennetz und die vielfach prägende Bahnhofsarchitektur in den kleineren Gemeinden haben großes Entwicklungspotenzial für den ländlichen Raum.

Oberste Priorität sollten in den Nutzungsüberlegungen daher nach Möglichkeit die Sanierung und der Funktionserhalt der Empfangsgebäude haben. Einige in Bayern durchgeführte Maßnahmen zeigen beispielhaft auf, wie die Gebäude in Ergänzung mit privaten Nutzungen weiter betrieben werden können und dabei die Funktion als Bahnhofsgebäude nicht verlieren (z.B. Mittenwald). Oft gibt es jedoch nicht mehr diese Möglichkeit, weil die Bahnlinien aufgegeben oder die Funktionen der Bahngebäude aufgelöst wurden. Durch die zentrale Lage der Gebäude ergeben sich neue Nutzungen, so dass die wertvolle Bausubstanz erhalten werden kann (z.B. Harsdorf, Eckental, Bamberg). Für eine nachhaltige Stadtentwicklung sind die für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Brachflächen gut geeignet (Mitterteich, Lindenberg). Bahnareale dienen oft als Bindeglied in die Ortskerne und Innenstädte und bieten sich für attraktive Nutzungen an. Auch hier finden sich in Bayern bereits einige positive Beispiele, die in der Broschüre dargestellt werden (z.B. Aschaffenburg, Deggendorf, Freilassing, Mitterteich, Lindenberg, Seubersdorf).

1.2. Konversionsstrategien und Steuerungsinstrumente

Die Neugestaltung von Bahnarealen ist bereits heute ein wesentliches Handlungsfeld der Städtebauförderung und wird zunehmend durch die abzusehenden Entwicklungen in der Gesellschaft an Bedeutung gewinnen. Der Erfolg einer Bahnflächenkonversion hängt dabei neben tragfähigen städtebaulichen Konzepten im Wesentlichen von der Umsetzungsstrategie und den eingesetzten Steuerungsinstrumenten ab. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass in der Regel bereits sehr früh die Weichen dafür gestellt werden, ob die Konversion erfolgreich durchgeführt werden kann.

Die Städtebauförderung unterstützt die Kommunen daher bereits in der Startphase dabei, mit einer städtebaulichen und ökonomischen Analyse fundierte Grundlagen für die notwendigen kommunalen Entscheidungen zu schaffen. So wird es den Kommunen ermöglicht, frühzeitig ihre individuell passende Strategie zu finden und diese mit den Grundstückseigentümern zu erörtern. Entscheidend ist insbesondere, wie die Steuerung der Konversionsmaßnahme erfolgen soll, ob die Liegenschaft ganz oder teilweise von der Kommune selbst erworben und entwickelt wird (z.B. Mitterteich, Seubersdorf) oder ob die Entwicklung privaten Investoren überlassen wird und städtebauliche Vereinbarungen mit dem Eigentümer bzw. mit Investoren getroffen werden sollen (z.B. Mittenwald, Grafenau, Deggendorf).

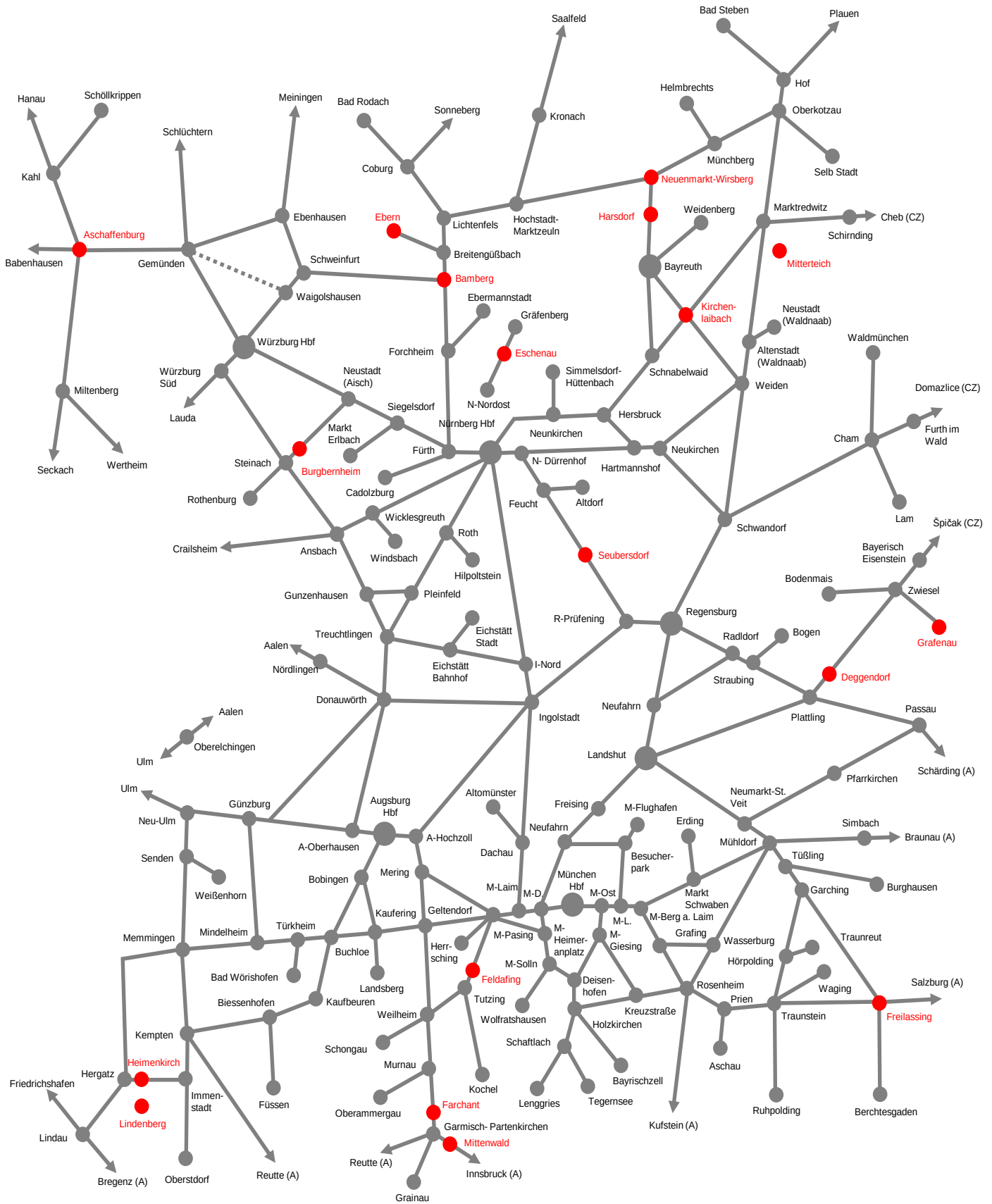
Die Flächenmanagement- und Finanzierungsinstrumente der Städtebauförderung haben sich in Bayern bei allen Konversionsmaßnahmen, sei es bei Militär-, Gewerbe- oder Bahnbrachen, bewährt und werden den Gemeinden auch bei künftigen Aufgaben eine wichtige Hilfestellung bieten.

1.3. Handlungsfelder der Städtebauförderung

Neuordnungsmaßnahmen aufgrund der Aufgabe von Bahnflächen und im Umfeld von Bahnarealen können Fördergegenstand der Städtebauförderung sein, soweit sie z.B. nach dem Sanierungs-, Entwicklungs- oder Stadtumbaurecht des Baugesetzbuchs vorbereitet und durchgeführt werden. Ein Bedarf staatlicher Finanzhilfen kann sich insbesondere bei folgenden Handlungsfeldern ergeben:

- Vorbereitung der Neuordnung:
Städtebauliche Entwicklungskonzepte, vorbereitende Untersuchungen einschließlich Sondergutachten, städtebauliche Planungen, Wettbewerbe, Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit
- Betreuung der Neuordnung bis hin zur Vermarktung
- Unterstützung der Gemeinde bei der Zwischenfinanzierung des Grunderwerbs
- Freilegung der Grundstücke durch Beseitigung baulicher und sonstiger Anlagen, Entsiegelung von Flächen, Abbruch von Gebäuden und Beseitigung von alten Infrastruktureinrichtungen, die einer neuen Nutzung hinderlich sind

Übersicht der Strecken des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern



- in der Broschüre dargestellte Beispiele für Bahnkonversionen in der Städtebauförderung

- Erneuerung vorhandener und Schaffung neuer Erschließungsanlagen
- Schaffung und Aufwertung des Wohnumfelds oder attraktiver Standortbedingungen für Gewerbeansiedlungen
- Verbesserung der Umweltbedingungen durch Renaturierungsmaßnahmen und Nutzbarmachen vorhandenen Grüns, öffentlicher Grünflächen und Parkanlagen
- Modernisierung, Instandsetzung und Umnutzung bestehender Gebäude für Wohnungen, Gewerbe, Dienstleistungen oder Einrichtungen des Gemeinbedarfs
- Aufbereitung der Flächen für eine Nachnutzung für erneuerbare Energien
- Städtebauliche Anpassungsmaßnahmen für benachbarte Gebiete

1.4. Städtebauförderungsprogramme des Bundes und des Freistaats Bayern

Die Förderung erfolgt im Wesentlichen aus dem

- Bayerischen Städtebauförderungsprogramm Sonderprogramm „Industrie- und Gewerbebranchen“
- Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“

Grundlagen für die Förderung sind

- das besondere Städtebaurecht des Baugesetzbuchs (BauGB)
- die Bayerischen Städtebauförderungsrichtlinien (StBauFR)
- die Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung (VV StBauF)

Zuwendungsempfänger ist grundsätzlich die Gemeinde, die sich mit einem Eigenanteil an der jeweiligen Maßnahme zu beteiligen hat.

Wesentliche Fördervoraussetzung ist zudem, dass die Kosten unrentierbar sind und nicht anderweitig gedeckt werden können (Subsidiaritätsprinzip), z.B. durch zweckgebundene Einnahmen (entwicklungs- oder sanierungsbedingte Wertsteigerungen, Gewinne bei der Wiederveräußerung der Grundstücke, Beiträge, Gebühren) oder Finanzhilfen anderer öffentlicher Haushalte (z.B. Preisnachlässe aufgrund von Altlasten, Wohnraumförderung, Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-GVFG, Wirtschaftsförderung).



Farchant (3.700 EW)

Konversionsstrategie:

Erwerb des ehemaligen Empfangsgebäudes durch die Gemeinde und Nutzung durch den Heimatverein.

Die Bahntrasse führte bei ihrer Errichtung direkt durch das Parkgrundstück der Seidl-Villa in Farchant. Trotzdem gelang es damals, die erforderlichen Grundstücke zu erwerben und den Münchner Architekten Emanuel Seidl für den Bau des Empfangsgebäudes zu gewinnen. Der Bahnhof wurde im Jahr 2010 für den Personenverkehr reaktiviert. Dabei entstand ein neuer, barrierefreier Bahnsteig. Die Gemeinde hat anschließend das lange leer stehende Gebäude mit dem angrenzenden Grundstück von der Bahn erworben und saniert. Das im Rahmen der Städtebauförderung umgebaute ehemalige Bahngebäude bietet dem Heimatverein auf etwa 50 m² Raum für Proben und für Ausstellungen. Für die Bahnreisenden ist zudem eine öffentliche Toilette untergebracht.

Ausgaben- und Finanzierungsübersicht

Ausgaben

Vorbereitung

Städtebauliches Entwicklungskonzept, vorbereitende Untersuchungen, Wertermittlung, Fachgutachten, Ideen- und Realisierungswettbewerbe, Projektbegleitung, Projektmanagement, Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit

Ordnungsmaßnahmen

Grunderwerb für öffentliche Flächen, Freilegung von Grundstücken, Abbruch, Entsiegelung, Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen, Altlastenerkundung und -beseitigung, Umzug von Bewohnern und Betrieben

Baumaßnahmen

Gemeinbedarfseinrichtungen, Modernisierungen und Instandsetzungen, kommunale Wohngebäude, Baumaßnahmen in kommunalen Förderprogrammen oder in Verfügungsfonds

Bewirtschaftung und Zwischenfinanzierung

Gebäudesicherung, Bewirtschaftung der Grundstücke insbesondere bei Zwischennutzungen, Kreditzinsen und Geldbeschaffungskosten

Finanzierung

Zweckgebundene Einnahmen

Grundstücksveräußerungserlöse, Ausgleichsbeträge, Erschließungsbeiträge nach KAG, Ablösebeträge, Zinserträge, Einnahmen aus Zwischennutzungen

Eigenmittel der Gemeinde

einschließlich Kapitalmarktmittel

Finanzhilfen der Städtebauförderung

einschließlich kommunaler Eigenmittel

Sonstige staatliche Förderung

Wohnungsbauförderung, Wirtschaftsförderung, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Finanzausgleichsgesetz (FAG), Kulturfonds, Mittel der Denkmalpflege, Bayerische Landesstiftung, Entschädigungsfonds

2. Planungskonzepte und Strategien für die Bahnkonversion

Für einen zukunftsorientierten Umgang mit der Ressource Fläche ist die Revitalisierung von Brachflächen eines der wichtigsten Instrumente einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Konversion von Bahnflächen berücksichtigt dabei auch übergeordnete Ziele wie die regionale Strukturverbesserung und die funktionale Stärkung der Innenstädte und Ortszentren. Die Neuordnung von Bahnflächen steht damit im unmittelbaren Zusammenhang mit den Herausforderungen des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels. Zudem haben Bahnhöfe meist eine große stadtgestalterische, historische und denkmalpflegerische Bedeutung. Bahnanlagen prägen als Ingenieurbauwerke in hohem Maße sowohl den Siedlungsbereich als auch die Landschaft.

Die Verantwortung der Bahnunternehmen und der Gemeinden in ihrer Funktion als Bauherr liegt daher nicht nur in technischer, sondern auch in gestalterischer und kultureller Hinsicht. Diese bezieht sich sowohl auf die Hochbauten und deren städtebauliches Umfeld als auch auf die Verkehrsbauwerke.

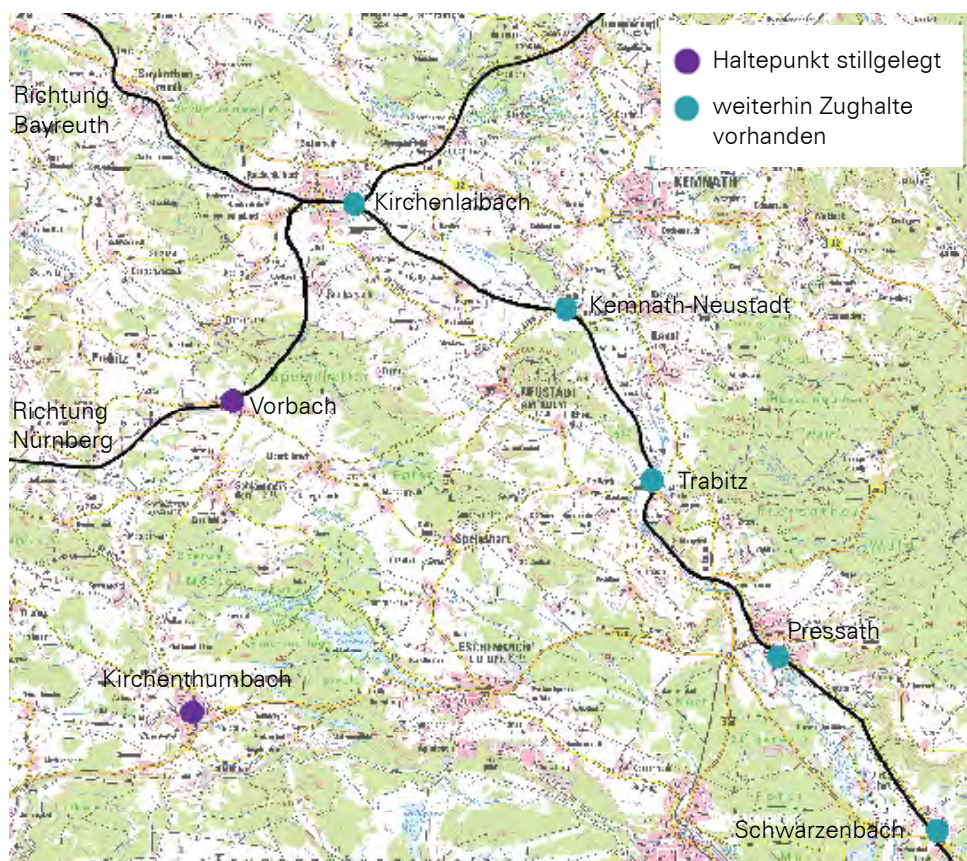
Eine Einbindung der Bahnflächenkonversion in übergeordnete regionale und kommunale städtebauliche Entwicklungskonzepte sowie eine städtebauliche Qualitätssicherung bei der Planung und Umsetzung sind dabei unverzichtbar.

2.1. Interkommunale Zusammenarbeit

Schon aufgrund der Verkehrsinfrastruktur haben Liegenschaften im Zusammenhang mit dem Verkehrsträger Bahn einen überregionalen Bezug. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit und Partnerschaften mit den Bahnunternehmen können für die Entwicklung der Areale positive Synergieeffekte erzielt werden.

Mit einer gemeinsamen, gemeindeübergreifenden Entwicklungsstrategie können Potenziale genutzt werden, die sich aus der Funktionsertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur, einer Aufwertung des städtebaulichen Umfelds und der Erschließung von Nutzerpotenzialen für den öffentlichen Verkehr ergeben. Interkommunale Konzepte sollen in einem interdisziplinären, fachübergreifenden Ansatz Ziele und Maßnahmen einer mittelfristig ausgerichteten Handlungsstrategie definieren. Im Hinblick auf eine zielgerichtete Umsetzung sind dabei verbindliche Vereinbarungen mit allen beteiligten Akteuren notwendig.

Im Falle einer Aufgabe von Bahntrassen oder Flächen entlang von Bahntrassen sollte jeweils eine sorgfältige Bedarfsprüfung, auch hinsichtlich regionaler Bedarfe, erfolgen (z.B. für Radwege oder Leitungen).



Region „Rauher Kulm“

Konversionsstrategie:

Durch interkommunale Kooperation werden 7 leer stehende Bahnhofsgebäude in einem Gesamtkonzept zusammengefasst.

Zur Stärkung der naturräumlichen und touristischen Potenziale sollen vor allem die Erreichbarkeit und regionale Vernetzung verbessert werden. Ein Schwerpunktthema der Zusammenarbeit ist die Entwicklung der E-Mobilität (Elektro-Autos sowie E-Bikes) für Tourismus- und Naherholungszwecke. Als wichtige Verkehrsschnittstellen dienen die Bahnhöfe der Kommunen. Neben der Aufwertung der Bahnhofsgebäude und deren Umfeld ist geplant, an jedem Bahnhof ein touristisches Informationsangebot in Kombination mit einer Elektromobilitätsstation einzurichten. So können die teils stark sanierungsbedürftigen Bahnhofsbereiche neuen Nutzungen zugeführt und die touristische Erschließung der Kulmregion gefördert werden.

Die wesentlichen Leistungsbausteine des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Leistungsbausteine	Inhalte und Beispiele für gesamtstädtische/-örtliche Betrachtungen
Bestandsaufnahme und Analyse	- Darstellung der Siedlungsstruktur - Darstellung der demografischen Entwicklung anhand der Bevölkerungsstruktur und -entwicklung - Daten zur Sozialstruktur der Einwohner - Daten zur Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung - Aussagen zur Einzelhandelsentwicklung - Erfassung des Wohnungsbestandes, des Eigenheimbaus und des Wohnungsleerstandes; evtl. weitere geeignete wohnungswirtschaftliche Erhebungen in Kommunen mit hohem Wohnungsleerstand - Erfassung baulicher Leerstände und Brachflächen sowie ggf. Aussagen zu Altlasten - Quantitative und qualitative Aussagen zum Bestand und Bedarf an technischer/sozialer Infrastruktur und Gewerbe - Regionale Einordnung der Kommune und interkommunale Kooperationspotenziale - Erhebung des Bedarfs an Bauland und Baulandreserven - Darstellung von Verkehr, Umwelt, Landschaft
Gebietsbewertung	Festlegung der Schwerpunktgebiete des Stadtumbaus
Prognosen und Entwicklungsszenarien	- Perspektiven zur wirtschaftlichen, demografischen und sozialen Entwicklung anhand einfacher Prognosemodelle - Darstellung von Entwicklungsszenarien unter Berücksichtigung unterschiedlicher möglicher (stagnierender) Entwicklungen
Strategien, Ziele und Perspektiven	- Darstellung der Entwicklungsperspektiven für Landschafts- und Siedlungsraum - Festlegung konkreter Ziele und Leitbilder für das weitere kommunale Handeln
Handlungsfelder	Fachübergreifende Darstellung der Handlungsfelder des Stadtumbaus, z.B. - Brachflächenkonversion - Infrastruktur - Bildung und Soziales - Siedlungsstruktur - Wirtschaft - Handel und Tourismus - Verkehr - Ökologie - Barrierefreiheit - Energie
Organisation des Planungs- und Realisierungsprozesses	Organisationsstruktur des Prozesses - Einbindung von Akteuren - Lenkungsgruppe - Managementstrukturen - Öffentlichkeitsarbeit - Konzeption und Zielgruppen
Monitoring und Evaluation	- Aussagen zum geplanten Beobachtungssystem - Aufbau der Erfolgskontrolle in der Kommune

	Gebietsbezogene Betrachtungen
Integriertes Handlungskonzept mit Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht	- Gebietsbezogene Erhebungen und Zielaussagen - Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht mit erforderlichen Maßnahmen - Kosten der Maßnahmen und deren Finanzierung - Integrierbare Förderprogramme - Finanzierungen Privater - Auswahl und Einsatz städtebaulicher Instrumente - Gebietsbezogene Rahmenplanung

2.2. Gesamtstädtische Konzepte

Freiwerdende Bahnflächen konkurrieren mit einer Vielzahl weiterer Flächenangebote. Mit einem gesamtstädtischen/gesamtsörtlichen Entwicklungskonzept dokumentiert eine Kommune, welche grundsätzlichen Zielvorstellungen und Prioritäten sie verfolgt.

Klare stadtentwicklungspolitische Leitlinien sind im Hinblick auf eine langfristige kommunale Entwicklungsstrategie, einen verantwortungsvollen Umgang mit den Flächenreserven und auf die notwendige Prioritätensetzung erforderlich. Um Bahnkonversionsflächen rechtzeitig in die kommunalen Entwicklungsstrategien einbinden zu können, ist eine frühzeitige und transparente Informationspolitik der Bahnunternehmen gegenüber den Gemeinden notwendig. Zu berücksichtigen ist auch, dass eine städtebauliche Neuordnung häufig über die unmittelbare Bahnfläche hinaus notwendig ist und gesamtstädtische Interessen und Bezüge eine Rolle spielen. Gesamtstädtische Konzepte ermöglichen es, auf entbehrlichen Bahnflächen mögliche Konflikte bei der Nutzungsvorstellung frühzeitig zu erkennen und auszuräumen.

Eine besondere Herausforderung stellt sich in Regionen mit einer stagnierenden oder rückläufigen Entwicklung. Für entbehrliche Bahnflächen besteht hier auch in innerörtlichen Lagen häufig kein unmittelbarer Bedarf für eine bauliche Nachfolgenutzung. Um diese Flächen nicht der Verwahrlosung preiszugeben, ist es entsprechend der Sozialpflichtigkeit des Eigentums notwendig, in Kooperation zwischen dem Eigentümer (Bahn) und der Kommune eine geeignete Gestaltung oder Zwischennutzung (z.B. Grün- oder Freifläche) zu ermöglichen.

2.3. Städtebauliche Rahmenplanung und städtebauliches Entwicklungskonzept

Mit der städtebaulichen Rahmenplanung steht ein flexibles Planungsinstrument zur Verfügung, das auf Bahnkonversionsflächen im Vorfeld einer Bauleitplanung eine frühzeitige Verständigung auf Planungsziele ermöglicht. Angesichts der Komplexität von Brachflächen ist dafür ein Zusammenspiel verschiedener Fachdisziplinen erforderlich. Ein von der Kommune erarbeitetes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Bahnflächenkonversion erfüllt diesen Anspruch. Weit über die städtebaulichen Planungsaussagen hinaus trifft dieses auf der Basis einer umfassenden Grundlagenermittlung Aussagen zu rechtlichen, sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen oder energetischen Aspekten, zur Altlastenfrage und zur Bodenwertermittlung. Die Formulierung konkreter städtebaulicher Ziele und ein Maßnahmenkonzept bieten für die Gemeinde und den Grundstückseigentümer die Chance auf eine zügige Umsetzung. Im Zuge der Vorbereitung einer städtebaulichen Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahme ist ein qualifiziertes städtebauliches Entwicklungskonzept unabdingbar; hilfreich ist es aber auch, um nach einem Einleitungsbeschluss gem. § 141 Abs. 3 BauGB die fachliche Grundlage für vertragliche Vereinbarungen zu schaffen. Das städtebauliche Entwicklungskonzept

wird zweckmäßigerweise unter der Federführung eines entsprechend geeigneten städtebaulichen Planungsbüros erarbeitet. Inwieweit zusätzliche Fachplanungsbüros (z.B. Verkehr, Grünordnung) in die Ausarbeitung eingebunden werden, ergibt sich aus der speziellen Problemlage vor Ort. Aufgrund vielfältiger Abstimmungs- und Koordinierungsprozesse, die aus diesem interdisziplinären Ansatz resultieren, stellt die Umsetzung des Konzeptes hohe fachliche und organisatorische Anforderungen an Kommunen. Ist die personelle Situation in der Verwaltung dafür nicht ausreichend, kann die Steuerung und Koordination des Umbauprozesses auch extern vergeben werden (z.B. Projektmanagement).

2.4. Dialogplanung und Beteiligung

Gerade bei der Eingliederung ehemaliger Bahnflächen in die Stadt- und Ortsentwicklung ist ein frühzeitiger Dialog zwischen der Kommune, Bürgern, örtlicher Wirtschaft und dem Grundstückseigentümer (Bahn) notwendig. Wesentliches Merkmal eines offen gestalteten Dialogprozesses ist es, die Akteure bereits bei der Ideenfindung und der Gestaltung des Umbauprozesses zu beteiligen. Die frühzeitige und intensive Einbindung der Bürger in die Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahme ist ein Markenzeichen der Städtebauförderung.

2.5. Qualitätssicherung im Planungs- und Umsetzungsprozess

Gleise und Bahnflächen sind trennende Elemente im Siedlungsgefüge. Die Aufgabe der Bahnnutzung und die nachfolgende Neuordnung bieten die Chance, auf den Flächen wieder neue Qualitäten zu schaffen und Ortsteile besser miteinander zu verbinden. Aufgabe der kommunalen Prozesssteuerung ist es, auf allen Ebenen eine Qualitätssicherung zu gewährleisten.

Rahmenvereinbarungen

Rahmenvereinbarungen und Rahmenverträge zwischen Bahnunternehmen und Kommune legen im Vorfeld einer konkreten Planung die gemeinsamen Ziele sowie Entwicklungs- und Verfahrensschritte fest. Im Hinblick auf die notwendige städtebauliche Qualitätssicherung sind konkrete Festlegungen und Vereinbarungen zu empfehlen:

- Städtebauliche Ziele und grundsätzliche Aussagen zur Nachfolgenutzung
- Weitere Planungsschritte und Planungsprozesse (z.B. Wettbewerbe, Altlastengutachten)
- Öffentliche und private Erschließung
- Grün- und Freiflächenanteile
- Naturschutzrechtliche Vorgaben
- Kostenverteilung (z.B. Planungskosten, Freimachung)

Ideen- und Realisierungswettbewerbe

Wettbewerbsverfahren liefern neue Lösungs- und Handlungsansätze für die Neuordnung von Bahnbrachen. Gleichzeitig sind sie ein wichtiges Instrument zur frühzeitigen Konsensfindung, zur Integration unterschiedlicher Interessen und zur städtebaulichen Qualitätssicherung. Im Hinblick auf den gemeinsamen Willen von Eigentümer und Gemeinde zu einer qualifizierten städtebaulichen Neuordnung ist eine gemeinsame Auslobung anzuraten. Da bereits durch konkurrierende Planungsverfahren Bodenwertsteigerungen möglich sind, die sich später als entwicklungshemmend erweisen könnten, ist es im Vorfeld der Grundlagenermittlung zweckmäßig, einen Einleitungsbeschluss zur Vorbereitung einer städtebaulichen Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahme zu fassen.

Gestaltungsleitlinien, Qualitätshandbücher

Klar erkennbare Gestaltungskonzepte sind oftmals auch Ursache für die Attraktivität von historischen Ortszentren oder die Beliebtheit einzelner Quartiere. Insbesondere bei der städtebaulichen Neuordnung größerer zusammenhängender Areale stellen Gestaltungsleitlinien und Qualitätshandbücher eine gute Möglichkeit dar, die Unverwechselbarkeit des Ortes zu betonen oder die gelungene Einfügung des Gebietes in den angrenzenden Siedlungsbereich zu erreichen. Es handelt sich dabei um Gestaltungsempfehlungen für Bauherren, Architekten und Investoren, die innerhalb der Vorgaben noch ausreichend Möglichkeiten zur Individualität lassen.

Impulsprojekte

Mit Impulsprojekten werden frühzeitig Prioritäten festgelegt und eine Entwicklungsperspektive aufgezeigt. So werden bereits im Planungsprozess konkrete Projekte umgesetzt und den Beteiligten signalisiert, dass sich ihr ehrenamtlicher Einsatz lohnt und in konkreten Maßnahmen mündet. Impulsprojekte können sowohl bauliche als auch investitionsvorbereitende Maßnahmen sein, die im unmittelbaren Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen stehen.

Neuenmarkt (3.000 EW)

Konversionsstrategie:

Erweiterung Deutsches Dampflokomotiv Museum - eine Einrichtung mit überregionaler Bedeutung.

Für das seit 1977 bestehende Deutsche Dampflokomotiv Museum (DDM) wurde im Rahmen der Städtebauförderung neben einer musealen Erweiterung auch die Neugestaltung der Freianlagen des historischen Kohlenhofs umgesetzt. Das Areal des DDM grenzt unmittelbar an die Ortsmitte von Neuenmarkt an. Die funktionale Einbindung der Museumsfreiflächen in den Gesamtort ist ein wesentlicher Aspekt des Projekts. Folglich wurden die vorhandenen baulichen Einrichtungen über einen Rundweg miteinander verknüpft und zusätzlich mit dem bestehenden „Schiefe Ebene Lehrpfad“ und dem geplanten „Kohlenhoflehrpfad“ vernetzt. Das DDM hat so als modernes Freilicht- und Industriemuseum im historischen Umfeld an Bedeutung gewonnen.



3. Rechts- und Verfahrensinstrumente

3.1. Freistellungsverfahren (Entwidmung)

Solange eine Fläche für den öffentlichen Bahnverkehr gewidmet ist, hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hierfür die Planungshoheit (§ 38 BauGB); die Planungshoheit der Gemeinde ist insoweit eingeschränkt. Die Widmung kann sowohl Flächen (z.B. Gleisanlagen) als auch Gebäude (z.B. Bahnhofshalle) umfassen. Damit die Gemeinde die kommunale Planungshoheit wieder ausüben kann, ist zuvor der Fachplanungsvorbehalt für die jeweilige Fläche aufzuheben. Dies erfolgt nicht allein durch die Aufgabe des Bahnbetriebes (z.B. durch Streckenstilllegung), sondern durch Verwaltungsakt, die so genannte Freistellung. Zuständig für die Durchführung des Verfahrens nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und für den Erlass der Freistellungsverfügung ist bei den bundeseigenen Eisenbahnen (DB) das Eisenbahn-Bundesamt mit seinen Außenstellen, bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) die Regierung von Mittelfranken für die Regierungsbezirke Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken und Oberpfalz sowie die Regierung von Oberbayern für die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern und Schwaben.

Das Freistellungsverfahren wird nur auf Antrag durchgeführt, § 23 Abs. 1 AEG. Den Antrag können das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Grundstückseigentümer oder die Gemeinde stellen, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet. Da die Freistellung einer Bahnfläche die entscheidende Voraussetzung für das Wiederaufleben der

uneingeschränkten kommunalen Planungshoheit ist, wird die Gemeinde ein Interesse daran haben, dass die Freistellung möglichst bald erreicht wird. Die Freistellungsbehörde ist gesetzlich verpflichtet, die zur Freistellung anstehenden Grundstücke öffentlich bekanntzumachen. Durch diese Veröffentlichung im elektronischen Bundesanzeiger werden Eisenbahnunternehmen, die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung sowie die betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme aufgefordert.

Voraussetzung für die Freistellung ist, dass die Flächen nicht mehr den Betriebszwecken einer öffentlichen Eisenbahn dienen und auch für die Zukunft keine Planungen vorliegen, aus denen sich ihre Erforderlichkeit für den Bahnbetrieb ergibt. Auf den betreffenden Flächen dürfen sich deshalb keine betriebsnotwendigen Anlagen mehr befinden. Falls solche Anlagen noch vorhanden sind, müssen sie entweder vor der Freistellung der Fläche verlegt oder stillgelegt werden oder es ist für diese Anlagen mittels Grundstücksteilung ein eigenes Flurstück zu bilden, das weiterhin gewidmet bleibt. Dieses muss dann in der Bauleitplanung entsprechend berücksichtigt werden.

Rechtsfolge der Freistellung ist, dass der Fachplanungsvorbehalt zugunsten der Bahn wegfällt. Die Flächen und Anlagen unterliegen wieder uneingeschränkt dem allgemeinen Bauplanungsrecht und der kommunalen Zuständigkeit.



Feldafing (4.200 EW)

Konversionsstrategie:
Nachnutzung des Empfangsgebäudes
als Rathaus.

Das unter König Ludwig II. errichtete Bahnhofsgebäude wurde 2012 umgebaut und repräsentiert jetzt den Sitz des neuen Rathauses der Gemeinde Feldafing. Ziel dieser denkmalpflegerischen Aufgabe war es, das historische Erscheinungsbild wiederherzustellen.

Neben den gewohnten Einrichtungen eines Rathauses wie einem Standesamt, Büroräumen für den Bürgermeister sowie einem Bürgersaal, befindet sich in dem Gebäude ein Café und ein Kiosk für die S-Bahnnutzer mit Fahrkartenverkauf.

Der Bürgersaal kann über Gemeinderats-sitzungen hinaus auch für gesellschaftliche Veranstaltungen wie Konzerte und Ausstellungen gebucht werden.

3.2. Instrumente des allgemeinen Städtebaurechts

Für eine tragfähige Planung und Projektentwicklung ist wichtig, dass die Gemeinde und die Bahn als Grundstückseigentümerin sich frühzeitig und gegenseitig über Entwicklungs- und Verwertungsabsichten informieren, offen miteinander kommunizieren und partnerschaftlich zusammenarbeiten. Denn keine der beiden Hauptbeteiligten kann ihre Ziele alleine oder gar gegen den Willen der anderen durchsetzen.

Bauleitplanung und Fachplanungsvorbehalt

Die Betriebsanlagen der Eisenbahn unterliegen dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsrecht. Hierzu gehören grundsätzlich auch die Empfangsgebäude der Bahnhöfe. In der Regel ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), bei Eisenbahnen des Bundes wie der Deutschen Bahn AG bzw. ihren Tochtergesellschaften durch das Eisenbahn-Bundesamt, erforderlich. Die Landesbaubehörden entscheiden hingegen nach der Landesbauordnung über Baugenehmigungen und Nutzungsänderungen, die keine Betriebsanlagen der Eisenbahn zum Gegenstand haben. Als Beispiel hierfür kommen abgrenzbare Nebengebäude mit ausschließlich bahnfremder Nutzung in Betracht. Dies gilt selbst dann, wenn sie auf einem Bahngelände errichtet werden.

Bei dem Neubau oder der Nutzungsänderung von Empfangsgebäuden, die nur zu einem Teil bahnbetrieblichen Zwecken dienen bzw. dienen sollen (so genannte Mischnutzung, z.B. bei einem in das Empfangsgebäude integrierten Einkaufszentrum), ist die Abgrenzung zwischen dem Fachplanungsrecht und dem allgemeinen Baurecht mitunter schwierig und vom Einzelfall abhängig. Die Zulassung von Mischnutzungen mit bahnbetriebsbezogenen Anlagen, zu denen auch z.B. Verkaufsstätten in Bahnhöfen zur Deckung des Reisebedarfs und Bahnhofsgaststätten gehören, richtet sich auf jeden Fall nach dem Eisenbahnrecht und nicht nach dem allgemeinen Bauplanungsrecht.

Die gemeindliche Bauleitplanung tritt hinter die eisenbahnrechtliche Fachplanung zurück. Die Gemeinde darf in einem Bebauungsplan jedenfalls keine Festsetzungen treffen, die sich mit der besonderen Zweckbestimmung einer Bahnanlage nicht vereinbaren lassen. Zeichnet sich allerdings eine Freistellung einer entbehrlichen Bahnfläche ab, kann das Verfahren für einen von der Fachplanung abweichenden Bebauungsplan eingeleitet und inhaltlich geklärt werden. Schon vor der Freistellung kann die Gemeinde Überlegungen hinsichtlich einer Nachfolgenutzung anstellen, z.B. in einem städtebaulichen Rahmenplan. Informelle Planungen sind uneingeschränkt zulässig. Der Satzungsbeschluss und Baugenehmigungen nach § 33 BauGB dürfen jedoch grundsätzlich erst erfolgen, wenn die Rechtswirkungen der Planfeststellung bzw. Eigenschaft als Betriebsanlage der Eisenbahn beendet sind, also die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG erfolgt ist. Sicherungsinstrumente wie z.B. eine vorsorgliche Veränderungssperre ab dem Zeitpunkt der Freistellung oder die Zurückstellung von Baugesuchen kann die Gemeinde aber nutzen.

3.3. Instrumente des besonderen Städtebaurechts

Um brach liegende Bahnflächen wieder nutzbar zu machen oder andere Maßnahmen zu steuern und durchzusetzen, stehen der Gemeinde folgende Verfahrensinstrumente des besonderen Städtebaurechts zur Verfügung:

- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§§ 136 ff. BauGB),
- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§§ 165 ff. BauGB),
- Stadtumbaua Maßnahmen (§§ 171a ff. BauGB).

Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln ist, dass die Gemeinde eine gebietsbezogene Gesamtmaßnahme nach dem besonderen Städtebaurecht festlegt. Je nach Erfordernis erfolgt die räumliche Festlegung als:

- Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB,
- städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB oder als
- Stadtumbaugebiet nach § 171b BauGB.

Unter Ordnungs-, Entwicklungs- und Verwertungsgesichtspunkten spielt der richtige Flächenzuschnitt eine entscheidende Rolle. Neben den Flächen der ehemaligen Bahngrundstücke sollten auch angrenzende Flächen mit einbezogen werden.

Vorbereitung

Wenn nach ersten Überlegungen sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, sollte geprüft werden, ob ein Beschluss über die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen für ein Sanierungsgebiet oder für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu fassen ist. Das Datum des Einleitungsbeschlusses kann als spätester Stichtag für die Bestimmung des Anfangswertes bei der Ermittlung entwicklungsbedingter Werterhöhungen Bedeutung haben. Weitere Informationen dazu bieten die Arbeitsblätter der Obersten Baubehörde Nr. 2 „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen“ und Nr. 4 „Ausgleichsbeträge in Sanierungsgebieten“. Die vorbereitenden Untersuchungen müssen vor dem Satzungsbeschluss, mit dem das Gebiet förmlich festgelegt wird, durchgeführt werden.

Im Stadtumbau kann in Einzelfällen eine vorbereitende Untersuchung entbehrlich sein, wenn ein städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 141 Abs. 2 BauGB als hinreichende Beurteilungsgrundlage ausreicht. Ein förmlicher Einleitungsbeschluss ist im Stadtumbaurecht nicht erforderlich. Dennoch empfiehlt es sich, zu Planungsbeginn – insbesondere bei Brachflächen – einen Beschluss zur Durchführung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zu fassen.

Verfahrenswahl

Die Entscheidung, welches Verfahren gewählt wird, ergibt sich aus den Ergebnissen der vorbereitenden Maßnahmen, insbesondere den Planungen (vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB oder § 165 Abs. 4 BauGB bzw. städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 171b Abs. 2 BauGB); sie liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Gemeinde. In den vorbereitenden Planungen werden im Sinne einer Machbarkeitsprüfung alle notwendigen fachlichen und ökonomischen Grundlagen ermittelt. Aufgrund dieser Erkenntnisse erfolgt die Abwägung, welche städtebaulichen Instrumente und Verfahren erfolgversprechend sind. Die Gemeinde entscheidet dann, ob eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme, eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme oder eine Stadtumbaumaßnahme bzw. eine Kombination aus diesen Instrumenten möglich und sinnvoll ist. Die Intensität der Eingriffe und Wirkungen ist bei den zur Verfügung stehenden Verfahrensinstrumenten unterschiedlich. Die Instrumente sind daher entsprechend den Erfordernissen und Zielsetzungen des Erneuerungsgebietes nach dem Verhältnismäßigkeitsprinzip zu wählen. Die Gemeinde hat bei der Wahl des Verfahrens zunächst die konkrete städtebauliche Situation im Maßnahmegebiet in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus sind aber auch die angestrebten Ziele der Erneuerung, voraussichtliche Einzelmaßnahmen und deren Durchführbarkeit sowie die erwarteten Auswirkungen auf die Entwicklung der Bodenpreise zu berücksichtigen.

Ausgehend von den Problemstellungen vor Ort ist unter den möglichen Instrumenten zunächst dasjenige zu wählen, das einen angemessenen Eingriff erlaubt. So ist die Festlegung eines Stadtumbaugebietes durch Beschluss sinnvoll, wenn die darauf bezogenen Maßnahmen auf Stadtumbauverträgen beruhen. Ist dies nicht ausreichend, um die im städtebaulichen Entwicklungskonzept festgelegten Ziele zu erreichen, ist ein anderes Verfahrensinstrument wie die Festlegung eines Stadtumbaugebietes als Satzung und/oder als Sanierungs- bzw. Entwicklungssatzung zu wählen, gegebenenfalls auch zusätzlich. In der Regel können bestehende Sanierungsgebiete, die in den Stadtumbau überführt werden, beibehalten werden.

Stadtumbauvertrag als besondere Ausprägung des städtebaulichen Vertrags

Bei der Durchführung von Stadtumbaumaßnahmen sollen hoheitliche Instrumente möglichst vermieden werden. Die Gemeinden sollen vielmehr die Möglichkeit nutzen, Stadtumbauverträge insbesondere mit den Eigentümern abzuschließen (§ 171c BauGB). Es handelt sich dabei um auf den Stadtumbau bezogene städtebauliche Verträge im Sinne von § 11 BauGB. Die in § 171c BauGB genannten Regelungsmöglichkeiten ergänzen daher § 11 BauGB. So sind z.B. Zwischennutzungen privater Flächen im Stadtumbau zwischen Kommune und Grundstückseigentümer grundsätzlich vertraglich zu vereinbaren.

Anwendungsfall Stadtumbausatzung

Sofern einvernehmliche Regelungen mit den Beteiligten im Wege von Stadtumbauverträgen nicht in ausreichendem Umfang getroffen werden, kann von der Satzungsermächtigung Gebrauch gemacht werden. Dies ist der Fall, wenn die Gefahr besteht, dass Maßnahmen (z.B. Rückbau an falscher Stelle oder zur falschen Zeit) durchgeführt werden könnten, die die Verwirklichung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder auch eines Sozialplans in Frage stellen.

3.4. Die Rolle der Wertermittlung bei der Verfahrenswahl und Grundstücksverwertung

Die Wertermittlung ist zur Handhabung der städtebaulichen Rechtsinstrumente wichtig. Sie ist z.B. bedeutsam bei der Änderung oder Aufhebung des Planungsrechts für die Ermittlung eventueller Entschädigungsleistungen. Soweit Maßnahmegebiete als Sanierungsgebiete im umfassenden Verfahren oder als Entwicklungsbereiche festgelegt werden, sollten zur Ermittlung des Ausgangswertes zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses zeitnahe Wertgutachten erstellt werden.

Für die Kommune als Träger städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen sind frühzeitige Kenntnisse über die Bodenwerte vor und nach der Sanierung, vor allem bei Brachflächen in Hinblick auf die erforderliche Prüfung der Gesamtfinanzierung der Erneuerungsmaßnahme von Bedeutung. Eine Bodenwertschätzung als Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen ist daher zu empfehlen. Ist im Zuge der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen von einer wesentlichen Änderung der Bodenwertverhältnisse auszugehen, ist ein „klassisches“ umfassendes Sanierungsverfahren zu wählen. Dadurch können Bodenwertsteigerungen über Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme eingesetzt werden.

Wertermittlung bei Altlastenverdacht

Der Verkehrswert von ehemals gewerblich genutzten Grundstücken hängt u.a. von möglichen Schadstoffbelastungen von Boden, Grundwasser oder Gebäuden ab. Bei Bahnliegenschaften kann ein Verdacht auf Altlasten wegen spezifischer Sondernutzungen bestehen, z.B. bei Tankanlagen, Gaswerken, Werkstätten oder auch nach einer Gebrauchsüberlassung an gewerbliche Mieter. Es sollten daher bereits im Vorfeld von Wertermittlungen Altlastenuntersuchungen und Bewertungen durchgeführt werden, auch um eine realistische Einschätzung des Grundstückswertes zu erhalten.

Wie im folgenden Beispiel kann es vorkommen, dass erst nach Abschluss des Kaufvertrages bei der Bauausführung Altlasten festgestellt werden:

Bei Vorlage des Zuwendungsantrages war der Stadt Ebern nicht bekannt, dass der Oberboden der Bahndammflanken mit belastetem Material durchmischt war. Weder die von der Stadt in Auftrag gegebene orientierende Untersuchung noch die Prüfung durch die Fachstellen im Baugenehmigungsverfahren ergaben Hinweise bezüglich dieser Belastung.

Die Ergebnisse der historischen Erkundung wurden dem Kaufvertrag mit der Bahn zugrunde gelegt; darüber hinausgehende Ansprüche bei Boden- und Gewässerverunreinigungen wurden ausgeschlossen. Die Voreigentümerin DB Services Immobilien GmbH hatte bestätigt, dass im Bahnbau die Dammflanken i.d.R. aus reinem Oberboden hergestellt werden. Bei den baubegleitenden Bodenuntersuchungen gleich zu Beginn des Abtrags des Bahndamms stellte sich jedoch heraus, dass der Oberboden der Bahnflanken mit PAK-belastetem Gleisschotter durchmischt war. Das Gemisch Oberboden/Gleisschotter der Flanken war stärker belastet als der obere Schotter des Gleisbettes.

Grundsätzlich gilt: Auf was sich Verkäufer und Käufer insbesondere hinsichtlich des Kaufpreises und der Beteiligung des Verkäufers an den Sanierungskosten verständigen, bleibt den Verhandlungen im jeweiligen Einzelfall vorbehalten. Eine öffentlich-rechtliche Inanspruchnahme der Bahn (als Handlungsstörer) für die Beseitigung von Altlasten wird durch die vertraglichen Regelungen jedoch nicht von vornherein ausgeschlossen. Den Kommunen wird empfohlen, sich bei Fragen hinsichtlich einer Beseitigungspflicht bei Altlasten frühzeitig mit den zuständigen Umweltbehörden in Verbindung zu setzen.

Wertermittlung bei der Kosten- und Finanzierungsplanung

Bei Brachflächenkonversionen sind detaillierte Aussagen zur möglichen Höhe einer Förderung erst auf der Grundlage einer Kosten- und Finanzierungsübersicht über die geplanten Maßnahmen möglich, mit der alle erforderlichen Aufwen-

dungen und zu erwartenden Einnahmen einer Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung unterzogen werden. Hierzu ist eine zutreffende Verkehrswertermittlung erforderlich. Für private Investoren richtet sich die Höhe eines tragbaren Grundstückswertes nach den erforderlichen Investitionen zur Aufbereitung von Brachflächen. Ein zu hoher Grundstückswert kann gegebenenfalls einer Investition entgegenstehen. Dies ist bei der Wertermittlung zu berücksichtigen.

Grunderwerb durch die Gemeinde

Bei freiwerdenden Bahnflächen oder ehemaligen Bahnhofsgebäuden stellt sich für die Gemeinde die Frage, ob für sie der Erwerb des Grundstücks grundsätzlich in Betracht kommt. Möglich sind dabei – neben einem Kauf durch die Gemeinde selbst – auch Erwerbsmodelle durch Unternehmen und durch Entwicklungsgesellschaften, an denen die Gemeinde, ggf. unter Einbeziehung weiterer Partner, beteiligt ist. Die Gemeinde sollte eingehend prüfen, ob der Erwerb, die damit verbundenen Pflichten als Eigentümerin und die Entwicklung der Liegenschaft im Rahmen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Gemeinde liegen und mit welchen Risiken Erwerb und Entwicklung verknüpft sind. Erwerbsmöglichkeiten können sich auch aus dem besonderen Städtebaurecht ergeben.

Ebern (7.200 EW)

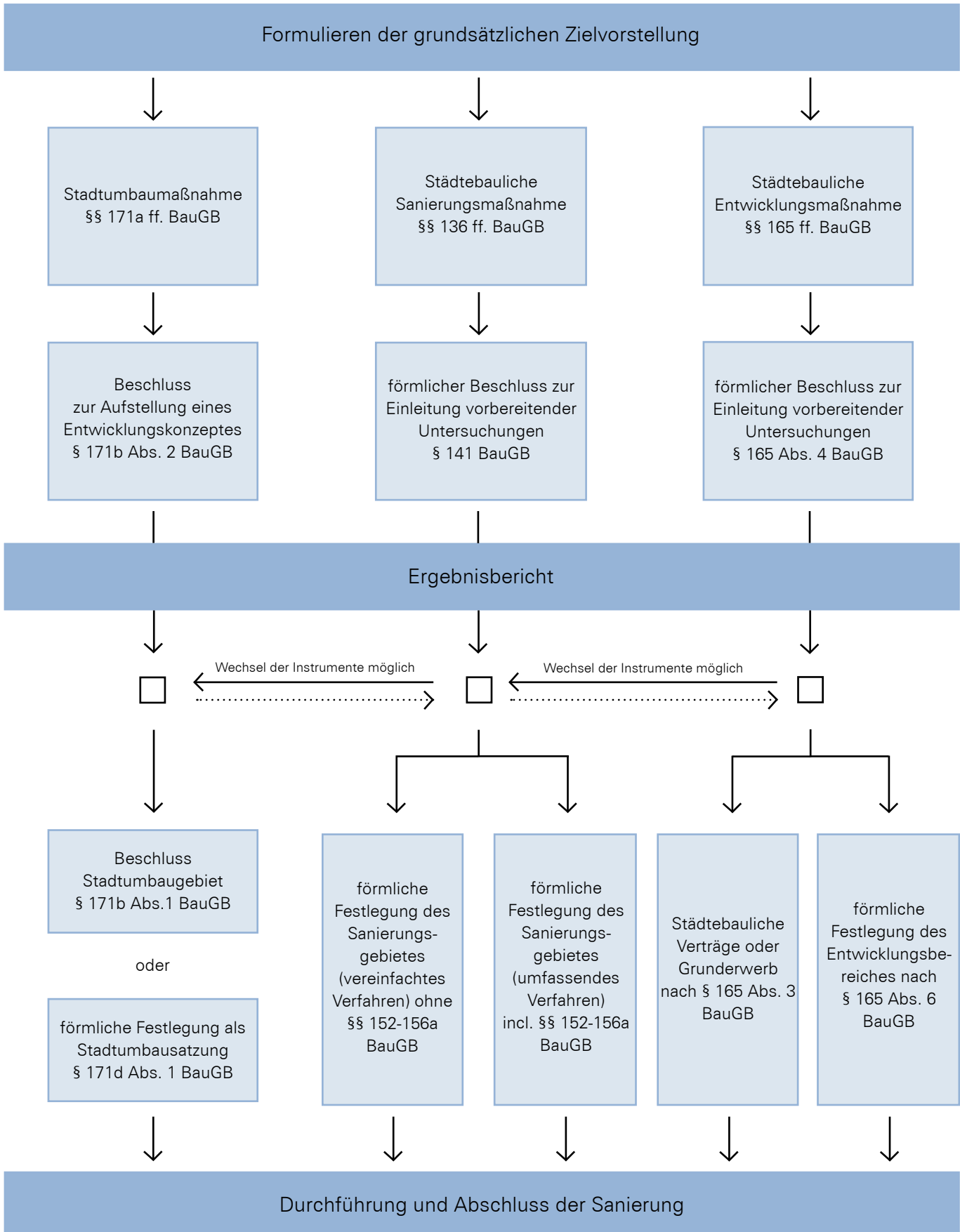
Konversionsstrategie:

Rückbau des ehemaligen Bahndamms und Reaktivierung der bislang ungenutzten Stadtfläche.

Nach Verlagerung des Bahnhofpunktes hat der fünf Meter hohe und 350 Meter lange Bahndamm seine Funktion verloren. Im Rahmen der Städtebauförderung wird der störende Wall, der den Altstadtbereich vom Schul- und Siedlungsbereich abtrennt, zurückgebaut.

Durch Ergänzung der Wegeanbindung und Ausbau des verkehrsberuhigten Bereiches vor dem Bahnsteig wird das Stadtquartier besser an den Anlagenring der historischen Altstadt und den Bahnhofpunkt angebunden. Durch Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten über die Schaffung von kürzeren Wegeverbindungen wird zudem der öffentliche Personennahverkehr gestärkt.





4. Begleitende Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

4.1. Erneuerung der Bahnstation

Wenn das Bahnhofsumfeld erneuert wird, sollte möglichst zeitgleich auch die Verkehrsstation selbst, also die Bahnsteige samt Zugänge und Ausstattung, in einen zeitgemäßen Zustand versetzt werden. Wichtig ist hier insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit. Dies bedingt die Schaffung von barrierefreien Bahnsteigzugängen durch Aufzüge oder Rampen, den Einbau von Blindenleitstreifen und die Abstimmung der Bahnsteighöhen auf die Einstiegshöhen der Züge. Der Freistaat Bayern und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben bezüglich der Einstiegshöhen ein Zielkonzept für alle Bahnhöfe und Haltepunkte erarbeitet. Wichtig ist aber auch eine zeitgemäße Bahnsteigausstattung mit überdachten Sitzgelegenheiten, Wegeleitsystem, adäquater Beleuchtung und guten Informationsmöglichkeiten. Ziel sollte eine Erneuerung „aus einem Guss“ sein, die sowohl die Verkehrsstation als auch das Umfeld umfasst und bei der die Fahrgäste die Zuständigkeitsgrenzen nicht spüren.

Zuständig für die Verkehrsstationen sind bei Stationen der Deutschen Bahn AG die Bahnstationsmanager der DB Station & Service AG. Diese sind auf Seite 45 aufgeführt. Für die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus stehen Bundesmittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG zur Verfügung. Der Freistaat Bayern übernimmt in einigen Fällen eine ergänzende Finanzierung, um die Wirtschaftlichkeit des

Ausbaus sicherzustellen. Ob und ggf. wann entsprechende Mittel für ein konkretes Projekt zur Verfügung stehen, muss rechtzeitig abgeklärt werden.

4.2. Fördermöglichkeiten zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Eine ergänzende Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) kann für Verbesserungen im Bereich des ÖPNV möglich sein. Abhängig von der Maßnahme können Fördermittel nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) hinzukommen.

Grundsätzlich sind folgende Maßnahmen zuwendungsfähig:

- Bau einer (Bus-) Haltestelle, ggfs. mit Fahrgastinformationssystem,
- Bau eines Zentralen Omnibusbahnhofs, ggfs. mit Fahrgastinformationssystem,
- Bau einer Park+Ride-Anlage
- Bau einer Bike+Ride-Anlage,
- barrierefreier Aus- oder Umbau des Bahnhofsvorplatzes
- Busbeschleunigung (z.B. separate Busspur)

Für Maßnahmen am Bahnsteig bzw. Bahngelände ist eine besonders enge Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG erforderlich (z.B. beim barrierefreien Umbau der Bahnsteige).



Burgbernheim (3.000 EW)

Konversionsstrategie:
Barrierefreie Umgestaltung des
Bahnhofsumfeldes als neuer Ortseingang.

Ein Schwerpunkt der Stadtentwicklung in Burgbernheim ist der Ausbau der kommunalen Allianzen und die Ausnutzung der naturräumlichen Potenziale am Rand des Naturparks Frankenhöhe. Der „Untere Bahnhof“ wird am Wochenende gerne von Radfahrern und Wanderern aus dem Raum Nürnberg genutzt und ist vielfach das Erste, was Bahnreisende vom Ort sehen. Durch einfache Mittel ist es in Burgbernheim gelungen, das Bahnhofsumfeld freundlich und einladend zu gestalten. Das alte, leer stehende Lagergebäude war im baulich schlechtem Zustand und wurde abgebrochen. Geschaffen wurde ein großer barrierefreier, von allen Seiten gut einsehbarer Platz mit offener Wartehalle. Werktags ist das neu geschaffene Bahnhofsumfeld ein attraktiver Wartebereich und Treffpunkt für die Schüler.

Belebung des Bahnhofpunktes als Weichenstellung für die Ortsentwicklung

Markt Mittenwald

Bürgerbahnhof in öffentlich-privater Kooperation

Einwohner: 7.300

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Stadtumbau West

Konversionsstrategie

Aufwertung des öffentlichen Raumes als Impuls für private Investitionen und Mitfinanzierung privater Maßnahmen durch die Städtebauförderung.

Ausgangssituation und Ziele

Mittenwald ist mit seiner einzigartigen Lage zwischen Wetterstein und Karwendelgebirge ein Touristenmagnet, hat aber wie die meisten Gemeinden im Alpenvorland aufgrund des demografischen Wandels strukturelle Probleme. Die Deutsche Bahn AG hat vielfach keinen Bedarf mehr an großen Empfangsgebäuden; die Folge war auch in Mittenwald der Leerstand eines ortsbildprägenden Gebäudes im Ortskern. Als Fremdenverkehrsort hat der Markt großes Interesse an einem funktionierenden Bürgerbahnhof mit entsprechender Infrastruktur.

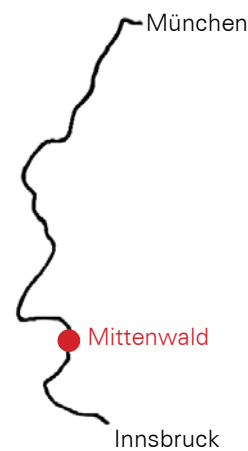
Projektbeschreibung

Das Bahnhofsgebäude wurde von einem privaten ortsansässigen Investor erworben und mit Unterstützung der Städtebauförderung saniert. Der entstandene Bürgerbahnhof bietet Serviceleistungen, die an Bahnhöfen dieser Größenordnung nicht selbstverständlich sind. Zur Umsetzung kamen eine großzügige Wartehalle, Gastronomie mit einem Kiosk, Serviceangebote für Bahnreisende und eine barrierefreie WC-Anlage. Im Obergeschoss befinden sich Praxisräume für Ärzte.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Konzeptionelle Vorbereitung (Fortschreibung der vorbereitenden Untersuchungen, städtebauliches Entwicklungskonzept)
- Neugestaltung des öffentlichen Raumes mit Neuordnung des Individualverkehrs
- Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes zum Bürgerbahnhof
- Barrierefreie Umgestaltung des Rathauses und des Rathausumfelds (derzeit in Planung)

Bürgerbahnhof mit
neugestaltetem Umfeld



München - Mittenwald: 1:50 Std (Stundentakt)
Mittenwald - Innsbruck: 1:00 Std (Stundentakt)



Zusätzliche Fördermittelbündelung

Aus GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Mittel des Freistaats gefördert:

- Bahnhofsumfeld
- Busbahnhof und Busumsteigeplatz, zentrale Parkplatflächen, Fahrradständer

Private Investitionen am Bahnareal

- Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes
- Neues Ärztehaus mit Apotheke im direkten Anschluss an das Bahnhofsgebäude (derzeit im Bau)

Erneuerung der Verkehrsstation

Die Verkehrsstation Mittenwald wurde in zwei Baustufen barrierefrei ausgebaut und vollständig modernisiert. Zur Ski-WM 2011 wurden ein neuer Mittelbahnsteig an den Gleisen 2 und 3 sowie eine mit Aufzügen ausgestattete Unterführung gebaut.

Anlässlich des G7-Gipfels auf Schloss Elmau wurde im Herbst 2014 auch der Bahnsteig am Gleis 1 modernisiert. Die Grundfinanzierung erfolgte aus Bundesmitteln, der Freistaat Bayern beteiligte sich jeweils mit der Zahlung von Wirtschaftlichkeitsausgleichen.



Städtebauliches Entwicklungskonzept:
Ausschnitt Karte Maßnahmenübersicht Ortskern

Erfahrungswerte

Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit der Neuordnung des Individualverkehrs ist ein typischer Fall einer Anschubfinanzierung der Städtebauförderung. Erst durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes wurde das Interesse möglicher Investoren auf das Bahnhofsgebäude gelenkt. Der Einsatz von Fördermitteln auch für das private Bauvorhaben sowie die intensive Begleitung der Gemeinde durch die Städtebauförderung bei den Verhandlungen mit den diversen Bahnunternehmen (u.a. Werdenfels Takt) haben zu einer erfolgreichen Sanierung der leer stehenden Immobilie geführt. Das Ergebnis ist eine erfolgreiche Mischung öffentlich zugänglicher Bereiche und eine für den Ort wertvolle private Nutzung.



Belebung des Bahnhaltelpunktes als Weichenstellung für die Ortsentwicklung

Stadt Grafenau

Bahnareal als Erweiterung des Stadtzentrums

Einwohner: 8.300

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Stadtumbau West

Konversionsstrategie

Erweiterung des Stadtzentrums durch Neuordnung des Bahnhofsbereiches und Neuansiedlung attraktiver Einkaufsmöglichkeiten.

Ausgangssituation und Ziele

Das Bahnhofsgelände grenzt östlich der Bahnanlagen unmittelbar an die Altstadt von Grafenau an. Das Kerngelände ist rund 180 Meter lang und 60 Meter breit. Der Bahnhof und die angrenzenden Bereiche waren vor der Neugestaltung von einer typisch bahnhofsnahen gewerblichen und verkehrlichen Mischnutzung geprägt. Insbesondere die ungünstige Erschließung des Geländes wirkte sich bis auf den Stadtplatz aus und belastete die Aufenthalts- und Lebensqualität im Zentrum erheblich. Die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches war daher seit längerer Zeit ein zentrales Anliegen der Stadt.

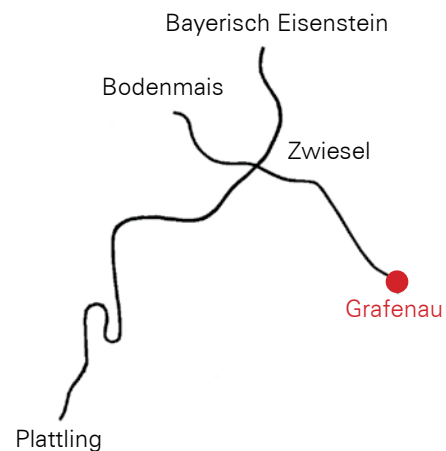
Projektbeschreibung

Die Entwicklungsfläche umfasst insgesamt rund 41 Hektar, wobei die ungenutzten Bahnflächen nur einen Teilbereich darstellen. Das Gelände ist gegliedert in einen Bahnhofsbereich mit Parkplatzflächen und Busbahnhof, eine gewerbliche Zone im Norden und Nahversorgungsmärkte im Süden des Busbahnhofs. Die Flächen der Nahversorger konnten durch die Verlagerung der BayWa für die Neuentwicklung zugänglich gemacht werden.

Das Gelände dient neben den verkehrlichen Funktionen auch als attraktiver Platzraum mit hoher Aufenthaltsqualität am westlichen Stadteingang. Das prägende Element der Neuordnung ist das Dach des Busbahnhofs als Treff- und Wartepunkt. Die Erschließung konnte durch einen neuen Kreisverkehr geregelt werden, der die wesentlichen Hauptverkehrsstraßen ampelfrei verknüpft.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Konzeptionelle Vorbereitung (städtebauliche Rahmenplanung, Bebauungsplan Bahnhofsgelände/Elsenthaler Straße, Verkehrsgutachten, ÖPNV-Gutachten, Altlastengutachten)
- Grunderwerb von der Bahn AG
- Rückbau von Gleisanlagen und Neuordnung
- Neugestaltung Bahnhof- und Busbahnhofsumfeld



Zwiesel - Grafenau: 0:50 Std (alle zwei Stunden)
Stundentakt und Fahrtzeitverkürzung in Planung



Zusätzliche Fördermittelbündelung

Aus GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Mittel des Freistaats gefördert:

- Neuanlage von öffentlichen Pkw-Stellplätzen
- Errichtung eines Busbahnhofs und Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln

Private Investitionen am Bahnareal

- Umbau Bahnhofsempfangsgebäude zu einer Gaststätte
- Umbau eines Bahnnebengebäudes zu einem Modeladen
- Neubau von Einzelhandelsbetrieben



Neue städtebauliche Entwicklung
am Oberen Stadtberg

Erneuerung der Verkehrsstation

Der Bahnsteig in Grafenau wurde barrierefrei ausgebaut und in eine zentralere Lage verschoben, so dass ein direkter Zugang zum Busbahnhof besteht. Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln des Bundes und der Deutschen Bahn AG.

Erfahrungswerte

Mit dem Erwerb der ungenutzten Bahnflächen und dem Freiwerden des BayWa-Geländes konnte die Stadt eine umfassende Neuordnung des altstadtnahen Geländes anstoßen. Durch die Aufwertung des Stadtraums im Umfeld des Bahnhofes mit Bushaltestelle und Parkierungsflächen als Kernbereich der neuen Entwicklung wurden private Investoren aktiviert, die sich ebenfalls an der Neuentwicklung beteiligten. Von Seiten der Stadt wurden nur die Bahnflächen für den Busbahnhof und die Stellplätze erworben. Die weiteren Teilflächen des Entwicklungsbereiches wurden von privaten Investoren von der Bahn AG für gewerbliche Nutzungen (noch nicht realisiert) sowie für die Nahversorgungsbetriebe (ehemaliges BayWa-Gelände) gekauft.

Durch eine intensive Planungsphase im Rahmen der Städtebauförderung kann der obere Altstadtbereich komplett neu strukturiert und umgenutzt werden. So werden künftig mitten in der Innenstadt eine Außenstelle der Fachhochschule Deggendorf (Technologiezentrum) und das Finanzamt angesiedelt. Grundlage für die Umsetzung bildet ein städtebaulicher Rahmenplan.



Belebung des Bahnhofpunktes als Weichenstellung für die Ortsentwicklung

Gemeinde Seubersdorf i.d.OPf. Neuer Ortseingang für Bahnreisende

Einwohner: 5.000

Städtebauförderung: Bayerisches Sonderprogramm
Brachflächenkonversion

Konversionsstrategie

Die Kommune erwirbt die Flächen und verkauft sie teilweise an ortsansässige Gewerbebetriebe weiter. Grundlage bildet ein städtebaulicher Rahmenplan mit geeigneten Lärmschutzmaßnahmen.

Ausgangssituation und Ziele

Aus dem interkommunalen Projekt „Neuland“ im Rahmen der Städtebauförderung wurde zusammen mit den Nachbarkommunen für die Gemeinde Seubersdorf die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes mit Angeboten für die Jugend als Impulsprojekt erarbeitet. Im Jahr 2013 konnten die betroffenen Grundstücke durch die Kommune erworben werden.

Mit der Neuordnung der entbehrlichen Bahnflächen werden im Wesentlichen zwei Ziele verfolgt. Zum einen ist ein Schutz des Ortskerns vor den Lärmemissionen aus dem Bahnbetrieb angestrebt, zum anderen soll die Fläche mit attraktiven Nutzungen revitalisiert werden und damit zur positiven Ortsentwicklung beitragen.

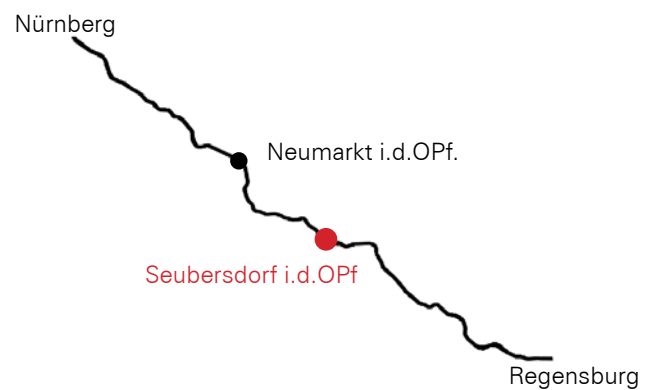
Projektbeschreibung

Durch die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes erhält der Ort für die Bahnreisenden einen attraktiven Ortseingang. Das Empfangsgebäude befindet sich im Eigentum der Gemeinde und wird im Zuge des Gesamtkonzeptes saniert sowie wieder öffentlich zugänglich gemacht (Warteraum mit Kiosk und kleiner Gastronomieeinheit im EG, Pächterwohnung im 1. OG sowie Gemeindearchiv im 2. OG). Für die öffentlichen Flächen im Bereich der erworbenen Brachfläche sind u.a. Pkw-Stellplätze, eine Kletterhalle, eine Skateranlage, eine Sommerstockbahn sowie der Neubau eines Kindergartens geplant.

Das noch vorhandene kleine Bahnhofslagergebäude wird saniert und darin ein Raum für Wechselausstellungen einer interkommunalen Projektgemeinschaft eingerichtet. Durch die Anordnung der neuen Gebäude sowie ergänzende Maßnahmen wird die Basis für einen wirksamen Lärmschutz geschaffen.

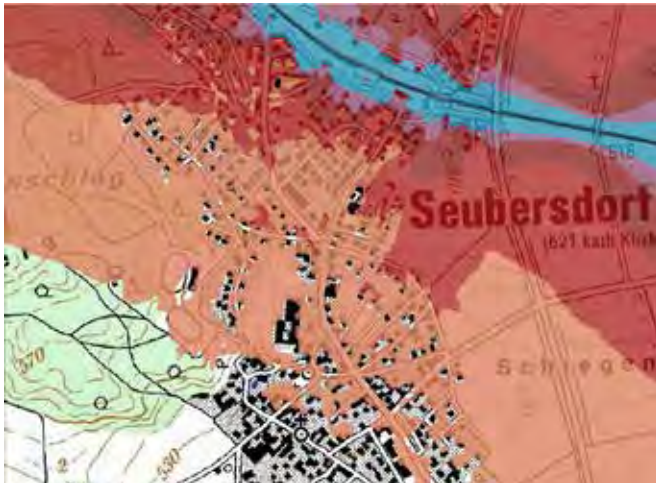
Maßnahmen der Städtebauförderung

- Rahmenplan Bahnhofsumfeld und diverse Machbarkeitsstudien (z.B. Kletterhalle, Bedarf Park+Ride)
- Grunderwerb und Gebäudeabbruch

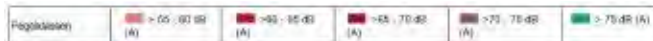


Neumarkt - Seubersdorf: 0:15 Std (Stundentakt)
Seubersdorf - Regensburg: 0:40 Std (Stundentakt)





Schienenlärm 24 Stunden - LDEN in dB (A)



Städtebaulicher Rahmenplan

Erneuerung der Verkehrsstation

Eine Erneuerung der Bahnsteige in Seubersdorf wurde bislang noch nicht vorgenommen.

Erfahrungswerte

Mit Unterstützung der Städtebauförderung hat die Kommune die seit mehreren Jahren leer stehende Brachfläche von der Bahn AG erworben. Für eine Teilfläche ist ein Weiterverkauf an Private und die Nachnutzung als Gewerbefläche geplant.

Mit einem städtebaulichen Rahmenplan und den anschließenden Festsetzungen in einem Bebauungsplan ist es möglich, eine für die Entwicklung der Gemeinde sinnvolle Größenordnung festzulegen und mit den neuen Gebäuden den notwendigen Lärmschutz für den Ort zu erreichen.

Die geplante Kletterhalle soll in Kooperation mit den Nachbargemeinden realisiert werden. Das Konzept baut auf bereits bestehende Strukturen im Bereich der Schwimmbäder auf und basiert auf einer Kostenbeteiligung sowie entsprechenden Nutzungsrechten (z.B. Schulen).

Durch das Freiräumen des Geländes werden die Entwicklungspotenziale deutlich.



Belebung des Bahnhofpunktes als Weichenstellung für die Ortsentwicklung

Markt Heimenkirch

Reaktivierung des Bahnhofpunktes

Einwohner: 3.600

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Kleinere Städte und Gemeinden

Konversionsstrategie

Bürgerschaftliches Engagement schafft die Möglichkeit, den Bahnhofpunkt zu reaktivieren. Durch Mittelbündelung unterschiedlicher Fördermöglichkeiten wird im Rahmen der Städtebauförderung ein neuer, barrierefreier Bahnhofpunkt geschaffen.

Ausgangssituation und Ziele

Die Bahnlinie München-Lindau verläuft seit mehr als 150 Jahren durch Heimenkirch und hat damit die Ortsentwicklung wesentlich geprägt. Der Bahnhofpunkt wurde allerdings 1985 aufgegeben. Durch ein konstruktives Zusammenwirken mit unterschiedlichen Akteuren aus Politik, der Deutschen Bahn, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, Vertretern der Wirtschaft und der Bevölkerung hat es die Gemeinde erreicht, dass der Haltepunkt reaktiviert wurde. Die Errichtung des Bahnhofpunktes ist ein wichtiger Baustein der Ortskernentwicklung.

Projektbeschreibung

Voraussetzung für die Errichtung der Bahnsteige durch die Deutsche Bahn AG war die Beteiligung der Kommune an der Erschließung. Im Rahmen der Städtebauförderung wurden die barrierefreie Neugestaltung des Umfeldes sowie eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erreicht.

Zur gestalterischen Umsetzung des Konzeptes wurde ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt, das u.a. die Schaffung einer eigenen Identität für das Bahnhofsareal und die Gliederung des rund 250 Meter langen Straßenraums zum Ziel hatte. Der Siegerentwurf sah eine Folge von Pergolen vor, die den Freiraum gliedern und die unterschiedlichen Funktionen aufnehmen. Bestehende Höhensprünge zwischen Bahnsteig und Straßenniveau konnten durch die Folge der konstruktiven Elemente aufgefangen werden.

Wesentlicher Bestandteil der Planung zur Entlastung des Ortskerns ist die Verlegung der Bundesstraße in die Bahnhofstraße.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Vorbereitende Untersuchungen
- Städtebaulicher Rahmenplan Ortskern Heimenkirch
- Neugestaltung Bahnhofstraße mit Umfeld Bahnhofpunkt



Lindau - Heimenkirch: 0:20 Std (Stundentakt)
Heimenkirch - Kempten: 0:45 Std (Stundentakt)



Zusätzliche Fördermittelbündelung

Aus GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Mittel des Freistaats gefördert:

- Ausbau der Bahnhofstraße
- Erstellung von Park+Ride-Stellplätzen sowie von Kurzzeitparkplätzen
- Errichtung überdachter Einstellplätze in einer Bike+Ride-Anlage
- Einrichtung einer neuen Bushaltestelle und eines Taxistands in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsteig



Verlegung des innerörtlichen Durchgangsverkehrs auf die Bahnhofstraße

Erneuerung der Verkehrsstation

Der Haltepunkt Heimenkirch wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 für den Schienenpersonennahverkehr reaktiviert. Hierfür entstanden zwei moderne, barrierefreie Bahnsteige. Die Finanzierung erfolgte hauptsächlich aus Bundesmitteln für Infrastrukturausbauten an Nahverkehrsstrecken.

Erfahrungswerte

Über Jahre hat die ländlich geprägte Gemeinde in Bürgerwerkstätten ihre Zukunftsstrategie entwickelt, die sich auf die Ortsmitte konzentriert und die landwirtschaftlichen Flächen außerhalb des Ortskerns als Kulturlandschaft erhalten will. Mit dem Ziel, den Ort lebendig zu halten und das Wachstum zu begrenzen, werden keine neuen Bau- und Gewerbegebiete mehr ausgewiesen und die Entwicklung auf den Baubestand im Ortskern gelenkt - eine mutige und konsequente Entscheidung des Gemeinderates mit Modellcharakter.

Die Wiederbelebung des Bahnhofsteiges und die städtebauliche Einbindung in den Ortskern sind ein wesentlicher Baustein im Themenfeld Mobilität und Verkehr sowie ein wichtiges Kriterium für die Identität und Zufriedenheit der Bewohner und Gewerbebetriebe.



Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

Stadt Aschaffenburg

Bahnhof verbindet zwei Stadtteile

Einwohner: 68.000

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Soziale Stadt

Konversionsstrategie

Großflächiger und ganzheitlicher Ansatz zur Umnutzung und Neugestaltung der gesamten Konversionsfläche auf der Grundlage städtebaulicher Planungen im Rahmen der Städtebauförderung.

Ausgangssituation und Ziele

Die Hauptbahnlinie München – Hamburg durchzieht Aschaffenburg bandartig von Ost nach West. Der Hauptbahnhof, angelegt als Durchgangsbahnhof, war vor der Sanierung ausschließlich nach Süden zur Innenstadt hin orientiert und unterstützte damit die trennende Wirkung des 400 Meter langen Bahnkorridors. Wesentliches Ziel der Stadtentwicklung war die Zusammenführung der Bereiche nördlich und südlich der Gleisanlagen, verbunden mit einer großflächigen städtebaulichen Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereiches.

Projektbeschreibung

Ab den 1990er Jahren löste die Deutsche Bahn Betriebseinrichtungen auf. Dadurch wurden im Zentrum von Aschaffenburg beiderseits der Gleisanlagen Flächen frei. Dazu kam ab den 2000er Jahren die Absicht der Bahn, den Hauptbahnhof aus den 1950er Jahren gemeinsam mit einem privaten örtlichen Investor neu zu bauen. Die frei werdenden Flächen waren stellenweise bis 150 Meter tief und bedurften i. d. R. umfangreicher Maßnahmen zur Baufreimachung. Die Stadt nutzte die Chance, zwei seit langem verfolgte Ziele, eine zusätzliche Bahnquerung für Fußgänger (Stadtteilverbindung Dammer Tor/Hauptbahnhof) und den Neubau einer innerstädtischen Hauptstraße (Bahnparallele), umzusetzen.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Integrierte Handlungskonzepte für die Teilgebiete Damm und Bahnhof (Soziale Stadt)
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der angrenzenden Straßen
- Stadtteilverbindung mit Dammer-Tor-Platz (Bahnhofszugang Nord)
- Neugestaltung Stadtteilpark am Dammer Steg
- Bürger- und Jugendzentrum B4 (Bayerisches Modellvorhaben „Kooperationen“)
- Sozialkaufhaus „Grenzenlos“ (Bayerisches Modellvorhaben „Kooperationen“)



Würzburg - Aschaffenburg: 0:40 Std (Stundentakt, ICE)
Aschaffenburg - Frankfurt a. Main: 0:40 Std (Stundentakt, ICE)
Aschaffenburg - Miltenberg: 0:50 Std (Stundentakt)
Aschaffenburg - Darmstadt: 0:40 Std (Stundentakt)



Zusätzliche Fördermittelbündelung

Aus GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Mittel des Freistaats gefördert:

- Park+Ride-Anlage mit neuem öffentlichen Parkhaus
- Umnutzung ehemaliger Güterbahnhof zum Regionalen Omnibusbahnhof (ROB) mit E-Mobil-Ladestation
- Neubau Bahnparallele nördlich direkt an das Bahngleis anschließend
- Neubau (Verlängerung) Bahnhausunterführung
- Fachoberschule und Berufsoberschule (FAG-Mittel des Freistaats)

Private Investitionen am Bahnareal

- Dienstleistungszentrum Bahnhof-Nord: Nahversorgungsstandort mit Parkhaus
- Neubau Hauptbahnhof als Projekt der DB mit Parkhaus und Ärztehaus
- Fahrradstation (vermietet an Fahrradhändler)
- Parkhaus Elisenstraße

Erneuerung der Verkehrsstation

Der Aschaffener Hauptbahnhof wurde 2011 vollständig barrierefrei ausgebaut. Wichtigste Maßnahmen waren eine Anhebung aller Bahnsteigkanten, die Erneuerung der Unterführung und der Einbau von Aufzügen. Die Finanzierung erfolgte hauptsächlich aus Bundesmitteln. Im Jahr 2012 wurde der Aschaffener Hauptbahnhof von der Allianz pro Schiene als „Bahnhof des Jahres“ ausgezeichnet.

Erfahrungswerte

Verbunden mit einer Vielzahl von städtebaulichen Aufwertungen im Stadtteil Damm und der gelungenen Neuordnung und Gestaltung des gesamten Bahnareals ist ein attraktiver, zentraler und bedeutender öffentlicher Raum in der Stadt entstanden. Zusammen mit dem neuen Bahnhofsgelände ist er ein Aushängeschild für alle Reisenden, Ankommenden und für alle Bürger in Damm und der Innenstadt von Aschaffenburg.

Der Planungs- und Vorbereitungsprozess wurde von einer breit angelegten Bürgerbeteiligung begleitet, die sich in einer umfangreichen Quartiersarbeit im Rahmen der Städtebauförderung fortsetzte. Dadurch konnte der Realisierungsprozess, der mit starken Belastungen für die umgebende Wohnbebauung und Geschäfte verbunden war, relativ konfliktfrei und schnell durchgeführt werden.

Zusätzlich zum Bauleitplanverfahren wurden mehrere städtebauliche Verträge geschlossen, um Fragen des Einzelhandels, der Zugänglichkeit oder der Gestaltung im Sinne des öffentlichen Interesses dauerhaft abzusichern.



Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

Stadt Deggendorf

Wohnen und Arbeiten entlang der Bahn

Einwohner: 34.500

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Stadtumbau West

Konversionsstrategie

Mit dem städtebaulichen Entwicklungskonzept werden brach liegende Bahnflächen für attraktive Nachnutzungen vorbereitet und an private Investoren vermittelt.

Ausgangssituation und Ziele

Der Stadtteil entlang der Bahntrasse ist geprägt durch eine kleinteilige Mischung von Wohnen und Arbeiten, mit entsprechenden Beeinträchtigungen der Lebens- und Wohnqualität. Das im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes formulierte übergeordnete Ziel ist, einen lebendigen, zukunftsfähigen Wohn- und Arbeitsstandort zu schaffen.

Projektbeschreibung

Die im Rahmen der Städtebauförderung geplanten Maßnahmen an der Bahnlinie werden nur zum Teil von der Stadt Deggendorf umgesetzt und finanziert. Die Planungsgrundlage wird durch ein detailliertes städtebauliches Entwicklungskonzept vorgegeben, das private Investitionen mobilisieren und lenken soll. Die städtebauliche Qualität wird über Rahmenvereinbarungen und Bebauungspläne sichergestellt.

Maßnahmen der Städtebauförderung

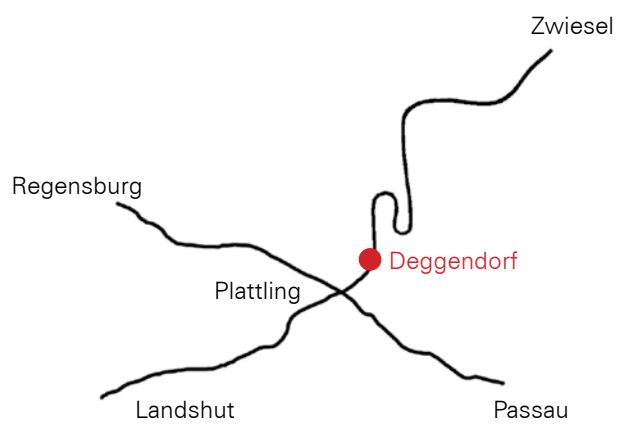
- Vorbereitende Untersuchungen
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept unter Einbeziehung von Einzelhandels- und Verkehrsgutachten sowie Planungsskizzen
- Evaluierung integriertes Stadtentwicklungskonzept
- Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Neugestaltung der Bahnhofstraße zur Innenstadt

Zusätzliche Fördermittelbündelung

Aus GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Mittel des Freistaats gefördert:

- Errichtung Zentraler Omnibusbahnhof
- Park+Ride-Stellplätze

Im Rahmen der Städtebauförderung wurden die Bahnhofstraße und das Bahnhofsumfeld aufgewertet.



Zwiesel - Deggendorf: 0:45 Std (Stundentakt)
Deggendorf - Plattling: 0:10 Std (Stundentakt)





Private Investitionen am Bahnareal

- Studentenwohnanlage auf dem Bahnkonversionsgelände an der Güterstraße
- Sanierung und Umnutzung der historischen Güterhalle am ZOB (gewerbliche Nutzung)

Erneuerung der Verkehrsstation

Anlässlich der Landesgartenschau 2014 wurde der Bahnhof Deggendorf vollständig barrierefrei ausgebaut. Hierfür wurden alle drei Bahnsteigkanten angehoben und Aufzüge eingebaut. Die Grundfinanzierung erfolgte aus Bundesmitteln für Infrastrukturausbauten an Nahverkehrsstrecken. Der Freistaat Bayern hat sich mit einem Wirtschaftlichkeitsausgleich an den Kosten beteiligt.



Erfahrungswerte

Für einige Schlüsselgrundstücke wurden bereits auf Ebene des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes detailliertere Strukturüberlegungen und Planskizzen erarbeitet. So wurde entlang der Güterstraße die Errichtung von Studentenwohnungen vorgeschlagen.

Die Darstellung von Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere für topografisch schwierige Grundstücke (z.B. Bahndamm) oder noch bebaute und stark eingewachsene Grundstücke, ist eine geeignete Grundlage für die Kommune, Investoren zu gewinnen.

sanierte Güterhalle und Studentenwohnanlage



Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

Stadt Freilassing

Ziel: umfassende Neuordnung

Einwohner: 16.300

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Stadtumbau West

Konversionsstrategie

Bahnhofsumfeld als Mobilitätsdrehscheibe und Potenzialfläche für die Stadtentwicklung.

Ausgangssituation und Ziele

Der Bahnhof Freilassing ist durch sein hohes Verkehrs- und Fahrgastaufkommen ein wichtiges Drehkreuz für den Zugverkehr in der gesamten Region. Mit der geplanten Neustrukturierung und Aufwertung soll das engere Bahnhofsumfeld wieder stärker in den Mittelpunkt des städtischen Lebens gerückt und zu einem lebendigen Ort entwickelt werden.

Projektbeschreibung

In Kooperation mit dem Deutschen Museum entstand das Eisenbahnmuseum „Lokwelt Freilassing“. Der Rundlokschuppen (1902-1905) ist Teil eines ganzen Gebäudekomplexes, der ein bedeutendes Baudenkmal der Industriegeschichte darstellt. Im Rahmen des Gesamtkonzeptes ist auch eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Lokwelt geplant, die derzeit stark durch die Insellage innerhalb der Gleisanlagen eingeschränkt ist. Als neue Nutzung für die angrenzende leer stehende Montagehalle ist langfristig ein kulturelles Zentrum in Kooperation mit privaten Partnern geplant.

Für die Neuordnung und Umgestaltung des Bahnareals zu einem zentralen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs wird ein städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb ausgelobt. Ziel ist es, die Umsteigequalität zwischen Bahn, Bus, Taxi, Pkw und Fahrrad sowie ihre Verknüpfung wesentlich zu verbessern.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Sanierung und Umbau Rundlokschuppen (Lokwelt)
- Städtebauliches Entwicklungskonzept
- Städtebaulicher Rahmenplan
- Studie für einen stadtbildverträglichen Lärmschutz entlang der Bahngleise östlich des Bahnhofes
- Verkehrskonzept zur Neuordnung
- VOF-Verfahren zur städtebaulichen Beratung

Lokwelt (oben) und
Bahnhofsvorplatz



Erneuerung der Verkehrsstation

Da Freilassing ein stark frequentierter Umsteigebahnhof im bayerischen Schienennetz ist, streben der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG mittelfristig einen barrierefreien Ausbau dieses Bahnhofes an. Einen konkreten Zeitplan hierfür gibt es noch nicht.



Ausschnitt Rahmenplan

Lokwelt und Montagehalle (rechts)



Erfahrungswerte

Die städtebauliche Rahmenplanung erstreckt sich über private, städtische sowie Flächen verschiedener DB-Gesellschaften. Um eine Verbindlichkeit für den einzelnen Eigentümer im Umgang mit den Flächen sicherzustellen, soll die weitere Entwicklung auf einer gemeinsamen Rahmenvereinbarung basieren. Am Inhalt dieser Rahmenvereinbarung wird seit knapp zwei Jahren gearbeitet. Insbesondere die zergliederten Konzernstrukturen der DB sind bisher das größte Hemmnis, das einem Abschluss derzeit noch entgegensteht. Deshalb wurde seit 2013 auch die Arbeit am gemeinsamen Rahmenplan unterbrochen.

Nach Vorliegen des ersten Zwischenberichtes der Rahmenplanung (2012) wurde vorsorglich eine Vorkaufsrechtsatzung nach § 25 BauGB erlassen, um eine zusätzliche Fläche von rund 2.000 m² für öffentliche Verkehrsflächen am Bahnhof zu sichern. Wegen unsicherer Eigentumsverhältnisse des maßgeblichen privaten Areals im Plangebiet wurde ein Einleitungsbeschluss für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB gefasst, um auf dieser Grundlage die Einigung über städtebauliche Verträge voranzubringen.

Die Fertigstellung eines ersten Bauabschnittes der Mobilitätsdrehscheibe und des neuen Bahnhofes ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Neue Nutzung für leer stehende Bahngelände

Stadt Bamberg Radhaus

Einwohner: 71.000

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Konversionsstrategie

Ein denkmalgeschütztes Betriebsgebäude wird als neues Eingangsgebäude zum Bahnbereich und als Fahrradgarage umgenutzt.

Ausgangssituation und Ziele

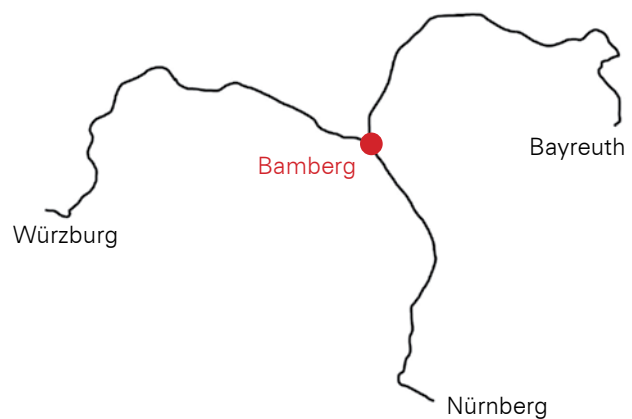
Der Bamberger Bahnhof ging bereits 1844 als einer der ersten in Deutschland in Betrieb. Mit dem Beitritt Bamberg zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg im Jahr 2010 hat die Bedeutung des Bamberger Bahnhofes noch einmal zugenommen (4,5 Mio. Ein- und Aussteigende pro Jahr). Bamberg hat ein großes Zielverkehrsaufkommen in Richtung Innenstadt. Dem gegenüber steht der historische und seit 1993 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehörende Stadtkern, in dem eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs weder städtebaulich realisierbar noch erwünscht ist. Die Stadt Bamberg setzt daher seit vierzig Jahren auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (u.a. Stadtbuss und Fahrrad). Um den Umweltverbund auch im regionalen Verkehr zu stärken und attraktive Wege zu ermöglichen, kommt der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel besondere Bedeutung zu.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet „Bahnhof“ wurden detaillierte Zählungen des ruhenden Radverkehrs rund um den Bamberger Bahnhof vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass einem Angebot von rund 500 Fahrradabstellplätzen eine Spitzenauslastung von 850 abgestellten Fahrrädern gegenübersteht. Unter Berücksichtigung einer allgemeinen Radverkehrszunahme und Steigerung der Attraktivität wurde ein Bedarf an rund 1.300 Stellplätzen errechnet.

Projektbeschreibung

Ein erster Baustein im Gesamtkonzept ist das 2012 eröffnete „Radhaus“. Das denkmalgeschützte Betriebsgebäude dient nach dem Umbau als neues Eingangsgebäude auf der Bahnhofsrückseite und als Fahrradparkhaus. Angeboten werden 330 Abstellplätze im Doppelstocksystem, 52 Schließfächer, 25 Stromanschlüsse für Elektrofahrräder und eine manuelle Lufttankstation.

Das Parkhaus ist rund um die Uhr geöffnet und funktioniert ohne permanent anwesendes Personal mit elektronischen Schleusenanlagen. Videokameras gewährleisten einen reibungslosen Betriebsablauf.



Würzburg - Bamberg: 0:55 / 1:10 Std (alle halbe Stunde)
Nürnberg - Bamberg: 0:45 Std (alle 20 Minuten)
Bayreuth - Bamberg: 1:20 Std (Stundentakt)





Erneuerung der Verkehrsstation

Der Bahnhof Bamberg wurde bereits vor einigen Jahren barrierefrei ausgebaut. Hierfür wurden Bahnsteige und Unterführung erneuert sowie Aufzüge eingebaut.

Fördermittelbündelung

- Gebäudesanierung und Neugestaltung Freiflächen: Städtebauförderung
- Denkmalpflegerischer Mehraufwand: Bayerische Landesstiftung und Oberfrankenstiftung
- Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel: GVFG- und FAG-Mittel des Freistaats
- Werbekampagne und Betrieb: Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH

Erfahrungswerte

Die Stadt Bamberg stand über Jahre hinweg in intensiven Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG als Grundstückseigentümerin und als Eigentümerin von betrieblichen Einrichtungen. Nachdem die Bahn bereits betriebliche Einrichtungen umfangreich rückgebaut hat, konnte die Stadt große Flächen auf der Bahnhofsrückseite erwerben. Die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH hat daraufhin die Bahnstufunterführung zur Rückseite hin hergestellt sowie einen Park+Ride-Parkplatz, eine Straßenquerung, zwei Bushaltestellen und das Fahrradparkhaus auf den erworbenen Flächen gebaut.

Im Rahmen der Städtebauförderung konnte eine attraktive Mittelbündelung unterschiedlicher Fördergeber erreicht werden, so dass dieses innovative Projekt realisiert werden konnte.



Neue Nutzung für leer stehende Bahngelände

Gemeinde Harsdorf Gesundheitsbahnhof

Einwohner: 1.000

Städtebauförderung: Bayerisches Programm

Konversionsstrategie

Die Kommune erwirbt das leer stehende Bahnhofsgebäude, saniert es und vermietet die neu entstandenen Räume an Ärzte und Physiotherapeuten.

Ausgangssituation und Ziele

Der heutige "Gesundheitsbahnhof" wurde bereits 1856 als einer von drei Kreuzungsbahnhöfen an der ersten Kgl. Bayer. Pachtbahn errichtet, die seit 1854 von Neuenmarkt nach Bayreuth führt. Grundlage war das Pachtbahngesetz von 1850, konzessioniert mit allerhöchster EntschlieÙung von König Maximilian II. im Jahre 1852. Hintergrund der Pachtbahnen war es, mit privaten Geldern Eisenbahnstrecken zu bauen, um die Staatskasse zu entlasten und sie der Staatsbahn gegen jährliches Entgelt zur Verfügung zu stellen - eine sehr frühe Umsetzung der Öffentlich-Privaten-Kooperation.

Harsdorf ist weiterhin ein Bahnhaltepunkt mit neuen, barrierefrei ausgebauten Bahnsteigen. Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude und das historische Stellwerk haben jedoch seit längerem ihren ursprünglichen Zweck verloren. Die Gemeinde Harsdorf wollte einer negativen Strukturveränderung durch den in der Region stattfindenden demografischen Wandel entgegenwirken und den brach gefallenen Bahnhof einer veränderten, gemeinwohlorientierten Nutzung zuführen.

Projektbeschreibung

Mit der Sanierung und Umnutzung der leer stehenden Gebäude zu einem Gesundheitszentrum ist es gelungen, einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge für die Zukunft zu leisten. Es konnten eine Arztpraxis im Erdgeschoss, eine Praxis für Physiotherapie im Obergeschoss sowie zwei Wohnungen im Dachgeschoss eingerichtet werden.



Neuenmarkt - Wirsberg



Neuenmarkt - Harsdorf: 0:10 Std (Stundentakt)
Harsdorf - Bayreuth: 0:10 Std (Stundentakt)



vorher (oben)
nachher (unten)

Fördermittelbündelung

- Städtebauförderung: Pauschalförderung in Höhe von 50 % der Gesamtkosten für Grunderwerb, Umbau und Sanierung (gemäß Nr. 20.1 StBauFR 2007; für die Festlegung der Pauschale wurde hilfsweise eine vereinfachte Berechnung des Kostenerstattungsbetrages zugrunde gelegt)
- Oberfrankenstiftung: Förderung des denkmalpflegerischen Mehraufwandes (ca. 10 % der Gesamtkosten)
- Landesstiftung: Förderung des denkmalpflegerischen Mehraufwandes (ca. 4 % der Gesamtkosten)
- Landkreis: Pauschale (ca. 0,2 % der Gesamtkosten)

Erneuerung der Verkehrsstation

Im Zuge des Anschlusses der Strecke Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg an ein elektronisches Stellwerk erhielt der Bahnhof Harsdorf zwei neue, barrierefreie Außenbahnsteige. Die alten Bahnsteige wurden zurückgebaut. Die Finanzierung erfolgte aus Bundesmitteln für Infrastrukturausbauten an Nahverkehrsstrecken.

Erfahrungswerte

Die Aufgabe der Nutzung für Bahnzwecke beim Gebäude und die Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs über neue Bahnsteige sowie barrierefreie Zugangswege schaffen die Basis für eine neue Nutzung. Die verkehrsgünstige Lage des Bahnhofsgebäudes im interkommunalen Verbund mit den Nachbarorten wurde als Chance zur Ansiedlung einer Arzt- und Physiopraxis erkannt. Das Gebäude wurde 2013 von der Kommune erworben. Die Kaufentscheidung erfolgte, als es eine konkrete Nachfrage für die Errichtung einer Arztpraxis gab. Nach dem Kauf wurden im Rahmen einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Eigentümer, Nutzer und Planer präzise Anforderungen an die Planungsaufgabe erarbeitet und schließlich umgesetzt.

Mit der Schaffung eines öffentlichen Kommunikations- und Treffpunktes an der Stelle des ehemaligen Stellwerks (rotes eingeschossiges Gebäude) mit eigener Erschließung entsteht darüber hinaus ein zusätzlicher Mehrwert, der zur Belebung des Bahnhaltepunktes beiträgt.



Neue Nutzung für leer stehende Bahngebäude

Markt Eckental, Ortsteil Eschenau Kulturlokschuppen

Einwohner: 15.000

Städtebauförderung: Bayerisches Programm

Konversionsstrategie

Ein Verein erwirbt das ehemalige Bahnhofsgebäude und saniert es zu einem Veranstaltungsraum, verbunden mit Ausstellungsflächen. Die Kommune und die Städtebauförderung unterstützen das private Engagement.

Ausgangssituation

Die Konversionsfläche ist Teil der ehemaligen Bahnlinie der Sekundärbahn (Seku), die seit November 1886 von Erlangen nach Gräfenberg führte. Der Betrieb von Erlangen nach Eschenau wurde bereits 1963 eingestellt. Der Abschnitt von Eschenau bis nach Gräfenberg ist heute Teil der Gräfenbergbahn.

Projektbeschreibung

Der denkmalgeschützte Lokschuppen aus der Erbauungszeit der „Seku“ wurde vom Betreiber der Bahnlinie nicht mehr benötigt und stand lange Jahre leer. Der Verein „Eschenauer Kulturlokschuppen Seku e.V.“ hat das Gebäude einschließlich Grundstücksanteil erworben, um das Gebäude zu sanieren und als Depot für historische eisenbahntechnische Gegenstände zu nutzen sowie Vereinsräume unterzubringen. Das Gebäude steht zudem für kulturelle Veranstaltungen und Ausstellungen zur Verfügung und bildet zusammen mit dem benachbarten Jugendzentrum sowie dem nördlich angrenzenden Gymnasium ein kulturelles Zentrum.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Umbau Lokschuppen für kulturelle Nutzung
- Umbau Lagerhalle zu einem Jugendzentrum
- Neuordnung der Außenanlagen (derzeit in Planung)

Zusätzliche Fördermittelbündelung

Aus GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Mittel des Freistaats gefördert:

- Busbahnhof
- Park+Ride, Kiss+Ride, Errichtung von 45 Stellplätzen im Bereich des Busbahnhofs



Nürnberg Nordost - Eschenau: 0:20 Std (alle halbe Stunde)
Eschenau - Gräfenberg: 0:15 Std (Stundentakt)



vorher (oben)
nachher (unten)



Erneuerung der Verkehrsstation

Im Zuge der Modernisierung der so genannten Gräfenbergbahn erhielt der Bahnhof Eschenau bereits im Jahr 2001 neue, barrierefreie Bahnsteige. Diese sind über eine mit Rampen ausgestattete Unterführung miteinander verbunden.

Erfahrungswerte

Die Planungsleistungen wurden vom Verein in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege erbracht, die städtebauliche Beratung erfolgte durch den Sanierungsarchitekten der Kommune. Das Gebäude war in einem desolaten baulichen Zustand. Die umfangreiche Sanierung umfasste die gesamte Gebäudehülle (Dach, Fassade, Fenster) sowie den Innenausbau. Der größte Teil der Bauarbeiten wurde von den Vereinsmitgliedern in Eigenleistung erbracht. Daraus resultieren vergleichsweise geringe Baukosten. Die Städtebauförderung hat sich an den Baukosten mit einer Förderpauschale beteiligt.

Um vertraglich zu regeln, welche Leistungen von Seiten des Vereins zu erbringen sind und wie diese in die Förderung einfließen, wurde eine Modernisierungsvereinbarung zwischen dem Markt Eckental und dem „Eschenauer Kulturlokschuppen Seku e.V.“ geschlossen. Der Eigentümer (Seku e.V.) verpflichtet sich entsprechend, den Kulturlokschuppen für die Dauer von 20 Jahren viermal im Jahr der Öffentlichkeit für kulturelle Veranstaltungen und Ausstellungen zur Verfügung zu stellen.

Kulturzentrum im ehemaligen Loksuppen



Innerörtliche Grünräume durch Rückbau der Gleisanlagen

Stadt Mitterteich

Neue Grünanlage mit Fit- und Funpark

Einwohner: 6.800

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm
Stadtumbau West

Konversionsstrategie

Der Rückbau aufgelassener Bahngleise ermöglicht eine neue Verkehrsführung in Verbindung mit einer attraktiven innerstädtischen Grünvernetzung.

Ausgangssituation und Ziele

Nach Einstellung des Reiseverkehrs 1986 und des Güterverkehrs 1999 wurden die Gleisanlagen im Jahr 2002 durch die Deutsche Bahn abgebaut. Das verbliebene geschotterte Gleisbett stellte jedoch weiterhin einen Fremdkörper im Stadtgebiet dar. Das ehemalige Bahnareal teilt die Stadt Mitterteich in zwei Bereiche. Mit dem Bahnübergang Wiesauerstraße und der „Hufeisen-Bahnbrücke“ im Verlauf der Bundesstraße B15 gab es noch zwei Straßenverbindungen über den ehemaligen Gleisbereich.

Durch die Auflösung der Gleisanlagen und den Erwerb des stillgelegten Porzellanwerkes wurden eine neue Verkehrsführung der B15 und der Rückbau der Hufeisen-Bahnbrücke möglich. Es ergab sich die einmalige Gelegenheit, mitten in der Stadt das Fuß- und Radwegenetz zu vervollständigen und attraktive Grünflächen zu schaffen.

Projektbeschreibung

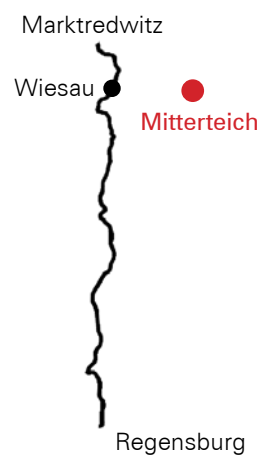
Prägend sind nach dem Rückbau des „Hufeisens“ und der weiteren Bahnanlagen die neue Altstadtzufahrt mit Gehwegen, Grünstreifen und Bushaltestellen, neue Fußwege und eine direkte Zufahrt zum Bauhof, die Grünanlage mit dem „Fit- und Funpark“ und der Geh- und Radweg mit Anbindung an den grenzüberschreitenden „Wallensteinradwanderweg“.

Maßnahmen der Städtebauförderung

- Städtebauliches Entwicklungskonzept
- Feinuntersuchung „Ehemaliges Bahnhofsgelände“
- Feinkonzept „Umlegung B15 + Rückbau „Hufeisen“

Zusätzliche Fördermittelbündelung

- Rück- und Neubau der ehemaligen Bundesstraße B15: Straßenbaumittel der Bundesrepublik Deutschland, Beteiligung der Deutschen Bahn AG
- Buswartehäuschen: GVFG- und ÖPNVG- Mittel des Freistaats



Mitterteich - Wiesau (mit dem Bus): 0:10 Std
Marktreidwitz - Wiesau: 0:10 Std (alle halbe Stunde)
Wiesau - Regensburg: 1:20 Std (Stundentakt)





Verkehrsführung B15 alt (oben)
Fit- und Funpark, Planung und
Umsetzung (unten)

Erfahrungswerte

Die Neutrassierung der Bundesstraße B15 wurde durch das Staatliche Bauamt mit Bundesmitteln und mit finanzieller Beteiligung der Deutschen Bahn AG an den Abbruchkosten durchgeführt. Den Ausbau der Randbereiche der B15 mit Gehwegen, Eingrünungen und Bushaltestellen übernahm die Stadt mit Bezuschussung durch Landesmittel der GVFG- und ÖPNVG-Förderung. Maßnahmen zur Neuordnung und Revitalisierung wurden durch die Städtebauförderung im Programm Stadtumbau West gefördert.

Entscheidend für eine positive Entwicklung war vor allem der frühzeitige Erwerb der Bahnflächen zu Grundstückspreisen, die in einem konsensualen Zusammenwirken zwischen der Deutschen Bahn AG, der Stadt Mitterteich und weiteren Beteiligten vereinbart werden konnten. Die Einigung erleichtert hat die Tatsache, dass keine tiefer liegenden Bodenverunreinigungen vorhanden waren. Die Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt erfolgte zeitnah noch vor Beginn der Realisierungsphase.



Innerörtliche Grünräume durch Rückbau der Gleisanlagen

Stadt Lindenberg/Allgäu Multifunktionaler Stadtpark

Einwohner: 11.000

Städtebauförderung: Bund-Länder-Programm

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Konversionsstrategie

Die Brachfläche wird zu einem innerstädtischen, multifunktionalen Park umgestaltet. Gleichzeitig wird es ermöglicht, einen Lückenschluss im Fahrradnetz zu erreichen.

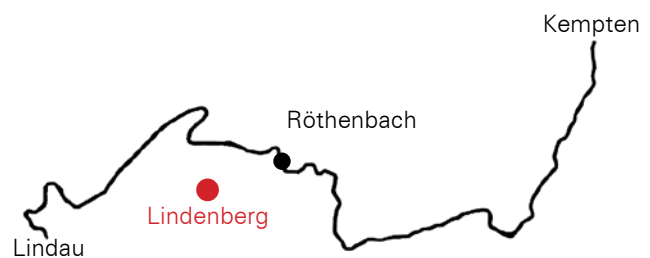
Ausgangssituation und Ziele

Nachdem der Personen- und Güterverkehr bereits zuvor eingestellt worden war, wurde die Bahnstrecke Röthenbach – Scheidegg im Jahr 1993 endgültig stillgelegt. Mit dem Rückbau der Gleisanlagen ging die Nutzungsaufgabe mehrerer Gewerbebetriebe im Bahnhofsumfeld einher, die vormals die Eisenbahn zum Warentransport genutzt hatten. Das Stadtzentrum mit öffentlichen Einrichtungen und der zentralen Einkaufsstraße befindet sich etwa 200 Meter südöstlich des ehemaligen Bahnhofes. Das Areal ist größtenteils von Wohnnutzung und von einzelnen Gewerbebetrieben umgeben. Durch die freigewordenen Flächen und den Wegfall des trennenden Gleiskörpers bot sich die Gelegenheit der Neuordnung des innerstädtischen Areals.

Projektbeschreibung

Der Stadtpark ist das zentrale Element der Neugestaltung des Bahnhofsgeländes in Lindenberg. Es bot sich die Möglichkeit einen innerstädtischen Park anzulegen, der den Bestand an öffentlichen Grünflächen erweitert und ein Freizeitangebot für die Bevölkerung schafft. So können nun Spiel- und Sportangebote, ein Bolzplatz sowie Schach- und Mühlefelder genutzt werden. Zentrales Element der Freiraumgestaltung ist der Moosbach, der zuvor verdolt war. Er wurde geöffnet sowie umgestaltet und ist so erstmals im öffentlichen Raum erlebbar. Mit der Wegeführung durch den Park konnte zudem die Lücke im überörtlichen Radwegenetz geschlossen werden. Der Radweg entlang der ehemaligen Lokalbahnstrecke ist seither durchgehend befahrbar.

Der Stadtpark schließt unmittelbar nördlich an das frühere Bahnhofsgelände an, welches zum Jugendzentrum umgebaut wurde. Dessen unmittelbares Umfeld wurde in die Gestaltung des Parks einbezogen und erfuhr dadurch eine erhebliche Aufwertung.



Lindenberg - Röthenbach (mit dem Bus): 0:10 Std

Lindau - Röthenbach: 0:20 Std (Stundentakt)

Röthenbach- Kempten: 0:45 Std (Stundentakt)



Maßnahmen der Städtebauförderung

- Städtebauliches Entwicklungskonzept
- Rahmenplan zur Neuordnung des ehemaligen Bahnhofsgeländes
- Bebauungsplan „Bahnhofsgelände“
- Grunderwerb von Teilflächen der Deutschen Bahn AG
- Freilegung von Grundstücken
- Umgestaltung der brach gefallenen Bahnflächen zu einem innenstadtnahen Stadtpark
- Schaffung von Sport- und Spielangeboten wie Kleinfeldfußballplatz, Schach- und Mühlefeld sowie Spielgeräte für Kinder
- Anlage einer als Veranstaltungsfläche nutzbaren Freifläche
- Öffnung und Verlegung des Moosbaches
- Errichtung von Fuß- und Radwegen (Mittelbündelung mit FAG-Mittel des Freistaats)

Kommunale Investitionen am Bahnareal

- Umbau des Bahnhofes zum Jugendzentrum „Alter Bahnhof“

Private Investitionen am Bahnareal

- Errichtung von Einzelhandelsflächen
- Erweiterung von bestehenden Gewerbebetrieben

Erfahrungswerte

Die Flächen des ehemaligen Bahnhofsgeländes wurden durch die Stadt Lindenberg erworben. Zudem erwarb die Kommune auch sämtliche Flächen im Stadtgebiet, auf denen zuvor die Gleise der Lokalbahn verliefen. Diese werden seither als Radweg genutzt.

Neben den Flächen der Deutschen Bahn wurden schrittweise auch die zwischenzeitlich ungenutzten, ehemals gewerblich genutzten Flächen aus Privatbesitz von der Kommune gekauft.

Nach Abschluss des Entwicklungsprozesses wurde die Einzelhandelsfläche weiterveräußert. Bereits zum Zeitpunkt der Planung des Stadtparks konnte ein Investor für einen großflächigen Einzelhandel gewonnen werden (Lebensmittelvollsortimenter mit einer Verkaufsfläche von 2.700 m² und ein Sportfachgeschäft mit einer Verkaufsfläche von 800 m²). Durch diese Ansiedlung auf dem Bahnhofsgelände konnte der drohende Verlust von Versorgungsfunktionen im Zentrum und die Verlagerung von Einzelhandelsflächen an den Stadtrand verhindert werden.



Projekte, Planer, Fotografen

Titelbild: Radhaus in Bamberg
Foto: Hagen digital Media, Bamberg

Grafiken und Übersichten: Oberste Baubehörde

Kurzbeispiele

Farchant

Planung: Architekturbüro Bauer, Garmisch-Partenkirchen
Foto: Gemeinde Farchant

Region „Rauher Kulm“

Interkommunales Entwicklungskonzept: Geo Plan, Bayreuth
Grafik: RISBY/Oberste Baubehörde

Neuenmarkt

Architektur: Harald Schramm, Kulmbach
Museumskonzept: Atelier Brückner, Stuttgart
Foto: Deutsches Dampflokotiv Museum Neuenmarkt

Feldafing

Planung: Sunder-Plassmann Architekten BDA, Greifenberg
Foto: Michael Heinrich, München

Ebern

Planung:
Ammermann-Döhler Landschaftsarchitekten, Bamberg
Foto: Stadt Ebern

Burgbernheim

Planung: Walter Buckel, Burgbernheim
Foto: Gemeinde Burgbernheim

Projektbeispiele

Luftbilder: Rauminformationssystem Bayern RISBY

Mittenwald

Planung Bahnhofsgebäude:
Steinert Architekten BDA, Garmisch-Partenkirchen
Planung Umfeld: PLANKREIS, München
Fotos: Thomas Zwillingner, München

Grafenau

Städtebauliches Entwicklungskonzept und
Planung Busbahnhof: APA Dr. Bauer, Grafenau
Rahmenplan Oberer Stadtberg: Hild und K Architekten BDA
mit Akademie der Bildenden Künste,
Prof. Auböck BDA, München
Luftbildaufnahme: Egon Binder, Grafenau
Foto Busbahnhof: Regierung von Niederbayern

Seubersdorf i.d.OPf.

Städtebauliches Entwicklungskonzept, Rahmenplan und
Fotos: Schober Architekten BDA, München

Heimenkirch

Städtebauliches Entwicklungskonzept:
Raab + Kurz, München
Planung:
Mayr-Baldauf Architektur und Städtebau, Lindenberg
Fotos: Marc Lins (S.26 unten und S.27), New York;
Alexander Rochau, Augsburg (S.26 oben)

Aschaffenburg

Straßenplanung: Dr. Brenner Ingenieure, Aalen;
Obermeier Planung und Beratung, München
Planung Hauptbahnhof: Architekt Brönnner, Aschaffenburg
und Architekt Kammerl, Pfaffing
ROB: Bauamt Stadt Aschaffenburg
Luftbild: Hajo Dietz Luftbildfotografie, Nürnberg
Fotos: Stadt Aschaffenburg

Deggendorf

Städtebauliches Entwicklungskonzept:
AGS Architektengesellschaft für die Stadt, München
Planung ZOB: Bert Reiszky Architekten BDA, Deggendorf
Planung Studentenwohnanlage: Erl-Bau, Deggendorf
Fotos: Oberste Baubehörde

Freilassing

Städtebauliches Entwicklungskonzept und Rahmenplan
Bahnhofsareal: arc-Architekten BDA, Bad Birnbach
Städtebauliche Beratung: ARGE mahl.gebhard.konzepte,
München mit Schirmer Architekten, Würzburg
Planung Lokschruppen: Bauamt Stadt Freilassing
Fotos: Stadt Freilassing

Bamberg

Planung Fahrradparkhaus und Foto Innenraum:
Büro KJS + Architekten BDA, Erlangen
Planung Freianlagen: Büro Adler + Olesch BDLA, Nürnberg
Fotos Außenraum (S.35): Hagen digital Media, Bamberg
Foto Bahnhofsrückseite (S.34): Stadtwerke Bamberg

Harsdorf

Planung Gesundheitsbahnhof: Berthold Just, Bindlach
Fotos: Günther Hübner, Gemeinde Harsdorf

Eckental, Ortsteil Eschenau

Planung Kulturlokschruppen:
Eschenauer Kulturlokschruppen Seku e.V.
Fotos: Hans-Jürgen Bohnhorst, Eckental

Mitterteich

Städtebauliches Entwicklungskonzept: Planungsgruppe
KEWOG, Tirschenreuth; Völkner Architekten, München;
Beer Architekten BDA, Weiden
Fotos (S.40): Völkner Architekten, München
Fotos (S.41): Stadt Mitterteich

Lindenberg/Allgäu

Planung und Fotos: Hofmann & Dietz Architekten – Land-
schaftsarchitektur + Stadtplanung, Irsee

Ansprechpartner (Stand Dezember 2014)

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Allgemeine Fragen der Städtebauförderung:

Armin Keller
E-Mail: armin.keller@stmi.bayern.de
Tel. 089/2192-3478

Thomas Mühlender
E-Mail: thomas.muehlender@stmi.bayern.de
Tel. 089/2192-3491

Rechtliche Fragen der Städtebauförderung:

Petra Kramer
E-Mail: petra.kramer@stmi.bayern.de
Tel. 089/2192-3346

Schieneninfrastruktur und Eisenbahnwesen:

Dr. Philipp Hafner
E-Mail: philipp.hafner@stmi.bayern.de
Tel. 089/2192-3835

Bezirksregierungen

Regierung von Oberbayern (Nord und West): Caroline Willy
E-Mail: caroline.willy@reg-ob.bayern.de
Tel. 089/2176-2261

Regierung von Oberbayern (Ost und Süd): Dr. Hubert Schmid
E-Mail: hubert.schmid@reg-ob.bayern.de
Tel. 089/2176-2579

Regierung von Niederbayern: Rolf-Peter Klar
E-Mail: rolf-peter.klar@reg-nb.bayern.de
Tel. 0871/808-1420

Regierung der Oberpfalz: Rudolf Fröschl
E-Mail: rudolf.froeschl@reg-opf.bayern.de
Tel. 0941/5680-421

Regierung von Oberfranken: Petra Grässel
E-Mail: petra.graessel@reg-ofr.bayern.de
Tel. 0921/604-1570

Regierung von Mittelfranken: Erich Häußler
E-Mail: erich.haeusser@reg-mfr.bayern.de
Tel. 0981/53-1522

Regierung von Unterfranken: Manfred Grüner
E-Mail: manfred.gruener@reg-ufr.bayern.de
Tel. 0931/380-1440

Regierung von Schwaben: Christine Schweiger
E-Mail: christine.schweiger@reg-schw.bayern.de
Tel. 0821/327-2459

Die Bezirksregierungen sind auch Ansprechpartner für die GVFG-, FAG- und ÖPNVG-Förderung.

Deutsche Bahn AG

Liegenschaftsangelegenheiten:

Tanja Haferkorn
E-Mail: Tanja.Haferkorn@deutschebahn.com
Tel. 089/1308 3374

Schieneninfrastruktur:

Stefan Kühn
E-Mail: Stefan.Kuehn@deutschebahn.com
Tel. 089/1308 72 100

Bereich Südostbayernbahn:

Christoph Kraller
E-Mail: Christoph.Kraller@deutschebahn.com
Tel. 08631/60 93 70

Bereich Westfrankenbahn:

Gerd Hutterer
E-Mail: Gerd.Hutterer@deutschebahn.com
Tel. 06021/337 210

Fragen rund um das Thema Bahnhof: Bahnhofsmanager der DB Station & Service

Oberbayern (ohne MVV)
Helmut Zöpfel
E-Mail: helmut.zoepfel@deutschebahn.com
Tel. 089/1308 5635

München - MVV
Heiko Hamann
E-Mail: heiko.hamann@deutschebahn.com
Tel. 089/1308 3302

Ostbayern (Regensburg)
Bernhard Kellner
E-Mail: bernhard.kellner@deutschebahn.com
Tel. 0941/500 587

Oberfranken (Bamberg)
Heike Steinhoff
E-Mail: heike.steinhoff@deutschebahn.com
Tel. 0951/832 510

Mittelfranken (Nürnberg)
Claudia Gremer
E-Mail: claudia.gremer@deutschebahn.com
Tel. 0911/219 2828

Unterfranken (Würzburg)
Elmar Hirsch
E-Mail: elmar.hirsch@deutschebahn.com
Tel. 0931/342 710

Schwaben (Augsburg)
Hans-Joachim Plachta
E-Mail: hans-joachim.plachta@deutschebahn.com
Tel. 0821/5032 471

Impressum

Herausgeberin:

Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Die Ausführungen im Kapitel 3 Rechts- und Verfahrens-
instrumente entsprechen weitgehend der „Arbeitshilfe zur
Mobilisierung von Bahnliegenschaften“ der Fachkommission
Städtebau der Bauministerkonferenz, Projektgruppe Konver-
sion und Stadtentwicklung.

Bearbeitung Oberste Baubehörde:

Armin Keller
Petra Kramer
Thomas Mühlender

Gestaltung:

Coralie Gmür

Druck:

G. Peschke Druckerei GmbH, München

Die Broschüre und weitere Informationen zur Städtebauför-
derung stehen im Internet zur Verfügung unter
www.staedtebaufoerderung.bayern.de

Die Veröffentlichungs- und Verwertungsrechte liegen beim
Herausgeber.

München 2015



Hinweis:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit
der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf
weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhel-
fern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum
Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für
Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen.
Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die
Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen
der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben
parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt
ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der
Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevor-
stehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise
verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung
zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden
könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur
Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsre-
gierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen
Staatsregierung.

Unter Telefon 089 12 22 20 oder
per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informations-
material und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und
Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen
Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsre-
gierung.



www.innenministerium.bayern.de

