

Wertschöpfung aus dem alten Industriegebäude Bahnbetriebswerk Marburg

Begegnungsstätte für Mensch, Technik, Kultur, Geschichte, Handwerk und Bildung

Inhalt:

- I. Projekt
- II. Sanierungskonzept
 - II.a Architekturkonzept
 - II.b Dach des Lokschuppens
 - II.c Mauerwerk des Lokschuppens
- III. Energiekonzept
- IV. Brandschutzkonzept
- V. Parkplatzkonzept
- VI. Drehscheibe und Gleisanlagen
- VII. Nutzungskonzept und Wertschöpfung
 - VII.a Marketing / Präsentation / Produkteinführung
 - VII.b Messen, Kongresse, Informationsveranstaltungen
 - VII.c Handwerk
 - VII.d Nutzungskonzept Kultur
 - VII.e Tourismus
- VIII. Regionalität und Materialien
- IX. Anhang

I. Projekt

Ziel des Projekts ist es, den Gebäude-Komplex Lokschuppen zu sanieren und, soweit es möglich ist, energetisch zu optimieren und zu erhalten. Das historische Erscheinungsbild des Lokschuppen bleibt dabei unverändert.

Die Drehscheibe wird wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Der Bereich zwischen Drehscheibe und Lokschuppen wird bei Erhaltung sämtlicher Gleise gepflastert und zur Aussenevent-Fläche umgestaltet.

3 der 16 Lokstände bleiben in ihren ursprünglichen Funktion erhalten und werden historische und moderne Loks beherbergen. Im Außenbereich werden die Gleise, soweit möglich, wieder aufgebaut und stehen für verschiedene Aufgaben zur Verfügung.

Das Areal wird sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen, touristischen, wissenschaftlichen und handwerklichen Belangen Rechnung tragen.

Netzwerke der Technikgeschichte werden ausgebaut. So wird von überregionaler Werbung und Kommunikation profitiert.

Mit Technik und Geschichte wird Marburgs Tourismus gestärkt und so historische und moderne Technik erlebbar gemacht. Nicht nur die Nutzung als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße verschafft Marburg ein Alleinstellungsmerkmal. Die wieder nutzbar gemachten Einrichtungen des Bw's stärken den schienenengebundenen ÖPNV.

II. Sanierungskonzept

II.a Architekturkonzept

Die Sanierung des Lokschuppens mit anschließendem Werkstatttrakt erfolgt ohne wesentliche äußerliche Veränderungen. Bei der Sanierung des Mauerwerks werden nur statischen Belangen Rechnung getragen. Die in jeder Hinsicht problematische verwinkelte Situation zwischen Lokschuppen und Werkstatt wird mit einer im Wesentlichen durch Glas geprägten vorgesetzten Konstruktion entschärft. Da die Dachkonstruktion der Werkstatt komplett u. a. durch Brand zerstört ist, wird diese durch eine freitragenden Satteldachkonstruktion ersetzt.

II.b Dach des Lokschuppens

Das Dach muss komplett erneuert werden, wobei die Tragwerkskonstruktion erhalten wird und auch sichtbar bleibt. Zu erneuern sind Obergurte des Tragwerks, die Auflager, alle Sparren und die Schalung. Die Eindeckung wird zur Gewichtserleichterung in Stehfalzblech ausgeführt. Das Dach erhält eine Aufsparrendämmung.

Die das Erscheinungsbild des Gebäude prägenden einzigartigen runden Kobelabzüge bleiben erhalten.

II.c Mauerwerk des Lokschuppens

Zunächst wird eine Kartierung des Mauerzustands erfolgen. Probefelder werden festgelegt. Die Sanierung des Mauerwerks, insbesondere die Verfugung, erfolgt schonend und nur den Belangen der Standsicherheit folgend.

Sollte im dachlosen Bereich des Falltores eine Erneuerung des Mauerwerks notwendig werden, wird diese energetisch optimiert. Die Industriefenster bleiben erhalten oder werden sie nachgebaut. Dies gilt ebenfalls für die Werkstatt. Fachliche Hilfe vom Institut für Steinkonservierung in Mainz wurde dem Förderverein bereits zugesagt.

II.d Mauerwerk des Werkstattgebäudes

Ähnlich wird bei dem Mauerwerk der Werkstatt verfahren.

III. Energiekonzept

Das Dach des Lokschuppens und der Werkstatt erhält eine dem Stand der Technik entsprechende Dämmung. Die Tore des Lokschuppen werden saniert und bleiben geöffnet. Auf der Innenseite der Torwand ist eine großzügig verglaste Pfosten-Riegel-Konstruktion vorgesehen, die eine energetische Anbindung an das Dach erhält. Als Abtrennung zu den nach ihrem ursprünglichen Verwendungszweck genutzten Lokständen 14 bis 16 wird eine verglaste Pfosten-Riegel-Konstruktion eingebaut, ebenfalls mit energetischer Anbindung an das Dach. Der Boden erhält ebenfalls eine entsprechende Dämmung und wird für eine Verkehrslast von 20 t / m² ausgelegt. Die Wärme für die Heizung (Fußboden) wird vom nur wenig entfernten Heizkraftwerk der bezogen. Das Dach des ältesten Werkstattgebäudeteils erhält im nicht einsehbaren Bereich eine denkmalkonforme Photovoltaik-Anlage. Diese Anlage ist für eine Leistung von 23,6 kWp ausgelegt, welche mit dem geschätzten Verbrauch übereinstimmt.

IV. Brandschutzkonzept

Wegen der erhaltenswerten Dachkonstruktion aus einer Kombination von Stahl und Holz ist hier von einer Feuerwiderstandsdauer F0 auszugehen. Daher wird hier ein effizientes Rettungs- und Rettungswegekonzept vorzustellen sein. Für die Entrauchung und die Abfuhr der entstehenden Wärmelast werden die vorhandenen ehemaligen Abgasabzüge eine entscheidende Rolle spielen und sind mit in das Brandschutzkonzept einzubeziehen.

V. Parkplatzkonzept

Wegen der Flächengröße des zu sanierenden Gebäudeareals sind nach der Stellplatzsatzung eine erhebliche Anzahl Parkplätze zu schaffen. In unmittelbarer Nähe steht keine freie Fläche zur Verfügung. Da Parkplätze nur für temporäre Ereignisse zur Verfügung stehen müssen, scheint eine Versiegelung für neue nur zeitweise genutzte Parkplätze nicht verantwortbar. Hier müssen neue Wege, z. B. die des Parkplatz-Sharings gegangen werden. Das Konzept sieht vor, in der Regel schwach ausgelastete Parkplätze anzumieten. Diese werden durch ein Shuttlesystem , soweit möglich per Bahn, angebunden. Zusätzlich kann auf die interessante Lösung der Fa. C + P Stahlbau, Gönnern, mit ihrem System *Preflex*

Parkhaus, einem transportablen reversiblen Parkdecksystem, zurückgegriffen werden.

VI. Drehscheibe und Gleisanlagen

Die Drehscheibe nimmt für den wirtschaftlichen und gewinnbringenden Betrieb des sanierten Lokschuppens eine zentrale Rolle ein. Ohne eine funktionsfähige Drehscheibe werden Dampflok geführte historische Züge Marburg weder anfahren, noch können Züge hier für touristische Fahrten eingesetzt werden. Die Gleisanlagen werden nach originalen Gleisplänen soweit möglich wieder aufgebaut. Die DB-Tochter *Kurhessenbahn* wird ihre Triebfahrzeuge im Bahnbetriebswerk wieder warten und mit den notwendigen Betriebsstoffen versehen. Dies stärkt den ÖPNV. Die Absichtserklärung der Kurhessenbahn liegt vor.

VII. Nutzungskonzept und Wertschöpfung

Das Nutzungskonzept besteht in der Hauptsache aus vier Bereichen.

- Veranstaltungen für Industrie, Wirtschaft, Wissenschaft und Technik
- Kultur
- Fortbildung und Präsentation im Handwerk
- Tourismus

VII.a Marketing / Präsentation / Produkteinführung

Fläche, Großräumigkeit und Verkehrslast des Lokschuppens eignen sich in idealer Weise für Präsentations- und Marketingveranstaltung und für Produkteinführungen in den Bereichen Motorrad, PKW, historische Fahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Schienen- und Mehrwegfahrzeuge, Industriemöbel, Industrieanlagen, Medizintechnik

VII.b Messen, Kongresse, Informationsveranstaltungen

In der Universitätsstadt besteht ein Bedarf an Räumlichkeiten für Kongresse und Symposien mit einer Teilnehmerzahl von mehr als 1000 Personen und gleichzeitigem Bedarf an Ausstellungs- und Präsentationsfläche. Im Wesentlichen wird es sich um folgende Veranstaltungen handeln:

- Medizinische Kongresse
- Kongresse Bereich Gesundheitswesen allgemein
- Kongresse Bereich Handwerk
- Kongresse für Architektur

- Kongresse für Denkmalschutz und Denkmalpflege
- Messen für Medizintechnik
- Allgemeine Informationsveranstaltungen
- Messen für Industrieanlagen

VII.c Handwerk

Das Handwerk braucht neue Leute und neue Wege. Viele Handwerksberufe sind inzwischen ausgestorben aber neuerdings wieder gefragt. Verwendungszwecke für den Lokschuppen in diesem Bereich sollen sein

- Begegnungsstätte für verschiedene Gewerke im Handwerk
- Fort- und Weiterbildung im Handwerk
- Übernahme und Wiederbelebung historischer Werkstatteinrichtungen
- Kurse für verschiedene Handwerksbereiche
- Vorstellung neuer Techniken und Maschinen

Die wahrscheinlich bundesweit einmalige Chance bietet sich durch die besonders schonende Sanierung des Mauerwerks. Jeder Quadratmeter des Mauerwerks erzählt eine andere Geschichte. Nach der Kartierung und der unterschiedlichen Behandlung einzelner Felder bietet sich die einzigartige Möglichkeit, ein lebendiges, dreidimensionales „Lehrbuch“ 1 zu 1 für Konservatoren, Restauratoren und Sanierungsunternehmen zu schaffen.

VII.d Nutzungskonzept Kultur

Die Großflächigkeit des Lokschuppens erlaubt auch Ausstellungen mit großen Exponaten. In den Bereichen Technik und Kunst bietet der sanierte Lokschuppen ein außergewöhnliches Ambiente für Wanderausstellungen.

VII.e Tourismus

Tourismuszahlen und Übernachtungen steigen in dieser Gegend mit Ausnahme von Marburg. Der Lokschuppen und die wieder erstellten Gleisanlagen bieten hier eine außergewöhnliche Gelegenheit, den Tourismus in Marburg nachhaltig zu stärken und auch im Marburger Land für eine weitere Steigerung zu sorgen. Eine besondere Funktion hat hier die Möglichkeit einer Schnittstelle zwischen Schienen- und Straßenverkehr. Geplant sind:

- Allgemeine Eisenbahnsonderfahrten

- Sonderfahrten mit historischen Zügen
- in Kombination mit geführten Oldtimer Touren
- Fahrten mit historischen Bussen und
- sonstigen Oldtimer Veranstaltungen

Der Lokschuppen wird hier sowohl Ausgangs- als auch Anlaufpunkt von historischen Sonderzügen sein. Durchsicht und das Bestücken der Triebfahrzeuge wird wieder möglich sein. Im Juni des Jahres wird die Route der Industriekultur Mittelhessen im Rahmen der Industriekulturtag ihre Premiere feiern. Der Lokschuppen wird als eines der wenigen verbleibenden Industriedenkmäler Marburgs hier eine zentrale Rolle spielen. Marburg liegt in der Mitte zwischen den beiden Hauptzentren der Industriekultur Ruhrgebiet und Rhein/Main-Gebiet.

VIII. Regionalität und Materialien

Sämtliche für die Sanierung benötigten Anlagen, Werkstoffe und Materialien werden soweit möglich direkt aus der Region bezogen.

IX Anhang

- Abb. 1 Visualisierung der Photovoltaikanlage
- Abb. 2 Draufsicht auf das sanierte BW-Gelände
- Abb. 3 Dampflok im Lokschuppen
- Abb. 4 Messen im Lokschuppen
- Abb. 5 Ausstellungen im Lokschuppen

Visualisierung der sanierten Gebäude



Abb.1



Abb.2

Visualisierung Inneraumperspektiven



Abb.3

Abb.4



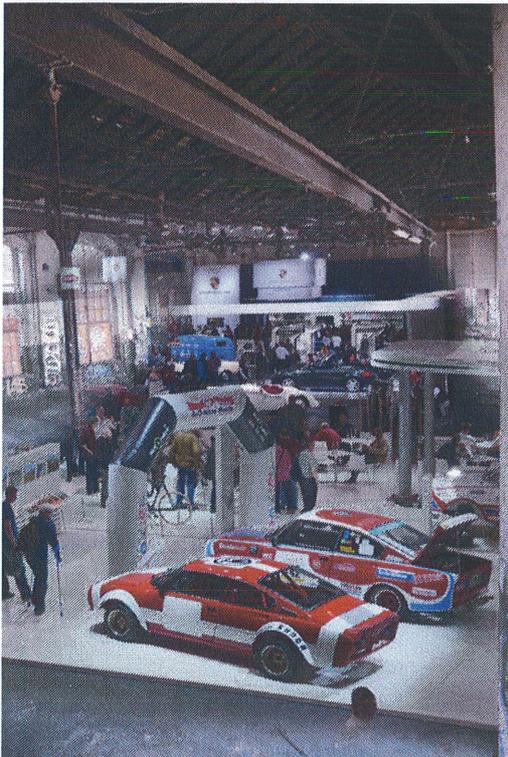
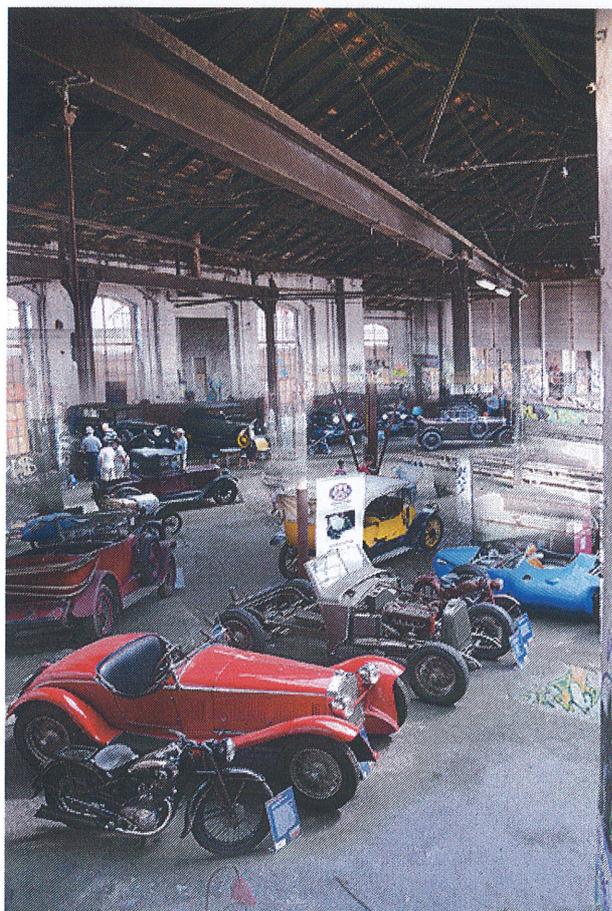


Abb. 5





Innenraumkonzeptbeschreibung

Lokschuppen
Werkstattgebäude

Innenraumkonzeptbeschreibung Lokschuppen

Bei der Konzepterstellung für die Raumnutzung des Lokschuppens mit insgesamt 2.700 m² Nutzfläche waren mehrere Aspekte zu bedenken.

Die Großräumigkeit ist auf jeden Fall nicht zuletzt aus Gründen des Denkmalschutzes zu erhalten. Natürlich muss die frühere Nutzung jeder Zeit demonstriert werden können. Historische und moderne Technik müssen in einem solchen Gebäude für die Besucher erlebbar gemacht werden. Soll der Lokschuppen nach seiner Restaurierung nachhaltig bewirtschaftet und in der Zukunft erhalten werden, ist der finanzielle Aspekt auf keinen Fall zu vernachlässigen. Mit anderen Worten, mit dem Lokschuppen muss Geld verdient werden. Also müssen die Konzepte auf jeden Fall auf Wertschöpfung ausgelegt werden.

3 der Lokstände in den Achsen 14 bis 17 bleiben in ihrer ursprünglichen Funktion erhalten. Hier werden Lokomotiv-Dauergäste und Loks von Sonderzügen untergestellt. Dieser Lokschuppenteil bleibt in der alten Nutzung erhalten. Zur Abtrennung dieses Schuppenteils wird eine verglaste Giebelwand aufgestellt. Unter dem Hallenteil mit dem abgeschleppten Dach werden Funktionsräume wie WC's, Technikräume, Lager, Empfang und Warmküche untergebracht. Das jetzt schon bestehende Falthallentor bleibt in seiner Funktion bestehen. Das Tor wird zur Einfahrt von Nutz- und Baufahrzeugen benötigt, die für Ausstellungen vorgesehen sind. Die verbleibende Fläche wird, versehen mit einem robusten Bodensystem, für Events im Bereich des Marketings genutzt. Ein Teil des Nutzungskonzepts sieht die industrielle Leistungsschau vor. Hier ist u. a. an Veranstaltungen im Bereich der Produkt- und Markteinführung gedacht. Um Ausstellungsbereiche unterteilen zu können oder den gesamten Raum in der Größe variabel gestalten zu können, ist ein mobiles Trennwandsystem vorgesehen. Die komplette Schieneninfrastruktur bleibt unter dem in Teilen reversibel verlegten Bodensystem vollständig erhalten. So besteht auch die Möglichkeit, Produkte einer nahen Lokomotivfabrik auszustellen. Auf mehr als 2.000 m² bieten sich genügend Möglichkeiten für Ausstellungen und Symposien aller Art in industriellen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereichen. Die gesamte Logistik kann über 3 Haupteingänge verschiedener Größe bedient werden. Zur Logistik für Messen und messeähnlichen Veranstaltungen stehen auch genügend Türen im Bereich der ehemaligen Schuppentore bereit. Eine problemlose Zufahrt ist über den gepflasterten Bereich zwischen Lokschuppen und Drehscheibe

möglich. Zwischen des Achsen 1 und 2 befinden sich Räumlichkeiten, die noch als Funktionsräume genutzt werden. Im ehemaligen Werkmeisterbüro findet sich Raum für die Hallenaufsicht.

LOI's für die späteren bestimmungsgemäßen Nutzungen aus der Wirtschaft und Industrie liegen vor.

Abb. 6 zeigt die Raumnutzung

Innenraumkonzeptbeschreibung Werkstatt

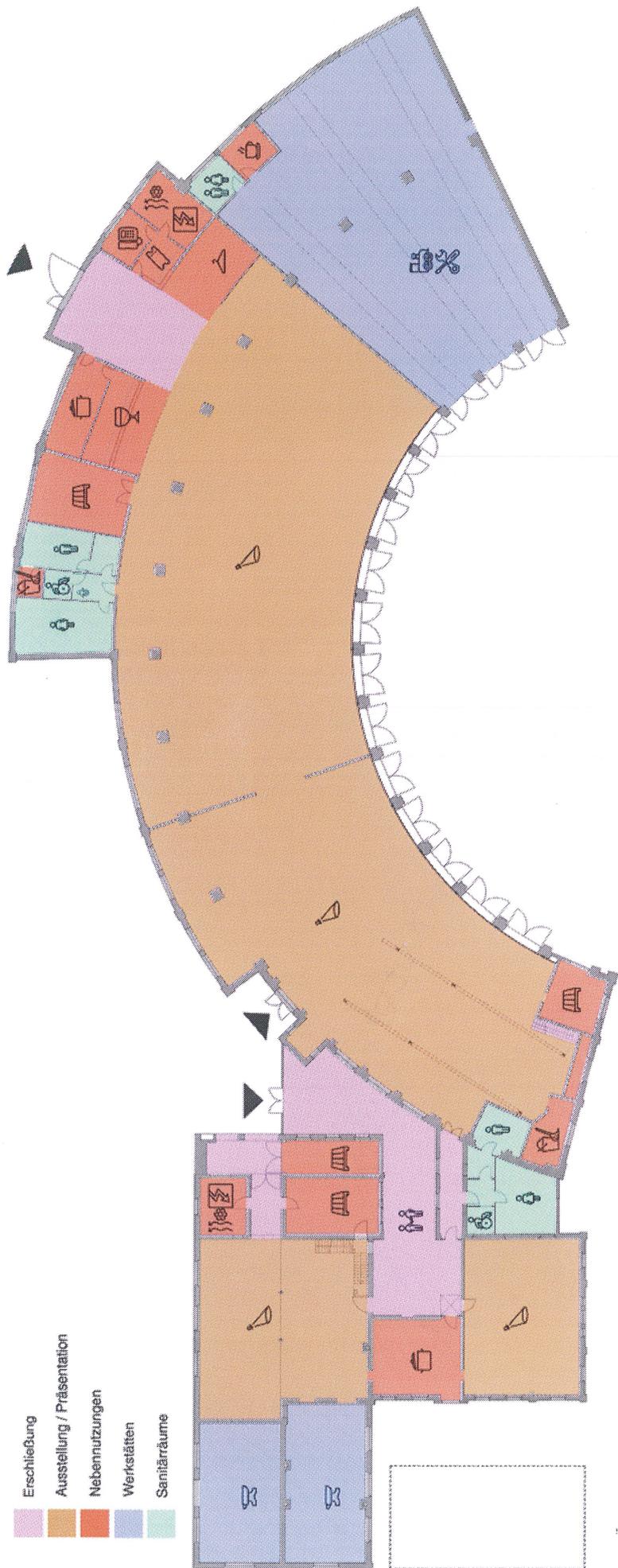
Der z. Z. verwinkelte unübersichtliche Bereich zwischen Lokschuppen und Werkstatt ist im jetzigen Bestand problematisch und wird durch eine moderne Glaskonstruktion zum Foyer gestaltet. Dadurch entsteht ein einladender Eingangsbereich. Im Werkstattgebäude werden weitere Funktionsräume untergebracht. Durch Entfernung einiger Innenwände wird die Raumsituation aufgelockert und großzügiger.

Im Wesentlichen werden im EG zwei große Räume für museale Ausstellungen, Präsentationen und Wanderausstellungen geschaffen. Zwei weitere Räume werden vorzugsweise dem Handwerk gewidmet und werden jeweils als Werkstatt genutzt. Die kleineren Räume in OG werden zur musealen Ausstellung kleinerer Exponate aus verschiedenen Bereichen genutzt.

LOI's für die späteren bestimmungsgemäßen Nutzungen aus der Wirtschaft und Industrie liegen vor.

Abb. 6 zeigt die Raumnutzung

- Erschließung
- Ausstellung / Präsentation
- Nebennutzungen
- Werkstätten
- Sanitärräume



1.V.

Wirtschaftlichkeitskonzept

Wirtschaftlichkeitskonzept

Betriebskonzept

Ein wirtschaftlich erfolgreicher Betrieb des sanierten Lokschuppen wird durch die Aufteilung in drei Bereiche realisiert, wobei Besitz und Betrieb zu trennen sind.

Es erfolgt eine Aufteilung in Besitzgesellschaft, die für das Management der Liegenschaft zuständig ist. Ein Investorenmodell konkretisiert sich ebenso.

Die Betreibergesellschaft, idealerweise eine zu gründende gGmbH, wird den Gebäudekomplex bewirtschaften. Der Förderverein wird zum Erfolg durch seine Gesamtkompetenz Schiene beitragen.

Die Gründung der Betreibergesellschaft wird erst erfolgen, wenn eine gesicherte nachhaltige Ertragslage greifbar ist. In der Anlaufphase wird ein wirtschaftlicher Betrieb durch Freiberufler und Agenturen sichergestellt. Dadurch sind in der kritischen Anfangsphase Personalkosten einzusparen.

Grundlagen und Rentabilitätsplanung

Die Basis für die Wirtschaftlichkeitsberechnung ist eine sehr breite Risikostreuung durch ein Mehrbereich-Leistungsangebot.

Bei der Break Even Point Berechnung gehen wir von einer maximalen Auslastung von 24% im messeähnlichen Ausstellungsbetrieb aus. Das bedeutet eine Vollvermietung von 70 Tagen im Jahr bei einer Mietbasis von € 2,20/m² und Tag. Nebenkosten wie Strom und Reinigung werden gesondert abgerechnet. Hierbei wurde konservativ eine zu vermietende Nettofläche von 1950 m² angenommen. Weiterhin geht die Annahme von einem industriellen Großevent aus mit einer Gesamtdauer von 5 anrechenbaren Tagen. Veranschlagt wird hier ein Preis von € 5,50/m² und Tag. Alle der Annahme zugrunde liegenden Preise liegen erheblich unter den hier erzielbaren Werten.

Anfragen für solche Veranstaltungen liegen schon vor.

Weiterhin werden aus touristischen Aktivitäten nicht unerhebliche Einnahmen erwartet. Hier können jedoch die Summen nur aus vergleichbaren Veranstaltungen geschätzt werden. Die Einnahmen aus den schienengebundenen Aktivitäten werden die Mietkosten des Gleisanschlusses übersteigen. Personalkosten entstehen hier dem Förderverein nicht, da alle für den Betrieb gesetzlich vorgeschriebenen Personalstellen aus dem Verein besetzt werden können.

Bei den gemieteten Parkplätzen gehen wir von einem von uns zu zahlenden Mietpreis von 20,00 € pro Stellplatz aus. Dem wird selbstverständlich eine Parkraumbewirtschaftung gegenübergestellt.

Rentabilitätsvorschau für den Betrieb in den Jahren 1 bis 3

Break Even für Jahr 1

(1) = Alles netto, kalt ohne Reinigung

(2) = Warm inkl. Reinigung

Rentabilitätsplanung Lokschuppen Marburg		Jahr		
Bezeichnung	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3	
Einnahmen Vermietung, messeähnlich, 40 % Ausl. (1)	581.000 €	581.000 €	581.000 €	
5 Tage einmaliges Großevent, Produkteinfüh. 2 x (2)	45.000 €	90.000 €	100.000 €	
2 x Ausstellung, Börse etc Eintrittsgelder	10.000 €	12.000 €	12.000 €	
1 x Großausstellung	2.500 €	4.000 €	5.000 €	
Miete 3 Lokstände 400,00 je Monat je Stand	14.400 €	14.400 €	14.400 €	
Provision aus TFZ-Bestückung Diesel, Kohle etc.	5.200 €	6.500 €	7.000 €	
Erlöse aus Kongress Wissenschaft und Handwerk	5.000 €	6.000 €	6.500 €	
Erlöse Parkgeb. 60 d je € 5 400 Parkpl.	120.000 €	120.000 €	120.000 €	
Nutzungsgebühren Gleisanlagen	6.500 €	7.000 €	7.500 €	
operative Gesamtleistung	789.600 €	840.900 €	853.400 €	
Materialaufwand				
Fremdleistungen, Provisionen Honorare	50.000 €	50.000 €	50.000 €	
Rohrertrag I	739.600 €	790.900 €	803.400 €	
Personalaufwand, davon				
Löhne, Gehälter inkl Sozialabgaben	150.000 €	150.000 €	150.000 €	
Rohrertrag II	589.600 €	640.900 €	653.400 €	
Mietkosten Gleisanschluss	6.000 €	6.000 €	6.000 €	
Werbekosten und Marketing	60.000 €	50.000 €	40.000 €	
Reisekosten,	3.000 €	3.000 €	3.000 €	
Heizung, Energie nur Basis, Kosten werde zusätzl. ber.	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
sonstige Raumkosten/Kleinreparaturen	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
Versicherungen Gebäude	20.000 €	10.000 €	10.000 €	
Beiträge/Gebühren				
Reparatur / Instandhaltung	2.000 €	3.000 €	4.000 €	
Porto				
Telefon / Internet	2.000 €	500 €	500 €	
Büromaterial	500 €	500 €	500 €	
Fortbildung				
Rechts-/Beratungskosten	8.000 €	10.000 €	10.000 €	
Zeitschriften, Fachliteratur				
Nebenkosten Geldverkehr	300 €	300 €	300 €	
Buchführung / Jahresabschluss	2.000 €	3.000 €	4.000 €	
Sonstige Kosten	2.000 €	2.000 €	2.000 €	
Reinigungskosten Basis	5.000 €	6.000 €	6.500 €	
Kosten Parkplatzmieten (ges. 3 Monate) inkl. Shuttle	54.000 €	54.000 €	54.000 €	
Parkplatzbewirtschaftung 60 Tage	10.000 €	10.000 €	10.000 €	
Zinsaufwand und Tilgung 18.500 p Monat	222.000 €	222.000 €	222.000 €	
operativer Cash flow	178.800 €	246.600 €	266.600 €	
Abschreibungen				
operatives Ergebnis vor Steuer	178.800 €	246.600 €	266.600 €	

Break Even Lokschuppen Marburg		Jahr
Bezeichnung	Jahr 1	
Einnahmen Vermietung, messeähnlich, 24 % Ausl. (1)	300.000 €	
5 Tage einmaliges Großevent, Produkteinfüh. 2 x (2)	45.000 €	
2 x Ausstellung, Börse etc Eintrittsgelder	- €	
1 x Großausstellung	- €	
Miete 3 Lokstände 400,00 je Monat je Stand	14.100 €	
Provision aus TFZ-Bestückung Diesel, Kohle etc.	5.200 €	
Erlöse aus Kongress Wissenschaft und Handwerk	5.000 €	
Erlöse Parkgeb. 60 d je € 5 400 Parkpl.	120.000 €	
Nutzungsgebühren Gleisanlagen	6.500 €	
operative Gesamtleistung	495.800 €	
Materialaufwand		
Fremdleistungen, Provisionen Honorare	35.000 €	
Rohertrag I	460.800 €	
Personalaufwand, davon		
Löhne, Gehälter inkl Sozialabgaben	50.000 €	
Rohertrag II	410.800 €	
Mietkosten Gleisanschluss	6.000 €	
Werbekosten und Marketing	60.000 €	
Reisekosten,	3.000 €	
Heizung, Energie nur Basis, Kosten werde zusätzl. ber.	10.000 €	
sonstige Raumkosten/Kleinreparaturen	10.000 €	
Versicherungen Gebäude	20.000 €	
Beiträge/Gebühren		
Reparatur / Instandhaltung	2.000 €	
Porto		
Telefon / Internet	2.000 €	
Büromaterial	500 €	
Fortbildung		
Rechts-/Beratungskosten	8.000 €	
Zeitschriften, Fachliteratur		
Nebenkosten Geldverkehr	300 €	
Buchführung / Jahresabschluss	2.000 €	
Sonstige Kosten	2.000 €	
Reinigungskosten Basis	5.000 €	
Kosten Parkplatzmieten (ges. 3 Monate) inkl. Shuttle	54.000 €	
Parkplatzbewirtschaftung 60 Tage	10.000 €	
Zinsaufwand und Tilgung 18.500 p Monat	222.000 €	
operativer Cash flow	- €	
Abschreibungen		
operatives Ergebnis vor Steuer	- €	

Universitätsstr. 10, 35037 Marburg

Förderverein Lokschuppen e.V. Marburg
c/o Herrn Dr. Fritz – Joachim Hüther
Dresdener Str. 3
35274 Kirchhain

Klaus Wahl
Spezialfinanzierungen und Kommunen

Telefon: 06421/206-5271
Telefax: 06421/206-998357
Mobil: 0175/4812235
Klaus.Wahl@skmb.de

20.03.2017

Finanzierungskonzept Projekt Lokschuppen Marburg

Sehr geehrter Herr Dr. Hüther,

wir bedanken uns für die Präsentation des von Ihnen geplanten neuen Nutzungskonzeptes des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Marburg und übersenden Ihnen zur Ergänzung Ihrer Liquiditätsplanung das freibleibende Angebot für die anteilige Projektfinanzierung. Sie erwarten bei Gesamtkosten von rd. 6 Mio. € insgesamt die Einbindung von insgesamt rd. 3 Mio. € verlorener, projektbezogener Zuschüsse.

Aus der Kreditberechnung ergeben sich folgende Konditionen:

Nominalbetrag	3.000.000,00 €
Zinsbindung	10 Jahre
Rate (monatlich)	18.500,00 €
Tilgungsbeginn	30.06.2019
Nom. Zinssatz	2,74 %
Kalk. Gesamtlaufzeit	20 Jahre

Die detaillierte Berechnung des Angebotes einschließlich Planverlauf bis zum Zinsfestschreibungsende haben wir in der Anlage aufgeführt.

Das Darlehensangebot ist unverbindlich und rein Indikativ. Es unterstellt die grundbuchliche, werthaltige Sicherstellung auf dem Finanzierungsobjekt. Vereinbarungsgemäß sind die Konzeptionsdetails im Rahmen der weiteren Planungen und Umsetzungen durch z.B. Zuschussnachweise etc. deutlich zu konkretisieren. Auf Basis der vorliegenden Informationen ist eine abschließende Würdigung des Vorhabens unsererseits noch nicht möglich.

Seite 2

Förderverein Lokschuppen e.V. Marburg
c/o Herrn Dr. Fritz – Joachim Hüther
17.03.2017

Dieses Schreiben stellt noch keine Darlehenszusage dar. Es soll Ihnen aufzeigen, innerhalb welcher Rahmenbedingungen eine Finanzierung durch unser Haus möglich ist und eine Indikation für die möglichen Zinssätze geben.

Sollten aufgrund der Projektentwicklung Präzisierungen, Anpassungen oder Aktualisierungen notwendig sein, bitten wir Sie um entsprechende Mitteilung.

Die oben genannte monatliche Leistungsrate kann kalkulatorisch bei Umsetzung Ihres Investorenkonzeptes als Planmiete in der Erfolgsrechnung der Betreiber-GmbH angesetzt werden. Das Investitionskonzept unterstellt den Erwerb, Entwicklung und die Finanzierung der Immobilie „Lokschuppen“ durch eine gesonderte Besitzgesellschaft.

Wir wünschen Ihnen und Ihrem Vorhaben viel Erfolg und stehen für die weiteren Schritte zur Konkretisierung gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Sparkasse Marburg-Biedenkopf
Spezialfinanzierungen und Kommunen


Finck


Wahl

Berechnungsprotokoll

Art des Geschäfts: Annuitätendarlehen			
Produktname: Annuitätendarlehen fest			
Datum der Auszahlung:	30.06.2017		
Zinsbindung bis:	30.03.2027	Zinsbindungsdauer (in Jahren):	9,75
Nominalbetrag:	3.000.000,00 EUR	Zu verzinsendes Kapital:	3.000.000,00 EUR
Auszahlungsbetrag:	3.000.000,00 EUR	Auszahlungskurs:	100,00 %
Nominalzins:	2,74 %	Anfängliche Tilgung:	4,65 %
Erste Rate:	30.06.2019	Ratenrhythmus:	monatlich
Annuitätische Rate:	18.466,44 EUR		
Restschuld:	1.978.335,68 EUR		
Effektiver Jahreszins gemäß PAngV - Gesamtlaufzeit:	2,76 %		

Kontoführung			
Kontoführungstyp:	beliebig		
Korrektur an Feiertagen:	keine	Finanzplatz:	Frankfurt
Zinstermine:	monatlich		
Erste Tilgungsanrechnung:	30.06.2019	Tilgungsanrechnung:	monatlich
Erstes Zinsperiodenende:	30.06.2019	Erste Zinszahlung:	30.06.2019
Zinsen bis Tilgungsbeginn:	werden bezahlt		
Auszahlungstag mitverzinsen:	nein	Letzten Tag verzinsen:	ja
Höhe erste Rate:	voll		
Nominale Zinsusance:	30/360 deutsch	Effektive Zinsusance (ICMA):	30/360 deutsch

Weitere Ergebnisse (bis Zinsbindungsende)			
Summe Auszahlungen:	3.000.000,00 EUR		
Summe Zinsen:	714.181,04 EUR	Summe Tilgungen:	1.021.664,32 EUR
Raten:	94		

Zusatzdaten		
Bezeichnung	Auswahl	Wert
Produktart nach VWZ	ZFK gewerbl. BauFi	

Rundungen	
Rundung Beträge: auf 2 Nachkommastellen	Rundung Nominalzins: auf 2 Nachkommastellen

Herrn
 Dr. Fritz-Joachim Hüther
 Dresdener Str. 3
 35274 Kirchhain

Tilgungsplan: Annuitätendarlehen

Nominalzins: 2,74 %

Valuta	Ereignis	Betrag (EUR)	Zins (EUR)	Tilgung (EUR)	Restschuld (EUR)
30.06.2017	Auszahlung	-3.000.000,00	0,00	0,00	3.000.000,00
30.06.2019	Rate	18.500,00	164.400,00	-145.900,00	3.145.900,00
30.07.2019	Rate	18.500,00	7.183,14	11.316,86	3.134.583,14
30.08.2019	Rate	18.500,00	7.157,30	11.342,70	3.123.240,44
30.09.2019	Rate	18.500,00	7.131,40	11.368,60	3.111.871,84
30.10.2019	Rate	18.500,00	7.105,44	11.394,56	3.100.477,28
30.11.2019	Rate	18.500,00	7.079,42	11.420,58	3.089.056,70
30.12.2019	Rate	18.500,00	7.053,35	11.446,65	3.077.610,05
30.01.2020	Rate	18.500,00	7.027,21	11.472,79	3.066.137,26
29.02.2020	Rate	18.500,00	7.001,01	11.498,99	3.054.638,27
30.03.2020	Rate	18.500,00	6.974,76	11.525,24	3.043.113,03
30.04.2020	Rate	18.500,00	6.948,44	11.551,56	3.031.561,47
30.05.2020	Rate	18.500,00	6.922,07	11.577,93	3.019.983,54
30.06.2020	Rate	18.500,00	6.895,63	11.604,37	3.008.379,17
30.07.2020	Rate	18.500,00	6.869,13	11.630,87	2.996.748,30
30.08.2020	Rate	18.500,00	6.842,58	11.657,42	2.985.090,88
30.09.2020	Rate	18.500,00	6.815,96	11.684,04	2.973.406,84
30.10.2020	Rate	18.500,00	6.789,28	11.710,72	2.961.696,12
30.11.2020	Rate	18.500,00	6.762,54	11.737,46	2.949.958,66
30.12.2020	Rate	18.500,00	6.735,74	11.764,26	2.938.194,40
30.01.2021	Rate	18.500,00	6.708,88	11.791,12	2.926.403,28
28.02.2021	Rate	18.500,00	6.681,95	11.818,05	2.914.585,23
30.03.2021	Rate	18.500,00	6.654,97	11.845,03	2.902.740,20
30.04.2021	Rate	18.500,00	6.627,92	11.872,08	2.890.868,12
30.05.2021	Rate	18.500,00	6.600,82	11.899,18	2.878.968,94
30.06.2021	Rate	18.500,00	6.573,65	11.926,35	2.867.042,59
30.07.2021	Rate	18.500,00	6.546,41	11.953,59	2.855.089,00
30.08.2021	Rate	18.500,00	6.519,12	11.980,88	2.843.108,12
30.09.2021	Rate	18.500,00	6.491,76	12.008,24	2.831.099,88
30.10.2021	Rate	18.500,00	6.464,34	12.035,66	2.819.064,22
30.11.2021	Rate	18.500,00	6.436,86	12.063,14	2.807.001,08
30.12.2021	Rate	18.500,00	6.409,32	12.090,68	2.794.910,40
30.01.2022	Rate	18.500,00	6.381,71	12.118,29	2.782.792,11
28.02.2022	Rate	18.500,00	6.354,04	12.145,96	2.770.646,15
30.03.2022	Rate	18.500,00	6.326,31	12.173,69	2.758.472,46
30.04.2022	Rate	18.500,00	6.298,51	12.201,49	2.746.270,97

Valuta	Ereignis	Betrag (EUR)	Zins (EUR)	Tilgung (EUR)	Restschuld (EUR)
30.05.2022	Rate	18.500,00	6.270,65	12.229,35	2.734.041,62
30.06.2022	Rate	18.500,00	6.242,73	12.257,27	2.721.784,35
30.07.2022	Rate	18.500,00	6.214,74	12.285,26	2.709.499,09
30.08.2022	Rate	18.500,00	6.186,69	12.313,31	2.697.185,78
30.09.2022	Rate	18.500,00	6.158,57	12.341,43	2.684.844,35
30.10.2022	Rate	18.500,00	6.130,39	12.369,61	2.672.474,74
30.11.2022	Rate	18.500,00	6.102,15	12.397,85	2.660.076,89
30.12.2022	Rate	18.500,00	6.073,84	12.426,16	2.647.650,73
30.01.2023	Rate	18.500,00	6.045,47	12.454,53	2.635.196,20
28.02.2023	Rate	18.500,00	6.017,03	12.482,97	2.622.713,23
30.03.2023	Rate	18.500,00	5.988,53	12.511,47	2.610.201,76
30.04.2023	Rate	18.500,00	5.959,96	12.540,04	2.597.661,72
30.05.2023	Rate	18.500,00	5.931,33	12.568,67	2.585.093,05
30.06.2023	Rate	18.500,00	5.902,63	12.597,37	2.572.495,68
30.07.2023	Rate	18.500,00	5.873,87	12.626,13	2.559.869,55
30.08.2023	Rate	18.500,00	5.845,04	12.654,96	2.547.214,59
30.09.2023	Rate	18.500,00	5.816,14	12.683,86	2.534.530,73
30.10.2023	Rate	18.500,00	5.787,18	12.712,82	2.521.817,91
30.11.2023	Rate	18.500,00	5.758,15	12.741,85	2.509.076,06
30.12.2023	Rate	18.500,00	5.729,06	12.770,94	2.496.305,12
30.01.2024	Rate	18.500,00	5.699,90	12.800,10	2.483.505,02
29.02.2024	Rate	18.500,00	5.670,67	12.829,33	2.470.675,69
30.03.2024	Rate	18.500,00	5.641,38	12.858,62	2.457.817,07
30.04.2024	Rate	18.500,00	5.612,02	12.887,98	2.444.929,09
30.05.2024	Rate	18.500,00	5.582,59	12.917,41	2.432.011,68
30.06.2024	Rate	18.500,00	5.553,09	12.946,91	2.419.064,77
30.07.2024	Rate	18.500,00	5.523,53	12.976,47	2.406.088,30
30.08.2024	Rate	18.500,00	5.493,90	13.006,10	2.393.082,20
30.09.2024	Rate	18.500,00	5.464,20	13.035,80	2.380.046,40
30.10.2024	Rate	18.500,00	5.434,44	13.065,56	2.366.980,84
30.11.2024	Rate	18.500,00	5.404,61	13.095,39	2.353.885,45
30.12.2024	Rate	18.500,00	5.374,71	13.125,29	2.340.760,16
30.01.2025	Rate	18.500,00	5.344,74	13.155,26	2.327.604,90
28.02.2025	Rate	18.500,00	5.314,70	13.185,30	2.314.419,60
30.03.2025	Rate	18.500,00	5.284,59	13.215,41	2.301.204,19
30.04.2025	Rate	18.500,00	5.254,42	13.245,58	2.287.958,61
30.05.2025	Rate	18.500,00	5.224,17	13.275,83	2.274.682,78
30.06.2025	Rate	18.500,00	5.193,86	13.306,14	2.261.376,64
30.07.2025	Rate	18.500,00	5.163,48	13.336,52	2.248.040,12
30.08.2025	Rate	18.500,00	5.133,02	13.366,98	2.234.673,14
30.09.2025	Rate	18.500,00	5.102,50	13.397,50	2.221.275,64
30.10.2025	Rate	18.500,00	5.071,91	13.428,09	2.207.847,55
30.11.2025	Rate	18.500,00	5.041,25	13.458,75	2.194.388,80
30.12.2025	Rate	18.500,00	5.010,52	13.489,48	2.180.899,32
30.01.2026	Rate	18.500,00	4.979,72	13.520,28	2.167.379,04
28.02.2026	Rate	18.500,00	4.948,85	13.551,15	2.153.827,89

Valuta	Ereignis	Betrag (EUR)	Zins (EUR)	Tilgung (EUR)	Restschuld (EUR)
30.03.2026	Rate	18.500,00	4.917,91	13.582,09	2.140.245,80
30.04.2026	Rate	18.500,00	4.886,89	13.613,11	2.126.632,69
30.05.2026	Rate	18.500,00	4.855,81	13.644,19	2.112.988,50
30.06.2026	Rate	18.500,00	4.824,66	13.675,34	2.099.313,16
30.07.2026	Rate	18.500,00	4.793,43	13.706,57	2.085.606,59
30.08.2026	Rate	18.500,00	4.762,14	13.737,86	2.071.868,73
30.09.2026	Rate	18.500,00	4.730,77	13.769,23	2.058.099,50
30.10.2026	Rate	18.500,00	4.699,33	13.800,67	2.044.298,83
30.11.2026	Rate	18.500,00	4.667,82	13.832,18	2.030.466,65
30.12.2026	Rate	18.500,00	4.636,23	13.863,77	2.016.602,88
30.01.2027	Rate	18.500,00	4.604,58	13.895,42	2.002.707,46
28.02.2027	Rate	18.500,00	4.572,85	13.927,15	1.988.780,31
30.03.2027	Rate	18.500,00	4.541,05	13.958,95	0,00
30.03.2027	Restschuld	1.974.821,36	0,00	1.974.821,36	0,00

Zeitplan

Vorläufiger Zeitlaufplan Sanierung Lokschuppen Marburg

