

<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlagen-Nr.: <b>VO/5100/2016</b>
	Status: öffentlich
	Datum: 14.09.2016
Dezernat:	II
Fachdienst:	61 - Stadtplanung und Denkmalschutz
Sachbearbeiter/in:	Claudia Schmedes

Beratungsfolge:		
<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Sitzung ist</b>
Magistrat	Vorberatung	Nichtöffentlich
Bau- und Planungsausschuss, Liegenschaften	Vorberatung	Öffentlich
Ausschuss für Schule, Kultur, Sport und Bäder	Vorberatung	Öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung Marburg	Entscheidung	Öffentlich

**SANIERUNG NACH DEM BAUGESETZBUCH (BauGB);  
Privatisierung von Treuhandgrundstücken  
Sanierungsgebiet "Nordstadt / Bahnhofsquartier"**

**Grundstück: Verkauf der Treuhandliegenschaft Rudolf-Bultmann-Straße 4h  
(Lokschuppen)**

**Gemarkung Marburg, Flur 4, Teilfläche aus Flurst. 18/125**

**Verkaufsfläche Ringlokschuppen (ca. 4.926 m<sup>2</sup>),**

**Optional Verkaufsfläche Werkstattgebäude (ca. 1.473 m<sup>2</sup>)**

**Eigentümer: GeWoBau GmbH als Sanierungsträger und Treuhänder der  
Universitätsstadt Marburg**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Treuhandliegenschaft Lokschuppen wird öffentlich zum Verkauf  
ausgeschrieben.

Der Verkauf erfolgt in Abhängigkeit des zukünftigen  
Nutzungskonzepts gemäß den sanierungsrechtlichen Vorschriften  
des Baugesetzbuches (BauGB) und den Richtlinien des Landes  
Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung (RiLiSE)  
mindestens zum Verkehrswert.

Der Verkaufserlös wird gemäß RiLiSE als zweckgebundene  
Einnahme auf dem Treuhandkonto des Sanierungsträgers  
vereinnahmt und im Sanierungsgebiet wieder eingesetzt.

## **Begründung**

### 1. Ausgangslage

Der Lokschuppen ist Bestandteil des Waggonhallenareals, das mit verschiedenen Werkstatt- und Betriebsgebäuden in seiner Gesamtheit das ehemalige Bahnbetriebswerk darstellt. Die historischen Backsteinbauten der alten Bahnbetriebsgebäude prägen den Bereich und verleihen ihm seinen besonderen Charakter. Mit seiner segmentbogenförmigen Grundfläche und seiner halbringförmigen Ansicht markiert der Lokschuppen das Areal und schafft Identität für das gesamte Bahnhofsquartier. Die Bestandsgebäude auf dem Gelände sind mehrheitlich als Einzeldenkmäler eingetragen und die Nutzungen durch die Bahn seit langem aufgegeben. Teilweise stehen die Gebäude leer (Lokschuppen und Werkstattgebäude), in den anderen noch funktionsfähigen Gebäuden haben sich überwiegend kulturelle Einrichtungen angesiedelt, deren Angebot heute ein fester Bestandteil der Marburger Kulturszene ist. Das Gebäude der ehemaligen Universitätsreithalle wurde 2013 durch den Deutschen Alpenverein (DAV) zu einer Kletterhalle umgebaut. Das individuelle und Identität stiftende Ambiente des Umfeldes sowie die Lage in Bahnhofsnähe sind wichtige Standortfaktoren.

An den Rändern des Geländes hatten sich in der Vergangenheit robuste Nutzungsbausteine, wie ein Heizwerk und eine Wäscherei, etabliert. Jenseits der Bahntrassen in westlicher Richtung, bis zum Krumbogen, sind verschiedene Gewerbe-, Lager- und Dienstleistungsbetriebe anzutreffen.

Im Dezember 2011 wurde das Waggonhallenareal mit dem Lokschuppen mit Städtebaufördermitteln von der aurelis GmbH ins Treuhandvermögen des Sanierungsträgers erworben.

Ziel des Grunderwerbs war es, das Areal als Kulturstandort zu erhalten und zu stärken und die vorhandenen städtebaulichen Missstände und Mängel, wie fehlende Grün- und Erholungsflächen im Sanierungsgebiet, den Sanierungsstau der ehemaligen Bahngebäude, die ungeordnete Nutzung des Freiraums, die fehlende fußläufige Anbindung an den Bahnhof und die Innenstadt sowie die erheblichen funktionalen, baulichen und gestalterischen Mängel im Freiraum zu beheben.

Damit der Lokschuppen in Zukunft wieder einer neuen Nutzung zugeführt werden kann, soll er zum Verkauf ausgeschrieben werden.

### 2. Gebäudezustand

Der seit langem ungenutzte und leerstehende Lokschuppen ist als Kulturdenkmal eingetragen und befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand. Aufgrund der unterlassenen Instandhaltung seitens des Voreigentümers waren große Teilbereiche des Daches bereits vor dem Kauf eingestürzt, so dass das Gebäude als Erstes komplett abgesperrt werden musste. Im vergangenen Jahr war zudem der kontrollierte Abbau eines begrenzten, unmittelbar einsturzgefährdeten Teilbereiches des Daches notwendig, um wesentlich größere Schäden durch einen unkontrollierten Teileinsturz zu verhindern. Die Dacheindeckung wurde abgenommen und die freiliegende Dachkonstruktion vor weiterer Verwitterung geschützt.

Aufgrund der ehemaligen industriellen bzw. bahnbetrieblichen Nutzung befinden sich Schadstoffbelastungen im Boden. Mit Kaufvertrag vom 19.12.2011 hat sich der Verkäufer (aurelis GmbH) bzw. die Deutsche Bahn AG verpflichtet, die Sanierung der Bodenluft und des Grundwassers selbst und auf eigene Kosten durchzuführen. Diese Verpflichtung endet, wenn das Regierungspräsidium Gießen bzw. die zuständige

Altlastenfachbehörde den Abschluss der auszuführenden Maßnahmen bestätigt. Darüber hinaus beteiligt sich der Verkäufer an den Kosten für die baubedingte Entsorgung von verunreinigtem Bodenmaterial (Abfall) > LAGA Z2 bis zu einem Betrag von 8.300,- €. Diese Verpflichtung endet am 19.01.2018.

### 3. Verkaufsobjekt und -fläche

Verkauft wird das Lokschuppengebäude ohne Freifläche entlang der nach Nordosten gelegenen Gebäudeaußenkante. Im inneren Bereich des Lokschuppens, in dem sich auch ein Teil der Drehscheibe befindet, reicht die zu verkaufende Fläche bis zur Grundstücksgrenze der Deutschen Bahn. Optional kann der Lokschuppen auch zusammen mit dem unmittelbar angrenzenden, überwiegend leer stehenden Werkstattgebäude gekauft werden (s. Anlage 2). Der Verbleib der vermieteten Künstlerwerkstatt im Werkstattgebäude oder die Bereitstellung vergleichbarer Räumlichkeiten ist seitens des Käufers zu gewährleisten. Die Kosten für die notwendige Grundstücksteilung sind vom Käufer zu tragen.

### 4. Verkaufspreis

Der Verkauf erfolgt entsprechend den Vorgaben der Förderrichtlinien (RiLiSE) zum Verkehrswert. Dieser hängt vom zukünftigen Nutzungskonzept ab und kann deshalb erst im Verlauf des Ausschreibungsverfahrens durch den Gutachterausschuss für den Bereich der Stadt ermittelt werden, muss aber vor Abschluss des Kaufvertrages vorliegen. Die sanierungsrechtlichen Vorschriften des BauGB bleiben bestehen.

### 5. Sanierungsziele und sanierungsrechtliche Vorgaben

Ein wesentliches Ziel im Rahmen der Stadtsanierung ist die langfristige Sicherung bzw. der Erhalt und die Stärkung des Kulturstandortes Waggonhallenareal. Dementsprechend ist für den Lokschuppen ein Nutzungskonzept zu entwickeln, das eine passende Ergänzung insbesondere zu den bestehenden soziokulturellen Einrichtungen darstellt und nicht zu einer Verdrängung der vorhandenen Nutzungen auf dem Gelände führt. Die Identität und das Image des Standortes sollen erhalten werden.

Um die erheblichen funktionalen, baulichen und gestalterischen Mängel des Freiraumes auf dem Waggonhallenareal zu beheben, wurde ein Freiraum- und Erschließungskonzept ausgearbeitet und in der Entwicklungsvariante „Gleispark“ konkretisiert. Dieses Konzept ist bei der Wiedernutzbarmachung des Lokschuppens zu beachten. Es sieht vor, neben dem Erhalt und der Weiterentwicklung der vorhandenen, funktionierenden Nutzungen auf dem Waggonhallenareal den gesamten Bereich bis zum Ortenbergsteg bzw. Jägertunnel als eigenständigen städtebaulichen Bereich zu entwickeln und mit dem angrenzenden Stadtraum über ein Freiraumsystem parallel zu den weiter genutzten Gleisanlagen zu verbinden. Die identitätsbildende Gestalt des denkmalgeschützten Ensembles mit seiner Backsteinarchitektur soll erhalten werden und zukünftige Entwicklungen Bezug nehmen auf die seit über 20 Jahren etablierte kulturelle Nutzung in den Bestandsgebäuden. Der Bereich der Kleingärten sowie die einsetzende Sukzession vom Waggonhallengelände bis zum Ortenbergsteg tragen zu einer ökologischen Aufwertung des Gebietes bei. Aufgrund des Flächenzuschnitts, besonders auf der Höhe des Ortenbergstegs, lassen sich großflächige Folgenutzungen an diesen Stellen nicht etablieren. Hier stehen Erholungsnutzung und Biotopmanagement im Vordergrund sowie die Schaffung einer neuen Nord-Süd-Wegeverbindung.

In den vergangenen Jahren wurden folgende Maßnahmen bereits umgesetzt:

- die Umnutzung der leer stehenden und maroden ehemaligen Reithalle zu einer Kletterhalle durch den Deutschen Alpenverein Sektion Marburg. Das Vorhaben

wurde im Rahmen der Stadtsanierung mit Fördermitteln in Höhe von fast 600.000,- Euro bezuschusst.

- die Verbesserung der Erreichbarkeit des Geländes (Zugang bisher nur von der Rudolf-Bultmann-Straße) und Herstellung einer fehlenden fußläufigen Anbindung an den Bahnhof durch den Bau von zwei neuen Fuß- und Radwegverbindungen zwischen der Alten Kasseler Straße und Rudolf-Bultmann-Straße sowie vom Ortenbergsteg zum Waggonhallengelände (ca. 450.000,- Euro).

#### 6. Städtebauliche und planungsrechtliche Vorgaben

Mit der Entwidmung des Teilbereiches des Bahn-Betriebsgeländes gelten hierfür die Vorschriften des Baugesetzbuches und der Baunutzungsverordnung.

Aufgrund der Tatsache, dass sich das Gebiet innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles befindet, erfolgt die planungsrechtliche Beurteilung gemäß § 34 BauGB.

Unter Beachtung der Aussagen des Flächennutzungsplanes und der vor Ort anzutreffenden Prägung durch Nutzungen und Immissionen wird das Gebiet des Lokschuppens als Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO beurteilt. Im weiteren Verfahren wird die Möglichkeit der Entwicklung hin zu einem Mischgebiet geprüft.

Allgemein zulässig sind im Gewerbegebiet:

- Gewerbebetriebe aller Art; Lagerhäuser und -plätze und öffentliche Betriebe
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- Tankstellen
- Anlagen für sportliche Zwecke

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und in der Baumasse untergeordnet sind.
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke
- Vergnügungsstätten

Als Voraussetzung für die Umsetzung von Vorhaben, die innerhalb dieses Nutzungskataloges nicht subsumiert werden können, ist die Änderung des Planungsrechtes durch eine verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan) notwendig und vom Vorhabenträger zu finanzieren.

Die auf dem Gelände bereits anzutreffenden Nutzungen der ehemaligen Werkstatt- und Betriebsgebäude, wie z.B. der Gastronomiebetrieb „Rotkehlchen“, das Theater „Gegenstand“, „Radio Unerhört Marburg“, eine „Kletterhalle“ sind innerhalb des Gewerbegebietes zulässig. Sie entsprechen dem Ergebnis der erarbeiteten „Voruntersuchung Sanierungsgebiet Marburg/Nordstadt“ und wurden mit entsprechenden Beschlüssen durch die Stadtverordnetenversammlung untermauert. Als Einzelbaustein bilden sie in der Gesamtschau einen sozio-kulturellen Schwerpunkt des städtebaulichen und planungsrechtlichen Betrachtungsraumes.

Der weitere, östlich zum Ortenberg ansteigende Geländeverlauf, auf der Höhe des Gebäudes „Marburger Eisenbahn Club - MEC“, stellt ein Mischgebiet dar, bevor daran die Fläche der Käthe-Kollwitz-Schule sowie ein faktisches Wohngebiet anschließen.

Der vorbeschriebene südliche Rand (Heizwerk, ehemalige Wäscherei) ist nach den Aussagen des Bebauungsplanes 7/23 von 1965 als Gewerbegebiet festgesetzt. Das jenseits der Bahnflächen vorhandene Bebauungsband entlang des Krümmbogens entspricht in seiner Prägung ebenfalls einem Gewerbegebiet.

Die sich nördlich an das Waggonhallenareal anschließende Freifläche bis zum Ortenbergsteg ist nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt, da sich auf dieser Fläche weiterhin aktive Betriebsanlagen befinden. Sie unterliegt damit dem Fachplanungsrecht

der Deutschen Bahn (Allgemeines Eisenbahngesetz) und ist der Planungshoheit der Kommune entzogen.

### 7. Denkmalschutzrechtliche Vorgaben

Die Denkmaltopographie Marburg II bezeichnet die Sachgesamtheit Bahnbetriebswerk aufgrund ihrer besonderen orts-, wirtschafts- und technikgeschichtlichen Bedeutung als denkmalpflegerisch wertvoll. Die Gebäude Ringlokschuppen, Drehscheibe, Werkstattbau, Waggonhalle und Verwaltungsgebäude sind daher als Einzelkulturdenkmale gem. § 2 Abs. 1 Hessisches Denkmalschutzgesetz (HDSchG) erfasst. Sämtliche bauliche Veränderungen sind gegenüber der Unteren Denkmalschutzbehörde im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen abzustimmen.

Abhängig von der Überzeugungskraft eingereicherter Architektur- wie Nutzungsoptionen für den Lokschuppen und das ehemalige Werkstattgebäude durch mögliche Erwerber ist seitens des Denkmalschutzes auch in gewissem Maße Flexibilität und Abwägungsvermögen für den Umgang mit der zu sanierenden Bausubstanz gegeben. So ist zum Beispiel der zuerst errichtete nördliche Lokschuppenbereich (mit den Achsen 1-9 von insgesamt 16) sowohl hinsichtlich seiner denkmalpflegerischen Wertigkeit als auch in Bezug seines besseren Erhaltungszustands für eine behutsame Sanierung beispielgebend. Die in den späteren Jahrzehnten errichteten, den technischen Anforderungen der Lokomotiven entsprechend verlängerten mittleren und südlichen Gleisstände weisen zwar teilweise deutlichere Schadensbilder und eine weniger hochwertige Konstruktionsqualität auf, sind aber dennoch im Kern für die Nachvollziehbarkeit der baulichen Abfolge, den Gesamteindruck der Gebäudekubatur sowie auch für die baulich-atmosphärische Rahmung der Drehscheibe von erheblicher Wichtigkeit und sollten auch in Zukunft ablesbar sein.

Eine konzeptionelle Einbeziehung und denkmalpflegerisch passende bauliche Übergangssituation des Lokschuppens an das Werkstattgebäude ist wünschenswert. Für dieses Gebäude aus den 1870er Jahren liegt eine im Sommer 2015 erstellte Studie des Architekturbüros Prof. Zieske vor, welche eine Grundlage der Umsetzung sein kann und denkmalpflegerisch unpassende bauliche Überformungen zugunsten der bauzeitlichen Kernbauten für einen Rückbau vorsieht.

Gebietstypisch und prägend ist für das gesamte Waggonhallenareal ein Konglomerat von Solitärbauten, daher hat die Denkmaltopographie diese Sachgesamtheit auch nicht als Gesamtanlage, sondern als eine Anzahl von Einzelkulturdenkmalen inventarisiert. Eine weitergehende Verdichtung bzw. Überbaubarkeit im Umfeld der beiden zur Rede stehenden Gebäudekomplexe muss sensibel geprüft werden und im Kontext der Aussagekraft und Umsetzbarkeit des künftig eingereichten Sanierungs- und Nutzungskonzepts bewertet werden.

### 8. Stellplätze

Für den je nach geplanter Nutzung erforderlichen Stellplatznachweis stehen neben dem Verkaufsgrundstück auch die beiden bereits jetzt als Parkplatz genutzten Flächen im Eingangsbereich des Waggonhallengeländes unter Beibehaltung des derzeitigen Bestandes (69 Stellplätze) zur Verfügung (s. Anlage 3). Denkbar ist eine gemeinsame Stellplatzlösung (Parkdeck o.ä.), für die gegebenenfalls ein passendes Eigentümermodell angeführt werden müsste.

### 9. Vergabekriterien

- Städtebauliches und denkmalpflegerisches Konzept
- Architektur- und Gestaltungskonzept
- Nutzungskonzept
- Wirtschaftlichkeit
- Realisierungszeitraum
- Kaufpreis
- energetisches Konzept

11 . Auswahlgremium

Aus den eingereichten Angeboten wird ein Auswahlgremium, bestehend aus Vertretern des Magistrats, der Verwaltung, des Landesamtes für Denkmalpflege Hessen, der Fraktionen, des Gestaltungs- und Denkmalbeirates, einer Vertretung der derzeitigen Nutzer des Waggonhallenareals sowie einer Vertretung der Ortenberggemeinde, einen Vorschlag für die Stadtverordnetenversammlung erarbeiten. Diese wird letztlich die Entscheidung über den Verkauf treffen.

\_\_\_\_\_  
 Dr. Thomas Spies  
 Oberbürgermeister

\_\_\_\_\_  
 Dr. Franz Kahle  
 Bürgermeister

\_\_\_\_\_  
 Dr. Kerstin Weinbach  
 Stadträtin

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen  
 Katasterplan  
 Luftbild  
 Verkaufsfläche  
 Parkplätze

Beteiligung an der Vorlage durch:

<b>FBL 6</b>	<b>FD 61</b>		

A: Anhörung; B: Beteiligung; K: Kenntnisnahme; S: Stellungnahme

