

# ALBSTADT

## DRUCKSACHE

Nr. 212/2020

Stabstelle Sanierung

11.01.2021

**Betrifft: Sanierungsgebiet "Umfeld Bahnhof", Albstadt-Ebingen**  
**- Satzung über die Förmliche Festslegung des Sanierungsgebietes**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Technischer- und Umweltausschuss	26.01.2021	N	Vorberatung	einstimmig empfohlen
Gemeinderat	04.02.2021	Ö	Entscheidung	

### Beschlussvorschlag

1. Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Satzung über die Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Umfeld Bahnhof“, Albstadt-Ebingen wird beschlossen.
3. Der Durchführungsfrist wird zugestimmt.
4. Den Fördergrundsätzen für die Durchführung der Sanierung wird zugestimmt.
5. Der Anwendung eines Verfahrensabschlages von bis zu 20 % bei der vorzeitigen Ermittlung und Erhebung von Ausgleichsbeträgen wird zugestimmt.

### Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe/Produkt/Projekt:

7.511024

Bezeichnung:

Sanierungsgebiet Umfeld Bahnhof Ebingen

Aufwendung/Auszahlungen:

Euro

Finanzierung:

Planansatz Haushaltsjahr:

Euro

Verpflichtungsermächtigungen

Haushaltsjahr:

Euro

über- /außerplanmäßige

Aufwendungen/Auszahlungen:

Euro

Haushaltsmittel gesamt:

Euro

davon lt. Haushaltsplan für diese

Maßnahme vorgesehen:

Euro

Haushaltsmittel:

stehen zur Verfügung  stehen nicht zur Verfügung  stehen nur in Höhe von Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:



## Sachverhalt

### I. Ausgangssituation

Mit Bewilligungsbescheid des Regierungspräsidiums Tübingen vom 03.04.2020 wurde das Gebiet „Umfeld Bahnhof“- Albstadt-Ebingen erfolgreich in das Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ (WEP) aufgenommen.

Für die Sanierungsmaßnahme wurde ein Gesamtförderrahmen von 1.500.000,00 EUR bewilligt. Beim derzeit festgelegten Fördersatz in Höhe von 60 % entspricht dies einer Zuwendung in Höhe von 900.000,00 EUR. Davon entfallen auf Finanzhilfen des Bundes bzw. des Landes je 450.000,00 EUR. Der Bewilligungszeitraum für die Sanierungsmaßnahme wurde auf 01.01.2020 bis 30.04.2029 festgesetzt.

Das Regierungspräsidium Tübingen hat sich vorbehalten, die Erneuerungsmaßnahme während der Durchführungsphase in ein anderes Bund-Länder-Programm zu überführen.

Die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB wurden von Oberbürgermeister Konzelmann aufgrund der Corona-Pandemie in einer Eilentscheidung gemäß § 43 Abs. 4 Gemeindeordnung (GemO) vom 24.03.2020 verfügt.

Die Vorbereitenden Untersuchungen sind erforderlich, um Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen zu gewinnen. Des Weiteren sind sie zwingende Voraussetzung für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes.

Zwischenzeitlich wurden die Vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen und die Ergebnisse ausgewertet (s. Zusammenfassung in Punkt II.). Gem. § 142 BauGB kann jetzt durch eine Satzung (Sanierungssatzung) der Beschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets erfolgen. Die Satzung ist in der Anlage 3 beigefügt.

### II. Vorbereitende Untersuchungen

#### 1. Bestands- und Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet

Heute unterliegen auch die städtebaulichen Strukturen dem demografischen Wandel, der unter anderem Auswirkungen auf die Nachfrage nach neuen und individuelleren Wohnformen sowie den Bedarf nach einem attraktiven und ansprechenden Wohnumfeld hat. Daher ist im Sinne einer ganzheitlichen und nachhaltigen Planung auch die Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen.

Die Gesamtbevölkerung Albstadts beläuft sich laut dem regionalen Rechenzentrum zum 30.09.2020 auf insgesamt 45.504 Einwohner. Diese gesamte Bevölkerungszahl verteilt sich in unterschiedlicher Weise auf die einzelnen Stadtteile der Stadt Albstadt. Ebingen wies zum Halbjahr 2020 einen Einwohnerstand von 19.298 Einwohnern auf. Der Stadtteil Ebingen stellt somit den nach Einwohnerzahlen größten Stadtteil dar.

Im „Hauptteil“ des Untersuchungsgebietes leben insgesamt 253 Personen, von denen ca. 167 (66 %) die deutsche und ca. 83 (34 %) eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzen. Hinsichtlich der Altersstruktur nimmt die Altersgruppe der 19 – 25-jährigen den größten Anteil ein. Ein weiterer hoher Anteil ist der Altersgruppe der 26 – 40-jährigen zuzuordnen. Der Grund hierfür ist der insbesondere in den Gebäuden Poststraße 6 und Poststraße 30 vorhandene Wohnraum für Studierende. Dies resultiert überwiegend aus der sich in unmittelbarer Nähe befindenden Hochschule Albstadt-Sigmaringen.

Innerhalb des Untersuchungsbereiches der „Insellösung“ leben insgesamt 380 Personen, von denen ca. 215 (57 %) die deutsche und ca. 165 (43 %) eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzen. Die höchsten Anteile der im Untersuchungsbereich lebenden Personen sind den Altersgruppen der 26 – 40-jährigen (Ausländeranteil von 54,81 %) und der 41 – 65-jährigen (Ausländeranteil 48,08 %) zuzuordnen. Auch die Kinder und Jugendlichen im Alter von 0 – 15 Jahren nehmen einen relativ großen Anteil der Altersgruppen ein. Dieser trägt ebenfalls zu dem hohen Ausländeranteil (26,92 %) im Bereich „Insellösung“ bei.

Insgesamt wurden 175 Gebäude (Haupt- und Nebengebäude) zum Zeitpunkt der Untersuchung erhoben. Davon befinden sich 111 Gebäude im Untersuchungsbereich „Insellösung“ sowie 64 Gebäude im Untersuchungsbereich „Hauptteil“.

## 2. Beteiligung der Eigentümer und Bewohner

Leider konnte auf Grund der Corona-Pandemie keine Bürgerinformationsveranstaltung über das geplante Sanierungsgebiet, die Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und auch über die weitere Vorgehensweise zur Sanierung allgemein stattfinden.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden im Untersuchungsgebiet „Umfeld Bahnhof“ - Albstadt-Ebingen 686 Fragebögen an die einzelnen Eigentümer, Haushalte, Gewerbetreibenden und Dienstleister versandt. Insgesamt 124 Fragebögen wurden ausgefüllt und bei der Stadt Albstadt zurückgegeben. Dies entspricht einer Beteiligungsquote von ca. 18,1 % und ist damit für diese schriftliche Form der Befragung akzeptabel. Der überwiegende Anteil der zurückgesandten Fragebögen wurde durch die Eigentümer 71 (57,3%) ausgefüllt, die Mieter waren mit 53 (42,7 %) der ausgefüllten Fragebögen nur zum untergeordneten Teil vertreten.

Neben der Erfassung von Eigentumsverhältnissen, Wohndauer und durchgeführten bzw. geplanten Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden wurde auch die Einstellung und Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner zur geplanten Sanierung bzw. zur Dringlichkeit verschiedener städtebaulicher Aufgaben ermittelt. Gleichzeitig erhielten alle Beteiligten die Gelegenheit, ihre persönlichen Anregungen und Bedenken zur Sanierung zu äußern.

<b>Wohndauer</b> (Bewohner und Eigentümer im Gebiet)	<b>Nennungen absolut</b>	<b>Nennungen in %</b>
Bis 5 Jahre	32	43,2 %
5 bis 10 Jahre	9	12,2 %
10 bis 20 Jahre	12	16,2 %
Mehr als 20 Jahre	21	28,4 %
<b>Gesamt</b>	<b>74</b>	<b>100,0 %</b>

(Quelle: Befragung durch Stadt Albstadt, Oktober/November 2020)

<b>Beeinträchtigung durch ...</b> (Mehrfachnennungen waren möglich)	<b>Nennungen absolut</b>	<b>Nennungen in %</b>
Lärm (Verkehr)	68	54,8 %
Verschmutzung	53	42,7 %
Geruch / Rauchgase	19	15,3 %
Erschütterungen	17	13,7 %
Sonstiges	45	42,7 %
<b>Gesamt</b> (Fragebögen mit Antwort zu dieser Frage)	<b>86</b>	

(Quelle: Befragung durch Stadt Albstadt, Oktober/November 2020)

<b>Gründe für Störungen</b> (Mehrfachnennungen waren möglich)	<b>Nennungen absolut</b>	<b>Nennungen in %</b>
Unattraktive Straßen-, Freiflächengestaltung	37	29,8 %
Fehlende öffentl. Stellplätze	40	32,3 %
Straßenverkehr	54	43,5 %
Negatives Image im Umfeld	32	25,8 %
Unattraktive Nachbarschaft	24	19,4 %
Schlechte Bausubstanz	10	8,1 %
Fehlende Grünflächen	38	30,6 %
Mangelnde Anlieferungsmöglichkeiten	12	9,7 %
Sonstiges	23	18,5 %
<b>Gesamt</b> (Fragebögen mit Antwort zu dieser Frage)	<b>91</b>	

(Quelle: Befragung durch Stadt Albstadt, Oktober/November 2020)

Die Befragten vermissen grundsätzlich keine öffentlichen Einrichtungen (90 Nennungen). Private Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe werden allerdings (33 Nennungen) vermisst. Somit ist insbesondere die Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Ausstattung für die Erneuerungsmaßnahme als Ziel zu nennen.

Die Unterbringung der eigenen Fahrzeuge findet überwiegend im öffentlichen Straßenraum (69,4 %) und auf dem eigenen Grundstück (18,1 %) statt, lediglich 12,5 % der Befragten stellen das Fahrzeug auf angemietetem Parkraum ab. Daher wünschen sich 34,7 % der Befragten eine Ausweitung des Angebotes, während 31,5 % der Befragten ausreichend Parkplätze signalisierten (33,8 % der Befragten machten zu dieser Frage keine Angaben).

<b>Beabsichtigter Umzug</b> (Mehrfachnennungen waren möglich)	<b>Nennungen absolut</b>	<b>Nennungen in %</b>
Keine Umzugsabsichten	56	45,2 %
Die Wohnung genügt nicht mehr den Ansprüchen	3	2,4 %
Aus beruflichen Gründen	14	11,3%
Das Wohnumfeld genügt nicht mehr den Ansprüchen	10	8,1 %
Sonstiges	4	3,2 %
<b>Gesamt</b> (Fragebögen mit Antwort zu dieser Frage)	<b>71</b>	

(Quelle: Befragung durch Stadt Albstadt, Oktober/November 2020)

Bei den Bewohnern herrscht eine extrem hohe Verbundenheit mit ihrem Wohnquartier. Dies bildet eine sehr gute Voraussetzung für eine erfolgreiche Erneuerung, da die Bewohner das Verfahren voraussichtlich interessiert begleiten und unterstützen.

14 Nennungen, welche überwiegend von Studierenden abgegeben wurden, beabsichtigen einen Umzug aus beruflichen Gründen.

Die Frage an die Eigentümer und Mieter, ob eine Sanierung und Neugestaltung des Untersuchungsgebietes für erforderlich gehalten wird (Basis: 124 Fragebögen), wird in 83 Fällen (66,9 %) mit „Ja“ beantwortet. Mit „Nein“ antworteten 8,1 %. 25,0 % der Betroffenen machten hierzu keine Angabe.

<b>Mitwirkung</b>	<b>Nennungen absolut</b>	<b>Nennungen in %</b>
Ja	30	42,3 %
Bedingt	23	32,4 %
Nein	13	18,3 %
Keine Angabe	5	7,0 %
<b>Gesamt</b>	<b>71</b>	<b>100,0 %</b>

(Quelle: Befragung durch Stadt Albstadt, Oktober/November 2020)

Bei der Untersuchung der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer ist zu beachten, dass Aussagen im Stadium der Vorbereitenden Untersuchung verständlicherweise keine absolute Verbindlichkeit haben können.

<b>Geplante Maßnahmen</b> (Mehrfachnennungen waren möglich)	<b>Nennungen absolut</b>	<b>Nennungen in %</b>
Energetische Verbesserung (Heizung, WDVS, Fenster)	26	36,6 %
Teilsanierung (nur von einzelnen Bauteilen)	23	32,4 %
Veräußerung des Grundstücks	4	5,6 %
Bau von Garagen oder Stellplätzen	4	5,6 %
Gesamtsanierung (umfassende Modernisierung)	6	8,5 %
Übergabe des Grundstücks innerhalb der Familie	1	1,4 %
Abbruch des Gebäudes ohne anschl. Neubau	0	0,0 %
Abbruch des Gebäudes mit anschl. Neubau	2	2,8 %
Umnutzung von Gewerbe in Wohnungen	2	2,8 %
Umnutzung von Wohnungen in Gewerbe	1	1,4 %
Sonstiges	2	2,8 %
<b>Gesamt</b> (Fragebögen mit Antwort zu dieser Frage)	<b>71</b>	

(Quelle: Befragung durch Stadt Albstadt, Oktober/November 2020)

Aus dem Ergebnis der Fragebogenaktion und auch aus spontanen Äußerungen von Bewohnern im Untersuchungsgebiet anlässlich der Bestandsaufnahme kann von einer durchaus positiven Einstellung zur Sanierung ausgegangen werden. Dies zeigt auch die Auswertung der vorstehenden Tabelle.

Die Angaben zu den geplanten Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen belegen darüber hinaus, dass viele Einwohner bereit sind, die Sanierung des Untersuchungsgebietes „Umfeld Bahnhof“- Albstadt-Ebingen durch Modernisierungsmaßnahmen am eigenen Gebäude zu unterstützen.

Zu gegebener Zeit sollte durch weitere Öffentlichkeitsarbeit sowie durch intensive Beratungen der Grad der Mitwirkungsbereitschaft zusätzlich gefördert werden.

### 3. Anhörung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung und gemäß § 139 BauGB i. V. mit § 4 Abs. 2 und § 4a BauGB wurde mit Schreiben vom 15.09.2020 den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die beabsichtigte Planung berührt werden kann, Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Unterrichtung über ihre Absichten gegeben.

Von den angeschriebenen öffentlichen Aufgabenträgern haben sich 17 von 36 beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geäußert.

Im Wesentlichen beinhalten die Stellungnahmen Hinweise und Anregungen zu den Planungen im Untersuchungsgebiet. Bedenken oder Stellungnahmen, welche die künftige Sanierung in Frage stellen, wurden nicht geäußert.

#### 4. Verkehr

Die provisorischen, aufgemalten Kreisverkehre im „Hauptteil“ sorgen im Verlauf der Poststraße für einen sehr unübersichtlichen Straßenverlauf. Die Kreisverkehre werden daher von sehr vielen Fahrzeugen einfach „überfahren“. Aus diesem Grund müssen alternative Lösungen gefunden werden. Die sich im Gebiet befindliche Bahnhofstraße ist sowohl durch den ruhenden als auch durch den Parksuchverkehr in der Regel komplett überfüllt. Durch die vier Fußgängerüberwege im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße/Gartenstraße und der dort geltenden „rechts vor links-Regelung“, ist der Straßenraum sehr unübersichtlich und birgt ein großes Unfallrisiko.

Die Gartenstraße und weitere Nebenstraßen sind aufgrund des starken ruhenden Verkehrs überfüllt und deshalb sehr unübersichtlich. Oftmals werden Fahrzeuge im Seitenbereich der Straße auf nicht gekennzeichneten Flächen „wild“ abgestellt. Die Stadt Albstadt plant derzeit ein eigenes Radverkehrsnetz, welches ebenfalls durch die Gartenstraße führen soll. Diese ist derzeit die einzige Straße, in der die Führung des Radverkehrs denkbar ist. Alle anderen umliegenden Straßen haben ein zu hohes MIV-Aufkommen (Motorisierter Individualverkehr), was die Radfahrer zu großen Gefahren aussetzen würde.

Durch den unübersichtlichen Straßenraum und der vielen abgestellten Fahrzeuge besteht ebenfalls eine erhöhte Unfallgefahr für die Fußgänger. Der Untersuchungsbereich hat nur wenig attraktive Plätze für Fußgänger. Durch den beengten Straßenraum entsteht nur ein geringes Sicherheitsgefühl. Es gibt keine sichere Führung zum ZOB hin und keine geeigneten Abstellanlagen für Fahrräder. Im gesamten Untersuchungsbereich fehlen Sitzgelegenheiten und ansprechende Gestaltungselemente wodurch so gut wie keine Aufenthaltsqualität gegeben ist. Hauptsächlich im „Hauptteil“ weisen viele Verkehrsflächen Mängel auf. Im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität, den baulichen Zustand, als auch die Sicherheit für Fußgänger bedürfen einige Straßen einer Aufwertung/Neugestaltung bzw. einer Erneuerung.

#### 5. Gebäudezustand

Auffallend ist die Anzahl von Gebäuden mit schlechter bzw. sehr schlechter Bausubstanz im Untersuchungsgebiet. Intensiviert wird diese Situation dadurch, dass einige Gebäude einen Leerstand aufweisen. Diese leerstehenden Gebäude weisen einen zusätzlichen Investitionsstau auf welcher folglich zu einer noch schnelleren Abwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes führen. Neben energetischen und baulichen Defiziten an den im Untersuchungsgebiet liegenden Ein- und Mehrfamilienhäusern sind auch erhebliche Mängel bei den Gewerbeeinheiten vorzufinden. In diesem Zusammenhang sind dringende Investitionen notwendig, um eine Aufwertung des Wohnumfeldes und somit eine Stärkung der städtebaulichen Struktur realisieren zu können.

Insgesamt betrachtet („Insellösung“ und „Hauptteil“ in Summe) konnten von den 175 Gebäuden lediglich 9 einem guten baulichen und energetischen Zustand zugeordnet werden. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 5,14 %. Leichte Mängel wiesen insgesamt 19 der untersuchten Gebäude auf (10,86 %). Den größten Anteil an der Gesamtzahl der Gebäude stellt die Kategorie der Gebäude mit mittleren Mängeln dar. Hier konnten 76 Gebäude erkannt werden, was einem prozentualen Anteil von 43,49 % entspricht.

Schwere Mängel besitzen 61 Gebäude (34,86 %) innerhalb der Untersuchungsgebiete und 10 Gebäude und –teile (5,71 %) sind aufgrund ihres baulichen und energetischen Zustands für Nutzungszwecke weitgehend ungeeignet.

Gebäudezustand	Anzahl absolut		Gesamt (Hauptteil + Insel)	
	Hauptteil	Insellösung	Gebäude	Anzahl in %
Guter Zustand	4	5	9	5,14 %
Leichte Mängel	4	15	19	10,86 %
Mittlere Mängel	23	53	76	43,49 %
Schwere Mängel	23	38	61	34,86 %
Abbruch/Teilabbruch	10	-	10	5,71 %
<b>Zwischensumme</b>	<b>64</b>	<b>111</b>	<b>175</b>	<b>100 %</b>
<b>Gesamt</b>	<b>175</b>			

## 6. Mängel und Konflikte im Untersuchungsgebiet

Im Gebiet befinden sich Mängel in der Siedlungsstruktur, an Gebäuden und Bauwerken, an Fußgängerunterführungen und im öffentlichen Raum. Darüber befinden sich im Gebiet zahlreiche untergenutzte Flächen und Gebäudeleerstände und es bestehen Nutzungskonflikte.

Voraussetzung für die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des Gebietes ist die Beseitigung dieser zahlreichen Missstände (siehe auch Anlage 1 – Plan Mängel und Konflikte).

### 1. Defizite in der Siedlungsstruktur

#### „Hauptteil“

Auffallend bei der Siedlungsstruktur im Untersuchungsbereich „Hauptteil“ ist die Körnung der Bebauung. Das Untersuchungsgebiet stellt deutlich eine Pufferzone, zwischen den südlich angrenzenden, großen Gewerbeeinheiten und der Bahntrasse und dem nördlich angrenzenden, kleinteiligen Innenstadtbereich, dar. Es weist zum einen großflächige Gewerbeeinheiten auf, als auch kleinteiligere Wohneinheiten.

An der Hauptachse Richtung Innenstadt, der Bahnhofstraße, herrscht eine offene Blockrandbebauung vor. Diese löst sich jedoch Richtung Osten und Westen zunehmend auf. Gerade entlang der Poststraße, die für Ankommende in der Stadt, das Gesicht der Stadt bildet, befindet sich eine Sammlung aus verschiedenen Gebäudekubaturen aus unterschiedlichen Zeitspannen und in sehr differentem Zustand.

#### „Insel“

Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes prägen (zum Teil leerstehende) Fabrikgebäude das städtebauliche Erscheinungsbild. Insbesondere entlang der Hauptstraße (Schmiechastraße), nördlich der Johannes-Mauthe-Straße, ist eine enge Wohnbebauung zu erkennen welche selbst im rückwärtigen Bereich keine Auflockerung zeigt.

### 2. Nutzungskonflikte

#### „Hauptteil“

Mögliche Nutzungskonflikte innerhalb des Untersuchungsgebietes konnten im Rahmen der Bestandsaufnahme in unterschiedlicher Weise festgestellt werden. Zum einen der hohe Anteil an ruhendem Verkehr, der stellenweise den öffentlichen Raum für den nicht motorisierten Verkehr stark einschränkt.

Nördlich vor dem Bahnhofsgebäude befindet sich die Bahnhofsstraße, die den Zugang zur Innenstadt bildet. Hier treten insbesondere der motorisierte und nicht motorisierte Verkehr in Konflikt, da beide

diesen Stadtraum ungehindert queren wollen.

„Insel“

Eine in diesem Zusammenhang hervorzuhebende Problematik stellt die zum Teil enge Wohnbebauung nördlich der Johannes-Mauthe-Straße, zwischen der Bachstraße im Westen und der Schmiechastraße im Osten dar. Sowohl Lärm als auch Geruchsemissionen des fließenden Verkehrs beeinträchtigt die angrenzende Wohnbebauung in erheblichem Maße. Darüber hinaus sind hohe Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs zu erkennen, die ein wesentliches Gefahrenpotenzial darstellen.

### 3. Untergenutzte Flächen/Gebäudeleerstände

Im Rahmen der Begehungen und Erhebungen vor Ort wurden auch Gebäudeleerstände erfasst. Diese wurden anhand der äußerlich feststellbaren Merkmale identifiziert und können im Einzelfall von der tatsächlichen Nutzung abweichen. Durch Leerstände verliert die Bausubstanz an Qualität, was in der Folge den Sanierungsbedarf erhöht und größere Investitionen in die Modernisierung und Instandsetzung erforderlich macht. Leerstände betreffen sowohl Wohn- als auch Gewerbegebäude und befinden sich im gesamten Sanierungsgebiet.

Untergenutzte Gebäude bzw. Flächen oder Leerstände wirken städtebaulich negativ auf die Umgebung und können auch zum Zurückhalten von Investitionen in das Gebiet führen. Bei Leerständen verfällt zunehmend die Bausubstanz. Folglich steigen der Sanierungsbedarf und damit die erforderlichen Investitionen für eine Modernisierung und Instandsetzung. Leerstehende Gebäude sollten daher zügig einer neuen Nutzung zugeführt oder durch eine Neubebauung ersetzt werden.

### 4. Defizite an Gebäuden und Bauwerken

Auffallend ist die Anzahl von Gebäuden mit schlechter bzw. sehr schlechter Bausubstanz im Untersuchungsgebiet. Intensiviert wird diese Situation dadurch, dass einige Gebäude einen Leerstand aufweisen. Diese leerstehenden Gebäude weisen einen zusätzlichen Investitionsstau auf welcher folglich zu einer noch schnelleren Abwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes führen.

Nicht nur die äußere Erscheinung der Gebäude, sondern insbesondere auch der Rückstand an grundlegenden Modernisierungen und energetischen Sanierungen spielen dabei eine bedeutende Rolle. Erst nach einer genaueren Untersuchung kann entschieden werden, ob eine Totalmodernisierung oder ein Abbruch sinnvoll ist. Insofern gilt auch zu berücksichtigen, dass Bereiche mit überwiegender schlechter Bausubstanz Potentiale für eine Neubebauung bieten können. Neben energetischen und baulichen Defiziten an den im Untersuchungsgebiet liegenden Ein- und Mehrfamilienhäusern sind auch erhebliche Mängel bei den Gewerbeeinheiten vorzufinden. In diesem Zusammenhang sind dringende Investitionen notwendig, um eine Aufwertung des Wohnumfeldes und somit eine Stärkung der städtebaulichen Struktur realisieren zu können. Durch die schlechte Bausubstanz und die durch mangelnde Freiraumversorgung, Immissionen (Lärm, Abgase), etc. bedingte niedrige Wohnqualität, findet eine soziale Mischung der Bevölkerung im Quartier nur bedingt statt.

### 5. Defizite an Fußgängerunterführungen

Im Bereich des Bahnhofs befinden sich zwei Fußgängerunterführungen.

Westlich des Bahnhofgebäudes führt eine Unterführung, welche sich im Besitz der DB-AG befindet, die Personen und Radfahrer unter der Bahnlinie Balingen – Sigmaringen hindurch in die Theodor-Groz-Straße. Diese Unterführung wurde im Jahre 1925 erbaut und weist eine zum Teil schlechte Bausubstanz auf. Eine dringende Sanierung ist erkennbar.

Auch die Fußgängerunterführung vom Vorbereich des Bahnhofgebäudes in Richtung Bahnhofstraße / Innenstadt ist in einem baulich schlechten und vor allem nicht zeitgemäßen Zustand. Die Gesamtsituation erweckt den Eindruck eines „Angstraumes“, der nicht zuletzt durch eine ungenügende Beleuchtungssituation verstärkt wird.

## 6. Defizite im öffentlichen Raum

### „Hauptteil“

Im Untersuchungsgebiet sind mehrere Defizite im öffentlichen Raum zu erkennen. Auffällig ist in diesem Zusammenhang die mangelhafte Situation der Fußgängerunterführung in der Poststraße/Bahnhofstraße, die eine unterirdische Querungshilfe für Fußgänger darstellen soll. Auch die Bahnhofstraße und Teile der unmittelbar an die Bahnhofstraße angrenzenden Bebauung bedürfen der Erneuerung, um den gesamten Straßenbereich städtebaulich aufzuwerten.

Im Bereich des Bahnhofs in Ebingen, mit Einbeziehung der Bahnhofsstraße, fehlt derzeit die stadträumliche Qualität. Ein eindeutiger, insbesondere fußläufiger Zugang zur Innenstadt ist nicht erkennbar. Diesen gilt es durch die Öffnung zur Stadtmitte sowie durch die Herstellung der Barrierefreiheit zu entwickeln.

Die Parkierungssituation in der Gartenstraße offenbart ein weiteres Defizit im öffentlichen Raum. Aufgrund fehlender Gliederung und aufgrund dessen, dass hier keinerlei verkehrsberuhigende Maßnahmen zu erkennen sind, ist das Gefahrenpotenzial für Fußgänger und Anwohner enorm hoch - zumal hier eine starke Fußgängerfrequentierung bzw. -querung, auch in Bezug auf die Hochschule Albstadt-Sigmaringen und der Verbindung zur Innenstadt besteht.

Der Bereich zwischen dem Parkhaus Am Bahnhof und dem stadtbildprägenden Gebäude Gartenstraße 5 (Villa Haux) befindet sich in einem schlechten Zustand und ohne Funktion. Gerade durch die Nähe des Bahnhofs sowie gegenüberliegenden Seminarräumlichkeiten der Fachhochschule würde sich auf dieser Fläche eine Fahrradabstellanlage mit Lademöglichkeit für E-Bikes anbieten.

### „Insel“

Die Gottlob-Hummel-Straße zeigt deutlich ein Gestaltungsdefizit auf. Es fehlt gänzlich die Gliederung durch Begleitgrün und Parkierung. Des Weiteren wäre ein auf der Südseite der Straße angeordneter Gehweg, für die von der Fußgängerbrücke kommenden Passanten, sinnvoll.

Auffallend ist auch die schlechte Ausgestaltung der Querverbindung Bachstraße / Schmiechastraße im nördlichen Wohnquartier. Teilweise fehlt hier zudem eine Begrenzung bzw. klare Trennung der Verkehrsfläche und Gehweg sowie eine Gliederung der Parkierung oder Stellplätze.

## 7. Neuordnungskonzept und Sanierungsziele

Basierend auf den Auswertungen der Bestandsaufnahme bzw. Konfliktanalyse nennt das Neuordnungskonzept Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Missstände.

Das Neuordnungskonzept ist keinesfalls als starre Planung zu verstehen; es dient als Leitlinie für mögliche Entwicklungen des Untersuchungsgebietes im städtebaulichen Gefüge und ist bei der weiteren Sanierungsdurchführung entsprechend fortzuschreiben.

### **Wiedernutzbarmachung von Gewerbebrachen**

Für die Entwicklung der Stadt und besonders des Untersuchungsgebietes ist eine Nachnutzung bzw. die Wiedernutzbarmachung der untergenutzten Gewerbeeinheiten besonders wichtig. Einige dieser Gebäude können aus wirtschaftlicher Sicht allerdings nicht mehr erhalten werden. Die Stadt ist derzeit in Gesprächen mit den Eigentümern über

mögliche Modernisierungen, Umnutzungen und Gebäudeabbrüchen.

### **Straßengestaltung**

Einige Straßenzüge erfordern, um die verkehrliche Sicherheit auch weiterhin zu gewährleisten, eine Erneuerung. Dadurch kann auch eine Aufwertung des Stadtbildes erreicht werden. Auch im Hinblick auf die verkehrliche Sicherheit in der Poststraße im Hauptteil sowie in der Gottlob-Hummel-Straße im Bereich der Insellösung, bedarf es einiger Verbesserungen.

Bereits im Zuge der weiteren Untersuchungen wurde eine Auflistung mit sanierungsbedürftigen Straßen erarbeitet. Bei der geplanten kurzfristigen Erneuerung, Gestaltung und Ertüchtigung der Verkehrssicherheit sollten die Schwerpunkte im Hauptteil in den Bereichen Bahnhofsvorplatz, Bahnhofstraße und Poststraße gelegt werden. Im Bereich der Insellösung bedarf es der Ertüchtigung des Verbindungsweges von der Bachstraße in Richtung Schmiechastraße, im nördlichen Bereich der Untersuchungsfläche.

Nach erneuter Priorisierung der Maßnahmen, im Laufe der Sanierung, gilt es zu prüfen welche weiteren Straßenerneuerungen umgesetzt werden sollten.

### **Entwicklung des Bahnhofs und der angrenzenden Bereiche**

Die dem Bahnhof in Ebingen nördlich vorgelagerte Fläche ist zur direkten Innenstadt abgegrenzt und weist gravierende Mängel sowohl in ihrer Funktionalität als auch in der Gestaltung auf. Dadurch wirkt sich dieser Vorplatz in besonders negativer Weise auf die Stadtstruktur aus. Der Bereich soll den heutigen Anforderungen an einen zeitgemäßen, sich zur Innenstadt öffnenden Platz mit barrierefreiem Zugang zum Stadtzentrum umgebaut und angepasst werden.

### **Gestaltung Grünfläche beim Parkhaus Am Bahnhof**

Die nördlich angrenzende Grünfläche beim Parkhaus Am Bahnhof liegt in räumlicher Nähe zum Bahnhof, der Fachhochschule und deren Seminarräumlichkeiten. Die Fläche soll gestalterisch aufgewertet und durch die Installation einer Fahrradabstellanlage mit Lademöglichkeit für E-Bikes ausgestattet werden.

### **Private Modernisierungsmaßnahmen**

Wie aus der Bestandserhebung hervorgeht, weist eine Vielzahl von Gebäuden in privatem Eigentum, sowohl im Hauptteil als auch im Bereich der Insellösung, erhebliche substanzielle und gestalterische Mängel auf. Dies beeinflusst das Stadtbild erheblich. Deshalb soll im Rahmen der Sanierung möglichst vielen privaten Eigentümern ein Zuschuss bei einer Modernisierung zugesprochen werden, um deren Mitwirkungsbereitschaft weiter zu intensivieren.

Folgende Sanierungsziele werden zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände während der Sanierungsdurchführung angestrebt:

- Entwicklung von innerstädtischem/zentrumsnahen Wohnen als Standortqualität
- Entmischung störender Gemengelagen.
- Zuführung von (Gewerbe)brachen einer stadtverträglichen Nutzung: z.B. Businesshotel ESSIA
- Aktivierung und städtebaulich maßstäbliche Neuordnung der vorhandenen Brach- und Entwicklungsfläche südlich der Martinskirche.
- Prioritäre Nutzung vorhandener Potenziale der Innenentwicklung
- Schaffung zusätzlichen Wohnraums im bestehenden Stadtgefüge durch Baulückenschließung und partielle Neuordnung
- Beseitigung von Defiziten an Straßen und Gebäuden
- Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz durch Instandsetzung und Modernisierung privater Gebäude, gerade auch unter energetischen Gesichtspunkten; soweit erforderlich Abbruch nicht mehr erhaltenswerter Gebäude und städtebaulich angepasste Neubebauung.
- Klimaschutz durch energetische Gebäudesanierung/Verbesserung des Wärmeschutzes und Energiebedarfs sowie Schaffung einer Infrastruktur zur effizienten Energieversorgung.
- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums durch Neugestaltung öffentlicher Plätze und Straßen.
- Neudefinition der Nutzungsstrukturen des Stadtraums
- Verbesserung des Wohn- und Arbeitsumfeldes durch Umgestaltungsmaßnahmen von Straßenbereichen.
- Aufbau eines Mobilitätspunktes am Bahnhof mit innovativen Mobilitätskonzepten: nachhaltig und vielseitig
- Entwicklung des Bahnhofs und der angrenzenden Bereiche:
  - Modernisierung des Bahnhofsgebäudes, barrierefreier Bahnhofsvorplatz,
  - Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität durch Rückbau der Unterführung (typischer Angstraum) und neuen Zugang/Übergang vom Bahnhofsvorplatz in die Bahnhofstraße „Entree zur Innenstadt“,
  - Umnutzung eines Teilbereichs der Parkierungsfläche für einen Hotelneubau
- Motivierung und Einbindung der Bewohner in den Entwicklungsprozess auf der Grundlage des integrierten Handlungskonzeptes.
- Neuordnung der Parkierungsstruktur (Parkplätze)

#### 8. Vorschlag zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Sanierungsgebiet ist gemäß § 142 Abs. 1 BauGB so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Ergänzend hierzu verlangen die Bestimmungen des § 136 BauGB eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme.

An die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme werden folgende Bedingungen geknüpft:

- Nachweis des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände,
- Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen,
- Darlegung der städtebaulichen Zielsetzung,
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen.

Die städtebaulichen Missstände (Funktions- und Substanzmängel) wurden, ebenso wie die zu verfolgenden städtebaulichen Zielsetzungen vorstehend aufgezeigt. Aus der Beteiligung der Eigentümer, Mieter, Gewerbetreibenden und sonstigen Nutzungsberechtigten hat sich eine ausreichende Mitwirkungsbereitschaft für die Erreichung der angestrebten Zielsetzungen ergeben.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen wurde für die Realisierung der nach diesem Bericht und dem Neuordnungskonzept angestrebten Sanierungsmaßnahmen eine Kosten- und Finanzierungsübersicht erarbeitet. Aus dieser wurde der für die städtebauliche Erneuerung erforderliche Förderrahmen abgeleitet.

Bereits kurz nach der Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen durch den Gemeinderat meldete sich ein Investor in Bezug auf die Schaffung von neuem Wohnraum in einer Gewerbebrache südlich der Gottlob-Hummel-Straße.

Eines der 15 Leit- und Impulsprojekte im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes Albstadt 2030+ ist die „**Aktivierung von Gewerbebrachen**“. Aufgrund dessen erfolgte eine Bestandsaufnahme in dem oben genannten Bereich. Ferner zeigte sich während der Untersuchungen, dass das nördlich angrenzende Wohnquartier ebenfalls Mängel und Missstände aufweist.

In Anbetracht der Größe und der Vielzahl an Bewohnern in diesem zusätzlichen Bereich, wurde dieser in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen als „Insellösung“ in die Vorbereitenden Untersuchungen mit aufgenommen. Ferner ergab sich eine marginale Erweiterung im Bereich der Bahnhofstraße, nördlich der Gartenstraße.

Der Abgrenzungsvorschlag für das geplante Sanierungsgebiet mit einer Fläche von 11,2 ha (Hauptteil 8,3 ha; Insel 2,9 ha) ergibt sich aus dem beiliegenden Lageplan (Anlage 3, Abgrenzungsplan).

#### 9. Wahl des Sanierungsverfahrens

Mit der förmlichen Festlegung finden im Sanierungsgebiet besondere bodenrechtliche Bestimmungen Anwendung, wobei der Kommune nach Maßgabe des § 142 Abs. 4 BauGB zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen

- das Sanierungsverfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB („klassisches Verfahren“) oder
- das „vereinfachte Sanierungsverfahren“ unter Ausschluss dieser Vorschriften

zur Verfügung steht.

Die Entscheidung, welches Verfahren für ein Sanierungsgebiet jeweils zu wählen ist, d.h. ob die Sanierung im „klassischen Verfahren“ oder im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen ist, muss aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden.

Maßstab für die Entscheidung der Kommune ist die Erforderlichkeit der „besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften“ (§§ 152 bis 156a BauGB).

Liegen die Voraussetzungen zum Ausschluss der §§ 152 bis 156a BauGB vor, ist die Kommune gemäß § 142 Abs. 4 BauGB zur Anwendung des „vereinfachten Verfahrens“ verpflichtet.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im „vereinfachten Verfahren“ als auch im „klassischen Verfahren“ folgende sanierungsrechtlichen Vorschriften zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB über das allgemeine Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- § 88 Abs. 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, soweit die Anwendung dieser Vorschriften im vereinfachten Sanierungsverfahren nicht ausgeschlossen wird,
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung / Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.

### **„Klassisches“ Verfahren**

Sanierungsmaßnahmen unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a Baugesetzbuch sind dadurch gekennzeichnet, dass neben der Anwendung der vorgenannten sanierungsrechtlichen Vorschriften ein Erfordernis für die Anwendung der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften besteht (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Diese Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB, werden als sogenannte „bodenpolitische Konzeption des Sanierungsrechtes“ bezeichnet und sollen bewirken, dass Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet, die durch die Aussicht auf die Sanierung, ihre Vorbereitung oder Durchführung entstehen, zur Finanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden. Insbesondere zu erwähnen sind:

- die Nichtberücksichtigung sanierungsbedingter Grundstückswerterhöhungen bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen (§ 153 Abs. 1 BauGB),
- die Preisprüfung, d.h. keine Genehmigung eines Kaufvertrages (§ 144 BauGB), wenn der Kaufpreis über den Anfangswert der Sanierung hinaus geht (§ 153 Abs. 2 BauGB),
- die Vorschrift, dass die Kommune beim Erwerb eines Grundstücks nur zum „sanierungsunbeeinflussten“ Anfangswert kaufen darf (§ 153 Abs. 3 BauGB),

- die Vorschrift, dass die Kommune beim Verkauf eines Grundstückes nur zum Neuordnungswert veräußern darf (§ 153 Abs. 4 BauGB),
- die Bemessung der Einwurfs- und Zuteilungswerte in der Sanierungsumlegung (§ 153 Abs. 5 BauGB),
- die Erhebung von Ausgleichsbeträgen beim Abschluss der Sanierung (§ 154 ff. BauGB). Dafür entfällt die Beitragsverpflichtung nach § 127 BauGB (Erschließungsbeitrag),
- die sogenannte „Bagatell-Klausel“ für die Festsetzung von Ausgleichsbeträgen (§ 155 Abs. 3 BauGB),
- die Vorschrift, dass – falls nach Durchführung der Sanierungsmaßnahme die erzielten Einnahmen über den getätigten Ausgaben liegen – der Überschuss auf die Eigentümer der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke zu verteilen ist (§ 156a BauGB).

### **„Vereinfachtes“ Verfahren**

Ist für die zügige Durchführung der geplanten Sanierung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a Baugesetzbuch nicht erforderlich und wird die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert, ist die Sanierung gemäß § 142 Abs. 4 Baugesetzbuch im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen.

Das heißt mit anderen Worten, es erfolgt

- keine Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen. Dafür gilt aber das allgemeine Erschließungsbeitragsrecht nach § 127 ff. BauGB,
- keine Limitierung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen,
- keine Preiskontrolle.

Hat sich die Kommune für die Sanierung nach dem „vereinfachten Verfahren“ entschlossen, so stehen ihr hinsichtlich des Einsatzes der Verfügungs- und Veränderungssperre folgende weitere Entscheidungsmöglichkeiten offen:

- Bestimmt die Kommune in der Sanierungssatzung – neben der Anordnung des „vereinfachten Verfahrens“ – nichts weiteres, findet die Genehmigungspflicht nach § 144 Baugesetzbuch Anwendung. In diesem Fall ist wegen der Verfügungssperre nach § 144 Abs. 2 BauGB ein Sanierungsvermerk (§ 143 Abs. 2 BauGB) einzutragen.

Die Kommune kann in der Sanierungssatzung jedoch auch bestimmen, dass

- nur § 144 Abs. 1 BauGB (Veränderungssperre, Teilungsgenehmigung, Genehmigung von Miet- und Pachtverhältnissen) anzuwenden ist. Die Verfügungssperre des § 144 Abs. 2 BauGB wird damit ausgeschlossen; daher bedarf es in diesem Fall auch nicht der Eintragung eines Sanierungsvermerkes (§ 143 Abs. 2 BauGB) in das Grundbuch;
- nur § 144 Abs. 2 BauGB (Verfügungssperre) anzuwenden ist; in diesem Fall unterliegt insbesondere die rechtsgeschäftliche Veräußerung eines Grundstückes der gemeindlichen Genehmigung;

- die Verfügungs- und Veränderungssperre nach § 144 BauGB keine Anwendung findet.

Diese Darstellung macht deutlich, dass die Kommune auch im „vereinfachten Verfahren“ ein auf die Bedürfnisse der jeweiligen Sanierungsmaßnahme abgestuftes Instrumentarium zur Verfügung hat.

### **Abwägung und Entscheidung über das anzuwendende Sanierungsverfahren**

Wie oben bereits dargelegt, muss die Gemeinde die Entscheidung, ob die Sanierung im „vereinfachten“ oder im „klassischen“ Verfahren durchzuführen ist, aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes treffen.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ist nach § 142 Abs. 4 Halbsatz 1 BauGB in der Sanierungssatzung auszuschließen, wenn

- die Anwendung für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und
- die Durchführung der Sanierung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Maßstab für die Entscheidung bezüglich der Verfahrenswahl ist somit die Erforderlichkeit der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB), wobei insbesondere die Beurteilung der Frage der sanierungsbedingten Wertsteigerungen von Grundstücken von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Es ist zum einen zu prüfen, ob die Gefahr besteht, dass bereits durch die Sanierungsabsicht Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, die dann insbesondere den erforderlichen Grunderwerb für die geplanten Neuordnungsmaßnahmen beeinträchtigen könnten.

Zum anderen ist die Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB im Hinblick auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Mitfinanzierung der Sanierung, also die Erfassung der sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen, von rechtlicher Bedeutung.

Die Schwerpunkte der geplanten Sanierung sind bereits skizziert; diese sind zusammengefasst im Wesentlichen:

- Beseitigung der vorhandenen Substanz- und Funktionsmängel,
- Entwicklung untergenutzter Bereiche für Wohnen,
- Erhalt und Ausbau der gewachsenen Versorgungsstrukturen,
- Instandsetzung und Modernisierung privater Gebäude; Abbruch und städtebaulich angepasster Neubebauung; unter Beachtung energetischer Gesichtspunkte.

Es ist somit festzuhalten, dass die Stadt neben den bereits in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücksflächen für Neuordnungsmaßnahmen gegebenenfalls weitere Grundstücke hinzuerwerben muss. Aus diesem Grunde und wegen möglicher Wertsteigerungen wird die Notwendigkeit für die Anwendung des besonderen bodenpolitischen Instrumentariums des Baugesetzbuches gesehen (§ 153 BauGB: Erwerb zum sanierungsbeeinflussten Grundstückswert).

Es wird deshalb empfohlen, die Sanierungsmaßnahme „Umfeld Bahnhof Albstadt-Ebingen“ im **klassischen Sanierungsverfahren** durchzuführen und hierzu die Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB in der Sanierungssatzung zu ermöglichen.

### III. Fördergrundsätze

Gem. Ziff. 10.2.2.1 Städtebauförderungsrichtlinien (StBauFR) vom 01.02.2019 kann der Kostenerstattungsbetrag für durchgeführte **Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen** an Gebäuden in privatem Eigentum bis zu 35 % der berücksichtigungsfähigen Kosten betragen. Bei Gebäuden, die wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder städtebaulichen Bedeutung erhalten bleiben sollen, vor allem aber bei denkmalgeschützten Gebäuden, kann der Kostenerstattungsbeitrag um bis zu 15 % der berücksichtigungsfähigen Kosten erhöht werden.

Im Sanierungsgebiet „Südliche Stadtmitte Albstadt-Tailfingen“ wie auch im Sanierungsgebiet „Stadtteilmitte Albstadt-Truchelfingen“ werden die berücksichtigungsfähigen Kosten bei privaten Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden mit einem Fördersatz von 25 % bezuschusst. Die Sanierungsgebiete werden gut angenommen.

Der Erfolg des Sanierungsgebiets „Umfeld Bahnhof Albstadt-Ebingen“ hängt aufgrund der gegebenen Gebietsstruktur ebenso stark von der Mitwirkungsbereitschaft der Privateigentümer ab und es ist wichtig den Fokus auch auf Privatmaßnahmen zu richten. Dementsprechend ist es notwendig für Privateigentümer Förderanreize zu schaffen. Von Seiten der Verwaltung wird daher auch im Sinne einer gesamtstädtischen Gleichbehandlung vorgeschlagen, 25 % der zuwendungsfähigen Kosten, gedeckelt auf eine maximale Förderhöhe von 25.000 Euro je Grundstück und Maßnahme, zu bezuschussen. Die Höherförderung bei denkmalgeschützten Gebäuden wird auf 10 % festgelegt.

Neben der Bezuschussung von privaten Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen können Anreize für die Durchführung von privaten Sanierungsmaßnahmen auch durch das Ausstellen von Steuerbescheinigungen an Eigentümer, auf deren Grundlage erhöhte Abschreibungssätze für durchgeführte Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen geltend gemacht werden können, geschaffen werden.

Unerlässliche Voraussetzung für die Förderfähigkeit von Privatmaßnahmen ist die Durchführung von umfassenden Sanierungsmaßnahmen zur nachhaltigen Erhöhung des Gebrauchswerts der Gebäude. Bezuschusst werden lediglich vollumfängliche energetische Modernisierungen von Gebäuden entsprechend den Vorgaben des derzeit gültigen Gebäudeenergiegesetzes (GEG). Nicht zuwendungsfähig ist die reine Instandhaltung, sowie „Luxussanierungen“.

Gem. § 146 Abs. 3 BauGB kann die Gemeinde die Durchführung von **Ordnungsmaßnahmen** aufgrund eines Vertrages ganz oder teilweise dem Eigentümer überlassen. Sofern Ordnungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet von privaten Eigentümern durchgeführt werden, können dem Eigentümer die Kosten hierfür (Abbruchkosten und evtl. Restwertenschädigung) erstattet werden (Ziff. 9.4 StBauFR).

Die Erstattung von Abbruchkosten im Rahmen von Ordnungsmaßnahmen wird bei einem Abbruch mit einer anschließenden Neubebauung auf 80 %, ohne anschließende Neubebauung auf 50 % der berücksichtigungsfähigen Kosten für sinnvoll erachtet. Die Erstattung evtl. festgelegter Restwertenschädigungen könnte ebenfalls mit bis zu 50 % des vom Gutachterausschuss ermittelten und vernichteten Gebäuderestwertes vorgenommen werden.

Eine Abweichung von der oben dargestellten Förderpraxis soll innerhalb des vorgegebenen Spielraumes der Städtebauförderungsrichtlinien in Einzelfällen ermöglicht werden, falls eine Sanierung ansonsten nicht

durchgeführt werden kann, aus städtebaulichen Gründen jedoch dringend notwendig erscheint. Die Entscheidung hierüber wird im Rahmen der Zuständigkeit nach den Wertgrenzen der Hauptsatzung getroffen.

#### **IV. Festlegung der Durchführungsfrist**

Beim Beschluss über die Sanierungssatzung für das Gebiet „Umfeld Bahnhof Albstadt-Ebingen“ gem. § 142 Abs. 1 und 3 BauGB ist ergänzend gem. § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB die Frist zur Durchführung der Sanierung festzulegen. Diese ist nicht Bestandteil der Sanierungssatzung und bedarf deshalb eines eigenständigen Beschlusses. Die Frist soll nach BauGB eine Dauer von 15 Jahren nicht überschreiten.

Für das Gebiet „Umfeld Bahnhof Albstadt-Ebingen“ wird die Durchführungsfrist auf einen Zeitraum von 12 Jahren, gerechnet ab dem Beginn des Förderzeitraums, festgelegt, d. h. bis zum 31.12.2031. Bei Bedarf kann die Frist gem. § 142 Abs. 3 Satz 4 BauGB durch Beschluss des Gemeinderates verlängert werden.

#### **V. Verfahrensabschluss**

Grundsätzlich profitieren Grundstückseigentümer von den Verbesserungen im Gebäudebestand sowie der Umgestaltung und Aufwertung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze.

Der Gesetzgeber sieht vor, in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten nach Abschluss der Gesamtsanierungsmaßnahmen Ausgleichbeträge zu erheben. Diese dienen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung neben Bund, Land und Kommune auch die Grundstückseigentümer an den Aufwendungen für die Sanierung zu beteiligen. Der Ausgleichbetrag ist demzufolge der Anteil des einzelnen Grundstückseigentümers an den Kosten der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme. Der Ausgleichsbetrag entspricht dabei der durch die städtebauliche Sanierungsmaßnahme als Ganzes herbeigeführten Erhöhung des Bodenwertes des betroffenen Grundstücks.

Dies schließt die Ermittlung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen auf privaten Grundstücken und die Verpflichtung der Eigentümer zur Entrichtung eines entsprechenden Ausgleichsbetrages ein.

Die sanierungsbedingte Erhöhung des Bodenwerts eines Grundstücks besteht aus dem Unterschied zwischen dem Bodenwert, der sich für das Grundstück ergeben würde, wenn eine Sanierung weder beabsichtigt noch durchgeführt worden wäre (Anfangswert), und dem Bodenwert, der sich für das Grundstück durch die rechtliche und tatsächliche Neuordnung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets ergibt (Endwert). Dies ist in § 154 Absatz 1 Baugesetzbuch geregelt. Im Rahmen eines anerkannten Berechnungsverfahrens lässt sich auf dieser Grundlage die jeweils grundstücksbezogene Wertentwicklung und damit die Aussage, ob es tatsächlich zu einer Erhöhung des Bodenwerts des jeweiligen Grundstücks gekommen ist, darstellen.

Die Ausgleichsbeträge werden üblicherweise mit Abschluss des Sanierungsverfahrens, d.h. nach der Aufhebung der Sanierungssatzung per Satzungsbeschluss des Gemeinderats, fällig und per Bescheid durch die Stadt erhoben.

Dies erfolgt beim Sanierungsgebiet „Umfeld Bahnhof“- Albstadt-Ebingen voraussichtlich im Jahr 2029, wobei eine mögliche Beantragung auf Verlängerung des Bewilligungszeitraumes zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden kann. Ein solcher Antrag auf Verlängerung hängt vom Stand der jeweiligen Gesamtmaßnahme und damit von der Umsetzung des geplanten Maßnahmenkataloges ab. Mit diesem geht üblicherweise ein Antrag auf Aufstockung der Finanzhilfen einher.

Der Ausgleichsbetrag kann allerdings bereits zu einem früheren Zeitpunkt berechnet und abgelöst werden. Dies bietet sich meist in Fällen an, wenn Eigentümer investive Maßnahmen auf ihren Grundstücken durchführen und dafür eine Zuwendung aus Städtebaufördermitteln erhalten. Auch beim Verkauf von Grundstücken im Eigentum der Stadt wird die Ablösung von möglichen Ausgleichbeträgen berücksichtigt, um

den Erwerber später frei von Verpflichtungen zu stellen.

Bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrags und insbesondere bei seiner vorzeitigen Ablösung können verschiedene Abschläge berücksichtigt werden. Darunter fällt auch ein sogenannter Verfahrensabschlag, der bis zu 20 % beträgt. Diese Abschlagsmöglichkeit ist aus der Sanierungspraxis entstanden und nicht gesetzlich geregelt. Daher ist zu ihrer Anwendung ein Beschluss des Gemeinderats erforderlich. Die Möglichkeit zur Anwendung gründet sich auf einen Erlass des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau aus dem Jahr 1986.

Der Abschlag gleicht heute die Ungenauigkeit in der Einschätzung aus, welche sanierungsbedingten Veränderungen zum Verfahrensende 2029 oder später tatsächlich eingetreten sein werden. Insofern führt dieser Abschlag meist auch zu mehr grundsätzlicher Akzeptanz beim Ausgleichbetragspflichtigen selbst. Die Abwicklung erfolgt durch eine freiwillige Vereinbarung mit der Stadt. Durch diese entfällt eine spätere formelle Forderung des Ausgleichsbetrags.

## **VI. Anlagen**

Anlage 1 Plan zu Mängeln und Konflikten

Anlage 2 Plan zum Neuordnungskonzept/Maßnahmenplan

Anlage 3 Satzung samt Abgrenzungsplan