

**STADT KONSTANZ  
VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN  
FÜR DAS SANIERUNGSGEBIET STADTUMBAU WEST  
"QUARTIER BAHNHOF PETERSHAUSEN"**



**Stadt Konstanz**

**Vorbereitende Untersuchungen  
für das Sanierungsgebiet Stadtumbau West  
„Quartier Bahnhof Petershausen“**

**Stadt Konstanz**  
Bauverwaltungsamt  
Amt für Stadtplanung und Umwelt

Untere Laube 24  
78459 Konstanz  
[www.konstanz.de](http://www.konstanz.de)

**Wick + Partner**  
Architekten Stadtplaner

Gähkopf 18  
70192 Stuttgart

T 0711. 255 09 55 0  
F 0711. 257 87 06  
[info@wick-partner.de](mailto:info@wick-partner.de)  
[www.wick-partner.de](http://www.wick-partner.de)

Unter Mitwirkung der  
**WHS Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH**  
Hohenzollernstraße 12-14  
71630 Ludwigsburg  
[www.wuestenrot.de](http://www.wuestenrot.de)

Stand 05/2006

**Stadt Konstanz**  
**Vorbereitende Untersuchungen**  
**für das Sanierungsgebiet Stadtumbau West „Quartier Bahnhof Petershausen“**

<b>Inhaltsangabe</b>	<b>Seite</b>
<b>1. Aufgabenstellung</b>	<b>4</b>
1.1 Auftrag/Anlass der Untersuchung	4
1.2 Untersuchungsverfahren	4
1.3 Untersuchungsziel	4
1.4 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	4
<b>2. Das Untersuchungsgebiet</b>	<b>5</b>
2.1 Untersuchungsgebiet	5
2.2 Flächennutzungsplanung und Landschaftsplanung	5
2.3 Zentrenkonzept	7
2.4 Stadtteilentwicklung Petershausen	7
<b>3. Bestandsaufnahme</b>	<b>8</b>
3.1 Bausubstanz	8
3.2 Denkmalschutz	8
3.3 Gebäudearten, Gestalt und Nutzungen	8
3.4 Eigentumsverhältnisse	9
3.5 Altlasten	9
3.6 Freiraum	10
3.7 Verkehr	10
3.8 Bahnspezifische Aspekte	11
<b>4. Städtebauliche Mängel und Konflikte</b>	<b>13</b>
<b>5. Beteiligung und Mitwirkung</b>	<b>14</b>
5.1 Schlüsselpersonengespräche	14
5.2 Mitwirkungsbereitschaft	15
5.3 Mitwirkung von aurelis und Deutsche Bahn AG	16
5.4 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange	19
<b>6. Städtebauliche Neuordnung und Maßnahmen</b>	<b>20</b>
6.1 Vorrangiges Sanierungsziel	20
6.2 Leitlinien des Neuordnungskonzepts	20
6.3 Neuordnungskonzept – Städtebau/Gestaltung Öffentlicher Raum/Freiraum	21
6.4 Neuordnungskonzept – Nutzungen	22
6.5 Neuordnungskonzept – Erschließung	23
6.6 Maßnahmen zur Umsetzung des Neuordnungskonzeptes	23
<b>7. Vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht</b>	<b>25</b>
<b>8. Sanierung nach dem Baugesetzbuch</b>	<b>26</b>
8.1 Sanierungserforderlichkeit und Abgrenzung des Sanierungsgebietes	26
8.2 Empfehlungen zur Verfahrenswahl	27
8.3 Abwägung zur Verfahrenswahl	28
8.4 Bahnspezifische Aspekte	30
8.5 Sozialplanung nach dem Baugesetzbuch	30
8.6 Gebietsfestlegung	31
Entwurf der Sanierungssatzung	33

**Anhang – Pläne**

---

## Übersicht Plandarstellungen im Anhang

- 01 Übersicht Bebauungspläne
- 02 Kulturdenkmale
- 03 Gebäudenutzung
- 04 Wohnen
- 05 Gewerbe
- 06 GRZ
- 07 Zahl der Vollgeschosse
- 08 Eigentum
- 09 Bodenschutz
- 10 Baumbestand
- 11 Städtebauliche Mängel und Konflikte
- 12 Verortung Befragung
- 13 Bahnflächen aus flimas-Plan Konstanz-Petershausen
- 14 Flächenaufteilung KN-Petershausen (DB SImm)
- 15 Neuordnungskonzept
- 16 Neuordnungskonzept – Nutzungen
- 17 Neuordnungskonzept – Erschließung
- 18 Vorschlag zur Abgrenzung Sanierungsgebiet

## **1. Aufgabenstellung**

### **1.1 Auftrag/Anlass der Untersuchung**

Der Bereich um den Bahnhof Petershausen weist Defizite in Art und Maß der baulichen Nutzung, der Erschließung, sowie der Gestaltung auf. Im öffentlichen Raum ist im wesentlichen Teil von Petershausen, dem größten Stadtbezirk von Konstanz keine Mittelpunktfunktion spürbar. Kristallisationspunkte könnten die Gebhardskirche, das Seerheincenter und das Telekomhochhaus mit den Außenanlagen sein. Sie werden dieser Aufgabe wegen ungeeigneter Freiflächen jedoch nicht gerecht. Ursprünglich ist der Stadtteil Petershausen durch die Barriere des Bahngeländes und angrenzende Kasernen zerschnitten. Sich abzeichnende oder bereits durchgeführte Konversion der Flächen schaffen neue Wohnnutzungen und erhöhen die Anforderungen an Infrastruktur und Wegebeziehungen. Für die Bewohner zeichnet sich dadurch die verbleibende Trennung durch die Bahntrasse als Störung im Stadtteil ab. Angestrebte Nutzungsänderungen werden diesen Missstand verschärfen. Insofern ist eine Veränderung insbesondere der Bahnbrachen hin zu Wohnen bzw. Gewerbe/Wohnen städtebaulich und grundstückswirtschaftlich sinnvoll und notwendig.

### **1.2 Untersuchungsverfahren**

Der Gemeinderat der Stadt Konstanz hat in seiner Sitzung am 24.02.2005 den Beschluss zur Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 Abs. 3 S. 2 BauGB für das Gebiet „Quartier Bahnhof Petershausen“ zur Untersuchung der Sanierungsbedürftigkeit gefasst. Die vorbereitenden Untersuchungen sind Teil einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach dem besonderen Städtebaurecht - Stadtumbau West. Sie dienen Ihrer Vorbereitung und der Untersuchung der Sanierungsbedürftigkeit. Missstände sind festzustellen, zu bewerten und zu analysieren. Ein Neuordnungskonzept im Rahmen der Zuschussmittel und finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Konstanz steht am Ende dieser Untersuchungen. Parallel zur Bestandsaufnahme der vorbereitenden Untersuchungen wurde von der Stadt Konstanz ein Einladungswettbewerb für einen städtebaulichen Entwurf für das Areal Bahnhof Petershausen ausgelobt. Das Ergebnis des ersten Preises wurde innerhalb einer Rahmenplanung für das Untersuchungsgebiet durch das Büro Pesch & Partner (Stuttgart) und begleitende Fachgutachten konkretisiert. Diese Rahmenplanung legt zusätzliche Grundlagen für das Neuordnungskonzept der vorbereitenden Untersuchungen.

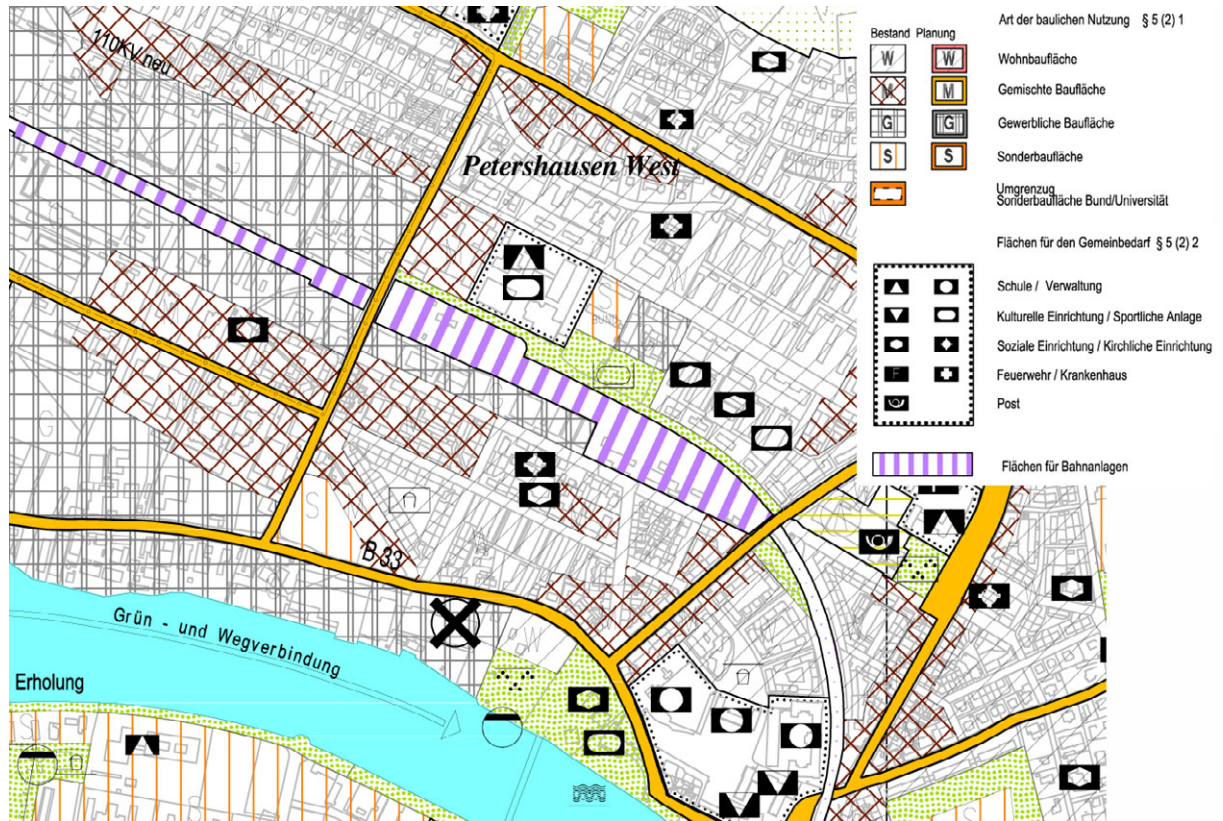
### **1.3 Untersuchungsziel**

Mit einem Neuordnungskonzept als Rahmenplanung soll das Gebiet, seiner Lage angemessen, eine zentrale Funktion für den Stadtteil erhalten und entwickelt werden. Die Bahn prüft die Entbehrlichkeit von Bahnflächen für das Bahnhofsgelände mit Vorplatz und Kleingärten nördlich der Trasse. Auch für den südwestlichen Bereich der Bahntrasse läuft derzeit die Entbehrlichkeitsprüfung. Grundsätzlich besteht eine konstant große Nachfrage nach mietpreisgebundenem Wohnraum und besonderen Wohnformen, die innenstadtnah und integriert realisiert werden sollten.

### **1.4 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes**

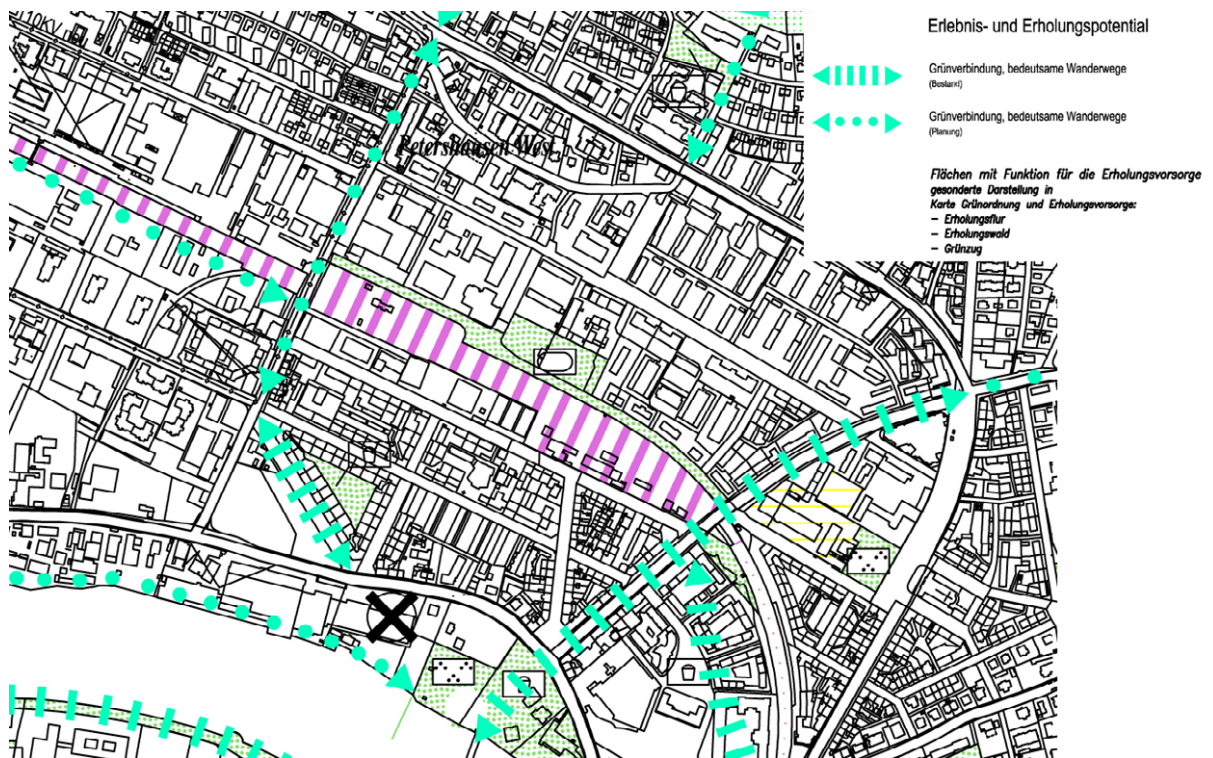
Westliche Grenze ist die Schneckenburgstraße Und die Grenze Flst. 1744/21 bzw. 1744/40 (Rieter Werke). Im Norden begrenzt die Bücklestrasse und die Steinstraße das Gebiet (die Straßenflächen sind ausgeschlossen). Am Handwerkerhof bzw. Sportplatz markiert dessen östliche Begrenzung (Flst. 1775/93 bzw. 1775/83) die Abgrenzung und führt nördliche entlang der Gustav-Schwab-Straße und schließt im Osten mit dem Bahnübergang Petershauser- / Jahnstraße ab (die Straßenflächen sind eingeschlossen). Südliche Grenze ist die Von-Emmich-Straße und die Bruder-Klaus-Straße, wobei beide Straßen ins Gebiet integriert sind.





Ausschnitt Flächennutzungsplan 2010

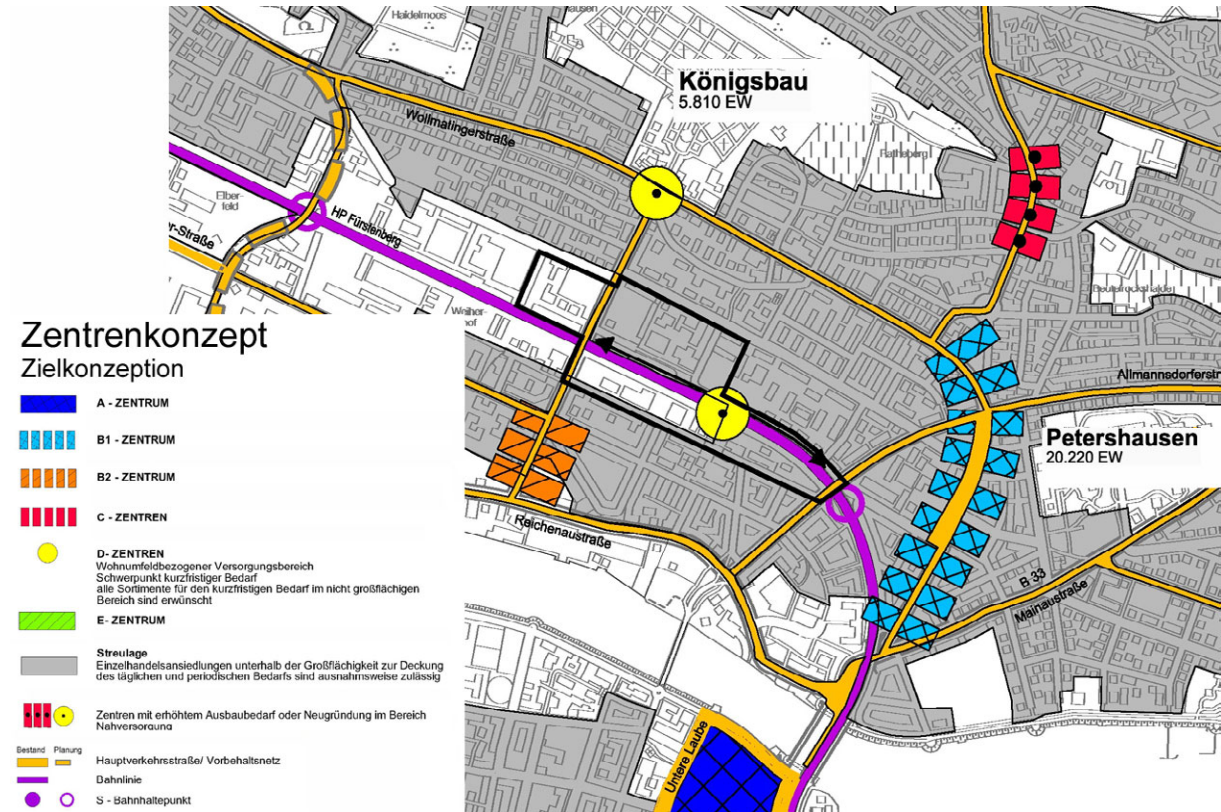
Der Landschaftsplan (LP) 2010 stellt eine Grünverbindung als Bestand entlang der Petershauser Straße / Jahnstraße und als Planung entlang der Schneckenburgstraße dar.



Ausschnitt Landschaftsplan 2010

## 2.3 Zentrenkonzept

Die Zielkonzeption des Zentrenkonzeptes von 1999 sieht in dem Planungsgebiet einen wohnumfeldbezogenen Versorgungsbereich vor, mit Schwerpunkt kurzfristiger Bedarf und allen Sortimenten für den kurzfristigen Bedarf im nicht großflächigen Bereich. Der erhöhte Ausbaubedarf oder Neugründungsbedarf im Bereich Nahversorgung wird hervorgehoben.



## 2.4 Stadtteilentwicklung Petershausen

Der zentrumsnahe Stadtteil Petershausen ist ein bevölkerungsstarker Stadtteil mit hohem Familienanteil, der für die Entwicklung der wachsenden Stadt Konstanz eine große Rolle spielt. Einer Entwicklung in den Randbereichen sind durch den Naturraum, Landschaftsschutzgebiete und den Bodensee, sowie durch die unmittelbar angrenzende Schweizer Nachbargemeinde Kreuzlingen klare Grenzen gesetzt. Die Stadt Konstanz stellt deshalb eine Innenentwicklung in den Vordergrund und bekennt sich zu dem Ziel einer kompakten Stadt. Neue Wohngebiete und arbeitsplatzintensive Gewerbegebiete sollen an den Nahverkehrshaltepunkten konzentriert werden, um den bereits gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) in Konstanz zu stärken. Wohnraum, momentan werden ca. 3.000 Wohnungen gesucht, soll vorrangig durch Konversion und Nachverdichtung in den nächsten Jahren entstehen.

Im Verlauf der letzten 20 Jahren sind in Konstanz militärische Konversionsflächen zu Wohnraum – u.a. auch mietpreisgebundene Wohnungen und Studentenwohnungen – umgewandelt worden, um der großen Nachfrage nach Wohnungen in Konstanz gerecht zu werden (z.B. Jägerkaserne und Klosterkaserne). Trotz anhaltendem Bedarf an Wohnnutzungen wird darauf geachtet, dass ein gemischter Stadtteil erhalten bleibt. Um bestehende Gewerbeflächen, zum Teil auch produzierendes Gewerbe nicht dem Verdrängungsmechanismus durch Wohnnutzungen und großflächigen Einzelhandel auszusetzen, wurden bestehende Gewerbegebiete entlang der Bahngleise (von der Stadtgrenze bis zum Bahnhof Petershausen) in Bebauungsplänen als Gewerbefläche und wohnverträgliche Gewerbeflächen ausgewiesen und Einzelhandel ausgeschlossen.

Der B-Plan Jägerkaserne Teil B setzt einen Handwerkerhof und einen Schulsportplatz fest. Diese Nutzungen sollen aus heutiger Sicht planerisch übernommen werden.



Der Bebauungsplan Bücklestrasse / Schneckenburgstraße setzt für den Bereich des Firmengeländes Rieter Werke Gewerbe- bzw. Industriefläche fest. Dieses Band gewerblicher Nutzung entlang der Bahnlinie soll bis zur Schneckenburgstraße erhalten bleiben. Östlich der Schneckenburgstraße und im Umfeld des Haltepunktes Petershausen soll eine gemischte Nutzung mit personalintensivem Gewerbe, Wohnen und Infrastruktureinrichtungen entstehen, sodass die weiteren Bebauungspläne zur Disposition stehen.

s. Plan „Übersicht Bebauungspläne“

### **3. Bestandsaufnahme**

#### **3.1 Bausubstanz**

Südlich der Bahnflächen sind neben dem Bürogebäude Robert-Gerwig-Straße 12, welches sich bezüglich Nutzungsart und Bausubstanz für eine Integration in die Neuordnung eignet, Hallen, Lagerhallen und Schuppen, von unterschiedlichem baulichem Zustand angesiedelt.

Auf dem Firmengelände der Rieter Werke nördlich der Bahnlinie sind folgende Gebäude hervorzuheben. Die Lagerhalle entlang der Bahnlinie ist in den 90 -iger Jahren errichtet worden und in einem guten baulichen Zustand. Die denkmalgeschützten Produktionsgebäude und -hallen sind in einem schlechten Zustand. Die Halle an der Schneckenburgstraße bildet jedoch zusammen mit dem Verwaltungsgebäude und der Fabrikantenvilla eine prägnante Straßenabwicklung und gestalterisch ansprechend Einfassung des öffentlichen Raumes:

Gegenüber, auf dem Firmengelände Ravensberg die beiden Hochhäuser, das Bürohochhaus aus den 50 -iger Jahren mit entsprechendem Eingangsbereich sowie Treppenhaus und das Wohnhochhaus, sind in gutem baulichem Zustand.

Die Gebäude und die Freiflächen der Zeppelingerwerbesschule sind im guten Zustand.

Die zwei Gebäuderiegel an der Pestalozzistraße haben eine architektonische und städtebauliche Qualität besitzen jedoch eine sehr schlecht Bausubstanz. Der Riegel an der Steinstraße ist seit Jahren leerstehend, da er einsturzgefährdet ist.

Der Handwerkerhof besteht aus Gewerbegebäude und -hallen mit sehr unterschiedlicher Bausubstanz.

#### **3.2 Denkmalschutz**

Die Fabrikanlage (Flst. 1744 / 21) mit Produktionsgebäuden, -hallen, Verwaltungsgebäude und Fabrikantenvilla stehen unter Denkmalschutz gemäß §2 DSchG.

s. Plan „Kulturdenkmale“

#### **3.3 Gebäudearten, Gestalt und Nutzungen**

Der Bereich südlich der Bahngleise ist geprägt durch gewerblich genutzte Hallen, Lagerflächen, Erschließungsflächen, Stellplätze und brachliegende versiegelte und unversiegelte Flächen. Aus dem Bereich mit geringer Baudichte GRZ: 0,1 – 0,5 GFZ: 0,1 – 1,1 und eingeschossigen Hallen ragt das Punkthaus, welches früher von der Volkshochschule genutzt wurde und in dem heute anderweitige gewerbliche Nutzungen (Büros) untergebracht sind, mit 5 Geschossen heraus.

Nördlich der Bahngleise liegt das Bahnhofsgelände mit Vorplatz, Parkplatz, Grünflächen und Kleingärten. An der Schneckenburgstraße grenzt einerseits das Firmengelände der Rieter Werke mit Gebäuden unterschiedlicher Höhen, Entstehungszeiten und Qualitäten (Gebäude mit Denkmalschutz) an. Hervorzuheben ist hierbei die Denkmal geschützte Halle, welche die Westseite der Schneckenburgstraße in diesem Bereich dominiert.

An der anderen Straßenseite schließt das Firmengelände der chemischen Fabrik Ravensberg GmbH und Wohnungsbau Ravensberg GmbH an. Hier befindet sich außer gewerblich genutzten Gebäuden (3- und 8-geschossig) auch ein 10-geschossiges Hochhaus mit Wohnnutzung. Das Wohnhochhaus

und sein Pendant, das 8-geschossige Bürohochhaus stecken die beiden westlichen Ecken des Grundstückes Ravensberg ab.

Direkt angrenzend liegen Grundstück und Gebäude der Zeppelin Gewerbeschule.

Östlich der Pestalozzistraße wurde ein Sondergebiet mit der Nutzung „Bundesvermögensamt und Wohnheim für Um- und Aussiedler“ festgesetzt. Die Gebäude, die bezüglich Architektur und Städtebau eine hohe Qualität besitzen, sind teilweise leer stehend und einsturzgefährdet. Südlich schließt der Bouleplatz an, welcher im gleichen Bebauungsplan als Schulsportanlage festgesetzt ist. Östlich grenzt ein Handwerkerhof mit unterschiedlichen Eigentümern und Firmen an.

*s. Pläne „Gebäudenutzung“, „Wohnen“, „Gewerbe“, „GRZ“ und „Zahl der Vollgeschosse“*

### 3.4 Eigentumsverhältnisse

Die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG. eine 49%-ige Tochter der Deutschen Bahn AG (51% West LB), hat von der DB AG eine Fläche von ca. 1,5 ha (Teilfläche des Flst. 5/8 „ehemalige Ladestraße“) im Planungsbereich erworben und strebt deren Entwicklung an.

Die Eigentumsverhältnisse insgesamt:

- DB AG (mit Tochtergesellschaften) und Bundeseisenbahnvermögen 5,2 ha
  - davon aurelis 1,5 ha
  - davon nicht entbehrliche Bahnflächen 2,1 ha
  - davon Bundeseisenbahnvermögen 0,3 ha
  - davon DB AG Holding 1,0 ha
  - davon DB AG Station und Service 0,3 ha
- Bundesrepublik Deutschland 0,6 ha
- Landkreis Konstanz 1,9 ha
- Stadt 4,0 ha
  - davon öffentliche Straßen 3,2 ha
  - Bouleplätze bzw. festgesetzten Schulsportplatz 0,8 ha.
- Privateigentum 6,0 ha

*s. Plan „Eigentum“*

### 3.5 Altlasten

Im Bereich südlich der Bahnlinie wurden im Auftrag der Deutschen Bahn für die dort befindlichen Altlastenverdachtsflächen jeweils Gefahrverdachtserforschungen (historische und orientierende Erkundungen) mit anschließender Schutzgutbewertung durchgeführt. Die Bewertung bezieht sich hierbei auf die derzeitige Nutzung (Gewerbe) und Expositionsbedingungen (Versiegelungsgrad). Alle untersuchten Flächen wurden im Wesentlichen gewerblich genutzt. Hauptnutzung war die Lagerung und der Umschlag von Materialien, wie z.B. Heizöl, Kohle, Düngemittel und Rüstungsgüter. Nach der Bewertung der Erkundungsergebnisse durch das Landratsamt Konstanz besteht bei gleich bleibender Nutzung keine Gefährdung von Schutzgütern. Im Untergrund sind allerdings entsorgungsrelevante Verunreinigungen vorhanden. Das heißt, bei einer Nutzungsänderung sind sämtliche Tiefbauarbeiten in diesen Bereichen gutachterlich zu begleiten und die anfallenden Abfälle ordnungsgemäß zu verwerten bzw. zu beseitigen. Dabei bestimmt die Art der geplanten Nutzung das Ausmaß des Handlungsbedarfes mit. Eventuell wird die Sanierung von Schadensbereichen im Sinne von Bodenaustausch erforderlich.

Darüber hinaus wurden die Altlastenverdachtsflächen im Untersuchungsgebiet und dessen Umgebung dargestellt (Altlasten- und Bodenschutzkataster LRA Konstanz). Das Altlastenkataster wurde bereits Anfang der 90er Jahre erstellt und befindet sich derzeit in Überarbeitung. Ziel ist, die A-Flächen (Flächen mit Anfangsverdacht, der sich jedoch nicht bestätigt hat) sowie die bereits sanierten Flächen aus dem Altlastenkataster auszuschneiden. Die B-Flächen werden neu bewertet, um die Flächen herauszufiltern, die eine Detailuntersuchung benötigen.

*s. Plan „Bodenschutz“*

### 3.6 Freiraum

Das engere Untersuchungsgebiet der Bahnanlagen hat einen hohen Versiegelungsgrad und ist im Wesentlichen frei von Vegetation. Nennenswerter Baumbestand ist als Straßen begleitende Bepflanzung an der Schneckenburgstraße und in einer Kleingartenanlage östlich des alten Bahnhofgebäudes vorhanden.

Beachtenswerte Baumbestände und stadträumlich wirksam sind die Straßenbäume der von-Emmich-Straße, Gustav-Schwab-Straße und Pestalozzistraße.

Eine faunistische Erhebung liegt nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass keine schützenswerten Tierbestände vorhanden sind.

Die Kleingartenanlage neben dem alten Bahnhofgebäude kann aufgegeben werden, wenn der Eigentümer DB AG neue Nutzungen anstrebt..

Die Quartiere um die Bahnanlagen sind unterschiedlich stark durchgrünt. Soweit zusammenhängende Baumbestände vorhanden sind, sind diese städtebaulich außerordentlich wirksam. Nördlich der Bahn sind dies die Außenanlagen der Zeppelin-Gewerbeschule, des Boule-Club, der Jägerkaserne und des Geschosswohnungsbaus bis zur Jahnstraße. Ebenso gut durchgrünt sind die Wohnanlagen zwischen Markgrafenstraße und Bruder-Klaus- bzw. von-Emmich-Straße. Defizite bestehen in diesem Gebiet nur in großen Höfen von Garagen- und Stellplatzanlagen sowie in den Gewerbe- bzw. Industrieanlagen von Fa. Ravensberg und den Rieter Werken. Öffentlich nutzbare Freiflächen und attraktive Wegeverbindungen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

*s. Plan „Baumbestand“*

### 3.7 Verkehr

Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen den Verkehrsstraßen Schneckenburgstraße und Petershauser-/ Jahnstraße. Die Straßen verlaufen plangleich, mit Schrankenanlagen gesichert, über die Bahnlinie. Die an das Untersuchungsgebiet westlich und östlich grenzenden Bebauungspläne, „w1 Weiherhof -Nord“ und „k6 Klosterkaserne, Teil A“ sowie der innerhalb des Plangebietes liegende Bebauungsplan „b16 Bruder-Klaus-/ Von-Emmich-Straße-Nord, Teil I“ und die auf der Grundlage dieser Pläne erstellte Bebauung ist auf Straßenunterführungen der Bahnlinie im Zuge der Schneckenburgstraße und der Petershauser- / Jahnstraße abgestimmt. Beide Straßen wurden in der letzten Zeit durch den Bau der bahnkreuzungsfreien Verbindungsstraße über die Bahnlinie im Zuge der Oberlohnstraße entlastet, die Petershauser Straße zusätzlich auch durch den Vollanschluss der Spanierstraße an die Mainaustraße.

Erschließungsstraße für das Untersuchungsgebiet südlich der Bahngleise ist der Straßenzug Bruder-Klaus-/ Von-Emmich-Straße. Der Anschluss der Bruder-Klaus-Straße an die Schneckenburgstraße liegt ca. 70 m südlich des beschränkten Bahnüberganges, die Einmündung Von-Emmich-Straße an der Petershauserstraße lediglich 30 m entfernt.

Die derzeit nur eingeschränkt befahrbare Ladestraße ist unmittelbar südlich des beschränkten Bahnüberganges an die Petershauser Straße angeschlossen. Die drei Einmündungen liegen im unmittelbaren Rückstaubereich der Bahnübergänge und sind von daher bei geschlossenen Schrankenanlagen nur eingeschränkt erreichbar.

Eine Minimierung des Verkehrsaufkommens an diesen Einmündungen ist erreicht durch die Beschränkung der Befahrbarkeit des Gebietes südlich der Bahn auf Anliegerverkehr (StVO Zeichen 260 mit Zusatzzeichen 1020/30) und den nicht durchgängig ausgebauten Straßenzug Bruder-Klaus-/ Von-Emmich-Straße, hier ist ein Zwischenstück der Straßenparzelle in Privatbesitz.

Erschließungsstraßen für das nördlich der Bahn liegende Untersuchungsgebiet sind die Steinstraße und die Gustav-Schwab-Straße. Das Gebiet „Rieter Werke“ ist von der Schneckenburgstraße und der Bücklestrasse erschlossen. Anschlüsse der Gustav-Schwab-Straße an die Schneckenburgstraße und Jahnstraße liegen ebenfalls im Rückstaubereich der beschränkten Bahnübergänge. Von der Petershauserstraße her kann in die Gustav-Schwab-Straße nur eingefahren werden, und südlich der

Zeppelin Gewerbeschule ist ein Durchgang zum Bahnhof Petershausen nur für Fußgänger und Radfahrer möglich. Von daher ist das Untersuchungsgebiet von der Schneckenburgstraße und der Petershauserstraße über die Gustav-Schwab-Straße nur eingeschränkt erreichbar.

Fußgänger und Radfahrer können derzeit, wie auch der Kfz-Verkehr, die Bahnlinie lediglich im Zuge der beschränkten schienengleichen Bahnübergänge an der Schneckenburgstraße und Petershauser-/Jahnstraße queren. Ein erhebliches Radverkehrsaufkommen besteht in der Petershauser-/Jahnstraße, dieser Straßenzug ist Bestandteil der Hauptradverkehrsrouten zwischen den links- und rechtsrheinischen Stadtgebieten. Auch Fußgänger aus den bevölkerungsreichen Wohngebieten südlich und nördlich der Bahnlinie müssen den Bahnübergang an der Petershauser Straße nutzen, da die Infrastruktur zur Nahversorgung der Gebiete beidseitig der Bahnlinie liegt.

Der Bahnsteig beim Bahnhof Petershausen ist derzeit nicht barrierefrei, die Fußgängerunterführung von der Gustav-Schwab-Straße ist lediglich mit Treppen ausgestattet. Am Haltepunkt Petershausen kann zum Nahverkehrszug Singen – Konstanz, Seehas, zugestiegen werden (0,5 Std.-Takt). Darüber hinaus hält hier der Regionalzug Karlsruhe - Konstanz (2 Std.-Takt).

Das Untersuchungsgebiet liegt im Einzugsbereich der im 15 min-Takt verkehrenden Buslinie 6 (Innenstadt – Industriegebiet, Haltestelle Markgrafenstraße/ Klingenbergstraße) und der Buslinie 15 mit Haltestelle an der Schneckenburgstraße, der in den Hauptverkehrszeiten den Fährvorplatz Staad und das Industriegebiet verbindet.



Ausschnitt Verkehrslinienplan

### 3.8 Bahnspezifische Aspekte

Bahnspezifische Aspekte wurden vor allem innerhalb eines Gespräches mit den verschiedenen Eigentümern der Bahnflächen erhoben, weshalb sie im Kapitel 5 „Beteiligung und Mitwirkung“ behandelt werden.



Blick von Ost auf den südlichen Bereich



Blick von Ost auf Gleisflächen und Bahnhof



Bahnhofsgebäude und Wohnhochhaus



Vorplatz / Umfeld Bahnhofsgebäude



Blick vom Bahnsteig nach Osten



Zugang zu den Gleisen / Unterführung



Gleiskreuzung Schneckenburgstraße



Westende Gustav-Schwab-Straße



Flächen / Hallen südlich der Bahnlinie



Genutzte und brachliegende Gleise

## 4. Städtebauliche Mängel und Konflikte

Die folgende Analyse zeigt städtebaulich-funktionale sowie bauliche Missstände innerhalb des Untersuchungsgebietes auf.

Der Bereich südlich der Bahngleise ist geprägt durch gewerblich genutzte Hallen, Lagerflächen, Erschließungsflächen, Stellplätzen und brachliegende versiegelte und unversiegelte Flächen. Bahnflächen liegen brach oder werden städtebaulich der Lage unangemessen genutzt. Schlechte Bausubstanz, fehlende Investitionen und mangelhafte Infrastruktur führen zu hoher Fluktuation der Gewerbebetriebe und wiederum zu noch schlechterer Bausubstanz. (Ladestraße, Lagerhallen auf 5/27, aurelis-Grundstück, Umfeld und Empfangsgebäude Bahnhof). Großflächige Industriebetriebe reduzieren sich mit Ihrer Restproduktion auf kleine Teilbereiche Ihres Grundstücks und hinterlassen ungenützte Hallen und Lagerflächen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes besteht ein geringer Anteil an attraktiven öffentlichen Räumen und Freiflächen und ein Mangel an durchgängigen Grün- und Wegeverbindungen auch in die benachbarten Quartiere. Die Verknüpfung von Nord nach Süd für Fußgänger und Radfahrer über die Bahngleise hinweg beschränkt sich auf die Straßenräume Petershauser Straße / Jahnstraße und Schneckenburger Straße und ist damit nicht besonders attraktiv.

Folgende Mängel und Konflikte werden im Einzelnen festgestellt:

- **Gestaltungsdefizit, ungeordnetes Gesamterscheinungsbild**  
in den Bereichen der Handwerkerhöfe, der gesamten Fläche südlich der Bahnlinie und im Umfeld des Bahnhofsgebäudes
- **Nutzungsmängel**  
wurden in Bereichen festgestellt, wo Flächen nicht dem Standort angemessen genutzt werden (Fläche südlich der Handwerkerhöfe: Kfz-Werkstatt und Abstellfläche, Bereich um das Bahnhofsgebäude: ungepflegte Freiflächen, Schrebergärten, Bereich südlich der Bahn: Brach-, Lager-, Erschließungsflächen, gewerblich genutzte Hallen), Leerstände bestehen oder Nachfolgenutzungen nicht geklärt sind (Fläche in Besitz des Bundes an der Pestalozzistraße, Grundstücke der Firma Ravensberg).
- **Mangelhafte Bausubstanz**  
Zum Teil sind Gebäude in schlechtem Zustand oder sogar einsturzgefährdet (Gebäuderiegel entlang der Steinstraße).
- **Barrierewirkung und Immissionsbelastung** durch Bahnverkehr bzw. Bahngleise  
Die Bahngleise stellen eine deutliche Barriere zwischen den nördlichen und südlichen Bereichen dar. Selbst am Haltepunkt ist es nicht möglich nach Süden zu queren.  
Die Bahnlinie wird durch Personen- und Güterzüge befahren, zur Spitzenstunde fahren tagsüber insgesamt ca. 9 Züge stündlich, nachts sind es stündlich vier. Die Lärmimmissionen werden auf tagsüber ca. 60 dB(A) und nachts ca. 55 dB(A) in 25m Entfernung geschätzt.
- **Fehlende Raumkanten**  
werden östlich entlang der Schneckenburgstraße konstatiert. Hier wirken lediglich die beiden Hochhäuser raumbildend. Auch nördlich entlang von Bruder-Klaus- und von-Emmich-Straße entsteht aufgrund der unterschiedlichen Bautypen und der Brachflächen keine durchgängige Raumkante.
- **Konflikt Freihalten - Nutzen**  
Im Kreuzungsbereich der Schneckenburgstraße mit der Bahn soll eine Fläche für eine optionale Straßenunterführung unter der Bahnlinie hindurch freigehalten werden. Dies widerspricht einer einheitlichen und durchgängigen Gestaltung des Straßenraumes und der Raumkanten entlang des Straßenzuges der Schneckenburgstraße.
- **Brachliegende Gleisflächen**  
tragen zum Bild der Verwahrlosung des Gebietes bei und sollten in eine Neuordnung mit einbezogen werden.

- **Keine Durchgängigkeit des öffentlichen Raumes**  
an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet: Gustav-Schwab-Straße im Bereich der Schule, Verbindung von Gustav-Schwab und Steinstraße östlich des Handwerkerhofs, Bruder-Klaus- und von-Emmich-Straße im Bereich des Privatgrundstückes an der Sankt-Gebhard-Straße.
- **Fehlende Verknüpfung für Fuß- und Radverkehr**  
in Ost-West-Richtung als Verbindung der nord-westlichen Stadtteile mit der Innenstadt
- **Gestaltungsdefizit Straße / öffentlicher Raum**  
Schneckenburgstraße und Gustav-Schwab-Straße im Bereich der Bahnhofszufahrt sind als Erschließungsräume mit zentraler Funktion für den Stadtteil nicht adäquat gestaltet.

s. Plan „Städtebauliche Mängel und Konflikte“

## 5. Beteiligung und Mitwirkung

Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen bei der Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen ist in §137 des Baugesetzbuches (BauGB) geregelt. Demnach soll die Sanierung mit den Eigentümern, Mietern und Pächtern möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen so zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden.

Im März 2005 wurden die Gewerbetreibenden des Untersuchungsgebietes sowie die Bürger frühzeitig im Rahmen zweier Informationsveranstaltungen durch die Stadt Konstanz in die Planungen im Quartier Bahnhof Petershausen mit einbezogen.

### 5.1 Schlüsselpersonengespräche

Darüber hinaus wurden mit folgenden Gewerbetreibenden und Grundstückseigentümern Gespräche über deren zukünftige Entwicklungsziele geführt:

- Firma Ravensberg (Chemische Fabrik und Wohnungsbau, Grundstücke zwischen Schneckenburgstraße und Zeppelin Gewerbeschule)
- Rieter-Händle Grundstücks- und Handels-GmbH (Grundstücke westlich der Schneckenburgstraße)
- Rieter Werke (Ceric) (Maschinen- und Anlagenbau, bisher Mieter der südlichen Teilfläche des Areals der Rieter-Händle Grundstücks- und Handels-GmbH)
- Firma Kressner (Mieter im Handwerkerhof)
- Firma Knöpfe (Abschleppunternehmen, Mieter auf Grundstück aurelis)
- Vertreter des Eigentümers Grundstück südlich der Bahnlinie mit Bürogebäude und Stückguthalle
- Firma A. Gradmann Handels GmbH und Fa. Gradmann 1864 (Farbengeschäft und Parfümerie, Grundstück südlich der Bahnlinie)
- Eigentümer zweier Grundstücke südlich der Bahn (Brachfläche und Halle Bootsservice)

Schriftlich haben sich zwei Firmen zu ihren zukünftigen Entwicklungsplänen geäußert: die Firmen Stracke (Organisation Weihnachtsmarkt) und Bauer (Zimmerei) als Mieter der Hallen auf dem Grundstück des Bundeseisenbahnvermögens.

Innerhalb eines Abstimmungstermins am 01.06.2005 in Karlsruhe wurden die Eigentümer der Bahnflächen bzw. deren Vertreter gehört:

- DB Services Immobilien GmbH (DBSIImm, unter anderem für die Interessen der DB Holding AG)
- DB Netz AG
- DB Station & Service AG
- aurelis Real Estate GmbH & Co. KG
- Bundeseisenbahnvermögen (BEV)

s. Plan „Verortung Befragung“

## 5.2 Mitwirkungsbereitschaft

Die Einstellung der Eigentümer und Gewerbetreibenden im Untersuchungsgebiet bezüglich einer möglichen Sanierung und die persönliche Mitwirkungsbereitschaft wurden neben deren zukünftigen Entwicklungszielen im Rahmen der Schlüsselpersonengespräche abgefragt.

Auszüge aus den Protokollen der Gespräche zeigen, dass generell Mitwirkungsbereitschaft besteht und die Sanierungsziele teilweise sehr positiv aufgenommen werden. Einzelne Betroffene bitten um Berücksichtigung von Nutzungen oder Gebäuden innerhalb einer Neuplanung oder stellen Anforderungen an einen neuen Standort.

Diesen Wünschen kann zum Großteil innerhalb des Neuordnungskonzeptes entsprochen werden, bzw. sind mit ihm vereinbar. Bei der Notwendigkeit von Betriebsverlagerungen bietet die Wirtschaftsförderung der Stadt Konstanz ihre Hilfe an.

**Firma Ravensberg**, Chemische Fabrik und Wohnungsbau, Grundstücke zwischen Schneckenburgstraße und Zeppelin Gewerbeschule.

Das Unternehmen beabsichtigt mit ihrer Tochtergesellschaft Wohnungsbau zu realisieren.

Die verbleibende Produktion könnte integriert werden. Die zwei Hochhäuser sollen erhalten bleiben.

**Rieter-Händle Grundstücks- und Handels-GmbH**, Grundstücke westlich der Schneckenburgstraße Für die Fläche, ausgenommen den südlichen Teilbereich (s.o.), sind Vorschläge zur Nutzung und zum Städtebau erwünscht. Rieter-Händle will das alte Bürogebäude an der Schneckenburgstraße erhalten und kann sich im vorderen denkmalgeschützten Bereich der Hallen einen Bauernmarkt, eine Galerie mit Café und Garten vorstellen.

Das westliche Grundstück wird durch die Insolvenzverwaltung der alten Rieter Werke an Siemens vermietet.

**Rieter Werke (Ceric)**, Maschinen- und Anlagenbau, bisher Mieter der südlichen Teilfläche des Areals der Rieter-Händle Grundstücks- und Handels-GmbH

Das Unternehmen möchte sich auf einem südlichen Teilbereich des Grundstücks konzentrieren und diese Flächen erwerben.

**Firma Kressner**, Kfz-Werkstatt, Mieter im Handwerkerhof, Flst. 1775/92

Ein Kauf des Geländes oder eine langfristige Vermietung ist aus Sicht der Stadt nicht möglich, da die Fläche im gültigen Bebauungsplan als Fläche für Schulsportanlagen festgesetzt ist und diese Planung weiterhin Gültigkeit besitzt.

Firma Kressner lehnt die Möglichkeit einer Umsiedlung aus finanziellen Gründen ab.

**Firma Knöpfle**, Abschleppunternehmen, Mieter auf Grundstück aurelis

Die Firma kann sich eine Umsiedlung an einen anderen innenstadtnahen Standort vorstellen. Ihr Flächenbedarf ist geringer als die derzeit angemietete Fläche. Es besteht kein Kontakt zu aurelis (Aussage vom 19.05.2005). Die Firma wird durch die Stadt bei der Grundstückssuche unterstützt. Inzwischen hat die Firma Knöpfle den Betrieb geschlossen (05.2006).



**Boule-Club Konstanz**, städtisches Grundstück nördlich der Bahngleise und östlich der Gewerbeschule

Der Verein möchte seinen bisherigen Standort halten. Der alternativ vorgeschlagene Standort im Gebiet „Schänzle“ wird für akzeptabel gehalten, er muss allerdings verschiedene Anforderungen erfüllen.

**Vertreter des Eigentümers** des Grundstückes 5/10 südlich der Bahnlinie

Das gesamte Grundstück inklusive beider Gebäude ist an einen Mieter vergeben, der Gebäude bzw. Gebäudeteile an unterschiedliche Firmen untervermietet, unter anderem an eine Spedition (Stückguthalle und 2 Geschosse des Bürogebäudes als Lagerfläche), an VHS, Studentenwerk, Physiotherapieschule, etc. (Bürogebäude). Der Eigentümer kann sich vorstellen, den Grundstücksteil der Stückguthalle und östlich angrenzender Flächen (heute als Stellplätze genutzt) an die Stadt oder einen Investor zu verkaufen. Eine Neubebauung im Sinne des Neuordnungskonzeptes durch den Eigentümer selbst ist nicht vorgesehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Kosten, die infolge einer eventuell notwendigen Umnutzung der Lagerflächen innerhalb des Bürogebäudes entstünden, Bestandteil des Verkaufspreises sein müssten. Außerdem sei der Erhalt der Anzahl der Pkw-Stellplätze zu sichern, da diese an die Mieter der Büroflächen mitvermietet sind und zwingend benötigt werden.

**Firma A. Gradmann Handels GmbH und Fa. Gradmann 1864**, Farbengeschäft und Parfümerie, Grundstück 1743/66 südlich der Bahnlinie

Das Gebäude wird als Verkaufs- und Lagerfläche genutzt. Da die Firmen mit dem jetzigen Standort sehr zufrieden sind und in den letzten Jahren Investitionen am Standort getätigt wurden, hält man eine Verlagerung für sehr schwierig, ist aber nicht grundsätzlich dagegen. Eine Umnutzung des Grundstückes sei nicht geplant, es gehe darum, die Betriebe zu erhalten. Voraussetzungen für eine Verlagerung der Betriebe wären die gemeinsame Verlagerung und die Bereitstellung eines gleichwertigen Gebäudes in ähnlicher Lage, d.h. in Zentrumsnähe und gut erreichbar mit allen Verkehrsmitteln. Das Angebot an Stellplätzen auf dem Grundstück und die guten Bedingungen für die Anlieferung sollten vergleichbar sein.

Die Anlieferung funktioniert momentan ausschließlich von Norden über die Robert-Gerwig-Straße. Eine Anlieferung von Süden über die Bruder-Klaus-Straße wäre unter Umständen denkbar. Dagegen sprächen die bestehende Enge der Straße, das Ende in einer Sackgasse und die notwendigen Umbauten aufgrund der Topographie und der Ausrichtung der Organisation des Gebäudes.

**Firmen Stracke** (Organisation Weihnachtsmarkt) und **Bauer** (Zimmerei), Mieter der Hallen auf Grundstück Bundeseisenbahnvermögen südlich der Gleisanlagen

Es besteht der Wunsch, die Hallen weiter zu nutzen und in der Planung im Gebiet berücksichtigt zu werden.

**Eigentümer** der Grundstücke 1743/2 und 1743/43 südlich der Bahnlinie steht in regelmäßigem Kontakt zur Stadtverwaltung Konstanz.

Die Firma Jenker, Bootsservice und Mieter des östlichen der beiden Grundstücke, hat ihren Vertrag zum 31.05.2006 gekündigt. Das Grundstück soll danach geräumt und wie das westliche Grundstück auch einer neuen Nutzung zugeführt werden. Auf dem westlichen Grundstück kann der Eigentümer sich vorstellen, Studentenwohnungen zu erstellen.

### 5.3 Mitwirkung von aurelis und Deutsche Bahn AG

Die Ergebnisse des Abstimmungstermins am 01.06.2005 in Karlsruhe mit den Eigentümern der Bahnflächen bzw. deren Vertretern, vorheriger Briefwechsel und nachfolgender Gespräche zeigen durchweg das Interesse der Eigentümer an einer Entwicklung der Flächen im Untersuchungsgebiet. Welche Bindungen, Restriktionen und Planungsabsichten aus ihrer Sicht bestehen, zeigen unten stehende zusammengefasste Aussagen der Eigentümer oder deren Vertreter.

Im Folgenden sind die Grundstückseigentümer der Bahnflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes und gerundete Flächengrößen ihrer Grundstücke aufgeführt (aus flimas-Plan, 15.03.2005, DBSImm). Generell gilt für Flächen, für die sich die DBSImm verantwortlich zeichnet (DB

Holding, Station & Service, Netz und aurelis), dass deren Parzellierung und Vermessung erst bei Verkauf erfolgt. Das heißt, die Abgrenzungen sind noch unscharf.

• DB Holding AG	nördlich der Bahnlinie - West	1650 qm	
	nördlich der Bahnlinie - Ost	2200 qm	
	südlich der Bahnlinie	5865 qm	
	insgesamt		9715 qm
• DB Station & Service AG			2270 qm
• DB Netz AG			20800 qm
• aurelis Real Estate GmbH & Co. KG			15335 qm
• Bundeseisenbahnvermögen (BEV)			3200 qm

Für alle Bahnflächen gilt, dass vor einer möglichen Umnutzung der Fläche eine **Entbehrlichkeitsprüfung** durchgeführt und die als entbehrlich geprüfte Fläche **entwidmet** werden muss.

Entbehrlichkeitsprüfungen werden durch die DB Services Immobilien GmbH (DBSIImm) nur bei Auftrag ausgeführt. Sie beinhalten ausschließlich die Erfassung des Bestandes, d.h. der gesamten Bahnanlagen (Gleise, Telematik, Erdkabel, etc.).

Eine Entwidmung von Bahnflächen erfordert den Rückbau von darauf befindlichen Bahnanlagen. Der Rückbau wiederum erfordert ein Planfeststellungsverfahren, Planungsträger ist das Eisenbahnbundesamt.

Seit 01.05.2005 kann gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) der Antrag zur Entwidmung von Bahnflächen auch vom Eigentümer oder von der Kommune gestellt werden. Der Antragsteller trägt die Kosten der Maßnahmen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich auf den Grundstücken von DB Holding, aurelis und BEV **Kleingartenflächen**. Diese Flächen sind jeweils an die Bahn-Landwirtschaft Bezirk Karlsruhe e.V. (BLW) vermietet und werden von ihr verwaltet.

Die Kleingärten im Untersuchungsgebiet unterliegen vermutlich dem Bundeskleingartengesetz. Nach diesem Gesetz ist für eine Kündigung der Mietverträge ein Grund anzugeben, dies kann z.B. der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan oder die Verkaufsabsicht sein. Die Kündigungsfrist für die Kleingärten beträgt drei Monate vor Verkauf.

### **DB Holding AG**

Die Entbehrlichkeitsprüfung wurde für die Holding-Flächen bereits durchgeführt. Die südlich der Bahngleise liegende Fläche kann z.B. parzelliert an die südlich angrenzenden Grundstückseigentümer verkauft werden.

### **DB Station & Service AG**

- Erneuerung und Instandhaltung der Installationen im Zusammenhang mit dem Bahnhof Petershausen im Sommer 2005: Das Wartehäuschen in der Nähe des Bahnsteigzugangs (Treppe) wurde durch ein Häuschen modernster Bauart ersetzt, die beiden anderen Häuschen wurden abgebaut. Das Wegeleitsystem bestehend aus Beschilderung wurde erneuert.
- Der Anstoß zu den Erneuerungsmaßnahmen kam aus der Bevölkerung (Agenda-Gruppe zusammen mit Bürgergemeinschaft).
- Der Bahnsteig Bhf Petershausen befindet sich generell in einem schlechten Zustand. Die Bahnsteighöhe ist mit ca. 30cm gegenüber heute üblichen 55cm zu niedrig und damit nicht behindertengerecht. Der Bahnsteigbelag ist sehr schlecht.
- Der Bahnsteigzugang, der ausschließlich über Treppen funktioniert, ist weder attraktiv noch bequem oder behindertengerecht. Verbesserungen, die den Bahnhof insgesamt attraktiver machen, werden begrüßt. Oben genannte Maßnahmen widersprechen nicht zukünftigen städtebaulichen Planungen, das neue Wartehäuschen kann z.B. auch nach Umbau des Bahnsteiges wieder anderswo eingesetzt werden.

- Für einen behindertengerechten Ausbau am Standort Bhf Petershausen, der bei der Erstellung eines neuen Bahnsteigzugangs notwendig würde, werden Rampen einer Lösung mit Aufzügen aufgrund der Gefahr von Vandalismus vorgezogen.
- Eine Entbehrlichkeitsprüfung für die Fläche der DB Station & Service AG wurde noch nicht beantragt, steht jedoch an. Die Fläche sowie das ehemalige Empfangsgebäude werden für den Zughalt nicht mehr benötigt und sollen verkauft werden. Die Mietverträge der momentanen Nutzer der Gebäude (Kiosk und Empfangsgebäude) sind kurzfristig kündbar.
- Nach Verkauf der Fläche würde die DB Station & Service über kein Eigentum am Bhf Petershausen mehr verfügen, notwendige Anlagen für den Betrieb des Bahnhaltens (z.B. Automaten) würden über eingetragene Dienstbarkeiten gesichert.
- Das Anliegen bezüglich der städtebaulichen Planung geht dahin, die Fläche der DB Station & Service AG aufgrund der Nähe zum Bahngleiszugang nicht nur für den ruhenden Verkehr und als Freifläche zu nutzen.

### **DB Netz AG**

- Die Gleise 3-5 (bzw. 104/105 und ein Teil von 103) werden nicht mehr gebraucht. Der Personennahverkehr und gelegentlicher gewerblicher Schienenverkehr kann über die beiden nördlichen Gleise 1 und 2 abgewickelt werden. Die Entbehrlichkeitsprüfung für die Fläche von insgesamt ca. 11.600qm (im Untersuchungsbereich ca. 8.000qm) wurde im April 2005 von der DB Netz AG beauftragt.
- Ziel ist, die frei werdenden Flächen zu verkaufen und einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Die Wirtschaftlichkeit der Entwicklung der Fläche und damit die Frage der Entwidmung hängt vom Aufwand für die notwendigen Rückbaumaßnahmen ab.
- Auf der Fläche bestehen mehrere Oberleitungsmasten als Teile von Querfeldern, deren Umbau sehr kostenaufwändig ist. Die Querfelder könnten jedoch möglicherweise größtenteils durch Einzelaufhängungen ersetzt werden, was bei nur zwei parallelen Gleisen generell möglich und kostengünstiger ist.
- Jegliche Planung, z.B. der Umbau der Oberleitung-Aufhängung, ist nicht Bestandteil der Entbehrlichkeitsprüfung, sondern muss separat beauftragt werden.
- Betriebsnotwendige Flächen bleiben im Eigentum der DB Netz AG. Nicht betriebsnotwendige Flächen werden als ausgewiesene Bahnflächen aufgegeben, dazu gehören die Straßenflächen in Schneckenburg- und Petershauser Straße jenseits des Andreas-Kreuzes. Diese Flächen müssen nicht entwidmet werden, da sie oberirdisch bereits als öffentliche Verkehrsfläche genutzt und gewidmet sind (Doppelwidmung).
- Von Seiten der DB Netz AG besteht kein Interesse am Umbau der schienengleichen Übergänge in Schneckenburg- und Petershauser Straße.
- Eine Gleisquerung mittels Fuß- und Radwegebrücke ist eine Maßnahme, die nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt wird. Die Mindesthöhe über Gleisoberkante beträgt 6m. Brückenpfeiler im Bereich der Gleise und des Bahnsteiges können eventuell Auswirkungen auf das Bahnsteigbauwerk und die Geometrie der Gleisführung haben. Hier gelten bestimmte Richtlinien über Mindestabstände und -breiten, die zu beachten sind. Eine Änderung der Gleisgeometrie verursacht Umbaukosten.
- Inzwischen wurde durch eine detaillierte Umbauplanung der Rückbau der Gleise 3-5 geprüft und es wurden Kosten ermittelt. Die Kosten für den Rückbau der Gleise 3-5 und für den Erwerb der Gleisflächen wird die Stadt Konstanz übernehmen. Das heißt, die Flächen können entwidmet werden. Für den Erwerb und den Rückbau der Gleise 3-5 soll ein Ordnungsmaßnahmenvertrag abgeschlossen werden. In diesem Vertrag sollen die tatsächlichen Kosten für den Rückbau mit verbindlicher Kostenobergrenze zu Grunde gelegt werden.
- Der Erwerb der Gleisflächen und der vorgeschaltete zügige Rückbau beschleunigt die Umsetzung des gesamten Sanierungsgebietes. Sämtliche südlich an die Bahnlinie angrenzenden Flächen profitieren vom Umbau der Gleisanlagen. Zusätzlich wird eine attraktive durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Gleise ermöglicht.

### **aurelis Real Estate GmbH & Co. KG**

- Schon lange vor dem Antrag zur Aufnahme ins Sanierungsprogramm wurden Gespräche zwischen Stadt Konstanz und aurelis geführt. Darin wurde als Zielsetzung eine gemeinsame Entwicklung der Grundstücksfläche unter Einbeziehung der Umgebung vereinbart.

- Die Entbehrlichkeitsprüfung für das Grundstück aurelis wurde bereits durchgeführt. Die Rückbaumaßnahmen, die für die Entwidmung notwendig sind, wurden von der DB Services Immobilien GmbH (DBSImm) ermittelt.
- Die Fläche (ca. 1,5ha) kann kurzfristig einer neuen Nutzung und Bebauung zugeführt werden. Die Verträge der jetzigen Mieter sind mit einer Frist von drei Monaten kündbar.
- Da vorab zwischen Stadt Konstanz und aurelis im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages Vereinbarungen über Entwicklungsziele und Planungsinhalte für das aurelis-Grundstück getroffen werden, ist das Einschließen in das förmlich festzusetzende Sanierungsgebiet nicht erforderlich, da die Sanierung im Vorfeld erfolgt.

### **Bundeseisenbahnvermögen (BEV)**

- Das Flurstück 5/27 des BEV hat eine Größe von 3.190 qm.
- Es besteht ein im Grundbuch eingetragenes Vorkaufsrecht für das gesamte Flurstück zugunsten von Herrn Markgraf.
- Die Hallen auf der BEV-Fläche sind an mehrere Firmen vermietet. Ein Mieter hat Interesse, Flächen zu kaufen. Es besteht außerdem Kaufinteresse für die Gesamtfläche bei unterschiedlichen Einzelhandelsfirmen (u.a. Lebensmitteldiscounter).
- Die Fläche der BEV ist frei von Bahnanlagen. Es liegt bereits eine abgeschlossene Entbehrlichkeitsprüfung, Stand 04/2004, vor. Der Antrag auf Entwidmung kann sofort eingereicht und die Fläche verkauft werden.
- Am östlichen und südlichen Rand des Grundstücks befinden sich 2-3 Kleingärten, deren Flächen an die Bahn-Landwirtschaft e.V. vermietet sind (s. oben).
- Im Grundbuch der DB AG sind Geh-, Fahr und Leitungsrechte zu Gunsten der BEV entlang der Gleise zwischen den Bahnübergängen Schneckenburgstraße und Petershauser Straße (Bereich Ladestraße/Robert-Gerwig-Straße), sowie entlang der östlichen Grundstücksgrenze eingetragen.
- Es liegen keine Altlasten auf der BEV-Fläche vor, jedoch eine Vermischung des Bodenmaterials mit Abfällen (s. unter 3.5 „Altlasten“).
- Die Aufwendungen für Abfallbeseitigung hängen von der geplanten Nutzung ab, sensiblere Nutzung erfordern höhere Aufwendungen, z.B. Kindergarten gegenüber Wohnnutzung. Deshalb wird eine Planung, die Wohnnutzung auf der BEV-Fläche vorsieht, bevorzugt.
- Der Verkauf der Fläche ist nach Vorliegen der Rahmenplanung vorgesehen.

*s. Pläne „Bahnflächen aus flimas-Plan Konstanz-Petershausen“ und „Flächenaufteilung KN-Petershausen“ (Hinweis der DB S Imm: die Pläne zeigen noch nicht eingemessene, bzw. vorläufige Flächenabgrenzungen, sie können sich gegenüber der jetzigen Darstellung noch verändern)*

## **5.4 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange**

Im Rahmen des der vorbereitenden Untersuchung vorangegangenen städtebaulichen Wettbewerbes wurden Ämter und Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung bzw. Sanierung berührt werden können, mit einbezogen. Grundlegende Bedenken wurden nicht vorgebracht. Im Folgenden sind die wesentlichen Anregungen aufgeführt:

- Vom **Studentenwerk** wurde ein großer Bedarf an Studentenwohnungen konstatiert, der in der Planung berücksichtigt werden sollte.
- Das **Sozial- und Jugendamt** bemerkt, dass der Standort für Seniorenwohnen günstig sei, barrierefreie Wohnungen seien in der Planung zu berücksichtigen.
- Das **Sozial- und Jugendamt** schlägt zusammen mit dem **Amt für Stadtplanung und Umwelt** innerhalb des Untersuchungsgebietes eine multifunktionale Grünfläche zum Bolzen, Ballspielen, Spielen und Erholen für die neuen Wohnnutzungen vor.
- Tiefbau- und Vermessungsamt und das **Amt für Stadtplanung und Umwelt** geben den Hinweis südlich entlang der Bahngleise eine Rad- und Fußwegeverbindung mit begleitenden Grünflächen herzustellen.

- **Das Tiefbau- und Vermessungsamt** weist darauf hin, dass Flächen für eine Unterführung der Schneckenburgstraße derzeit vorgehalten werden. Die technische Machbarkeit einer Unterquerung wurde vom TVA geprüft und bestätigt. Aufgrund der gravierenden Einschnitte einer solchen Maßnahme in das Gebiet wurde im Auftrag der Stadt Konstanz im Mai 2006 untersucht, wie sich der Verkehr im Untersuchungsgebiet bis zum Jahre 2020 unter den bekannten Entwicklungszielen in der Nachbarschaft des Gebiets entwickeln wird. Es wird in näherer oder ferner Zukunft zu entscheiden sein, ob an der Option einer Unterführung mit den Einschränkungen für eine Neuordnung des Gebiets festgehalten wird.
- Vertreter des Sportamtes und des Amtes für Stadtplanung und Umwelt führten Gespräche mit dem Schulamt und über den zukünftigen Bedarf an Sportflächen im Untersuchungsgebiet. Nach Aussagen des **Schulamtes** ist grundsätzlich ein Bedarf an zusätzlichen Schulsportflächen gegeben, die Anlage im Untersuchungsgebiet besitzt allerdings nicht oberste Priorität. Die Konstanzer Schulen sollen nach ihrem Bedarf für eine Freisportanlage im Areal Jägerkaserne befragt werden.  
Ein Vertreter des **Sportamtes** stellt fest, dass sich die Grundversorgung an Sportanlagen für die Schulen in den letzten Jahren wesentlich verbessert habe. Die Fläche nördlich der Bahngleise sollte jedoch langfristig als Sportfläche erhalten bleiben und als multifunktionelle Sport- und Freizeitanlage konzipiert werden, die sowohl den Schulen und Vereinen, als auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann.

## 6. Städtebauliche Neuordnung und Maßnahmen

### 6.1 Vorrangiges Sanierungsziel

Das Untersuchungsgebiet Quartier Bahnhof Petershausen liegt in der geographischen Mitte der Stadt Konstanz. Der Haltepunkt hat zentrale Funktionen für die Erschließung des bevölkerungsstarken Stadtteils Petershausen und angrenzende Infrastruktureinrichtungen (z.B. Zeppelin Gewerbeschule). Diese zentrale Funktion soll im Planungsgebiet baulich und gestalterisch entwickelt und durch Nutzungsangebote und neue Fuß- und Radwegeverbindungen gestärkt werden. Ziel ist ein urbaner Stadtteil mit eigener Identität, hoher Nutzungsmischung und zukunftsweisenden Bauformen, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Die Infrastruktur soll sowohl lokale als auch gesamtstädtische Aufgaben erfüllen.

Der trennende Gleiskörper kann auf zwei Gleise reduziert werden. Es ist dadurch möglich, zusätzliche Flächen für die Entwicklung angrenzender Quartiere und vor allem für den Lückenschluss im überregionalen Radwegenetz in Ost-West-Richtung zu gewinnen. Zudem wird angestrebt, die Trennwirkung der Bahngleise mittels durchgängiger Sichtachsen und neuer Querungsmöglichkeiten zu mindern.

### 6.2 Leitlinien des Neuordnungskonzepts

Folgende Leitlinien dienen der Beseitigung der analysierten Defizite und der Verwirklichung der oben genannten Ziele:

- Die zentrale Lage des Bahnhofgebietes sollte in einer zukünftigen Bebauung genutzt werden zu einer Mittelpunktbildung mit kommunikativen und multifunktionalen Freiflächen, Gestaltung als Stadteileingang.
- Stärkung von Haltepunkt und Bahnhofsumfeld als zentrale Funktionen für die Erschließung des bevölkerungsstarken Stadtteils Petershausen und angrenzende Infrastruktureinrichtungen (z.B. Zeppelin Gewerbeschule) durch Nutzungsergänzungen wie Nahversorgung und Gastronomie.
- Rückgewinnung nicht mehr genutzter und entbehrlicher Bahnflächen für die Entwicklung benachbarter Quartiere und die Aufwertung des öffentlichen Raumes, unter anderem durch Fortführung der Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie

- Abbau der trennenden Wirkung der Bahngleise durch Fuß- und Radwege-Verbindungen als Unterführung am Bahnhofpunkt und als Fuß- und Rad-Brücke über die Gleisanlagen hinweg und durch gestalterische Maßnahmen.
- Barrierefreier Zugang zum Haltepunkt aus Nord und Süd, zusätzliche Anbindung für Fußgänger und ggf. für Radfahrer zum Bahnsteig.
- Entwicklung von zentrumsnahem innerstädtischem Wohnraum für unterschiedliche Nutzergruppen, u.a. Integration von Senioren- und Studentenwohnungen, mietpreisgebundenem Wohnungsbau und experimentellem Wohnungsbau in Baugruppen.
- Integration des teilweise prägnanten Baumbestandes in das Konzept und Verknüpfung des Bahnhofsareals mit dem umgebenden Stadtraum durch die Straßenraumgestaltung (z.B. zusätzliche Baumpflanzungen).

### 6.3 Neuordnungskonzept – Städtebau / Gestaltung Öffentlicher Raum / Freiflächen

Grundlage für die städtebauliche Neuordnung des Quartiers Bahnhof Petershausen ist die auf das Wettbewerbsergebnis des im Juni 2005 abgeschlossenen städtebaulichen Wettbewerbs aufbauende Rahmenplanung durch das Büro Pesch & Partner, Stuttgart, in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Konstanz und der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG.

Grundthema des Neuordnungskonzeptes ist die Aufwertung des öffentlichen Raums, das Angebot neuer Wegeverbindungen durch das Gebiet und verknüpfend nach außen, sowie die Gliederung des Gebiets in einzelne Quartiere, die in ihrer Struktur an die umgebende Bebauung anknüpfen. Die Bahn begleitenden Flächen spielen dabei eine entscheidende Rolle. Durch die neuen Gleisquerungen und die Entwicklung kleiner, an diese Verknüpfungspunkte angelagerter Stadtplätze, wie den Treppenplatz am nördlichen Zugang zur Unterführung, entstehen erst die Voraussetzungen, hier weitere Nutzungen für Wohnen und Gewerbe zu entwickeln. Es muss ein Quartiersumfeld entstehen, das eine neue Wertigkeit für künftige Nutzungen erzeugt und damit auch eine höhere Standortgunst mit sich bringt.

#### Baustruktur

*„Während im Süden des Baugebiets ein Wechsel von geschlossenen und offenen Höfen vorgesehen ist, sollen die Baufelder im Norden des Untersuchungsgebietes in ihrer Struktur freier gestaltbar sein. [...] Die Regelhöhe der Bebauung beträgt innerhalb des gesamten Gebietes 3-4 Geschosse. [...] Das Eckgebäude an der Petershauser Straße kann einen städtebaulichen Akzent setzen.“*

#### Grün- und Freiräume

*„Das übergeordnete Grün- und Freiraumkonzept optimiert die Verbindungen des neuen Stadtquartiers mit der Uferpromenade, dem Herosépark und den angrenzenden Quartieren. Verbindende Elemente im übergreifenden Freiraumsystem sind Alleen und Grünflächen. Im Besonderen trägt der neu geschaffene Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie mit seiner begleitenden Grün- und Pflanzfläche zur optimalen Vernetzung mit der Umgebung bei. Für das Quartier selbst sieht das Freiraumkonzept eine starke Durchgrünung vor: Straßenbegleitende Baumpflanzungen, teilbegrünte öffentliche Platz- und Freiflächen und begrünte private Hof- und Dachflächen verknüpfen sich zu einem Gesamtkonzept. [...]*

*[...] Die gegenwärtig noch versiegelte Parkierungs- und Lagerfläche am Handwerkerhof ist im Bebauungsplan Jägerkaserne als Schulsportplatz festgesetzt. Diese Nutzung soll als Option langfristig gehalten werden, da sie ein zusätzliches, attraktives Freiflächenangebot für Petershausen darstellt. Als Zwischennutzung soll eine öffentliche Freifläche für die benachbarte Wohnbebauung entstehen und unterschiedliche Spielflächen für Kinder und Jugendliche anbieten.“*

*Auszüge aus Erläuterungstext zum Rahmenplan, Pesch & Partner, Stuttgart, 05/2006*

s. Plan „Neuordnungskonzept“

## 6.4 Neuordnungskonzept – Nutzungen

Die strategische Aufwertung des öffentlichen Raums bildet die Grundlage für die Entwicklung der Nutzungen. Die zentrale Lage des Gebietes um den Bahnhof Petershausen mit guter ÖPNV-Anbindung und der Möglichkeit einer guten Einbindung in das bestehende Umfeld mit seinen Infrastrukturangeboten bietet zudem günstige Voraussetzungen für eine Wohnnutzung. Deshalb soll vorrangig Wohnbebauung umgesetzt werden. In den Erdgeschosszonen an zentralen Punkten, z.B. an den Plätzen der Gleisquerungen oder an der Petershauser Straße, sollen kleinflächige Nahversorgung, Dienstleistung und Büros vorhandene Einrichtungen der Umgebung ergänzen und den öffentlichen Raum beleben. Neben dem bestehenden Bürogebäude mit wohnverträglichem Gewerbe können im Umfeld des Bahnhofsgebäudes und an der Petershauser Straße größere Gewerbeeinheiten entstehen. Auch an der Steinstraße in Verbindung mit dem bestehenden Bürohochhaus ist eine wohnverträgliche gewerbliche Nutzung denkbar.

### Bereich Rieter

Die Rieter Werke befinden sich nach der Insolvenz bereits in einer Umstrukturierungsphase. Der gesamte Bereich Rieter bleibt voraussichtlich gewerblich genutzt.

### Bereich Ravensberg

Auf dem Ravensberg-Gelände kann Bezug nehmend auf die beiden vorhandenen Hochhäuser eine kompakte Wohnanlage entstehen. In den 3-4-geschossigen Gebäuden können unterschiedliche Wohn- und Eigentumsformen entwickelt werden. Die bestehenden Hochhäuser werden in die Neubebauung integriert.

### Zeppelin Gewerbe Schule

Der Bereich der Zeppelin Gewerbe Schule bleibt von einer Neuplanung unberührt.

### Bereich östlich der Pestalozzistraße und Handwerkerhof

Das Grundstück östlich der Pestalozzistraße (Fläche in Bundeseigentum) ist als Gemeinbedarffläche vorgesehen. Zwei winkelförmige Gebäude schaffen geschützte Freibereiche im Südwesten und sind für eine schulische Nutzung, eine Schulerweiterung oder einen Kindergarten geeignet.

Der Handwerkerhof bleibt erhalten.

Die Fläche südlich der zwei oben beschriebenen Bereiche wird langfristig zum vorgesehenen Schulsportgelände umgewandelt. Zwischenzeitlich soll sie als multifunktionale Freizeitfläche der Naherholung und dem Kinderspiel dienen.

### Umfeld Bahnhofsgebäude

Angestrebt wird eine Umnutzung des Bahnhofsgebäudes mit Vorplatz zum Café, Treffpunkt, Veranstaltungs- oder Kunstraum. Auf den angrenzenden Flächen könnten gewerbliche Einheiten oder alternativ Studentenwohnungen entstehen.

### Bereich südlich der Bahnlinie

Die vorgeschlagene Wohnanlage auf dem Areal südlich der Bahnlinie entwickelt sich einerseits aus der Randlage zur Bahn, andererseits zu den dichten Wohnquartieren, die südlich angrenzen. Eine durchgängige Schallschutzbebauung entlang der Bahn ermöglicht ruhige Freibereiche im Süden. Es entsteht eine Abfolge von Hofstrukturen, die abwechselnd nach Süden als Eingangshöfe geöffnet oder als private Wohnhöfe geschlossen werden.

Das vorhandene 5-geschossige Bürogebäude, Bruder-Klaus-Straße 10, das als solches erhalten wird, wirkt zusammen mit den Plätzen an Bahnunterführung und Fuß- und Radbrücke als Zäsur innerhalb des Quartiers südlich der Bahn. An den Plätzen sind kleinteiliger Einzelhandel oder Dienstleistungsangebote vorgesehen. Das Eckgebäude an der Petershauser Straße kann gegebenenfalls als Bürogebäude entwickelt werden.

s. Plan „Neuordnungskonzept – Nutzungen“

## 6.5 Neuordnungskonzept – Erschließung

„Ein offenes Netz verkehrsberuhigter Straßen (Zone 30 km/Std.) erschließt auf sparsame Weise das Planungsgebiet, ermöglicht eine einfache Orientierung und bindet den neu entwickelten Stadtteil ebenso wie das Fuß- und Radwegenetz optimal an seine Nachbarschaften und die umgebenden Freiräume an. [...]

Dem Verkehrskonzept liegt die Zielsetzung zugrunde, das Gebiet zu den angrenzenden Quartieren zu öffnen und mit diesen zu vernetzen. Beide Ost-West-Verbindungen werden deshalb geöffnet und ohne Unterbrechung durch das Gebiet geführt: Die Gustav-Schwab-Straße übernimmt als Sammelstraße die Andienung des Bahnhofsbereichs, die Kiss-and-Ride-Funktion wird integriert. Die Achse Bruder-Klaus- und Von-Emmich-Straße wird zur verkehrsberuhigten Wohnstraße umgestaltet, die das südliche Wohnquartier erschließt. Geplant ist eine verkehrsberuhigte Gestaltung beider Straßenräume, da hohe Fahrgeschwindigkeiten mit dem zukünftigen Charakter der Quartiere nicht vereinbar sind und Abkürzungsverkehr verhindert werden soll. Die Pestalozzistraße und eine neue Straße zwischen nördlichem Wohngebiet und Zeppelin-Gewerbeschule stellen die notwendigen Verknüpfungen in Nord-Süd-Richtung her. [...]

Auszüge aus Erläuterungstext zum Rahmenplan, Pesch & Partner, Stuttgart, 05/2006

Das Erschließungskonzept der Rahmenplanung wurde unter Berücksichtigung der Entwicklungsplanung des Stadtteils gutachterlich von *Modus Consult Ulm* auf die Auswirkungen auf das Plangebiet und angrenzende Straßen geprüft und eine Variante zur Umsetzung vorgeschlagen.

### Unterführung und Fuß- und Radwegebrücke

Die beiden Bereiche nördlich und südlich der Bahnlinie werden durch eine durchgängige Unterführung im Bereich des Bahnhaltes sowie über eine barrierefreie Fuß- und Radwegebrücke in Verlängerung der Sankt-Gebhard-Straße miteinander verknüpft. Über diese Brücke wird gleichzeitig der Haltepunkt des Bahnhofs Petershausen zum Bahnsteig hin erschlossen.

Dadurch wird einerseits die Erreichbarkeit des Haltepunktes optimiert, andererseits die Trennwirkung der Bahnlinie über das Untersuchungsgebiet hinaus, z.B. in Richtung Innenstadt erheblich gemindert.

### Radweg entlang der Bahnlinie

Durch den Rückbau der entbehrlichen Gleisanlagen können Flächen für einen attraktiven Fuß- und Radweg mit begleitender Grünfläche in Ost-West-Richtung entlang der Bahnlinie gewonnen werden. Dieser Weg schließt eine Lücke in der Verbindung vom Sternenplatz durch das Areal der Klosterkaserne bis zum Bahnhaltepunkt Fürstenberg und dient damit auch der Vervollständigung des überregionalen Radwegenetzes.

s. Plan „Neuordnungskonzept – Erschließung“

## 6.6 Maßnahmen zur Umsetzung des Neuordnungskonzeptes

Es werden nach den Zielen und Zwecken der Sanierung zur Durchführung derselben voraussichtlich folgende Ordnungs- und Baumaßnahmen (vgl. §§ 147 und 148 BauGB) erforderlich:

- Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken  
Eine Bodenordnung wird im gesamten Bereich südlich der Bahnlinie erforderlich, da hier u.a. längs der Gleise Bahn-Grundstücke frei werden und diese den jeweils südlich angrenzenden Nachbarn zugeschlagen werden können.  
Für den Erwerb von Grundstücken seitens der Stadt stehen diverse Flächen an, z.B. für den Fuß- und Radweg entlang der Bahngleise, die Plätze an Fuß- und Radwegebrücke und Unterführung nördlich und südlich der Bahn, für die Verbindung von Bruder-Klaus- und Von-Emmich-Straße, die heute noch durch ein privates Grundstück verhindert wird, für Gemeinbedarfseinrichtungen auf dem heutigen Bund-Grundstück und eventuell für das Angebot besonderer Wohnformen (Studentenwohnen, Bauherrngemeinschaften) im Umfeld des Bahnhofsgebäudes.



- Umzug von Bewohnern, Verlagerung oder Änderung von Betrieben  
Die Wohnnutzung macht im Untersuchungsgebiet bisher einen sehr kleinen Anteil aus. Sie beschränkt sich auf das Wohnhochhaus auf dem Grundstück Ravensberg, Hausmeisterwohnungen der Schule und des Bürogebäudes an der Bruder-Klaus-Straße und wenige Wohnungen im Handwerkerhof. Da diese Wohnungen bestehen bleiben, steht kein Umzug von Bewohnern an.  
Für eine Umsetzung der Planung müssten jedoch einzelne Betriebe, hauptsächlich im Bereich südlich der Bahn, verlagert werden.
- Freilegung von Grundstücken  
Eine Freilegung von Grundstücken ist vor allem auf den entbehrlich geprüften Bahnflächen notwendig, sie müssen zunächst von Bahnanlagen oder auch deren Nachnutzungen freigemacht werden. Dazu gehören die Flächen der Gleise 3-5, unterschiedliche Hallen und Nebengebäude im südlichen Bereich der Bahn sowie die gärtnerisch genutzten Flächen. Auch in den Bereichen des Bundes, Ravensberg und nördlich der Bruder-Klaus-Straße müssen zur Umsetzung des Neuordnungskonzeptes Flächen geräumt und Gebäude abgerissen werden.
- Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen  
Um die West-Ost-Durchwegung durch das Gebiet und die Erschließung der geplanten Neubebauung zu gewährleisten, werden die Gustav-Schwab-Straße und die Bruder-Klaus-/Von-Emmich-Straße durchgängig befahrbar gemacht und eine neue Erschließung zwischen Bereich Ravensberg und Zeppelin Gewerbe Schule realisiert. Die Straßenräume werden dem geplanten Wohngebiet entsprechend gestaltet und durch ergänzende Alleepflanzungen begrünt.  
Radweg entlang der Bahnlinie  
Parallel zu den Gleisanlagen wird ein Fuß- und Radweg mit begleitender Grünfläche als Puffer zu den Gleisen hergestellt.  
Zur Querung der Gleisanlagen wird eine Fuß- und Radwegebrücke über die Bahngleise hinweg mit einem Vorplatz im Süden sowie eine durchgängige lichte Unterführung ebenfalls mit Plätzen an den beiden Zugängen geschaffen.
- Modernisierung und Instandsetzung  
Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen fallen eventuell im Handwerkerhof, am Bürogebäude an der Bruder-Klaus-Straße und am Bahnhofsgebäude an.
- Neubebauung und Ersatzbauten  
Im gesamten Bereich südlich der Bahn, unterbrochen durch das bestehende Bürogebäude, wird eine Neubebauung in einer durchgängigen Struktur von gereihten offenen und geschlossenen Höfen vorgesehen. Auch der Bereich Ravensberg wird mit einer Wohnbebauung überplant, die einzelne Bestandsgebäude integriert. Beidseits des Bahnhofsgebäudes entstehen neue Gebäude sowie auf der Fläche in Bundeseigentum an der Pestalozzistraße. Eventuell kann im Zuge der Anlage des Schulsportgeländes ein Gebäude entlang der Pestalozzistraße realisiert werden, das die raumwirksame Kante im Straßenraum fortsetzt und ergänzende Sport- oder kulturelle Nutzungen aufnimmt.
- Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen  
Es handelt sich um eine Planung vor allem für ein Wohngebiet. Gemeinbedarfseinrichtungen wie z.B. ein zusätzlicher Kindergarten könnten eventuell erforderlich und auf der dafür vorgesehenen Fläche östlich der Pestalozzistraße realisiert werden. Die Maßnahmen sind innerhalb einer weiteren Konkretisierung der Planung zu prüfen.  
Langfristig ist die Realisierung einer Schulsportanlage im Bereich südlich des Handwerkerhofes geplant.

## 7. Vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht

Auf der Basis des oben dargestellten Maßnahmen- und Neuordnungskonzeptes wurden die voraussichtlich bei der Durchführung der Sanierungsmaßnahme „Quartier Bahnhof Petershausen“ anfallenden Kosten geschätzt. Hierzu wurden zunächst die zugrunde zu legenden Massen (Flächen, Kubaturen) überschlägig ermittelt und anschließend mit den auf Erfahrungswerten beruhenden Ansätzen bewertet.

Aus dieser Aufstellung wurden die nach den Förderbestimmungen des Landes Baden-Württemberg derzeit voraussichtlich zuwendungsfähigen Kosten für die einzelnen Vorhaben ermittelt. Für einzelne Maßnahmen wird die Zuwendungsfähigkeit noch mit der Bewilligungsbehörde abzustimmen sein. Die Maßnahmen wurden durch die Stadtverwaltung nach ihrer Priorität für die Erreichung der angestrebten Sanierungsziele gewichtet. Gebietsteile, in welchen Maßnahmen auch ohne den Einsatz von Städtebaufördermitteln umgesetzt werden können, bzw. in denen den Maßnahmen eine niedere Priorität beigemessen wird, wurden bei dem Abgrenzungsvorschlag für das Sanierungsgebiet ausgegrenzt (vgl. unten). Die verbleibenden, nach der Fördervorschrift des Landes Baden-Württemberg zuwendungsfähigen Kosten, sind in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht zusammengestellt. Die vorliegende Kosten- und Finanzierungsübersicht enthält nicht die Kosten, welche auf Grund der Förderbestimmungen nicht zuwendungsfähig bzw. im Rahmen des Landessanierungsprogramms voraussichtlich nicht förderfähig sind. Insbesondere sind nicht die Kosten der privaten Grundstückseigentümer für die durch diese durchzuführenden Maßnahmen enthalten, vielmehr sind lediglich die voraussichtlichen Zuschüsse enthalten.

Auf dieser Grundlage wird vorläufig von folgenden durch die Sanierung bedingten und mit höchster Priorität eingestuften Ausgaben- und Einnahmenansätzen ausgegangen:

<b>I. Sanierungsbedingte Ausgaben</b>	<b>TEUR – einzeln –</b>	<b>TEUR – gesamt –</b>
<b>1. Vorbereitende Untersuchungen</b>		<b>25,0</b>
<b>2. Weitere Vorbereitung der Sanierung</b>		<b>140,0</b>
Städtebaulicher Wettbewerb	100	
Überarbeitung Wettbewerb	40	
<b>3. Grunderwerbe</b>		<b>2.584,5</b>
Flächen von Bahn für Radweg		
Flächen von Emmich-Straße		
Flächen von Bund für Gemeinbedarf		
<b>4. Sonstige Ordnungsmaßnahmen</b>		<b>1.174,8</b>
Beräumung Bahngelände		
Radweg		
<b>5. Baumaßnahmen</b>		<b>0,0</b>
<b>6. Sonstige Maßnahmen</b>		<b>0,0</b>
<b>7. Sanierungsträger</b>		<b>0,0</b>

<b>Sanierungsbedingte Ausgaben Gesamt</b>		<b>3.924,3</b>
---	--	----------------

<b>II. Sanierungsbedingte Einnahmen</b>	<b>TEUR – einzeln –</b>	<b>TEUR – gesamt –</b>
<b>Grundstückserlöse / Wertansätze</b>		<b>625,9</b>

<b>III. Förderrahmen</b>		<b>3.298,4</b>
<b>Benötigte Finanzhilfen (60 %)</b>		<b>1.979,0</b>

Der Förderrahmen wird im Programm „Stadtumbau West“ entsprechend der derzeitigen Bewilligung wie folgt finanziert:

60 % : Bund + Länderfinanzhilfen (1.897,559,- €)

40 % : Kommunale Eigenmittel (1.265.039,- €)

Weitere Kosten werden, sofern keine weitere Aufstockung des Förderrahmens erfolgt, durch die Stadt Konstanz getragen.

## 8. Sanierung nach dem Baugesetzbuch

### 8.1 Sanierungserforderlichkeit und Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Gemäß § 142 Abs. 1 BauGB ist das Sanierungsgebiet 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.

In der Bestandsaufnahme (vgl. oben) ist dargestellt, dass die bauliche Beschaffenheit der Gebäude im Gebiet zum Teil mangelhaft und die Nutzung der bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand in weiten Bereichen unzureichend bzw. unzeitgemäß ist. Insbesondere im Bereich südlich der Bahnlinie finden sich Bereiche, in welchen keinerlei erkennbare bauliche Nutzung vorhanden ist und die Freiflächen einen schlechten Zustand aufweisen. Die dortige Erschließungssituation wird durch die überkommene, nicht mehr ausgeübte Eisenbahnnutzung beherrscht.

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch einen weitestgehenden Funktionsverlust im Bezug auf die Eisenbahnnutzung aber auch die bisherige gewerbliche Nutzung aus. Es soll daher nach dem Neuordnungskonzept entsprechend seiner Bedeutung im Verflechtungsbereich entwickelt werden.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen wurde für die Realisierung der nach diesem Bericht und dem Neuordnungskonzept angestrebten Sanierungsmaßnahmen im vorgeschlagenen künftigen Sanierungsgebiet ein notwendiger Förderrahmen im Programm Stadtumbau West in Höhe von 3.298.400 Euro (vgl. oben) ermittelt.

Die Stadt Konstanz wurde im Jahr 2004 in das städtebauliche Förderprogramm „Stadtumbau West“ mit einem bewilligten Förderrahmen von derzeit 3.162.598 Euro aufgenommen.

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die innerhalb des zukünftig förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Quartier Bahnhof Petershausen“ vorgesehenen Maßnahmen mit dem bewilligten Förderrahmen und der Ausbildung von Prioritäten zügig bewerkstelligt werden können.

## 8.2 Empfehlungen zur Verfahrenswahl

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 so genannte „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 der durch die Sanierung bedingten 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 „von der Sanierung unbeeinflussten“ 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 so genannte „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 durch die Sanierung bedingten 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 Grundstücks 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.

### **8.3 Abwägung zur Verfahrenswahl**

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 durch die Sanierung bedingten 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 durch die Sanierung bedingten Bodenwertsteigerungen, von rechtlicher Bedeutung.

Das Untersuchungsgebiet weist in weiten Teilen eine deutliche Unternutzung des zentralen Stadtbereiches sowie Fehlnutzungen zentraler Flächen besonders im Bereich der Eisenbahnflächen auf, die den Aufbau eines attraktiven Stadtquartiers verhindern. Der Zustand der Gebäude ist vielfach schlecht und entspricht nicht den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die vorhandene Erschließung ist an der ehemaligen Eisenbahn- und Gewerbenutzung ausgerichtet und durch einen hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet.

Das Untersuchungsgebiet hat im Laufe der Jahre eine chronische Abwertung erfahren, die in vielen Bereichen drastisch zu Tage tritt und eine hohe Sanierungsbedürftigkeit bzw. -dringlichkeit zur Aufwertung und Verbesserung des Stadtbildes erkennen lässt. Somit ist seine Aufgabe im Verflechtungsbereich mit den angrenzenden Wohnquartieren erheblich beeinträchtigt.

Eine Sanierung zur Behebung und wesentlichen Verbesserung städtebaulicher Missstände liegt damit im öffentlichen Interesse. Auf der Grundlage der in Kapitel 7 dargestellten vorläufigen Kosten- und Finanzierungsübersicht ist eine Finanzierung der Maßnahme sowie eine zügig Durchführung gewährleistet.

Nach Beurteilung der städtebaulichen Missstände (§ 136 Abs. 3 BauGB), der Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (§ 137 BauGB) sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 139 BauGB) ergeben sich für die geplante Sanierung folgende Schwerpunkte, die bereits im Kapitel 6 „Städtebauliche Neuordnung und Maßnahmen“ skizziert wurden. Diese sind zusammengefasst im Wesentlichen:

- Schaffen von neuem Wohnraum innerhalb des bestehenden Gefüges der Stadt. Dadurch Verbesserung der Nutzungsmöglichkeit der Grundstücke, einschließlich bodenordnerischer Maßnahmen (neue Grundstückszuschnitte).
- Beseitigung der vorhandenen Substanz- und Funktionsmängel und Aufwertung des Quartiers.
- Schaffen von innerstädtischen Grünstrukturen mit entsprechenden Baumpflanzungen.
- Verbesserung der Fußwegbeziehungen innerhalb des Gebietes und Verknüpfung mit den angrenzenden Bereichen.
- Ergänzend die erhaltende Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz durch Instandsetzung und Modernisierung privater Gebäude.

Unter Anbetracht der gesetzten Ziele und Schwerpunkte der Sanierungsmaßnahme im Bereich der Neuordnung der Grundstücke mit einer verbesserten baulichen Nutzungsmöglichkeit ist von durch die Sanierung bedingten Bodenwertsteigerung auszugehen. Auch die bei der Erarbeitung der Kosten- und Finanzierungsübersicht angesetzten Werte, welche sich auf die Bodenrichtwerte des Gutachterausschusses stützen, im Zusammenhang mit dem notwendigen Grunderwerb und den möglichen Verkaufserlösen bei einer Reprivatisierung unterstützen diesen Schluss. Aus diesem Grund ist die Sanierungsmaßnahme „Quartier Bahnhof Petershausen“ im klassischen Verfahren

durchzuführen. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach §§ 152 – 156a BauGB finden daher Anwendung. Die volle Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB gelangen zur Anwendung, um beispielsweise künftige Nutzungsstrukturen im Sinne der Sanierungsziele beeinflussen zu können.

#### **8.4 Bahnspezifische Aspekte**

Nach § 139 Absatz 1 BauGB hat unter anderem der Bund, einschließlich seiner Sondervermögen, im Rahmen der ihm obliegenden Aufgaben die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen zu unterstützen. Ordnungs- und Baumaßnahmen dürfen nur mit Zustimmung des Bedarfsträgers durchgeführt werden (§ 146 Absatz 2 BauGB). Der Bedarfsträger soll seine Zustimmung erteilen, wenn auch unter Berücksichtigung seiner Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der Sanierungsmaßnahme besteht.

Die Abstimmung zwischen der Stadt Konstanz und den Bahngesellschaften hat stattgefunden. Die Entwicklung eines Teils der Bahnflächen wurde einvernehmlich in einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Damit kann auf eine Einbeziehung dieses Teils der Bahnflächen in das Sanierungsgebiet verzichtet werden.

#### **8.5 Sozialplanung nach dem Baugesetzbuch**

Gemäß § 141 Baugesetzbuch sollen sich die vorbereitenden Untersuchungen auch auf nachteilige Auswirkungen erstrecken, die sich für die von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen, im wirtschaftlichen und sozialen Bereich voraussichtlich ergeben werden.

Die vorbereitenden Untersuchungen dienen somit zugleich der Vorbereitung eines gegebenenfalls erforderlich werdenden Sozialplanes im Sinne des § 180 Baugesetzbuch. Danach soll die Gemeinde Vorstellungen entwickeln und mit den Betroffenen erörtern, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Sind Betroffene nach ihren persönlichen Lebensumständen nicht in der Lage, Empfehlungen und anderen Hinweisen der Gemeinde zur Vermeidung von Nachteilen zu folgen oder Hilfen zu nutzen, oder sind aus anderen Gründen weitere Maßnahmen der Gemeinde erforderlich, hat sie geeignete Maßnahmen zu überprüfen.

Gemäß § 180 Abs. 2 BauGB sind das Ergebnis der Erörterungen und Prüfungen (§ 180 Abs. 1 BauGB) sowie die voraussichtlich in Betracht zu ziehenden Maßnahmen der Gemeinde und die Möglichkeiten ihrer Verwirklichung schriftlich darzustellen (Sozialplan). Zum jetzigen Zeitpunkt kann sich eine Erörterung möglicher Auswirkungen der Sanierungsdurchführung zunächst nur auf allgemein vorstellbare Planungsmöglichkeiten beziehen (vgl. Kapitel 6.1 und 6.2 „Sanierungsziel/Leitlinien“).

Die hieraus zu entwickelnden Lösungsmöglichkeiten zur Vermeidung oder Milderung negativer Auswirkungen können somit noch nicht personenbezogen sein. Sobald dann im Verlauf der weiteren Vorbereitung und Durchführung der Sanierung negative Auswirkungen auf Einzelpersonen erkennbar werden, müssen die im Baugesetzbuch vorgesehenen Möglichkeiten auf den Einzelfall angewendet und für die betroffenen Personen individuell berücksichtigt werden.

Obwohl das Baugesetzbuch zur Erreichung der Sanierungs- und Bebauungsplanziele Maßnahmen verschiedener Art vorsieht (zum Beispiel Abbruch-, Modernisierungs- oder Instandsetzungsgebot, erleichtertes Enteignungsverfahren), erscheint es aus heutiger Sicht nicht erforderlich und angesichts der mit solchen Maßnahmen bekanntermaßen verbundenen Problematik auch nicht geboten, im künftigen Sanierungsgebiet überhaupt davon Gebrauch zu machen. Die Freiwilligkeit sollte an oberster Stelle stehen und auf oben genannte Zwangsmittel sollte, wenn irgend möglich, verzichtet werden.

Die Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Straßenraumes, des Wohn- und Arbeitsumfeldes beschränken sich im Wesentlichen auf öffentliche Flächen, so dass hier keine negativen Auswirkungen im Sinne des Sozialplanes auf die Bewohner des Untersuchungsgebietes zu erwarten sind.

Über Entschädigungsleistungen für Gebäudesubstanzverluste können in aller Regel sowohl Anreize zur Schaffung von privaten Freiflächen durch den Abbruch von ungenutzten Nebengebäuden oder den Neu- bzw. Umbau auf das tatsächlich benötigte Maß gegeben, als auch soziale Härten für die Eigentümer ausgeschlossen werden.

Da auf Modernisierungs- und Instandsetzungsgebote verzichtet werden sollte, dürften sich aus den Erneuerungsmaßnahmen bei Privatgebäuden für den Eigentümer selbst keine sozialen Härten ergeben.

Sollten Mieter ihre Wohnungen aufgrund von Modernisierungsmaßnahmen räumen müssen, so kann eine Zwischenunterbringung in Ersatzobjekten oder der Bezug einer neuen Wohnung notwendig werden. Zur Vermeidung sozialer Härten können verschiedene Lösungsmöglichkeiten gefunden werden, z.B. Ausgleichszahlungen bei Umzug, Übernahme der Mietkosten usw., die sich aus der persönlichen Situation ergeben und individuell erörtert werden müssen.

Bei der durch die Sanierung bedingten Verlagerung von Gewerbe- bzw. landwirtschaftlichen Betrieben ist stets darauf zu achten, dass betroffene Betriebe durch diese Maßnahmen nicht nachhaltig wirtschaftlich geschädigt oder gar in ihrer Existenz gefährdet werden. Zur Abfederung oder Kompensation der durch die Sanierung bedingten Eingriffe können durch die Übernahme von Betriebsverlagerungskosten und anderer durch den Umzug bedingter Vermögensnachteile sowie Gewährung von Überbrückungshilfen oder Betriebsausfallkosten soziale Härten ausgeglichen werden; falls erforderlich, ist bei der Suche nach einem Ersatzbetriebsstandort aktive Unterstützung durch die Gemeinde angebracht.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich im Verlauf der Sanierungsdurchführung Probleme in Einzelfällen ergeben werden, die im Rahmen eines Sozialplanes gelöst werden müssen.

Sind hiervon bei der Durchführung im konkreten Falle Grundstückseigentümer, Mieter oder Gewerbetreibende betroffen, wird nach der jeweils rechtlichen Situation die für die Betroffenen mildeste Lösung zur Durchführung empfohlen, die stets auf freiwilliger Basis in die Praxis umgesetzt werden sollte.

## **8.6 Gebietsfestlegung**

Nach § 136 Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch sind Sanierungsmaßnahmen „Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird“.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen beziehen sich auf ein abgegrenztes Gebiet als Gesamtmaßnahme, das durch ein aufeinander abgestimmtes Bündel von Einzelmaßnahmen an die allgemeine Entwicklung der Gemeinde herangeführt werden soll. In diesem Gebiet müssen städtebauliche Missstände vorliegen, entweder baulicher oder funktioneller Art.

Die Analyse der bei den jetzigen Untersuchungen, Bestandsaufnahmen und Gebäudebewertungen festgestellten Missstände und Mängel (vgl. Kapitel 3 „Bestandsaufnahme“ und 4 „Städtebauliche Mängel und Konflikte“) ergibt, dass im Untersuchungsgebiet in erheblichem Umfang „städtebauliche Missstände“ vorliegen, zu deren Behebung Sanierungsmaßnahmen erforderlich sind.

Die Sanierungsziele sind in Kapitel 6 „Städtebauliche Neuordnung und Maßnahmen“ dargelegt. Zur Realisierung dieser Sanierungsziele wird man nach dem derzeitigen Stand für die Bereiche, deren Neuordnung nicht über städtebauliche Verträge bereits geregelt bzw. vorbereitet sind, nicht auf das Instrumentarium der Vorschriften über städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§ 136 ff. BauGB) verzichten können.

Für die weitere Vorbereitung und Durchführung der Sanierung wird folgende Abwicklung für das künftige Sanierungsgebiet „Quartier Bahnhof Petershausen“ vorgeschlagen:

1. Behandlung des Ergebnisses der vorbereitenden Untersuchungen im Gemeinderat der Stadt Konstanz, insbesondere zustimmende Kenntnisaufnahme zum Neuordnungskonzept als Planungsleitlinie für die Sanierungsdurchführung.



2. Beschluss des Gemeinderates über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes als Satzung (§ 142 BauGB).
3. Ortsübliche Bekanntmachung der Sanierungssatzung. Die Sanierungssatzung wird nach § 143 Absatz 1 BauGB mit der ortsüblichen Bekanntmachung rechtsverbindlich. Ab diesem Zeitpunkt steht der Stadt im Sanierungsgebiet auch ein allgemeines Vorkaufsrecht nach § 24 Absatz 1 Nr. 3 BauGB zu.
4. Mitteilung der rechtsverbindlichen Sanierungssatzung an das Grundbuchamt zur Eintragung der Sanierungsvermerke in die Grundbücher der betroffenen Grundstücke.
5. Förderung der privaten Mitwirkungsbereitschaft durch Öffentlichkeitsarbeit und allgemeine Information über die Sanierungsabsichten (z.B. Sanierungsbroschüre, etc.).

Der Abgrenzungsvorschlag für das geplante Sanierungsgebiet ergibt sich aus nachfolgendem Lageplan. Gegenüber dem Untersuchungsgebiet wurden die Bereiche der Bahn (insbesondere aurelis) für welche bereits städtebauliche Verträge abgeschlossen wurden, herausgenommen. Ebenso ausgegrenzt ist der Bereich des ehemaligen Empfangsgebäudes der Bahn mit seinem Umfeld, da die Funktion des Bahnhaltes bestehen bleibt und die Flächen weiterhin in gewissem Umfang für Bahnzwecke benötigt werden. Auch für diesen Bereich soll ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen werden. In diesen Verträgen sind die Maßnahmenziele, deren Umsetzung einschließlich Realisierungsfristen sowie die Beteiligung der Planungsbegünstigten an Infrastrukturmaßnahmen geregelt.

Ebenso ausgegrenzt wurde der Bereich der Rieter Werke, der keine neue Entwicklung erfahren soll, sowie der Bereich der Schulflächen des Landkreises in welcher keine (im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung zuwendungsfähigen) Maßnahmen geplant sind und der Eigentümer auf eine intakte und zufriedenstellende Nutzung verweist.

*s. Plan „Vorschlag zur Abgrenzung Sanierungsgebiet“*

Aus den vorgenannten Gründen wird empfohlen, folgende Sanierungssatzung zu beschließen:

## Entwurf der Sanierungssatzung

### S A T Z U N G

der Stadt Konstanz über die förmliche Festlegung  
des Sanierungsgebiets „Quartier Bahnhof Petershausen“

Aufgrund des § 142 Abs. 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB) in der jeweils gültigen Fassung und § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der jeweils gültigen Fassung beschließt der Gemeinderat der Stadt Konstanz in seiner Sitzung am ..... folgende Satzung:

#### § 1 Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Quartier Bahnhof Petershausen“

Im nachfolgend näher beschriebenen Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor. Dieser Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen verbessert und umgestaltet werden. Das insgesamt ca. 11,2 ha umfassende Gebiet wird hiermit als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt und erhält die Bezeichnung „Quartier Bahnhof Petershausen“.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der in dem beiliegenden Lageplan „Quartier Bahnhof Petershausen“ im Maßstab 1 : ..... vom ..... abgegrenzten Fläche. Der Plan ist Bestandteil der Satzung und als Anlage beigefügt.

#### § 2 Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird im umfassenden Verfahren durchgeführt. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB finden Anwendung.

#### § 3 Genehmigungspflichten

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgänge finden Anwendung.

#### § 4 Inkrafttreten

Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Hinweise zur Satzung:

1. Die Satzung ist ortsüblich bekannt zu machen. Hierbei ist auf die Vorschriften der §§ 152 bis 156a und 144 BauGB hinzuweisen.
2. Die rechtsverbindliche Sanierungssatzung ist dem Grundbuchamt mitzuteilen und hierbei die von der Sanierungssatzung betroffenen Grundstücke einzeln aufzuführen.

**Anhang – Pläne**