

V o r l a g e

an den Rat
über den Verwaltungsausschuss
über den Bau- und Umweltausschuss

**Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaues“;
Fördermittel für den Umbau des Bahnhofes**

Im Rahmen des o.g. Förderprogrammes hat sich die Stadt für die Sanierung und Umnutzung des Bahnhofes um Zuschüsse beworben. Da das Programm in diesem Jahr kurzfristig seitens des Bundes aufgelegt wurde, ist der notwendige Beschluss zur Bereitstellung der Eigenmittel auch nach der Abgabefrist (22.09.14) möglich. Dieses wird mit dieser Vorlage nachgeholt.

Die Sanierung des Bahnhofes (incl. Erwerb) soll insgesamt 1.990.000 € betragen. Aufgrund der Haushaltsnotlage der Stadt Helmstedt beträgt der Eigenanteil bei diesem Programm nur 10 % (199.000 €).

Die Einzelheiten hinsichtlich der Zusammensetzung der Kosten und der grundsätzlichen Idee bezüglich der Sanierung/Umnutzung sind dem anhängenden Antrag zu entnehmen.

Beschlussvorschlag:

Für die Sanierung des Bahnhofes wird ein Zuschuss in Höhe von 1.791.000 € aus den Mitteln des Bundesprogrammes „Nationale Projekte des Städtebaus“ beantragt. Der Eigenanteil der Stadt wird in Höhe von 199.000 € in die Haushalte 2016/2017 eingestellt.

In Vertretung

(Junglas)

ERHEBUNGSBOGEN

Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ (2014)

Anträge auf Förderung müssen **bis zum 22. September 2014** in dreifacher Ausfertigung und in digitaler (editierbarer) Form eingehen beim:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR/I7)
Kennwort: „Nationale Projekte des Städtebaus“
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn.

Fragen zum Projektauftrag richten Sie bitte an nationale-staedtebauprojekte@bbr.bund.de.

Diesen Erhebungsbogen finden Sie als Datei unter: www.nationale-staedtebauprojekte.de.

Dem Antrag sind folgende Materialien beizufügen:

- Stellungnahme des jeweils für die Städtebauförderung zuständigen Landesressorts
- Finanzierungsplan. Bitte beachten Sie, dass die Aufteilung der beantragten Fördersummen auf die Jahre 2014 bis 2018 nur einen Anhaltswert für eine Bewilligung unter Berücksichtigung des Gesamttabelleaus und der Haushaltsvorgaben darstellt.
- Nachweis eines Beschlusses über den Finanzierungsanteil der Kommune und ggf. Dritter (Nachweise der Kommunen können nachgereicht werden).
- Ggf. zeichnerische, bildliche oder kartografische Darstellungen sowie weitere textliche Erläuterungen

1. Projekttitle (kurz, prägnant) „Perronhalle Helmstedt“ - Der Zonengrenzbahnhof als wiederentdecktes Mobilitätszentrum	
Kommune: Stadt Helmstedt	
Bundesland: Niedersachsen	
Projektbeginn (geplant): 01/2015	Projektende (geplant): 10/2017
Für den Fall einer Bewilligung beantragen wir, das Projekt unverzüglich, also noch vor Erhalt des Zuwendungsbescheides beginnen zu dürfen (vorzeitiger Maßnahmebeginn): ☐ ja ☒ nein	
Kontaktperson für Rückfragen Name: Andreas Bittner	
Anschrift: Markt 1, 38350 Helmstedt	
Telefon: 05351/175210	
E-Mail: andreas.bittner@stadt-helmstedt.de	
Ggf. Kontaktdaten weiterer Projektpartner (Name, Anschrift, Telefon, E-Mail)	

2. Finanzierung

2.1. Eigentumsverhältnisse

Das betreffende Objekt befindet sich (bitte ankreuzen)

☐ im Eigentum des Landes

☒ nicht im Eigentum des Landes

Eigentümer: Deutsche Bahn

2.2. Anteil der Kommune

Die Kommune befindet sich (bitte ankreuzen)

a) ☐ nicht in Haushaltsnotlage (kommunaler Anteil mindestens 1/3)

b) ☒ in Haushaltsnotlage (kommunaler Anteil mindestens 10%)

☒ eine Bescheinigung der Kommunalaufsichtsbehörde liegt bei

☐ wird nachgereicht bis zum _____

Ein Ratsbeschluss über den Anteil der Kommune

☐ liegt bei

☒ wird nachgereicht bis zum 08.12.2014

2.3. Gibt es eine finanzielle Beteiligung des Landes?*

a) ☒ nein

b) ☐ ja

Höhe der Beteiligung: _____

☐ eine Bescheinigung des Landes liegt bei

☐ wird nachgereicht bis zum _____

*Die finanzielle Beteiligung von Stadtstaaten wird als kommunaler Anteil gewertet.

2.4. Gibt es eine finanzielle Beteiligung beteiligter Dritter (z.B. Eigentümer)?*

a) ☒ nein

b) ☐ ja

Höhe der Beteiligung: _____

*Der finanzielle Beitrag beteiligter Dritter **ist nicht Teil der Projektkosten** – die Berechnung des kommunalen-Anteils (z. B. 1/3) bezieht sich also auf die Projektkosten abzüglich dieses Anteils.

2.5. Gibt es eine finanzielle Beteiligung unbeteiligter Dritter (z. B. Spenden)?*

a) ☒ nein

b) ☐ ja, von (ggf. Kurzbeschreibung) _____

Höhe der Beteiligung: _____

☐ eine Bescheinigung liegt bei

☐ wird nachgereicht bis zum _____

*Hier sind Nicht-Eigentümer anzugeben, also z. B. unabhängige Stiftungen oder Spendengelder. Durch die Beteiligung von Dritten kann der kommunale Anteil reduziert werden. Der Mindestanteil der Kommune beträgt aber in jedem Fall 10% (gilt auch für Kommunen in Haushaltsnotlage).

3. Finanzierungsplan

3.1. Grundsatz

Anteil	€	% der Gesamtkosten
Kommune	199.000	10 %
Land	0	0 %

unbeteiligte Dritte (Spenden etc.)	0	0 %
beantragte Zuwendung des Bundes	1.791.000	90 %
gesamt	1.990.000	100%
Zusätzlicher Finanzierungsanteil durch private Eigentümer/Nutzníeßer	0	---
Zusätzliche Fördermittel	0	---

3.2. Finanzierungsplan bei Projekten mehrerer Kommunen

Anteil	€	% der Gesamtkosten
Kommune 1		
Kommune 2		
Kommune n		
Land 1		
Land 2		
Land n		
unbeteiligte Dritte (Spenden etc.)		
beantragte Zuwendung des Bundes		
gesamt		100%
Zusätzlicher Finanzierungsanteil durch private Eigentümer/Nutzníeßer		---
Zusätzliche Fördermittel		---

4. Projektbeschreibung

4.1. Kurzbeschreibung des Projekts

Mit der Anbindung Helmstedts an das überregionale Schienennetz der Bahn waren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts große Erwartungen geknüpft. Zum einen versprach man sich wirtschaftlichen Aufschwung im Rahmen der beginnenden Industrialisierung des Braunkohleabbaus durch den Güterverkehr; zum anderen förderte die durch den Personenverkehr rapide zunehmende Mobilität des Bürgers gesellschaftliche, kulturelle und touristische Potenziale. Gleichzeitig öffnete sich für die Helmstedter durch den Pendelverkehr ein neuer Arbeitsmarkt.

Die Bahnhofshallen und Gebäude („Perronhallen“) wurden damit zum neuen und attraktiven Knoten- und Anlaufpunkt des gesellschaftlichen Lebens. Es war obligatorisch, diese exponierten Neu-Zentren durch im Stile der Zeit architektonisch ansprechende und in ihrer Funktion mit einer gewissen vornehmen Noblesse ausgestattete Gebäude angemessen zu repräsentieren.

Seit diesen Tagen hat sich der Personen- und Güterverkehr quantitativ wie qualitativ enorm intensiviert. Trotz dieses infrastrukturellen Wachstums wird der repräsentative wie der funktionale Charakter dieser alten Bahnhofsgebäude nicht mehr gesehen und der Erhalt der Bauwerke der Gewinnmaximierung geopfert. Dieses allmähliche Verwahrlosen zieht einen all-

mählichen Milieuwandel der umliegenden Gegend nach sich. Bahnhofsgebäude jenseits der Großstädte stehen inzwischen leer, wurden verkauft oder sind abgerissen.

Ziel des Projektes ist es, das denkmalgeschützte Gebäude des Helmstedter Bahnhofs in einer modernen Interpretation der einstmals noblen Perronhalle funktional zu rekultivieren. Dafür gilt es besonders hier in Helmstedt innerdeutsche Geschichte zu bewahren, neue kulturelle und touristische Potenziale aufzuspüren und zu nutzen, sowie ein nachhaltiges innovatives Betreiberkonzept zu entwickeln. Dafür bietet die Region – die Anlagen der ehemaligen innerdeutschen Grenze, der rekultivierte Tagebau mit seinen Industrie- und Gleisanlagen und die museale Vermarktung der Schöninger Speere – ausreichend Möglichkeiten.

4.2. Projektziele und Maßnahmen (incl. einzelner Kostenangaben)

Projektschwerpunkt Bahnhofsgebäude

Helmstedt wurde als Durchgangshaltepunkt an das entstehende Schienennetz angebunden. Der Bau der Bahnhofshalle erfolgte 1872 unmittelbar südlich der Altstadt. Infolge der Siedlungserweiterungen der Stadt im 20-ten Jahrhundert „rückte“ das Bahnhofsareal vom Standort betrachtet immer weiter in das Zentrum der Kreisstadt.

Bedingt durch den zwischenzeitlichen Aufbau der innerdeutschen Grenze und dem strukturellen Wandel im Bahnsektor wurden bis heute nahezu alle regionalen Schienenwege rückgebaut. Überregional ist Helmstedt aktuell Haltepunkt im IC und RB –Netz der Bundesbahn zwischen den Zentren Braunschweig und Magdeburg. Dem Areal wurde zudem der ZOB funktional beigeordnet. Die Grundsanierung der Außenanlagen des Bahnhofsumfeldes war 2006 abgeschlossen.

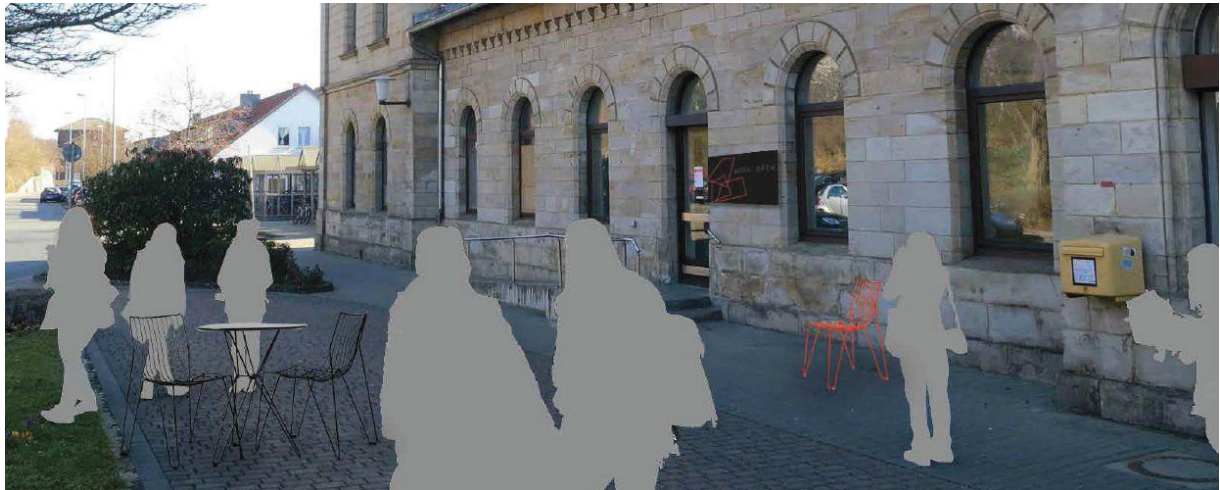
Im Jahre 2012 wurde seitens der Bahn beschlossen, das Gebäude zu veräußern. Damit manifestiert sich auch in Helmstedt die Tendenz einer schleichenden Verödung der Bahnhofsgegend, die nur noch zum schnellen Ein- und Ausstieg genutzt wird. Dadurch geht ein Milieuwandel der Umgebung in den Rotlicht-, Drogen- und Tattooshopbereich einher, der nicht gewollt, aber schwer zu verhindern ist, wenn das Bahnhofsgebäude selbst, keine attraktiven Nutzungen mehr bietet.

In Großstädten oder Kleinstädten mit herausragender touristischer Bedeutung kann dieser Entwicklung durch die Umnutzung der Bahnhofsgebäude als Einkaufsmalls oder Kulturzentren bei gleichzeitiger Beibehaltung der Wartehallennutzung relativ erfolgreich entgegen gewirkt werden.

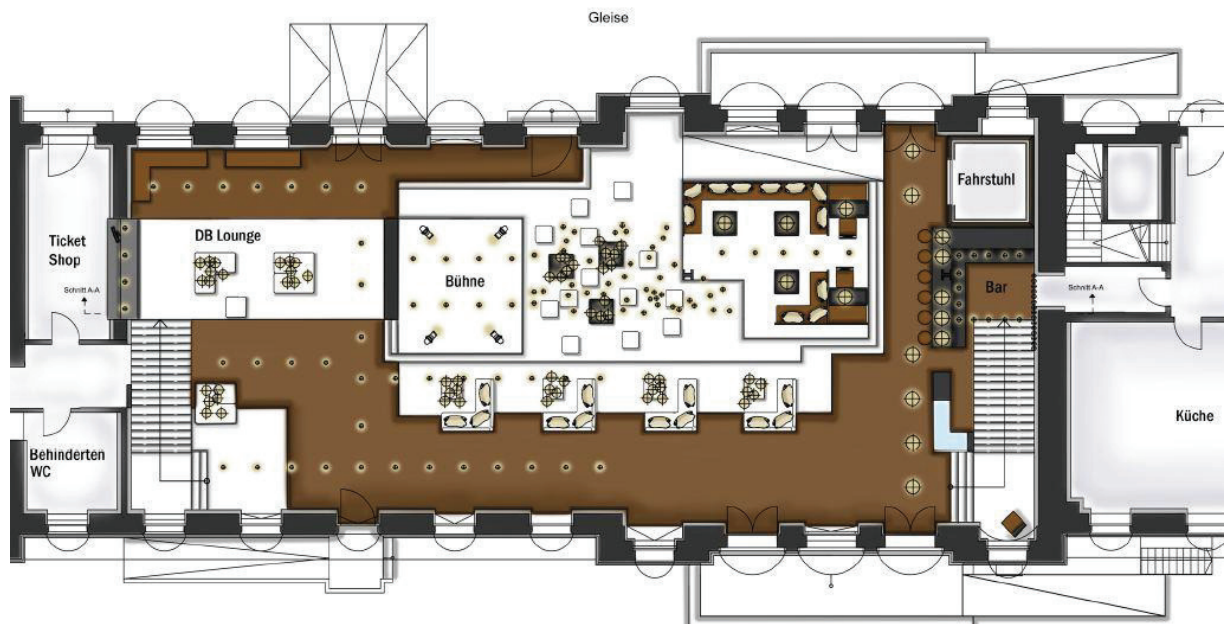
Bei Kleinstädten und Dörfern in der Peripherie rentiert sich diese Art der Umnutzung der vorhandenen Bausubstanz nicht. Hier sind vielmehr innovative Nutzungsideen gefragt, die ganz individuell auf das Regionspotenzial abzustimmen sind. In der Helmstedter Region kann dies nur die klimafreundliche Erschließung und touristische Aufbereitung der umliegenden landschaftlichen und historischen Potentiale sein.

Dafür muss das Bahnhofsgebäude als Knotenpunkt des gesamten Konzeptes und in Anlehnung an den funktionalen wie repräsentativen Charakter früherer Zeiten saniert und mit qualitätvollen Materialien ausgebaut und für eine multifunktionale Nutzung vorbereitet werden. Basis dieser multifunktionalen Nutzung sollte eine gediegene „Perronhalle“ mit Imbissstheke, einer Lese-Lounge und einem W-LAN-Hotspot sein. Des Weiteren ist ein Tourismusinfo-Bereich vorgesehen, in welcher man sich mehrsprachig informieren und gezielt Ausflüge als Komplettpaket oder in Einzelbausteinen buchen kann. Anfangs- und Endpunkt sollte jeweils der Bahnhof sein. Ergänzend kommen ein Fahrrad- und E-Bike-Verleih inklusive Ladestation und ein Outdoorgeschäft dazu. Jenseits der primären Nutzung als Wartehalle kann das möglichst offen zu haltende Raumgefüge für kulturelle Veranstaltungen, künstlerische Ausstellungen und Installationen genutzt werden.

In Vorbereitung auf die multifunktionale Nutzung des Bahnhofsgebäudes ist ein Studentenwettbewerb an der Hochschule Hannover, Fachbereich Innenarchitektur, durchgeführt worden. Es galt unter Berücksichtigung der regionalen touristischen Potenziale Nutzungskonzepte zu entwickeln und diesen Konzepten entsprechend, den Innenraum zu designen. Das Ergebnis war eine Vielzahl von Lösungen, wie und mit welchen Materialien und Design-Objekten ein derartiges Gebäude neu bespielt werden kann. Eine Auswahl an besonders gelungenen Visualisierungen ist zusammen mit atmosphärischen Studien dem Antrag als Anlage beigefügt („Anlage: Atmosphärische Studien/ Studentenwettbewerb Innenarchitektur“).



Ansicht-Entwurfsarbeit von Demary und Melz



Grundriss-Entwurfsarbeit von Müller und Hoch

Projektschwerpunkt Betreiberkonzept und Öffentlichkeitsarbeit:

In Helmstedt etabliert sich mittlerweile ein starkes bürgerschaftliches Engagement, das im Rahmen dieses Projektes genutzt werden soll. Entstanden sind mehrere Eigentümernetzwerke, Veranstaltungsreihen und ein Schülercafe/Club.

Der Betrieb der „Perronhalle-Helmstedt“ soll daher nicht als „neue“ Tourismuszentrale der Stadt entwickelt werden, vielmehr steht die Kooperation mit regionalen Partnern im Vordergrund des künftigen Betreiberkonzeptes.

Hier sollen individuelle Vorstellungen und damit auch das kreative Potential möglicher Akteure vor einem endgültigen Raumkonzept im Rahmen dieses Förderantrages sondiert werden. Entsprechende Vorgespräche bezüglich möglicher Partner und deren Betreiberkonzeptionen sollen vorzugsweise mit regionalen Akteuren geführt werden, insbesondere denjenigen, die bereits in Ihrer Tätigkeit Teilbereiche der in der „Perronhall-Helmstedt“ avisierten Nutzungsbestandteile gewerbsmäßig betreiben. Dies bedeutet konkret die Einbeziehung der Betreiber von Clubs, Cafes, Restaurants, Buchhandlungen und Fahrradläden in der Region.

- Die Stadt stellt den Raum, organisiert, saniert und verpachtet Teilnutzungsräume -

Darüberhinaus ist es vorgesehen, neben den notwendigen Veranstaltungen im Rahmen der Beschlussfassungsorgane der Verwaltung die Info- und Öffentlichkeitsveranstaltungen an Standorten _ out of Verwaltung _ durchzuführen.

Als Standorte für diese Veranstaltungen ständen dann als logische Folge der geführten Gespräche der Bahnhof selbst sowie die Örtlichkeiten der Interesse zeigenden Clubs, Cafes, Restaurants, Buchhandlungen und Fahrradläden zur Verfügung. Sinn dieser außerkommunalen Veranstaltungsorte ist die Diskussion der neuen Nutzungsidee des alten Bahnhofs an Orten, zu denen die gewogene Bürgerschaft vielleicht einen „offeneren“ Zugang entwickelt.

Einbindung Regionspotential 1:

Verknüpfung mit den Aktivitäten des Verein Grenzenlos - Wege zum Nachbarn e.V.

Im Zusammenhang mit der innerdeutschen Teilung rückte Helmstedt in den Fokus gesamtdeutscher Grenzgeschichte. Der Bahnhof und die Autobahngrenzkontrollstelle zählten zu den wichtigsten Naht- und Übergangsstellen beider Systeme. Angstgefühle, Beklemmungssituationen, Tragödien, am Ende aber auch Glücksmomente und Freudentaumel waren „normale“ Begleiter der Besucher im Helmstedter Grenzbereich. Fragt man heute in die Runde eines mittelalten Personenkreises, ob man „Helmstedt kenne“, bekommt man häufig die Antwort: „Ja, das liegt doch an der Grenze!“ Ob im Osten oder Westen kann dabei oft nicht beantwortet werden. Es ist auch heute nicht mehr entscheidend.

„Es gab in den ersten Jahren nach dem Krieg lediglich zwei Züge täglich nach Berlin. Das Passieren der Zonengrenze in Helmstedt war anfangs überaus strapaziös. Alle Passagiere hatten an der Grenzstation den Zug zu verlassen und sich mit Gepäck auf dem Bahnsteig zur Kontrolle durch die Sowjets aufzustellen. Es wurden Papiere und Gepäck untersucht, wobei man Glück haben konnte und kaum kontrolliert wurde. Es konnte aber auch sein, dass man zur Leibesvisitation in eine Baracke gebeten wurde und der Zug zwischenzeitig abfuhr. Der Zurückgebliebene hatte auf den nächsten Zug zu warten. Die Auswahl war willkürlich - ein Grinsen des Reisenden konnte entscheiden, ob man der weitergehenden Kontrolle unterzogen wurde.“

[© 2003 Verkehrswerkstatt.de, Autor: Alfred Meschenmoser, Essen,
<http://www.schule.de/bics/son/verkehr/eisenbah/augen/amesch/reise19.htm>]

Auszug Homepage Verein Grenzenlos - Wege zum Nachbarn e.V.

„Bereits wenige Jahre, nachdem die deutsch-deutsche Grenze ihre Schrecken verloren hat, waren nur noch vereinzelte Reste übriggeblieben, die kaum daran zu erinnern vermögen, welches Leid durch diese Grenze verursacht worden ist. Inzwischen wächst eine Generation heran, die über das Leben mit der innerdeutschen Grenze eines Tages nur aus Büchern oder den Erzählungen der Eltern Wissen beziehen kann. So drohen die Bilder von dieser jahrzehntelang prägenden und Schrecken verursachenden Grenze binnen relativ kurzer Zeit zu verblassen. Aus diesem Grund ist es wichtig, Einrichtungen vor Ort zu erhalten bzw. zu schaffen, die diese Grenze für den Betrachter erlebbar machen“

[<http://www.grenzdenkmaeler.de>]

Zur Zeit werden an jedem 4. Sonnabend im Monat geführte Busfahrten beginnend am Zonengrenz-Museum Helmstedt, über das Grenzdenkmal Hötensleben bis zur ehemaligen Grenzübergangsstelle Helmstedt/Marienborn, der heutigen Gedenkstätte Deutsche Teilung Marienborn, angeboten.

Diese bereits bestehenden Rundfahrten sollen durch das Angebot der „Perronhalle Helmstedt“ thematisch und funktional erweitert werden:

Angebot : „Perronhalle Helmstedt“

Sie haben Kinder, oder sind eine Gruppe rüstiger Senioren oder müssen eine Betriebsveranstaltung organisieren oder wollen Ihrem Kegelclub etwas besonders bieten...

**Alleine mit Eltern - uncool,
Kultur, Museum – gibt's überall,
Ausflugscharme – was besonderes halt!**

Dann vielleicht nach Helmstedt – und spüren Sie das Grenz-Gefühl!

Buchen Sie unser Komplettpaket:

Reisen Sie mit dem Gruppen- oder Familienticket oder der BahnCard bequem ohne Auto an, verpflegen Sie sich tagsüber in unserem Self-Service Gastronomiebereich in der Perronhalle Helmstedt, entscheiden Sie sich für eine geführte Tour zu den verschiedenen Themenstandorten, nutzen Sie unseren Fahrradpool – Elektro-, Touren-, Mountainbike zu kleinen Ausflügen in die Stadt und Umgebung, „chillen“ Sie in unserer Lese- und Familien-Lounge, genießen Sie das Abendessen im Railway-Bereich und reisen Sie dann entspannt mit der Bahn nach Hause.

Einbindung Regionspotential 2: Helmstedter Tagebau – Hort prähistorischer Waffen und Rekultivierung einer wüsten Landschaft

Als das Datierungsergebnis der zwischen 1994 und 1998 im Braunkohletagebau Schöningen (Landkreis Helmstedt) gefundenen acht hölzernen Wurfspeere bekannt wurde, hielt die wissenschaftliche Welt den Atem an. Mit einem Alter von ca. 300.000 Jahren sind die Speere die ältesten vollständig erhaltenen Jagdwaffen der Welt; sie haben das Bild der kulturellen Entwicklung des frühen Menschen dauerhaft und umfassend verändert.

Diesen sensationellen Fund der Menschheitsgeschichte hat die Stadt Schöningen mit dem Bau eines eigenen Museums – das „Paläon“ – für die Weltöffentlichkeit gebührend inszeniert. Das Bauwerk wie die dort ausgestellten Exponate genießen seitdem enorme mediale Aufmerksamkeit. Fatale Weise wurde nur wenige Jahre vor Eröffnung des Paläons der Zugbetrieb von Helmstedt nach Braunschweig über Schöningen aus Kostengründen eingestellt und das Schöninger Bahnhofsgelände verkauft. Damit fehlt diesem „kulturellen Leuchtturm der Region“ eine zentrale infrastrukturelle Anbindung – gerade für Gruppenausflüge wäre die direkte Zuganbindung ideal gewesen.

Mit der Rekultivierung des Helmstedter Bahnhofsgeländes soll diese infrastrukturelle Lücke auf außergewöhnliche Weise und unter besonderer Berücksichtigung von Reisegruppen geschlossen werden. Im rekultivierten Bahnhofsgelände soll es die Möglichkeit geben, Ausflüge zum Paläon, unter Einbeziehung des ehemaligen Tagebaugeländes, als ein komplettes Paket buchen und mit verschiedenen Fortbewegungsmedien den Ausflug antreten zu können.

Es ist geplant, direkt am Bahnhof einen Fahrrad- bzw. E-Bike-Verleih inklusive Ladestation zu etablieren, Wanderwegen für ambitionierte Spaziergänger anzulegen oder perspektivisch über die ehemaligen Gleisanlagen mit einer Solardraisine bis Schöningen zu fahren, um dort mit einem Shuttle oder zu Fuß ins Paläon zu gelangen. Auf halber Strecke bietet sich ein Zwischenstop an, um das sukzessiv regenerierende Tagebaugelände zu erkunden und die entstehende Seenlandschaft zu nutzen. Die durchweg grüne Art der Fortbewegung gliedert sich ideal in das Rekultivierungskonzept des ehemaligen Tagebaugeländes als einer naturgeschützten, der Natur überlassenen Landschaft mit teilweiser Windenergienutzung ein. Von exponierten Stellen im Tagebaugelände bietet sich ein atemberaubender Blick über die im Entstehen begriffenen Seen, ehemalige Förderanlagen, noch im Betrieb befindliche Tagebaue und, bei guter Sicht am Horizont, die imposante Silhouette des Harzmassivs.

Kostenschätzung:

Projektschwerpunkt Bahnhofsgebäude

Erwerb des Gebäudes sowie Nebenkosten	190.000,00 €
Sanierung des Bahnhofgebäudes	1.700.000,00 €
Anschaffung der "E"-Mobilitätsinfrastruktur	80.000,00 €

Projektschwerpunkt Erarbeitung Betreiberkonzept und Öffentlichkeitsarbeit:

Öffentlichkeitsarbeit (Flyer, Werbung, Anzeigen)	15.000,00 €
Veranstaltungen (Organisation, Catering)	2.000,00 €
Honorare für Vorträge externer Sachverständiger	3.000,00 €

<u>Summe</u>	<u>1.990.000,00 €</u>
---------------------	------------------------------

4.3. Bedeutung hinsichtlich der im Projektauftrag genannten Kriterien

Der Bahnübergang Helmstedt/ Marienborn war einer von acht innerdeutschen Bahnverbindungen vor dem Mauerfall. Durch den nur wenige hundert Meter entfernten Autobahnübergang (ebenfalls Helmstedt/ Marienborn) stellt der ehemalige innerdeutsche Grenzbereich am Rand von Helmstedt die größte und bekannteste Grenzanlage zwischen DDR und BRD dar. Auf dem Helmstedter Bahnsteig sind verschärfte Grenzkontrollen durchgeführt worden und auf den Helmstedter Gleisen fuhr im Sommer 1989 ein Geisterzug mit DDR-Flüchtlingen aus Warschau in die Bundesrepublik gleich den Zügen aus Prag nach Hof. Durch die exponierte Stellung während der Mauer- und Wendezeit besitzt der Helmstedter Bahnhof eine herausragende historische Bedeutung von internationaler Dimension.

Diese historische Bedeutung hat das Helmstedter Bahnhofsgelände in erster Linie durch die Lage an der innerdeutschen Grenze und die Nähe zur Autobahn als zentraler Ost-West-Verbindung erlangt – zunächst unabhängig von Baustil, Baukultur und handwerklicher Umsetzung des architektonischen Entwurfs des Bahnhofsgebäudes. Unter dieser rein historischen Schicht der jüngsten Vergangenheit erscheint – bei genauerer Betrachtung – ein architektonisches Ensemble der Gründerzeit in makelloser Proportionierung, Ornamentierung und handwerklichem Geschick, welches sich (siehe Anlage „Damals und heute“) in seiner Grundstruktur seit 140 Jahren nur unwesentlich geändert hat. Es ist ein Baudenkmal von, bedingt durch seine infrastrukturelle Grundfunktion und der Lage innerhalb des Stadtgebietes (siehe Anlage „Lage im Stadtgebiet“), städtebaulich hoher Bedeutsamkeit. Um dieses historisch wie baulich wertvolle Gebäude zu erhalten und mit innovativen Nutzungsideen funktional zu re-kultivieren, wird eine besondere Form der Bürgerbeteiligung gewählt. Über Öffentlichkeitsarbeit und Werbekampagnen wird zu vorbereitenden Informationsveranstaltungen geladen, auf welchen sich interessierte Bürger und Helmstedter Geschäftsinhaber beteiligen sollen, um die angestrebte Nutzungsvielfalt und –flexibilität auf Dauer gewährleisten und die laufenden Kosten decken zu können. Die Devise ist, dass die Stadt den Raum aufbereitet und zur Verfügung stellt und Pächter Teilbereiche geschäftlich wie kulturell nutzen können.

Der Haushalt der Stadt Helmstedt ist hoch defizitär. Bereits die Mittel zur reinen Instandhaltung des Gebäudes (knapp 1.000.000 Euro) stünden nicht zur Verfügung. Alternative Finan-

zierungsmöglichkeiten kommen nicht in Betracht. Sollte die Veräußerungsabsicht der Bahn in die Tat umgesetzt werden, besteht die Gefahr, dass das Gebäude Zusehens verfällt oder, wenn ein anderer Investor das Gebäude erwirbt, dass das Bahnhofsgebäude mit fremdartigen bzw. unerwünschten Nutzungen bespielt wird und so das gesamte Ensemble aus der städtebaulichen Bedeutsamkeit gerissen wird.

Eine Förderung vorausgesetzt, ist eine Umsetzung des Projektes von den ersten Sondierungsgesprächen mit Helmstedter Geschäftsleuten, über die Öffentlichkeitsveranstaltungen und der Einbindung der bereits existierenden touristischen Infrastruktur bis hin zur baulichen Sanierung und zum Innenausbau des historischen Gebäudes zeitnah möglich. Alle möglichen Partner und Initiativen sind vor Ort, die touristische Infrastruktur existiert bereits grundlegend, ein Baugutachten liegt vor und umsetzbare Entwürfe für die Innengestaltung sind durch die Studentenarbeiten bereits entwickelt worden.

4.4. Darstellung des Projekts in seinem städtebaulichen Bezug

Bahnhofshallen als Zeugnisse der wirtschaftlichen Entwicklung und Symbol einer beginnenden Mobilität können quasi als Türöffner für die Globalisierung angesprochen werden. Die rasante Dynamik Letzterer machen sie heute, bis auf Standorte in großen Zentren, nahezu überflüssig.

Das Gebäude unter Denkmalschutz zu stellen und sozusagen für die Nachwelt als Zeugnis einer bedeutenden baulichen als auch sozialen Entwicklungsstufe zu erhalten, kann für sich allein schon seine städtebauliche Bedeutung rechtfertigen.

Nur reicht dies meist allein noch nicht aus. Sinnvollerweise macht eine funktionale Nutzung die Erhaltung eines Gebäudes wesentlich einfacher. In Helmstedt wurde in einem ersten Schritt der Omnibusbahnhof aus dem Westen der Stadt in das Bahnhofumfeld verlagert. Eine Maßnahme, die ein Umsteigen in die regionalen Buslinien erleichtert und auch dem Umstand geschuldet ist, dass die Bahnverbindung nach Schöningen durch die letzte Phase der Kohleförderung zum Opfer fiel und durch eine Busanbindung ersetzt wurde.

Im Jahre 2005 wurde der gesamte Bereich gestalterisch saniert, Parkplätze wurden strukturiert, Begrünungselemente integriert und die fussläufige Anbindung an die Innenstadt durch eine neue Treppenanlage erneuert. Der Bereich erfüllt damit das Infrastrukturkriterium Bahnanbindung, das bisher ein wichtiger Bestandteil eines funktionierenden Mittelzentrums war und für die Entwicklung einer Stadt eine unverzichtbare Standortkomponente darstellte.

Im integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzept der Stadt Helmstedt gehört der Bereich um den Bahnhof ebenfalls in den Fokus künftiger Entwicklungsszenarien. Zu erwähnen sind hier die Aufwertung des westlich angrenzenden Wohngebietes, bei dem als positiver Standortfaktor die Nähe zur Bahn bespielt werden soll. Zum anderen sind perspektivisch Planungen vorgesehen, die die Möglichkeit der Nutzung des Bahnanschlusses mittels einer Fuß- und Radwegebrücke auch für die östlichen Siedlungsgebiete sowie dem entstehenden Lappwaldsee attraktiver machen sollen.

Ein leerstehendes oder immer wieder nur teilgenutztes Wartehallengebäude – wie in vielen Kleinstädten mehrfach vorhanden und dem Bahnreisenden oft ansichtig - würde alle diese städtischen Überlegungen und Entwicklungsmöglichkeiten behindern oder hemmen und nicht einen Reisenden bei Einfahrt in den Bahnhof HELMSTEDT ermutigen, irgendwann einmal einen Schritt in diese Stadt zu wagen oder von Helmstedt positiv zu berichten.

Der Bahnhof übernimmt damit immer noch eine wichtige Visitenkartenfunktion und erhält als Stadtmarketingbestandteil einen besonderen städtebaulichen Wert.

4.5. Bitte beschreiben Sie die Projektbeteiligten und deren Organisationsstruktur*

*nur auszufüllen, wenn nicht aus der Projektbeschreibung ersichtlich (die Organisationsstruktur einer Stadtverwaltung o. ä. muss nicht beschrieben werden)

4.6. Zeitplan (für wann sind welche Maßnahmen geplant?)

Januar - Mai	2015	Verhandlungen über Grunderwerb/Erwerb des Gebäudes
Januar - Februar	2015	Erarbeitung einer Grobkonzeption auf der Basis der Studentearbeiten Beauftragung eines Architekturbüros
März - Juli	2015	Vorstellung des Projektes bei potentiellen regionalen Betreibern einzelner Teilbereiche Einbindung regionaler Institutionen wie Landkreis, Nachbarkommunen, Allianz für die Region GmbH, etc.
Juli – August	2015	Erarbeitung eines Betreiberkonzeptes
August - Oktober	2015	Erstellung der Ausführungsplanung als Diskussionsgrundlage für die Öffentlichkeitsarbeit
Oktober - Dezember	2015	Öffentlichkeitsarbeit _out of Verwaltung_, Durchführung von Präsentations- und Diskussionsveranstaltungen
Januar - Februar	2016	Einarbeitung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit in die Planung
Februar - Mai	2016	Vorbereitung der Ausschreibung/Ausschreibungsbeginn
Juni	2016	Baubeginn
Oktober	2017	Fertigstellung

5. Kein Rechtsanspruch auf Förderung

Kommunen, die auf den Projektaufruf hin Förderanträge einreichen, werden ausdrücklich darauf hingewiesen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf die Gewährung einer Zuwendung besteht.

Mit meiner Unterschrift erkläre ich mich einverstanden, dass gegebenenfalls auch Teile der beantragten Maßnahmen gefördert werden.

Ort, Datum: _____

Name und Unterschrift Antragsteller: _____

Anlage: Lage in der Stadt/ Konzept der regionalen Anbindung

LAGE DES BAHNHOFES IN DER STADT HELMSTEDT



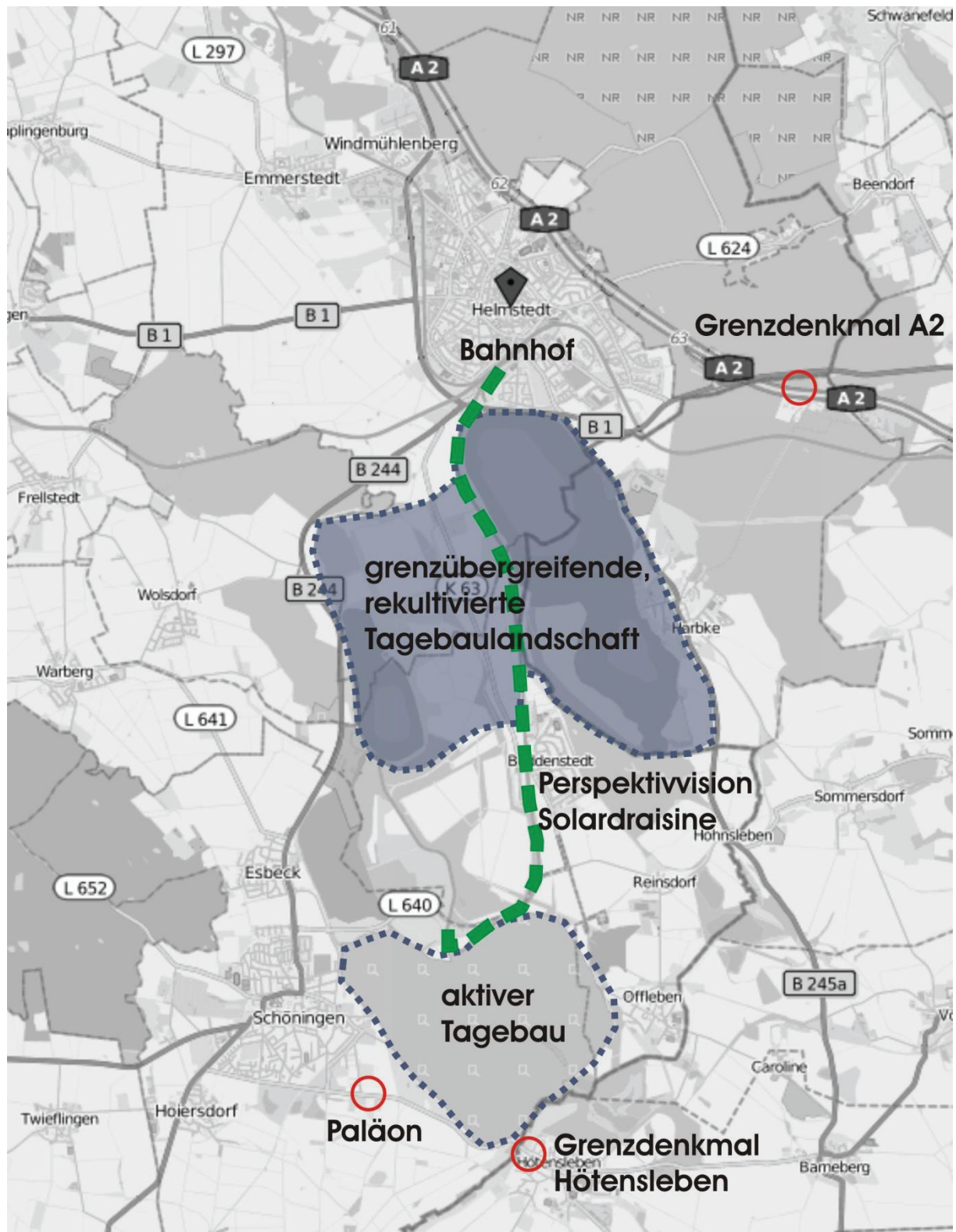
Lage Helmstedts innerhalb der Bundesländergrenzen

(Quelle: <http://www.weltkarte.com/europa/deutschland/deutschland-politisch.htm>)



Lage des Bahnhofs innerhalb des Stadtgefüges (Quelle: ALKIS-Kartenbasis)

KONZEPT DER REGIONALEN ANBINDUNG



Kartenbasis: OpenStreetMap

Anlage: Atmosphärische Studien/ Studentenwettbewerb Innenarchitektur

DAMALS UND HEUTE



Helmstedter Bahnhofsgebäude, Seite zum Vorplatz um 1950



Helmstedter Bahnhofsgebäude, Seite zum Vorplatz um 1996



Helmstedter Bahnhofsgebäude, Seite zum Bahnsteig um 1920

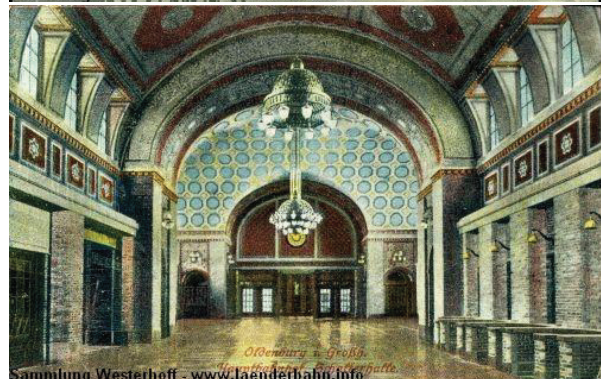


Helmstedter Bahnhofsgebäude, Seite zum Bahnsteig 2006

HISTORISCHES PERRONHALLENAMBIENTE

Beispiel: Historische Aufnahmen und Zeichnungen des Innenraumes des Oldenburger Hauptbahnhofs

Quelle: <http://www.laenderbahn.info/oldenburg/bahnhoeefe/oldenburg.html>



STUDENTENWETTBEWERB / INNENARCHITEKTUR HELMSTEDTER BAHNHOF



Entwurfsarbeit von Debora Müller und Jana Hoch



Entwurfsarbeit von Katharina Jacobs und Anna Osterode



Entwurfsarbeit von Ferrari Guzman



Entwurfsarbeit von Norma Gor und Lisa Stender

Haushaltssicherungskonzept Stadt Helmstedt 2014/2015

-Neuaufgabe-

nach § 110 Abs. 6 NKomVG

Ausgangslage, Ursachen der Fehlentwicklungen, Maßnahmen zur Beseitigung

Die Stadt Helmstedt war erstmals im Jahr 1998 gezwungen einen unausgeglichenen Haushalt und ein Konsolidierungskonzept vorzulegen. Insbesondere durch einmalige Ereignisse wie den Verkauf der Versorgungssparten der Gas- und Wasserversorgung und hohe Gewerbesteuernachzahlungen von Großunternehmen konnten die Haushalte bis 2004 bis auf einen Fehlbetrag von 871 T€ ausgeglichen werden, womit die strukturellen Probleme allerdings nicht beseitigt wurden. Als Ursachen für die Negativentwicklung sind u.a. zu nennen:

- Die erhebliche Verringerung der Gewerbesteuereinnahmen gegenüber den neunziger Jahren aufgrund der Entwicklungen bei den größten Gewerbesteuerzahlern,
- Rückläufige Bevölkerungszahlen in Stadt und Landkreis Helmstedt, auch als Folge des Fördergefälles zu Sachsen Anhalt und des Strukturwandels in der Region.
- Im Verhältnis zum Einnahmerückgang unterproportionale und zeitlich verzögerte Senkung der Ausgaben.
- Gesetzliche Vorgaben von Bund und Land für die kein vollständiger finanzieller Ausgleich erfolgt (z.B. Horte, Krippen und Kindertagesstätten).

Ende des Jahres 2008 war ein Gesamtdefizit von 10,393 Mio. € aufgelaufen, obwohl folgende wesentliche Konsolidierungsmaßnahmen seit dem Jahr 2000 umgesetzt wurden (Anlage 1), die zu einem jährlichen Einsparvolumen von rd. 3 Mio. € führen:

- Verkauf der Gas und Wasserversorgung an ein privates Unternehmen (2000)
- Verkauf von städtischen Wohnungen und Immobilien in Höhe von 6 Mio. € in den Jahren 2001 - 2008.
- Abbau von 32 Stellen in der Verwaltung, wovon 14 Stellen auf die Abgabe des Sozialamtes an den Landkreis entfallen.
- Erhöhung der Hebesätze für die Grund- und Gewerbesteuer (2007).
- Einführung der Konzessionsabgabe in der Wasserversorgung (2008).
- Umsetzung eines Energiesparkkonzeptes für die Straßenbeleuchtung (seit 2003).
- Keine Kreditaufnahmen zur Investitionsfinanzierung in den Jahren 2000 - 2008.

In den Jahren 2009 bis 2013 wurden weiter Haushaltssicherungsmaßnahmen beschlossen, dadurch werden weitere rd. 2,5 Mio. € jährlich eingespart oder zusätzlich eingenommen (Anlage 2).

- Weitere Erhöhung der Hebesätze für die Grund- und Gewerbesteuer
- Erhöhung der Kita- und Parkgebühren
- Reduzierung von Personalkosten durch Umorganisationen.
- Begrenzung des Zuschussbedarfes des Juliusbades.
- Abgabe der Rechnungsprüfung, Kooperation mit anderen Kommunen.

Aussagen zur Verringerung von Fehlbeträgen und zum Haushaltsausgleich

Die Stadt Helmstedt ist als selbstständige Stadt Mittelzentrum für den Landkreis Helmstedt und die angrenzenden Gemeinden in Sachsen - Anhalt. Bei Aufrechterhaltung des sich daraus ergebenden Leistungsangebotes, kann der Haushaltsausgleich im Planungszeitraum 2014 - 2018 nicht erreicht werden.

Bereits im vergangenen Jahr konnte ein Haushaltsausgleich innerhalb des Finanzplanungszeitraumes nicht erreicht werden. Die bereits in 2013 und Vorjahren im Haushaltssicherungskonzept enthaltenen Maßnahmen entwickeln dennoch eine positive Wirkung auf den städtischen Haushalt.

Nach den bisher vorliegenden Informationen kann allerdings davon ausgegangen werden, dass eine Überschuldung der Stadt Helmstedt nach § 110 Abs. 8 NKomVG während des Finanzplanungszeitraumes noch nicht vorliegt, da nach der vorläufigen Bilanz Stichtag 31.12.2012 eine Nettoposition von rd. 47 Mio. € vorhanden ist. Die Defizite der Folgejahre werden diesen Betrag voraussichtlich noch nicht aufzehren.

Maßnahmen zur Beseitigung bzw. Verringerung des Defizits

Für den Planungszeitraum (2014 - 2018) und vollzugsverbindlich für 2014/2015 benennt die Stadt Helmstedt die in der Anlage 3 dargestellten Maßnahmen zur Haushaltssicherung.

Für die einzelnen Planungsjahre ergeben sich folgende Aufwandsminderungen und Ertragsverbesserungen:

	Aufwandsminderungen	Ertragsverbesserungen	Gesamtvolumen
2014:	52.800 €	164.800 €	217.600 €
2015:	268.700 €	144.800 €	413.500 €
2016:	310.400 €	144.800 €	455.200 €
2017:	289.500 €	144.800 €	434.300 €
2018:	295.300 €	144.800 €	440.100 €

Die Auswirkungen der Konsolidierungsmaßnahmen auf die mittelfristige Ergebnis- und Finanzplanung sind in der Anlage 4 dargestellt. Eine Auflistung aller nicht auf Gesetz beruhenden Leistungen zeigt die Anlage 5.

Da der Haushaltsausgleich in den nächsten Jahren nicht erreicht werden kann, ist das Haushaltssicherungskonzept der Stadt Helmstedt jährlich fortzuschreiben (Neufestsetzung) und vom Rat der Stadt jedes Jahr neu zu beschließen. Gemäß § 110 Abs. 6 NKomVG wird ausweislich der Daten der Anlage 7 (Entwicklung des Haushaltsdefizits ab 2009) ein Ausgleich der Jahresfehlbeträge im Jahr 2037 sowie ein vollständiger Abbau aufgelaufener Haushaltsfehlbeträge im Jahr 2059 erreicht.

Haushaltssicherungsbericht

Der Haushaltssicherungsbericht (Anlage 6) gibt eine vollständige Übersicht über den Erfolg der von 2009 bis 2013 eingeleiteten Maßnahmen.

Anlagen

- Haushaltssicherung der Stadt Helmstedt 2000 - 2008 (1)
- Haushaltssicherung der Stadt Helmstedt 2009 - 2013 (2)
- Einzelmaßnahmen zur Verringerung des Defizits 2014 - 2018 (3)
- Auswirkungen aller Haushaltssicherungsmaßnahmen auf die Jahre 2014 - 2018 (4)
- Auflistung aller nicht auf Gesetz beruhenden Leistungen (5)
- Haushaltssicherungsbericht (6)
- Entwicklung des Haushaltsdefizits ab 2009 (7)
- Bilanz Stichtag 31.12.2011 (8)



Stadt Helmstedt
Planung/Stadtsanierung
Markt 1

38350 Helmstedt

Bearbeitet von: Frau Brademann

E-Mail:
Ricarda.Brademann@ms.niedersachsen.de

Fax: (05 11) 1 20-993082

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)	Durchwahl (0511) 120-	Hannover,
	501.16	3082	22.09.2014

**Ihr Projektvorschlag zur Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus;
Stellungnahme des für die Städtebauförderung zuständigen Landesressorts**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung Ihres Projektvorschlags anlässlich des Projektauftrufes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus 2014.

Wir haben Ihren Projektvorschlag unter Beteiligung des für Angelegenheiten der Denkmalpflege zuständigen Referats des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur auf dessen Förderfähigkeit unter Berücksichtigung der im Projektauftrag des Bundes aufgeführten Kriterien überprüft.

Ich freue mich, Ihnen nach dem Ergebnis der Überprüfung mitteilen zu können, dass es sich bei dem vorgeschlagenen Projekt nach Auffassung des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung um ein Projekt handelt, dass die Kriterien des Bundes für eine Förderung von Investitionen in nationale Projekte des Städtebaus gemäß Projektauftrag 2014 vom 08.08.2014 in hervorragender Weise erfüllt.

Ausgezeichnet mit dem



Dienstgebäude
Hinrich-Wilhelm-
Kopf-Platz 2
30159 Hannover



Behinderten-
parkplatz
am Eingang

Telefon
(05 11) 120-0

Telefax
(05 11) 120-4296 Allgemein
(05 11) 120-5999 Abt. Soziales und Pflege
(05 11) 120-3096 Abt. Frauen u. Gleichstellung
(05 11) 120-3092 Abt. Migration u. Generationen
(05 11) 120-4295 Abt. Gesundheit u. Prävention
(05 11) 120-3095 Abt. Städtebau u. Wohnen

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 021 322
IBAN DE5225050000106021322
BIC NOLADE2HXXX

E-Mail
Poststelle@ms.niedersachsen.de

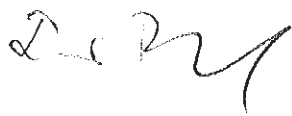
Die Einreichung Ihres Projektantrages beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung und eine Berücksichtigung Ihres Projektes im weiteren Verfahren würde ich daher auch im Interesse des Landes Niedersachsen sehr begrüßen.

Das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur wird derzeit noch bezüglich einer Stellungnahme in Hinblick auf die denkmalfachlichen Belange beteiligt. Die sich hieraus ergebenden Aspekte werden nachgereicht.

Haushaltsmittel für eine finanzielle Beteiligung des Landes Niedersachsen stehen nicht zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. R.' followed by a stylized flourish.