

Abschlussdokumentation

über die städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Stadt Sulingen

Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“



Durchführung: 2004 – 2018

Hergestellt im Auftrag und unter Mitwirkung der Stadt Sulingen

Stadt Sulingen

DSK GmbH & Co. KG, Schillerstraße 29/30, 30159 Hannover

Fotos:

Stadt Sulingen

DSK GmbH & Co. KG, Schillerstraße 29/30, 30159 Hannover



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Niedersächsisches
Ministerium für
Umwelt, Energie,
Bauen und
Klimaschutz

Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“

Inhaltsverzeichnis	Seite
A) Einleitung	4
I. Struktur und Funktion der Stadt Sulingen.....	4
II. Aus der Geschichte Sulingens	6
B) Vorbereitung der Sanierung	8
I. Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen	8
II. Städtebauliche Missstände	9
III. Sanierungsziele	12
IV. Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes	15
C) Durchführung der Maßnahme	19
I. Weitere Vorbereitung	19
II. Erschließungsmaßnahmen	19
II. (1.) <i>Zustand und Nutzung der Bahnanlagen zum Zeitpunkt der VU</i>	19
II. (2.) <i>Erschließungssituation zum Zeitpunkt der VU</i>	20
II. (3.) <i>Herstellung der „Nord-Süd-Straßenachse“ „Am Stellwerk“</i>	23
II. (4.) <i>Herstellung der Straße „Am Bahnhof“ nebst „Park and Ride“-Anlage</i>	28
II. (5.) <i>Herstellung der „Ost-West-Straßenachse“</i>	28
II. (6.) <i>Herstellung der Erschließungsanlagen im Bereich des B-Plan 83</i>	31
III. Neugeordnete Grundstücke im Sanierungsgebiet.....	34
III. (1.) <i>„Schwafördener Weg“ 48</i>	36
III. (2.) <i>„Schwafördener Weg“ 54, 58 und 60</i>	40
III. (3.) <i>„Am Bahnhof“ 5</i>	44

D) Abwicklung	48
I. Erhebung von Ausgleichsbeträgen	48
II. Wertausgleich.....	48
III. Sanierungsträger	48
IV. Aufhebung der Sanierungssatzung	48
E) Kosten- und Finanzierungsübersicht	49
Grafische Darstellung der Kosten und Finanzierung der Sanierung.....	50
F) Fazit	51
Anlage) Übersicht der wesentlichen durchgeführten Sanierungsmaßnahmen	53
Impressum	55

A) Einleitung

Die Sanierungsmaßnahme „Sulingen-Nord“ der Stadt Sulingen ist nach 14 Jahren abgeschlossen.

Deutliche Missstände im Sanierungsgebiet, welche sich sowohl in Form der Substanzschwäche (§136 Abs. 2 Satz 1 BauGB), als auch der Funktionsschwäche (§ 136 Abs. 2 Satz 2 BauGB) deutlich machen, hatten ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet zur Folge.

Die vor einer Sanierung vorzunehmenden Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB wurden im Auftrag der Stadt Sulingen von dem Sanierungstreuhänder der Stadt Sulingen, der DSK - Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co KG, Wiesbaden, Büro Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro argeplan, Hannover durchgeführt. Hierzu wurden eine Bestandserhebung des Untersuchungsgebietes sowie eine Begutachtung der Bebauung durchgeführt. Die Resultate der Untersuchungen wiesen eine Reihe von städtebaulichen Missständen im Sanierungsgebiet auf.

Ab dem Programmjahr 2004 erfolgte eine kontinuierliche Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes und des Bundes und eine weitere Durchführung der Gesamtmaßnahme. Mit dem Programmaufnahmeerlass des Amtes für regionale Landesentwicklung vom 12.11.2018 erfolgte die Ausförderung mit festgesetztem Abschlussdatum 31.12.2018.

I. Struktur und Funktion der Stadt Sulingen

Landschaftlich ist die Umgebung der Stadt Sulingen durch das Sulinger Moor geprägt, welches im Süden unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzt. Die Stadt selbst liegt auf Geestflächen, die sich nördlich bis an die Weser erstrecken. Durch das Suletal und die angrenzende Suleniederung wird Sulingen in zwei Bereiche geteilt, wobei sich der östliche Teil zum bevölkerungsmäßig und wirtschaftlich bedeutsameren Bereich entwickelt hat.

Die Stadt Sulingen liegt in einer Entfernung von ca. 80 km westlich von Hannover und von ca. 50 km südlich von Bremen im Landkreis Diepholz. Die unmittelbar benachbarten Städte sind Bassum im Norden, Nienburg im Osten, Uchte im Süden und Diepholz im Westen.

Über die Bundesstraßen B 214 und B 61 ist Sulingen in alle Himmelsrichtungen an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Aufgrund der weiten Entfernung zu den nächsten Autobahnzufahrten – Holdorf im Westen und Bremen/ Brinkum im Norden – werden die Bundesstraßen in erheblichem Umfang vom überörtlichen Schwerlastverkehr genutzt.

Durch die Bahnstrecken von Lübbecke nach Bremen und von Nienburg nach Diepholz war die Stadt bis zum Beginn der 1990er Jahre an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. Zum Zeitpunkt der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen war der Bahnverkehr auf diesen Linien aber – abgesehen von einem gelegentlichen Werksverkehr, welcher die Bahnnebenanlagen in Sulingen zum Richtungswechsel nutzt – eingestellt.

Nach den Festlegungen des Landes-Raumordnungsprogramms gehört die Stadt Sulingen zum Ländlichen Raum und ist als Mittelzentrum kategorisiert, dem die Schwerpunktaufgaben „Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ und „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ zugewiesen werden. Die übergeordneten zentralen Orte sind die Oberzentren Hannover und Bremen.

Als Mittelzentrum hat Sulingen für den etwa 30.000 Personen umfassenden Einzugsbereich die zentralörtlichen Funktionen zu sichern und zu entwickeln.

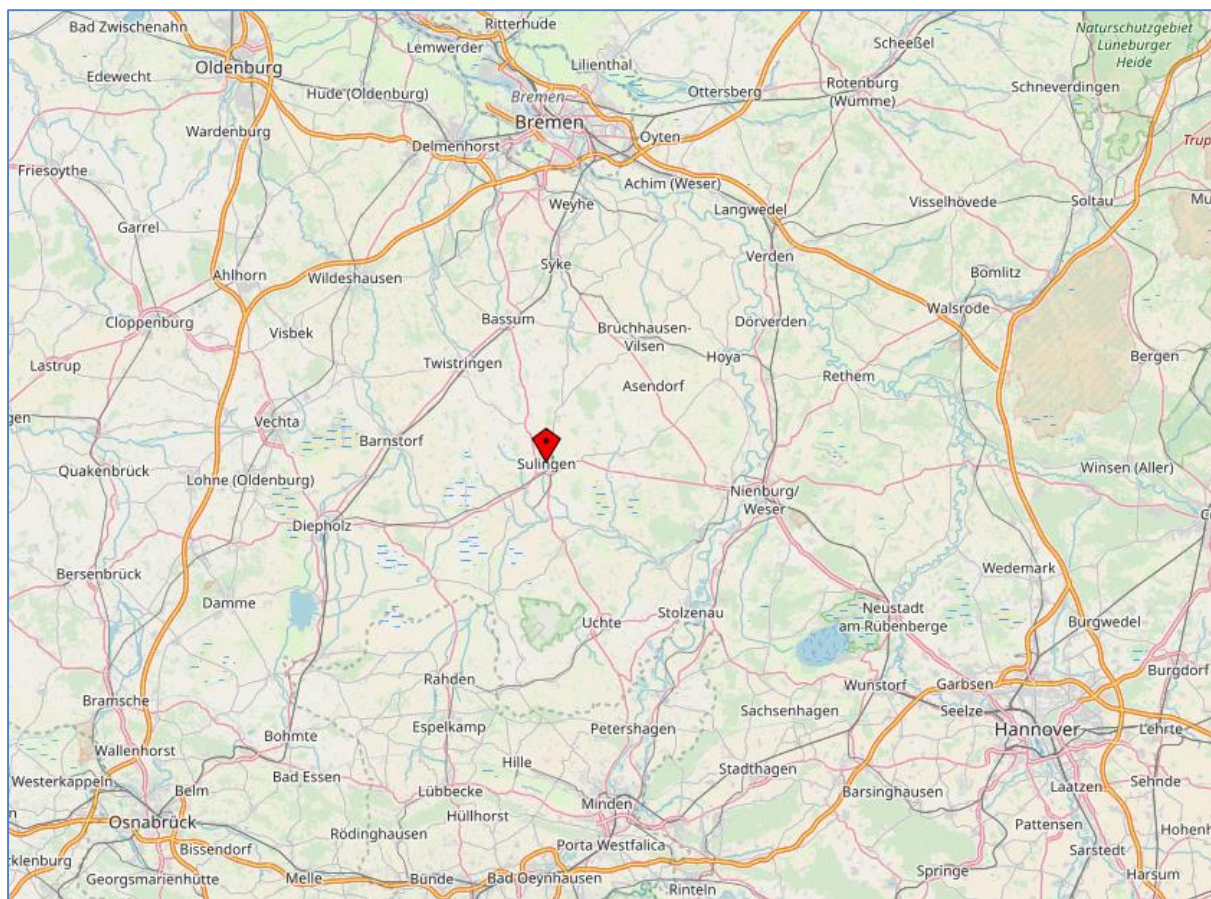


Abbildung 1: Sulingen und die Umgebung mit den Oberzentren Hannover und Bremen.
Quelle: OpenStreetmap.de

II. Aus der Geschichte Sulingens

Die erste urkundliche Erwähnung einer Siedlung namens Sulingen stammt aus dem Jahr 1029. Archäologische Funde belegen, dass die Gegend bereits vor 1029 besiedelt war.

In den Jahren 1347 und 1349 wurde Sulingen von der Pest heimgesucht. Nur 27 Familien sollen überlebt haben.

Im Jahr 1519 wurden die 5200 Hofstellen der Grafschaft Hoya, zu der auch das Sulinger Land gehörte, im sogenannten Pflugschatzregister archiviert. Aufgrund der erstmaligen Nennung der Namen der damaligen Hofbesitzer bildet dieses Register noch heute eine wichtige Grundlage der Sulinger Familienforschung. Anfang des 17. Jahrhunderts wurde in Sulingen die erste Schule gebaut.

Im 30-jährigen Krieg (1618-1648) hatten die Sulinger erneut unter der schwarzen Pest, sowie unter Plünderungen und Brandschatzungen zu leiden.

Das 18. Jahrhundert begann für Sulingen mit zwei Großbränden. Der besonders verheerende zweite Brand legte fast ganz Sulingen in Schutt und Asche. Der mit dem Wiederaufbau beauftragte Ingenieur-Leutnant Eden ließ breitere Straßen erbauen, den Abstand zwischen den Häusern vergrößern, Schornsteine einbauen und Strohdächer verbieten. So schmerzlich die Brandkatastrophe damals für die Sulinger Bevölkerung war, so ist doch heute nicht zu verkennen, dass Sulingen seitdem von Großbränden verschont blieb und der Planung des Leutnants Eden seinen sehenswerten historischen Stadtkern zu verdanken hat.

Wirtschaftlich ging es in der Folgezeit schrittweise bergauf, bis Sulingen zum Anfang des 19. Jahrhunderts von den Napoleonischen Kriegen erfasst wurde. Die Belastungen aus der Zeit der französischen Besatzung wirkten sich über einen langen Zeitraum aus und machten die Stadt und ihre Bewohner arm.

Mit der Verwaltungsreform von 1852, durch welche Sulingen zum Amtssitz mit Amtsgericht wurde, begann ein erneuter Aufschwung der Stadt Sulingen. Vereine wurden gegründet, die erste Sparkasse eröffnet und die beiden Bürgerparks angelegt. Sulingen erhielt eine Telegrafestation mit Sprechverkehr, das erste Krankenhaus und das Elektrizitätswerk an der Südstraße wurden gebaut. Außerdem wurde eine Volkshochschule errichtet und eine gewerbliche Berufsschule gegründet.

Das 20. Jahrhundert begann mit einem für die wirtschaftliche Entwicklung Sulingens bedeutenden Ereignis: Im Jahr 1900 wurde die Bahnstrecke Rahden-Sulingen eröffnet. Im nächsten Jahr folgte die Strecke Sulingen-Bassum und damit die Anbindung nach Bremen. Wegen der mit dem Zugverkehr einhergehenden Rauchbelästigung wurden Gleise und Bahnhöfe an den Stadtrand verlegt, die Beliebtheit des neuen Transportmittels bewirkte jedoch, dass sich die Stadt in Richtung Bahnhof ausdehnte. Die „Lange Straße“ lässt dies noch heute erkennen. In diesem Bereich entstanden in der Folgezeit überwiegend Gebäude, die als Geschäfts- und Wohnhäuser genutzt wurden. Nach der Inbetriebnahme der Strecke Sulingen-Nienburg im Jahr 1922 und der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Diepholz-Sulingen im Jahr 1923 wurde Sulingen zum Bahnkreuzungspunkt.

In den folgenden Jahren entstanden in Sulingen viele neue Wohn- und Geschäftshäuser und auch das Kreiskrankenhaus wurde eröffnet.

Im Jahr 1929 erhielt Sulingen das Stadtrecht, drei Jahre später verlor die Stadt durch die verordnete Zusammenlegung der Kreise Diepholz und Sulingen den Kreissitz an Diepholz.

In den 1940er Jahren siedelte sich eine Reihe von Industrieunternehmen an, und Sulingen entwickelte sich von einer durch die Landwirtschaft geprägten Siedlung zu einer Stadt mit Industrie und Verwaltungseinrichtungen.

Im Zweiten Weltkrieg blieb Sulingen weitgehend unzerstört. Auch bei der Einnahme der Stadt durch britische Truppen kam es nur zu kleineren Kampfhandlungen.

Bereits in den letzten Kriegsjahren setzte ein Flüchtlingsstrom nach Sulingen ein, insbesondere aus Ostpreußen, Pommern und Schlesien. Die Unterbringung der vielen Menschen stellte die Stadt vor große Probleme – die Einwohnerzahl hatte sich in der Zeit von 1939 bis 1946 fast verdoppelt.

Im Jahr 1974 wurden durch einen Gebietsänderungsvertrag die ehemals selbständigen Gemeinden Groß Lessen, Klein Lessen, Lindern, Nordsulingen und Rathlosen der Stadt Sulingen zugeordnet.

Im Jahr 1997 wurde die Bundesbahnstrecke Nienburg – Sulingen stillgelegt und schon seit dem Jahr 1994 fahren keine Personenzüge mehr von Rahden über Sulingen nach Bassum. Große Teile der Bahnflächen wurden von der Deutschen Bahn zum Verkauf angeboten.

B) Vorbereitung der Sanierung

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, seit 1986 gesetzlich geregelt in den §§ 136 ff des Baugesetzbuches (BauGB), gliedern sich in Vorbereitungs- Durchführungs- und Abrechnungsmaßnahmen. Gegenstand der Vorbereitungsmaßnahme sind die Vorbereitenden Untersuchungen (VU), durch die Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die Möglichkeiten der Planung und Durchführung der Sanierung gewonnen werden sollen. Auch eine erste grobe Zielbestimmung der Sanierung wird in den Vorbereitenden Untersuchungen vorgenommen. Die Vorbereitenden Untersuchungen sind Voraussetzung für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes und die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes.

Der Rat der Stadt Sulingen beschloss am 13.03.2003, für das in der unten abgebildeten Plananlage (Abbildung 2) umgrenzte Gebiet Vorbereitende Untersuchungen zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes gem. § 141 Baugesetzbuch (BauGB) einzuleiten. Mit der Erarbeitung beauftragt wurde der Sanierungstreuhand der Stadt Sulingen, die DSK - Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co KG, Wiesbaden, Büro Hannover, welche die Vorbereitenden Untersuchungen in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro argeplan, Hannover durchgeführt hat.

Das Gebiet wird von Nord nach Süd durch den ehemaligen Bahnhofsbereich der DB-Strecke Bassum – Rahden/ Nienburg – Diepholz und die Bahnanlagen geprägt und wird im Westen durch die Straßenzüge „Am Wolfsbaum“/ „Schwafördener Weg“ und im Osten durch den „Hasseler Weg“ begrenzt. Die „Lange Straße“/ „Nienburger Straße“ bildet die südliche Grenze des Gebiets.

Dieses Gebiet stellte noch zum Anfang der 1950er Jahre den östlichen Stadtrand dar, im Laufe der Jahre entwickelte sich jedoch rings um die Bahnanlagen ein Gewerbegebiet. Die Baulandentwicklung der Stadt Sulingen in den folgenden Jahrzehnten führte zu einer Wohnbebauung in unmittelbarer Nachbarschaft zu der den Bahnanlagen zugewandten Gewerbenutzung, so dass diese konkurrierenden Nutzungen teilweise direkt aneinandergrenzen.

Durch die Aufgabe des Bahnbetriebs und den teilweisen Abbau der Bahnanlagen entfielen wesentliche Standortvoraussetzungen für die gewerblichen Nutzungen. Es verblieben großflächige Brachen im Bereich der Bahn. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Straße führte zu einer zusätzlichen Belastung der angrenzenden Wohngebiete und zu einer Überlastung des Erschließungssystems. Da die vorhandenen Gewerbebauten zum Großteil nicht den zeitgemäßen Anforderungen an Arbeitsstätten entsprachen, bestand ein großer Modernisierungsbedarf. Aufgrund des Zustandes der Gebäude in diesem Bereich standen diese teilweise leer oder wurden von Lager- oder Speditionsbetrieben genutzt. Eine Entwicklung der gewerblichen Nutzung des Bereiches erscheint wegen der aktuellen Anforderungen des Umweltschutzes, der direkten Nachbarschaft zur Wohnbebauung, der

entfallenden Bahnanlagen, der überforderten Erschließung und der ungenügenden Flächenreserven unter den gegebenen Voraussetzungen nicht mehr sinnvoll.

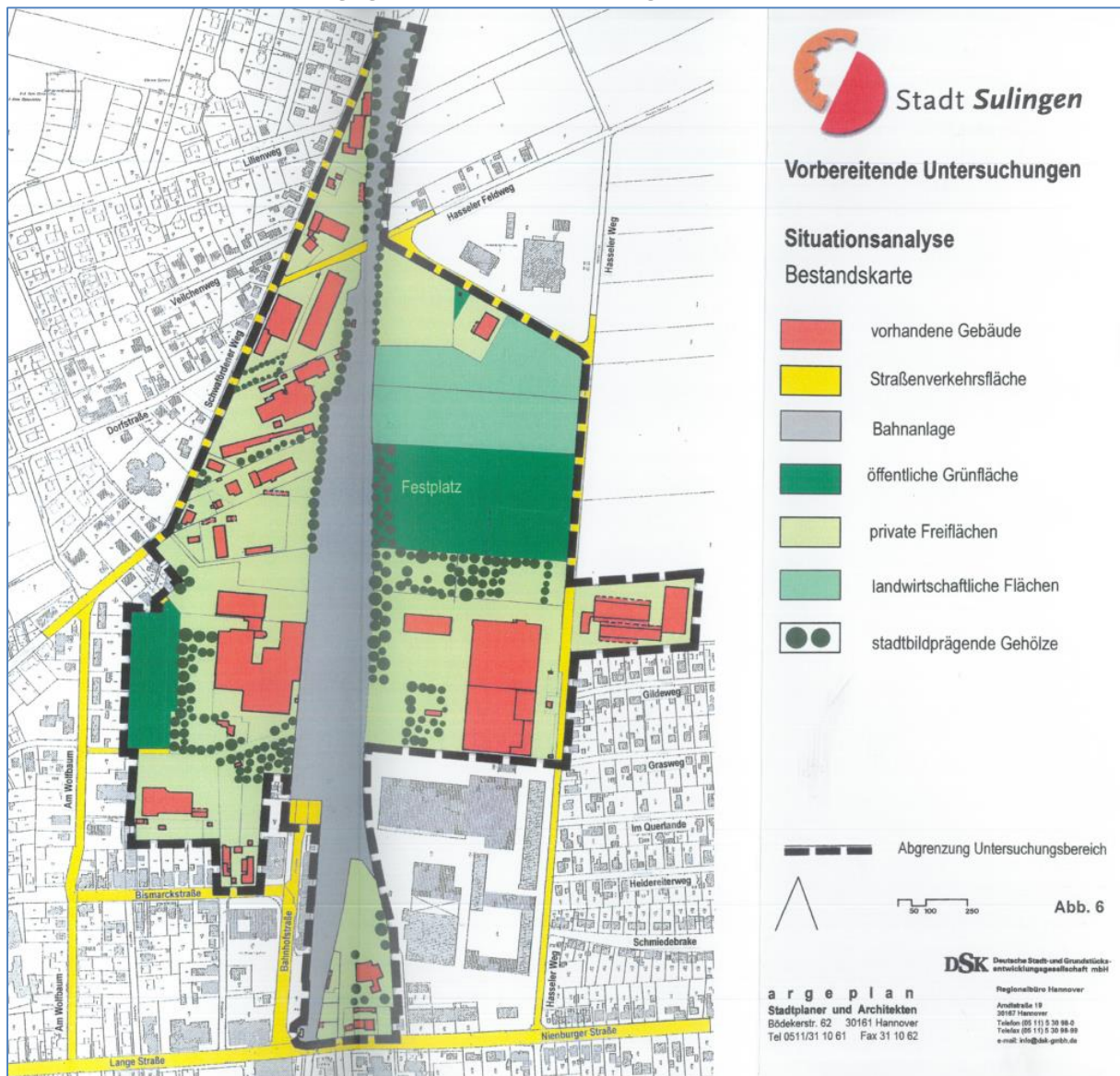


Abbildung 2: Grenzen des Untersuchungsgebietes von 2003.

I. Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen

Ziel der Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) ist es, Beurteilungsgrundlagen zu erhalten über

- die Notwendigkeit der Sanierung,
- die sozialen, strukturellen, städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge und
- die Möglichkeiten der Planung und Durchführung der Sanierung einschließlich der zweckmäßigen Abgrenzung des Sanierungsgebietes.

Es wurde festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände und funktionale Schwächen vorhanden waren, die zweckmäßigerweise durch die Möglichkeiten des besonderen Städtebaurechts beseitigt werden sollten. Das besondere Städtebaurecht, geregelt in den §§ 136 ff Baugesetzbuch (BauGB), ist ein räumlich und zeitlich begrenztes Sonderrecht zur Bewältigung städtebaulicher Probleme, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen definiert § 136 Abs. 2 BauGB als Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird.

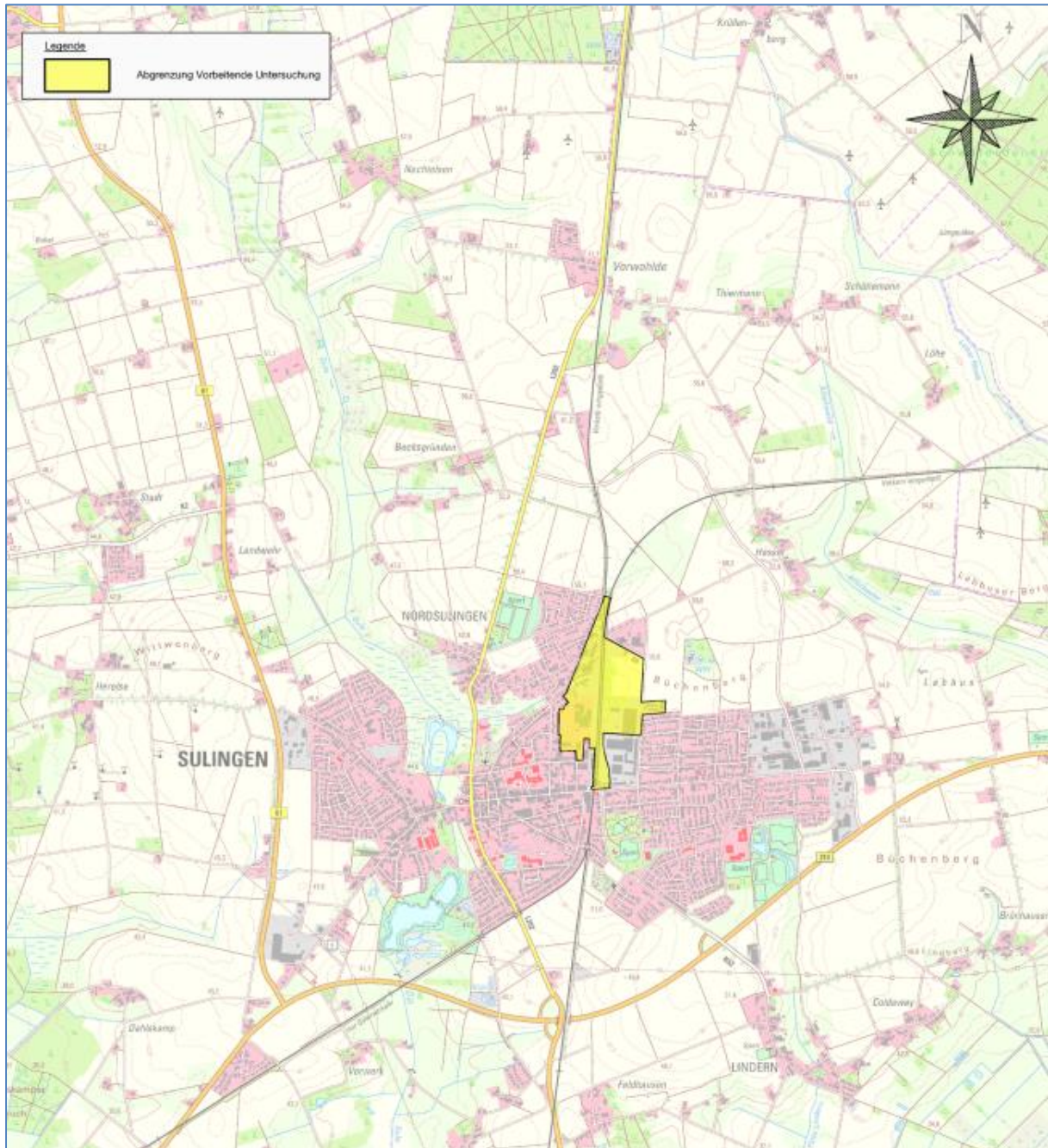


Abbildung 3: Die zentrale Lage des Untersuchungsgebiets in der Stadt.

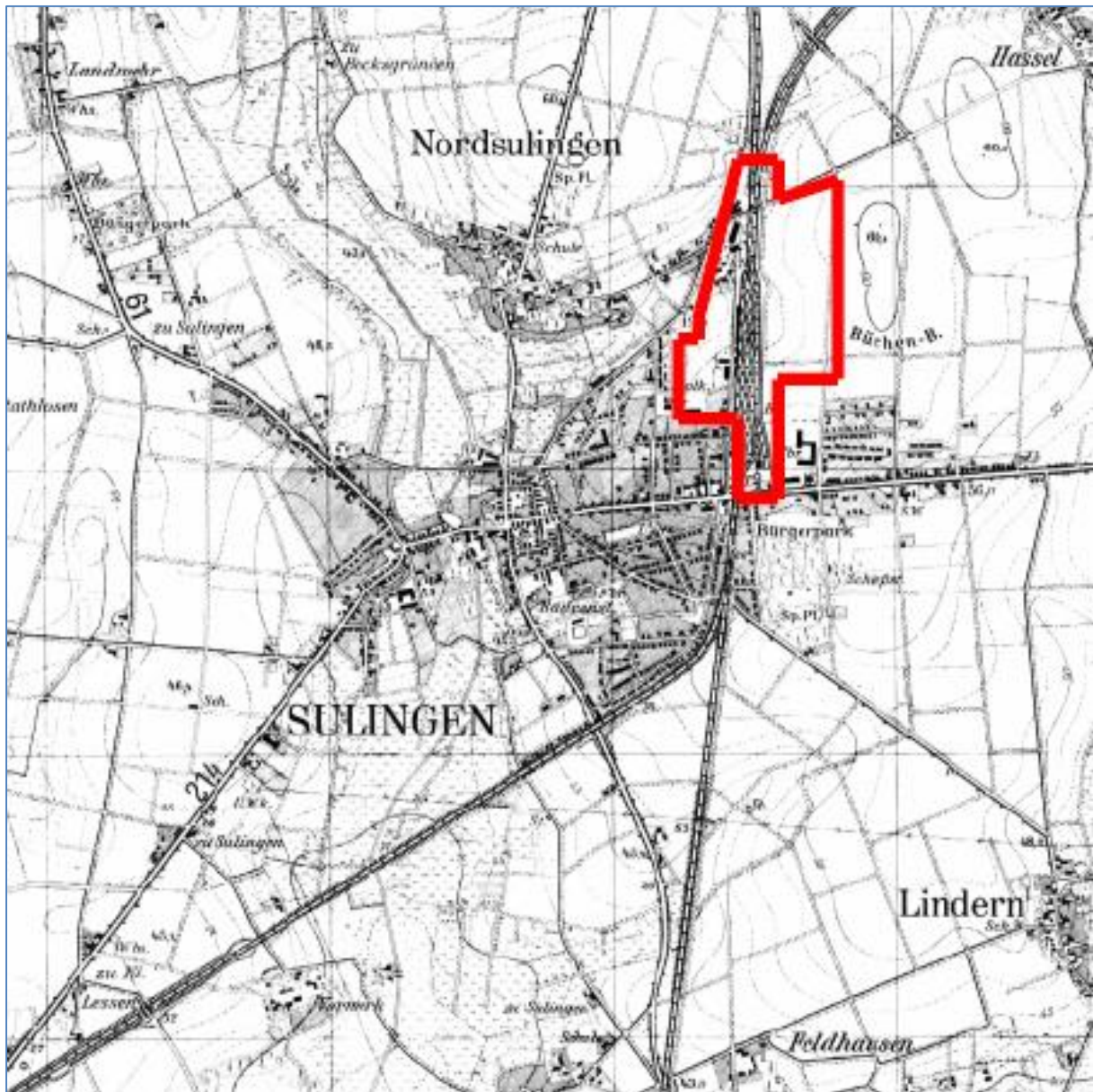


Abbildung 4: Hier ist die Lage des späteren Untersuchungsgebiets auf einer Karte von Sulingen aus dem Jahr 1955 markiert. Im Vergleich mit einer Karte des Untersuchungsgebiets von 2006 (Abb. 3), wird deutlich, wie stark die Innenstadt innerhalb dieses Zeitraums rings um die Bahnanlagen herum gewachsen ist.

II. Städtebauliche Misstände

Städtebauliche Misstände liegen nach § 136 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BauGB vor, wenn ein Gebiet „nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht oder wenn ein Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen“.

Die Bestandsaufnahme im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2003 macht deutlich, dass im Untersuchungsgebiet in den bebauten Bereichen erhebliche städtebauliche Missstände bestanden. Darüber hinaus zeigten die VU auf, dass in vielen Bereichen des Untersuchungsgebiets Defizite zu verzeichnen waren, die sich nicht nur auf einzelne Missstände bzw. Maßnahmen beziehen, sondern zu einer umfassenden Anpassung der Gesamtstruktur des Bereiches beidseitig der Bahn zwischen der „Langen Straße“/ „Nienburger Straße“ und dem „Hasseler Weg“/ „Schwafördener Weg“ führen mussten.

Durch die vorbereitenden Untersuchungen hat die Stadt Sulingen genauere Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit zur Einleitung einer Sanierungsmaßnahme erhalten.

Gleichzeitig wurde deutlich, dass die Stadt Sulingen und die Nutzungsberechtigten im Gebiet wegen des Umfangs der städtebaulichen Missstände nicht in der Lage waren, die Missstände ohne eine finanzielle Unterstützung durch das Land und den Bund auszuräumen.

Im Einzelnen wurden folgende städtebauliche Missstände und Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Gebietes festgestellt:

- Beiderseits der Bahnanlagen entstand seit 1950 ein Gewerbegebiet, in welchem zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe, die auf den Bahnanschluss angewiesen waren, mit diesem eine funktionstüchtige Symbiose bildeten. In den nächsten Jahrzehnten erfolgte eine Ausdehnung der Stadt in östlicher Richtung, so dass das Gebiet rings um die Bahnanlagen heute die geographische Mitte der Stadt Sulingen darstellt. Die neu entstandenen Wohngebiete grenzten dabei unmittelbar an die Gewerbebetriebe. Diese Nutzungsstruktur entspricht nicht den heutigen Anforderungen an einen solchen zentralen Standort.
- Die großflächigen Bahnanlagen lagen überwiegend brach und bildeten eine Zäsur in der Stadtmitte. Sie beeinträchtigten die Entwicklung des Stadtzentrums sowie die Verbindung der östlichen und westlichen Wohngebiete und die Vernetzung von Grünflächen.
- Die gewerbliche Nutzung ist durch deutliche Segregationserscheinungen und teilweise durch Restnutzungen und Leerstände gekennzeichnet. Zukunftsfähige Betriebe litten unter Standortnachteilen wie der großen Entfernung zum überörtlichen Verkehrsnetz, der schlechten Erreichbarkeit für Kunden, den fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten und den Einschränkungen durch die Nähe zur Wohnbebauung.
- Im Untersuchungsgebiet bestanden großflächige und – angesichts der Lage in der Stadtmitte – unzureichend genutzte Freiflächen, deren gewerbliche Entwicklung wegen heutiger Standortnachteile städtebaulich nicht mehr sinnvoll und immissionsrechtlich problematisch ist oder die wegen des Bedeutungsrückgangs gewerblicher Nutzungen in diesem Umfang nicht mehr benötigt werden.
- Der Erschließungsverkehr der Gewerbegebiete im Untersuchungsbereich führte zu erheblichen Störungen der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung durch Lärm und Erschütterungen.

- Das bestehende innere und äußere Erschließungssystem war den Belastungen insbesondere des Schwerlastverkehrs sowohl hinsichtlich der Dimensionierung wie auch des technischen Ausbaus nicht gewachsen.
- Die Erschließung mehrerer Gewerbebetriebe war nicht gesichert und teilweise beeinträchtigt.
- Im gesamtstädtischen Gefüge stellte die unzureichende Ost-West-Verbindung eine funktionale Störung dar.
- Der Zustand der Bausubstanz im Untersuchungsgebiet wies teilweise erhebliche Mängel auf. Durch Bedeutungsverluste der gewerblichen Nutzung, durch Betriebsaufgaben mit nachrückenden Restnutzungen sowie durch Verlagerungsüberlegungen sind Investitionen in die Gebäudemodernisierung in den letzten Jahren unterblieben oder auf das minimal notwendige Maß beschränkt worden.
- Da die ältere Bausubstanz den zeitgemäßen Anforderungen an Produktions- und Verarbeitungsabläufe teilweise nicht mehr entspricht, muss davon ausgegangen werden, dass unter Marktbedingungen umfassende Investitionen auch in Zukunft nicht in einem ausreichenden Maße erfolgen werden. Die Folge wird eine Zunahme der Leerstände und Restnutzungen sein.
- Die modernisierungsbedürftige Bausubstanz stellte eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbildes dar, auch für die angrenzenden Wohngebiete.

Zusammenfassend wurde als Ergebnis der VU festgehalten, dass das Untersuchungsgebiet aufgrund der dort vorherrschenden Nutzungen, der Erschließung und der Bebauung weder die zeitgemäßen Anforderungen an ein Gewerbegebiet, noch die Funktionsansprüche seiner zentralörtlichen Lage in der Stadt Sulingen erfüllt.

III. Sanierungsziele

Aufgrund der Lage unmittelbar am Rand des Stadtzentrums, der direkt angrenzenden Wohnbebauung, der schlechten Einbindung in das überörtliche Verkehrsnetz und der Verfügbarkeit gut erschlossener Flächen in neuen Gewerbegebieten der Stadt Sulingen war es städtebaulich nicht sinnvoll, den untersuchten Bereich als Gewerbegebiet weiterzuentwickeln. Mit der Sanierung wurde daher eine städtebaulich sinnvolle Neuordnung des Gebiets angestrebt, die eine Wiedernutzung der brachliegenden Gewerbe- und Bahnflächen möglich macht.

Erklärtes **Hauptziel** der Sanierung war es, dazu beizutragen, den Bereich der ehemaligen Bahnanlagen als zeitgemäßen Wohn- und Arbeitsstandort zu gestalten und funktionsgerecht in die Stadtmitte einzufügen.

Als Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen wurden aus dem Hauptziel folgende Teilziele der Sanierung abgeleitet:

Teilziel 1: Steigerung der Bedeutung des Bereichs als Wohn- und Arbeitsstandort

- Entwicklung eines gemischt genutzten Bereichs anstelle eines Gewerbegebiets

Teilziel 2: Funktionsgerechte Einbindung des Bereichs in die Stadtmitte

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums durch die Nutzung brachliegender Bahnanlagen für zusätzliche Verkehrsanbindungen an das überörtliche Verkehrsnetz (nördliche Entlastungsstraße)
- Schaffung einer zusätzlichen Ost-West-Verbindung zwischen den angrenzenden Wohngebieten zur Verbesserung der Verkehrsverbindung und zur Entlastung der „Langen Straße“
- Verbesserung der Wohnverhältnisse in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten durch eine Minderung der Verkehrsbelastung (Verlagerung von Verkehrsströmen auf zusätzliche Erschließungsanlagen) sowie die Senkung betrieblicher Immissionen
- Erweiterung des Angebots an Bauflächen in unmittelbarer Zentrumsnähe zur Stärkung des Stadtkerns und zur Verringerung der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen
- Einbeziehung bedeutsamer Bestandteile des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in die Siedlungsstruktur, Ausbau und Vernetzung innerörtlicher Grünräume und Erholungsgebiete

IV. Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes

Aufgrund der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen erfolgte die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes. Nach den Vorgaben des § 142 Abs. 1 BauGB ist das Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Die geplanten Maßnahmen müssen finanzierbar und zügig durchführbar sein.

Für die Abgrenzung des Sanierungsgebiets „Sulingen-Nord“ waren darüber hinaus folgende Zielsetzungen maßgebend:

- Die in der im Rahmen der VU vorgenommenen Situationsanalyse festgestellten städtebaulichen Missstände sollten problemlos zu beseitigen sein
- Die Entwicklungsabsichten der Sanierungsziele und des städtebaulichen Leitbildes sollten umgesetzt werden können
- Maßnahmen, die in einem direkten Zusammenhang stehen und deren einheitliche Durchführung den größten Nutzeffekt gewährleisten, sollten gebündelt werden können
- Eine im öffentlichen Interesse liegende einheitliche Vorbereitung und Durchführung sollte möglich sein
- Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen sollte zu erwarten sein
- Die Finanzierbarkeit und die Durchführung der Maßnahme sollte innerhalb eines überschaubaren Zeitraums möglich sein

Wie die unten abgebildete Karte (Abbildung 6) zeigt, entspricht das etwa 27 ha umfassende, förmlich festgelegte Sanierungsgebiet nahezu vollständig dem Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen. Lediglich die Fläche des Veranstaltungsgeländes, sowie die Flächen eines metallverarbeitenden Betriebes und einer Holzhandlung, auf denen keine unmittelbaren Sanierungsmaßnahmen vorgesehen waren, wurden aus dem Sanierungsgebiet ausgegrenzt.

Außerdem wurde die Fläche des Kindergartens „Villa Kunterbunt“ nicht in das Sanierungsgebiet einbezogen.

Nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches hatte die Stadt Sulingen mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets darüber zu entscheiden, ob sie die Sanierung im sogenannten umfassenden Verfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB, oder im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB unter Verzicht auf die Anwendung der Vorschriften des dritten Abschnitts des besonderen Städtebaurechts und der Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB durchführt.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Verfahren liegt nicht im freien Ermessen der Stadt, da diese die Anwendung des besonderen Sanierungsrechts auszuschließen hat, wenn es für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist.

Ein wichtiges Kriterium für die Anwendung ist die zu erwartende sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung. Die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen erkannten städtebaulichen Mängel und die daraus resultierenden Neuordnungs- und Erschließungsmaßnahmen sind in Ihrer Größenordnung dazu geeignet, die bestehenden Bodenwerte zu beeinflussen. Die Anwendung des umfassenden Verfahrens verhindert die Erschwerung privater Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen und ermöglicht es, Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben sowie Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung zu erzielen.

Die Sanierung „Sulingen-Nord“ ist daher im umfassenden Verfahren, also unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB, durchgeführt worden.

Mit den Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie und Gesundheit vom 01.10.2004/ 09.11.2004 wurde die Sanierungsmaßnahme „Sulingen Nord“ festgeschrieben.

Mit den Schreiben vom 27.09.2004/ 05.10.2004 erhielt die Stadt Sulingen von der Bezirksregierung Braunschweig den Programmaufnahmeerlass für die Sanierungsmaßnahme.

In Ergänzung zur Vorlage der Endabrechnung per 30.06.2019 an die Bewilligungsbehörden erfolgt hiermit die Vorlage des Abschlussberichtes über die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Sulingen-Nord“.

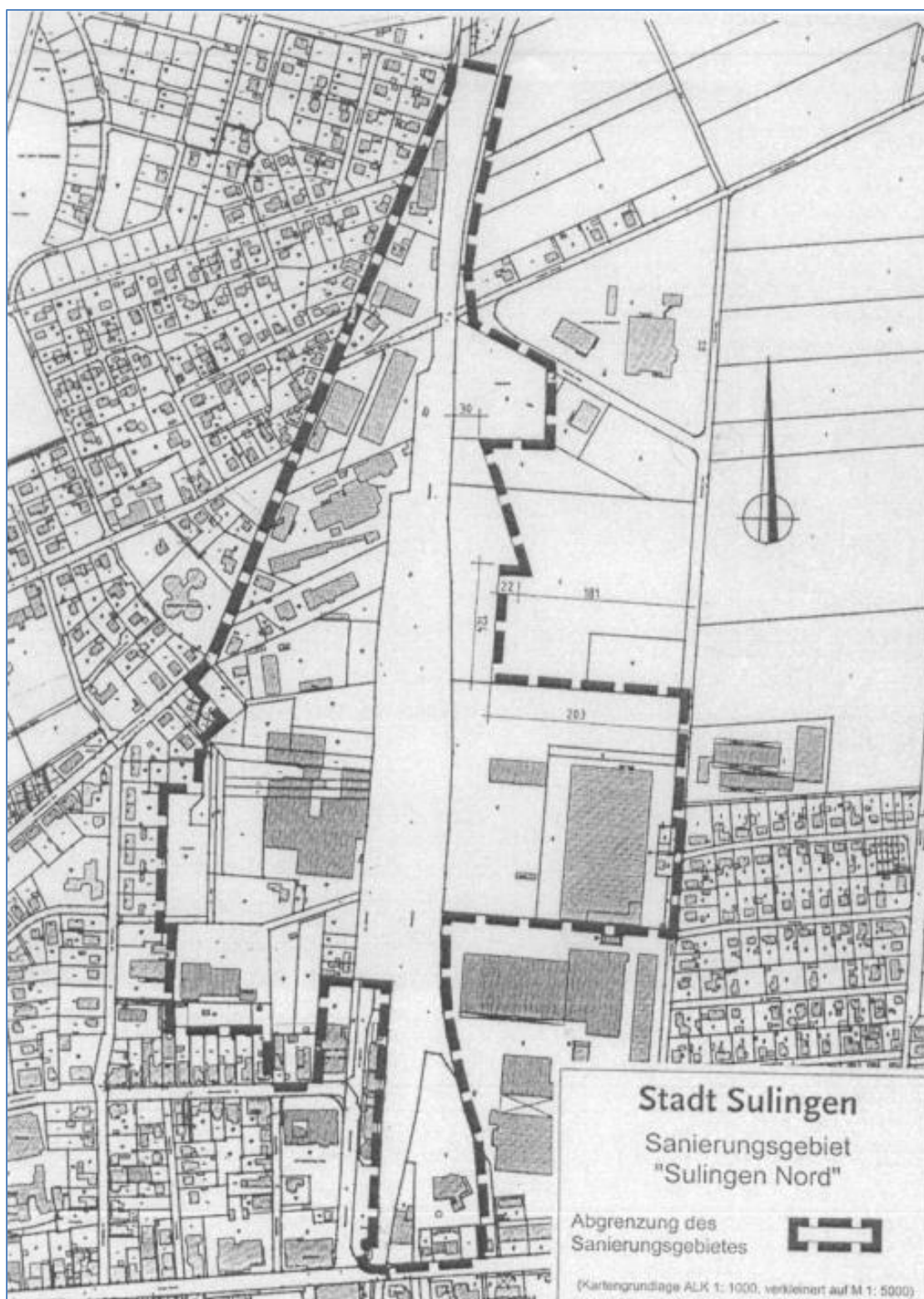


Abbildung 6: Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets.

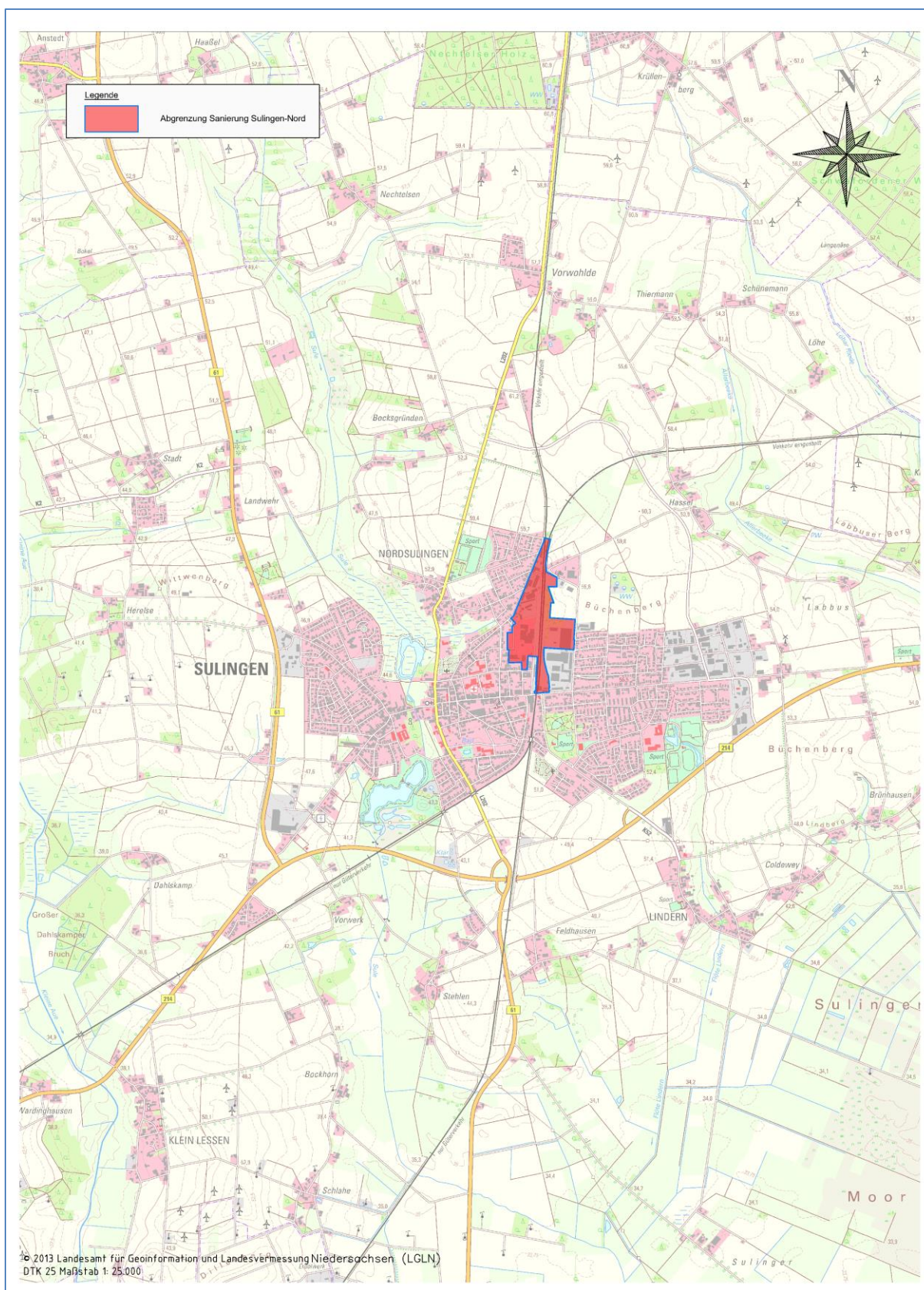


Abbildung 7: Die zentrale Lage des förmlich festgelegten Sanierungsgebiets in der Stadt.

C) Durchführung der Maßnahme

I. Weitere Vorbereitung

Mit den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände im Sinne des BauGB vorliegen und deren Behebung nur durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln möglich ist.

Nach der Aufnahme der Stadt Sulingen in das Städtebauförderungsprogramm konnte die Stadt mit der Durchführung der Sanierung beginnen, da nur mit dem Einsatz von Städtebauförderungsmitteln die Finanzierung der Durchführung gesichert war.

Zwecks Verfahrensorganisation hat sich die Stadt Sulingen entschieden, sich eines Sanierungsträgers zu bedienen, um die Sanierung durchzuführen.

Eine weitere wichtige Vorbereitung zur Durchführung der Maßnahme ist eine breite Öffentlichkeitsarbeit, da nur durch eine positive Einstellung und Mitwirkungsbereitschaft der Bürger im Sanierungsgebiet eine erfolgreiche Sanierung durchzuführen ist. Dazu gehören umfangreiche Berichterstattungen in der örtlichen Presse, Bürgerinformationen sowie Diskussionsveranstaltungen.

II. Erschließungsmaßnahmen

Übersicht der Erschließungsmaßnahmen

- Herstellung der „Nord-Süd-Straßenachse“ „Am Stellwerk“
- Herstellung der Straße „Am Bahnhof“ nebst „Park and Ride“-Anlage
- Herstellung der „Ost-West-Straßenachse“ (1. und 2. Bauabschnitt)
- Herstellung der Erschließungsanlagen im Bereich des B-Plan 83 - „Hinterm Wolfsbaum“

II. 1.) Zustand und Nutzung der Bahnanlagen zum Zeitpunkt der VU

Der Bahnanschluss im Untersuchungsgebiet wurde aufgrund von Betriebsaufgaben und der Verlagerung des Verkehrs auf die Straße zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen schon seit einigen Jahren kaum noch benötigt. Die Gleisanschlüsse der Betriebe wurden abgebaut. Der Bahnbetrieb auf den Strecken der DB war zu diesem Zeitpunkt bereits weitgehend eingestellt, seither werden die Bahnanlagen lediglich zum Wenden von Werkszügen genutzt. Die Bahnflächen wurden teilweise zum Verkauf angeboten.

Die großflächigen Anlagen lagen überwiegend brach. Mit ihrer Breite von fast 100 Metern bildeten sie eine Zäsur in der Stadtmitte und verhinderten deren standortgerechte und

zeitgemäße Entwicklung, zu der neben der Erweiterung des unmittelbar angrenzenden Stadtkerns und der Vernetzung der bestehenden und der geplanten Grünflächen der Stadt auch eine zusätzliche Verbindung zur Erschließung der östlichen und westlichen Wohngebiete sowie die Vorbereitung einer zusätzlichen nördlichen Stadtausfahrt zählen.

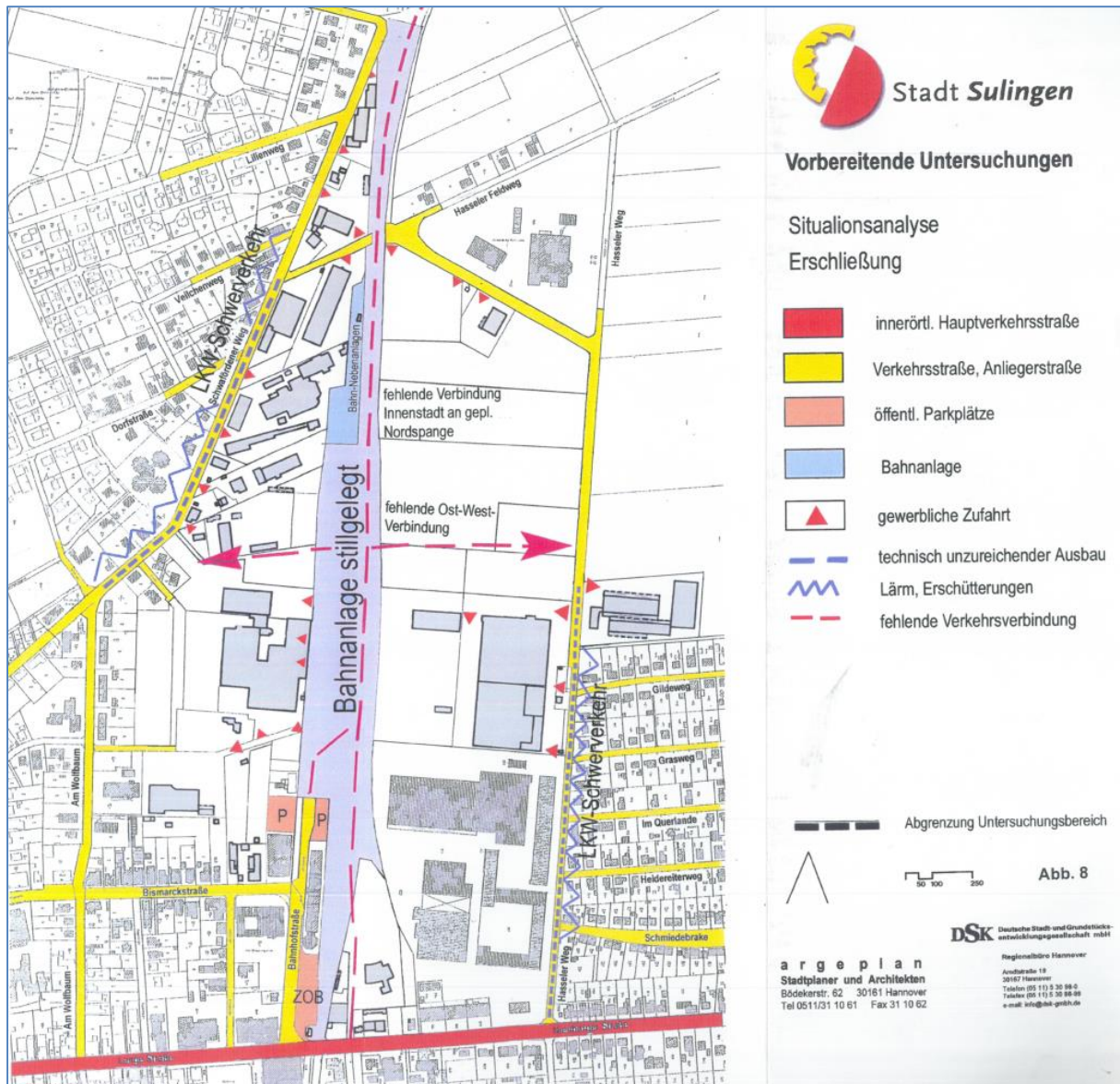


Abbildung 8: Vorbereitende Untersuchungen – Analyse der Erschließungssituation im Untersuchungsgebiet.

III. 2.) Erschließungssituation zum Zeitpunkt der VU

Das Gebiet wird im Süden durch die „Lange Straße“/ „Nienburger Straße“, im Westen durch den „Schwafördener Weg“, im Norden durch den „Hasseler Feldweg“/ „Hasseler Weg“ und im Osten durch den „Hasseler Weg“ erschlossen.

Zum Zeitpunkt der VU erfolgte nahezu der gesamte Zu- und Abfahrtverkehr der gewerblichen Nutzungen über den „Schwafördener Weg“ und den „Hasseler Weg“.

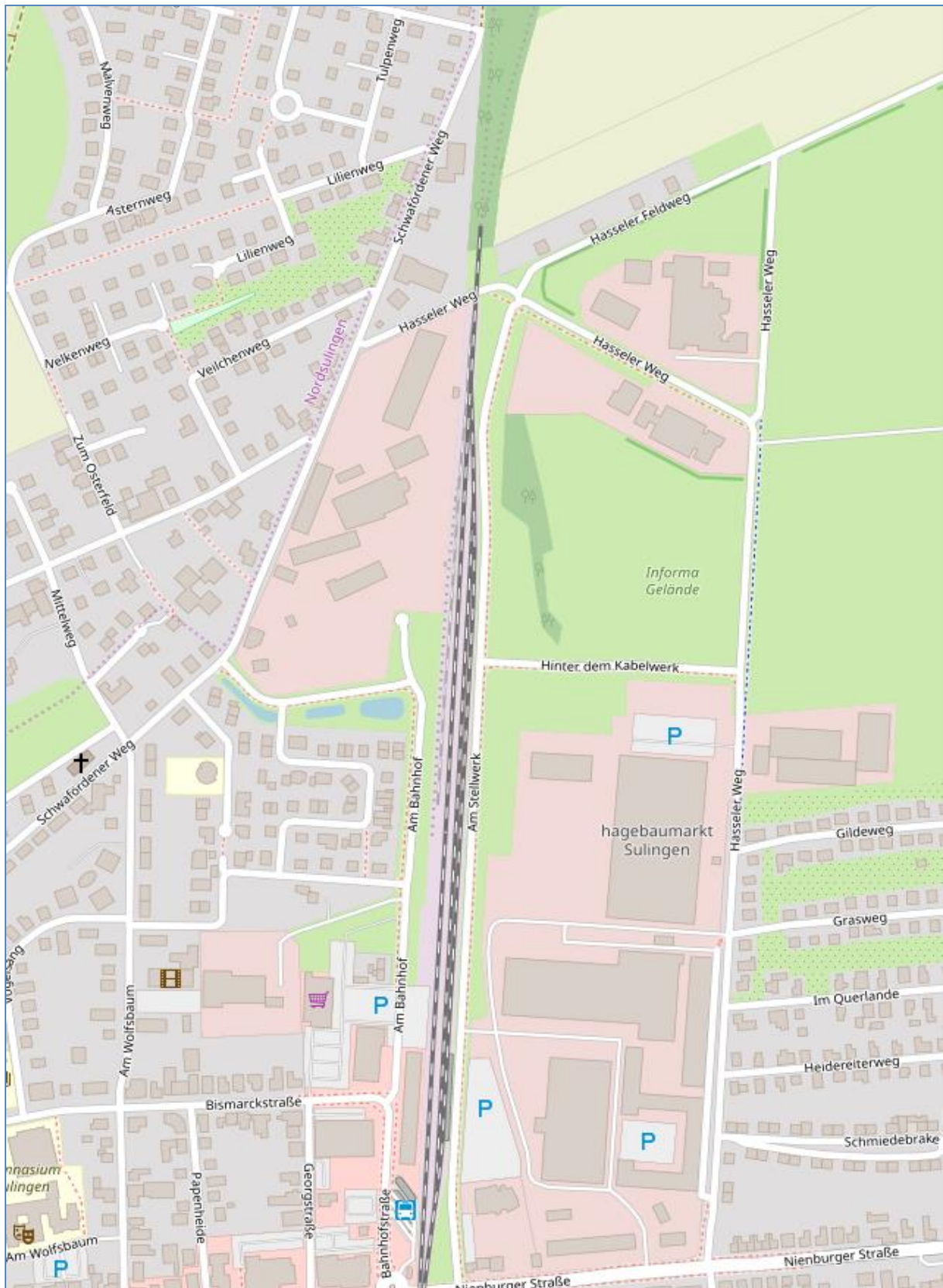


Abbildung 9: Das Untersuchungsgebiet und seine direkte Umgebung. Quelle: OpenStreetmap.

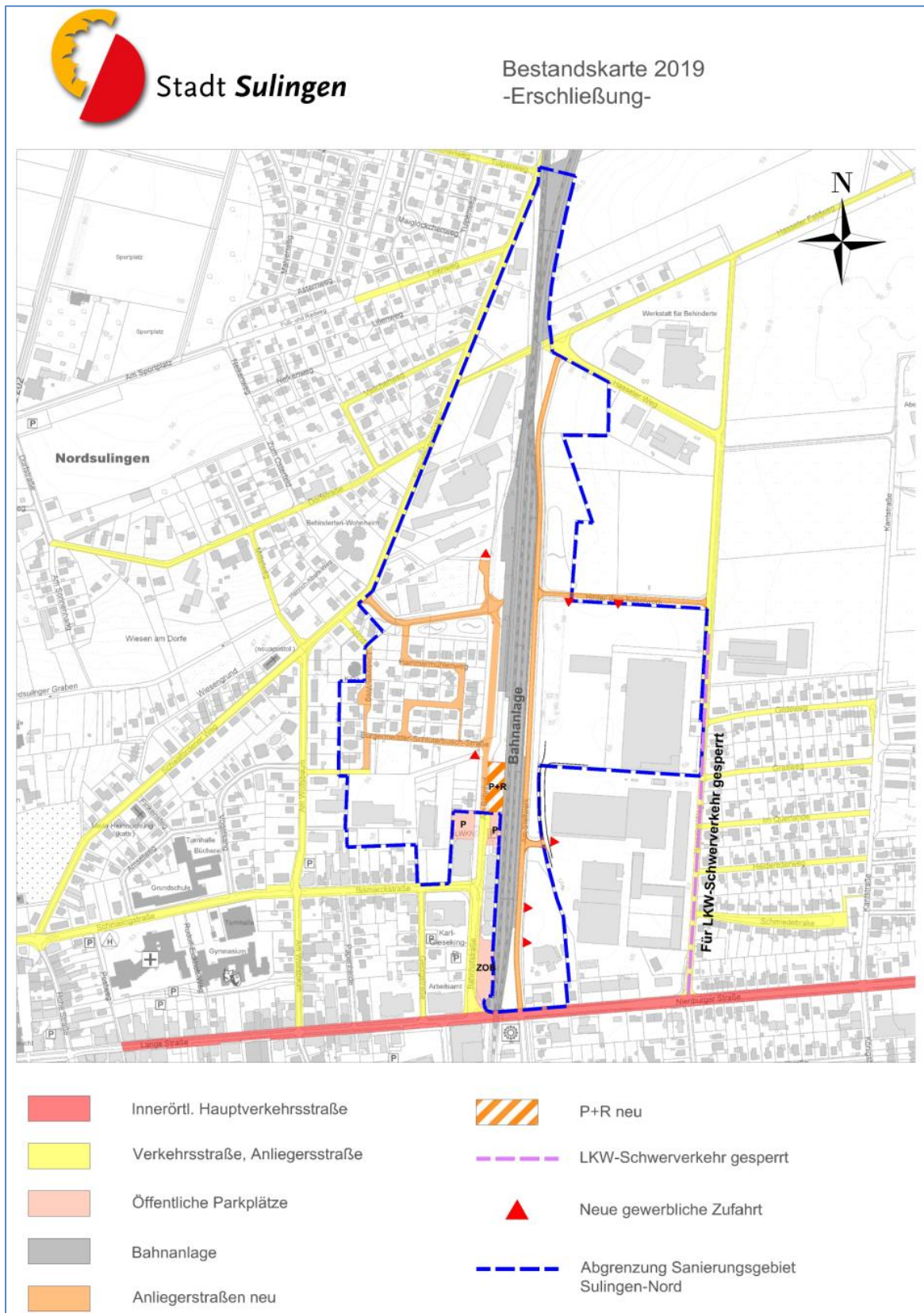


Abbildung 10: Die Erschließung des Gebiets nach Beendigung der Sanierung im Jahr 2019.

Beide Straßen sind ursprünglich für die Anforderungen der anliegenden Wohnnutzungen dimensioniert und ausgebaut worden, waren daher vor allem durch den gewerblichen Schwerlastverkehr deutlich überlastet und zeigten aufgrund ihres technisch nicht ausreichenden Aufbaus bereits Schäden im Belag. Der gewerbliche Verkehr und hierbei insbesondere der umfangreiche Schwerlastverkehr führten zu erheblichen Störungen der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung durch Lärm und Erschütterungen. Als besonders störend wurde das Warmlaufen der Motoren der rund 40 LKWs der Spedition am Sonntagabend wahrgenommen.

Außerdem war die Erschließung mehrerer Gewerbebetriebe im Untersuchungsgebiet nicht gesichert. Die Betriebe zwischen der Straße „Am Wolfsbaum“ und der Bahn hatten keine Zufahrten zu öffentlichen Verkehrsflächen, die Zufahrt erfolgte über Bahnflächen. Der Baustoffhandel östlich der Bahn war nur über die Stellplätze des Baumarkts erreichbar, was zu Konflikten mit den Kunden führte. Die Zufahrten der Gewerbebetriebe am „Schwafördener Weg“ waren diagonal zu diesem angeordnet, was zu komplizierten Abbiegevorgängen mit Störungen des Verkehrs auf dem „Schwafördener Weg“ führte. Bei mehreren dieser Grundstücke fehlten zudem Wendemöglichkeiten auf dem Betriebsgelände.

Zum Zeitpunkt der VU bestanden - abgesehen von der „Nienburger Straße“/ „Langen Straße“ und dem „Hasseler Feldweg“ - im Norden der Stadt Sulingen keine Ost-West-Verbindungen. Wegen der großen Entfernung zur Stadtmitte wurde der „Hasseler Feldweg“ jedoch kaum genutzt, was zur Folge hatte, dass die „Nienburger Straße“/ „Lange Straße“ den gesamten Ost-West-Verkehr der Stadt aufnahm, wodurch sie erheblich belastet wurde. In den VU wurde die Herstellung einer zusätzlichen „Ost-West-Straßenachse“ als geeignete Maßnahme erkannt, um die Wohngebiete entlang der Bahnanlagen besser miteinander zu verbinden und die „Lange Straße“ zu entlasten. Zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen war bereits vorgesehen, zwischen der L 202 nach Schwaförden/ Verden im Norden Sulingens und dem Gewerbegebiet im Osten der Stadt eine Entlastungsstraße herzustellen. Gemäß den VU dient der Ausbau einer Anbindung der Stadtmitte an diese Entlastungsstraße im Verlauf der stillgelegten Bahnanlage einer deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt, einer Verbesserung der Erschließung der Gewerbebetriebe im Untersuchungsgebiet und damit einer Beruhigung der angrenzenden Wohngebiete und einer deutlichen Verkehrsberuhigung im Verlauf der „Langen Straße“.

II. 3.) Herstellung der „Nord-Süd-Straßenachse“ „Am Stellwerk“

Im Rahmen der als wichtiges Teilziel der Sanierung anvisierten umfassenden Erneuerung und Erweiterung des Verkehrswegenetzes im Sanierungsgebiet wurde eine „Nord-Süd-Straßenachse“ zwischen der „Nienburger Straße“ und dem „Hasseler Feldweg“ hergestellt. Die Straße trägt heute den Namen „Am Stellwerk“.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine „Schlüsselmaßnahme“ bzw. eine „Maßnahme der Priorität 1“ gemäß dem ISEK der Stadt Sulingen und der Mitteilung des Landes zur grundsätzlichen Aufnahme in die Förderung durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung EFRE. Den wesentlichen Teil der dafür benötigten Flächen direkt neben den Gleisanlagen erwarb die Stadt Sulingen von der Deutschen Bahn.

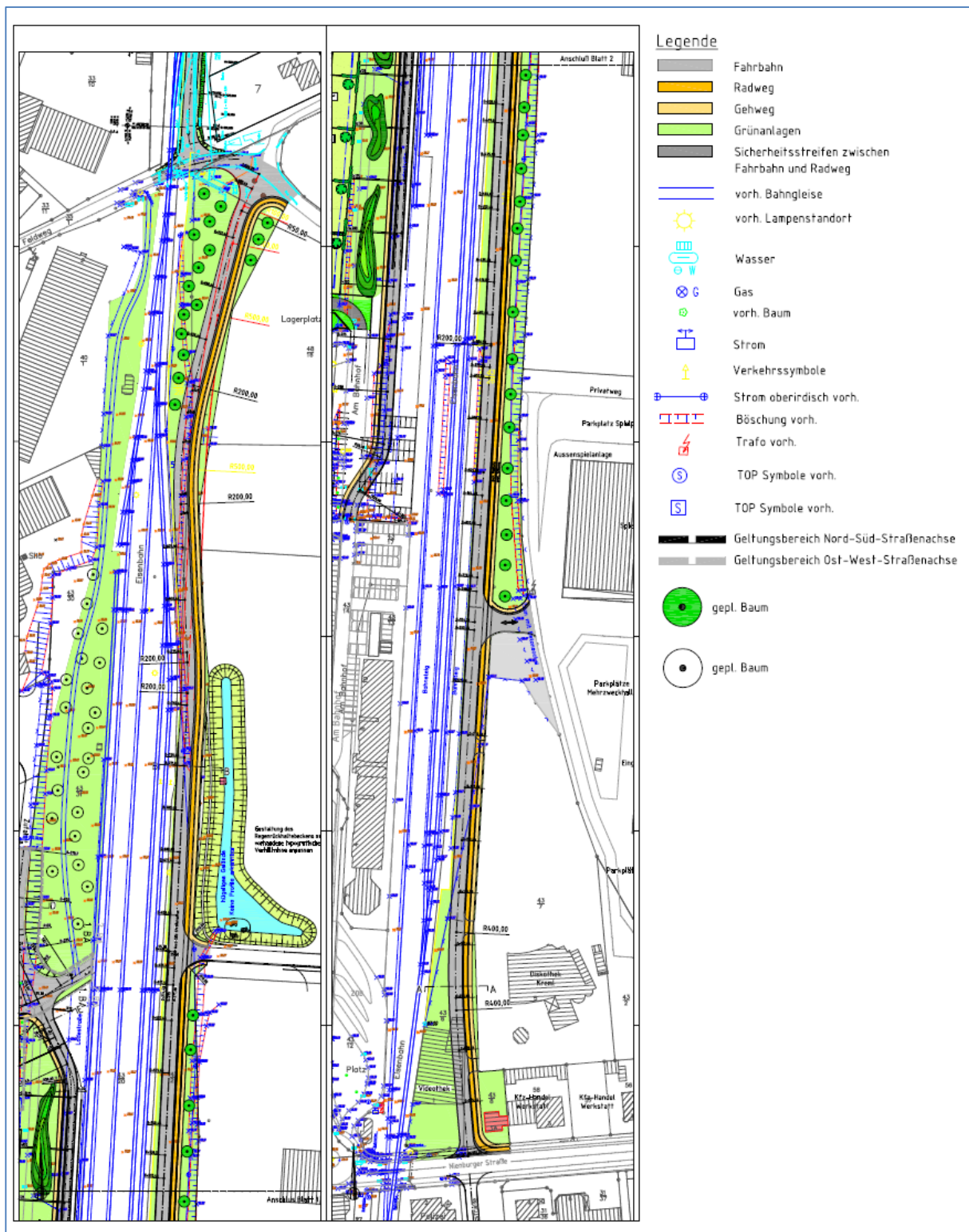


Abbildung 11: Planung der „Nord-Süd-Straßenachse“.

Um die verkehrsgerechte Aufmündung der Straßenachse auf die „Nienburger Straße“ zu gewährleisten, war weiterer Grunderwerb erforderlich: Das bebaute, gewerblich genutzte Grundstück „Nienburger Straße“ 1 sowie eine nicht bebaute Teilfläche aus dem zuvor

ebenfalls gewerblich genutzten Grundstück „Nienburger Straße“ 5, wurden durch die Stadt Sulingen erworben und die vorherigen Eigentümer auf der Grundlage von Verkehrswertgutachten des zuständigen Gutachterausschusses des Landkreises Diepholz entschädigt.

Im Zuge der Herstellung der neuen Fahrbahn, der Rad- und Gehwege wurden auch Stellplätze eingerichtet, die für die Straßenentwässerung notwendigen Kanalbauarbeiten vorgenommen, die Straßenbeleuchtung installiert und entlang der „Nord-Süd-Straßenachse“ neue Grünflächen angelegt.

Die mit dem Bau der „Nord-Süd-Straßenachse“ angestrebten Ziele wurden erreicht. Bereits heute werden durch die neu geschaffene Erschließungsachse die verbleibenden gewerblichen Nutzungen – insbesondere bezüglich des Lieferverkehrs – deutlich besser erschlossen und somit in ihrem Bestand gesichert und gleichzeitig die angrenzenden Wohnnutzungen, vor allem im Bereich des „Hasseler Wegs“ und des „Schwafördener Wegs“, verkehrlich deutlich entlastet. Zudem dient die Straßenachse einer zukünftigen Anbindung des innerstädtischen Verkehrs an das überörtliche Verkehrsnetz. Von dieser dringend notwendigen Entlastung abgesehen, verbessert die „Nord-Süd-Straßenachse“ im Zusammenhang mit der ebenfalls im Zuge der geförderten Sanierung hergestellten „Ost-West-Straßenachse“ die Anbindung der östlich der Bahnanlagen gelegenen Siedlungsquartiere an die gewachsene Innenstadt. Die Sanierungsmaßnahme trägt also in mehrfacher Hinsicht zu einer Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Anwohner bei.

Da die „Nord-Süd-Straßenachse“ von Grünanlagen flankiert wird, durch die eine Grünverbindung zwischen der Innenstadt und den nördlich gelegenen Landschaftsräumen und Naherholungsgebieten geschaffen wurde, trägt sie auch zur Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten und damit zur Steigerung der Attraktivität der Stadt Sulingen bei.

Zudem entlastet die „Nord-Süd-Straßenachse“ die Innenstadt vom Schwerlastverkehr, ihre Herstellung stellt also auch unter dem Gesichtspunkt der ökologischen Stadtentwicklung eine höchst sinnvolle Maßnahme dar.

Der Bau der „Nord-Süd-Straßenachse“ wurde durch die EFRE-Förderung finanziert und aus Städtebauförderungsmitteln kofinanziert.



Abbildung 12: Herstellung der „Nord-Süd-Straßenachse“ – Blickrichtung von Nord nach Süd.



Abbildungen 13 und 14: Blick von der „Langen Straße“/ „Nienburger Straße“ ins Sanierungsgebiet vor Beginn (oben) und nach Beendigung (unten) der Erschließungsmaßnahme. Auf brachliegenden Flächen der Bahn und einigen zuvor gewerblich genutzten Flächen entstand die „Nord-Süd-Straßenachse“ „Am Stellwerk“.





Abbildung 15 und 16: Herstellung der „Nord-Süd-Straßenachse“.



II. 4.) Herstellung der Straße „Am Bahnhof“ nebst „Park and Ride“-Anlage

Parallel zu den Gleisen und damit auch zur „Nord-Süd-Straßenachse“, teilweise auf dem Grundstück „Am Bahnhof“ 5, verläuft die ehemalige Ladestraße der Deutschen Bahn. Diese war in Ihrer Ausprägung bezüglich der Straßenbreite vor dem Hintergrund der heutigen Nutzungsansprüche völlig überdimensioniert.

Nach der Sanierung dient die Straße „Am Bahnhof“ - einem wichtigen Teilziel der Sanierung entsprechend - dazu, das neu entstandene Wohngebiet auf den ehemals gewerblich und industriell genutzten Flächen an das Zentrum der Stadt anzubinden. Auch hier wurden ein Geh- und Radweg und Grünanlagen hergestellt. Zudem wurde hier eine „Park and Ride“-Anlage eingerichtet.



Abbildung 17: Neu hergestellte Straße „Am Bahnhof“ mit Fuß- und Radweg sowie der ebenfalls im Rahmen der geförderten Sanierung neu hergestellten „Park and Ride“-Anlage.

II. 5.) Herstellung der „Ost-West-Straßenachse“

Neben dem Bau der „Nord-Süd-Straßenachse“ stellte auch die Herstellung einer Erschließungsachse als Ost-West-Wegeverbindung eine „Maßnahme der 1. Priorität“ gemäß dem ISEK und der Mitteilung des Landes zur grundsätzlichen Aufnahme in die EFRE-Förderung dar.

Voraussetzung für die Schaffung des I. Bauabschnitts der „Ost-West-Straßenachse“ war der Erwerb des Grundstücks „Am Bahnhof“ 5.

Der erste Bauabschnitt der „Ost-West-Straßenachse“ verbindet den „Schwafördener Weg“ mit der Straße „Am Bahnhof“. Der zweite Bauabschnitt der „Ost-West-Straßenachse“ verbindet den „Hasseler Weg“ mit der „Nord-Süd-Straßenachse“ „Am Stellwerk“. Diese Straßenverbindung liegt nur teilweise im Sanierungsgebiet. Sie dient jedoch vollumfänglich der Erschließung des Sanierungsgebiets, insbesondere des südöstlichen Teilbereichs, und konnte daher mit Städtebaufördermitteln finanziert werden. Bisher fehlende Entwicklungsmöglichkeiten auf diesen Grundstücksflächen wurden durch die Schaffung der beiden neuen Straßenachsen beseitigt.



Abbildung 18: Planungsentwurf für den ersten Bauabschnitt der „Ost-West-Straßenachse“. Der hier eingezeichnete Bahnübergang wurde im Rahmen der geförderten Sanierung nicht realisiert.

Die in dem Sanierungsgebiet auf der südlich der Straßenachse gelegene großflächige gewerbliche Nutzung (ein Baumarkt sowie eine Baustoffhandlung) muss Dank der neu geschaffenen Erschließungsachsen den Lieferverkehr zukünftig nicht mehr entlang des Wohngebiets am „Hasseler Weg“ abwickeln. Somit wurden wesentliche in der VU und der Rahmenplanung genannte städtebauliche Ziele durch die Maßnahme befördert: Einerseits wurde der Standort der Handelseinrichtung durch diese Maßnahme gesichert, andererseits wird die angrenzende Wohnbebauung von störenden Immissionen entlastet. Gleichzeitig wurde das Entwicklungspotential dieser Flächen auch für andere, kleinteiligere Nutzungen wie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen deutlich attraktiver.

Obwohl eine Querung der noch vorhandenen Bahnanlagen nicht möglich ist, bindet die „Ost-West-Straßenachse“ die östlich der (ehemaligen) Bahnanlagen gelegenen Siedlungsquartiere besser an die gewachsene Innenstadt an. Insbesondere betrifft dies die Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Gesundheitseinrichtungen. Zudem werden durch die neue Verbindung die Wege in die Innenstadt verkürzt und eine Entflechtung des PKW-Verkehrs dahingehend erreicht, dass die Hauptgeschäftsstraße Sulingens – zuvor die einzige direkte Verkehrsverbindung von den im östlichen Stadtgebiet gelegenen Wohnquartieren in den westlichen Stadtbereich – deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet wird. Auch unter ökologischen Gesichtspunkten stellt die Maßnahme eine Verbesserung des Status

quo dar, da die Wegeverbindungen zu den innerstädtischen Geschäfts- und Dienstleistungsbereichen verkürzt wurden, wodurch tendenziell vermehrt Erledigungen fußläufig oder mit dem Fahrrad erfolgen.

Die Erschließungsanlage wird von entsprechenden Grünbereichen flankiert, so dass die Wegeverbindung bereits zur geplanten Grünverbindung des Stadtkerns an die nördlichen Naherholungs- und Landschaftsräume der Stadt anknüpft. Diese Vernetzung von Naherholungsgebieten und Landschaftsräumen trägt wesentlich zur Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten und somit auch zur Attraktivitätssteigerung der gesamten Stadt bei. Gleichzeitig sorgen die straßenbegleitenden Grünbereiche dafür, dass die nördlich der Erschließungsachse des ersten Bauabschnitts angrenzende gewerbliche Nutzung („Metallguss Sulingen GmbH“) von den anderen konkurrierenden Nutzungen abgeschirmt wird.

Die im nördlich der „Ost-West-Straßenachse“ liegenden Teil des Sanierungsgebiets verbleibenden Gewerbebetriebe, insbesondere die „Metallguss Sulingen GmbH“, werden über die neu zu schaffende Erschließungsachse den Lieferverkehr zukünftig nicht mehr durch das Wohngebiet am „Schwafördener Weg“ abwickeln müssen. Einerseits wird der Standort der Betriebe durch diese Maßnahme gesichert, andererseits wird die angrenzende Wohnbebauung von störenden Immissionen entlastet. Die gewerblichen Arbeitsplätze sind durch diese Investition in die öffentliche Infrastruktur zukünftig als deutlich besser abgesichert zu betrachten.

Die Finanzierung dieser Baumaßnahme erfolgte – wie bei der „Nord-Süd-Straßenachse“ – ebenfalls über Städtebauförderungsmittel und EFRE-Mittel.



Abbildung 19 und 20: Herstellung des ersten Bauabschnitts der „Ost-West-Straßenachse“ im Jahr 2011.





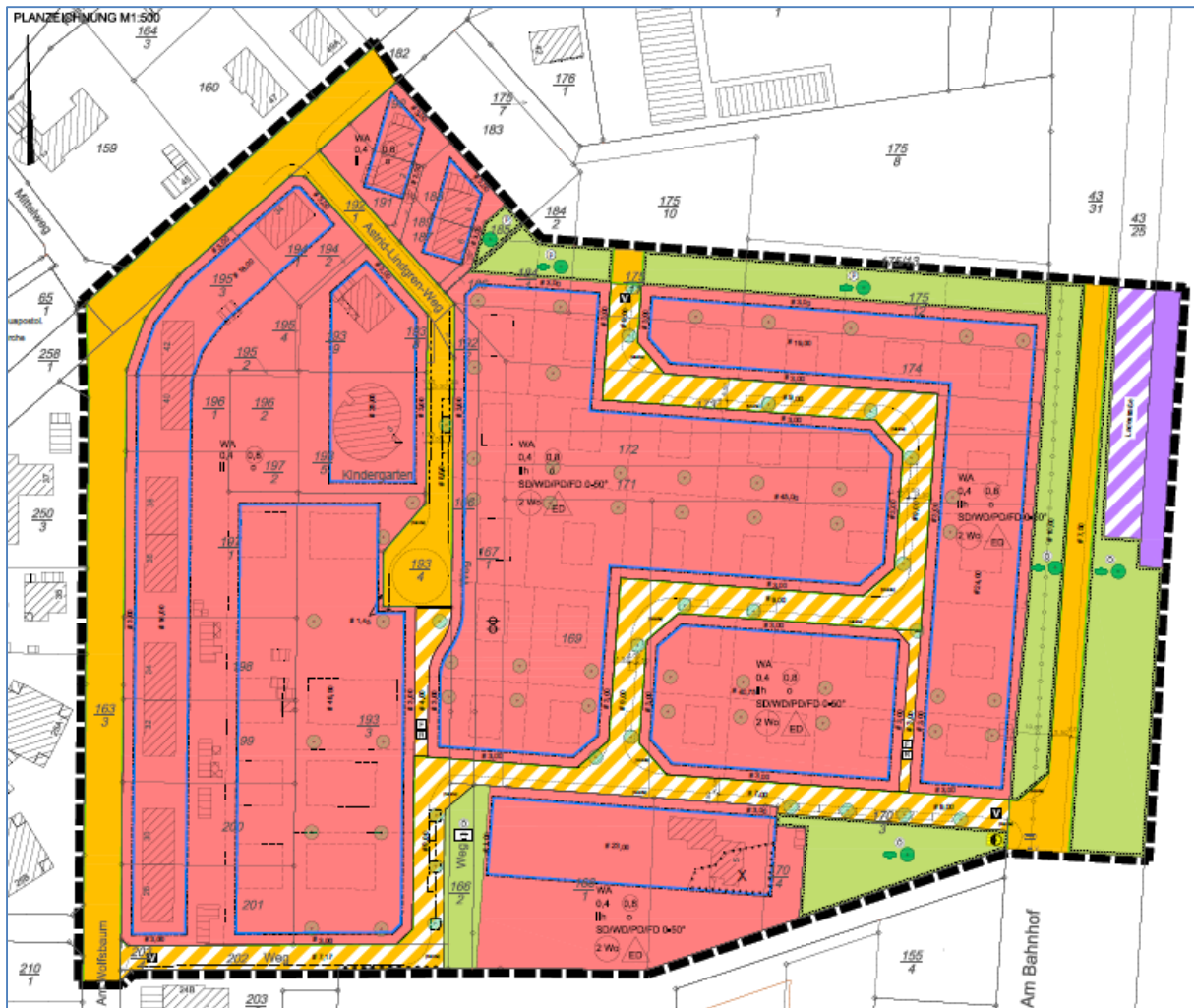
Abbildung 21 und 22: Herstellung des zweiten Bauabschnitts der „Ost-West-Straßenachse“ zu Beginn (oben) und nach Beendigung der Erschließungsmaßnahme.

II. 6.) Herstellung der Erschließungsanlagen im Bereich des B-Plan 83 - „Hinterm Wolfsbaum“

Das ca. 3,5 ha große Grundstück „Am Bahnhof 5“ wurde bis zur Neuordnung im Rahmen der geförderten Sanierung industriell gewerblich genutzt.

Ziel der Sanierung ist die Nutzung dieses Bereichs für zentrumsnahe Wohnbauflächen. Wie im Ergebnisbericht der Vorbereitenden Untersuchungen zur Festlegung des Sanierungsgebiets und eingangs in der vorliegenden Abschlussdokumentation dargestellt, ist die Innenstadt von Sulingen in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich um das ehemals am Rande der Stadt gelegene, überwiegend gewerblich-industriell genutzte Quartier

gewachsen. Eines der dominierenden Ziele der Sanierung war daher, das Gebiet - soweit möglich - für eine innenstadtrelevante Nutzung wie Wohnzwecken und innenstadtverträglichen Dienstleistungen und Handelseinrichtungen vorzubereiten. Dazu war eine rechtliche und tatsächliche Neuordnung des Bereichs vorzunehmen.



WA	allgemeines Wohngebiet	Ö	öffentliche Grünfläche
	Straßenverkehrsflächen	F	Fußweg
	Straßenbegrenzungslinie	R	Radweg
	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	V	Verkehrsberuhigter Bereich
	Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt		Bahnanlagen
			Bahnanlagen besonderer Zweckbestimmung

Abbildung 23: Bebauungsplan 83 „Hinterm Wolfsbaum“.

Die tatsächliche Neuordnung des Quartiers nach § 147 BauGB erfolgte entsprechend der Regelungen gem. § 146 Abs. 3 BauGB auf der Grundlage des zwischen der Stadt und den Eigentümern geschlossenen Ordnungsmaßnahmenvertrages durch die Eigentümer. Die rechtliche Neuordnung erfolgte im Rahmen der Aufstellung bzw. Änderung des B-Planes Nr. 83 „Hinterm Wolfsbaum“ durch die Stadt.

Die Herstellung der Erschließungsanlagen entsprechend § 147 BauGB ist analog der tatsächlichen Neuordnung für das Quartier ebenfalls den Regelungen des § 146 Abs. 3 BauGB entsprechend auf der Grundlage des zwischen der Stadt und den Eigentümern geschlossenen Ordnungsmaßnahmenvertrages durch die Eigentümer erfolgt. Die öffentlichen Flächen wurden nach Herstellung der Erschließungsanlagen auf die Stadt übertragen.

Im Zuge des Ausbaus der Straßen in dem Bereich wurden auch Fußwege angelegt, Entwässerungsanlagen hergestellt, Straßenbeleuchtung installiert und außerdem die Straßennebenflächen und sonstigen öffentlichen Flächen begrünt.

Das Ziel der Sanierung für diesen Bereich – eine für Wohngebiete und andere innenstadtrelevante Nutzungen angemessene Erschließungsstruktur bereitzustellen – ist durch die beschriebenen Maßnahmen erreicht worden.



Abbildung 24: Der Bereich des B-Plan 83 „Hinterm Wolfsbaum“ zu Beginn der Erschließungsmaßnahme.



Abbildung 25: Neue Erschließungsanlagen und Wohnbebauung im Bereich des B-Plan 83 „Hinterm Wolfsbaum“ nach Abschluss der geförderten Sanierungsmaßnahmen.

IV. Neugeordnete Grundstücke im Sanierungsgebiet

Wie eingangs dargestellt, war das erklärte Hauptziel der Sanierung, den Bereich beiderseits der Bahngleise als zeitgemäßen Wohn- und Arbeitsstandort zu gestalten und funktionsgerecht in das Zentrum Sulingens einzufügen. Um die zur Erreichung dieses Hauptziels zu verwirklichenden Teilziele umsetzen zu können, erwarb die Stadt Sulingen zuvor gewerblich genutzte Flächen von nicht standortgebundenen Betrieben, welche an diesen Standorten städtebauliche Missstände darstellten.

Die entsprechenden Betriebe wurden gemäß § 147 BauGB an andere, besser geeignete Standorte verlagert oder wechselten auf eigene Kosten den Standort und die auf den betroffenen Flächen vorhandene Bausubstanz wurde zurückgebaut.

Während einige der durch die Stadt erworbenen Teilflächen zur Herstellung öffentlicher Erschließungs- und Grünanlagen genutzt wurden und im Eigentum der Stadt Sulingen verblieben, wurden andere Flächen reprivatisiert und einer Mischnutzung oder einer reinen Wohnnutzung zugeführt.

Im Folgenden wird diese Abfolge von Maßnahmen (Standortwechsel/ Betriebsverlagerung, Erwerb des Grundstücks durch die Stadt, Rückbau und gegebenenfalls Reprivatisierung) am Beispiel von drei großen Bereichen des Sanierungsgebiets dargestellt.

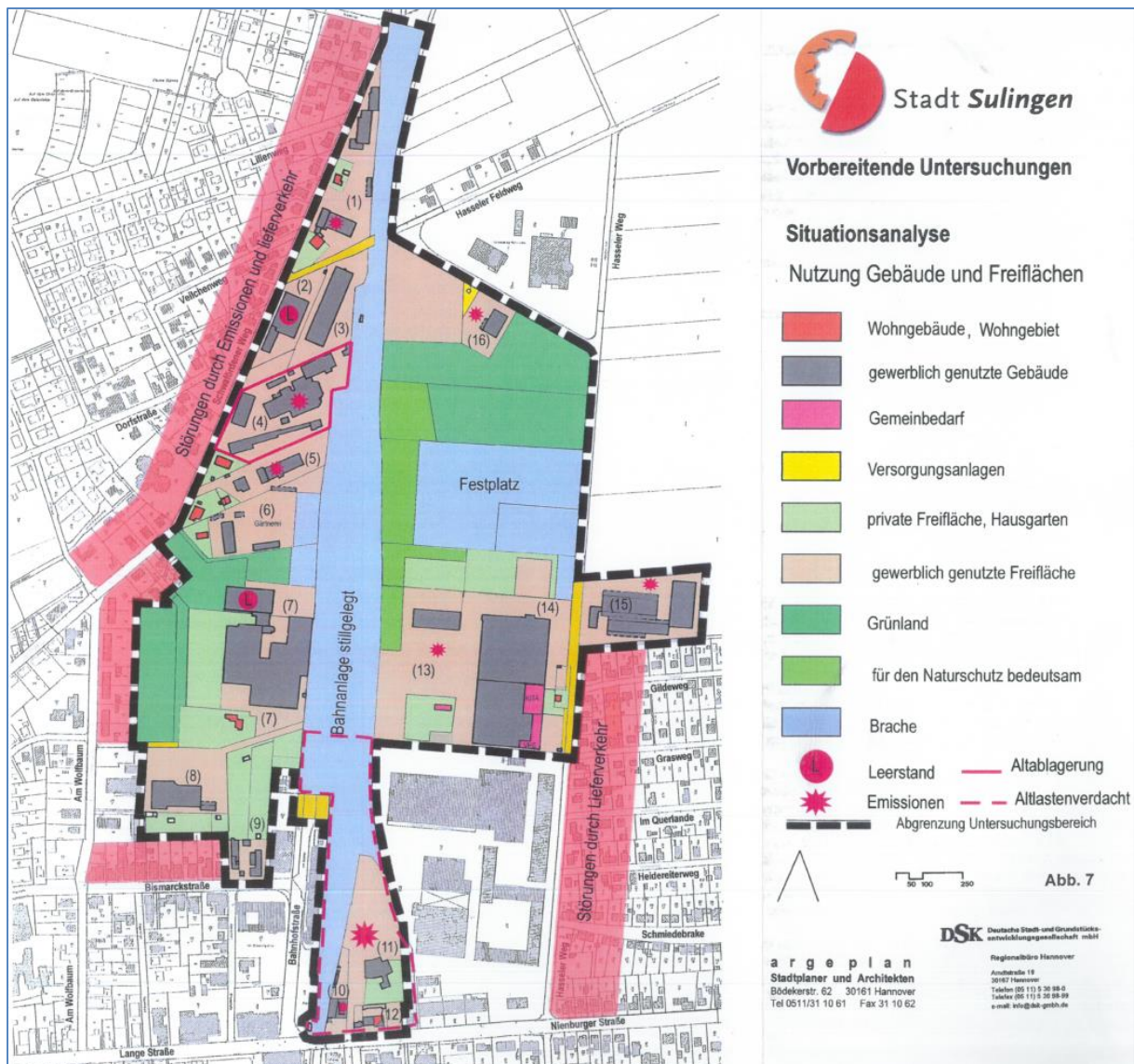


Abbildung 26: Vorbereitende Untersuchungen – Situationsanalyse der Nutzung von Gebäuden und Freiflächen im Untersuchungsgebiet.

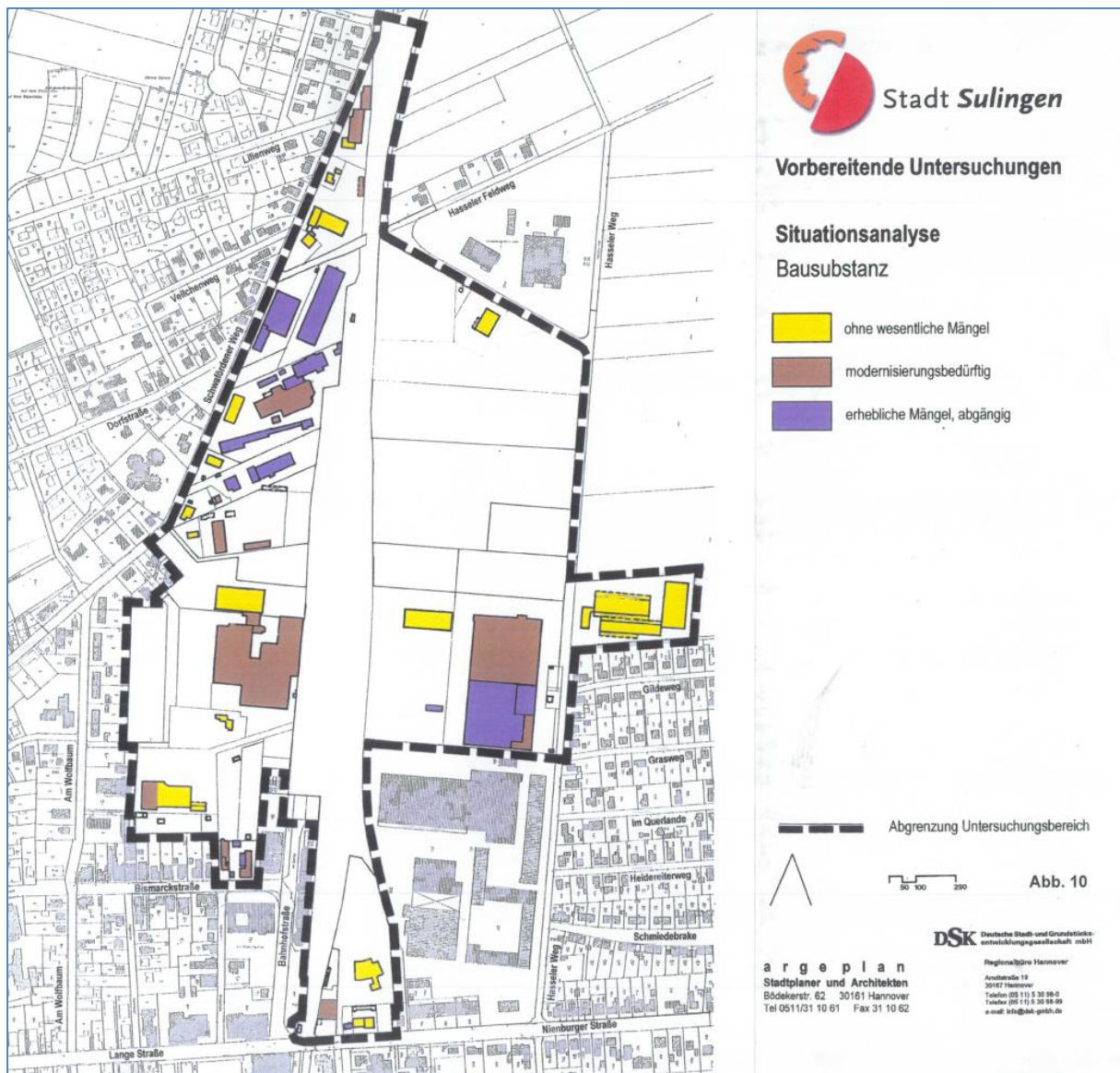


Abbildung 27: Vorbereitende Untersuchungen – Situationsanalyse der Bausubstanz im Untersuchungsgebiet.

III. 1.) „Schwafördener Weg“ 48

Auf dem Grundstück „Schwafördener Weg“ 48 betrieben zwei Eigentümer seit dem Jahr 1990 das Unternehmen „Sulinger Autoverwertung GmbH“, welches die Liegenschaft hauptsächlich für die Zerlegung und Verwertung von PKWs, LKWs und Baumaschinen nutzte.

Ein Fortbestand dieser Nutzung hätte sowohl die angrenzende, zum Zeitpunkt der VU bereits vorhandene, als auch die im Rahmen der Sanierungsmaßnahme geplante, zukünftige Nutzung des Bereichs deutlich beeinträchtigt oder sogar unmöglich gemacht. Als besonders störend wurde die Lärmbelastung durch den LKW-Verkehr und durch das Zerlegen der zu verschrottenden Fahrzeuge wahrgenommen. Die bisherige Art der Nutzung stellte somit an diesem Standort einen städtebaulichen Missstand dar. Auch für das Unternehmen selbst war

der Standort nicht optimal, unter anderem weil es dort an dringend benötigten Lagerflächen mangelte.

Um die zur Erreichung der Sanierungsziele erforderliche Neuordnung dieses im Bebauungsplan als Mischgebiet ausgewiesenen Bereichs realisieren zu können, erwarb die Stadt Sulingen das Grundstück „Schwafördener Weg 48“ aus Sanierungsförderungsmitteln und schloss mit der Firma „Sulinger Autoverwertung GmbH“ einen Ordnungsmaßnahmenvertrag, welcher die Betriebsverlagerung in ein Gewerbegebiet der Stadt sowie die Entschädigung der durch diese Verlagerung entstehenden Folgekosten und Folgeschäden regelt.

Nach der erfolgten Verlagerung des Betriebes war zur Realisierung der Sanierungsziele zunächst ein Rückbau der weitestgehend abgängigen Bausubstanz auf dem Grundstück (einer größeren Lagerhalle sowie kleineren Werkstatt- und Bürogebäuden) notwendig. Anschließend wurden, dem städtebaulichen Rahmenplan entsprechend, öffentliche Grünflächen als notwendige Abstandsflächen zur angrenzenden Mischgebiets- bzw. Wohngebietsnutzung geschaffen. Dazu wurden die zuvor mit verschiedenen Pflasterflächen und Beton versiegelten Bereiche freigelegt und rekultiviert.

Ein weiterer bedeutender, das gesamte Sanierungsgebiet betreffender positiver Effekt der Betriebsverlagerung war, dass auf den frei gewordenen Grundstücksflächen im Zuge des Ausbaus der „Nord-Süd-Straßenachse“ für den benachbarten, nicht zu verlagernden Betrieb – die „Metallguss Sulingen GmbH“ – eine neue, die umliegenden Nutzungen weniger belastende Erschließung hergestellt werden konnte.

Die „Metallguss Sulingen GmbH“, die sich in nördlicher Nachbarschaft zu dem ehemaligen Betriebsgelände der „Sulinger Autoverwertung GmbH“ befindet, wurde im Rahmen der Gesamtmaßnahme durch verschiedene städtebauliche Maßnahmen so weit vom Umfeld „abgeschottet“, dass das Unternehmen an diesem Standort erhalten bleiben kann.

Ein Teil der erworbenen Flächen wurde nach der erfolgten Neuordnung reprivatisiert und an die „Metallguss Sulingen GmbH“ verkauft. Die notwendige Neuerschließung des Betriebsgrundstücks über die „Nord-Süd-Straßenachse“ machte den Erwerb der Teilflächen für den Betrieb notwendig. Außerdem werden die Flächen zur Abrundung und als Erweiterung für den bestehenden Betrieb genutzt.

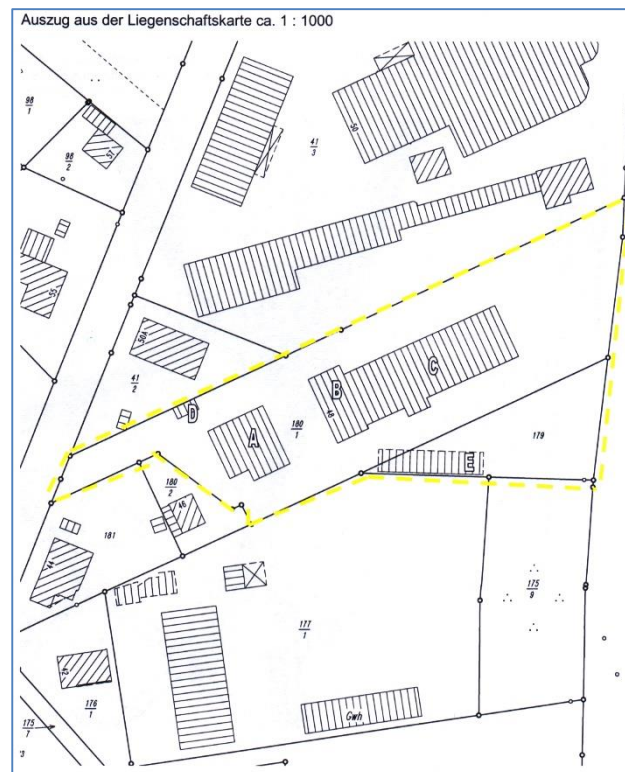


Abbildung 28: Grundstück „Schwafördener Weg 48“.

Die Nutzung der an die „Metallguss Sulingen GmbH“ veräußerten Flächen ist den entsprechenden Festsetzungen des im Rahmen der Sanierung aufgestellten B-Planes Nr. 89 der Stadt Sulingen unterworfen. Damit wurde die Sicherung der Sanierungsziele für diesen Bereich festgeschrieben.

Zur Beurteilung der Altlastensituation auf den in Rede stehenden Grundstücksflächen sind vor dem Hintergrund der lang anhaltenden gewerblichen Nutzung der Flächen sondierende Untersuchungen durchgeführt worden. Weder das im Rahmen der geförderten Sanierung erstellte Gutachten noch die folgenden, vom Eigentümer selbst finanzierten weiteren Untersuchungen weisen eine signifikante Belastung durch Altlasten nach.



Abbildung 29: Lagerhalle im „Schwafördener Weg“ 48 vor dem Rückbau. Quelle: Verkehrswertgutachten der GAG Sulingen, 2005.



Abbildung 30: Werkhalle, Bürogebäude und Stellplätze der „Sulinger Autoverwertung GmbH“ vor dem Rückbau.



Abbildungen 31 und 32: „Schwafördener Weg“ 52a während des Rückbaus (oben) und nach dem Rückbau (unten). Die Fläche mit der aufstehenden Halle eines ehemaligen Holzkontors wurde aus der Insolvenzmasse erworben und nach dem Rückbau reprivatisiert. Die „Metallguss Sulingen GmbH“ erwarb die Fläche zur Arrondierung ihres Betriebsgeländes.



III. 2.) „Schwafördener Weg“ 54, 58, 60

Auf den Grundstücken „Schwafördener Weg“ 54 und „Hasseler Weg“ 25 betrieben die beiden Kommanditisten und Geschäftsführer den Speditionsbetrieb „Gerdes + Landwehr Spedition und Baustoffe GmbH & Co KG“ mit ca. 50 Fahrzeugen. Auf dem Grundstück „Schwafördener Weg“ 58 betrieben dieselben Gesellschafter das Bauunternehmen „Gerdes + Landwehr Bau GmbH“. Beide Betriebe stellten an diesen Standorten städtebauliche Missstände dar: Als störend waren auch hier die Erschütterungen und insbesondere die Lärmbelastung durch den LKW-Verkehr zu bezeichnen. Dieser war vor allem werktags in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sowie in den späten Abendstunden an den Wochenenden und Feiertagen (zum Ende des LKW-Fahrverbots) zu verzeichnen. Die angrenzende Wohnnutzung wurde durch die von den Betrieben verursachten Immissionen deutlich beeinträchtigt.

Auch für die Betriebe selbst waren die Standorte laut Grundstückswertgutachten nur „ausreichend“, aufgrund der mangelnden Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz und der teilweise nur unzureichend ausgebauten Zuwege sowie der Nutzungskonflikte mit der benachbarten Wohnbebauung.

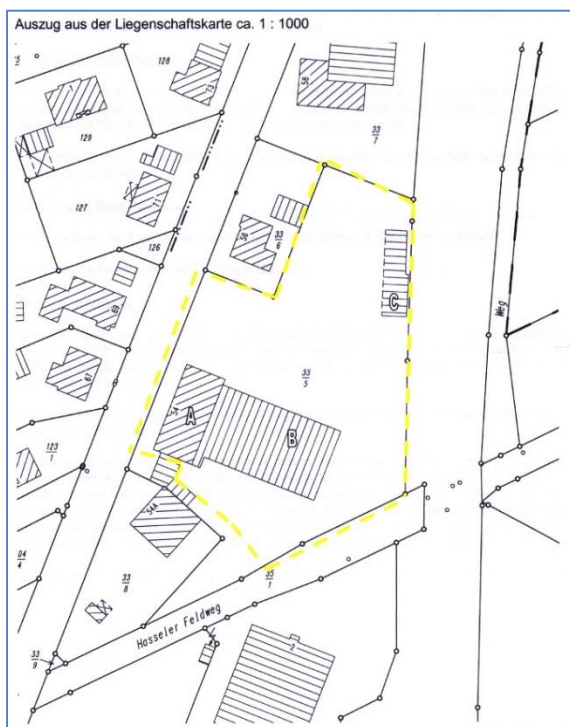


Abbildung 33: „Schwafördener Weg“ 54.



Abbildung 34: „Schwafördener Weg“ 58.

Die Verbesserung der Wohnverhältnisse im Sanierungsgebiet und in den daran angrenzenden Bereichen durch eine Minderung der Verkehrsbelastung war ein erklärtes Teilziel der geförderten Sanierung. Mit der Verlagerung der Betriebe aus dem „Schwafördener Weg“ 54, „Hasseler Weg“ 25 und „Schwafördener Weg“ 58 in ein Gewerbegebiet der Stadt und dem Erwerb der Flächen durch die Stadt wurde ein entscheidender Beitrag zur Erreichung dieses Teilziels geleistet. Die verlagerten Betriebe wurden gemäß den zwischen ihnen und der Stadt

Sulingen geschlossenen Ordnungsmaßnahmenverträgen für die durch die Verlagerung entstehenden Folgekosten und Folgeschäden entschädigt.

Die Betriebsverlagerungen und der Grundstückserwerb ermöglichten eine umfassende tatsächliche und rechtliche Neuordnung dieses Teilbereichs des Sanierungsgebiets. Nach der erfolgten Verlagerung der beiden genannten Betriebe wurde für den Bereich der B-Plan Nr. 89 „Sanierungsgebiet - Sulingen Nord - Am Schwafördener Weg“ (siehe Abb. 36) in Kraft gesetzt. Dieser bestimmt den zuvor im Flächennutzungsplan der Stadt Sulingen als Gewerbegebiet ausgewiesenen Bereich als Mischgebiet. Dabei wurde insbesondere auf nachbarschaftsverträgliche Nutzungen (wie Dienstleistungen, Handwerk und nicht störendes Gewerbe) und deren funktionsgerechte Integration geachtet. Die bestehende Bebauung wurde – und wird bis heute – entsprechend der Rahmenplanung durch Neubauten ergänzt oder ersetzt (Rahmenplan „Konzept Bebauung und Freiflächen“). Dabei gewährleistet der B-Plan die planerische Festsetzung der in weiten Teilen realisierten Sanierungsziele und dient deren Sicherung. Die entlastende Erschließung der in dem Bereich verbleibenden Nutzungen erfolgt nun über die neu geschaffene „Nord-Süd-Straßenachse“.

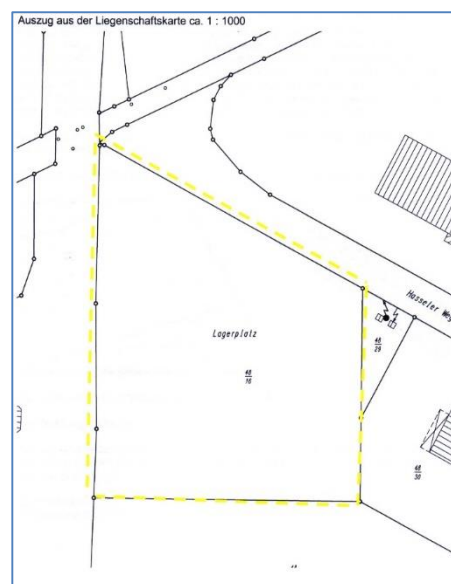


Abbildung 35: „Hasseler Weg“ 25.

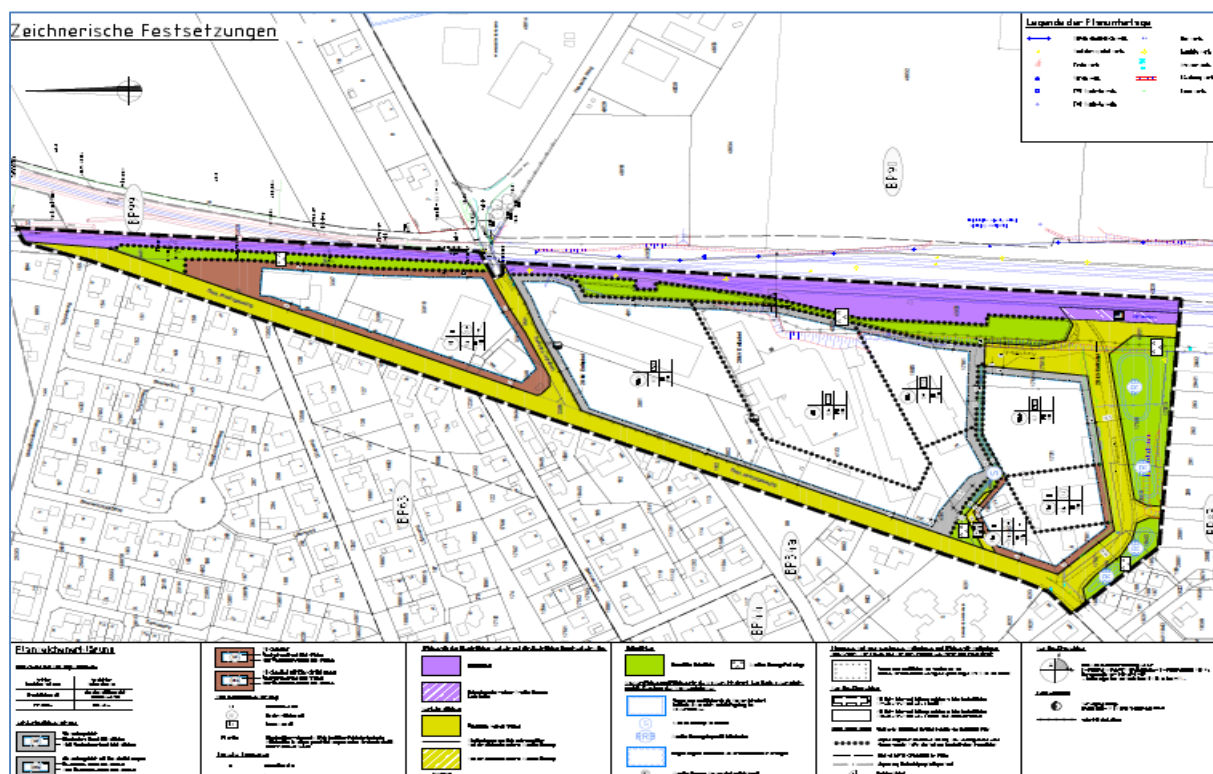


Abbildung 36: B-Plan Nr. 89 „Sanierungsgebiet - Sulingen Nord - Am Schwafördener Weg“.

Die Altbausubstanz im „Schwafördener Weg“ ist rückgebaut worden, abgesehen von dem erhaltenswerten Wohnhausbestand im „Schwafördener Weg“ 56 sowie dem als Bürokomplex genutzten Teil des Baubestandes im „Schwafördener Weg 58“.

Während der Großteil der Flächen in dem Bereich zwischen „Schwafördener Weg“, „Hasseler Feldweg“ und den Bahngleisen – nämlich die Grundstücke „Schwafördener Weg“ 54 und 56 – anschließend reprivatisiert wurden, verblieben die Grundstücke im „Schwafördener Weg“ 58 und 60 im Eigentum der Stadt.



Abbildung 37 und 38: Reparaturhalle der Spedition im „Schwafördener Weg“ 54 von Süden (links) und Norden (rechts) vor der Betriebsverlagerung und dem Rückbau.



Abbildung 39: Nicht geförderter Neubau auf dem Grundstück „Schwafördener Weg“ 54 im Jahr 2019.

Auf dem spitz zulaufenden, schmalen Grundstück „Schwafördener Weg“ 60 wurde eine öffentliche Grünfläche hergestellt. Die Immobilie „Schwafördener Weg“ 58 soll hingegen nunmehr dauerhaft als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung genutzt werden. Deren konkreter Nutzungszweck zielt auf die Unterstützung hilfsbedürftiger Menschen im Stadtgebiet Sulingens ab: In den vergangenen Jahren hat sich die „Sulinger Tafel“ etabliert, die gesammelte und gespendete Lebensmittel und Verbrauchsgüter an bedürftige Bewohner der

Stadt ausgibt. Aufgrund der häufig eingeschränkten Mobilität der Nutzer einer solchen Einrichtung ist ein zentraler, dauerhaft gesicherter Anlaufpunkt notwendig. In der Vergangenheit hat sich die Beschaffung und Anmietung adäquater Räumlichkeiten für die „Sulinger Tafel“ im zentralen Stadtgebiet als Problem dargestellt.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Stadt entschlossen, die vorhandene, aus Städtebauförderungsmitteln erworbene Immobilie im „Schwafördener Weg“ 58 entsprechend zu nutzen.

Die Immobilie eignet sich sowohl hinsichtlich der relativ zentralen Lage als auch aufgrund der als gut zu bezeichnenden Bausubstanz für den entsprechenden Zweck. Das Gebäude war im Innenbereich jedoch dem neuen Nutzungszweck entsprechend anzupassen. So waren einerseits passende Lagerbereiche für die unterschiedlichen Warengruppen mit ihren verschiedenen Anforderungen bezüglich der Lagerung zu schaffen. Zudem wurden Warte- und Ausgabebereiche mit einer möglichst hohen Aufenthaltsqualität geschaffen.

Betreiber der Einrichtung ist, wie auch schon in der Vergangenheit an den verschiedenen bisherigen Standorten, die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde der Stadt Sulingen. Damit ist im Betrieb der Einrichtung ein „professioneller“ Ansprechpartner für die Stadt vorhanden.



Abbildungen 40 und 41: Bürogebäude im „Schwafördener Weg“ 54 (links) und 58 (rechts) vor der Betriebsverlagerung.

Zur Beurteilung der Altlastensituation auf den in Rede stehenden Grundstücksflächen sind aufgrund der lang anhaltenden gewerblichen Nutzung der Flächen auch hier sondierende Untersuchungen in Auftrag gegeben worden. Das erstellte Gutachten weist keine signifikante Belastung durch Altlasten nach.

Abbildung 42: Die „Sulinger Tafel“ im „Schwafördener Weg“ 58.



III. 3.) „Am Bahnhof“ 5

Auf dem ca. 3,5 ha großen Grundstück „Am Bahnhof 5“ betrieben die Gesellschafter und Eigentümer bis zum Sanierungsbeginn das Unternehmen „NORO Gesellschaft für Rohrsysteme mbH“ zur Herstellung von Rohren und Rohrbauteilen für die Lebensmittelindustrie, die Lüftungsindustrie, die Schüttgüterindustrie sowie die Kraffutter- und Mühlenbranche.

Die Lärmbelästigung durch den anfallenden LKW-Verkehr und die Immissionen durch den eigentlichen Produktionsbetrieb des Unternehmens stellten eine deutliche Beeinträchtigung für die angrenzende vorhandene und geplante Nutzung dar bzw. machten diese sogar unmöglich. Daher stellte der Betrieb an diesem Standort einen städtebaulichen Missstand dar, der im Rahmen der geförderten Sanierung auszuräumen war.

Die von der „NORO GmbH“ nur teilweise genutzten, aus einer früheren gewerblichen Nutzung stammenden sogenannten „Ley Hallen“ auf dem Grundstück wurden im Rahmen der VU als „modernisierungsbedürftig“ eingestuft, angesichts der geplanten Nutzung des Bereichs stellte die alte Bausubstanz an diesem Standort jedoch ebenfalls einen gravierenden städtebaulichen Missstand dar, den es zu beheben galt.

Abbildungen 43 und 44: Die sogenannten „Ley-Hallen“ vor Beginn der Rückbaumaßnahmen.





Abbildung 45: Eingangsbereich zu den Gewerbehallen der „NORO GmbH“ vor Beginn des Rückbaus.

Die alte Bausubstanz auf den Grundstücksflächen wurde nach dem (nicht geförderten) Standortwechsel des Betriebes zurückgebaut. Anschließend wurde der Bereich einer seiner innenstadtnahen Lage angemessenen Nutzung zugeführt. Ein Teil der Flächen wurde zur Herstellung der neuen „Ost-West-Straßenachse“ (s.o.) genutzt, während der flächenmäßig deutlich größere Teil für eine Nutzung zu Wohnzwecken und innenstadtverträglichen Dienstleistungen und Handelseinrichtungen vorbereitet wurde (rechtliche und tatsächliche Neuordnung).

Die tatsächliche Neuordnung des Quartiers nach § 147 BauGB erfolgte entsprechend der Regelungen des § 146 Abs. 3 BauGB auf der Grundlage des zwischen der Stadt und den Eigentümern geschlossenen Ordnungsmaßnahmenvertrags durch die Eigentümer. Die rechtliche Neuordnung erfolgte im Rahmen der Aufstellung des B-Planes Nr. 83 „Hinterm Wolfsbaum“ (s.o.) durch die Stadt.

Im Rahmen der tatsächlichen Neuordnung entstanden direkte Kosten durch den Rückbau, außerdem wurden den Eigentümern die Bauwerte entsprechend der gutachtlichen Feststellungen durch den für den Landkreis Diepholz zuständigen Gutachterausschuss entschädigt.

Auf dem Grundstück „Am Bahnhof“ 5 befanden sich umfangreiche Industrie- und Gewerbebauten, die in Teilen auf die erste Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts zurückgingen. Der Bereich wurde also über eine Zeitspanne von etwa einhundert Jahren industriell und gewerblich genutzt. Aufgrund dieser lang anhaltenden gewerblichen und industriellen Nutzung der Flächen und der vorgesehenen sensiblen Nachnutzung als Wohnbauflächen wurden sondierende Altlastenuntersuchungen in Auftrag gegeben. Das Gutachten weist keine Belastung durch Altlasten nach.



Abbildungen 46 und 47: Rückbau der Gewerbehallen im Jahr 2012.



Abbildung 48: Blick von der „Ost-West-Straßenachse“ Richtung Süden. Im Vordergrund sind rechts die Rückhaltebecken für die Straßenentwässerung, dahinter das neu entstandene Baugebiet „Am Wolfsbaum“ zu sehen, links daneben die neuen Grünanlagen zwischen dem Baugebiet und dem Rad-/Fußweg entlang der neuen Straße „Am Bahnhof“.



Abbildung 49: Blick von der „Ost-West-Straßenachse“ Richtung Südwesten. Auch hier sind die Rückhaltebecken sowie die neu entstandene Wohnbebauung im Baugebiet „Am Wolfsbaum“ zu sehen.

D) Abwicklung

I. Erhebung von Ausgleichsbeträgen

Die Sanierungsmaßnahme wurde im umfassenden Verfahren durchgeführt, was die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB beinhaltet.

Insgesamt wurden Ausgleichsbeträge in Höhe von 1.691.331,50 € festgestellt.

II. Wertausgleich

Ein Wertausgleich nach Nr. 5.2.2 R-StBauF entfällt.

III. Sanierungsträger

Die Stadt Sulingen hat nach Aufnahme in das Förderungsprogramm des Landes und des Bundes mit Erlass vom 01.10.2004 mit der DSK - Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co KG, Wiesbaden, Büro Hannover, am 09.11./16.11.2004 eine Erweiterung des Sanierungstreuhändervertrags vom 18.06./09.07.1986 zur Unterstützung der Stadt in allen technischen, planerischen und kaufmännischen Belangen bei der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der Sanierungsmaßnahme „Sulingen Nord“ abgeschlossen.

Zur Abwicklung des Zahlungsverkehrs führte die DSK ein von ihrem allgemeinen Vermögen getrenntes Treuhandvermögen nach § 160 BauGB.

IV. Sanierungssatzung

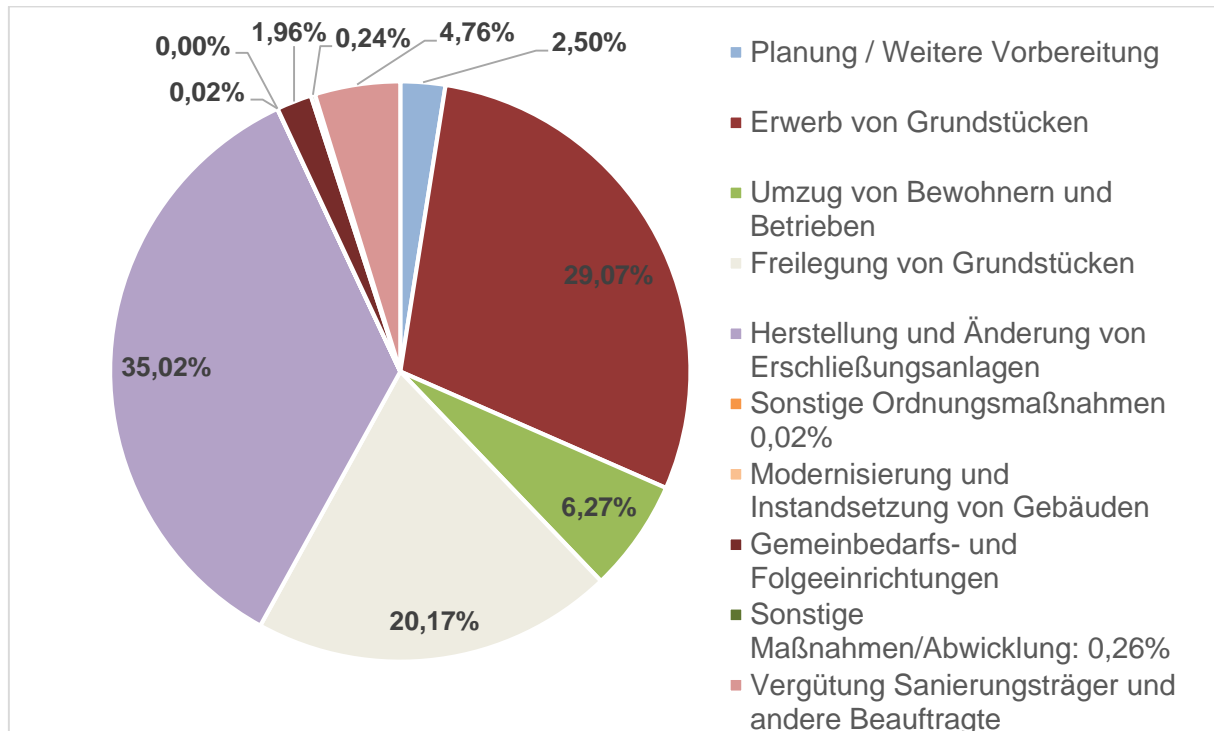
Die demnächst zu beschließende Satzung der Stadt Sulingen über die Aufhebung der Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Sulingen-Nord“ wird mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt des Landkreises Diepholz voraussichtlich im kommenden Jahr in Kraft treten.

E) Kosten- und Finanzierungsübersicht

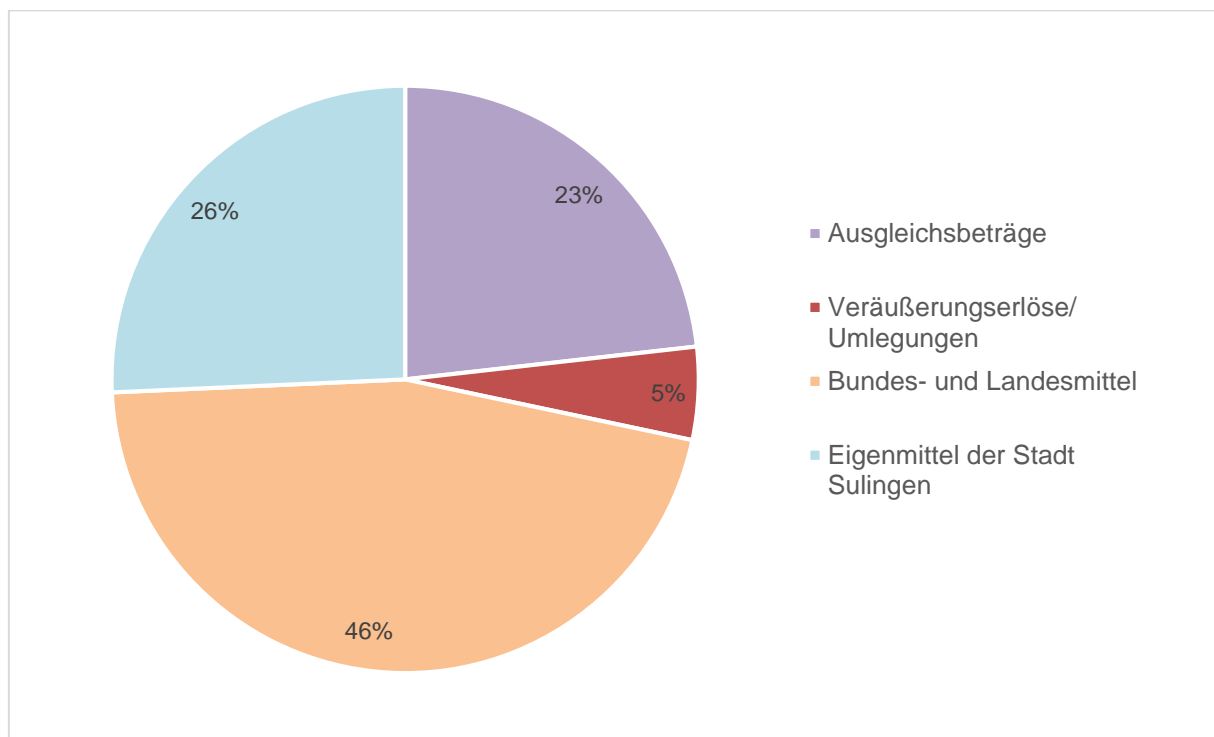
Insgesamt konnte das Sanierungsgebiet „Sulingen-Nord“ der Stadt Sulingen mit Kosten von rd. 7,1 Mio. € saniert, in seiner Funktion als Versorgungs- und Grundzentrum gestärkt und in der baulichen Substanz aufgewertet werden. Die förderfähigen Gesamtkosten in Höhe von 7.115.021,75 € wurden zu 23 % aus Ausgleichsbeträgen und zu 45,56 % aus Bundes- und Landesmitteln finanziert. 0,91 % stammen aus der Bewirtschaftung von Grundstücken und aus Zinserträgen, 5,06 % aus Veräußerungserlösen und Umlegungen. Der restliche Betrag in Höhe von 1.873.078,24 € wurde durch Eigenmittel der Stadt Sulingen finanziert.

Planung / Weitere Vorbereitung	177.760,58 €
Erwerb von Grundstücken	2.068.646,17 €
Umzug von Bewohnern und Betrieben	446201,16 €
Bodenordnung	0,00 €
Freilegung von Grundstücken	1.435.150,95 €
Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	2.491.354,56 €
Sonstige Ordnungsmaßnahmen	1.200,00 €
Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden	0,00 €
Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	139.400,97 €
Sonstige Maßnahmen/ Abwicklung	16.913,92 €
Vergütung Sanierungsträger und andere Beauftragte	338.393,44 €
Summe der Kosten	7.115.021,75 €
Ausgleichsbeträge	1.691.331,50 €
Bewirtschaftung/ Zinsen	67.212,85 €
Veräußerungserlöse/ Umlegungen	372.023,00 €
Bundes- und Landesmittel	3.350.000,00 €
Eigenmittel der Stadt Sulingen	1.873.078,24 €
Summe der Einnahmen	7.353.789,87 €

Grafische Darstellung der Kosten



Grafische Darstellung der Einnahmen



F) Fazit

Die von 2004 bis 2018 durchgeführte Sanierungsmaßnahme „Sulingen-Nord“ konnte erfolgreich abgeschlossen werden.

Das Hauptziel der Sanierung wurde erreicht: Die Sanierungsmaßnahmen haben in ihrer Gesamtheit entscheidend dazu beigetragen, das Gebiet als zeitgemäßen Wohn- und Arbeitsstandort zu gestalten und funktionsgerecht in die Stadtmitte einzufügen. Eine städtebaulich sinnvolle Neuordnung des Gebiets, die eine Wiedernutzung der brachliegenden Gewerbe- und Bahnflächen möglich macht, wurde realisiert.

Auch die seinerzeit aus dem Hauptziel abgeleiteten Teilziele der Sanierung wurden weitenteils erreicht. Dort, wo sich zuvor ein Gewerbegebiet mit teilweise industrieller Nutzung befand, wurde ein gemischt genutztes Quartier zum Wohnen und Arbeiten geschaffen. Zukunftsträchtige und standortgerechte bzw. standortgebundene Betriebe wurden in ihrem Bestand gesichert, während zukunftssträchtige, aber nicht standortgerechte Betriebe verlagert wurden oder umgezogen sind.

Die Erreichbarkeit des Gebiets wurde durch zusätzliche Erschließungsanlagen, die großteils auf den ungenutzten Bahnanlagen hergestellt wurden, verbessert. Durch neue Anbindungen an diese Erschließungsanlagen wurden die Standortbedingungen für die erhaltenswerte Betriebe in dem Gebiet erheblich verbessert.

Zuvor unzureichend genutzte Flächen und Brachen wurden für eine zentrumsnahe und damit für viele potentielle Bewohnergruppen sehr attraktive Wohnbebauung und zur Anlage von Grünverbindungen genutzt. Leerstehende, nicht zeitgemäße Gewerbebauten wurden abgerissen, bedeutsame Bestandteile des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes hingegen erhalten.

Durch eine Kombination verschiedener Sanierungsmaßnahmen wurde die angestrebte funktionsgerechte Einbindung des Bereichs in die Stadtmitte realisiert. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums konnte durch die Nutzung von Flächen mit brachliegenden deutlich verbessert werden, insbesondere durch die Schaffung der „Nord-Süd-Straßenachse“ sowie der zusätzlichen „Ost-West-Straßenachse“

Die Wohnverhältnisse in den unmittelbar angrenzenden Wohngebieten wurden durch eine Minderung der Verkehrsbelastung ebenfalls wesentlich verbessert, auch ist es gelungen, die betrieblichen Immissionen deutlich zu reduzieren.

Das Angebot an Bauflächen in unmittelbarer Zentrumsnähe wurde zur Stärkung des Stadtkerns und zur Verringerung der Inanspruchnahme von Außenbereichsflächen erheblich erweitert.

Durch die Einbeziehung bedeutsamer Bestandteile des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in die Siedlungsstruktur sowie den Ausbau und die Vernetzung innerörtlicher Grünräume und Erholungsgebiete wurden wichtige Freiräume und Bereiche der Naherholung geschaffen und außerdem sowohl die Wohnbereiche des Sanierungsgebiets als auch die angrenzenden Wohngebiete erheblich aufgewertet.

Sicherlich sind einige Aufgaben noch offen, doch mit Hilfe der Städtebauförderung durch das Land Niedersachsen konnten im Sanierungsgebiet „Sulingen-Nord“ maßgebliche positive Veränderungen herbeigeführt und wesentliche Entwicklungsanreize gesetzt werden.

Anlage) Übersicht der wesentlichen durchgeführten Sanierungsmaßnahmen

Planung / Weitere Vorbereitung	B-Plan Nr. 83 („Hinterm Wolfsbaum“)
	B-Plan Nr. 89 („Sulingen Nord – Am Schwafördener Weg“)
	B-Plan Nr. 90 („Am Hasseler Weg“)
	B-Plan Nr. 99 („Nord-Süd-Straßenachse“)
Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen	Herstellung der „Nord-Süd-Straßenachse“ „Am Stellwerk“
	Herstellung der „Ost-West-Straßenachse“ (1. und 2. Bauabschnitt)
	Herstellung der „Park and Ride“- Anlage „Am Bahnhof“
	Herstellung der Erschließungsanlagen im Bereich der ehemaligen „Ladestraße“
	Herstellung der Erschließungsanlagen im Bereich des B-Plan Nr. 83 („Hinterm Wolfsbaum“)
Erwerb von Grundstücken	Grunderwerb Bahnflächen
	Grunderwerb „Gerdes + Landwehr“ („Schwafördener Weg“ 54 und 58, „Hasseler Weg“ 25)
	Grunderwerb „Sulinger Autoverwertung GmbH“ („Schwafördener Weg“ 48)

Grunderwerb Sulinger Holzkontor
(„Schwafördener Weg“ 52a)

Grunderwerb „Nienburger Straße“ 1

Betriebsverlagerungen

Betriebsverlagerung „Gerdes + Landwehr“

Betriebsverlagerung „Sulinger Autoverwertung
GmbH“

Freilegung von Grundstücken

Rückbau „Schwafördener Weg“ 48

Rückbau „Schwafördener Weg“ 52a

Rückbau „Schwafördener Weg“ 54

Rückbau „Schwafördener Weg“ 58/ 60

Rückbau „Nienburger Straße“ 1

Neuordnung

Neuordnung im Bereich des B-Plan Nr. 83
(„Hinterm Wolfsbaum“)

**Gemeinbedarfs- und
Folgeeinrichtungen**

Einrichtung der „Sulinger Tafel“ (im
„Schwafördener Weg“ 58)

Impressum

Herausgeber und Auftraggeber:



Stadt Sulingen
Galtener Straße 12
27232 Sulingen

Ausarbeitung / Auftragnehmer:



DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Büro Hannover
Schillerstraße 29/30, 30159 Hannover
www.dsk-gmbh.de

Koordination:

Ansprechpartner (Stadt Sulingen): Joachim Bengsch, Wiebke Blohm

Fotos:

Stadt Sulingen
DSK GmbH & Co. KG, Schillerstraße 29/30, 30159 Hannover

Sulingen/ Hannover im November 2019