

Der Bürgermeister

Hilden, den 27.12.2005

AZ.: Th



Hilden

WP 04-09 SV 20/049

Beschlussvorlage

öffentlich

Nutzung des Bahnhofs

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Rat der Stadt Hilden				

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt nach Vorberatung in der Bahnhofskommission sowie im Haupt- und Finanzausschuss:

Die Stadt Hilden belässt das Gebäude im Privatbesitz der Eigentümergemeinschaft und beteiligt sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht mit städtischen Mitteln an einer Sanierung oder Neunutzung des Bahnhofes.

Sicherungsmaßnahmen gemäß Denkmalschutzgesetz werden angeordnet. Ein zu erstellendes grundlegendes Gutachten soll finanziell möglich gemacht werden. (Variante 1 mit Änderung)

**Günter Scheib
Bürgermeister**

Finanzielle Auswirkungen	ergeben sich je nach Be- schlussla- ge	
Haushaltstelle:	Bezeichnung:	
Kosten	vorgesehen im	Haushaltsjahr
Folgekosten		
Mittel stehen nicht zur Verfügung		
Finanzierung:		Sichtvermerk Kämmerer

Erläuterungen und Begründungen:

Das Thema Bahnhof beschäftigt seit Mitte der 90er Jahre Rat und Verwaltung.

Nachdem damals der Ankauf des Bahnhofes durch den Rat der Stadt Hilden abgelehnt wurde, hatte eine Gesellschaft Bürgerlichen Rechts den Bahnhof erworben und zunächst geplant, dort eine "Event-Gastronomie" und ein Hotel einzurichten.

In diesem Zusammenhang hatten die Eigentümer auch beantragt, den Bahnhof zum Denkmal zu erklären.

Nach mehreren Umplanungen wurde auch ein Bauantrag eingereicht, der dann aber nach kurzer Zeit wieder zurückgezogen wurde.

Seit diesem Zeitpunkt passierte am Bahnhof nichts mehr.

In der Vergangenheit ist der Bahnhof dann mehrfach Gegenstand politischer Diskussionen gewesen. Mehrheiten für konkrete Pläne gab es jedoch nicht.

Mittlerweile sind die Eigentümer nur noch nach Androhung von Ordnungsverfügungen bereit, zumindest das Allernötigste zu tun, um das Denkmal vor dem endgültigen Verfall zu bewahren.

Die Eigentümergemeinschaft hatte seit einigen Jahren auch mitgeteilt, dass sie selbst den Bahnhof nicht mehr entwickeln wird, sondern lediglich bereit ist den Bahnhof zu einem festgelegten Preis, der aber über dem Zeitwert liegt, zu veräußern.

Die Verwaltung hat darauf hin versucht, Gespräche mit möglichen Investoren aufzunehmen, um den Bahnhof einer neuen Nutzung zuzuführen. Dabei zeigte sich jedoch immer ziemlich schnell, dass derartige Gespräche aus unterschiedlichen Gründen keinen Erfolg haben konnten.

Zum einen war den meisten Investoren das Umbaurisiko zu hoch und zum anderen ist die Immobilie mit einem Durchgangsrecht versehen, was bestimmte Nutzungsarten von vornherein ausschließt. Nicht unerwähnt dabei bleiben darf natürlich auch, dass Investoren zur Zeit in Gastronomiebetriebe ohne Brauereizusagen nicht investieren. Trotz intensiver Bemühungen der Verwaltung ist es aber nicht gelungen, eine solche Brauereibeteiligung zu erreichen, da auch hier im Augenblick eine große Investitionszurückhaltung besteht.

Andererseits wurde natürlich immer wieder von institutionellen Anlegern betont, dass man selbstverständlich bereit sei, den Bahnhof in jedweder Form zu sanieren, wenn die Stadt Hilden als Gesamtmieter auftreten und für eine Nutzungsdauer von 20 Jahren das Gebäude anmieten würde. Natürlich müsste sich dabei für den Investor eine entsprechende Eigenkapitalrendite von rund 5 % ergeben.

Aus den genannten Ausführungen wird deutlich, dass das Bahnhofsgebäude ohne irgendwie gear-tete städtische Beteiligung wirtschaftlich nicht betrieben werden kann.

Daher wurden im Frühsommer 2005 mit dem Architekten Herrn Christof Gemeiner intensive Gespräche aufgenommen.

Herr Christof Gemeiner hat als Architekt bereits das alte Güterbahnhofs-gelände saniert und hat

sowohl für die jetzigen Eigentümer als auch für einen möglichen Investor seinerzeit Pläne im Bahnhofsgebäude erstellt und verfügt daher über exzellente Kenntnisse dieses Gebäudes.

Mit Herrn Gemeiner wurde dann erörtert, dass man insbesondere für die Flächen im Obergeschoss für einen Privatinvestor Ankermieter benötigen würde. Nach einigen Überlegungen kam dann die Idee auf, die Räumlichkeiten in den Bahnhof zu verlegen, für die die Stadt Hilden bislang an Dritte Miete bezahlt.

Dies sind die Räume für die Fraktionen sowie die Räumlichkeiten für das Deutsche Rote Kreuz.

In einer Sitzung des Ältestenrates vor den Sommerferien wurde deshalb gebeten einmal zu eruiieren, ob seitens der Fraktionen die Bereitschaft bestünde, in den Bahnhof umzuziehen. Herr Gemeiner hatte für diesen Fall signalisiert, dass er dann gegebenenfalls selbst als Investor auftreten würde.

Gleichzeitig ergäbe sich im Kellergeschoss des Bahnhofes die Möglichkeit eine Fahrradstation einzubauen.

Dies ist dann Thema nach den Sommerferien im Rat gewesen. Ohne Übertreibung kann hier ausgeführt werden, dass die Vorstellung, unter einem Dach Büroräume zu betreiben, bei den Fraktionen keine große Begeisterung auslöste, die Überlegung andererseits dadurch einen Beitrag zum Erhalt des Bahnhofes zu leisten ausschlaggebend war, für alle Fraktionen letztendlich eine grundsätzliche Zustimmung zu erzielen.

In der Sitzung vom September 2005 wurde dann einstimmig folgender Beschluss gefasst:

Nach einer kurzen Aussprache und anschließender Sitzungsunterbrechung fasste der Rat auf Vorschlag des 1. Beigeordneten Thiele einstimmig folgenden (geänderten) Beschluss:

1. „Der Rat bekräftigt seinen Beschluss vom 11. Dezember 2002: Er hält einen multifunktional genutzten Bahnhof nach wie vor für ein herausragendes Projekt mit Image fördernder Wirkung für Hilden und damit für einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor, dessen Realisierungschance ernsthaft geprüft werden sollte.
2. Der Rat begrüßt den Vorschlag der Stadtverwaltung, einen öffentlichen Beitrag zur Absicherung des Gesamtrisikos eines potenziellen Investors zu leisten, beispielsweise durch Mietgarantieren und hebt Ziffer 1 seines Beschlusses vom 8. Oktober 2003 auf.
3. Der Rat ist bereit, finanzielle Beteiligungen der Stadt (egal ob einmalig oder auf Dauer) bei einer Neunutzung des Bahnhofsgebäudes und möglicher weiterer Flächen im Bahnhofsvorplatzbereich zu beschließen.
4. Dabei erwartet der Rat, dass der Bürgermeister prüft, wie der Bahnhof für die Bürgerinnen und Bürger wieder zu einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität gemacht werden kann. In diesem Zusammenhang beauftragt der Rat die Verwaltung, den Ratsbeschluss vom 11. Dezember 2002 (Ziffer 4 Abs. 2) konsequent umzusetzen. Die Bahnhofskommission ist zu informieren.
5. Der Sanierung und Neunutzung des Bahnhofes soll im Zusammenhang mit der Überplanung der „Nördlichen Unterstadt“ und umgesetzt werden. Dafür sollen durch einen Architektenwettbewerb Beiträge zu einem städtebaulichen Gesamtkonzept gesammelt werden. Förderungsmöglichkeiten durch Landesmittel sind zu prüfen und auszuschöpfen.
6. Zur Sanierung und Neunutzung des Bahnhofes hält der Rat eine Zusammenarbeit zwischen Stadt und Privaten im Rahmen eines Private-Public-Partnership für möglich. Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Stadt und privatem Investor zu prüfen:

- Erwerbermodell:
Privater übernimmt auf dem in seinem Eigentum stehenden Grundstück Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb des Bahnhofs, der von der Stadt genutzt wird. Die Immobilie geht zum Vertragsende auf die Stadt über. Entgelt: regelmäßige Zahlung an Privaten für Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb des Bahnhofs, die bei Vertragsabschluss festgelegt wird.
 - Leasingmodell:
Privater übernimmt auf dem in seinem Eigentum stehenden Grundstück Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb des Bahnhofs, der von der Stadt genutzt wird. Keine Verpflichtung zur Übertragung des Gebäudes am Ende der Vertragslaufzeit. Stattdessen Optionsrecht der Stadt, das Gebäude entweder zurückzugeben oder zu einem bei Vertragsabschluss fest kalkulierten Restwert zu erwerben. Entgelt: regelmäßige Leasingraten an den Privaten in feststehender Höhe für die Planungs-, Bau- und Finanzierungskosten sowie den Betrieb.
 - Mietmodell
Entspricht dem Leasingmodell, jedoch ohne Kaufoption mit zuvor festgelegtem Kaufpreis. Der Bahnhof kann allenfalls zum bei Vertragsablauf aktuellen Verkehrswert erworben werden.
7. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Vor- und Nachteile dieser Möglichkeiten des PPP in einer Beschlussvorlage darzustellen. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob der Bahnhof unter Beteiligung/Mitwirkung städtischer Gesellschaften – wie z. B. der Wohnungsbaugesellschaft Hilden mbH, der Grundstücksgesellschaft der Stadtwerke oder die Infrastrukturgesellschaft mbH – erworben und einer sozial und städtebaulich verträglichen Neunutzung zugeführt werden könnte. In diesem Zusammenhang fordert der Rat der Stadt Hilden die Grundstücksgesellschaft der Stadtwerke Hilden mbH auf, Kaufverhandlungen zwecks Erwerb des Bahnhofgebäudes aufzunehmen.
 8. Die Verwaltung wird beauftragt auf der Grundlage garantierter finanzieller Beteiligung der Stadt an Sanierung und Nutzung des Bahnhofgebäudes (z.B. Mietgarantie) mit dem Investor Christof Gemeiner oder anderen möglichen Investoren unter den gleichen Voraussetzungen Verhandlungen aufzunehmen. Dabei wird die Verwaltung beauftragt zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen das sanierte Obergeschoss und Dachgeschoss als Teileigentum erworben könnte.
 9. Der Rat der Stadt Hilden erklärt seine grundsätzliche Bereitschaft bei einem Ankauf des Bahnhofsgebäudes durch den Investor, Herrn Christof Gemeiner, dort Räumlichkeiten für die Fraktionen des Rates sowie für das Deutsche Rote Kreuz anzumieten.
 10. Im Kellergeschoss sollen Räumlichkeiten für eine Fahrradstation angemietet werden um die jetzt für das Abstellen von Fahrrädern verwendete städtische Fläche, einer städtebaulichen Entwicklung zuführen zu können.
 11. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Investor die konkreten Mietkonditionen hierfür auszuhandeln und bis Jahresende 2005 eine entscheidungsreife Vorlage zu erstellen.
 12. Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, sowohl mit möglichen privaten Betreibern einer Fahrradstation, als auch mit der Gemeinnützigen Jugendwerkstatt Hilden mbH Verhandlungen über den Betrieb dieser Station zu führen und auch hierfür die exakten einmaligen und Folgekosten zu ermitteln sowie Zuschussmöglichkeiten zu überprüfen.
 13. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, mit der Deutschen Bahn AG über die Gestaltung des Zuganges zu den Gleisen Gespräche zu führen um hier möglichst eine Kostenbeteiligung zur Attraktivierung dieses Durchganges zu erreichen."

Zu den einzelnen Punkten sei daher folgendes ausgeführt:

Ziffer 1 - 3

Hier gibt einen allgemeinen Verhandlungsauftrag an die Verwaltung, der nachstehend abgearbeitet ist.

Ziffer 4

Es wurde bereits ausgeführt, dass die Gespräche mit Gastronomiebetreibern nicht zielführend waren.

Zur Attraktivierung hat es ein weiteres Gespräch mit der Inhaberin eines privaten Tanzstudios gegeben, die interessiert ist, in Bahnhofsnähe einen Veranstaltungsraum für Kleinkunst auf privater Basis zu errichten. Die Gespräche mit dem Architekten haben aber ergeben, dass dies an den viel zu hohen Kosten des Umbaues gegenüber eines Neubaus scheiterte.

Desweiteren hat es mit der Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert Gespräche gegeben, mit der Bitte, dass dort einmal geprüft wird, ob im Bahnhof ein Servicepoint (Geldautomat und Kontoauszugdrucker und Überweisungsautomat) installiert werden kann.

Als weitere Nutzer stehen bahnhofstypische Nutzer wie Kiosk und Bistro zur Verfügung.

Ebenfalls durch den Beschluss hat die Verwaltung neben Herrn Gemeiner noch mit einem weiteren Investor verhandelt. Dieser hat aber sehr frühzeitig sein Interesse aufgegeben.

Ziffer 5

Die Rahmenplanung "Nördliche Unterstadt" ist begonnen. Die unmittelbare Bahnhofsnutzung ist hiervon zunächst nicht tangiert, dies kann nur für die Flächen links und rechts vom Bahnhof gelten, so dass sie bei dieser Sitzungsvorlage keine Rolle gespielt haben.

Ziffer 6

Hier wurde der Verwaltung aufgegeben, im Rahmen eines PPP die Modelle Erwerbmodell, Leasingmodell und Mietmodell zu prüfen und die Vor- und Nachteile darzustellen.

Da für diese Varianten wie eingangs aufgeführt, nur dann Investoren zur Verfügung stehen, wenn die Stadt Hilden jeweils als Gesamtmieter auftritt, sind im Prinzip alle unwirtschaftlich, da das gesamte Risiko bei der Stadt Hilden liegt und lediglich die Höhe der Zahlungen hier variiert. Beim Erwerbmodell wird bereits der Kaufpreis über die festgelegte Vertragslaufzeit mit geleistet, dies bedeutet höhere monatliche Raten. Beim Leasingmodell besteht keine Ankaufspflicht, sondern lediglich eine Option, das Gebäude zu einem vorher festgelegten Preis zu erwerben, weiter zu mieten oder das Risiko der weiteren Vermietung auf den Leasinggeber zu übertragen. Dies hat selbstverständlich Auswirkung auf den Risikozuschlag, den sich der Leasinggeber für das Verwertungsrisiko natürlich bezahlen lässt.

Beide Modelle sind durch den Zuschlag deutlich teurer als ein Erwerb über eine städtische Gesellschaft und scheiden allein schon deshalb aus.

Beim Mietmodell handelt es sich um eine klassische Anmietung wie sie im folgenden auch noch dargestellt wird.

Ziffer 7

Weiterhin hat die Stadt Hilden den Ratsbeschluss der Grundstücksgesellschaft der Stadtwerke Hilden mbH mitgeteilt, weil diese die einzige ist, die eventuell die Möglichkeit hätte, Sonderab-

schreibungen steuerlich geltend zu machen.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Grundstücksgesellschaft hat daher eine Sondersitzung einberufen, in der sich der Aufsichtsrat intensiv mit der Problematik befasst hat. Der Aufsichtsrat hat den Erwerb des kompletten Bahnhofsgebäude einstimmig abgelehnt, Teileigentümerwerb nicht grundsätzlich ausgeschlossen (siehe Anlage 1). Die übrigen Gesellschaften der Stadt wurden mit dem Thema nicht befasst, da es hier keinen Unterschied macht, ob die Stadt Hilden oder eine dieser Gesellschaften als Investor auftritt bzw. es sogar wie weiter unten dargestellt, in diesem speziellen Fall negativer als die Eigenrenovierung ist.

Ziffer 8 - 11

Mit dem Architekten Herrn Gemeiner wurde ein dezidierter Plan erarbeitet, wie das Obergeschoss mit den Fraktionsräumen, das Erdgeschoss mit dem Deutschen Roten Kreuz und sonstigen Dienstleistern und die Fahrradstation errichtet werden könnte.

Diese Pläne sind als Anlage 2 der Sitzungsvorlage beigefügt.

Für die Unterbringung der Fraktionen gibt es hierbei zwei Varianten (Anlage 3), die aber für die Kostenberechnung nicht so erheblich sind. Ebenso wenig wurde bei der Gesamtfinanzierungsbeurteilung die Tatsache berücksichtigt, dass die SPD einen Teil ihrer Räumlichkeiten an den Ortsverein untervermietet und sich hierdurch eine Kostenminderung ergeben würde.

Die Kostenberechnung ist als Anlage 4 beigefügt. Bei dieser Berechnung wurden als Basis die Ausschreibungsergebnisse für das Gebäude der alten Waschkäue zu Grunde gelegt, so dass die Basis hier keine Kostenschätzungen sondern tatsächlich, exakte Kostenberechnungen sind.

Für die Herstellung des Gesamtbahnhofes ohne Fahrradstation und ohne Optimierung der Durchgangssituation ergeben sich Kosten in Höhe von 3.281.461,- Euro. Dies ist eine extrem hohe Zahl, die in dieser Konsequenz bei allen Planungen keiner erwartet hatte, auch nicht der planende Architekt Herr Gemeiner.

Hierzu muss allerdings gesagt werden, dass durch Herrn Gemeiner erstmals Mitte November 2005 nach dem das Gesamtgebäude mit einer Vielzahl von Containern Schutt entsorgt wurde, die notwendigen Untersuchungen durch Fachingenieure durchgeführt werden konnten. Alle früheren Ermittlungen waren ganz grobe Schätzungen.

Auf das Schreiben von Herrn Gemeiner (Anlage 5) und die dazugehörigen Fotos wird verwiesen.

Die Mietberechnung hat Herr Gemeiner (Anlage 6) in zwei Szenarien dargestellt, einmal die sogenannte "optimistische" und einmal die "pessimistische" Betrachtung.

Bei der optimistischen Betrachtung geht Herr Gemeiner davon aus, dass bei dem Umbau keinerlei Unwägbarkeiten mehr hinzukommen und es bei den genannten Kosten bleibt. Bei der pessimistischen Betrachtung wird davon ausgegangen, dass 16 % Mehrbedarf entsteht.

Aus der Tabelle wird aber deutlich, dass die Mietpreise inklusive Mehrwertsteuer dann monatlich 14,80 Euro bzw. 16,30 Euro für die Büroräume und 6,50 Euro respektive 8,- Euro pro qm für die Fahrradstation betragen würden.

Die Gesamtjahresmiete müsste ca. 240.000,- Euro betragen.

Dies würde alleine für die Fraktionsräume bedeuten, dass die Stadt Hilden eine Jahresmiete von 182.676,- Euro aufbringen müsste. Dem gegenüber stehen Zahlungen in Höhe von 44.976,- Euro Kaltmiete, die die Stadt Hilden bislang für die jetzt genutzten Fraktionsräume sowie die Räume des

DRK bezahlt.

Im Endeffekt würde dies bei der optimistischen Betrachtung zu einer Mehrbelastung von 137.700,- Euro pro Jahr im Verwaltungshaushalt führen und bei der pessimistischen Betrachtung sogar von einer Mehrbelastung von 161.454,- Euro. In diesen Kosten sind nicht enthalten, die Betriebskosten der Fahrradstation, die rund 100.000,- Euro jährlich betragen.

Wenn es gelingt, einen Fahrradhändler zu finden, der sich an den Personalkosten beteiligt, so können einschließlich der Unterstellungskosten maximal 30.000,- Euro eingenommen werden, so dass durch den Betrieb der Fahrradstation weitere 70.000,- Euro verbleiben.

Ob die Anschaffungskosten von 262.000,- Euro gefördert werden, ist zur Zeit fraglich (Kostenberechnung siehe Anlage 6). Des Weiteren kommen in jedem Falle noch die Kosten für das Herrichten der Unterführung hinzu, damit der Bahnhof insgesamt in einem geordneten Zustand ist.

Erste Gespräche mit der Bahn sind terminiert. Es wird aber diesem Ansinnen kein großer Erfolg versprochen, so dass rund weitere 150.000,- Euro aufgewendet werden müssen.

In die Gesamtkostenberechnung nicht aufgenommen sind natürlich die Kosten für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die ja bei allen Varianten angefallen wären.

Nach intensiver Diskussion mit dem Architekten ist in der oben genannten Berechnung auch kaum Kostenoptimierungspotential vorhanden, so dass festgehalten werden muss, dass bei dieser Lösung ein Mietpreis gezahlt werden müsste, der weit über der durchschnittlichen in Hilden zu zahlenden Büromietenfläche liegt.

Außerdem wäre dieses Modell für den Privatinvestor Gemeiner nur dann rentierlich, wenn die Stadt Hilden auch sofort die Fahrradstation mit anbieten würde, weil sonst sein Finanzierungsmodell nicht greift.

Auch wenn es gelänge - was bisher nicht der Fall ist - einen Investor zu finden, der mit einer Anschubfinanzierung von 500.000,- Euro einmalig einverstanden wäre, würde sich kaum ein marktüblicher Büropreis ergeben, denn es käme immer noch für die Obergeschosse eine Miete, bei optimistischer Betrachtung, von 13,90 Euro je qm heraus. Auch dafür sind diese Flächen selbst im "Top-Zustand" nicht zu vermarkten.

Vor diesem Hintergrund wurden noch einmal die Fördermöglichkeiten einer Bahnhofsinvestition geprüft. Hier speziell die "Initiative Bahnhöfe und Bahnflächen zur Stadt" machen. Hier könnte prinzipiell die Stadt für den Innenausbau 25 % Förderung erhalten, allerdings gäbe es eine früheste Förderung für das Jahr 2007 und dies auch ohne jede Verbindlichkeit.

Eigenankauf durch die Stadt Hilden

Für einen Eigenankauf dieser Spezialimmobilie bestände im Augenblick die Möglichkeit bei der KfW-Förderbank für die Finanzierung kommunaler Infrastrukturvorhaben einen 50 %igen Direktkredit preisgünstig zu Konditionen zwischen 2,55 und 3,3 % Zinsen zu bekommen. Daher wurde dies auch einmal gegengerechnet. Wenn die Stadt Hilden den Bahnhof zu den vorgesehenen Gesamtkosten einschließlich Unterführung ohne Fahrradstation herrichten würde, entstünde ein Investitionsvolumen von ca. 3,4 Mio. Euro. Hieraus ergäbe sich inklusive Zinsen und 1 %iger Tilgung sowie 0,6 % Gebäudeunterhaltung ein Jahreswert von 170.000,- Euro. Von diesen Belastungen können 39.072,- Euro abgezogen werden für Einnahmen aus Fremdvermietung, wobei hier ein durchschnittlicher Preis von 11,- Euro unterstellt wurde.

Dann verblieben rund 131.000,- Euro jährliche Belastung. Jetzt muss man die noch rund 45.000,- Euro abziehen, die ohnehin aufgewendet werden für die Unterbringung der Fraktionen und des Deutschen Roten Kreuzes, so dass bei dieser Variante ein jährlicher Mehrbetrag von 86.000,- Euro

ro zuzüglich Nebenkosten bei der Stadt Hilden verbliebe. Dies wäre dann der dauerhaft zu leistende Beitrag um ein attraktives, ansprechendes Bahnhofsgebäude präsentieren zu können.

Selbstverständlich müsste der Bau und die endgültige Herstellung aus den bekannten Gründen wiederum der IGH übertragen werden.

Aus den vorgezeigten Gründen ist deutlich, dass ein wirtschaftlicher Betrieb des Bahnhofes ohne dauernde Subventionen unmöglich ist. Hier ließe sich prinzipiell die Frage stellen, ob vor diesem Hintergrund der Denkmalschutz aufrecht erhalten bleiben soll, weil keinem Eigentümer ein solches Denkmal zugemutet werden kann. Somit ergeben sich für die weitere Vorgehensweise folgende Entscheidungsvarianten:

1.

Die Stadt Hilden unternimmt nichts und belässt das Gebäude im Privatbesitz der Eigentümergemeinschaft, da diese nicht bereit ist, für ihr Gebäude lediglich den Zeitwert zu akzeptieren.

2.

Die Stadt Hilden erwirbt das Gebäude zum vorgesehenen Preis von 460.000,- Euro. Die Stadt Hilden bemüht sich darum, wegen der Unwirtschaftlichkeit den Denkmalschutz aufzuheben, reißt das bisherige Gebäude ab und führt das gesamte Gelände im Rahmen der Planung "Nördliche Unterstadt" einer neuen Nutzung zu.

3.

Die Stadt Hilden erwirbt das Gebäude zum vorgesehenen Kaufpreis von 460.000,- Euro, baut es einschließlich Unterführung für 3,4 Mio. Euro durch die IGH mbH um, weist einen Teil des Erdgeschosses sowie die Obergeschosse den Fraktionen und dem Deutschen Roten Kreuz zu und vermarktet die übrigen Flächen an bahnhofsgerechte Nutzer, wie im Plan aufgezeigt. Die hierfür erforderlichen Kreditmittel sind aufzunehmen und die Folgekosten - ohne Betriebskosten - von 86.000,- sind im Verwaltungshaushalt zu veranschlagen.

4.

Zusätzlich zu dem unter Ziffer 3 genannten Vorschlag wird im Kellergeschoss noch eine Fahrradstation eingebaut. Der Betrieb soll einem privaten Betreiber übertragen werden, der hierfür einen maximalen Zuschuss in Höhe von 70.000,- Euro pro Jahr erhält.

5.

Der gesamte Ankauf und Ausbau soll einem Privatinvestor übertragen werden, der das Gebäude ausbaut, betreibt und an die Stadt Hilden - ohne Fahrradstation - für 20 Jahre vermietet. Die jährlichen Kosten hierfür betragen rund 240.000,- Euro. Demgegenüber stehen mögliche Einnahmen aus der Vermietung der Restfläche im Erdgeschoss.

6.

Der Rat der Stadt bietet einem möglichen Investor eine einmalige Anschubfinanzierung von 500.000,- Euro an. Ausgeschlossen als Nutzungen werden Spielhallen und Bordellbetriebe. Eine Anmietung von Räumen durch die Stadt ist nicht vorgesehen.

Günter Scheib
Bürgermeister

Anlage

