

Integriertes Gesamtkonzept

für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld in Jünkerath

Abschlussbericht zur Anentwicklung



Bahnflächenentwicklung in Rheinland-Pfalz (Nordpaket)

Kompetenzzentrum Bahnimmobilien

Inhalt

Programmgrundlagen	Seite 5
Bestandsanalyse	Seite 9
Restriktionsanalyse	Seite 15
Städtebaulicher Rahmenplan	Seite 19
Empfangsgebäude	Seite 25
Kosten- und Finanzierungsdiskussion	Seite 47
Projektentwicklung	Seite 51
Ablaufplanung	Seite 55
Anlagen	Seite 59



Zeichnung: Heinz Schmeddeshagen

Bahnflächenentwicklung in Rheinland-Pfalz (Nordpaket)

Integriertes Gesamtkonzept

für den Bahnhof und das Bahnhofsumfeld in Jünkerath

Abschlussbericht zur Anentwicklung • Februar 2009

Auftraggeber	Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz e.V. Kompetenzzentrum Bahnimmobilien c/o TU Kaiserslautern • Erwin-Schrödinger-Str. • 67663 Kaiserslautern in Kooperation mit Gemeinde Jünkerath DB Services Immobilien GmbH • Niederlassung Frankfurt
Bearbeitung	ANP GmbH • Hessenallee 2 • 34130 Kassel Michael Bergholter Andreas Dittmer (†) Volker Knödler Stadt-Land+Bahn • Heerstraße 177 • 56154 Boppard Andreas Roll Oliver Prells

Programmgrundlagen

Hintergrund und Planungsanlass

Nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderliche Bahnliegenschaften stellen in vielen Gemeinden eine erhebliche Entwicklungsreserve dar. Bedingt durch die Vornutzung und teilweise erhebliche Restriktionen (Nutzungseinschränkungen) können sie jedoch nicht ohne weiteres überplant werden. Ohne einen Entwicklungsimpuls von außen sind gerade kleine und mittlere Kommunen nur selten in der Lage, diese Reserven zu mobilisieren.

Im Rahmen eines Pilotprojektes hat daher das Ministerium des Inneren und für Sport (ISM) über die Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz (EA) für sechs Standorte im Land finanzielle Mittel bereit gestellt, um diese Flächen einer Anentwicklung zuzuführen. Wesentliche Ziele des Projekts sind u.a.

- Handlungsbedarf ermitteln, mögliche Restriktionen darstellen und bewerten, Nutzungsoptionen aufzeigen,
- Abstimmung und Moderation der Interessen aller Beteiligten (Kommune, DB AG, Land, ggf. weitere),
- Zusammenfassung der Chancen und Risiken in einem Abschlussbericht mit Darstellung der notwendigen Arbeitsschritte sowie einer ersten Einschätzung der für ihre Umsetzung erforderlichen Maßnahmen.

Programmgrundlagen

Im ersten Schritt haben die beteiligten Partner

- Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch die Entwicklungsagentur Rheinland-Pfalz e. V.,
- Ortsgemeinde Jünkerath, vertreten durch Herrn Ortsbürgermeister Rainer Helfen und
- DB AG, vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Frankfurt, diese vertreten durch Herrn Klaus J. Kenzler

am 19.07.2006 eine Kooperationsvereinbarung als Grundlage für die hier dargestellte Anentwicklung unterzeichnet. Diese Vereinbarung ist Programmgrundlage und kann auch als „Stufe 1“ der Kooperation bezeichnet werden. Mit Anerkennung des vorliegenden Integrierten Gesamtkonzeptes ist die Ausgangsposition zur Stufe 2 erreicht.

Die Arbeitsgrundlagen für das Projekt bestehen im Wesentlichen aus zwei Bereichen:

- Kommunale Plangrundlagen im weitesten Sinne (Pläne und Karten, Strukturdaten, laufenden Planungen, konzeptionelle Überlegungen, Gremienbeschlüsse usw.)
- DB-spezifische Grundlagen: Machbarkeitsprüfung der DB Services Immobilien GmbH (DB SImm als Immobiliendienstleister der DB AG) einschließlich einer Entbehrlichkeitsprüfung der bestehenden Flächen und Anlagen.

In den DB-Unterlagen besteht auch die Besonderheit der Bearbeitung: Erst nach Kenntnis der entbehrlichen Anlagen und damit auch der weiterhin betriebsnotwendigen Anlagen sowie eventueller Restriktionen ist eine städtebauliche Überplanung und Entwicklung möglich. Die hierzu erforderlichen Stellungnahmen und Prüfergebnisse der einzelnen DB-Gesellschaften werden in der Machbarkeitsprüfung der DB SImm zusammengefasst.

Programmablauf

Auf Basis einer detaillierten Leistungsbeschreibung wurde das Projekt im September 2006 mit einer gemeinsamen Auftaktveranstaltung gestartet. In den seither vergangenen zwei Jahren sind unter anderem folgende Arbeitsschritte bearbeitet worden:

- Bestandsanalyse
- Restriktionsanalyse
- Städtebaulicher Rahmenplan
- Kosten- und Finanzierungsdiskussion
- Projektentwicklung und Ablaufplanung
- Entwurf einer 2. Kooperationsvereinbarung

Mit Vorlage dieses Abschlussberichtes und der Vereinbarung weiterer gemeinsamer Schritte zwischen Kommune und DB AG (2. Kooperationsvereinbarung) wird die unmittelbar vom Land über die EA initiierte Bearbeitung abgeschlossen.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für Rückbau, Anpassungsmaßnahmen, Bodensanierung und Erschließung von Konversionsflächen liegen außerhalb der großen Städte mit ihren „1a-Lagen“ meist deutlich über dem Wert, der über einen Verkauf der erschlossenen Bauflächen wieder refinanziert werden kann. Solche Flächen können daher ohne strukturpolitische Impulse und Hilfe von außen kaum entwickelt werden.

Die übergreifende Strukturpolitik umfasst das Zusammenführen, Bündeln und Abstimmen der Instrumente aus der Regionalplanung (z.B. Bildung von gewerblichen Schwerpunkten, Verzicht auf „Konkurrenzstandorte“), die kommunale Entwicklungsplanung und die finanzielle Förderung.

Die Entwicklung der Flächen hängt wesentlich auch davon ab, ob die Entwicklungskosten minimiert werden können (Rückbaukosten), in welchem Umfang Fördermittel zur Verfügung stehen und ob diese gezielt sowie effizient eingesetzt werden.

Für eine Förderung der Flächenentwicklung spricht insbesondere, dass hier dem Gebot der Innenentwicklung gefolgt wird, nach dem die Nutzung von „Altstandorten“ vor der Ausweisung weiterer Flächen im Freiraum Vorrang genießt und dass städtebauliche Missstände sowie Funktionsverluste beseitigt werden können.

Projektentwicklung und Vermarktung

Bei der weiteren Entwicklung ist grundsätzlich zwischen zwei Bereichen zu unterscheiden, die aber im Rahmen eines integrierten Gesamtprojektes weiter verfolgt werden sollten:

Zur Entwicklung der Bahnbrachen entlang der Gewerkschaftsstraße ist nach Möglichkeit eine umgehende Vermarktung der entstehenden Bauflächen für Gewerbe und Dienstleistung an interessierte Investoren bzw. Betriebe anzustreben.

Parallel dazu sollen unter maßgeblicher Beteiligung der Kommune weitere Projektbausteine mit folgender Priorisierung umgesetzt werden:

- 1) Modernisierung der Verkehrsstation
- 2) Sanierung und Reaktivierung des Empfangsgebäudes
- 3) Revitalisierung der Bahnhofstraße

Diese Bausteine ergeben in ihrer Gesamtheit erhebliche Synergien und sind im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung auf die Umsetzung der jeweils anderen Bausteine angewiesen. Sie sollten deshalb zeitlich und planerisch koordiniert in die weitere Konkretisierung gebracht werden.

Besondere Priorität seitens der Kommune liegt dabei zunächst vor allem auf der Modernisierung der Verkehrsstation.

Funktion der Anentwicklung

Der Abschlussbericht zur Anentwicklung der Bahnbrachen in Jünkerath soll zusätzlich und ergänzend zur Darstellung einer städtebaulich beabsichtigten Entwicklung (wie z.B. in einem städtebaulichen Rahmenplan) auch

- die Kernpunkte der Projektentwicklung (Aufgaben, Verfahrensmodelle) definieren und
- die weiteren erforderlichen Arbeitsschritte und Zuständigkeiten skizzieren.

Mit Anerkennung des Integrierten Gesamtkonzeptes durch die beteiligten Partner werden die Ergebnisse der Anentwicklung als Ausgangspunkt für eine zweite Kooperationsvereinbarung dienen.

Insofern stellt dieser Abschlussbericht auch die Vorstufe bzw. den Auftakt zur Vereinbarung von rechtsverbindlichen Verträgen zur Eigentumsübernahme und Projektentwicklung dar. Er ist zugleich auch Grundlage für die Genehmigung von Zuwendungsanträgen, die der Aufnahme der Projektentwicklung einzelner Bausteine dienen.

Bestandsanalyse



Bevölkerung und Wirtschaft

Jünkerath ist mit knapp 2.000 Einwohnern (Stand 30.06.2006) die bevölkerungsreichste Ortsgemeinde innerhalb der Verbandsgemeinde Obere Kyll (insgesamt ca. 10.000 Einwohner). Bei einer Gesamtfläche von knapp 138 km² weist die Verbandsgemeinde eine im deutschlandweiten Vergleich sehr geringe Bevölkerungsdichte von 73 Einwohnern pro km² auf.

Damit einher geht eine geringe Arbeitsplatzdichte und eine eingeschränkte Arbeitsplatzvielfalt, die zu erheblichen Auspendleranteilen auch in die weiter entfernten Zentren führen.

Die Pendler und der auch als Wirtschaftsfaktor recht bedeutende Tourismus tragen neben dem Schülerverkehr zu der hohen Frequentierung des Bahnhofes bei.

Flächenpotenziale

Während Wohnbauflächen in der Ortsgemeinde Jünkerath in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, gibt es nach der vollständigen Belegung des Gebietes „Auf dem Wehrt“ derzeit keine kurzfristig bebaubaren gewerblichen Bauflächenpotenziale.

Das Flächenangebot bzw. die Flächenpotenziale stellen in der dünn besiedelten Eifel generell kein planerisches Problem dar. Statt dessen ist insbesondere in der jüngsten Zeit eher eine geringe Nachfrage trotz sehr günstiger Preise zu verzeichnen. Bedingt durch das teilweise topografisch bewegte Gelände besteht allerdings in vielen Kommunen ein Mangel an größeren, zusammenhängenden und gut erschlossenen gewerblichen Bauflächen.

Bei einer entsprechenden Lagegunst (Exposition, Erschließung, Preis) können geeignete Flächen nach allgemeiner Einschätzung relativ gut vermarktet werden. Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass Flächen mit Restriktionen (eingeschränkte Nutzbarkeit, ungünstige Erschließung, Unsicherheit beim Baurecht) außerordentlich schwierig oder nur mit erheblichen Abschlägen abzusetzen sind.

Die früher bahnbetrieblich genutzten Flächen am Bahnhof weisen vor diesem Hintergrund eine hohe Lagegunst (Erschließung, Topographie, Zuschnitt) bei verhältnismäßig beherrschbaren Restriktionen aus der Vornutzung auf.

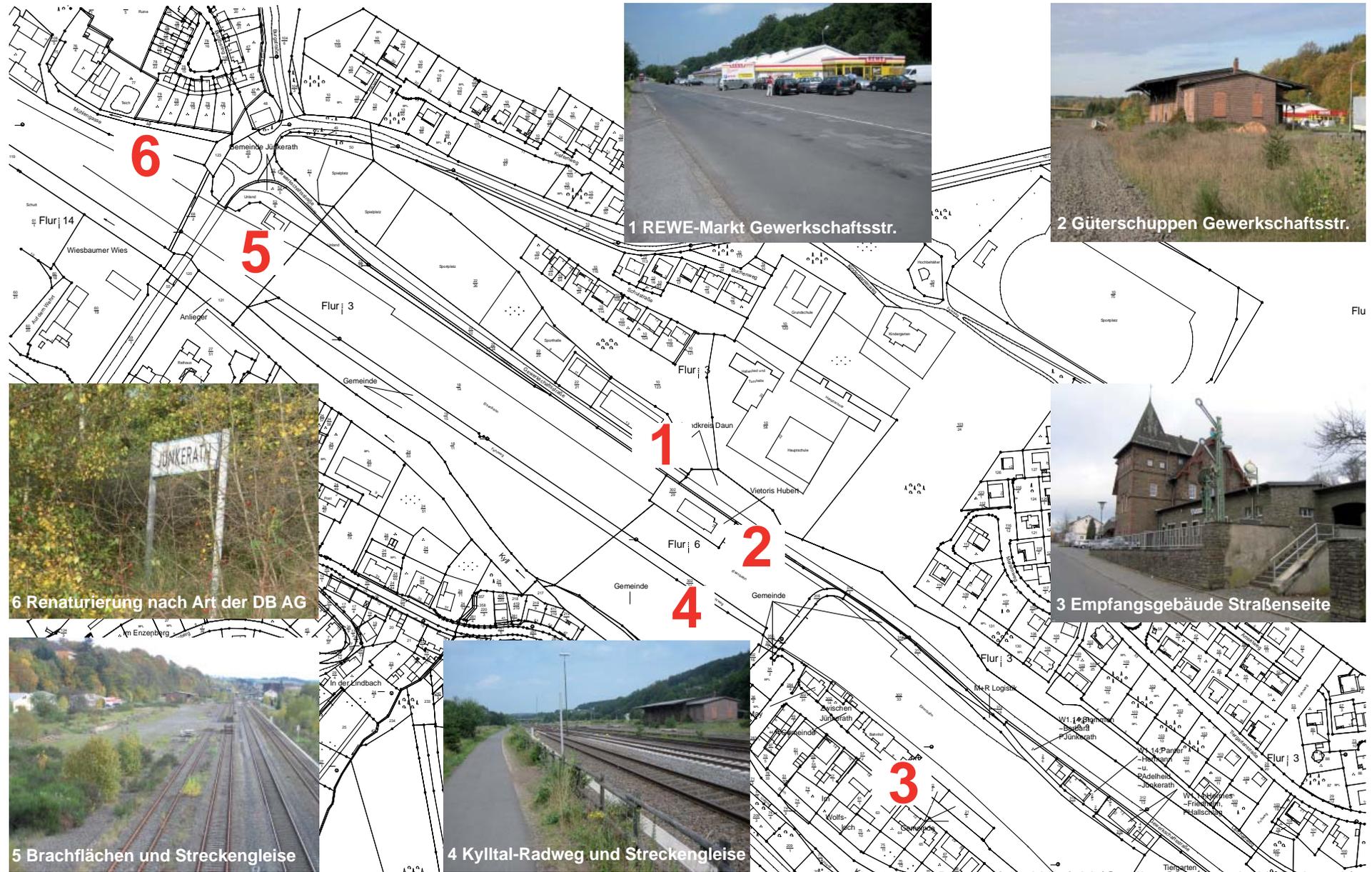
Bodenpreise

Grundlage für die Einschätzung aktueller Bodenpreise sind die Bodenrichtwertkarten bzw. die Kaufpreissammlungen bei den Gutachterausschüssen für Grundstückswerte. Für den Bereich der Entwicklungsfläche (Gewerkschaftsstraße, Fläche EG) liegen keine aktuellen Werte vor, da es sich um für den Bahnbetrieb gewidmete Flächen handelt, die bisher dem Grundstücksmarkt entzogen waren. Verkehrsflächen und Sonderbauflächen werden zudem ohnehin nicht separat geführt.

Beim Vergleich mit vorliegenden Bodenrichtwerten ist generell zu beachten, dass die Werte je nach Lage, Erschließung und Qualität der Immobilien sehr stark streuen. Es ist deshalb im Vorfeld von Kaufverhandlungen mit der DB empfehlenswert, den unabhängigen Gutachterausschuss mit einem Wertgutachten zur Ermittlung des konkreten Verkehrswertes zu beauftragen.

Nach ihrer Eigenart sowie den möglichen Nachnutzungen wären die Bahnbrachen am ehesten als gemischte Bauflächen zu betrachten, deren Erschließung über die Gewerkschaftstraße und die Bahnhofstraße gegeben ist.

Die höchsten Erträge am Markt sind derzeit üblicherweise für Einzelhandelsstandorte zu erzielen. Da in Jünkerath der Einzelhandelsbesatz bereits ungewöhnlich hoch ist, erscheinen weitere Ansiedlungen dieser Branche allerdings nur sehr begrenzt marktgängig.



Übersichtskarte Bahnhof und Umfeld (Quelle: Ortsgemeinde Jünkerath)

Städtebau und Nutzung

Der ehemals bedeutende Bahnhof Jünkerath stellt sich heute als auf drei Bahnsteiggleise reduzierte SPNV-Station dar. Entsprechend werden große Teile der ehemaligen Gleisanlagen und Gebäude nicht mehr genutzt und sind teilweise bereits zurückgebaut. Zwischen den Streckengleisen und der Gewerkschaftsstraße ist so eine Brachfläche entstanden. Auch das denkmalgeschützte Empfangsgebäude von 1895 steht in großen Teilen leer.

Wesentliche Merkmale:

- Das Bahngelände bildet eine erhebliche Barriere zwischen dem Ortskernbereich (Kölner Straße) sowie den Wohngebieten und dem Schul- und Sportzentrum nordöstlich der Gleise. Das planerische Konzept wird hier Wege aufzeigen müssen, diese Barrierewirkung zu mildern und zumindest die vorhandenen Querungsmöglichkeiten zu erhalten.
- Für die Nutzung der Flächen kommt auf Grund der Nähe zu den Bahnanlagen Wohnen vsl. nicht in Betracht.
- Ein städtebaulich-gestalterische Linie ist nicht erkennbar. Die wenigen neben dem Empfangsgebäude hochbaulichen Anlagen sind zwar einerseits Zeugnisse früherer Industriebaukultur, aber soweit ersichtlich nicht in dem Maße Ortsbild prägend, dass eine Erhaltung zwingend erforderlich ist.

Verkehr und Erschließung

Als Haupteerschließung der Entwicklungsflächen nordöstlich der Bahngleise ist die Gewerkschaftsstraße vorhanden und soll in ihrer Lage unverändert beibehalten werden. Die Fahrbahn und der begleitende Gehweg sind bereits auf eine Überfahrbarkeit durch Schwerverkehr ausgelegt.

Im Bereich des Rathauses besteht eine gut ausgebaute Straßenüberführung über die Bahnanlagen, über die die Gewerkschaftsstraße aus allen Richtungen auch für den Schwerverkehr erreichbar ist.

Für den südwestlichen Bereich bildet die Bahnhofstraße die Erschließung des Empfangsgebäudes und der umliegenden Flächen.

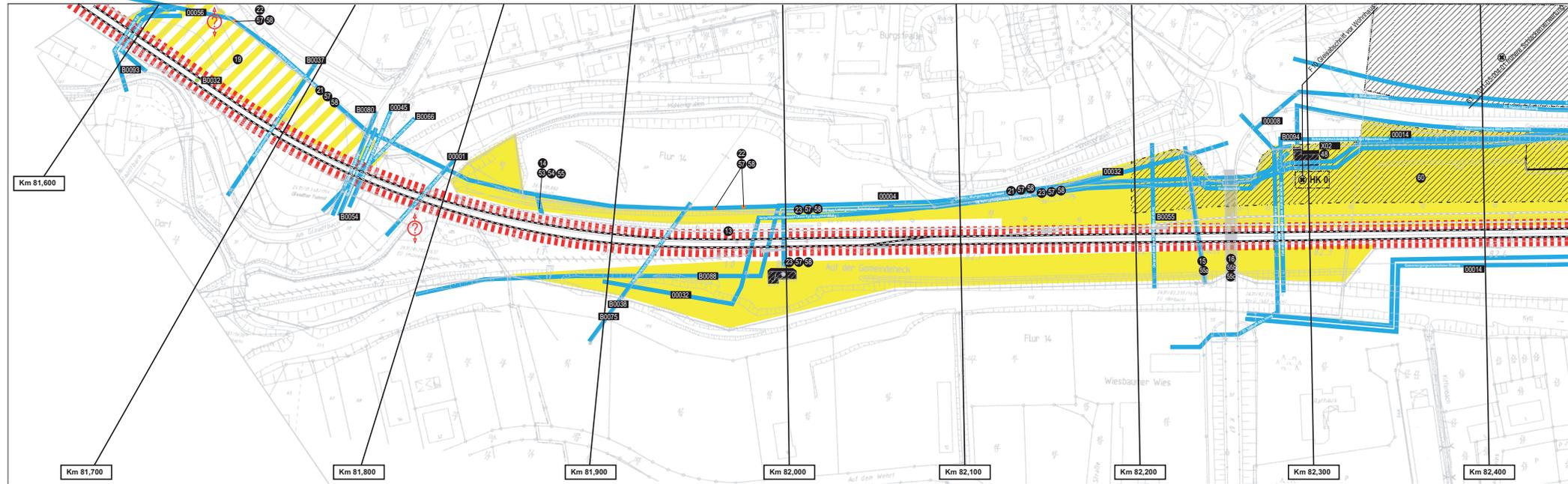
Freiraum und Gestaltung

Bedingt durch die intensive Vornutzung und die umfangreichen Bahnanlagen ist eine Freiraumstruktur heute nicht erkennbar. Die Freiraumgestaltung der angrenzenden Flächen beschränkt sich weitgehend auf die Anpflanzung einzelner Sträucher, Bäume und von Verkehrsbegleitgrün.

Auf den Bahnbrachen und in Teilen der angrenzenden Bereiche haben sich Sukzessionsflächen gebildet, die aber von geringer Freiraumqualität sind.

Das Plangebiet wird im westlichen Bereich auf relativ langer Strecke vom Kylltal-Radweg tangiert, der auf früherem Bahngelände parallel zu den Streckengleisen geführt wird. Auch vor diesem Hintergrund ist eine gestalterische Aufwertung der Flächen und ihre verbesserte Einbindung in das Ortsbild dringend geboten.

Restriktionsanalyse



Rückbaumaßnahmen

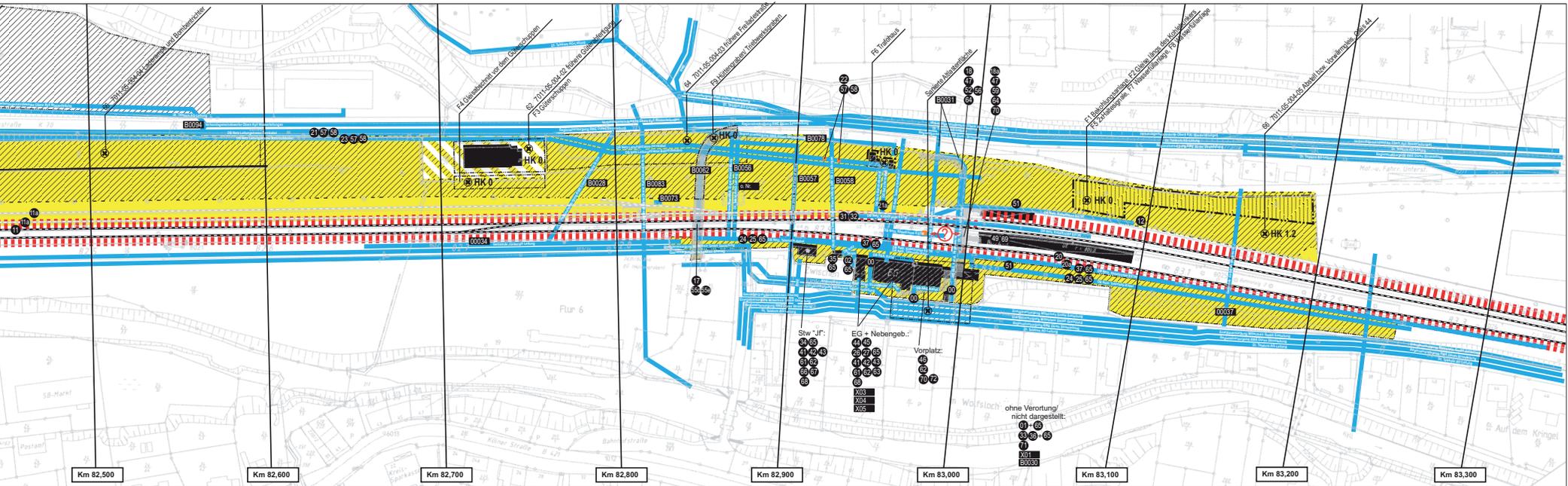


Baufeldfreimachung



Abbruchmaßnahmen





Die Darstellung von Restriktionen (bauliche, technische oder sonstige Rahmenbedingungen oder Einschränkungen, die Einfluss auf die städtebauliche Nutzung der Fläche haben können), erfolgt auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen und Informationen der DB AG. Eine Gewähr für Richtigkeit oder Vollständigkeit kann seitens der Bearbeiter nicht übernommen werden.

Die einzelnen Restriktionen sind in der Anlage 1 in tabellarischer Form aufgelistet.

- zur Veräußerung vorgesehene Fläche
- Gebäudebestand
- Altlastenverdachts-/ Kontaminationsfläche mit DB-interner Nummer (s. Tabelle) Boden
- Altlastenverdachts-/ Kontaminationsfläche mit DB-interner Nummer (s. Tabelle) Bodenluft
- Miet- oder Pachtverträge, Dienstbarkeiten, GFL-Rechte usw.
- Punktueller Gestattungsverträge, Erlaubnisse etc.
- Grenzrestriktionen
- Standort Fahrleitungsmast mit Grenzabstand 2.5m
- Funkmast, sonstige Anlagen (oberirdisch)
- Leitungstrassen
- Wegerechte
- Miet- oder Pachtverträge mit Nummer, andere Verträge und Rechte mit Nummer (s. Tabelle)
- DB-Restriktionen, Bahnbetriebsanlagen mit Nummer (s. Tabelle)
- Bahnkilometrierung

Die Darstellung von Restriktionen (bauliche, technische oder rechtliche Rahmenbedingungen, die Einfluss auf die zukünftige bauliche oder sonstige Nutzung der Flächen und Gebäude haben können) erfolgt auf der bis zum Redaktionsschluss vorliegenden Unterlagen und Informationen der DB AG. Exakte Leitungsverläufe sind vor Ort zu erkunden bzw. zu vermessen.



Exkurs: Besonderheiten bei der Überplanung von ehemaligen Bahnbetriebsflächen

Entbehrlichkeits- / Machbarkeitsprüfung „Bahnrecht vs. Baurecht“

Sollen Bahnbetriebsflächen für andere Zwecke genutzt werden, so ist zunächst durch die DB S Imm eine Machbarkeitsprüfung (MP) einschließlich Entbehrlichkeitsprüfung (EP) durchzuführen.

Im Zuge dieser Prüfung werden alle DB-Gesellschaften und betroffene Dritte durch die DB S Imm schriftlich beteiligt und stellen für ihren Bereich fest, ob und inwieweit sich noch Bahnanlagen in dem betroffenen Bereich befinden und in welchem Umfang diese noch für den Bahnbetrieb erforderlich sind. Im Ergebnis können die Anlagen (z.B. Gleise, Leitungen, Gebäude) ohne Einschränkungen entbehrlich sein, es können aber zum Rückbau oder für einzelne Bestandteile Auflagen gemacht werden (z.B. Sicherung oder Umverlegung von Leitungen). Im Zuge der Prüfung werden im Regelfall auch die Kosten für einen Rückbau oder die Verlagerung von Anlagen geschätzt, ebenso werden erforderliche Anpassungsmaßnahmen bei der verbleibenden Infrastruktur dargestellt.

Die Entbehrlichkeitsprüfung ist Grundlage für eine mögliche Freistellung von der bahnbetrieblichen Widmung.

Bahnanlagen unterliegen nicht der kommunalen Planungshoheit, sondern dem Fachplanungsrecht (§ 38 BauGB). Die Freistellung von der Widmung als Bahnbetriebsanlage (vormals: „Entwidmung“) ist ein hoheitlicher Akt, der auf Antrag durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) durchgeführt wird.

Die Freistellung wird i.d.R. durch die DB S Imm erst nach vertraglich abgesicherter Vermarktung von Immobilien beim EBA beantragt, da erhebliche Kosten für Planung und Rückbau vorhandener Anlagen anfallen.

Für die Projektfläche ist nach gegenwärtigem Planungsstand grundsätzlich nicht vorgesehen, dass Bahnanlagen auf dem Gelände verbleiben. Im Ausnahmefall könnte dies jedoch für einzelne Anlagen (z.B. Maststandorte) greifen, wenn durch die Verlagerung überproportional hohe Kosten bei geringem Nutzen entstehen würden. Diese Anlagen müssen dann ausparzelliert werden, um die übrigen Flächen freizustellen.

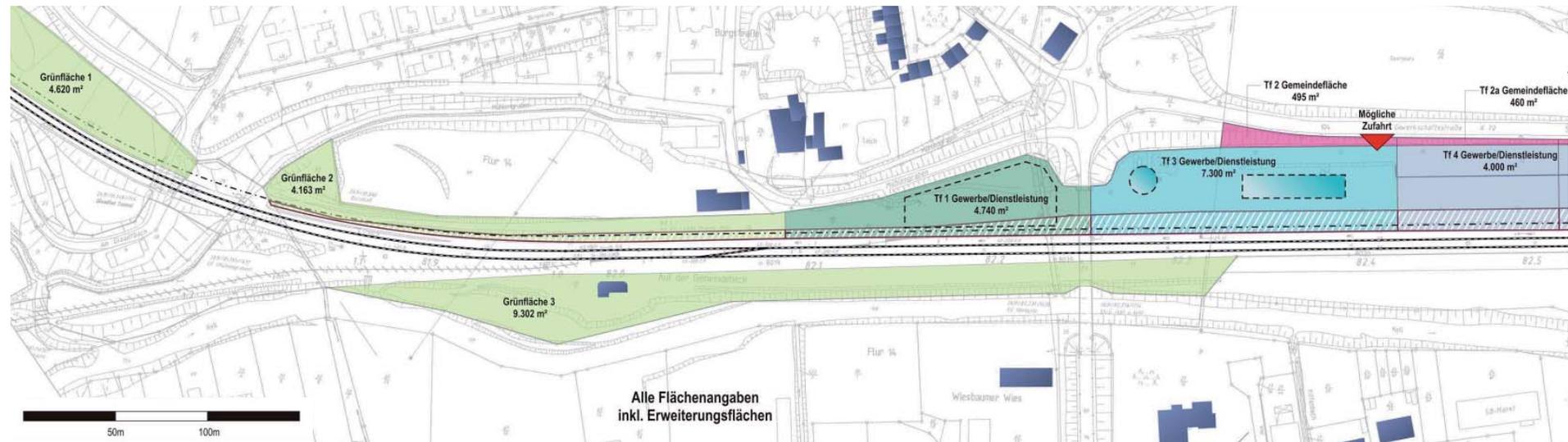
Die Aufstellung eines Bebauungsplanes durch die Kommune ist im Benehmen mit der DB AG möglich. Lediglich die in-Kraft-Setzung durch Veröffentlichung kann erst nach Entwidmung erfolgen.

Wertermittlung bei Bahnimmobilien

DB-Liegenschaften sind in vielen Fällen im Zuge der Bahnreform (Privatisierung und Zusammenführung der Reichs- und Bundesbahn zur DB AG) einer Bewertung unterzogen und mit sogenannten „Buchwerten“ in die Unternehmensbilanz eingestellt worden. Diese Buchwerte stimmen nicht in allen Fällen mit den heute erzielbaren Erlösen am Markt überein. Sie sind allerdings nicht generell höher oder tiefer als die heutigen Verkehrswerte. Ein Verkauf unter Buchwert über die Gesamtfläche ist im Regelfall nicht möglich, weil dadurch für die DB AG ein bilanzieller Verlust entstünde.

Der Verkauf muss - betrachtet über die Gesamtfläche - wenigstens die anfallenden Kosten (Rückbau, Anpassungsmaßnahmen, Planungs- und Nebenkosten) refinanzieren. Eine Mischkalkulation ist dabei möglich und zumeist auch sinnvoll. Grundlage dafür ist der - ggf. durch ein unabhängiges Gutachten zu ermittelnde - Verkehrswert der baureifen Flächen. Von diesem werden Abschläge gebildet, die der besonderen Situation Rechnung tragen (Wertanteil für Erschließung, Grunddienstbarkeiten, Rückbaumaßnahmen, Unsicherheit beim Baurecht, Abzinsung usw.), so dass ein realer Bodenwert vor Entwicklung entsteht. Dieses Verfahren wird im übrigen für Wertgutachten der kommunalen Gutachterausschüsse wie auch für Wertgutachten der DB AG identisch angewandt.

Städtebaulicher Rahmenplan



Städtebau und Nutzung

Die Flächen entlang der Gewerkschaftsstraße eignen sich auf Grund der Immissionsbelastung durch den Schienenverkehr nur sehr eingeschränkt für eine Wohnnutzung.

Da in Jünkerath zudem ausreichend Wohnbaugrundstücke in deutlich attraktiveren Lagen zur Verfügung stehen (z. B. „Kirchenberg“), wird baurechtlich die Festsetzung als Misch- oder Gewerbegebiet mit dem Nutzungsziel Gewerbe / Dienstleistung empfohlen.

Die Grundstücksaufteilung kann dabei flexibel an die Anforderungen von Investoren bzw. interessierten Betrieben angepasst werden.

Verkehr und Erschließung

Die Neubauflächen werden über die Gewerkschaftsstraße erschlossen.

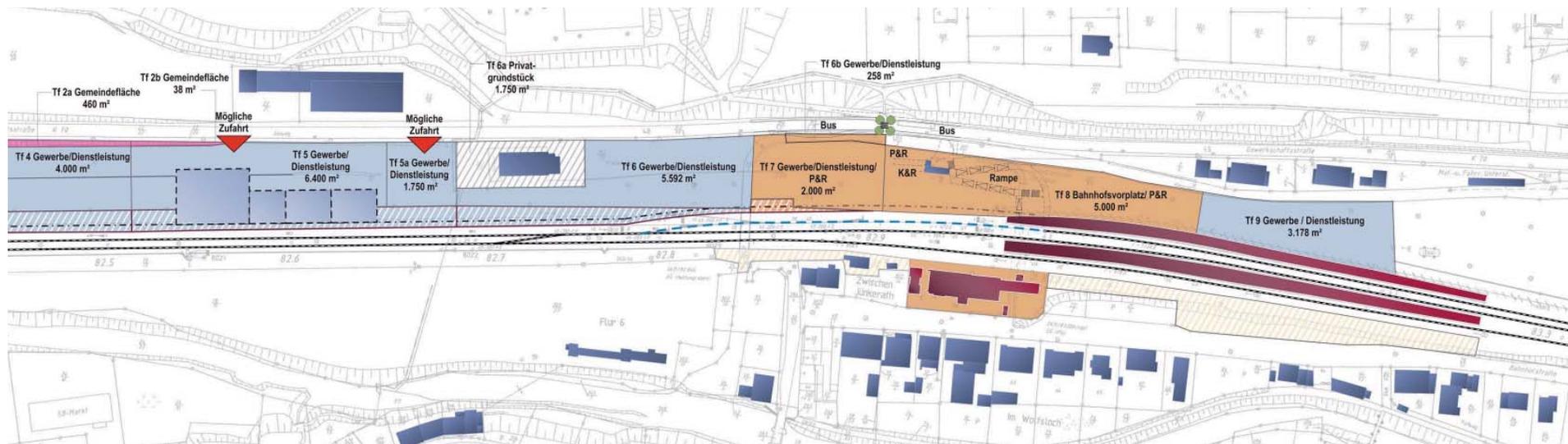
Durch die Böschungsverhältnisse unmittelbar im Bereich der Straßenbrücke sind die dortigen Flächen (Tf 1 und 3) nur eingeschränkt anfahrbar, so dass sie nach Möglichkeit gemeinsam vermarktet werden sollten.

Zur Aufwertung der Verkehrsstation ist im Bereich der heutigen Unterführungsrampe gegenüber dem Empfangsgebäude die Optimierung der Verkehrsträgerverknüpfung vorgesehen (P&R / K&R, Bushaltestelle, B&R).

Freiraum und Gestaltung

Abgesehen vom unmittelbaren Umfeld der Verkehrsstation und des Empfangsgebäudes (Bahnhofsvorplätze beiderseits der Gleise) werden keine besonderen Anforderungen an die Freiraumgestaltung und Begrünung gestellt. Allerdings sollte der Straßenraum der Gewerkschaftsstraße z. B. durch Baumpflanzungen aufgewertet werden.

Bei den Grünflächen 1-3 handelt es sich um bereits heute weitgehend der Sukzession überlassene Bereiche. Da sie nur eingeschränkt zugänglich sind, sind hier keine Veränderungen erforderlich. Die Grünfläche 1 ist vsl. ohnehin nicht veräußerbar.



Zusammenfassung

Mit den bahnbetrieblich nicht mehr erforderlichen Flächen an der Gewerkschaftsstraße stehen der Ortsgemeinde Jünkerath künftig in gut erschlossener Lage mit einem wenig stöempfindlichen Umfeld insgesamt rund 4 ha gewerblicher Neubaufächen zur Verfügung.

Gleichzeitig besteht im Bereich des Empfangsgebäudes und der Verkehrsstation die große Chance, im Sinne eines integrierten Gesamtprojektes das gesamte Bahnhofsgelände und sein Umfeld aufzuwerten und wieder stärker in die Ortsentwicklung einzubeziehen.

Flächenbilanz

Summe Veräußerungsfläche	58.026 m ²
nicht nutzbare Grünflächen 2+3	13.465 m ²
nutzbares Bruttobauland	44.560 m ²
Fläche Empfangsgebäude	1.600 m ²
nicht / eingeschränkt nutzbar	990 m ²
Grün-/Ausgleichsflächen	2.230 m ²
nutzbares Netto-Neubauland	39.740 m²



Baustein 1:
Modernisierung der Verkehrsstation

Maßnahmen:

- Modernisierung der Bahnsteige
- Schaffung barrierefreier Zugänge
- Sanierung und Verkürzung der dringend er-
neuerungsbedürftigen Personenunterführung
- Ausbau der Verknüpfungsanlagen (P+R /
K+R, Bushaltestelle Nordseite, B+R)

Kosten: ca. 4,2 Millionen Euro brutto



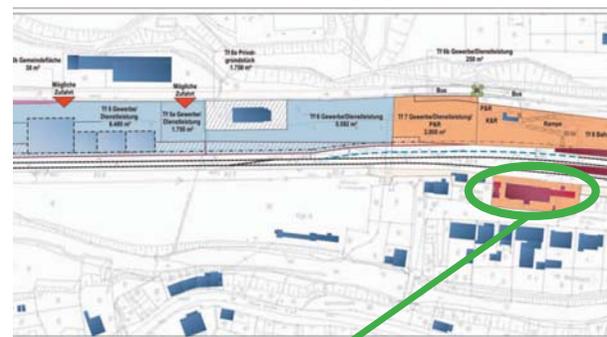
**Modernisierung der
Verkehrsstation
(Bahnsteige und
Unterführung)**

Baustein 2:
Reaktivierung des Empfangsgebäudes

Maßnahmen:

- Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Ent-
lassung aus dem Fachplanungsvorbehalt)
- Sanierung des denkmalgeschützten Gebäu-
des für öffentliche Nutzungen mit ÖV-Rele-
vanz (Warterraum, WC, Touristinfo, Backshop
/ Kiosk)
- Erweiterungsneubau mit Veranstaltungsräu-
men (Dorfgemeinschaftshaus)

Kosten: ca. 1,9 Millionen Euro brutto



**„Tor zur Region“
Reaktivierung des
Bahnhofsgebäudes**

Baustein 3:
Revitalisierung der Bahnhofstraße

Zielsetzungen:

- Städtebauliche Integration des Empfangsge-
bäudes
- Bahnhof als historischer und zukünftiger
Motor der Ortsentwicklung
- Entwicklungsimpulse für die Bahnhofstraße
durch neue Nutzungen sowie funktionale und
gestalterische Aufwertung

Überwiegend private Maßnahmen, für die
die übrigen Bausteine Impulswirkung haben
sollen. Öffentliche Maßnahmen sind in den
Bausteinen 1 und 2 enthalten.



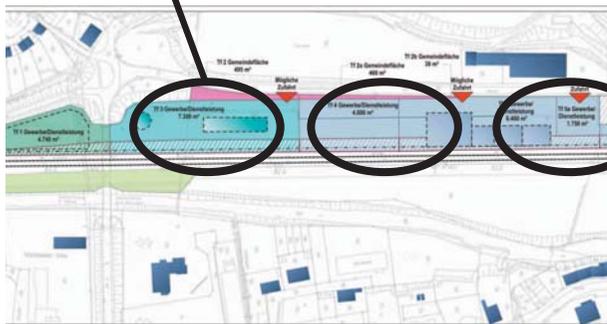
**Städtebauliche Aufwertung des
Bahnhofsumfeldes und der Bahnhof-
straße als historischer Kern der
Ortsentwicklung**

Baustein 4:
Entwicklung der Bahnbrachen

Maßnahmen:

- Räumung der nicht mehr betrieblich benötigten Bahnflächen zwischen Gewerkschaftsstraße und Streckengleisen und Rückführung in eine geordnete bauliche Nutzung
- Entwicklung von innerörtlichen Bauflächen für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen
- Querbarkeit der Bahnanlagen verbessern

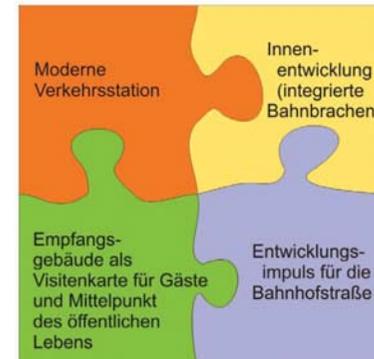
Brachflächen



Im Rahmen der Anentwicklung wurden von ANP / SLB bereits erste Gespräche mit interessierten Projektentwicklern und Investoren geführt. Konkretes Ansiedlungsinteresse besteht seitens der Firma Lignojoule GmbH (Binsfeld), die die Errichtung einer Anlage zur Stromgewinnung aus Holz sowie den Aufbau eines Nahwärmenetzes zur Versorgung kommunaler Einrichtungen plant.

Integriertes Gesamtprojekt Bahnhofsumfeld Jünkerath:
Höherer Nutzen - geringerer Aufwand

- höhere Kundenfreundlichkeit
- Verbesserung der innerörtlichen Verbindungsfunktion
- optimierte Erreichbarkeit einer attraktiven Tourismusregion
- Umbau der Verkehrsstation ermöglicht Freistellung des Empfangsgebäudes
- Mehrfachnutzung von öffentlichen Parkplätzen (P+R / DGH)



- Revitalisierung gewährleistet Personalpräsenz und soziale Kontrolle
- Serviceeinrichtungen für Bahnkunden
- touristische Anlaufstelle am Kylltalradweg
- dauerhafter Erhalt eines Ortsbild prägenden Gebäudes
- Nutzung eines ortsgeschichtlich bedeutenden Gebäudes („Eisenbahnerort“ Jünkerath)

- Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden
- Nutzung vorhandener Erschließungsinfrastruktur
- Reduzierung der Barrierewirkung durch gestalterische und funktionale Integration
- Verbesserung der innerörtlichen Erreichbarkeit von Bahnhof und Geschäftszentrum

- Frequenzsteigerung und Bedeutungsgewinn als öffentlicher Raum
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsgefühles
- Identitätsstiftung und Impulswirkung für private Investitionen
- attraktive Anbindung des Kylltalradweges an den Bahnhof

Exkurs: Projekt Biomasse-Kraftwerk / Nahwärmenetz

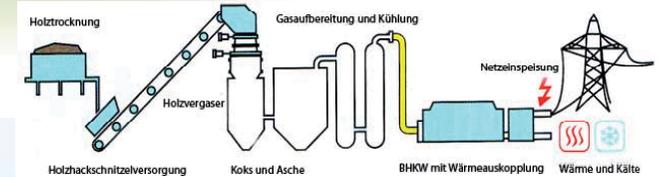
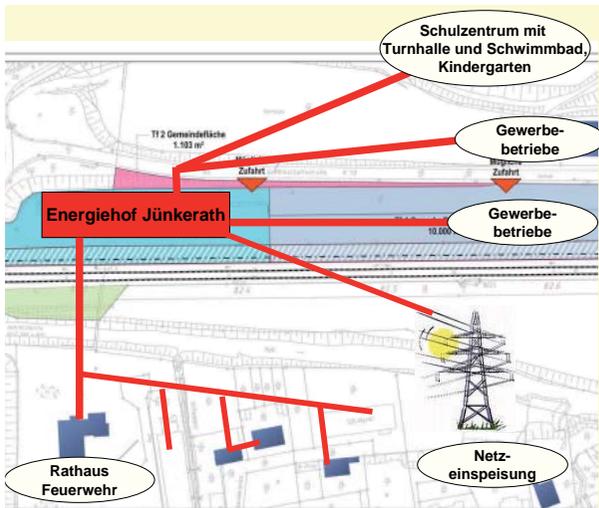
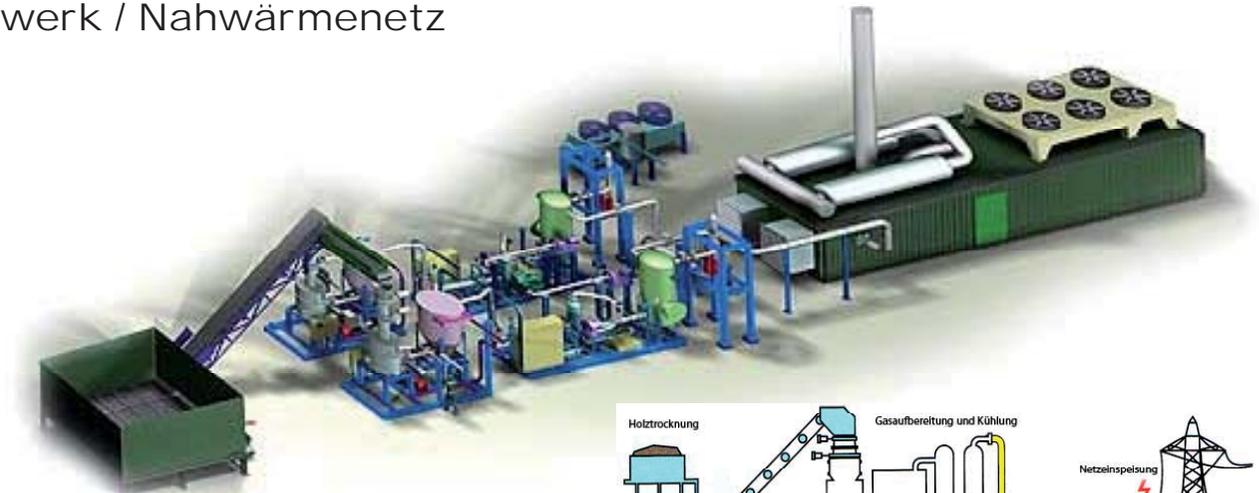
Für den nordwestlichen Teil der Brachflächen an der Gewerkschaftsstraße besteht konkretes Ansiedlungsinteresse der Firma Lignojoule GmbH, die die Errichtung eines Biomasse-Kraftwerkes zur kombinierten Strom- und Wärmegewinnung aus Holz („Energiehof“) sowie eines Nahwärmenetzes zur Versorgung umliegender kommunaler Einrichtungen plant (vgl. Baustein 4, S. 23).

Da bei nahezu allen öffentlichen Gebäuden in naher Zukunft ohnehin die energetische Sanierung ansteht, wäre eine entsprechende Umrüstung nicht nur ökologisch sondern auch ökonomisch sinnvoll. Für den Aufbau des Nahwärmenetzes sind vsl. ab Oktober 2008 Fördermittel von bis zu 160 €/ lfdm Netzlänge abrufbar.

Die erforderlichen Restholz mengen (ca. 2.500 Tonnen jährlich) sind aus den Wäldern der Verbandsgemeinde Obere Kyll lieferbar. Eine entsprechende Zusage des Forstamtes liegt vor.

Im Rahmen eines gemeinsamen Besichtigungstermines im März 2008 bei Arnsberg-Wildshausen (Hochsauerlandkreis) konnten detaillierte Erkenntnisse über Rahmenbedingungen und Funktionsweise einer vergleichbaren Modellanlage gewonnen werden.

Mit der Umsetzung einer ähnlichen Anlage und dem Aufbau eines Nahwärmenetzes ist aus Sicht der Gemeindeverwaltung der Einstieg in ein CO₂-neutrales Energiekonzept für die gesamte Ortsgemeinde Jünkerath möglich.

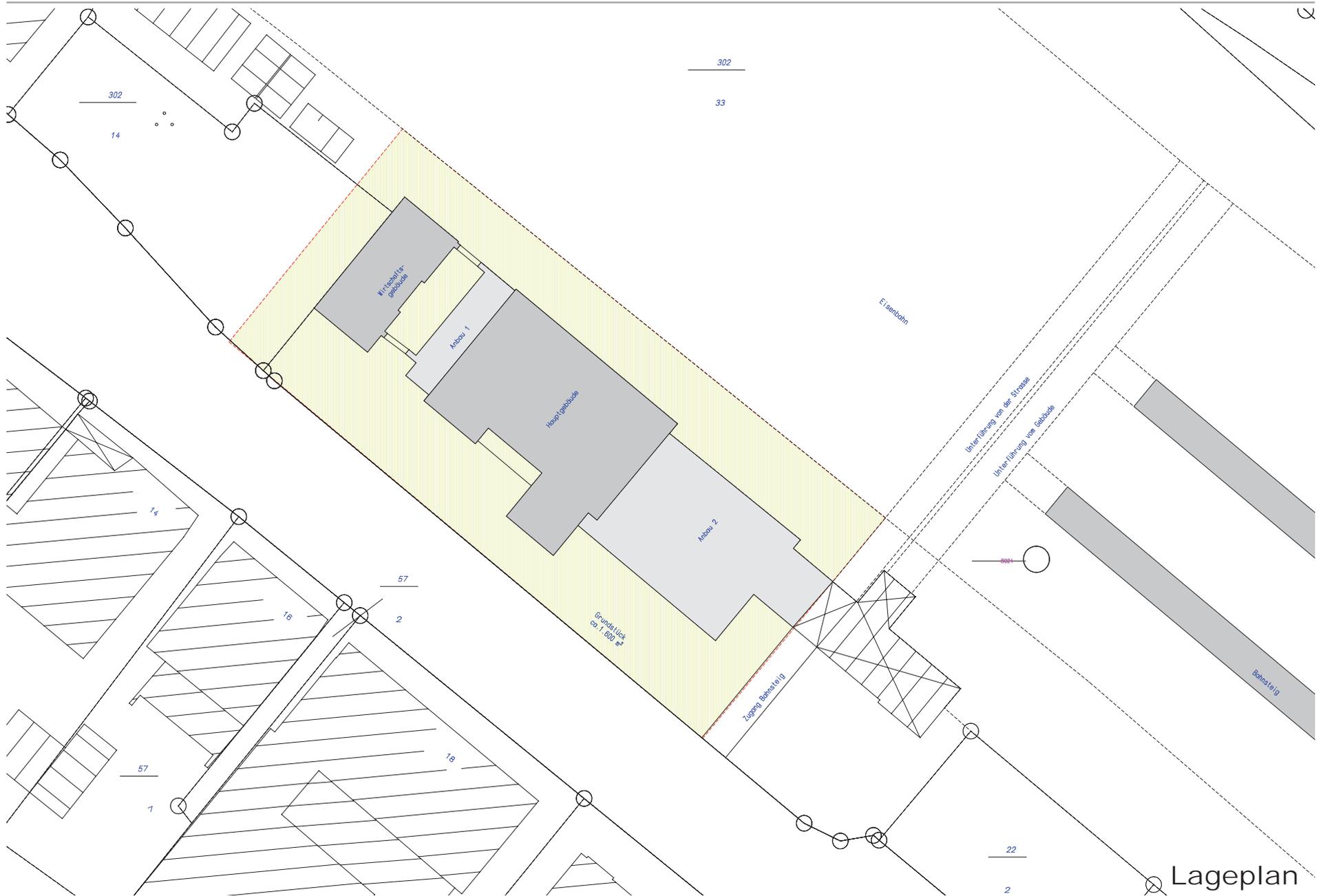


alle Grafiken: BIOMASS Ltd. Deutschland (www.biomass-energiesysteme.de); Ortsgemeinde Jünkerath / R. Helfen

Empfangsgebäude







Lageplan

Ansichten und Schnitte Bestandssituation (o. M.)

Ansicht Südwest / Straßenseite



Ansicht Nordwest

Ansicht Südost



Ansicht Nordost / Bahnsteigseite

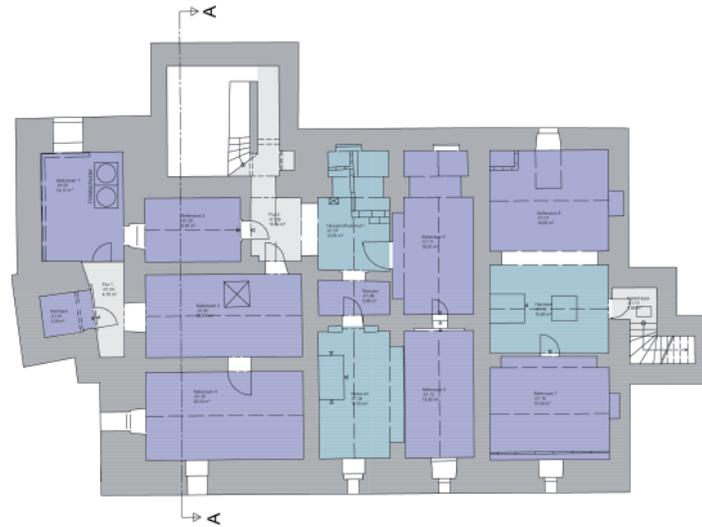


Schnitt Südost / Turm

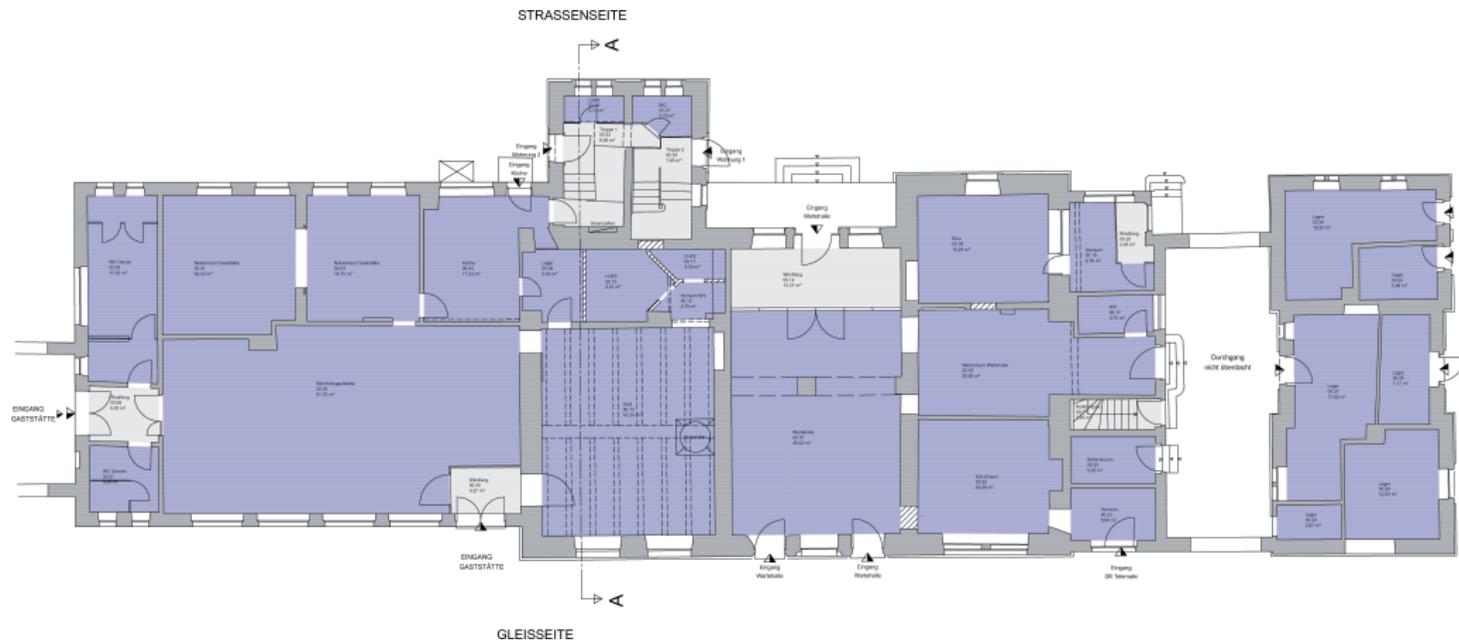


Bestandsgrundrisse (o. M.)

Kellergeschoss



Erdgeschoss



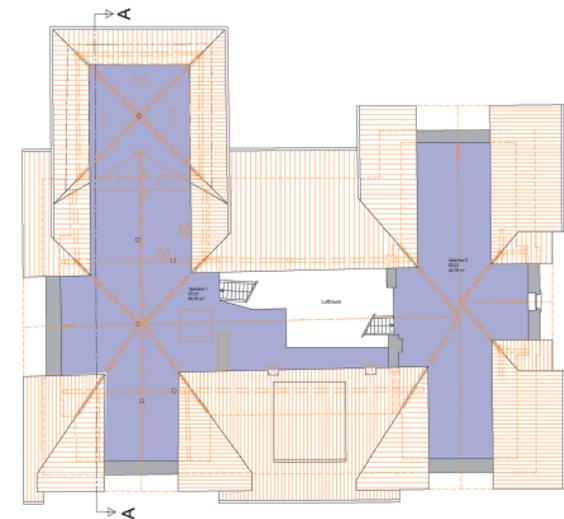
1. Obergeschoss



2. Obergeschoss



Dachgeschoss



Bautechnische Bestandsaufnahme

Vorgehensweise

Im Herbst 2006 wurde das Empfangsgebäude von einem auf Altbausanierung spezialisierten Architekten des Büros ANP im Beisein von Vertretern der Ortsgemeinde Jünkerath und der DB AG (Bahnhofsmanagement Trier) sowohl außen als auch innen besichtigt, dokumentiert und der vorgefundene Bauzustand anschließend bewertet. Dabei wurden neben dem baukonstruktiven Zustand (z.B. Gründung, Außen- und Innenwände, Decken und Dächer) auch Fenster und Türen sowie Einbauten und Gebäudetechnik auf ihre Weiterverwendungsmöglichkeiten im Falle einer Neunutzung überprüft.

An dieser Stelle werden lediglich die zentralen Ergebnisse aus der gesonderten Broschüre vom Dezember 2006 wiedergegeben.

Beschreibung und Strukturdaten

Beim Empfangsgebäude Jünkerath handelt es sich um ein Ensemble aus Gebäuden aus verschiedenen Epochen (vgl. Lageplan, S. 33).

Das Hauptgebäude und das nordwestlich von diesem gelegene, ursprünglich freistehende Wirtschaftsgebäude stammen aus dem Jahr 1895. Beide stehen unter Denkmalschutz.

Südöstlich des Hauptgebäudes nimmt ein ursprünglich ebenfalls freistehendes, später errichtetes Gebäude den Eingang zur Personenunterführung auf.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde das Hauptgebäude auf beiden Giebelseiten durch Anbauten erweitert, wobei im südöstlichen Anbau 2 die Bahnhofsgaststätte eingerichtet wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch die Fläche zwischen Haupt- und Wirtschaftsgebäude durch zwei Torbögen als Hofraum umgestaltet.

BGF Kellergeschoss	373 m ²
BGF Erdgeschoss	618 m ²
BGF 1. Obergeschoss	369 m ²
BGF 2. Obergeschoss	281 m ²
BGF Dachboden	232 m ²
BGF Gesamtgebäude	1.875 m²
BRI Gesamtgebäude	ca. 6.360 m³

Zusammenfassung der Bewertung

Das Gebäudeensemble befindet sich in einem akzeptablen Allgemeinzustand und weist gemessen am Gebäudealter eine gute Grundsubstanz auf.

Angesichts des Schadensbildes im Dachbereich besteht jedoch schnellstmöglicher Handlungsbedarf für Reparaturarbeiten an der Dachlönstruktion und an der Dacheindeckung sowie an den Schornsteinköpfen und Verwahrungen. Zudem ist die Rissbildung in der Fassade zu überprüfen. Zudem sind zerstörte Glasscheiben schnellstmöglich zu ersetzen.

Für etwaige Folgenutzungen sind alle über den Bereich des Rohbaus hinaus gehenden Gewerke teilweise neu zu erbringen. Die haustechnische Ausstattung (Heizung / Elektro) ist in großen Teilen weiter zu verwenden, die Sanitärausstattung in Wohnung 2 ist noch auskömmlich, in Wohnung 1 ist sie dagegen neu zu erbringen.

Im Hinblick auf eine Neunutzung ist angesichts noch verbleibender Bahnbetriebsanlagen die Genehmigungsfähigkeit mit dem EBA zu klären. Alle Planungen sind zudem mit der Denkmalschutzbehörde beim Landkreis Daun abzustimmen.

Maßnahmen zur Bestandssicherung

Als Bestandssicherung werden Sofortmaßnahmen und mittelfristige Maßnahmen definiert, die ohne gestalterische Ansprüche ausschließlich der Sicherung der Bausubstanz des Gebäudes dienen.

Darunter fallen beispielsweise die Abdichtung von Dächern, der Austausch undichter Regenerinnen, die provisorische Schließung schadhafter Fenster sowie die Beseitigung akuter substanzieller Bauschäden.

Dagegen erfolgt noch keine Anpassung an heutige Ansprüche hinsichtlich haustechnischer Standards und Komfortmerkmale. Ebenso werden noch keine Maßnahmen an der äußeren Primärstruktur des Gebäudes berücksichtigt (z.B. Sanierung von Dächern und Fassaden).

Sofortmaßnahmen:

- Gebäudehülle wetterdicht machen, Fenster und Dach abdichten (Durchlüftung gewährleisten)
- Statischer Nachweis Dachkonstruktion Hauptgebäude und Wirtschaftsgebäude sowie Einleitung entsprechender Sicherungsmaßnahmen
- Regenrinnen und Fallrohre erneuern
- Schornsteinköpfe erneuern
- Türsturz an der Fassade des Wirtschaftsgebäudes sichern

Mittelfristige Maßnahmen:

- Rissbildung Fassade straßenseitig untersuchen und ggf. sichern
- Fassadenreinigung und Überprüfung des Zustandes, Fehlstellen ergänzen
- Blitzschutzanlage installieren
- Überprüfung der Dacheindeckung auf Schadstoffe
- Abdichtung der Kelleraußenwand im Bereich der Hausanschlüsse

Kostenschätzung

Sofortmaßnahmen:	ca. 30.000 €
Mittelfristige Maßnahmen:	ca. 23.000 €

Summe Bestandssicherung: ca. 53.000 €

Weitere, detaillierte Darstellungen zur Flächen- und Volumenberechnung sowie zur Kostenschätzung für die Bestandssicherung sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Umnutzungskonzept Erdgeschoss

Variante 0: Grundsanierung und Minimalumbau Mitteltrakt

Maßnahmen

- Grundsanierung des gesamten Gebäudes inkl. Gebäudehülle
- Umbau des Mitteltraktes (ehem. Durchgangshalle)
- Vorbereitung für die Einrichtung von Backshop, Kiosk, Tourist-Info (ohne Ausstattung)
- bestehende Gastronomie bleibt im Wesentlichen unverändert
- Wohnungen im Obergeschoss bleiben im Wesentlichen unverändert
- Dachgeschoss nicht ausgebaut

Brutto-Kosten (gerundet)

- Grundsanierung des Gebäudes
ca. 281.000 Euro
- Umgestaltung des Mitteltraktes (Backshop, Kiosk, Tourist-Info)
ca. 49.000 Euro
- Baunebenkosten (Kostengruppe 700, 20 %)
ca. 66.000 Euro

Baukosten gesamt: ca. 396.000 Euro

nicht enthalten:

- Innenausbau, Technik, Einrichtung, Ausstattung, Möblierung für Backshop, Kiosk und Tourist-Info
- Grunderwerb



Erdgeschoss

LEGENDE:

- Gastronomie
- Sondernutzung Veranstaltungen
- Verkehrsfläche allgemein
- Kiosk
- Backshop
- Tourist-Info
- Stiftung BSW
- DB-Telematik
- Lager

Umzubauender Bereich

Umnutzungskonzept Erdgeschoss

Variante 1: Grundsanierung, Gastronomie, Dienstleistungsflächen

Maßnahmen

- Grundsanierung des gesamten Gebäudes inkl. Gebäudehülle
- Umbau des Mitteltraktes (ehem. Durchgangshalle)
- Vorbereitung für die Einrichtung von Backshop, Kiosk, Tourist-Info (ohne Ausstattung)
- Umbau der Gastronomie, Verlagerung in den Mittelsaal
- Einrichtung von Nutzflächen für Büro oder Dienstleistungen an der Südostseite
- Wohnungen im Obergeschoss bleiben im Wesentlichen unverändert
- Dachgeschoss nicht ausgebaut

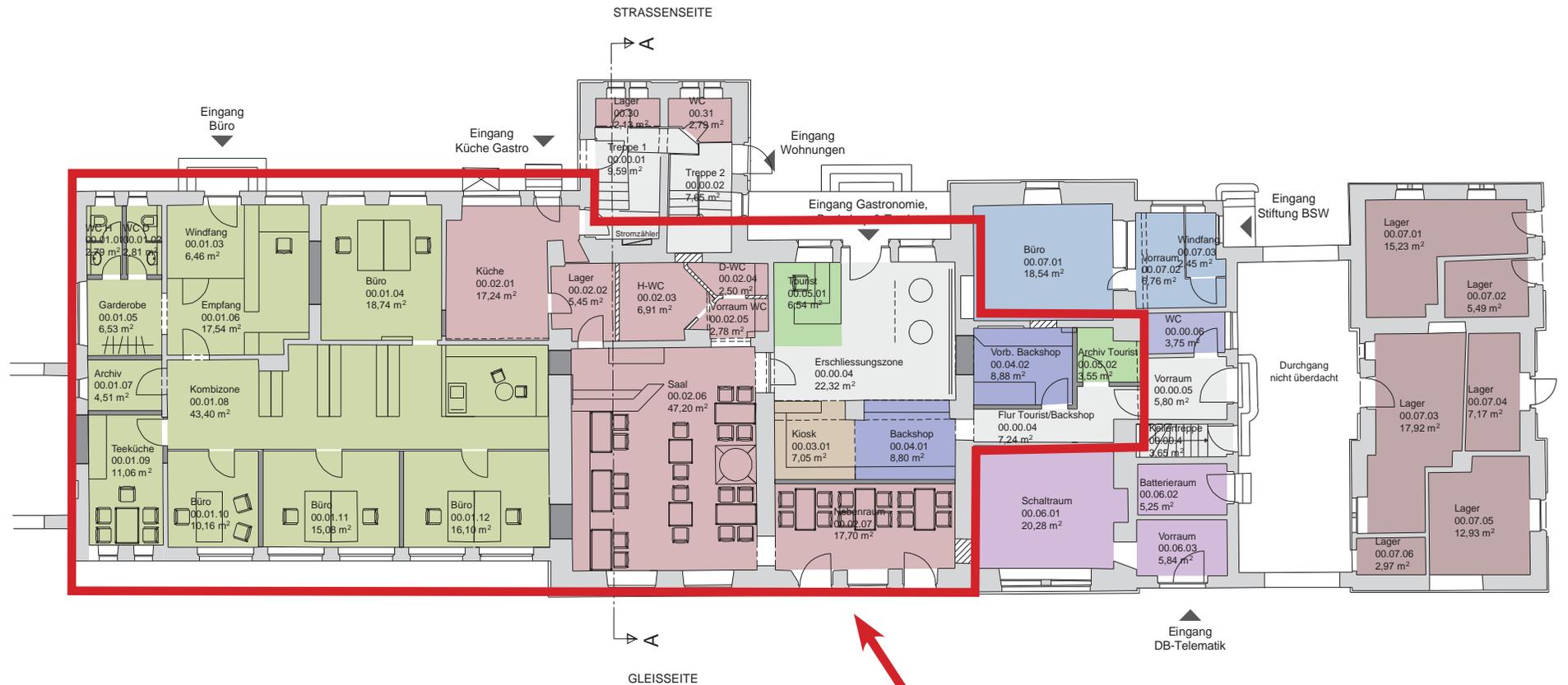
Brutto-Kosten (gerundet)

- Grundsanierung des Gebäudes
ca. 281.000 Euro
- Umbau Mitteltrakt
(Gastronomie, Dienstleistungsflächen)
ca. 248.000 Euro
- Baunebenkosten (Kostengruppe 700, 20 %)
ca. 106.000 Euro

Baukosten gesamt ca. 635.000 Euro

nicht enthalten:

- Innenausbau, Technik, Einrichtung, Ausstattung, Möblierung für Backshop, Kiosk und Tourist-Info
- Grunderwerb



Erdgeschoss

LEGENDE:

- Büro
- Gastronomie
- Verkehrsfläche allgemein
- Kiosk
- Backshop
- Tourist-Info
- Stiftung BSW
- DB-Telematik
- Lager

Umzubauender Bereich

Umnutzungskonzept Erdgeschoss

Variante 2: Grundsanierung, Gastronomie, Dienstleistungsflächen

Maßnahmen

- Grundsanierung des gesamten Gebäudes inkl. Gebäudehülle
- Umbau des Mitteltraktes (ehem. Durchgangshalle)
- Vorbereitung für die Einrichtung von Backshop, Kiosk, Tourist-Info (ohne Ausstattung)
- Umbau und Erweiterung der Gastronomie, Verlagerung in den Mittelsaal
- Einrichtung von Nutzflächen für Handel an der Südostseite
- Einrichtung einer Fahrradabstellanlage
- Wohnungen im Obergeschoss bleiben im Wesentlichen unverändert
- Dachgeschoss nicht ausgebaut

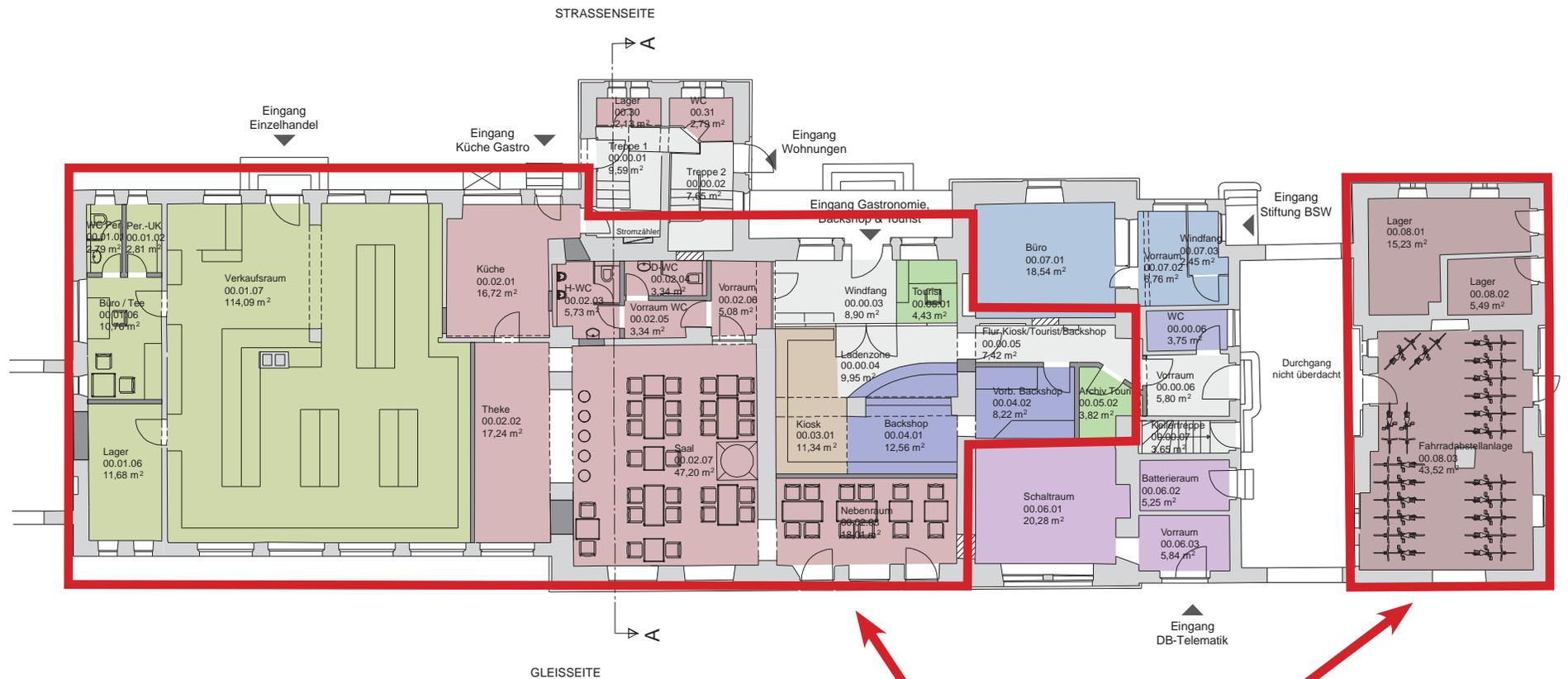
Brutto-Kosten (gerundet)

- Grundsanierung des Gebäudes
ca. 281.000 Euro
- Umbau Mitteltrakt (Gastronomie, Dienstleistungsflächen)
ca. 269.000 Euro
- Baunebenkosten (Kostengruppe 700, 20 %)
ca. 110.000 Euro

Baukosten gesamt ca. 660.000 Euro

nicht enthalten:

- Innenausbau, Technik, Einrichtung, Ausstattung, Möblierung für Backshop, Kiosk und Tourist-Info
- Grunderwerb



LEGENDE:

- Gastronomie
- Sondernutzung Veranstaltungen
- Verkehrsfläche allgemein
- Kiosk
- Backshop
- Tourist-Info
- Stiftung BSW
- DB-Telematik
- Lager

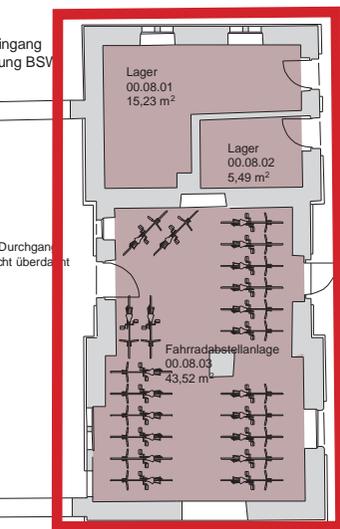
Umzubauender Bereich

Erdgeschoss



Umnutzungskonzept Erdgeschoss

Variante 3: Grundsanierung, Anbau Dorfgemeinschaftshaus



Erdgeschoss

LEGENDE:

- Dorfgemeinschaftshaus
- Gastronomie
- Verkehrsfläche allgemein
- Kiosk
- Backshop
- Tourist-Info
- Stiftung BSW
- DB-Telematik
- Lager/Fahrradabstellanlage

Maßnahmen

- Grundsanierung des gesamten Gebäudes inkl. Gebäudehülle
- Umbau des Mitteltraktes (ehemalige Durchgangshalle)
- Vorbereitung für die Einrichtung von Backshop, Kiosk, Tourist-Info (ohne Ausstattung)
- Abbruch des südöstlichen Anbaus
- neuer Anbau mit Saal und Nebenräumen für DGH
- Integration des vorhandenen Mittelsaals
- Einrichtung einer Fahrradabstellanlage
- Wohnungen im Obergeschoss bleiben im Wesentlichen unverändert
- Dachgeschoss nicht ausgebaut

Brutto-Kosten (gerundet)

- Grundsanierung des Gebäudes ca. 249.000 Euro
- Neubau (Anbau) Dorfgemeinschaftshaus * ca. 1.146.000 Euro
- Umbau Mitteltrakt (kleiner Saal, Dienstleistungsflächen) ca. 102.000 Euro
- Baunebenkosten (Kostengruppe 700, 20 %) ca. 299.000 Euro

Baukosten gesamt ca. 1.796.000 Euro

* DGH inkl. Erschließung, Außenanlagen und Grundausrüstung

nicht enthalten:

- Innenausbau, Technik, Einrichtung, Ausstattung, Möblierung für Backshop, Kiosk und Tourist-Info
- Grunderwerb

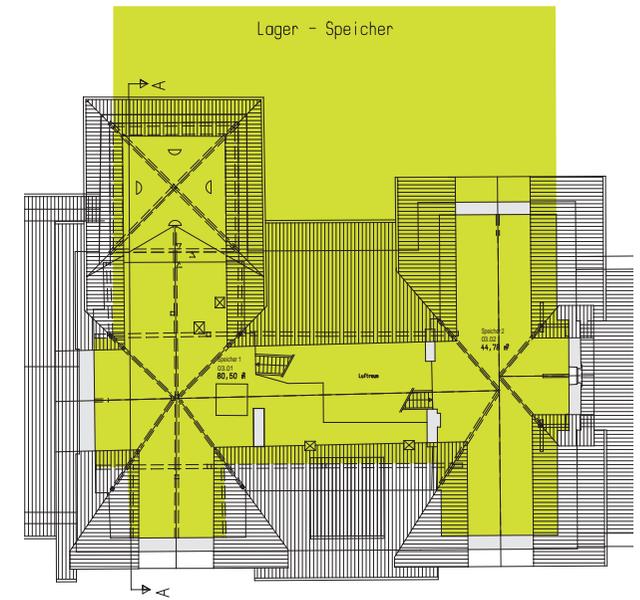
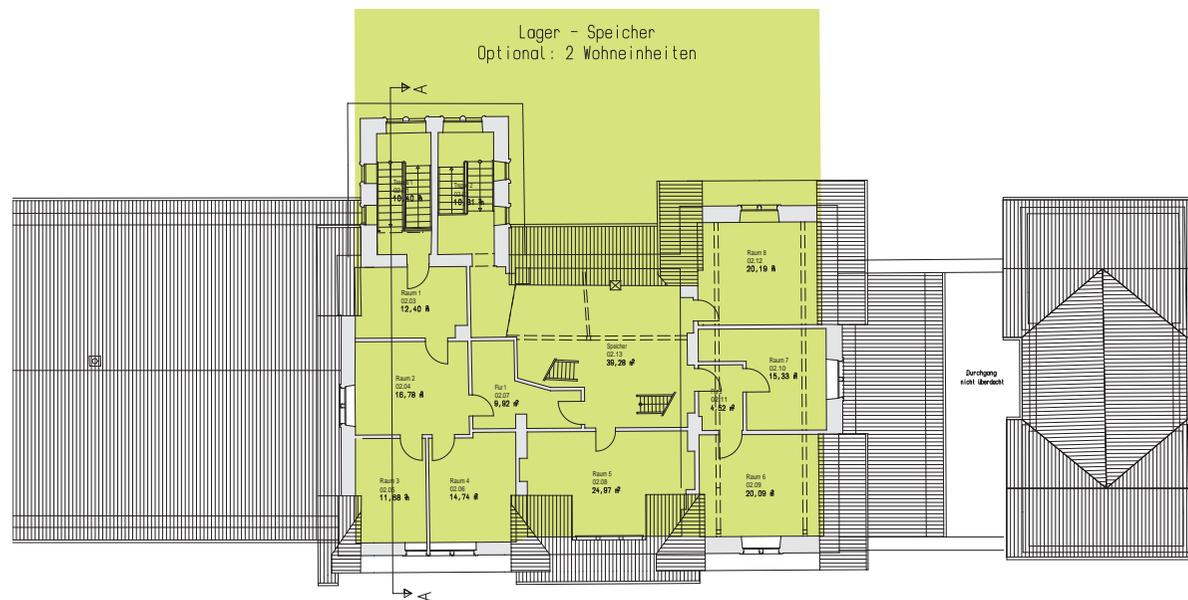
Nutzungsoptionen für die Obergeschosse

1. Obergeschoss:
Wohnen im Hauptgebäude, Speicher im Wirtschaftsgebäude



2. Obergeschoss:
Lager- / Speichernutzung (optional Wohnen)

Dachgeschoss:
Lager- / Speichernutzung



Zusammenfassung

Kosten

Variante	Beschreibung	Brutto-Baukosten (Euro)
0	Grundsanierung, Minimalumbau Mitteltrakt mit Backshop, Tourist-Info	ca. 396.000
1	Grundsanierung, Umbau Mitteltrakt, Verlagerung Gastronomie, Büroflächen	ca. 635.000
2	Grundsanierung, Umbau Mitteltrakt, Verlagerung / Vergrößerung, Gastronomie, Einzelhandelsflächen	ca. 660.000
3	Grundsanierung, Umbau Mitteltrakt, Neubau / Anbau DGH mit integriertem Saal	ca. 1.796.000

Die Variante 3 wird im Rahmen eines integrierten Gesamtprojektes aus Modernisierung der Verkehrsstation, Reaktivierung des Empfangsgebäudes, Aufwertung der Bahnhofstraße und Neunutzung der Bahnbrachen als Vorzugsvariante für die weitere Planung konkretisiert.

Darauf haben sich die kommunalen Gremien nach einem öffentlichen Informationstermin vor Ort mit Vertretern des Landes, der Entwicklungsagentur und der beteiligten Planungsbüros im Juli 2007 grundsätzlich verständigt.

Auch für die Finanzierung konnte aus der Kombination verschiedener Fördertöpfe des Landes ein gangbarer Weg gefunden werden.



Kosten- und Finanzierungsdiskussion

Gesamtwirtschaftliche Darstellung

Das Erwirtschaften von betriebswirtschaftlichen Überschüssen aus der Entwicklung von Liegenschaften ist im Falle von sogenannten „Konversionsflächen“ (vorbelasteten Brachflächen - Industriebrachen, Bahnbrachen, Militärbrachen) häufig nicht möglich.

Bedingt durch hohe Vorlaufkosten (Rückbau von Altanlagen und Sanierung der Flächen) können diese aus ökonomischer Sicht nicht mit einer Entwicklung auf unbelasteten Flächen konkurrieren. Daher ist hier in nahezu allen Fällen der Einsatz öffentlicher Mittel im Sinne einer Anschubfinanzierung erforderlich.

Die Chancen der Entwicklung von Brachflächen wie in Jünkerath sind somit stark abhängig davon, ob ein volkswirtschaftlich positives Gesamtergebnis erreicht werden kann. Dies bedeutet,

- die entstehenden Kosten für die Entwicklung müssen - zumindest in großen Teilen - gegenfinanziert werden können und
- etwaige verbleibende betriebswirtschaftliche Unterdeckungen müssen dem ortsentwicklungspolitischen Nutzen und den gesamten regionaldienlichen Effekten gegenüber gestellt werden.

Kosten

Die zur Entwicklung der Brachflächen anfallenden Kosten können - unabhängig von der tatsächlichen Kostenträgerschaft - grob in fünf Blöcke unterteilt werden:

- **Bodenwert**
(Kosten des Immobilienerwerbs)
- **Rückbaukosten der DB**
(Kosten zum Rückbau und zur Anpassung der verbleibenden DB-Infrastruktur)
- **Räumung**
(Abbruchmaßnahmen, Sanierungsmaßnahmen, Rodung, Räumung, Herrichten)
- **Erschließung**
(Erd- und Tiefbauarbeiten, Anschluss an das Straßennetz, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, Ausgleichsmaßnahmen)
- **Projektentwicklung**
(Finanzierung, Vermarktung, Risikoabsicherung, ggf. Rendite)

Die Entwicklungskosten für Bahnbrachen (Rückbau, Abbruch, Räumung) belaufen sich bei Annahme durchschnittlicher Preisansätze der DB auf rund 20 €/m². Die Kosten entstehen dabei zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Große Teile sind allerdings vorlaufend zu finanzieren, da die damit verbundenen Maßnahmen vor einer Vermarktung von Bauflächen und damit einem entsprechenden Mittelrückfluss stehen.

Erlöse

Erlöse sind durch den Verkauf von Bauflächen zu erwirtschaften. Dafür müssen die real am Markt erzielbaren Bodenpreise zu Grunde gelegt werden. Deren Ermittlung war nicht Gegenstand des Anentwicklungsprozesses.

Die Kooperationspartner haben sich deshalb darauf verständigt, vor der Aufnahme von konkreten Kaufverhandlungen den unabhängigen Gutachterausschuss des Vulkaneifelkreises in Daun mit einem Gutachten zur Ermittlung des Verkehrswertes der Brachflächen zu beauftragen. Dieses Gutachten wird vsl. spätestens zum III. Quartal 2009 vorliegen. Sein Ergebnis bildet die Grundlage für die Kaufpreisverhandlungen.

Auf dieser Basis kann dann zudem eine kommunalwirtschaftliche Modellrechnung (Kosten- und Erlösbetrachtung) erfolgen.

Flächenpotenziale

nicht baulich nutzbare Grünflächen:

• Grünfläche 2	4.163 m ²
• Grünfläche 3	9.302 m ²
• Tf 2 / 2a / 2b (Böschung)	993 m ²
Summe nicht nutzbar:	19.078 m²

Fläche Empfangsgebäude 1.600 m²

baulich nutzbare Brachflächen:

• Tf 1 (Mühlengraben)	4.740 m ²
• Tf 3 (Gewerkschaftsstraße)	7.300 m ²
• Tf 4 (Gewerkschaftsstraße)	4.000 m ²
• Tf 5 / 5a (Gewerkschaftsstr.)	8.150 m ²
• Tf 6 (Gewerkschaftsstraße)	5.592 m ²
• Tf 6a (Güterschuppen, priv.)	1.750 m ²
• Tf 6b / 7 (Gewerkschaftsstr.)	2.258 m ²
• Tf 8 (Gewerkschaftsstraße)	5.000 m ²
• Tf 9 (Gewerkschaftsstraße)	3.178 m ²
Summe Brutto-Bauland:	41.968 m²
Grün- / Ausgleichsflächen:	2.148 m ²
Summe Netto-Bauland:	39.820 m²

Ergebniszusammenfassung

Die im Rahmen der Anentwicklung geführte Kosten- und Finanzierungsdiskussion hat bereits aufgezeigt, dass am Standort Jünkerath angesichts des allgemein sehr niedrigen Niveaus der Bodenrichtwerte den anfallenden Vorbereitungskosten vsl. keine entsprechenden Erlöse aus dem Verkauf der entwickelten, baureifen Immobilien gegenüber stehen werden.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist somit eine Kosten deckende Entwicklung des Gesamtareals der frei werdenden DB-Liegenschaften - d.h. die Finanzierung der Gesamtkosten ausschließlich aus Grundstücksverkäufen - nicht zu erwarten.

Im Gegenzug dazu entstehen allerdings erhebliche stadtökonomische und regionaldienliche Effekte, die in eine Gesamtbilanz einfließen müssen.

Hier ist in erster Linie die Ansiedlung von Gewerbebetrieben sowie der daraus resultierende Zufluss an Arbeitsplätzen, Steuermitteln und Kaufkraft nach Jünkerath zu nennen.

Nachdem im überwiegend von Einzelhandelsbetrieben genutzten Gebiet „Auf dem Wehrt“ alle Flächen belegt sind, verfügt die Gemeinde Jünkerath aktuell nicht über sofort bebaubare Gewerbeflächen. Die grundsätzliche Vermarktbarkeit von gewerblich nutzbaren Flächen dürfte also gegeben sein. Es ist allerdings davon auszugehen, dass hierfür vsl. ein „langer Atem“

erforderlich sein wird und die Brachflächen am Bahnhof für weitere Ansiedlungen aus der i. d. R. von überdurchschnittlicher Zahlungsbereitschaft gekennzeichneten Einzelhandelsbranche nicht mehr marktgängig sein werden.

Positiv zu werten ist aber, dass gerade für die hinsichtlich der Erschließung eher problematischen Flächen im Bereich der Straßenbrücke mit der Lignojoule GmbH (Energieerzeugung aus Holz) bereits ein ernsthafter Interessent vorhanden ist, dessen Ansiedlung auch einen Impulseffekt für die weiteren Flächen auslösen könnte.

Darüber hinaus sind aus der Umsetzung des Integrierten Gesamtprojektes positive Effekte für den lokalen und regionalen Tourismus zu erwarten, die sich indirekt auch ökonomisch auswirken.

Und schließlich tragen die umfangreichen erforderlichen Baumaßnahmen kurz- bis mittelfristig zur regionalen Wertschöpfung in der gesamten Bau- und Ausbaubranche bei. Nach einer ersten Schätzung ist alleine für die ersten beiden Bausteine ein Baukostenvolumen von insgesamt rund sechs Millionen Euro zu veranschlagen:

- Sanierung, Umbau und Erweiterung Empfangsgebäude ~ 1,8 Mio. €
- Modernisierung Verkehrsstation ~ 4,2 Mio. €

Projektentwicklung

Ausgangslage

Vorbehaltlich der Wertermittlung des Gutachterausschusses ist bei Aufstellung einer einfachen städtebaulichen Modellrechnung (Gegenüberstellung von Kosten und Erlösen) zu erwarten, dass eine selbsttragende Projektentwicklung in Jünkerath wegen der hohen Vorlaufkosten und nur geringer erzielbarer Grundstückspreise nicht möglich sein wird.

Erforderlich ist im Sinne des angestrebten integrierten Gesamtprojektes vielmehr ein koordiniertes Zusammenwirken der DB AG als Grundstückseigentümer (DB SImm) und als Betreiber der Verkehrsstation (DB Station & Service), der Ortsgemeinde Jünkerath (kommunale Planungshoheit), des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (Modernisierung der Verkehrsstation) sowie des Landes Rheinland-Pfalz (Landesförderung).

Die wesentlichen Rahmenbedingungen und Aufgaben hierfür sollen in dieser Grundlagenuntersuchung skizziert werden.

Der parallel zur Anentwicklung erarbeitete Entwurf einer zweiten Kooperationsvereinbarung zwischen den Beteiligten ist als Vorbereitung der erforderlichen, nachfolgenden Verträge (u.a. Städtebaulicher Vertrag, Baudurchführungsverträge usw.) zu sehen (Stufe 2 der Kooperation).

Aufgaben in der Projektentwicklung

Die Projektentwicklung umfasst alle baulichen, technischen, verfahrensrechtlichen und sonstigen Maßnahmen einschließlich der Vermarktung und (Zwischen-) Finanzierung, die erforderlich sind, um die städtebauliche Nachnutzung der Flächen sowie die Sanierung und den Umbau des Empfangsgebäudes zu ermöglichen.

Dies sind im Wesentlichen

- Installierung oder Beauftragung einer (ggf. auch temporären) Lenkungsgruppe mit Vertretern aller Beteiligten
- Vertragsverhandlungen zum Grunderwerb durch die Kommune
- bei Bedarf Vorbereitung und Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages (Land, Ortsgemeinde, DB AG)
- Vorbereitung und Abschluss von Durchführungsvereinbarungen
- Finanzierungsleistungen (Grunderwerb, Erschließung, Zwischenfinanzierungen)
- Beauftragung von Planungsleistungen
- Durchführung von Genehmigungsverfahren
- Vorbereitung und Vergabe von Beräumungs- und Erschließungsmaßnahmen
- Vermarktung und Verkauf der Flächen
- Wirtschaftlichkeitsrechnungen, Controlling
- Risikoabsicherung

Verfahrensmodelle

Zur Projektentwicklung kommen grundsätzlich verschiedene Modelle in Betracht:

- **Kooperationsvereinbarung** zwischen Ortsgemeinde, Land und DB mit Übernahme der jeweils „eigenen“ Aufgaben (z.B. DB = Rückbau / Kommune = Bodenbevorratung, B-Plan, Erschließung, Verkauf / Land = Fördermittel).
- **Geschäftsbesorgungsvertrag** (Übertragung der Projektentwicklung einschließlich des Grunderwerbs mit Ausnahme der hoheitlichen Aufgaben an einen (privaten) Dritten im Rahmen eines Vertrages.
- Kommunale oder landeseigene **Entwicklungsgesellschaft**, in der Kommune, Land, DB AG, ggf. auch Dritte als Träger vertreten sind, diese finanzieren und ihr alle Entwicklungsaufgaben (mit Ausnahme der hoheitlichen Aufgaben) übertragen: Die Gesellschaft kann ausschließlich projektbezogen agieren, ggf. kann aber das Projekt auch in bestehende Organisationseinheiten integriert werden.
- Initiierung eines **ÖPP-Projektes** (öffentlich-private-Partnerschaft), d.h. Markterkundungsverfahren bzw. Investorensuche für die Gesamtentwicklung (mit Ausnahme der hoheitlichen Aufgaben) mit der Einbringung eigener Leistungen oder Fördermittel der Kooperationspartner.

Bewertung der Verfahrensmodelle

Die einfache **Kooperationsvereinbarung** setzt voraus, dass bei der Ortsgemeinde personelle und finanzielle Ressourcen für die Projektentwicklung bereit gestellt werden können und diese Aufgabe auch zusätzlich zum „Tagesgeschäft“ zielorientiert und effektiv zu bewältigen ist.

Die Förderung eines externen Projektsteuerers durch das Land zur Unterstützung der Kommune bei dieser Aufgabe ist grundsätzlich möglich.

Dies sollte vor dem Hintergrund der bereits weit fortgeschrittenen Gespräche mit Interessenten und den konkreten Entwicklungsvorstellungen zu leisten sein. Die Vermarktung der Brachflächen erfolgt nach Eigentumsübergang direkt zwischen der Ortsgemeinde und dem jeweiligen Interessenten.

Weitere grundsätzlich mögliche Verfahrensmodelle sollen nachfolgend kurz beschrieben und hinsichtlich ihrer Eignung für die Projektentwicklung in Jünkerath bewertet werden.

Bei der vertraglichen Übertragung der vollständigen Projektentwicklung an einen (privaten) **Geschäftsbesorger** muss der Auftragnehmer über ausreichende finanzielle Mittel verfügen und Erfahrungen im Bereich der speziellen Anforderungen der Flächenkonversion bei Bahnbetriebsflächen haben. Die notwendige Risikoabsicherung, die Zwischenfinanzierung (ggf. über Kommunalkreditzinssatz) und die Bedienung der eigenen Renditeerwartungen werden die Entwicklung verteuern (Renditeerwartung 10-12 % auf das eingesetzte Kapital). Im Regelfall erfolgt bei einem Scheitern der Entwicklung eine Rückgabe der Flächen zum Ausgangswert (Rückfallklausel). Es ist fraglich, ob die DB S Imm oder die Ortsgemeinde dann die Finanzierung aufbringen kann und will.

Im Rahmen einer kommunalen oder landeseigenen **Entwicklungsgesellschaft** ist eine Risikominimierung möglich; die Aktivitäten der Gesellschaft müssen zwar finanziert, darüber hinaus aber keine privatwirtschaftlichen Renditeerwartungen bedient werden. In dieser Gesellschaftsform können die Vorteile der öffentlichen Trägerschaft (ggf. auch mit privater Minderheitsbeteiligung) mit denen der privaten Handlungsfreiheit (z.B. Ausgründung als unternehmerisch tätige GmbH) kombiniert werden. Aufgrund der geringen Bodenpreise erscheint es am Standort Jünkerath allerdings wenig wahrscheinlich, dass die für dieses Modell erforderliche finanzielle „Masse“ erreicht werden kann.

Die Initiierung als **ÖPP-Projekt** ist eine Alternative, die im Vorlauf zur Übertragung an eine Gesellschaft überprüft werden kann. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass in einem Projekt erhebliche rentierliche Anteile enthalten sind oder generiert werden können. Die Akzeptanz eines ÖPP-Projekts kann ggf. im Zuge eines Markterkundungsverfahrens getestet werden. Dies erscheint am Standort Jünkerath aber aufgrund der geringen erzielbaren Bodenpreise wenig wahrscheinlich. Ein privater Partner kann u.U. in Abstimmung mit Ortsgemeinde, Land und DB AG Kosten senken und Erträge steigern. Großer Vorteil dieser Lösung ist, dass öffentliche Mittel am Beginn nicht oder nur in geringerem Umfang benötigt werden und die Gesamtfinanzierung ggf. über einen wesentlich längeren Zeitraum gestreckt werden könnte. Ein ÖPP-Modell ist allerdings nicht generell kostengünstiger als eine öffentliche Finanzierung, da die Einspareffekte häufig von den notwendigen Renditen und den höheren Kapitalmarktzinsen für Privatinvestition kompensiert werden. Denkbar wäre dieses Modell in Jünkerath insbesondere für die Reaktivierung des Empfangsgebäudes.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile ist im vorliegenden Falle der Abschluss einer zweiten Kooperationsvereinbarung zwischen Ortsgemeinde, Land und DB als ausreichende Grundlage für die verbindliche Vorbereitung und Umsetzung des integrierten Gesamtprojektes am Bahnhof Jünkerath anzusehen.

Ablaufplanung

Ablaufplanung und Aufgaben

Abschluss der Anentwicklung

Einleitung der Stufe 2 (Land, Gemeinde, DB AG)

- Unterzeichnung einer zweiten Kooperationsvereinbarung („Stufe 2“); damit Zustimmung zu den dargestellten Entwicklungsplänen und allen wesentlichen Rahmenbedingungen; Grundlage für weitere Verträge.
- Verständigung auf ein Verfahrensmodell oder eine Kombination von Verfahrensmodellen.
- Festlegungen zur Aufgabenteilung zwischen Land und Stadt, zur äußeren Erschließung, zum möglichen Förderumfang sowie zum Umgang mit Unterdeckungen.

Machbarkeitsprüfung (DB AG)

- Abschluss der Überprüfung der gesamten Bahnflächen durch die DB AG (DB SImm) einschließlich Entbehrlichkeitsprüfung, Festlegung des präzisen Flächenumgriffs und der notwendigen Umbau- und Anpassungsmaßnahmen der verbleibenden DB-Infrastruktur.

Mögliche weitere Schritte

Städtebaulicher Vertrag (Land, Gemeinde, DB AG / DB SImm)

- Festlegung aller Planungs-, Organisations- und Finanzierungsregelungen als „Hauptvertrag“ für die Gesamtmaßnahme (Arbeitsabläufe, Zuständigkeiten, Rahmenterminplan).

Projektentwicklung und Umsetzung

- Im Falle der angestrebten Direktvermarktung der Brachflächen durch die Kommune sowie der öffentlichen Nutzung des Empfangsgebäudes ist der Einsatz üblicher kommunaler Planungsinstrumente (Bauleitplanung, Begleitung der Umsetzung) ausreichend.
- Der erforderliche Grunderwerb durch die Kommune müsste im Rahmen der Bodenbevorratung abgewickelt werden.

Vorplanung Rückbau (DB AG)

- Vorplanung für Rückbau- / Anpassungsmaßnahmen verbleibender Bahn-Infrastruktur.

Durchführungsvereinbarungen (Land, Gemeinde, DB AG)

- Abschluss von Einzelverträgen bzw. -vereinbarungen zur Regelung (bau-)technischer Details, ggf. auch mit Dritten. Diese Vereinbarungen können auch Teilleistungen oder Teilbereiche umfassen.

Fachgutachten (Gemeinde)

- Beauftragung vorlaufender Gutachten (insbesondere Baugrund, Vermessung, Emissionen, Verkehrserschließung); Auftraggeber wird i.d.R. die Gemeinde sein, ggf. unter Beteiligung bereits feststehender Investoren.

Planung des Rückbaus (DB AG)

- Ingenieurtechnische Durchplanung des Rückbaus der Bahnbetriebsanlagen und der Anpassung der Bahn-Infrastruktur.

Bauleitplanung (Gemeinde)

- Erstellung des oder der Bebauungspläne nach BauGB (Rechtskraft erst nach Freistellung / Entwidmung möglich).

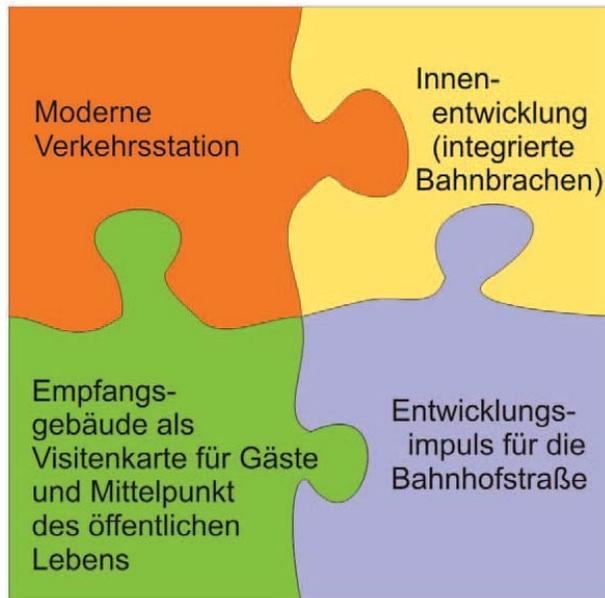
Rückbaumaßnahmen (DB AG)

- Bereits während der Durchführung kann der Freistellungsantrag für nicht mehr betrieblich erforderliche Flächen beim EBA - ggf. auch für in sich abgeschlossene Teilflächen - gestellt werden.

Erschließungsplanung (Gemeinde)

- Ingenieurtechnische Planung der äußeren und inneren Erschließung, Durchführung der Erschließungsmaßnahmen.

Priorisierung der Bausteine



Der Umfang des integrierten Gesamtprojektes macht in Hinblick auf die kommunale Handlungsfähigkeit eine Priorisierung von Maßnahmen notwendig, um die nachhaltige und tragfähige Projektentwicklung zu gewährleisten.

Es ist davon auszugehen, dass eine Projektentwicklung der Gesamtmaßnahmen am Standort Jünkerath sich über einen Zeitraum von mindestens fünf bis zehn Jahren erstrecken wird.

Dabei müssen die einzelnen Bausteine des Projektes (vgl. S. 22 / 23) in folgende Reihenfolge mit abnehmender Priorität gebracht werden:

- Modernisierung der Verkehrsstation
- Entwicklung der Bahnbrachen entlang der Gewerkschaftsstraße
- Sanierung und Reaktivierung des Empfangsgebäudes
- Revitalisierung der Bahnhofstraße

Insbesondere die Modernisierung der Verkehrsstation genießt seitens der Kommune eine besonders hohe Priorität. Mit der DB Station & Service AG wurde im Juni 2008 eine entsprechende Planungsvereinbarung geschlossen, die den Auftakt für eine schnelle weitere Herangehensweise darstellt.

Der Baustein „Entwicklung der Bahnbrachen“ ist als parallel laufend zu den anderen Bausteinen zu sehen. Erste Investorenanfragen unterstreichen die hohe Priorität der Brachflächenentwicklung. Ein Modell zur Projektentwicklung bedarf noch der Abstimmung.

Die Revitalisierung des Empfangsgebäudes ist bezogen auf den Maßnahmebeginn zeitlich verschoben zu den beiden erstgenannten Bausteinen zu sehen. Von einer schnellen Entwicklung ohne ein tragfähiges Nutzungskonzept ist zugunsten einer ökonomisch tragfähigen und nachhaltigen Konzeption abzuraten. Eine Projektentwicklung mit einem Nutzungsmix aus öffentlichen und gewerblichen Einheiten in Kombination mit einer Nutzung als Dorfgemeinschaftshaus (mit Anbau) kann das Empfangsgebäude als Visitenkarte der einstigen Eisenbahnersiedlung Jünkerath wiederbeleben.

Die Revitalisierung der Bahnhofstraße ist angewiesen auf das privatwirtschaftliche Engagement Dritter, insbesondere der Anlieger bzw. Nutzer von Immobilien in der Bahnhofstraße. Es ist zu erwarten, dass alleine schon die städtebauliche und gestalterische Aufwertung des Empfangsgebäudes und der Verkehrsstation positive Auswirkungen auf das Umfeld in der Bahnhofstraße haben wird. Wenn es gelingt, frequenzbringende Nutzungen im Empfangsgebäude zu etablieren, wird eine erste Verbesserung der Situation in der Bahnhofstraße von selbst einsetzen.

Anlagen

Anlage 1: Tabellarische Darstellung der Restriktionen auf den Bahnflächen.

Als Restriktionen werden bauliche, technische, rechtliche oder sonstige Rahmenbedingungen oder Einschränkungen bezeichnet, die Einfluss auf künftige städtebauliche Entwicklungen bzw. bauliche oder sonstige Nutzungen von bisher bahnbetrieblich genutzten Flächen und Gebäuden haben können.

Die Darstellung von Restriktionen erfolgt auf Grundlage der bis zum Redaktionsschluss vorliegenden Unterlagen und Informationen der DB AG. Alle darin enthaltenen Angaben beruhen auf den Ergebnissen aus den Entbehrlichkeitsprüfungen der DB SImm.

Eine Gewähr für die Richtigkeit oder Vollständigkeit kann deshalb von den Bearbeitern dieser Grundlagenuntersuchung nicht übernommen werden.

Exakte Leitungsverläufe sind vor Ort zu erkunden bzw. zu vermessen.

PV: Planfeststellung, KV: Kreuzungsvertrag, GV: Gestattungsvertrag, MV: Mietvertrag, V: (sonstiger) Vertrag, Vereinbarung
**) Lageplan (Anlage zum Vertrag) liegt nicht vor, kein Abgleich/ keine genaue Verortung möglich

Entbehrlichkeit von Bahnflächen im Gebiet der OG Jünkerath

EP 54671 DAU, Jünkerath, EG
IPE 4000639 DAU, Jünkerath, Nähe Gładtbad, Böschungfläche
IPE 4000642 DAU, Jünkerath, Mühlengraben
IPE 4001792 DAU, Jünkerath, Mühlengraben, Arrondierungsfläche

Bestehende Restriktionen, Rechte und Verträge*

Strecke 2631: Kalscheuren – Ehrang, Gemarkung Jünkerath (Gmk.Nr. 073476)
Kreuzungs- und Gestattungsverträge, Bewilligungen, Wegerechte etc.

LfdNr	von Bahn-km	bis Bahn-km	Lage	Entf.	Berechtigungsart, Art / Zweck / Nutzung	Berechtigte	Anmerkung
B0028	82,7 + 60	82,8 + 00	**)		KV, Freileitung, Strom	Regionalversorgung RWE Düren	220/380V, Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
B0030	79,4 + 80	82,9 + 50	**)		PV, Leitung, Signal-, Steuerkabel		Streckenfermeldekabel
B0031	83,0 + 00	83,0 + 00			GV, Leitung, Telekommunikation	Deutsche Telekom AG	[Lageplan der Dt. Telekom AG bzgl. Lage der PU fehlerhaft]
[o. Nr.]	ca. 82,8 + 70	ca. 82,8 + 70			[Vertragsgrundlage liegt nicht vor]	Deutsche Telekom AG	Telekommunikationsleitung lt. Planunterlagen der Dt. Telekom AG
B0037	81,6 + 94	81,6 + 94	**)		KV, Freileitung, Strom	Regionalversorgung RWE Düren	
B0038	81,8 + 85	81,9 + 45	K		KV, Freileitung, Strom	Regionalversorgung RWE Düren	20 kv-Freileitung (vgl. B0075)
B0054	81,7 + 52	81,7 + 52	K		KV, Leitung, Wasser	Gruppenwasserwerk Birgel	
B0055	82,2 + 10	82,2 + 10	K		KV, unbefristet Leitung, Wasser	Gruppenwasserwerk Birgel	Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
B0056	82,8 + 65	82,8 + 65	K		KV, Leitung, Wasser	Gruppenwasserwerk Birgel	NW 100 (außer Betrieb)
B0057	82,9 + 02	82,9 + 02	K		KV, unbefristet Leitung, Wasser	Gruppenwasserwerk Birgel	NW 150 2 Leitungen, Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
B0058	82,9 + 25	82,9 + 25	K		KV, unbefristet Leitung, Wasser	Gruppenwasserwerk Birgel	NW 150 2 Leitungen, Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
B0062	82,8 + 45	82,8 + 45	R		GV, Gewässer	Gemeinde Jünkerath	Hüttengraben, Verpflichtung DB, Unterhaltung Gewässer/ Abwasser, Reinigung, jährliche Vergütung
B0066	81,7 + 40	81,7 + 60	**)		V, Überführungsbauwerk	Landkreis Daun	„Glaadter Tunnel“
B0075	81,8 + 85	81,9 + 45	K		KV, Freileitung, Strom	Regionalversorgung RWE Düren	20 kv-Freileitung (vgl. B0038)
B0078	82,8 + 30	82,9 + 65	L		KV, Leitung, Strom	Regionalversorgung RWE Düren	20 kv-Erdkabel
B0080	81,7 + 50	81,7 + 50	K **)		Leitung, Telekommunikation	Deutsche Telekom AG	
B0083	82,8 + 15	82,8 + 16	K		GV, Leitung, Abwasser/ Entwässerung	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll	Abwasserleitung DN 1000 PN 0
B0088	81,8 + 00 81,9 + 75 81,9 + 90	81,9 + 8 81,9 + 35 82,2 + 30	R K L		GV, Leitung, Abwasser	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll	Entwässerungsleitung DN 800
B0093	81,5 + 96 81,5 + 98	81,6 + 00 81,5 + 98	K K		GV, Leitung, Abwasser	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll	Regenwasserleitung DN 300 PN 0 in Schutzrohr DN 500/ Regenwasserleitung DN 800 PN 0

B0094	82,2 + 85 82,2 + 85	82,2 + 85 82,5 + 55	K L		KV, unbefristet Leitung, Wasser	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll	WVU-Leitung o. Schutzstreifen DN 150 mit Steuerkabel, Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
00001	81,7 + 75 81,7 + 75	81,8 + 00 81,8 + 00	**)*)		Flurbereinigung, Leitung, Signal-, Steuerkabel	Peter Josef Assenmacher Gisela Assenmacher	
00004	82,0 + 65	82,0 + 65	L		GV, Leitung, Abwasser	Peter Assenmacher	Abwasserleitung (Anschluss an städtischen Kanal)
00008	82,2 + 81	82,2 + 81	K **)		V, unbefristet Leitung, Telekommunikation	Deutsche Telekom AG	Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
00014	82,3 + 30 82,3 + 30	82,3 + 40 82,8 + 45	R R		KV, Leitung, Gas	Rhenag Werkgruppe Mosel	GVU-Leitung mit Schutzstreifen 2m, beiderseits der Leitungssache, DN 200
00032	81,9 + 90	82,2 + 30	L		GV, unbefristet Leitung, Abwasser	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll	Entwässerungsleitung DN 600 bzw. DN 700, Einmalzahlung, dingliche Sicherung erforderlich
00034	82,3 + 15 82,6 + 55	82,6 + 80 82,8 + 40	R **)*)		Bewilligung, Leitung, sonstige	Gemeinde Jünkerath	
00036			**)*)		Gestattungsvertrag, unbefristet Nutzung/ Bepflanzung	Ortsgemeinde	Einmalzahlung, Vertrag liegt nicht vor
00037	82,8 + 70 82,6 + 90 82,3 + 15 82,6 + 55	83,5 + 90 83,5 + 90 82,7 + 00 83,5 + 70	R **)*) L **)*) L **)*) L **)*)		Bewilligung, Wegerecht	Gemeinde Jünkerath	Der jew. Eigentümer der Grundstücke Fl.6 Nr. 284/3, 302/4, 404/284 ist berechtigt über das belastete Grundstück zu gehen und zu fahren.
00045	81,7 + 45	81,7 + 55	K		KV, Leitung, Wasser	Energieversorgung Mittelrhein GmbH	PN 1bar Gasleitung PE HD da63 im Stahlschutzrohr DN 200
00056	81,5 + 92 81,5 + 94	81,6 + 11 81,6 + 15	L L		GV, Leitung, Abwasser	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll	Schmutzwasserleitung GGG DN 200/ Regenwasserleitung GGG DN 400
[o.Nr.]			**)*)		GV, Verkehrssicherungspflicht	DB Station&Service AG	Übertragung der Verkehrssicherungspflicht einschließlich Beleuchtung auf die Gde. Jünkerath
Entfallen/ ohne praktische Bedeutung bzw. die Veräußerungsfläche nicht betreffend (→ im Plan nicht dargestellt)							
B0008	82,9 + 30	83,0 + 10	R **)*)		Verfügung, Aufstellen, Automaten	Postamt Jünkerath	Postwertzeigehänger am Bahnhof Jünkerath
B0032	81,6 + 42	81,6 + 42	**)*)		PV, Bahnübergang, aufgehoben		
B0062	82,8 + 45	82,8 + 45	R **)*)		GV, Verpflichtung DB: Unterhaltung, Gewässer/ Abwasser	Gemeinde Jünkerath	Hüttengraben
B0062	82,8 + 45	82,8 + 45	R **)*)		GV, Verpflichtung DB: Reinigung	Gemeinde Jünkerath	Hüttengraben
B0062	82,8 + 45	82,8 + 45	R **)*)		GV, Wiederkehrende Zahlung: sonstige	Gemeinde Jünkerath (belastet)	Jährliche Vergütung
B0071	82,3 + 00	82,7 + 00	**)*)		Heranziehungsbescheid Zahlung Ausbaubetrag, Straße	Verbandsgemeinde Jünkerath	
B0071	83,0 + 30	83,4 + 70	L **)*)		Heranziehungsbescheid Zahlung Ausbaubetrag, Straße	Verbandsgemeinde Jünkerath	
B0073	82,8 + 20	82,8 + 25	L **)*)		GV, Tank-/ Umfüllanlage/ Tankstellen	PPP-Flüssiggas-Gesellschaft mbH	Betrieb einer Umfüllstelle für Druckgase aus Eisenbahn-Kesselwagen in Straßenfahrzeuge, Gleis 34 [bis 12/2000]

B0074	82,8 + 00	83,5 + 80	*)		Einmalige Zahlung: Ausbaubetrag, Stiel/ Kanal	Verbandsgemeinde Jünkerath
B0077	82,4 + 05	82,4 + 50	R *)		Zahlung Ausbaubetrag, Straße	Verbandsgemeinde Jünkerath
00017	82,8 + 35	83,5 + 00	*)		Heranziehungsbescheid, Zahlung Ausbaubetrag, Straße	Verbandsgemeindewerke Obere Kyll

Miet- und Pachtverträge

LfdNr	von Bahn-km	bis Bahn-km	Lage	Entf.	Berechtigungsart, Art / Zweck / Nutzung	Berechtigte	Anmerkung
[X01]	ca. 80,85)	81,850			Mietvertrag	Bahn-Landwirtschaft Bezirk Köln	Weide, 2.590qm, 40€ jährl.
[X02]	ca. 82,3)				Mietvertrag, unbefristet	DB Holding - Albert Braun, Köln	Ehem. Rangieraufenthaltsgebäude, 101qm, 1.031€ jährl.
[X03]					Mietverträge	DB Station&Service - DB Netz	Technikräume im EG
[X04]						Demir	Bahnhofsgaststätte
[X05]					Mietvertrag	BSW	

DB Restriktionen, Kreuzungs- und Gestaltungsverträge, Bewilligungen, Wegerechte, Miet- und Pachtverträge etc.

LfdNr	von Bahn-km	bis Bahn-km	Lage	Entf.	Berechtigungsart, Art / Zweck / Nutzung	Berechtigte	Anmerkung
00					Kanalnetz	FRS	Betriebsnotwendig, Entwässerung des Fußgängertunnels, aufgrund von Kontaminationen ist mit erhöhten Entsorgungsaufwendungen zu rechnen

E/M-Anlagen

01					Versorgungskabel	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung 20.000€), alternativ: dingliche Sicherung (zuzügl. Geländeschutzstreifen 1m beiderseits der Kabelaußenlage)
02					Neuer Stromanschluss beim Fdl	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, alternativ: dingliche Sicherung (Lageplan uneindeutig)

DB Fahrplananlagen

11					Gleis 17/ Streckengleis	DB Netz	Betriebsnotwendig, Grenzabstand 5,5m (Mindestabstand der Veräußerungsfläche zur Gleisachse)
11a					Gleis 18/19	DB Netz	Nicht notwendig, Rückbau durch den Eigentümer
12					Gleis 5	DB Netz	Nicht notwendig, Rückbau möglich (Kosten für Rückbau 44.000€) [Gesamtlänge 433m, Schrottgewicht rd. 40t, rd. 690 Betonschwellen, rd. 1.280t Schotteraustrub]
13					Gleis 31	DB Netz	Nicht notwendig, Rückbau möglich (Kosten für Rückbau 34.000€)

14					Durchlass in km 81,860	DB Netz	Betriebsnotwendig, dingliche Sicherung erforderlich, Übernahme der Instandhaltungslast (Wartung, Inspektion und Instandsetzung) durch den Erwerber, Anordnung eines Revisionschachtes als Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche, dingliche Sicherung eines Zugangs- Nutzungs- und Einleitungsrechtes für die DB
15					Gewässerdurchlass (Eisenbahnüberführung) in km 82,237	DB Netz	Nicht notwendig, Gewässer I.-III. Ordnung, Übertragung der Funktions- und Unterhaltungspflicht an den neuen Eigentümer, Änderungen am Gewässer unterliegen der wasserrechtlichen Genehmigungspflicht
16					Strassenüberführung in km 82,256	DB Netz	Betriebsnotwendig, Verbleib auf DB-Gelände (Ausschluss vom Verkauf mit allen Bauwerksteilen einschließl. Flügelmauern, Böschungsfächen, Entwässerungen usw.)
17					Eisenbahnüberführung in km 82,846	DB Netz	Flächenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, dingliche Sicherung eines Zugangsrechtes, sowie eines Betretungs- und Zufahrtsrechtes zur Durchführung von Inspektions- und Prüfarbeiten, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen
18					Eisenbahnüberführung (Personenunterführung) in km 82,995	DB Netz	Betriebsnotwendig, Verbleib auf DB-Gelände (Ausschluss vom Verkauf mit allen Bauwerksteilen einschließl. Flügelmauern, Böschungsfächen, Entwässerungen usw.)
18a					Eisenbahnüberführung Fußweg (PU) in km 83,000 (DB S&S)	DB Netz	Flächenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, dingliche Sicherung erforderlich
19					Bahnböschung von km 81,595 bis km 81,795	DB Netz	Betriebsnotwendig, Verbleib im Eigentum der DB AG
20					Gleis 2	DB Netz	Betriebsnotwendig, Grenzabstand 5,5m
20a					Gleis 1	DB Netz	Entbehrlich, Kosten für Rückbau 39.000€ (soweit ersichtlich bereits rückgebaut (?))

DB Telematik-Anlagen

21a					Fernkabel F 4334 (im Bereich der „Arrondierungsfläche“)	DB Telematik/ DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung 50.000€), dingliche Sicherung erforderlich, Grenzabstand 1,0m, dingliche Sicherung eines Wege- und Zufahrtsrechtes für DB- und Instandhaltungspersonal
21					Fernkabel F 4334	DB Telematik/ DB Netz	Betriebsnotwendig, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung 80.000€), dingliche Sicherung erforderlich, Grenzabstand 1,0m, dingliche Sicherung eines Wege- und Zufahrtsrechtes für DB- und Instandhaltungspersonal
22					Zugehörige Kabelmehrfähren	DB Telematik/ DB Netz	

23					Bahnhofskabel	DB Telematik/ DB Netz	Nicht notwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, Verlegung möglich (Kosten für Rückbau 5.000€, Grenzabstand 1,0m)
24					[Kabel] F 4334 (F-38 Kx)	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung erst nach Abschluss der ESTW-Maßnahme schätzbar), alternativ: dingliche Sicherung (zuzügl. Geländeschutzstreifen 1m beiderseits der Kabelaußenlage)
25					Fb-Kabel	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung erst nach Abschluss der ESTW-Maßnahme schätzbar), alternativ: dingliche Sicherung (zuzügl. Geländeschutzstreifen 1m beiderseits der Kabelaußenlage)
26					TK-Raum	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung erst nach Abschluss der ESTW-Maßnahme schätzbar), dingliche Sicherung erforderlich
27					Batterie-Raum	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung erst nach Abschluss der ESTW-Maßnahme schätzbar), dingliche Sicherung erforderlich

LST-Anlagen

31					Signal P2 in km 82,926 (Grenzbereich der IPE-Fläche)	DB Netz	Betriebsnotwendig, Grenzabstand 1,0m
32					Kabelzuführung zum Signal P2 (Grenzbereich der IPE-Fläche)	DB Netz	Betriebsnotwendig, Grenzabstand 1,0m
33					Signalkabel	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung 22.000€), alternativ: dingliche Sicherung (zuzügl. Geländeschutzstreifen 1m beiderseits der Kabelaußenlage)
34					Stw „Jf“	DB Netz	Mit Inbetriebnahme des ESTW Lissendorf entbehrlich (vgl. 02/2006), dingliche Sicherung erforderlich [hinfallig]
35					2 Fertigaragen (LST-Werkstofflager)	DB Netz	Betriebsnotwendig, nach Inbetriebnahme des ESTW Lissendorf evtl entbehrlich, dingliche Sicherung erforderlich
36					Neue Kabeltrasse Kabel 913 zu BÜ Dahlem	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, alternativ: dingliche Sicherung (zuzügl. Geländeschutzstreifen 1m beiderseits der Kabelaußenlage)

37					Neue Kabeltrasse ESTW im Bereich ehem. Gleis 1	DB Netz	Betriebsnotwendig, Flächenteilung möglich, Grenzabstand 1,0m, alternativ: dingliche Sicherung (zuzügl. Gelände-schutzstreifen 1m beider-seits der Kabelaußenlage)
DB Energie, DB Station&Service, DB Fernverkehr, DB Immobilien							
41					Bezugszählstelle (je 1x im EG und 1x im Stellwerk)	DB Energie	Betriebsnotwendig, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung: k.A.), dingliche Sicherung erforderlich
42					NSHV (je 1x im EG und 1x im Stellwerk)	DB Energie	Betriebsnotwendig, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung: k.A.), dingliche Sicherung erforderlich
43					Abgabezählstelle (je 1x im EG und 1x im Stellwerk)	DB Energie	Betriebsnotwendig, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung: k.A.), dingliche Sicherung erforderlich
44					EG Jünkerath	DB Station&Service	Entbehrlich
45					Nebengebäude	DB Station&Service	Entbehrlich
46					Bahnhofsvorplatz	DB Station&Service	Entbehrlich mit Auflagen, dingliche Sicherung erforderlich
47					Fußweg (PU)	DB Station&Service	Betriebsnotwendig, Anpassung erforderlich, dingliche Sicherung erforderlich
48					Wohnhaus 462qm, Ehem. Aufsichtsgebäude	DB S Imm	Nicht notwendig, Kosten für Rückbau 10.000€
49					1 Fern- und 1 Nahverkehrsautomat (auf Mittelbahnsteig, außerhalb der EP-Fläche)	DB Fernverkehr AG	Betriebsnotwendig, Verlegung möglich (Kosten für Verlegung: je 5.000€), dingliche Sicherung erforderlich
Forderungen von Rechtlichen Belastungen							
51					Vertragliche Regelung zulasten des Käufers	DB AG (DB Station&Service AG)	Einfriedung im Bereich der Bahnsteige
52					Gestattungsvertrag zulasten der Ortsgemeinde	DB Station&Service AG	PU Jünkerath, dingliche Sicherung erforderlich
53					Dingliche Sicherung zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	Durchlass in km 81,860, Übernahme der Instandhaltungslast durch den Käufer
54					Vertragliche Regelung zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	Errichtung eines Revisonsschachtes auf Kosten des Erwerbers
55					Wege und Zugangsrecht zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	(um Durchlass und zum Revisonsschacht), dingliche Sicherung erforderlich
55a					Vertragliche Regelung zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	Durchlass in km 82,237, betriebsnotwendig, Übertragung der Funktions- bzw. Unterhaltungspflicht auf den Käufer
55b					Dingliche Sicherung zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	Straßenüberführung in km 82,256, betriebsnotwendig
55c					Wege und Zugangsrecht zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	(zur Durchführung von Inspektions- und Prüfarbeiten, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen), Straßenüberführung in km 82,256, betriebsnotwendig

55d						Dingliche Sicherung zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	Eisenbahnüberführung in km 82,846, betriebsnotwendig
55e						Wege und Zugangsrecht zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	(zur Durchführung von Inspektions- und Prüfarbeiten, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen), Eisenbahnüberführung in km 82,846, betriebsnotwendig
56						Wege und Zugangsrecht zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	Fußgängerunterführung in km 82,995, dingliche Sicherung erforderlich
57						Dingliche Sicherung zulasten des Käufers (soweit ein Verbleib oder eine Umverlegung auf DB-Gelände nicht möglich ist)	DB AG (DB Netz AG)	DB Telematik-Kabel/ Anlagen zuzüglich eines jeweils 1m breiten Gelände-schutzstreifens beiderseits der Kabelaußenlage, betriebsnotwendig
58						Wege und Zugangsrecht zulasten des Käufers	DB AG (DB Netz AG)	DB Telematik-Kabel/ Anlagen, betriebsnotwendig dingliche Sicherung erforderlich (bei dinglicher Sicherung der Kabel/ Anlagen)
59						Dingliche Sicherung zulasten des Käufers	DB AG (DB Station&Service AG)	Bahnsteigzugang, dingliche Sicherung erforderlich
60						Vertragliche Regelung	DB AG (DB Netz AG)	Unentgeltliche Überlassung von auf der Fläche liegenden Oberbaumaterialien, Entsorgung durch den Erwerber, betriebsnotwendig, dingliche Sicherung erforderlich
61						Fortbestand und Betrieb der Anlagen	DB Netz	DB Netz-Anlagen (TK-Raum, Batterieraum usw.) im EG sowie Stw „J“ (vgl. bis 02/2006), dingliche Sicherung erforderlich
62						Wegerecht	DB Netz	zu den Bahnsteigen, zum EG und zu den Betriebsräumen der DB Netz, für Betriebs-, Überwachungs-, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen für DB- und Instandhaltungspersonal, dingliche Sicherung erforderlich
63						Übernahme bestehender Mietverträge durch den Käufer	DB Netz	Technikräume im EG
64						Wegerechte	DB Netz	zu den Fußgängerunterführungen in km 82,995 und 83,000, zur Durchführung von Inspektions- und Prüfarbeiten, Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen, dingliche Sicherung erforderlich
65						Wegerecht	DB Netz	Zu den LST-, EM- und DB Telematik-Kabel/ Anlagen für DB- und Instandhaltungspersonal, dingliche Sicherung erforderlich (bei dinglicher Sicherung der Anlagen, d.h. soweit nicht eine Verlegung erfolgt)
66						Sichtfläche	DB Netz	Sicht des FdI auf die Bahnsteige [hinfallig seit Inbetriebnahme des ESTW]
67						Wegerecht	DB Netz	Zum Stw „J“ bis zur Inbetriebnahme des ESTW [hinfallig]

68						Wegerechte	DB Energie	Zu den DB Energie-Anlagen im Stw und im EG, dingliche Sicherung erforderlich
69						Wegerechte, Daten- und Stromanschlüsse	DB Fernverkehr	Zu den Fern- und Nahverkehrsautomaten, dingliche Sicherung erforderlich
70						Wegerecht, Fortbestand der Vitrinen, Fahrradständer und Hinweisschilder	DB Station&Service	Zur PU, den Bahnsteigen über den Vorplatz sowie aus der Bahnhofsstraße zur durchgehenden PU, dingliche Sicherung erforderlich
71						Einfriedungen	DB Netz AG	[nicht lokalisiert]
72						Duldung, Rückkaufsrecht für benötigte Teilflächen	DB Station&Service	Baumaßnahmen zur Sanierung der PU und der Verkehrsstation

Alllastenverdachtsflächen (Historische Erkundung v. 22.04.1998, Orientierende Untersuchung v. 13.10.1999)

LfdNr	von Bahn-km	bis Bahn-km	Lage	Entf.	Art / frühere Nutzung	Gefährdungseinschätzung	Anmerkung
-004-01					Frühere Schlackenverwertung	[?]	
-004-02					Frühere Güterabfertigung	[?]	
-004-03					frühere Freiladestraße	ALVF mit VK (gering)	
-004-04					Laderampe und Bombenrichter	ALVF mit VK (gering)	
-004-05					Abstell- bzw. Vorwärmgleis, Gleis 44	KF mit HK 1.2: latente Gefahr, keine Gefahrenabwehr, Anfall erhöhter Entsorgungskosten , Aushub nicht wiedereinfähig (LAGA Z2)	
-004-07					Ehem. Lokschuppen	KF mit HK 1.2: latente Gefahr, keine Gefahrenabwehr, Anfall erhöhter Entsorgungskosten , Aushub nicht wiedereinfähig (LAGA Z2)	[aus IPE 4001792 Arrondierungsfläche]
Saniert					Sanierte Alllastenfläche		Heizölverunreinigung wurde 1987 saniert

Auswertung des Berichts „Orientierende Bodenuntersuchungen von Alllastenverdachtsflächen auf dem Gelände des Bahnhofs Jünkerath (Kreis Daun)“, Infotec Dr. Neumayr GmbH vom 06.03.1998

F	von Bahn-km	bis Bahn-km	Lage	Entf.	Art / frühere Nutzung	Gefährdungseinschätzung	Anmerkung
F1	83,07	83,20			Bekohlungsanlage (Kohlenbunker)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und ung. Entlassung aus dem ALV möglich	
F2	83,07	83,20			Gleise längs des Kohlenbunkers (Lokabstellplatz)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und ung. Entlassung aus dem ALV möglich	
F3	82,72				Güterschuppen	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und ung. Entlassung aus dem ALV möglich [keine OE durchgeführt – lt. Gutachter kein zwingender Handlungsbedarf]	
F4	82,50	82,71			Gleisabschnitt vor dem Güterschuppen (Lokabstellplatz)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und ung. Entlassung aus dem ALV möglich	

F5	83,08				2 Haltesignale (Lokabstellplätze)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Entlassung aus dem ALV möglich
F6	82,95				Traflohaus	[keine OE durchgeführt – lt. Gutachter latenter Handlungsbedarf; gutachterliche Begleitung bei Baumaßnahmen empfohlen]
F7	83,08				Wasserfüllanlage (Lokabstellplatz)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Entlassung aus dem ALV möglich
F8	83,2				Wasserfüllanlage (Lokabstellplatz)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Entlassung aus dem ALV möglich
F9	82,77	82,89			Hüttengrube/ Triebwerksgraben (Reste Öltschaden)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Entlassung aus dem ALV möglich [keine OE durchgeführt – lt. Gutachter kein Handlungsbedarf]
F10	82,30	82,30			Gleisabschnitt vor Wohnhaus (Lokabstellplatz)	HK 0: ALV nicht bestätigt, Keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Entlassung aus dem ALV möglich

ALVF: Alllastenverdachtsfläche, VK: Verdachtskategorie, KF: Kontaminationsfläche, HK: Handlungskategorie

* Alle Angaben beruhen auf den Informationen aus den Entbehrlichkeitsprüfungen der DB AG. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann von den Bearbeitern nicht übernommen werden. Exakte Leitungsverläufe sind vor Ort zu erkunden bzw. zu vermessen. Soweit angegeben, sind die angegebenen Kosten grobe Schätzwerte. Bzgl. der Verwertung kontaminierter Böden sind die detaillierten Informationen der Orientierenden Untersuchung zu beachten.

Farbdarstellung:

						Verortung im Plan nicht möglich, keine Lageangabe oder außerhalb des Darstellungsbereichs
						Verortung im Plan unter Vorbehalt, ungenau/ keine gesicherte Lageangabe

Erfassungsstand: Januar 2008

Anlage 2a:
Bautechnische Bestandsaufnahme
Flächenzusammenstellung DIN 277

Geschoss	Art	Nummer	Name	Grundfläche
Kellergeschoss				
KG	NF	-01.01	Kühlraum	3,29 m ²
KG	NF	-01.02	Kellerraum 1	14,11 m ²
	NF	-01.03	Kellerraum 2	9,63 m ²
	NF	-01.05	Kellerraum 3	20,54 m ²
	NF	-01.08	Vorraum	3,85 m ²
	NF	-01.10	Kellerraum 4	22,02 m ²
KG	NF	-01.11	Kellerraum 5	18,81 m ²
KG	NF	-01.12	Kellerraum 6	13,92 m ²
KG	NF	-01.16	Kellerraum 7	19,56 m ²
KG	NF	-01.17	Kellerraum 8	19,63 m ²
Summe NF:				145,36 m²
KG	TF	-01.07	Hausanschlussraum	12,63 m ²
KG	TF	-01.09	Heizraum	16,79 m ²
KG	TF	-01.15	Heizraum	16,66 m ²
Summe TF:				46,08 m²
KG	VF	-01.04	Flur 1	4,78 m ²
KG	VF	-01.06	Flur 2	10,62 m ²
KG	VF	-01.13	Kellertreppe	2,96 m ²
Summe VF:				18,36 m²
Summe KG:				209,80 m²
Erdgeschoss				
EG	NF	00.01	Nebenraum Gaststätte	24,02 m ²
EG	NF	00.02	WC Herren	17,22 m ²
EG	NF	00.03	Nebenraum Gaststätte	18,75 m ²
EG	NF	00.04	Küche	17,24 m ²
EG	NF	00.05	Bahnhofsgaststätte	81,76 m ²
EG	NF	00.07	WC Damen	5,98 m ²
EG	NF	00.09	Lager	5,45 m ²
EG	NF	00.10	H-WC	6,91 m ²
EG	NF	00.11	D-WC	2,50 m ²
EG	NF	00.12	Vorraum WC	2,78 m ²
EG	NF	00.13	Saal	47,20 m ²
EG	NF	00.14	Windfang	13,31 m ²
EG	NF	00.15	Wartehalle	49,42 m ²
EG	NF	00.16	Nebenraum Wartehalle	26,95 m ²
EG	NF	00.17	WC	3,75 m ²
EG	NF	00.18	Büro	18,54 m ²
EG	NF	00.19	Vorraum	6,76 m ²
EG	NF	00.22	Schaltraum	20,28 m ²
EG	NF	00.23	Batterieraum	5,25 m ²
EG	NF	00.23	Vorraum	5,84 m ²
EG	NF	00.24	Lager	15,23 m ²
EG	NF	00.25	Lager	5,49 m ²
EG	NF	00.26	Lager	7,17 m ²
EG	NF	00.27	Lager	17,92 m ²
EG	NF	00.28	Lager	12,93 m ²
EG	NF	00.29	Lager	2,97 m ²
EG	NF	00.30	Lager	2,13 m ²
EG	NF	00.31	WC	2,79 m ²
Summe NF:				446,54 m²
EG	TF			0,00 m ²
Summe TF:				0,00 m²

Geschoss	Art	Nummer	Name	Grundfläche
EG	VF	00.06	Windfang	5,00 m ²
EG	VF	00.08	Windfang	4,27 m ²
EG	VF	00.14	Windfang	13,31 m ²
EG	VF	00.20	Windfang	2,45 m ²
EG	VF	00.21	Kellertreppe	3,65 m ²
EG	VF	00.32	Treppe 1	9,59 m ²
EG	VF	00.33	Treppe 2	7,65 m ²
Summe VF:				45,92 m²
Summe EG:				492,46 m²
1.Obergeschoss				
1. OG	NF	01.03	Whg.1 Zimmer 1	12,21 m ²
1. OG	NF	01.04	Whg.1 Zimmer 2	16,43 m ²
1. OG	NF	01.05	Whg.1 Zimmer 3	23,72 m ²
1. OG	NF	01.06	Whg.1 Kammer	2,74 m ²
1. OG	NF	01.09	Whg.2 Bad	7,07 m ²
1. OG	NF	01.10	Whg.2 Küche	13,61 m ²
1. OG	NF	01.11	Whg.2 Zimmer 1	19,30 m ²
1. OG	NF	01.12	Whg.2 Zimmer 2	19,96 m ²
1. OG	NF	01.13	Whg.2 Zimmer 3	19,43 m ²
1. OG	NF	01.14	Whg.2 Zimmer 4	20,78 m ²
1. OG	NF	01.15	Whg.2 Kammer	10,88 m ²
1. OG	NF	01.16	Dachspitz Wirtschaftsgebäude	37,51 m ²
Summe NF:				203,64 m²
1. OG	TF			0,00 m ²
Summe TF:				0,00 m²
1. OG	VF	01.01	Treppe 1	10,75 m ²
1. OG	VF	01.02	Treppe 2	11,96 m ²
1. OG	VF	01.07	Whg.2 Flur 1	7,99 m ²
1. OG	VF	01.08	Whg.2 Flur 2	7,85 m ²
Summe VF:				38,55 m²
Summe 1.OG:				242,19 m²
2.Obergeschoss				
2. OG	NF	02.03	Raum 1	12,40 m ²
2. OG	NF	02.04	Raum 2	16,78 m ²
2. OG	NF	02.05	Raum 3	11,68 m ²
2. OG	NF	02.06	Raum 4	14,74 m ²
2. OG	NF	02.08	Raum 5	24,97 m ²
2. OG	NF	02.09	Raum 6	20,09 m ²
2. OG	NF	02.10	Raum 7	15,33 m ²
2. OG	NF	02.12	Raum 8	20,19 m ²
2. OG	NF	02.13	Speicher	39,28 m ²
Summe NF:				175,46 m²
2. OG	TF			0,00 m ²
Summe TF:				0,00 m²
2. OG	VF	02.01	Treppe 1	10,40 m ²
2. OG	VF	02.02	Treppe 2	10,81 m ²
2. OG	VF	02.07	Flur 1	9,92 m ²
2. OG	VF	02.11	Flur 2	4,52 m ²
Summe VF:				35,65 m²
Summe 2.OG:				211,11 m²

Dachgeschoss				
DG	NF	03.01	Speicher 1	80,50 m ²
DG	NF	03.02	Speicher 2	44,78 m ²
Summe NF:				125,28 m²
DG	TF			0,00 m ²
Summe TF:				0,00 m²
DG	VF			0,00 m ²
Summe VF:				0,00 m²
Summe DG:				125,28 m²
Gesamtsumme Gebäude				
Summe NF:				1.096,28 m²
Summe TF:				46,08 m²
Summe VF:				138,48 m²
Summe:				1.280,84 m²

Zusammenstellung Flächen nach DIN 277			
FLÄCHENART	BEREICH a [m ²]	BEREICH b [m ²]	BEREICH c [m ²]
Nutzfläche (NF)			
Untergeschoss	145,36	-	-
Erdgeschoss	446,54	-	-
1. Obergeschoss	203,64	-	-
2. Obergeschoss	175,46	-	-
Dachgeschoss	125,28	-	-
Zwischensumme NF	1.096,28	-	-
Technische Funktionsfläche (TF)			
Untergeschoss	46,08	-	-
Erdgeschoss	-	-	-
1. Obergeschoss	-	-	-
2. Obergeschoss	-	-	-
Dachgeschoss	-	-	-
Zwischensumme TF	46,08	-	-
Verkehrsfläche (VF)			
Untergeschoss	18,36	-	-
Erdgeschoss	45,92	-	-
1. Obergeschoss	38,55	-	-
2. Obergeschoss	35,65	-	-
Dachgeschoss	-	-	-
Zwischensumme VF	138,48	-	-
Netto-Grundfläche (NGF)			
Untergeschoss	209,80	-	-
Erdgeschoss	492,46	-	-
1. Obergeschoss	242,19	-	-
2. Obergeschoss	211,11	-	-
Dachgeschoss	125,28	-	-
Zwischensumme NGF	1.280,84	-	-
Konstruktions-Grundfläche (KGF)			
Untergeschoss	164,04	-	-
Erdgeschoss	126,08	-	-
1. Obergeschoss	126,87	-	-
2. Obergeschoss	70,43	-	-
Dachgeschoss	107,21	-	-
Zwischensumme KGF	594,63	-	-
Brutto-Grundfläche (BGF)			
Untergeschoss	373,84	-	-
Erdgeschoss	618,54	-	-
1. Obergeschoss	369,06	-	-
2. Obergeschoss	281,54	-	-
Dachgeschoss	232,49	-	-
Summe BGF	1.875,47	-	-

Anlage 2b:
Bautechnische Bestandsaufnahme
Volumenzusammenstellung DIN 277

Bruttorauminhalt (BRI) nach DIN 277							
GESCHOSS	BEREICH a			BEREICH b			BEREICH c
	BGF [m²]	Höhe [m]	BRI [m³]	BGF [m²]	Höhe [m]	BRI [m³]	BGF [m²]
Untergeschoss							
Gesamt	373,84	2,70	1.009,37				
Zwischensummen	373,84		1.009,37	-		-	-
Erdgeschoss							
EG (Bahnhofsgaststätte)	202,31	4,77	965,02			-	
EG (Hauptgebäude)	328,17	5,02	1.647,41			-	
EG (Wirtschaftsgebäude)	88,06	3,50	308,21				
Gesamt							
Zwischensummen	618,54		2.920,64	-		-	-
im Mittel		4,72					
1. Obergeschoss							
EG (Hauptgebäude)	281,00	3,42	961,02				
EG (Wirtschaftsgebäude)	88,06	1,85	162,91				
Gesamt							
Zwischensummen	369,06		1.123,93				
im Mittel		3,05					
2. Obergeschoss							
Gesamt	281,54	2,93	824,91				
Zwischensummen	281,54		824,91				
Dachgeschoss							
Gesamt	232,49	2,08	482,42				
Zwischensummen	232,49		482,42				
Summen	1.875,47		6.361,27	-		-	-

Nettorauminhalt (NRI) nach DIN 277							
GESCHOSS	BEREICH a			BEREICH b			BEREICH c
	NGF [m²]	Höhe [m]	NRI [m³]	NGF [m²]	Höhe [m]	NRI [m³]	NGF [m²]
Untergeschoss							
Gesamt	209,80	1,90	398,62				
Zwischensummen	209,80		398,62	-		-	-
Erdgeschoss							
EG (Bahnhofsgaststätte)	174,24	4,77	831,12			-	
EG (Hauptgebäude)	228,81	5,02	1.148,63			-	
EG (Wirtschaftsgebäude)	61,71	2,90	178,96				
EG (Anbau)	27,70	2,90	80,33				
Gesamt							
Zwischensummen	492,46		2.239,04	-		-	-
1. Obergeschoss							
EG (Hauptgebäude)	204,68	3,15	644,74				
EG (Wirtschaftsgebäude)	37,51	1,65	61,89				
Zwischensummen	242,19		644,74				
2. Obergeschoss							
Gesamt	211,11	2,70	570,00				
Zwischensummen	211,11		570,00				
Dachgeschoss							
Gesamt	125,28	1,80	225,50				
Zwischensummen	125,28		225,50				
Summen	1.280,84		4.077,90	-		-	-

Sofortmaßnahmen

Bauteil	Gebäude/Maßnahme	Massenansatz	EP	Preis	
Fenster	Hauptgebäude				
	Einfachglas erneuern	1,50 m ²	100,00 €	150,00 €	
	Wirtschaftsgebäude				
	Einfachglas erneuern	0,50 m ²	100,00 €	50,00 €	
	Sichern mit Holzwerkstoffplatte	3,00 m ²	50,00 €	150,00 €	
	Anbau 1				
	-	0,00 m ²	- €	- €	
	Anbau 2				
	-	0,00 m ²	- €	- €	
	Summe Fenster			350,00 €	
Dach	Hauptgebäude				
	Kehle Anschlüsse erneuern	55,00 m	40,00 €	2.200,00 €	
	First Anschlüsse erneuern	50,00 m	40,00 €	2.000,00 €	
	Platteneindeckung instandsetzen	30,00 m ²	100,00 €	3.000,00 €	
	Sanierung geschädigter Holzteile (einfach)	100,00 m ²	7,00 €	700,00 €	
	Sanierung geschädigter Holzteile (mittel)	100,00 m ²	14,00 €	1.400,00 €	
	Sparren ertüchtigen Bohle 8x16cm	40,00 m	85,00 €	3.400,00 €	
	Regenfallrohre instandsetzen	50,00 m	10,00 €	500,00 €	
	Regenrinnen instandsetzen	53,00 m	10,00 €	530,00 €	
	Schornsteinköpfe neu aufmauern	25,00 m	250,00 €	6.250,00 €	
	Teleskoplift bis 40m	5,00 d	360,00 €	1.800,00 €	
	Statischer Nachweis	1,00 Stk.	- €	- €	
	Wirtschaftsgebäude				
	Kehle Anschlüsse erneuern	20,00 m	40,00 €	800,00 €	
	First Anschlüsse erneuern	25,00 m	40,00 €	1.000,00 €	
	Platteneindeckung instandsetzen	10,00 m ²	100,00 €	1.000,00 €	
	Sanierung geschädigter Holzteile (einfach)	30,00 m ²	7,00 €	210,00 €	
	Sanierung geschädigter Holzteile (mittel)	30,00 m ²	14,00 €	420,00 €	
	Ortgang instandsetzen	15,00 m	40,00 €	600,00 €	
	Sparren ertüchtigen Bohle 8x16cm	20,00 m	85,00 €	1.700,00 €	
	Regenfallrohre instandsetzen	12,00 m	10,00 €	120,00 €	
	Regenrinnen instandsetzen	26,00 m	10,00 €	260,00 €	
	Teleskoplift bis 12m	2,00 d	260,00 €	520,00 €	
	Statischer Nachweis	1,00 Stk.	- €	- €	
	Anbau 1				
	Regenfallrohre instandsetzen	6,00 m	10,00 €	60,00 €	
	Regenrinnen instandsetzen	20,00 m	10,00 €	200,00 €	
	Anbau 2				
	Regenfallrohre instandsetzen	18,00 m	10,00 €	180,00 €	
	Regenrinnen instandsetzen	32,00 m	10,00 €	320,00 €	
	Summe Dach			29.170,00 €	
	Fassade	Hauptgebäude			
		-	0,00 m ²	- €	- €
		Wirtschaftsgebäude			
		Türsturz aufmauern	2,00 m ²	130,00 €	260,00 €
		Anbau 1			
		-	0,00 m ²	- €	- €
		Anbau 2			
		-	0,00 m ²	- €	- €
		Summe Fassade			260,00 €
		Gesamtsumme Sofortmaßnahmen			29.780,00 €

 Anlage 2c:
 Bautechnische Bestandsaufnahme
 Kostenschätzung Bestandssicherung

Mittelfristige Maßnahmen

Bauteil	Gebäude/Maßnahme	Massenansatz	EP	Preis
Keller	Hauptgebäude			
	Hausanschlüsse abdichten	1,00 pau.	600,00 €	600,00 €
	Wirtschaftsgebäude			
	-	0,00 m ²	- €	- €
	Anbau 1			
	-	0,00 m ²	- €	- €
	Anbau 2			
	-	0,00 m ²	- €	- €
	Summe Keller			600,00 €
	Dach	Hauptgebäude		
Blitzschutz neu		550,00 m ²	32,00 €	17.600,00 €
Sandstein Fehlstellen ergänzen		10,00 m ²	46,00 €	460,00 €
Analyse Schadstoffe Dacheindeckung		1,00 Stk.	100,00 €	100,00 €
Wirtschaftsgebäude				
Analyse Schadstoffe Dacheindeckung		1,00 Stk.	100,00 €	100,00 €
Anbau 1				
-		0,00 m	- €	- €
Anbau 2				
-		0,00 m	- €	- €
Summe Dach			18.260,00 €	
Fassade	Hauptgebäude			
	Fassade reinigen	0,00 m ²	- €	- €
	Fassade verfugen	40,00 m ²	44,00 €	1.760,00 €
	Fassadenriss schliessen	15,00 m	38,00 €	570,00 €
	Teleskoplift bis 20m	5,00 d	320,00 €	1.600,00 €
	Wirtschaftsgebäude			
	Fassade reinigen	135,00 m ²	- €	- €
	Fassade verfugen	25,00 m ²	38,00 €	950,00 €
	Fassadengerüst stellen	135,00 m ²	10,00 €	1.350,00 €
	Türsturz aufmauern	2,00 m ²	130,00 €	260,00 €
Anbau 1				
-	0,00 m ²	- €	- €	
Anbau 2				
-	0,00 m ²	- €	- €	
Summe Fassade			4.160,00 €	
Gesamtsumme mittelfristige Maßnahmen			23.020,00 €	