

## **Bahn frei!**

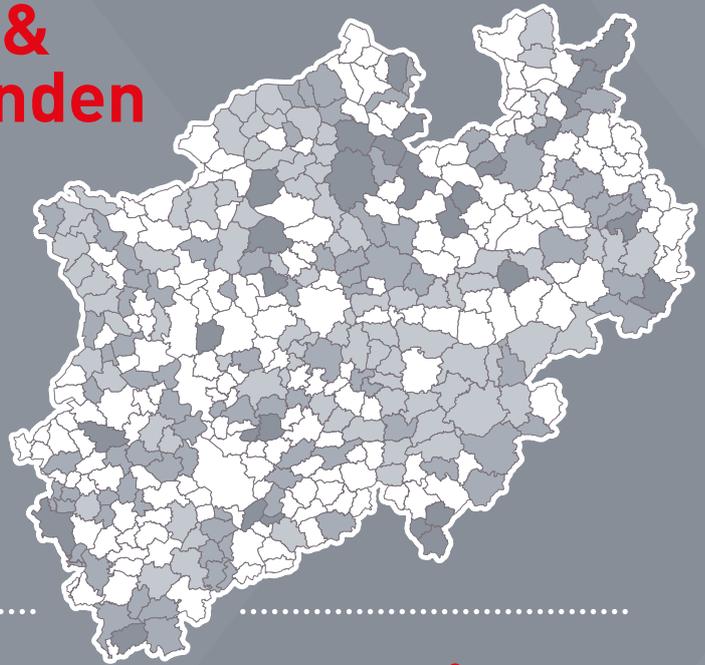
Bahnflächen und Infrastruktur  
im Konsens entwickeln.



# BEG. Eckdaten.

**240 Städte & Gemeinden**

Die BEG verantwortet die Weiternutzung aller nicht betriebsnotwendigen Bahnflächen: seit 2002 in **100 Städten und Gemeinden**, seit 2005 in **205 Städten und Gemeinden**, und seit 2011 in **240 Städten und Gemeinden**. Hinzu kommen Kooperationsprojekte mit der DB Immobilien, wie zu 90 Hektar Stadtentwicklung auf Bahnflächen in Duisburg-Wedau oder zu der interkommunalen Entwicklung eines ehemaligen Güterbahnhof-Standortes in Bochum und Gelsenkirchen.



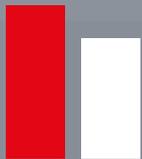
Über **420 Einzelprojekte** generierten Investitionen in den Bereichen Wohnen, Einzelhandel oder Gewerbe und stärken so die lokalen Strukturen.



Die Umnutzung von über **320 km** stillgelegten Strecken im Alleinradwege-Programm machten NRW innerhalb von 5 Jahren zum 1.000 km-Bahntrassen-Radwege-Land.



# 2.000 ha



... von derzeit **2.370 Hektar** wurden nahezu 2.000 Hektar des BEG-Portfolios bereits verkauft und für die Innenentwicklung aktiviert.



Rund **100 Empfangsgebäude und Bahnhofsumfelder** sind in BEG-Begleitung an Städte und Gemeinden, Investoren, private Eigennutzer, Stiftungen oder Vereine verkauft, saniert und modernisiert worden – überwiegend im Rahmen integrierter Gesamtkonzeptionen.

## > 200 Projekte

der BEG wurden seit 2002 Bestandteil der Städtebau- und Verkehrsförderung.

### Befragte Kommunen- verantwortliche



**83%**  
der befragten Kommunen bewerten die Arbeit der BEG mit sehr gut oder gut.



**82%**  
sind sehr zufrieden mit dem heutigen Einfluss des Empfangsgebäudes auf das gesamte, städtebauliche Umfeld.



## ENTWICKLUNG IM KONSENS

Die BEG (BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH) ist ein gemeinsames Tochterunternehmen des Landes NRW (50,1 Prozent) und der DB AG (49,9 Prozent). Sie arbeitet vertragsbasiert, verzichtet auf Zwischenerwerb. Sie unterstützt die Kommunen durch die Übernahme von Entwicklungsvorleistungen, fordert von ihnen dafür den planerischen Vorrang des Bestandes gegenüber dem Freiraum. Das BEG-Prinzip bringt Vorteile für alle Beteiligten:

- Das Land kann Innenentwicklung für weniger als 80 Cent je Quadratmeter anstoßen – und erhält davon einen Großteil von der Bahn zurück.
- Der Bahn wird das Risiko genommen, Entwicklungskosten zu investieren, bevor Vermarktungssicherheit besteht.
- Die Städte und Gemeinden erhalten unentgeltlich vollständige Transparenz zu den Parametern ihrer Flächenentwicklungen.

Die BEG erreicht Flächenrecycling mit Breitenwirkung.



# BEG kreativ.

---

Die BEG verknüpft auf bundesweit einmalige Weise Flächenentwicklung mit öffentlich-privatem Interessenausgleich und erreicht so neue Lösungen auf anderen Wegen.

## **BAHN FREI!**

Bahnflächen und Infrastruktur  
im Konsens entwickeln.

BEG NRW –

BahnflächenEntwicklungGesellschaft NRW mbH

# Wege beschreiten.

---

Es gibt einen effizienten Weg, um Bahnflächen im großen Stil in die Stadtentwicklung zu integrieren. NRW ist diesen Weg gegangen; anderen Bundesländern steht er ebenfalls zur Verfügung.

# Inhalt

	Seite
<b>0 Ein Rückblick:</b> Was wir bereits erreicht haben.	<b>7</b>
<b>1 Ein Ausblick:</b> Was wir noch erreichen möchten.	<b>13</b>
<b>2 Ein Überblick:</b> Wie wir aufgestellt sind.	<b>21</b>
<b>3 Ein Einblick:</b> Welche Spielregeln wir sehen.	<b>29</b>
<b>4 Ein Rundblick:</b> Wie wir arbeiten.	<b>75</b>
<b>5 Ein Weitblick:</b> Wie wir helfen können.	<b>105</b>
<b>6 Anhang</b>	<b>111</b>

## Impressum

**Herausgeber**  
**BEG – BahnflächenEntwicklungGesellschaft NRW mbH**

An der Reichsbank 8 · 45127 Essen  
Telefon 0201 74766 0  
E-Mail [info@beg.nrw.de](mailto:info@beg.nrw.de)  
Internet [www.beg.nrw.de](http://www.beg.nrw.de)

**Gesellschafter**  
Land Nordrhein-Westfalen  
Deutsche Bahn AG

**Redaktion**  
Ministerialrat Thomas Lennertz, Geschäftsführer  
Rechtsanwalt, Mediator Volker Nicolaus, Geschäftsführer  
Diplom-Geographin Jennifer Müller-Freckmann, Fachjournalistin

**Satz & Layout**  
CP/COMPARTNER  
Agentur für Kommunikation GmbH,  
Essen

**Bilder**  
Diplom-Designer Stefan Klink, MA ([www.st-klink.de](http://www.st-klink.de))

**Druck**  
Linsen Druckcenter GmbH, Kleve



**Ein Rückblick:**  
Was wir bereits  
erreicht haben.



## Vorwort



### Mobilisierung & Vernetzung

**D**er Freiraum ist knapp, die Bauland-Nachfrage groß, das KnowHow ausgereift und das Förderangebot passgenau: Nie war die Gelegenheit so günstig, sich gerade vor dem Hintergrund des Mangels an bezahlbarem Wohnraum auch um brachliegende Bahnflächen zu kümmern. Gerade bei hochwertigen Flächen in zentralen Lagen müssen sich Eigentümer und die Stadt über die Verwendung einigen können.

Dass der Dialog gelingen kann und neue Entwicklungsperspektiven individuell für den jeweiligen Standort gefunden werden können, zeigt die Arbeit der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG). Seit ihrer Gründung haben das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG einen Weg eingeschlagen, der aus einer vertrauensvollen Zusammenarbeit vielen kreativen Ideen Raum gab und heute auf eine Menge erprobter Bausteine einer erfolgreichen Bahnflächenkonversion verweisen kann.

Die Arbeit der BEG zeigt eindrucksvoll, dass das Bahnhofsquartier ein idealer Ort für integrierte Planung und förderprogrammübergreifendes Handeln ist. Wenn ein Miteinander statt Gegeneinander die zielführende Einstellung ist, bedarf es nur eines geeigneten Instrumentenkastens, um einen nachhaltigen Städte- und Wohnungsbau

einerseits und attraktive Mobilität an der Schnittstelle Schiene zu Straße andererseits zu bewirken. Diesen Instrumentenkasten hat die BEG in rund 15 Jahren entwickelt, wie dieses Handbuch eindrucksvoll belegt.

Auch wenn das Land Nordrhein-Westfalen mit der Deutschen Bahn AG viele erfolgreiche Prozess-, Planungs- und Vertragsbausteine originär entwickelt hat, lautet die Devise: Nachmachen ist ausdrücklich erwünscht! Die BEG ist von mir und meinem Haus ermächtigt, ihr KnowHow auch über NRW hinaus weiterzugeben und Türen zu öffnen, denn weder der Bauland- und Wohnraummangel noch der Schutz des Freiraums machen an Landesgrenzen halt.

**Michael Groschek**

Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung  
und Verkehr des Landes NRW



## Partnerschaftlichkeit & Produktivität

---

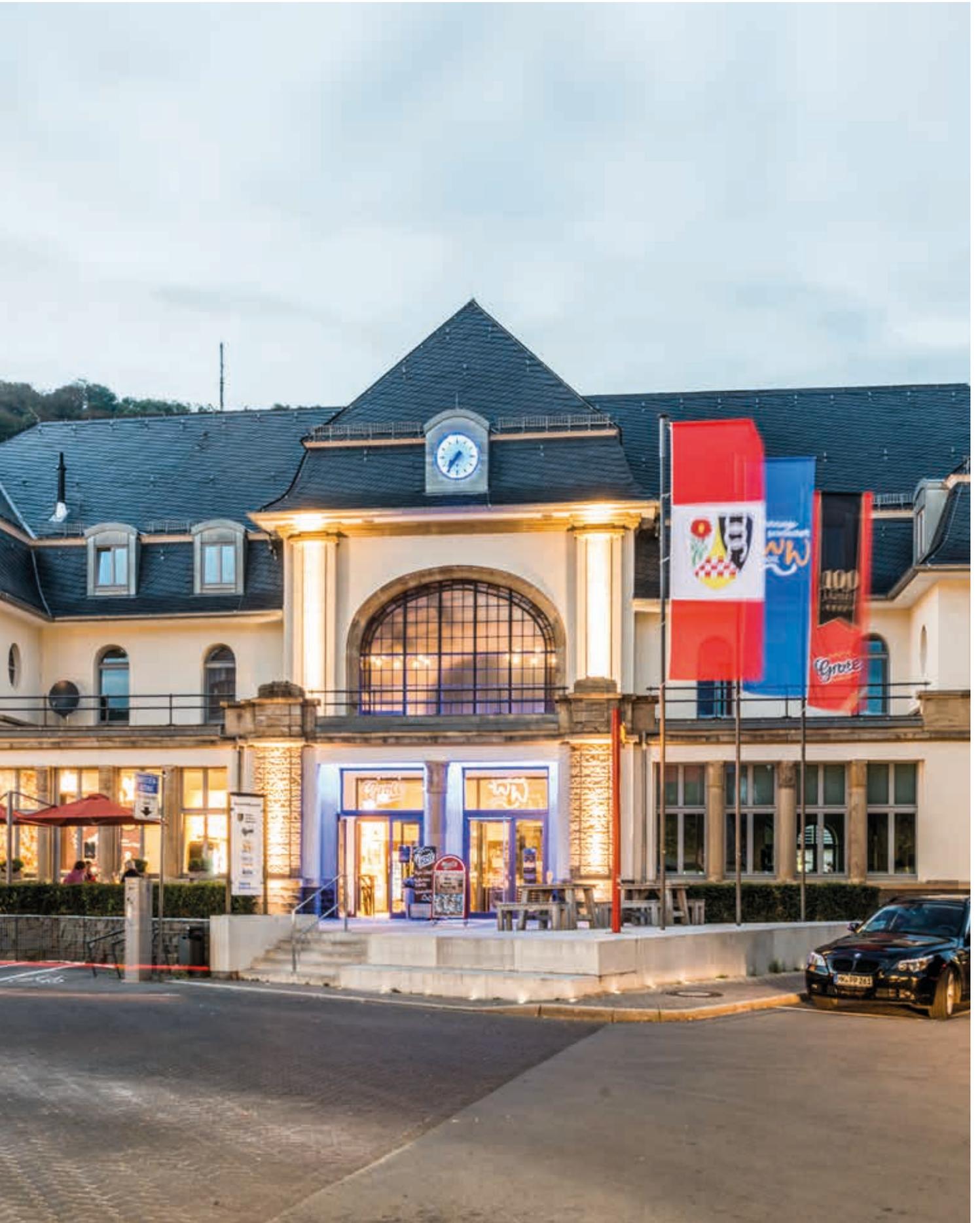
**W**as als Experiment begann, ist mittlerweile anerkannt: Als erstes und bisher einziges Bundesland betreibt das Land Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG eine Gesellschaft zur städtebaulichen Entwicklung von nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen. Seit der Gründung der BEG funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Bahn und Land im Bereich der Flächenentwicklung hervorragend. An die Stelle der reinen Vermarktung von Flächen, Strecken und Gebäuden ist die gemeinsame Entwicklungsarbeit mit den Kommunen zu Gunsten städtebaulich, verkehrlich und ökologisch sinnvoller Lösungen getreten. Und das zahlt sich aus, denn so ist ein erfolgreicher Vertrieb der nicht mehr benötigten Grundstücke möglich, ohne Konflikte mit den Kommunen auszulösen – und der Erfolg hat unsere Erwartungen aus der Gründungsphase deutlich übertroffen.

Verschiedene beteiligte Geschäftsfelder bei der DB und die Komplexität des Eisenbahnrechts stellen für Stadtverwaltungen, Projektentwickler und Investoren bei einigen Projekten eine Herausforderung dar. Die BEG ist in NRW gerade hier für die Kommunen zentrale Anlaufstelle rund um die Umwandlung von Bahnflächen, -strecken und -gebäuden geworden. Die jüngste Entwicklung einer 90 Hektar großen Bahnfläche in Duisburg

belegt, dass auch Projekte dieser Größenordnung bei der BEG gut aufgehoben sind.

Auf Grund dieser Erfolgsgeschichte wird die Bahn die bisher beispiellose Zusammenarbeit nach diesem Modell nicht nur in NRW fortsetzen. Für uns hat dieses Engagement des Landes auch bundesweiten Vorbildcharakter. Heute ist der Immobilienbereich der Bahn offen für die Übertragung der von der BEG entwickelten Bausteine zum Beispiel zu den Empfangsgebäuden oder zum Bau von Radwegen auf stillgelegten Bahnstrecken.

**Werner Lübberink**  
Konzernbevollmächtigter der  
Deutschen Bahn AG für NRW





## Impulskraft & Umsetzung

### Was ist erreicht?

Der BahnflächenPool NRW ist das bundesweit größte, erfolgreiche öffentlich-private Kooperationsmodell im Liegenschaftsbereich.

#### Unsere Ergebnisse sprechen für sich:

- Rund 2.000 Hektar ehemalige Bahnflächen, die mittels konsensualer Projektentwicklung neuen Nutzungen zugeführt wurden
- Rund 100 Verkäufe von Empfangsgebäuden inklusive umfassender Sanierungen, Umfeld- und Quartiersentwicklungen
- Mehr als 320 Kilometer neue Bahntrassen-Radwege, die zur Erreichung der 1.000-Kilometer-Marke innerhalb Nordrhein-Westfalens beitragen und zu Wegbereitern des Radschnellweges 1 quer durch das Ruhrgebiet wurden
- Eine behutsame Großprojektentwicklung über 90 Hektar für einen gänzlich neuen Stadtteil auf dem brachgefallenen Gelände eines früheren Rangierbahnhofs in integrierter Lage Duisburgs
- Ein landesweites Brachflächen-Förderprogramm namens „Flächenpool NRW“, welches aus dem Konsens- und Vorfinanzierungsmodell der BEG hervorgegangen ist und bereits in rund 50 Städten und Gemeinden Anwendung findet
- Gute Noten für vertrauensvolle und konsensuale Zusammenarbeit als aktuelles Evaluationsergebnis: 93 Prozent der Befragten würden die Zusammenarbeit mit der BEG weiterempfehlen

Dieser Erfolg hat viele Gesichter: Das Team der BEG, das jede Herausforderung mit Engagement und Begeisterung annimmt, macht ihn möglich – ebenso unsere Wegbegleiter bei den politischen, ministeriellen und bahnseitigen Kooperationspartnern, bei den Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden und bei unseren Geschäftspartnern und Dienstleistern, die unsere Art, neue Wege zu beschreiten, unterstützen. Dafür danken wir herzlich.

### Was ist noch nicht erreicht?

Die in dieser Schrift ausführlich vorgestellten Bausteine der Bahnflächenentwicklung sind in Nordrhein-Westfalen zum etablierten Standard geworden. Eine analoge Vorgehensweise könnte auch in anderen Bundesländern zum Erfolg führen. Erkenntnisse aus Beratungsgesprächen und Presserecherchen der BEG außerhalb von NRW deuten klar darauf hin. Das Rad sollte und braucht dazu jedoch nicht neu erfunden werden. Getreu unserer Maximen „Transparenz“ und „Kooperation“ legen wir mit dieser Schrift unser KnowHow offen und wünschen uns, dass es bundesweit Anwendung findet.

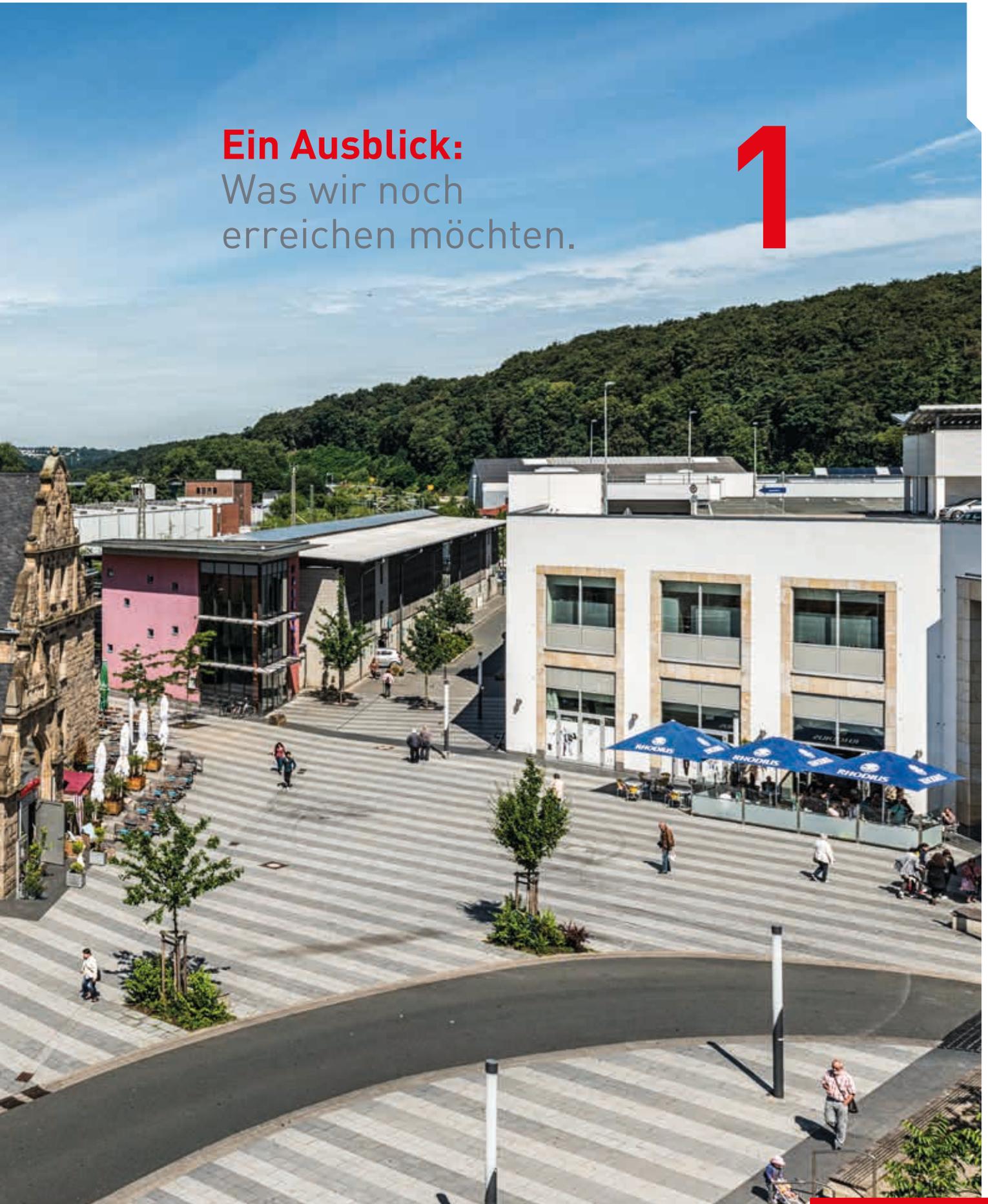
Die BEG steht gerne beratend zur Seite!

**Thomas Lennertz und Volker Nicolaus**  
Geschäftsführer der BEG NRW



**Ein Ausblick:**  
Was wir noch  
erreichen möchten.

1



# Raum mobilisieren.

---

Der Freiraum ist knapp, die Bauland-Nachfrage groß: Bahnbrachen sind handhabbar und können neue Stadtquartiere, Wohn- und Gewerbegebiete, Radwege und Infrastrukturmaßnahmen ermöglichen.

# Ein Ausblick: Was wir noch erreichen möchten.



	Seite
<b>1.1</b> Bahnflächen als Chance und Potenzial für urbane Stadtquartiere nutzen	<b>16</b>
<b>1.2</b> Bahnhofsgebäude wieder zu Eingangstor und Visitenkarte der Stadt machen	<b>17</b>
<b>1.3</b> Infrastruktur sichern und erweitern	<b>18</b>
<b>1.4</b> Radwege auf stillgelegte Bahnstrecken bringen	<b>18</b>
<b>1.5</b> Erweiterungsflächen und Nutzungsverdichtungen: Arbeitsplätzen Raum geben	<b>19</b>

## Redaktionelles / Die Bahn und das Land

Im Zuge der ersten und zweiten Stufe der Bahnreform hat der Gesetzgeber die Liegenschaften der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) neu geordnet. Zentrale Geschäftsbereiche wurden als Aktiengesellschaften mit eigenem Immobilienbestand ausgegliedert, so zum Beispiel die DB Netz AG. Die DB AG ist heute die Holding des Konzerns und Gesellschafterin der BEG.

Zu Gunsten des Leseflusses fassen „die Bahn“ oder auch „die Deutsche Bahn“ im Folgenden alle Geschäftsbereiche und Gesellschaften des DB-Konzerns zusammen – soweit die sprachliche Ungenauigkeit die Intention der Aussage nicht beeinträchtigt. Gleichmaßen ist „das Land“ als Synonym für die Landesregierung zu verstehen.

# Neue Urbanität auf alten Bahnflächen

## Aufwertung durch nachhaltige Nutzung

### 1.1 Bahnflächen als Chance und Potenzial für urbane Stadtquartiere nutzen

Die Bahn ist eine der größten Grundstückseigentümerinnen Deutschlands. Um nachhaltige Stadtentwicklung und aktive Innenentwicklung zu betreiben, führt kein Weg an dem immensen Entwicklungspotenzial auf nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen vorbei. Dieses funktional und gestalterisch in die kommunale Innen- bzw. Stadtentwicklung einzubinden, bietet die Chance, integrierte Stadtentwicklungskonzepte umzusetzen und Aufwertungsprozesse im gesamten Umfeld anzustoßen. Bahnflächenentwicklung dient beispielsweise dazu,

**Duisburg-Wedau,** in Kooperation mit der DB Immobilien entsteht hier ein neues Stadtquartier auf 90 ha ehemaliger Bahnfläche.



- neue Nutzungen in die bestehenden Siedlungsstrukturen zu integrieren oder sogar
- die trennende Wirkung der Schiene zu überwinden, indem qualitätsvolle öffentliche oder öffentlich zugängliche Räume geschaffen werden, die den Bahnkörper an möglichst vielen Stellen durchdringen.

Lange zeigten sich die durch die Eisenbahn entstandenen Zäsuren als hinderlich für eine ausgeglichene Stadtentwicklung; „hinter dem Bahnhof“ entwickelte sich häufig zu einer vernachlässigten Lage. Heutzutage bieten entbehrliche Bahnflächen hingegen großes Potenzial zur Schaffung neuer, Ergänzung bestehender und Verbindung bisher getrennter Stadtquartiere. Zahlreiche gelungene Entwicklungen auf Bahnflächen zeugen davon, dass die Reaktivierung zwar ein komplexes und mitunter geduldforderndes Geschäft ist, im Erfolgsfall aber allseits Zustimmung findet. Ob Randflächen zur Arrondierung von Wohn- und Gewerbegebieten, zentrale Areale zur Ansiedlung von Dienstleistungen und Einzelhandel oder umgestaltete Bahnbrachen als Freiräume und Naherholungsgebiete ertüchtigt werden – alle Funktionen eines lebendigen, urbanen Stadtquartiers sind auch auf ehemaligen Bahnflächen zu finden. Die Chance ist groß und der Zeitpunkt ideal, um an den städtebaulich richtigen Stellen neue, nutzungsgemischte Stadtquartiere zu ergänzen und die Innenstadt oder ihre unmittelbaren Randbereiche mit Einzelhandelsansiedlungen abzurunden.

In Summe geht es darum, auf funktionslos gewordenen Bahnflächen ein neues „Stück Stadt“ entstehen zu lassen.



**Arnsberg.**  
Empfangsgebäude  
vor und nach Verkauf  
und Sanierung.

## 1.2 Bahnhofsgebäude wieder zu Eingangstor und Visitenkarte der Stadt machen

Die Empfangsgebäude stellen häufig architektonisch auffällige und wertvolle Baudenkmäler dar. An zentraler Stelle prägen sie vielerorts das Stadtbild und sind identifikationsstiftende Eingangstore für Städte und Gemeinden, werden daher oftmals auch als „Visitenkarte“ bezeichnet. Viele dieser Immobilien, im Schnitt 80 bis 100 Jahre alt, stammen noch aus der Gründerzeit und haben die eisenbahnbetrieblichen Funktionen von einst nicht mehr inne. Fahrkartenausgabe, Gepäck- und Stückgutausgabe sind von modernen Dienstleistungssystemen abgelöst worden. Heutige Bahnbetriebstechnik und -informatik machen die Präsenz von Bahnpersonal, wie Bahnhofsvorstand, Fahrdienstleiter und Weichenwärter, das häufig auch im Bahnhof wohnte, entbehrlich. Für den Zugverkehr wurden Bahnhofsgebäude demnach immer weniger wichtig – und die Instandsetzung amortisiert sich aus Sicht der Bahn oftmals nicht. Hier stellt ein Eigentümerwechsel verbunden mit einer tragfähigen Nutzungskonzeption eine große Chance zur Aufwertung von Bahnhof und Umfeld dar. In besonderem Maße zeigt sich dieses, wenn Kommunen oder

## Ein Eigentümerwechsel verbunden mit einem tragfähigen Nutzungskonzept stellt eine große Chance zur Aufwertung von Bahnhof und Umfeld dar.

kommunale Tochtergesellschaften als Käufer auftreten. Sie erkennen die Bedeutung des Bahnhofs als wichtigen kommunalen Imagefaktor. Im Falle eines kommunalen Erwerbs bzw. Zwischenerwerbs kann die Stadt oder Gemeinde langfristig konzeptionell Einfluss nehmen, die Attraktivität des Standortes allein durch die gewünschten Nutzungen verbessern und ungewünschte Nutzungen grundsätzlich ausschließen. Die Städte und Gemeinden kennen ihren Grundstücksmarkt genau. Während die Bahn vorwiegend versucht, überregional tätige Franchise-Unternehmen als Mieter zu generieren, gehen die kommunalen Vertreter auf lokale Betriebe zu und gewinnen diese als standortverbundene Mieter. Das Empfangsgebäude kann beispielsweise als Unterneh-



**Alleenradweg  
Niederbergbahn,**  
eindrucksvolle  
Brücken und Viadukte  
zwischen Essen,  
Heiligenhaus,  
Velbert, Wülfrath  
und Haan.

mensstandort mit repräsentativer Außenwirkung dienen oder mit einem bürgernahen Angebot zum Besuchermagnet werden und das gesamte Quartier neu beleben.

Bei der Entwicklung der Empfangsgebäude ist es sinnvoll, immer auch die umliegenden Flächen einzubeziehen und das Umfeld durch eine Eigentümerübergreifende Betrachtung zu verbessern. Die städtebauliche Chance liegt in einem Gesamtkonzept, das alle Beteiligten an einen Tisch bringt und den Fokus von punktuellen Veränderungen abrückt. Durch die Belebung und Modernisierung des Bahnhofsareals ergeben sich in der Regel auch eine bessere Einsehbarkeit, gesteigerte soziale Kontrolle und ein allgemein erhöhtes Sicherheitsgefühl der Reisenden.

### 1.3 Infrastruktur sichern und erweitern

Die Verkehrsschnittstelle stellt einen wichtigen Teil der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes dar, die Möglichkeiten sind aber viel weitgehender. Entbehrliche Bahnflächen bieten die Chance, infrastrukturelle Einrichtungen zu sichern und zu erweitern und so die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern funktional und optisch ansprechend zu entwickeln. Bestandteil der Planung sind dabei

regelmäßig das Empfangsgebäude mit Vorplatz, der zentrale Busbahnhof, Park+Ride-Plätze, Kiss+Ride-Buchten oder Bike+Ride-Plätze.

Fördermittel-Einsatz und Investitionen in die erweiterte Infrastruktur auf ehemaligen Bahnflächen vervollständigen die integrierte Nachnutzung: So ist der Bau einer neuen Personenunterführung unter den Gleisanlagen viel mehr als nur eine Wegverkürzung: Oftmals werden so neue Stadtteilverbindungen geschaffen, die die Barrierewirkung der Gleise durchbricht und die räumliche Verbindung von Ortsteilen stärkt. Die Anbindung der rückwärtigen Bahnhofsareale stellt eine stadtstrukturell bedeutende Verknüpfung dar, die zu einer Aufwertung der Standorte im Einzugsbereich der Bahn beiträgt und ganzen Stadtvierteln einen Wachstumsimpuls geben kann.

### 1.4 Radwege auf stillgelegte Bahnstrecken bringen

Radwege auf Bahntrassen zu bringen, führt zu einer win-win-Situation für Bahn, Land und Bürger. Bahntrassen-Radwege stellen eine ganz besondere Symbiose – aus Radverkehrssicherheit, Infrastrukturvernetzung durch Lückenschlüsse im regionalen und überregionalen Radwegenetz, Gesundheitsförderung, Landschaftsgestaltung und Fahrradtourismus dar. Verloren gegangene Einblicke in die regionalen Kulturlandschaften werden für die Öffentlichkeit wieder zugänglich und neu erlebbar. Entscheidend ist der Qualitätsunterschied dieser Radwege zu anderen Streckenführungen:

- Es müssen deutlich weniger (Haupt-) Straßen höhengleich gekreuzt werden. Es bestehen kaum Störungen durch andere Nutzer (Kfz-Verkehr, Ein- und Ausfahrten, Wirtschaftsverkehr). Das Radfahren wird wenig oder gar nicht durch Verkehrslärm beeinträchtigt.
- Auch in bewegtem Gelände sind keine erheblichen Steigungen vorhanden, im Regelfall maximal 2,5 Prozent. Taleinschnitte werden von Viadukten und durch Tunnel überwunden, Flüsse mit Brücken überquert.

- Viele Bahnstrecken verfügen über markante Bauwerke als Zeugnisse der Eisenbahngeschichte, die mit der Finanzierung bzw. Förderung eines Radweges erhalten werden können.
- Es entstehen attraktive Verbindungen zwischen Stadtzentren und Stadtteilen und so vielerorts neue, sichere und direkte Schul- und Freizeitwege.

Ein Förderprogramm auf Landesebene zur Umnutzung von Bahntrassen als Radwege ermöglicht die Bündelung von Ressourcen, große Breitenwirkung und eine hohe Umsetzungseffizienz.

### 1.5 Erweiterungsflächen und Nutzungsverdichtungen: Arbeitsplätzen Raum geben

Die Vorteile städtebaulicher Innenentwicklung vor Außenentwicklung sind bekannt: Es geht darum, urbane Dichte zu pflegen, infrastrukturelle Synergieeffekte zu nutzen, kurze Wege und reduzierte Verkehrsströme zu ermöglichen. Über die systematische Entwicklung von nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen sind hier große Aktivie-

rungserfolge und Nutzungsverdichtungen zu erreichen. Auf vielen Bahnflächen haben sich trotz ihrer eisenbahnrechtlichen Zuordnung mit den Jahren bereits gewerbliche Nutzungen etabliert; viele verfügen allerdings lediglich über jederzeit kündbare Miet- oder Pachtverträge. Gewerblichen Mietern von Bahnimmobilien öffnen sich jedoch erst durch ein Kaufangebot für „ihre“ Flächen und Gebäude langfristige Perspektiven. Bahnflächen können auch Raum für die Expansion bestehender Betriebe bieten, was in der Regel mit einer Erhöhung des Arbeitsplatzangebotes einhergeht.

Doch auch unabhängig von der Vornutzung, bietet sich je nach Umgebungsbebauung eine gewerbliche Folgenutzung an. Gerade die Lagen im Siedlungszusammenhang oder gar in Nähe zum Stadtzentrum sind für viele Unternehmen attraktiv, so dass sich expansions- und verlagerungswilligen Unternehmen attraktive Optionen eröffnen. Die Nutzung dieser bereits beanspruchten Flächen ist in jedem Fall ökonomischer und ressourceneffizienter als die Ausweitung von Gewerbeflächen in den Freiraum. Bahnflächenentwicklung leistet einen Beitrag zur Erhaltung von Arbeitsplätzen in integrierten Lagen. ◀

**Holzwickede.**  
Gewerbeflächen-  
erweiterung auf ehe-  
maliger Bahnfläche.





**Ein Überblick:**  
Wie wir aufgestellt sind.

2



# Starke Partner.

---

Eine gemeinsame Tochtergesellschaft des Landes NRW und der DB AG steuert die Umnutzung nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnliegenschaften. 240 Städten und Gemeinden steht die BEG als unmittelbarer Partner rund um die Bahnflächenentwicklung zur Seite.

## Ein Überblick: Wie wir aufgestellt sind.

# 2

	Seite
<b>2.1</b> Konsensuale Entwicklung: Flächen und Infrastruktur [KE:FI]	<b>24</b>
<b>2.2</b> Gemeinsame Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft	<b>26</b>
<b>2.3</b> Partnerschaft von Bahn und Land	<b>27</b>

# Partnerschaftliche Zusammenarbeit von Bahn und Land

Landesregierung NRW und DB AG gründeten 2002 die BEG

## 2.1 Konsensuale Entwicklung: Flächen und Infrastruktur [KE:FI]

Die Erfahrungen der BEG zeigen, dass weniger die objektiven Sachverhalte zu den technischen Anforderungen und den Kosten einer Projektentwicklung auf Bahnflächen das Hemmnis sind. Mit behördlichem Agieren und kommunaler Planungshoheit einerseits sowie dem Selbstverständnis einer Aktiengesellschaft und dem Eisenbahnrecht andererseits stehen sich zwei Systeme gegenüber, deren Sprache, Prozesse und Ziele wenig kompatibel sind. Über lange Zeit verstand man einander schlichtweg nicht.

Der Konsens zwischen Kommune und Bahn kann als Garant des Projekterfolges bezeichnet werden, das zeigen die Erfahrungen in NRW. Um zu diesem Konsens zu gelangen, müssen verlässliche Rah-

menbedingungen der Zusammenarbeit vereinbart werden, fundierte Sachaufklärung betrieben und Interessenkollisionen aufgelöst werden. Projektmanagement im Konsens bedeutet: Die bahnsseitigen Anforderungen und die der öffentlichen Hand werden überein gebracht. Dieses Vorgehen findet bei der Entwicklung von Liegenschaften ebenso Anwendung wie bei Errichtung neuer Infrastruktur und auch der Sanierung von Empfangsgebäuden – auf den Punkt gebracht durch das Leitmotiv „KE:FI – Konsensuale Entwicklung: Flächen und Infrastruktur“.

Zur Vorgeschichte: In Folge der Bahnreform hat die Verteilung des Immobilienvermögens zwischen der öffentlichen Hand, dem Bahnkonzern und den neu gegründeten Gesellschaften von 1994 – 1996 angedauert und einige Unklarheiten hinterlassen. Ende der 90er Jahre sind die Verhandlungspartner bei der Entwicklung der nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Flächen vielerorts mit unverhältnismäßigen Erwartungen, wenig Hintergrundwissen und fehlendem Verständnis für die Gegenseite aufeinander getroffen. Methoden und Möglichkeiten zum Ausgleich fehlten, Projektblockaden und Stillstand waren die anhaltenden Folgen.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG und die DB Station & Service AG haben erkannt, dass immensem Innenentwicklungspotenzial das stadtplanerische Abseits drohte, weil Verhandlungen mit den Kommunen und den Aufsichtsbehörden reihenweise an unterschiedlichen Vorstellungen zu Nutzungsperspektiven, Preis und Kostenverteilung scheiterten. Wo Hürden solcherart noch überwunden wurden, gerieten viele Projekte

**Holzwickede,**  
Brückenschlag und  
Wohnungsbau.





**Geldern,**  
heute [Finanzamt und  
Platzgestaltung am  
Bahnhof] und früher.

dennoch über Jahre ins Stocken, weil bahinterne Prozessabläufe und kommunale Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht aufeinander abgestimmt wurden, die zu beteiligenden Instanzen nicht bekannt waren sowie häufig wechselnde Ansprechpartner und fehlende Informationen stringente Vorgehensweisen auf beiden Seiten vereitelten.

Nach der Jahrtausendwende eskalierte die Situation bundesweit, so dass die Bahn zu einem Runden Tisch unter Beteiligung aller Bundesländer sowie der kommunalen Spitzenverbände einlud. Hier wurde deutlich, dass die bisherigen Anstrengungen zu Gunsten einer erfolgreichen Entwicklung der Flächen und Gebäude nicht ausreichend waren. So konnten auf höchster Ebene unterzeichnete Kooperationsvereinbarungen in der täglichen Arbeit nicht umgesetzt werden. Trotz aller Bemühungen, Prozesse und Zuständigkeiten transparent zu machen, war der Unmut bei Kommunen und Ländern groß und ein abgestimmtes Vorgehen vor Ort nicht zu erkennen.

Dem Land Nordrhein-Westfalen lag bereits damals viel daran, den Freiflächenbedarf einzudämmen und hierzu die Position der Kommunen zu stärken.

## Um die Inanspruchnahme neuer Flächen einzudämmen, hat das Land NRW eine besondere Kooperation mit dem Immobilienbereich der Bahn initialisiert.

Wiedernutzung statt neuer Flächeninanspruchnahme wurde nicht nur angesichts des heutigen Kenntnisstandes zu den Klimafolgen als selbstverständlich betrachtet. Das damalige Stadtentwicklungsministerium NRW hat daher Lösungsvorschläge an dem besagten Runden Tisch eingebracht und so eine besondere Kooperation mit dem Immobilienbereich der Bahn initialisiert.

Dieses knüpfte an das drei Jahre zuvor initiierte, gemeinsame Forum Bahnflächen NRW an (» 4.5.1), welches sich auf Landesebene bereits als Kompetenzzentrum, Moderations- und Informationsplattform etabliert hatte. So lagen bereits umfangreiche Erfahrungswerte vor, aus denen sich Ideen zu veränderten Verfahren und Strategien konkretisierten.



**Alleenradweg  
Niederbergbahn,**  
weitere Informationen  
unter [www.panoramaradweg-niederbergbahn.de](http://www.panoramaradweg-niederbergbahn.de)

In Folge wurden Haushaltsmittel des Landes bereitgestellt und mit Gründung der gemeinsamen Tochtergesellschaft von Bahn und Land, der BEG, ein gänzlich neuer Weg bei der Mobilisierung nicht mehr benötigter Bahnflächen beschritten.

## 2.2 Gemeinsame Entwicklungs- und Vermarktungsgesellschaft

Den zentralen Faktor zur Überwindung der erkannten Hemmnisse sahen Land und Bahn Anfang dieses Jahrtausends deshalb vor allem in einer veränderten Ansprache der Kommunen. Städte und Gemeinden sollten von einer gemeinsamen Gesellschaft „Land und Bahn“ mit entsprechender Qualifikation profitieren, indem sie konstante Ansprechpartner erhielten, die beide Seiten des Geschäfts kennen: die kommunalen Planungsverfahren und Entscheidungswege sowie die landesweiten Programme und Planungen einerseits und die konzerninternen Produktions-, Vertriebs- und Entscheidungswege andererseits. Die Kommunen sollten auf Augenhöhe einbezogen werden und waren als aktive Partner „ihrer“ Bahnflächenentwicklung gefragt.

So haben die Landesregierung Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG im Jahr 2002 die gemeinsame Tochtergesellschaft BEG gegründet.

Die Gesellschaft ist als Geschäftsbesorgerin tätig und wird zu keinem Zeitpunkt Eigentümerin der Flächen. Mit einer Gesellschafterbeteiligung von 50,1 Prozent (Land NRW) und 49,9 Prozent (DB AG) sowie jeweils zwei Stimmen in der Gesellschafterversammlung können Land und Bahn einen Dissens nur miteinander lösen und der BEG entsprechend gemeinsame Direktiven geben. Zielkonflikte werden unmittelbar deutlich und aus der Gesellschaft heraus zu einer Lösung geführt.

Die Gesellschaft hat in festgelegten Kommunen den Auftrag, die Flächen der Bahn zu vermarkten und ist mit einer entsprechenden Grundstücksvollmacht ausgestattet. In einer Rahmenvereinbarung mit den kommunalen Spitzenverbänden wurde die BEG gleichzeitig beauftragt, den städtebaulichen und verkehrlichen Anliegen der Städte und Kommunen Rechnung zu tragen. Parallel blieb die damalige DB Services Immobilien GmbH (heute Geschäftsbereich DB Immobilien) im Immobilienbereich für die Entwicklung und Vermarktung von Flächen in allen anderen Kommunen zuständig.

Nach rund 15 Jahren ist aus einem Experiment Standard geworden:

- Die BEG steuert in 240 Kommunen die Entwicklung sämtlicher, nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnliegenschaften. Dieses Portfolio wird als „BahnflächenPool NRW“ bezeichnet.
- Die BEG ist heute konzernintern in fast alle Steuerungs-Systeme integriert. Im Umkehrschluss sind ihr die internen Prozesse zur Vorbereitung und Steuerung der Vertriebstätigkeit der Flächen gut vertraut.
- DB Immobilien und BEG kooperieren bei der Projektentwicklung großer Standorte auch außerhalb der 240 Kommunen.
- Kreative Lösungen für die Verwertung von Flächen mit und ohne bauliche Nutzungsperspektive und die Steuerung komplexer Projekte sind besondere Stärken der BEG, die vom Gesellschafter Bahn in Form von Sonderaufträgen genutzt wird.
- Auch die kommunalen Spitzenverbände Städte- und Landkreistag NRW und der Nordrhein-Westfälische Städte- und Landkreistag sind in der BEG eingebunden.

Städte- und Gemeindebund zählen zu den Befürwortern und Unterstützern der BEG.

Heute haben die Kommunen, die Bahn und das Land mit der BEG einen gemeinsamen, institutionellen Ansprechpartner und sind allesamt aus der früheren Konfliktlage befreit.

### 2.3 Partnerschaft von Bahn und Land

Die Gesellschafter Bahn und Land bewerten die Arbeit der BEG und das Modell des Bahnflächen-Pool NRW nach rund 15 Jahren gleichermaßen positiv.

Für die Bahn ist die Beteiligung an der BEG mit konkreten Vorteilen verbunden:

- Durch das Refinanzierungsmodell wird der Bahn das Risiko genommen, Entwicklungsmittel zu investieren, bevor Vermarktungssicherheit besteht. (» 4.2.4)
- Durch eine standortübergreifende Betrachtungsweise werden neue Eigentümer für alle Immobilien gefunden, die nicht betriebsnotwendig sind, d.h. auch für solche, die nicht baulich genutzt werden können.
- Die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Bahn und der öffentlichen Hand erzeugt einen großen Vertrauensbonus auf Erwerberseite, der für den Vertrieb der Flächen von Vorteil ist.
- Früher vorhandene Konfliktlagen sind vollständig aufgelöst, das Image der Bahn im Immobilienbereich ist deutlich verbessert.

Für das Land und die Kommunen ergeben sich auf der Basis der geschlossenen Verträge ebenfalls handfeste Vorteile:

- Das Land kann mit verhältnismäßig geringem Mitteleinsatz von weniger als 80 Cent je Quadratmeter für eine tatsächliche Innenentwicklung sorgen – und erhält 50 Prozent der Aufwendungen von der Bahn zurück.



- Die Städte und Gemeinden erhalten vollständige Transparenz zu den Chancen und Risiken von Flächenentwicklung und Erwerb, und das unentgeltlich.

**Steinheim (Westfalen)**, wurde von der „Allianz pro Schiene“ als Bahnhof des Jahres 2016 ausgezeichnet.

Zentrales Steuerungsinstrument der gemeinsamen Aktivitäten ist die Gesellschafterversammlung der BEG. Dort stimmen Land und Bahn grundlegende Prozesse ab, diskutieren offen die Zielvereinbarungen und erörtern die Kurz- und Mittelfristplanung. Bisher wurden alle Beschlüsse, auch zu Vertragsangelegenheiten, einvernehmlich gefasst. ◀



**Ein Einblick:**  
Welche Spielregeln  
wir sehen.

3



# Hand in Hand.

---

Nach 15 Jahren konsensualer Arbeitsweise zeichnet sich ein klares Vorher und Nachher im Miteinander der Bahnflächentwicklung ab. Daraus sind rund 50 Empfehlungen erwachsen.

# Ein Einblick: Welche Spielregeln wir sehen.

# 3

	Seite
<b>3.1 Ein Miteinander erreichen</b>	<b>34</b>
3.1.1 Neustart vereinbaren statt an Vergangenen hängen	34
3.1.2 Moderation nutzen statt Eskalation riskieren	34
3.1.3 Aufgaben klären statt Schubladendenken hinnehmen	35
3.1.4 Blickwinkel wechseln statt Regionalisierung ignorieren	36
3.1.5 Konzernstruktur und -vielfalt verstehen statt ablehnen	37
3.1.6 Personelle Kontinuität statt Reibungsverluste produzieren	38
3.1.7 Einheitliche Verwaltungsmeinung erreichen statt Dissens hinnehmen	38
3.1.8 Einheitliche Konzernmeinung erreichen statt sektoral denken	39
3.1.9 Stakeholder mitnehmen statt Konflikte vergrößern	40
<b>3.2 Sachaufklärung ermöglichen</b>	<b>40</b>
3.2.1 Kabellagen aufklären statt Überraschungen riskieren	40
3.2.2 Belastungen durch Lärm und Erschütterungen aufklären statt Konflikt vorprogrammieren	41
3.2.3 Bodenbelastungen sachlich und objektiv angehen statt überbewerten	42
3.2.4 Planung konkretisieren statt unklarer Kostenbeteiligung	43
3.2.5 Tragfähigkeit des Bodens prüfen statt Mehrkosten in Kauf nehmen	45
3.2.6 Bau- und Bodendenkmalpflege frühzeitig einbeziehen statt später unter Druck geraten	45
3.2.7 Artenschutz frühzeitig klären statt Zeitplan gefährden	47
3.2.8 Besonderheit „Eingriffsregelung“ beachten statt Chancen vergeben	48
3.2.9 Kampfmittel kalkulieren statt Überraschungen hinnehmen	49
<b>3.3 Planungsverfahren gemeinsam durchführen</b>	<b>50</b>
3.3.1 Vorrang der Fachplanung beachten statt unrealistische Ziele verfolgen	50
3.3.2 Planungen im Konsens statt mehrjähriger Verzögerungen	50
3.3.3 Mit dem Taschenrechner planen statt ohne Zahlen scheitern	51



3.3.4	Integriert planen statt isolierte Ziele verfolgen	52
3.3.5	Iterativer Planungsweg statt starrer Verfahren	53
3.3.6	Aufschiebend bedingt planen statt Verzögerungen in Kauf nehmen	54
3.3.7	Lösungswerkstatt einfordern statt sektoral arbeiten	55
3.3.8	Planungswerkstatt durchführen statt Einzelentwürfe verfolgen	56
<b>3.4</b>	<b>Prozesse effizient gestalten</b>	<b>56</b>
3.4.1	10-SVP nutzen statt auf Teillösungen bauen	56
3.4.2	Prozessergebnisse abwarten statt mit unklaren Planungsgrundlagen agieren	58
3.4.3	Nutzbare Flächengrößen anstreben statt Insellösungen planen	59
3.4.4	Verfahrensstände früh thematisieren statt nachträglich problematisieren	60
3.4.5	Frühzeitig Kosten schätzen statt Risiken aufschieben	60
3.4.6	Dialogform wählen statt Einzelkämpfertum verfolgen	62
3.4.7	Daten plausibilisieren statt kritisieren	62
3.4.8	Zentrale Projektsteuerung statt dezentraler Informationsmangel	63
3.4.9	Freistellungsnotwendigkeit klären statt unnötige Verfahren betreiben	64
<b>3.5</b>	<b>Strategie entscheiden und Förderung klären</b>	<b>65</b>
3.5.1	Liegenschaftsbänder erhalten statt Zukunftschancen übersehen	65
3.5.2	Empfangsgebäude erwerben statt Perspektivlosigkeit riskieren	66
3.5.3	Paketankauf statt Einzelerwerb von Teilflächen	66
3.5.4	Gleise und Schotter als Reststoff statt als Betriebsanlage kalkulieren	67
3.5.5	Aufklärung ermöglichen statt auf Verdacht investieren	67
3.5.6	Förderung organisieren statt Perspektiven verschenken	68
<b>3.6</b>	<b>Vertrieb abstimmen</b>	<b>68</b>
3.6.1	Transparenz leben statt Hemmnisse übersehen	68
3.6.2	Bindungen früh thematisieren statt spät offen legen	69
3.6.3	Gewährleistungsausschluss akzeptieren statt Änderungen einfordern	69
3.6.4	Vertrauensvoll kommunizieren statt Buchwerte kritisieren	70
3.6.5	Gemeinsame Grundstücksbewertung angehen statt konträre Aktenlage führen	70
3.6.6	Musterkaufvertrag nutzen statt auf Modifizierungen beharren	71
3.6.7	Fördermanagement betreiben statt Chancen vergeben	73

# Strategien abstimmen und Prozesse gestalten

## Konsens-Orientierung als Grundprinzip



**Meschede,**  
Einzelhandelsansied-  
lung an der Schiene.

Die BEG vereint die Systeme Land und Bahn, indem sie sich personell aus beiden Bereichen aufbaut, mit einem Geschäftsführer der Bahn und einem Geschäftsführer des Landes. Dieses macht die Gesellschaft in beide Richtungen sprachfähig und versetzt sie in die Lage, deutlich zu erkennen, welche Vorgehensweisen sich immer wieder als zielführend, welche kontraproduktiv heraus gestellt haben und konkrete Empfehlungen aus der Praxis für die Praxis auszusprechen. Daraus sind die „Statt-Regeln“ der nachfolgenden Unterkapitel entstanden. Mitunter sind sie bewusst zugespitzt formuliert, um deutlich zu machen, an welchen organisatorischen und atmosphärischen Stellschrauben zu arbeiten ist.

### 3.1 Ein Miteinander erreichen

#### 3.1.1 Neustart vereinbaren statt an Vergangenen hängen

Die Entwicklung von Bahnflächen ist ein oft langwieriger Prozess mit erheblichem Abstimmungsbedarf zwischen allen Beteiligten. Gerade diejenigen, die sich auf kommunaler Seite schon länger mit der Entwicklung „ihrer“ Bahnflächen befassen, hegen aus den Erfahrungen der Vergangenheit mitunter Vorbehalte und Pessimismus. Auch wenn es unbestritten Reibungsverluste in der Zusammenarbeit gab und vermutlich weiterhin gibt, so erweist sich eine anhaltende Rückschau auf fehlgeschlagene Bemühungen der vergangenen Jahre als wenig hilfreich für eine konstruktive Zusammenarbeit und behindert eine zielführende, lösungsorientierte Gesprächsführung.

Deshalb sollten sich die Gesprächsteilnehmer auf die Regel einigen, nur zu Beginn und jeweils nur einmal auf die Schwierigkeiten der Vergangenheit einzugehen. Den Blick konsequent nach vorne zu richten, trägt dazu bei, atmosphärische Spannungen abzubauen. Aufgabe der Gesprächsführung ist es, den Hintergrund dieser Regel zu vermitteln und auf ihre Einhaltung zu achten.

#### 3.1.2 Moderation nutzen statt Eskalation riskieren

Die Erfahrungen aus den Moderationsverfahren des Forum Bahnflächen und der BEG (» 4.6) belegen, dass ein Fortschritt in der Sache besonders

dadurch gelingen kann, eine neutrale und zugleich sach- und zielorientierte Gesprächsführung anzuwenden. Der Moderator hat die Aufgabe, das Gespräch zu lenken, Interessen herauszuarbeiten, gemeinsame Ziele oder Meinungsverschiedenheiten sichtbar zu machen, Meilensteine der gemeinsamen Zusammenarbeit zu definieren und Inhalte abzustimmen. Erreicht werden soll in der Regel der Konsens aller Beteiligten oder, wenn das nicht möglich ist, zumindest ein Kompromiss in der Sache.

Die damaligen Moderationsverfahren und die Prozesse der BEG zeigen, dass – im Gegensatz zu einer konventionellen Moderation – ein aktives, fachlich-inhaltliches Mitwirken des Moderators hilfreich ist. Zu komplexen Sachverhalten der Bahntechnik, des Eisenbahnrechts, des Planungsrechts oder der Wirtschaftlichkeit kann der Standpunkt der rein vermittelnden Gesprächsführung verlassen und ein inhaltlicher Input gegeben oder ein fachlich geprägter Lösungsvorschlag unterbreitet werden. Dies führt sehr oft zum entscheidenden Fortschritt, zum Konsens.

Auch über den BahnflächenPool NRW hinaus hat die BEG zwischen den Vertretern der Bahn und den Kommunen vermittelt und Lösungen angestoßen. Steht eine BEG-ähnliche Gesellschaft nicht zur Verfügung, gibt es eine Vielzahl freiberuflicher Moderatoren, die über entsprechende Erfahrungen verfügen und helfen können, Abstimmungsgespräche auf eine neue Sachebene zu führen und Konsens herzustellen. Fachlich geprägte Lösungsvorschläge durch den Moderator können hier natürlich nicht angeboten werden.

### 3.1.3 Aufgaben klären statt Schubladendenken hinnehmen

Die Tatsache, dass die frühere Deutsche Bundesbahn bzw. Deutsche Reichsbahn heute als privater Wirtschaftskonzern mit mehreren Teil- und Tochtergesellschaften geführt wird, deckt sich oft nicht mit dem Bild der Städte und Gemeinden von „der Bahn“. So werden die Vertreter der verschiedenen



## Auch über den BahnflächenPool NRW hinaus hat die BEG bereits zwischen den Vertretern der Bahn und den Kommunen vermittelt und Lösungen angestoßen.

Aktiengesellschaften von vielen kommunalen Vertretern generell als diejenigen identifiziert, die für eine Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs Verantwortung tragen und so auch in die Pflicht genommen werden. Dahinter steht die feste Erwartung, dass sich die verschiedenen Aktiengesellschaften personell und finanziell für Maßnahmen engagieren, die zu einer stärkeren Auslastung des Schienenverkehrs und zu einer höheren Attraktivität des Bahnhofs führen.

Bei der Zielsetzung, die Fahrgastzahl zu steigern, ist aber zunächst zwischen dem Schienenpersonen-



**Finnentrop.**  
Flächenentwicklung  
und Infrastruktur-  
maßnahmen am  
Bahnhof.

nah- und Fernverkehr zu unterscheiden. Artikel 87e Absatz 3 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) legt fest, dass der Ausbau und Erhalt des Schienennetzes nach wie vor Aufgabe des Bundes ist. Artikel 87 Absatz 4 GG gewährleistet, dass der Bund dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, und beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung trägt. Diese Verpflichtung des Bundes endet beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der nach dem Regionalisierungsgesetz seit 1995 den Ländern bzw. Kommunen obliegt. Dort können sich die DB Station & Service AG und die DB Netz AG aus betriebswirtschaftlichen Gründen nur bedingt für Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrsangebote sowie bei der Wiederbelebung der Bahnhöfe als wichtige Kristallisationspunkte einer Stadt finanziell engagieren.

### 3.1.4 Blickwinkel wechseln statt Regionalisierung ignorieren

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs wurden zahlreiche Kreise sowie kleine und mittlere Städte und Gemeinden über ihre Zweckverbände zu Aufgabenträgern. Sie haben in NRW damit die Rolle des Motors für die Entwicklung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs übernommen und bestellen entsprechende Verkehrsleistungen.

Die je nach Standort veränderte Verantwortlichkeit ist in den Gesprächen über die Bahnhof- und Umfeldentwicklung von Beginn an zu klären. Das Beklagen fehlender oder ungenügender Infrastruktur an den Bahnhöfen, insbesondere die Forderung, die Bahn möge neue P&R-Stellplätze bauen oder vorhandene Anlagen ausbauen, verkennt die Aufgabenverteilung und Verdienstmöglichkeit. Dort, wo die Einnahmen aus dem Betrieb der Strecke dem Verkehrsverbund zufließen und die Bahn oder ein anderes Verkehrsunternehmen entsprechend der Bestellung der Verkehrsleistung vergütet wird, besteht keinerlei Spielraum. Selbst wenn die DB Regio die Strecke nach einer erfolgten Ausschreibung des Verkehrsverbundes mit Fahrzeugen bedient, hat sie keinerlei ökonomischen Vorteile von einer höheren Auslastung der Strecke. Sie wird in der Regel für das Bewegen der Fahrzeuge nach festen Sätzen, nicht nach Fahrgastzahlen bezahlt. Eine niedrige oder hohe Auslastung trifft finanziell allein den Besteller der Verkehrsleistung, also den Verkehrsverbund.

Die Tatsache, dass die DB Station & Service AG Stationsgebühren für den Halt von Schienenfahrzeugen bezieht, ist ebenso wenig Anlass für Infra-

Die Tatsache, dass die DB Station & Service AG Stationsgebühren für den Halt von Schienenfahrzeugen bezieht, ist ebenso wenig Anlass für Infra-

strukturinvestitionen im Bahnhofsumfeld. Nach den Erfahrungen der BEG ist kaum ausreichend Spielraum vorhanden, um allein die Empfangsgebäude umfänglich in Stand zu halten oder gar zu sanieren. Insofern sollte gleich zu Beginn von Abstimmungen über Investitionsmaßnahmen und Planungsvorhaben Klarheit darüber herbeigeführt werden, welche Planungs- und Finanzierungsspielräume vor Ort tatsächlich bestehen.

### 3.1.5 Konzernstruktur und -vielfalt verstehen statt ablehnen

Für Kommunen und die Öffentlichkeit im Allgemeinen sind die Spielregeln einer privatisierten Bahn, die unter den ökonomischen Zwängen einer Aktiengesellschaft handelt, nicht immer leicht nachzuvollziehen. Grundstücke und Gebäude müssen eine Mindestrendite erwirtschaften. Hinweise darauf, dass das ja alles einmal dem Steuerzahler gehört habe und insofern eine Gemeinwohlverpflichtung bestehe, sind inhaltlich nicht zutreffend. Seitens der Grundstückseigentümer ist es ein nachvollziehbares Ziel, die nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen best- und schnellstmöglich zu verwerten. Darüber hinaus werden oftmals sämtliche mit Bahnimmobilien befassten Gesellschaften der Deutschen Bahn zugerechnet. Dies verkennt große Gesellschaften, die nicht zum Bahnkonzern gehören:

Dies betrifft zum einen das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und die seinerzeit ausgegründete ViViCo, heute der CA Immo Deutschland zuzuordnen. Das BEV ist 1994 im Zuge der Bahnreform entstanden und unter anderem mit der Verwaltung und Verwertung nicht bahnotwendiger Liegenschaften beauftragt. Dies betrifft insbesondere Liegenschaften der Eisenbahnersportvereine und die sogenannten Eisenbahnerwohnungen, aber auch einzelne Empfangsgebäude und z. B. Bahnflächen mit Güterhallen.

Zum anderen gilt dies für die Gesellschaften, die aus dem Bahnkonzern bzw. dem Bundesvermögen hervorgegangen sind, heute aber ohne Betei-

ligung des Bundes und der Bahn bestehen, also vollständig privatisiert sind. Hier sind die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG zu nennen, mit vielen großen Bahnarealen in innerstädtischen Lagen, und die bereits angeführte CA Immo Deutschland, zu denen die Liegenschaften der ehemaligen ViViCo gehören.

Dadurch, dass diese Gesellschaften unterschiedlich organisiert sind, abweichende Ziele haben und eigenständig bilanzieren, sind alle standortbezogenen Interessen zu koordinieren. Dies ist in Einzelfällen unerlässlich, wenn der Flächenzuschnitt nur eine gesamthafte Lösung zulässt.

Es ist entscheidend, sich mit den verschiedenen Gesellschaften vertraut zu machen und regelmäßig abzustimmen. Sowohl die DB Immobilien als auch die BEG praktizieren dieses so in NRW. Nicht selten werden die Flächen der anderen Be-

**Unna,**  
saniertes Empfangsgebäude.



teiligten nach Absprache auch beplant; in einzelnen Fällen erhielt die BEG auch einen Vermarktungsauftrag für die Teilflächen der anderer Gesellschaften, insbesondere im Falle eines geplanten kommunalen Erwerbs.

Steht eine der BEG vergleichbare Gesellschaft nicht zur Verfügung, ist es in den Gesprächen mit den Beteiligten hilfreich, von Beginn an die Interessen zu identifizieren, bestehende Finanzierungsverpflichtungen transparent zu machen und aufzuzeigen, wo die Grenzen des Handelns liegen. Dies betrifft alle Seiten, da eine defizitäre Grundstücksveräußerung oder das Unterschreiten vorgegebener Ertragsziele eine Entwicklung ebenso hemmt, wie die fehlende Handlungsfähigkeit einer Nothausgemeinschaft. Sofern eine offene, vertrauensvolle Aufklärung nicht gelingt, sollte man sich hier eines Dritten bedienen, der eine Interessen- und Sachklärung moderiert.

### 3.1.6 Personelle Kontinuität statt Reibungsverluste produzieren

Handlungsfähige, konstant mitwirkende Gesprächspartner auf allen Seiten sind Voraussetzung für eine erfolgreiche Projektentwicklung. Ein laufender Wechsel der Ansprechpartner be-

deutet, erzielte Einigkeiten erneut in Frage zu stellen und aufgebautes Vertrauen zu gefährden. Allerdings mangelt es an personeller Kontinuität heute eher selten. Bei der BEG hat sich das Prinzip kommunenbezogener Ansprechpartner bewährt, die über Jahre an den Projekten mitwirken. Auch im Bereich DB Immobilien sind die direkten Ansprechpartner oft bekannt oder schnell und komfortabel über die Website der Bahn zu finden (» siehe Quellenverzeichnis).

Bestehen bleibt die Vielzahl zu beteiligender Ansprechpartner auf Seiten der Bahn auf Grund der zahlreichen unterschiedlichen Zuständigkeiten. Für einen Außenstehenden sind die unterschiedlichen Zuständigkeiten und die Anzahl der Beteiligten nicht immer leicht zu überschauen, weshalb das Organisieren von Abstimmungsterminen von außen oft mit einer gewissen Ernüchterung einhergeht. Die BEG bündelt intern alle Abstimmungen und klärt die wichtigen Fragenstellungen in regelmäßigen Abstimmungsrunden, so dass die Kommunen und privaten Erwerber im Regelfall nicht die gesamte Komplexität der Abstimmungsprozesse durchleben müssen. Auch DB Immobilien koordiniert die Beteiligung der notwendigen Bahnstellen und betreibt die Aufklärung in gebündelter Form.

Konstanz der Ansprechpartner nach außen, das Herbeiführen von Abstimmungen und das Vermitteln der verbindlichen Ergebnisse aus internen Abstimmungsrunden ist eine ständige Herausforderung, deren Bedeutung für einen erfolgreichen Prozess nicht hoch genug bewertet werden kann.

### 3.1.7 Einheitliche Verwaltungsmeinung erreichen statt Dissens hinnehmen

Die Flächenentwicklung sollte als eine gemeinsame Aufgabe der Kommunen und der Eigentümer bzw. Liegenschaftsbeauftragten begriffen werden. Ziel gemeinsamen Bemühens muss es sein, die Nutzungsvorstellungen der Grundstückseigentümer in Einklang mit den Zielsetzungen der Städte und Gemeinden zu bringen.

**Geldern,**  
illuminierte Personen-  
unterführung.





**Rheine,**  
Innovationsquartier  
am Bahnhof.

Die Anzahl der zu Beteiligten innerhalb der Städte und Gemeinden hat – wie auch auf Seiten der Bahn – oft zur Folge, dass es unterschiedliche Auffassungen gibt und ein roter Faden innerhalb der Verwaltungsentscheidungen nicht immer zu erkennen ist. Vorgehensweise und inhaltliche Ziele beim Planungs- und Stadtentwicklungsamt einerseits sowie dem Liegenschaftsamt und der Wirtschaftsförderung andererseits können mitunter erheblich voneinander abweichen. Folge ist, dass Verabredungen unterschiedlich ausgelegt und Zeithorizonte zur Umsetzung von Verabredungen nicht eingehalten werden. Insofern ist bei den Kommunen die Bündelung der Verwaltungsmeinung durch Benennung eines zentralen Ansprechpartners mit „Durchgriff“ auf die Fachbereiche und Ämter ein wichtiger Erfolgsfaktor für ein Projekt. Ziel muss es sein, die „Einheitlichkeit der Verwaltungsmeinung“ zu erreichen, ggf. auch mit Entscheidung des Verwaltungsvorstandes, um Dezernatsgrenzen zu überwinden.

### **3.1.8 Einheitliche Konzernmeinung erreichen statt sektoral denken**

Bei der Entwicklung von Bahnhofsumfeldern kann – trotz Abbildung eines überzeugenden Gesamtprojektes – der sektorale Blick einzelner Anlagen-

verantwortlicher zu Problemen führen. So besteht mitunter keine Zeit oder auch kein Eigeninteresse, um an der Flächenfreisetzung (**» 3.4.1**) mitzuwirken, was ebenso bei den gut ausgelasteten Ämtern der Kommunalverwaltungen zu beobachten ist. Auf der anderen Seite werden technische Maßnahmen, die einer Freistellungsfähigkeit der Grundstücke dienen, auch dazu genutzt, die im Bestand verbleibenden Anlagen zu optimieren, und das eigene Budget zu schonen, auch wenn der ursächliche Zusammenhang nicht immer gegeben ist. Dies kann zu Kosten führen, die ein ansonsten ökonomisches Projekt überfordern.

In diesen Fällen ist es wichtig, die Entscheidungsträger an einen Tisch zu holen und gemeinsame Lösungen herbei zu führen. Gelingt dies nicht, kann es hilfreich sein, den Konzernbevollmächtigten des jeweiligen Bundeslandes einzuschalten. Als „Außenminister“ der Bahn für das jeweilige Bundesland besteht hier die Möglichkeit, die „Einheitlichkeit der Konzernmeinung“ herbeizuführen und zu einem Fortschritt in der Sache zu kommen.

Der Konzernbevollmächtigte der Bahn für NRW trifft sich mit der BEG regelmäßig zum Jour-fixe, um über öffentlichkeitswirksame Projekte zu sprechen, aber auch, um absehbare Konfliktfälle zu



**Alleinradweg  
Münsterland  
RadBahn,**  
über 40 km auf  
Bahns Spuren von  
Coesfeld bis Rheine,  
[www.radbahn-  
muensterland.de](http://www.radbahn-muensterland.de).

identifizieren. So ist es möglich, schon im Vorfeld Sensibilität zu konflikträchtigen Projekten herzustellen.

### 3.1.9 Stakeholder mitnehmen statt Konflikte vergrößern

Bahnflächen bzw. -brachen sind vielerorts nicht bzw. nicht mehr verkehrlich oder gewerblich genutzt, sondern stellen Grünräume unterschiedlicher Nutzungsintensität dar. Auf einer Vielzahl von Brachflächen bilden sich im Laufe der Zeit sukzessiv natürliche Vegetation und Biotope. Anliegen der Bahn ist, auch in diesen Fällen einen Eigentumsübergang zu erreichen. Als Erwerber kommen Kommunen, biologische Stationen und der Naturschutzorganisationen in Betracht.

Die BEG hat die Erfahrung gemacht, dass ein offenes Zugehen auf die Interessenvertreter zielführend ist. So konnten Liegenschaftspakete mit dem Naturschutz Bund Deutschland (NaBU) und dem Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) vertraglich vereinbart werden.

Darüber hinaus gibt es Flächen mit sozialer Nutzung wie Kleingärten. Diese liegen oftmals zentral, in integrierten Lagen und stellen damit ein

Stadtentwicklungspotenzial dar. Will man Innenentwicklung hier in Betracht ziehen, ist zwischen den Anlagen zu unterscheiden, die als Grabeland und denen, die als Gartenanlage nach dem Bundeskleingartengesetz genutzt werden. Letztere können nur auf Grundlage eines Bebauungsplanes gekündigt werden.

Kleingartenvereine sind gut organisiert und oft politisch hervorragend vernetzt. Will man den Konsens mit Kleingärtnern erreichen, sind Moderationsverfahren grundsätzlich sinnvoll. Diese setzen auf Vertrauen und Transparenz. Insofern sind hier auch Angebote zu unterbreiten, die nicht allein auf die gesetzlichen Pflichten abzielen, sondern einen Neuanfang an anderer Stelle – auch finanziell – ermöglichen. Dieses könnte deutlich kostensparender sein, als im Außenbereich gänzlich neue Wohngebiete zu erschließen. Die ersatzweise im Außenbereich entstehenden Kleingärten lösen weniger Infrastrukturfolgekosten aus und könnten dem Gedanken des Landschafts- und Naturschutzes deutlich besser Rechnung tragen. Neben den Mitgliedern des Vereins vor Ort sind hier auch die Vertreter der Bahnlandwirtschaft (BLW) zu beteiligen.

## 3.2 Sachaufklärung ermöglichen

### 3.2.1 Kabellagen aufklären statt Überraschungen riskieren

Neben Gleisanlagen befinden sich in und auf Bahnflächen eine Vielzahl unterschiedlichster Leitungsarten, die bei der Flächenplanung zu beachten sind:

- 110-kV-Bahnstromleitungen, die in der Regel an Masten geführt werden
- Signalkabel der Leit- und Sicherungstechnik, die unmittelbar den Fahrbetrieb betreffen; sie sind erdverlegt oder verlaufen in Kabelkanälen
- 15-kV-Starkstromspeiseleitungen zur Versorgung von Oberleitungsanlagen, die häufig an Oberleitungs- oder eigenen Masten, aber auch erdverlegt vorkommen

- 50-Hz-Stromleitungen zur Versorgung von Anlagen und Gebäuden (Beleuchtungen, Bahnsteigversorgung, Steuerkabel, Stellwerke, Bahnübergänge usw.); sie sind erdverlegt oder in Kabelkanälen untergebracht
- Telekommunikationskabel zur Übertragung bahnbetrieblicher Informationen (z. B. überörtliche Streckenfernmeldekanäle und örtliche Bahnhofskabel, für Wechselsprecheinrichtungen zwischen Stellwerk und Bahnsteig)

An Masten befestigte Leitungen und Kabelkanäle sind gut sichtbar, ihr Zweck leicht zu identifizieren. Erdverlegte Kabel sind jedoch durch bloße Grundstücksbesichtigung kaum lokalisierbar. Weder vor Ort aufgefundene Kabelsteine noch Leitungspläne bilden für eine weiterführende Bauplanung eine verlässliche Grundlage. Zur Auffindung von Kabelverläufen haben sich in der Praxis zwei Vorgehensweisen bewährt:

- Kabelsuche mit Hilfe von Kabelortungsgeräten, initiiert durch DB Immobilien und durchgeführt durch die jeweiligen Fachdienste
- Herstellung von Suchschlitzen, ebenfalls initiiert durch DB Immobilien: Das Stellen von Personal und Gerät durch die Stadt (z. B. eines Baggers des Bauhofes) kann die Klärung beschleunigen

Einer grundbuchlichen Sicherung von Leitungen, wie es bei Anlagen von öffentlichen Versorgungsunternehmen gang und gäbe ist, wird von den Anlagenverantwortlichen der jeweiligen Fachdienste nur in Ausnahmefällen zugestimmt. Lediglich bei Bahnstromleitungen sind solche Dienstbarkeiten die Regel.

Ob eine Leitungsverlegung notwendig wird, ist von der geplanten Nachnutzung, der betrieblichen Bedeutung und dem Zustand der Leitungen abhängig. Wird im Trassenverlauf eine Grünfläche angelegt, die im Störfall leicht aufgegraben werden kann, sind die Bedenken gegen einen Verbleib der Leitung geringer, als bei einer hochwertig zu pflasternden Verkehrsfläche. Betrieblich besonders sensible Anlagen wie Signalkabel,

werden zwingend auf Bahneigentum verbleiben müssen. Hier ist eine Verlegung weder durch bauliche Maßnahmen noch durch rechtliche Regelungen möglich.

### 3.2.2 Belastungen durch Lärm und Erschütterungen aufklären statt Konflikt vorprogrammieren

Zum 1.1.2015 ist aufgrund des 11. Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes BImSchG vom 2.7.2013 (BGBl. I S. 1943) der sogenannte Schienenbonus weggefallen, zuvor galt ein pauschaler Abschlag von 5 Dezibel (dB(A)). Bei der Beurteilung von Wohnbauvorhaben an Bahnstrecken stellen die Kommunen daher auf die um 5 dB(A) erhöhten Werte ab, obwohl die Regelungen keine unmittelbare Anwendung auf die Bauleitplanung finden.

Für die Entwicklung neuer Wohngebiete ist die Planung daran auszurichten, dass der Außenpegel die Orientierungswerte der Industrienorm „Schallschutz im Städtebau (DIN 18005-1)“ nicht

**Holzwickede,**  
Siedlungsentwicklung am Gleis.



überschreitet. In verdichteten innerstädtischen Räumen mit einem engen Netz hoch belasteter Verkehrswege und anderen Bereichen immissionssträchtiger Nutzungen ist es allerdings kaum zu vermeiden, mit neuen Wohnbauflächen immer dichter an die Immissionsorte heranzurücken.

Bei der Bauleitplanung eröffnet die Rechtsprechung im Rahmen einer gerechten Abwägung allerdings eine Überschreitung der Orientierungswerte um bis zu 5 dB(A). Jedoch kann sich ein benachbarter Betrieb gegen den Bebauungsplan wenden; der Sachverhalt wird dann bauordnungsrechtlich beurteilt (Genehmigungsfähigkeit von baulichen Veränderungen). Das Baugenehmigungsverfahren richtet sich allerdings nach der TA Lärm und kennt den „Abwägungsbonus“ nicht. Dies führt dazu, dass „vorsichtige“ Kommunen schon im Bauleitplanverfahren Anforderungen an Fachgutachten analog zu Baugenehmigungsverfahren definieren. Hier ist die eingeleitete stärkere Harmonisierung der TA Lärm und der DIN 18005 entscheidend für den Erfolg von Projektentwicklungen.

Kommunen nutzen den vorhandenen Abwägungsspielraum nur, wenn Fachgutachten sie vor vermeintlichen Klagen oder Abwehransprüchen absichern. Durch die erforderliche Dimensionie-

**Geldern,**  
Bahn-Brachflächen  
früher.



rung aktiver Lärmschutzmaßnahmen geht jedoch unter Umständen wertvolle Fläche verloren, was die Wirtschaftlichkeit von Projekten gefährden kann.

Hier ist zu empfehlen, mit Fachgutachtern zusammen zu arbeiten, die mit der Bewertung von Bahnflächen vertraut sind. So können die Entwicklungen an der Technik der Güterwaggons (Bremsen, Radsätze) und das regelmäßige Warten von Schienen (Schleifen der Oberfläche) in den Prognosen mindernd berücksichtigt werden.

### 3.2.3 Bodenbelastungen sachlich und objektiv angehen statt überbewerten

Bahnflächen sind nicht in dem Umfang von Bodenverunreinigungen betroffen, wie verbreitet angenommen. Sie sind nicht mit Industrieflächen vergleichbar. Punktuell gibt es ordnungsrechtlichen Handlungsbedarf, die Regel ist dies jedoch nicht.

Im Zuge der Bahnreformen hat die DB AG ihren gesamten Liegenschaftsbestand auf Altlastenverdacht überprüft. Dazu hat sie bereits in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre ein gestuftes Untersuchungsprogramm entwickelt und angewendet. Zweck der Untersuchungen ist es, einen Überblick über potenzielle Inanspruchnahme-Risiken aus Sicht der Gefahrenabwehr zu erhalten und diese monetär zu bewerten. Die Untersuchungen, die in allen Stufen von externen Ingenieurbüros durchgeführt wurden, sind inzwischen flächendeckend abgeschlossen.

Das stufenweise Untersuchungsprogramm baut sich wie folgt auf:

#### ➤ Historische Erkundung (HE):

Durch Befragung von Mitarbeitern und Zeitzeugen, Auswertung unterschiedlichster Archivdaten, Ortsbegehungen, organoleptische Ansprache. In der HE werden Handlungsempfehlungen für die nächste Untersuchungsstufe gegeben.



**Holzwickede,**  
Wohnsiedlung auf  
Bahnflächen heute.

#### ➤ **Orientierende Untersuchung (OU):**

Auf der Grundlage der HE erfolgt die Erstellung eines Untersuchungskonzeptes für orientierende Bodenuntersuchungen.

#### ➤ **Detailuntersuchung (DU):**

Nach Abschluss der OU erfolgen ggf. Handlungsempfehlungen für eine weitergehende Detailuntersuchung. Darin wird die potenzielle Gefahrenfläche, z. B. eine Loktankstelle oder Untersuchungsgrube, eingehend begutachtet.

#### ➤ **Machbarkeitsprüfung und Sanierungsplanung:**

Bestätigt sich der Gefahrenverdacht, werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Sanierungsvarianten abgewogen. Nach Auswahl der günstigsten Variante wird eine konkrete Sanierungsplanung zur Schadenbeseitigung durchgeführt und mit der zuständigen Behörde abgestimmt.

#### ➤ **Sanierung:**

Die Durchführung der Sanierung erfolgt durch Fachunternehmen im Namen und auf Rechnung der Deutschen Bahn.

Die Untersuchungs- und Sanierungskosten, die aus Gründen der Gefahrenabwehr gemäß Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) erforderlich werden, können in voller Höhe gegen von der Bahn gebildete Rückstellungen gebucht werden.

Zur Durchführung dieser Maßnahmen ist die Bahn, d. h. der jeweilige rechtliche Eigentümer in der Funktion als Zustands- und/oder Handlungsstörer gemäß § 4. Absatz 2 und Absatz 3 BBodSchG verpflichtet.

Zuständig für die Durchführung von Untersuchungen und Maßnahmen ist das Sanierungsmanagement der Bahn. Dieses ist der DB Immobilien zugeordnet. Alle Abstimmungen, aber auch vertraglichen Regelungen zum entsorgungsbedingten Mehraufwand, bedürfen der dortigen Zustimmung.

### **3.2.4 Planung konkretisieren statt unklarer Kostenbeteiligung**

Von Abfall spricht man dann, wenn sich in der Ist-Situation kein Handlungsbedarf ergibt, dieser aber im Zuge einer Neunutzung, z. B. durch Eingriffe in den Boden entsteht, und das Material dann entsorgungspflichtig ist.

Bei der Bewertung des Inanspruchnahmrisikos geht die Bahn grundsätzlich von Nutzungsparallelität aus. Bei Bahngrundstücken liegt in der Regel eine Nutzungsparallelität vor, wenn die Fläche weiterhin industriell oder gewerblich genutzt werden soll.



**Marsberg,**  
Bahn-Brachflächen  
früher.

Aufwendungen für eine Sanierungsmaßnahme, die nur deshalb erforderlich wird, weil für eine Fläche eine höherwertige Folgenutzung geplant ist, werden nicht als Inanspruchnahmerrisiko verstanden.

Eine Entsorgungs- oder Umlagerungsverpflichtung besteht hierbei nur dann, wenn in den Boden auf Grund einer veränderten Nutzung eingegriffen wird. Wird ein verunreinigter Boden etwa im Zuge einer Baumaßnahme ausgehoben, wird er rechtlich zu Abfall und ist nach Maßgabe der abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu entsorgen. Dies kann zu erheblichen Kosten führen, welche unter Umständen die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme in Frage stellen können.

Fällt bei der Sanierungsmaßnahme verunreinigtes Bodenmaterial an, welches baumaßnahmenbedingt ohnehin zu entsorgen gewesen wäre, werden in diesem Fall ausschließlich solche Kosten als Sanierungskosten anerkannt, die für den Transport und die Abnahme von verunreinigtem Bodenmaterial anfallen, das Belastungen größer als „LAGA Z2“ aufweist. Dabei sind von diesen Sanierungskosten diejenigen Kosten abzuziehen, die für den Transport und die Abnahme von Bodenmaterial mit Belastungen bis einschließlich LAGA Z2 entstanden wären.

Die Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) ist ein Produkt der Bahn, das der Risikobewertung von Flächen im Vorfeld ihrer Veräußerung dient. Altlasten und entsorgungsbedingte Mehraufwendungen zur Entwicklung der Fläche werden nach dem dann geltenden Planungsstand grob abgeschätzt, um daran gebundene Kosten im Rahmen der Kaufvertragsregelung anteilig bis zu einer Maximalgrenze im Sinne einer Refinanzierungsregelung festlegen zu können. Einem Investor soll auf diesem Weg ein grundsätzlicher Kostenrahmen aufgezeigt werden, der ihm die nötige Planungssicherheit bietet.

Zum Thema Bodenbelastungen lautet die Empfehlung, gutachterliche Untersuchungen frühzeitig anzugehen, Untersuchungsumfang und Ergebnisse mit den zuständigen Behörden abzustimmen und grundsätzlich allen Beteiligten offen zu legen. Gutachterlich sollte auch die Massenermittlung des zu entsorgenden Materials begleitet werden, da dieses mit den entsprechenden Kosten in den Kaufvertrag einfließt. Hierzu ist eine möglichst konkrete Planung der vorgesehenen Bebauung sinnvoll, die eine zuverlässige Abschätzung des Eingriffumfangs in den Boden erlaubt.

Gerade in Bezug auf die Abfallthematik gilt: Je geringer der Eingriff im Zuge der Umnutzung der Fläche ist, desto weniger baubedingte Mehrkosten fallen an. Daher empfiehlt es sich, auf der Grundlage der bekannten Bodensituation ein Nutzungskonzept zu erstellen, das auf die gefundene Kontamination abgestimmt ist und diese entsprechend berücksichtigt.

Sofern kaufvertraglich eine Beteiligung der Bahn vereinbart wurde, ist auf die mögliche Verfristung zu achten. Das Einsetzen einer normalerweise dreijährigen Frist ist für die Bahn unerlässlich, um den bilanziellen Anforderungen zu entsprechen. Unbefristete Lösungen sind hier nicht möglich.

Im Kaufvertrag wird ebenso geregelt, wie die Sanierungsmaßnahmen gutachterlich zu begleiten sind und welche Nachweise vorzulegen sind. Die Regelungen, die an Bodenmaterial größer LAGA

Z 2 geknüpft sind, sollten beachtet und insbesondere eine Vermischung von Bodenmaterialien mit einer Unterschreitung des Prüfwertes vermieden werden, die dann eine Beteiligung der Bahn ausschließt. Unkenntnisse zu diesen Regelungen führen oft zu Konflikten, die sich auf Grund der klaren kaufvertraglichen Regelungen kaum noch lösen lassen.

Wichtig für die Vermarktung der Flächen ist die Entlassung aus dem Altlastenkataster. Eine Kennzeichnung der mit umweltgefährdenden Stoffen belasteten Flächen im Bebauungsplan gemäß BauGB § 9 Abs. 5 ist zumindest im Bereich einer Misch- oder Wohnnutzung in jedem Fall zu vermeiden.

### 3.2.5 Tragfähigkeit des Bodens prüfen statt Mehrkosten in Kauf nehmen

Viele Bahnflächen wurden zur Verbesserung der Schienenführung mit zusätzlichem Bodenmaterial aufgefüllt. Damit geht nicht nur das Problem möglicher Bodenbelastungen einher, sondern auch die Frage der Tragfähigkeit des Bodens für Baumaßnahmen.

Zur Lösung ist im Vorfeld detaillierterer planungstechnischer Festlegungen eine Bewertung der Tragfähigkeitssituation der im Untergrund anstehenden Böden vorzunehmen. Ziel ist eine lastfallbezogene Baugrundbeurteilung für unterschiedliche Bebauungsarten und Planungsszenarien. Hieraus werden bautechnisch relevante Bodenkennwerte eruiert und orientierende Setzungsberechnungen für die geplanten, unterschiedlichen Nutzungsszenarien durchgeführt. So können für die verschiedenen Bebauungsarten die Gründungsmehrkosten abgeschätzt werden, die sich aufgrund der vorgefundenen Untergrundverhältnisse zur Herstellung eines hinreichend tragfähigen Baugrundes ergeben würden. Im Nachgang einer solchen Baugrunduntersuchung muss in jedem Falle im weiteren Planungsverlauf für jeden Baukörper eine bauwerksbezogene, geotechnische Hauptuntersuchung im Sinne der DIN 4020 gesondert erfolgen.

### 3.2.6 Bau- und Bodendenkmalpflege frühzeitig einbeziehen statt später unter Druck geraten

Bahnhöfe und ihre Empfangsgebäude stellen ein äußerst lebendiges Zeugnis industriekultureller Vergangenheit und unseres heutigen Umgangs mit baukulturellem Erbe dar. Dasselbe gilt für die Umnutzung ehemaliger Bahnflächen und Bahntrassen, wenn Bahnrelikte und historische Elemente bewusst erhalten und in das Blickfeld gerückt werden.

Die Sicherung und Erhaltung wertvoller, kultur- und kunstgeschichtlicher Denkmäler gehört zu den Aufgaben von Denkmalschutz und -pflege. Beides obliegt dem Land, den Gemeinden und den Landschaftsverbänden. Denkmäler sind sowohl Baudenkmäler als auch Bodendenkmäler beispielsweise:

**Marsberg.**  
Handels- und Dienstleistungskomplex auf Bahnflächen heute.



- Empfangsgebäude
- Güterhallen und Stellwerke
- Technische Bauwerke an Bahnstrecken (Viadukte, Brücken)
- Abschnitte von Bahnstrecken

Bezüglich der Bauwerke ist die frühzeitige Einbindung des Denkmalschutzes und die Diskussion auf Augenhöhe wichtig. Der Verweis auf spätere Genehmigungsverfahren und eine mangelnde Bereitschaft, im gemeinsam durchzuführenden Prozess davon abzuweichen, sind nicht zielführend. Ebenso wenig hilfreich ist es, die Einstufung eines Gebäudes oder Bauwerkes als Denkmal nicht zu akzeptieren, sich allein auf die wirtschaftliche Zumutbarkeit zu berufen und den Denkmalschutz erst „in letzter Minute“ zu beteiligen. Nur im fairen Dialog miteinander kann sich eine zielführende Diskussion einstellen, bei der auch Merkmale eines „Geben und Nehmen“ erkennbar sind. Erleichtert wird dies durch städtebaulich-architektonische, gestalterische und funktionale Vorschläge zur Erhaltung und Umnutzung der Gebäude. Diese können die Diskussion

**Burgsteinfurt,**  
öffentliche Erschließung ehemaliger Bahnflächen.



befördern, sind aber auch geeignet, durch Kostenermittlung verschiedener Varianten die ökonomische Dimension mit einzubringen.

Im Rahmen der Beratungstätigkeit sollten seitens der Denkmalpflege, aber auch des Vertriebs der Bahn gegenüber den Kunden, die finanziellen Erleichterungen bei Mehraufwendungen zum Erhalt von Bau- und Bodendenkmälern unbedingt Erwähnung finden. Im Vordergrund stehen die steuerlichen Abschreibungen nach § 82 i Absatz 2 der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.5.2000 (EStDV 2000).

Der Aufbau der Denkmalpflege mit den unteren Denkmalbehörden (in NRW die Kommunen) und den Fachämtern für Denkmalpflege (in NRW die Landesämter auf Ebene der Landschaftsverbände) bringen es mit sich, dass zwischen der beratenden Stelle und der Eintragungsbehörde unterschiedliche Sichtweisen herrschen können. Gerade deshalb ist das frühzeitige Gespräch mit allen Akteuren wichtig. Manchmal ist es allerdings auch erforderlich, durch Einbezug der oberen Denkmalbehörde (in NRW die Bezirksregierungen) oder der obersten Denkmalbehörde (in NRW der für die Denkmalpflege zuständige Minister) eine Lösung herbeizuführen. In der Praxis organisiert die BEG Vortermine zu einem sogenannten Ministerentscheid, um Positionen sichtbar zu machen und so langwierige Verfahren zu vermeiden.

### 3.2.7 Artenschutz frühzeitig klären statt Zeitplan gefährden

Eine städtebauliche Entwicklung der Flächen hat auch deren ökologische Bedeutung und artenschutzrechtliche Aspekte zu berücksichtigen. Es ist grundsätzlich zu empfehlen, bei einer absehbaren Entwicklung der Bahnflächen zügig mit einer Bestanderfassung von Brutvögeln, Fledermäusen, Reptilien, Heuschrecken, Tagfaltern usw. während der Vegetationsperiode zu beginnen. Der Zeitraum bis zu einer ersten verbindlichen,

gutachterlichen Aussage kann bis zu einem Jahr in Anspruch nehmen. Besonderes Augenmerk sollte bei Bahnflächen auf Zauneidechsen (v. a. im Schotterbett) und Fledermäuse (v. a. in Gebäude und Tunnel) gelegt werden, da diese Arten regelmäßig anzutreffen sind.

Um die Artenschutzbelange innerhalb der Bauleitplanung oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren berücksichtigen zu können, kann eine Artenschutzprüfung in drei Stufen vorgenommen werden – die Leitfäden der Bundesländer können sich dabei in Details unterscheiden.

#### Stufe I, Vorprüfung:

- Bestandserfassung und Ersteinschätzung durch Begehungen vor Ort, um ökologisch sensible Bereiche und Lebensraumpotenziale für geschützte Arten zu erkennen
- Potenzialeinschätzung auf der Grundlage einer Biotoptypen- und Vegetationsstrukturkartierung

#### Stufe II, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag:

- Ermittlung und Darstellung der Betroffenheit der Arten (vertiefende Bestandsaufnahme)
- Kartierung zur Erfassung der Populationsgröße, der Fortpflanzungs- und Ruhestätten, der Nahrungs- und Jagdbereiche sowie der Wanderkorridore für Brutvögel wie Fledermäuse, Reptilien, Heuschrecken etc.
- Einbeziehen von Vermeidungsmaßnahmen und Risikomanagement
- Prognose der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände

#### Stufe III, Abweichungsprüfung:

##### Eine Ausnahme ist zulässig

- wenn für das Vorhaben keine zumutbare Alternative besteht
- wenn zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses für die Vorhabenrealisierung vorliegen
- wenn sich der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert (betrifft europäische Vogelarten) bzw. der günstige Populationsbestand beibehalten bleibt



Ziel ist es, durch Planung von Maßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung einer lokal aufgefundenen Population auszuschließen. Solche Maßnahmen sind zum Beispiel:

- die Festlegung eines günstigen Zeitfensters für notwendige Baumfäll- bzw. Rodungsarbeiten,
- die ökologische Baubegleitung dieser Arbeiten,
- eine Bereitstellung und geeignete Herstellung und Pflege einer Ersatzhabitatfläche, z.B. für eine Zauneidechsenpopulation, oder
- der Ausgleich für Quartierverluste der Fledermäuse durch Erhalt von Höhlen- und Altholzstämmen an anderer Stelle oder die Anbringung von Fledermauskästen.

Die frühzeitige Planung dieser Maßnahmen ist auch im Hinblick auf die fortschreitende Projektplanung unerlässlich.

#### Alleenradweg Münsterland RadBahn,

Gleisschotter ist ein besonders beliebter Lebensraum der Zauneidechse.

**Jüchen,**  
ehemaliges Bahn-  
eigentum: Nutzung  
versus Natur.



### 3.2.8 Besonderheit „Eingriffsregelung“ beachten statt Chancen vergeben

Hinsichtlich der Fragestellung, ob für Bahnflächen ein Eingriff nach § 19 Absatz 3 BNatSchG vorliegt und Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen greifen, gilt in NRW die Besonderheit der „Natur auf Zeit“-Regelung gemäß § 4 Absatz 3 Nr. 3 Landschaftsgesetz NRW (LG). Danach ist entscheidend, ob es sich um die Wiederaufnahme einer Nutzung handelt.

In NRW vertritt das zuständige Ministerium die Auffassung, dass z. B. der Ausbau einer Bahnstrecke zu einem Radweg grundsätzlich der „Natur auf Zeit“-Regelung des § 4 Absatz 3 Nr. 3 LG unterliegt. Denn unabhängig davon, ob die Nutzung als Radweg der Nutzung als Bahnstrecke entspricht oder ob es sich um eine anders geartete Nutzung handelt, wird die Nutzung mit dem Ausbau erneut aufgenommen.

Bei der Frage der Kompensationspflicht handelt es sich dann um eine Einzelfallentscheidung, bei der der damals rechtlich zulässige und der heutige Zustand der Bahnstrecke mit dem geplanten Radweg zu vergleichen sind. Hält sich die neue Nutzung im Rahmen der damals rechtlich zulässigen Nutzung, liegt kein Eingriff vor.

Zu Bahnstrecken gilt in NRW die Konvention, dass die Unterbaukrone (= Planum), ein in der Regel ca. 2,50 m breiter Bereich, der „Natur auf Zeit“-Regelung unterfällt. Die tatsächliche Breite hängt von dem jeweiligen Einzelfall ab. Die Beseitigung der Vegetation unterliegt dort insoweit nicht der Kompensationspflicht.

Für die darüber hinausgehenden Nutzungen, wie z. B. Versiegelung durch Asphaltierung auf ehemals geschotterten Flächen – sofern Asphaltierung damals rechtlich nicht zulässig war – liegt ein kompensationspflichtiger Eingriff vor. In diesen Fällen kann aber nur der graduelle Unterschied zwischen der bisher geschotterten Fläche des Gleiskörpers und seiner geplanten Asphaltierung in Anrechnung gebracht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das im Eisenbahnbau hergestellte Planum bei korrekter Ausführung als wasserführende Schicht und somit wasserundurchlässig ausgestaltet wurde. Hilfestellung geben entsprechende Bewertungsverfahren.

Bei der Planung eines Radweges ist deshalb zwischen dem Teil, der keiner Ausgleichspflicht unterliegt (Unterbaukrone) und dem Teil, der einer Ausgleichspflicht unterliegt (z. B. Bau von Rampen in den Bahndamm zur Anbindung an das übrige Radwegenetz), zu unterscheiden. Auch hier gilt die Empfehlung, sich sehr früh mit der Unte-

ren Landschaftsbehörde auf die Grundsätze zu verständigen und die Planung entsprechend zu gestalten.

### 3.2.9 Kampfmittel kalkulieren statt Überraschungen hinnehmen

Die Beseitigung von Kampfmitteln dient der Abwehr von Gefahren für Leib und Leben, gehört damit zum Sachgebiet des Polizei- und Ordnungsrechts. Dies betrifft auch die Gefahrenforschung. Zu deren Unterstützung unterhält NRW einen staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD). Seine Hauptaufgaben sind:

- Räumung von Zufallsfunden,
- Überprüfung und gegebenenfalls Räumung von Flächen (Baugrundüberprüfungen),
- Vernichtung der geräumten Fundmunition.

Der KBD NRW plant und organisiert die notwendigen Kampfmittelbeseitigungsmaßnahmen, führt sie durch und vergibt die Aufträge dazu.

Hinsichtlich der Kostentragung der Kampfmittelbeseitigung gelten für Liegenschaften, die vormals im Bundeseigentum standen, besondere Regelungen. In der zwischen der Bahn und der Bezirksregierung abgeschlossenen Vereinbarung ist geregelt, dass die Deutsche Bahn neben den Kosten der Flächenvorbereitung zur Durchführung der Kampfmitteluntersuchung und -beseitigung sowie der Wiederverfüllung des Ausgrabungsortes auch die Kosten der Untersuchung, der Entnahme, des Transports und der Vernichtung trägt. Nur die ordnungsbehördlichen Aufwendungen, wie z. B. Straßensperrungen (Kostenträger: Kommune) und Evakuierungen (Kostenträger: jeder Betroffene, da allgemeines Lebensrisiko) werden nicht in Rechnung gestellt.

Sofern die BEG im Rahmen der Planungs- oder Verkaufsvorbereitung Bodengutachten zur Ermittlung von Verunreinigungen beauftragt, erfolgt bei anstehenden Sondierungen zu Bodenbelastungen eine Anfrage beim Kampfmittelräum-

dienst durch die beauftragten Ingenieurbüros. Dort werden die aktuell vorliegenden Luftbilder der Alliierten aus Befliegungen im oder nach dem 2. Weltkrieg ausgewertet.

Häufig kann daraus bereits abgeleitet werden, ob ein allgemeiner Kampfmittelverdacht besteht. Bei der Entwicklung eines Bahnflächenareals empfiehlt sich in jedem Fall die frühzeitige Einbeziehung des KBD. Dabei fanden in der BEG-Praxis bislang zwei grundsätzliche Verfahrensweisen Anwendung:

- Befindet sich die Fläche in einem ehemaligen Kampfgebiet, liefern Luftbilddauswertungen keine ausreichenden Hinweise. Zur Ermittlung der Lage potenzieller Kampfmittel erfolgt in solchen Fällen typischerweise zunächst eine Flächendetektion. Übliche Bedingung dafür ist, dass Auffüllungen, auch der gegebenenfalls vorhandene Gleisschotter, bis zum gewachsenen Boden abgetragen werden. Bestätigt sich der Verdacht nach der Computerauswertung, erfolgt bei eindeutiger Identifizierung die Räumung oder es muss ergänzend eine Tiefendetektion stattfinden.
- Besteht der Kampfmittelverdacht wegen alliierter Bombardierungen, gibt die Luftbilddauswertung Hinweise auf die Lage von Bomben-

**Wetter (Ruhr),**  
Nutzungsverdichtung  
in der Innenstadt.



blindgängern. Kann der Verdachtspunkt nicht bestätigt werden, gilt er als überprüft und freigegeben. Ergibt die Sondierung hingegen das Vorhandensein eines Kampfmittels, wird es durch Aufgraben freigelegt, entschärft bzw. eventuell gesichert gezündet und abtransportiert.

Sofern im Zusammenhang mit einer geplanten Umnutzung des Bahngeländes auch Überprüfungsmaßnahmen außerhalb der DB-Flächen vorgenommen werden müssen, deren Verdachtspunkte aber innerhalb der DB-Fläche liegt, übernimmt der KBD die dort anfallenden Kosten der Maßnahmendurchführung. Die Kosten für die Vor- und Nacharbeiten trägt der jeweilige Eigentümer.

### 3.3 Planungsverfahren gemeinsam durchführen

#### 3.3.1 Vorrang der Fachplanung beachten statt unrealistische Ziele verfolgen

Bei allen Überlegungen zur Umnutzung und zum Erwerb von Bahnliegenschaften hat das gesetzlich garantierte Recht auf diskriminierungsfreien Zugang zum vorhandenen Schienensystem immer

**Geldern,**  
Personenunterführung zur Stadtquartiersverbindung.



Vorrang vor städtebaulichen Anliegen. Dieser Vorrang kann jederzeit durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Nutzer der Eisenbahninfrastruktur durch die Anmeldung eines Verkehrsbedürfnisses eingefordert werden. Dies gilt selbst für Eisenbahninfrastruktur, die zwar stillgelegt, aber noch nicht aus dem Planungsvorbehalt entlassen, sprich freigestellt worden ist. Die Gruppe der EVU, die ein zulässiges Verkehrsbedürfnis rechtlich gesichert anmelden können, wird durch die immer größer werdende Zahl von privaten Unternehmen, aber auch Museumseisenbahnen, künftig weiter anwachsen.

Alle Überlegungen zur Umnutzung der Bahnliegenschaften müssen dann zu Gunsten eines durch ein EVU formulierten Verkehrsbegehrens, hinten anstehen.

#### 3.3.2 Planungen im Konsens statt mehrjähriger Verzögerungen

In der Vergangenheit hat es immer wieder Fälle gegeben, in denen Kommunen oder Eigentümer Planungen beauftragt haben, die sich in ihren Zielen und Inhalten deutlich unterschieden oder sich sogar gegenseitig ausgeschlossen haben. In den meisten Fällen ging dies mit jahrelangen Verzögerungen oder einem vollständigen Stillstand der Projektentwicklung einher.

Auch der Dissens darüber, ob eine zu mobilisierende Fläche dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) zuzuordnen ist oder ob es der Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 30 BauGB ff. bedarf, ist umso eher lösbar, je deutlicher Konsens über eine Entwicklungsrichtung besteht.

In der Vergangenheit hat das wechselseitige Abstellen auf die Planungshoheit einerseits und die vorhandene eisenbahnrechtliche Widmung andererseits die Prozesse oft erheblich verzögert. Der Versuch, eigene Nutzungs- und damit Renditevorstellungen durch einseitige Rechtsbeurteilung



**Witten,**  
Dialysezentrum  
und Arztpraxen.

gen und eigene Planungsvorstellungen durchzusetzen, muss scheitern: Nur die Kommune kann über den Wechsel von der eisenbahnrechtlichen Fachplanung zur kommunalen Bauleitplanung einen Mehrwert auf den Flächen erzeugen; zumindest dann, wenn es sich um Flächen handelt, die nicht eindeutig dem unbeplanten Innenbereich zuzuordnen sind. Für eine erfolgreiche und zügige Konversion bedeutet das, dass nur ein möglichst frühzeitiges, kooperatives Vorgehen von Gemeinde und Grundstückseigentümern zielführend ist. Vertiefung findet dieses Thema in der „Arbeitshilfe zur Mobilisierung von Bahnliegenschaften“. (» [Quellenverzeichnis](#))

Gerade das Thema Einzelhandel ist dazu geeignet, Konflikte zwischen dem Eigentümer einer Liegenschaft und der Kommune auszulösen. Über großflächigen Einzelhandel kann eine besondere Rendite erwirtschaftet werden. Dabei werden die integrierten Lagen, die von Seiten der Landes-, Regional- und Stadtplanung eine solche Entwicklung zulassen, immer knapper. Heute haben viele Städte und Gemeinden Einzelhandelskonzepte aufgestellt und befolgen diese mit großer Stringenz. Ohne Kenntnis dieser Grundlagen ist es nicht zielführend, Planungen anzugehen und auf politische Einflussnahme zu setzen.

Insofern sollte die Kraft nicht darauf verwendet werden, die Planungshoheit an dieser Stelle in

Frage zu stellen, sondern darauf, eine ökonomisch tragfähige Planung zu erhalten, die den städtebaulichen Zielen der Kommunen entspricht oder zumindest sehr nahe kommt. Wichtig ist, sich über stadtentwicklungsrelevante und wirtschaftliche Ziele zu verständigen und gemeinsame Planungsüberlegungen anzustellen. Ein solcher gemeinsamer Planungsprozess ist als Chance zu begreifen. Nur dann, wenn der Eigentümer in der Lage ist, seinen Renditenotwendigkeiten Rechnung zu tragen und die Kommune sicher sein kann, dass die verfolgte Innenentwicklung durch eine attraktivere und den Zielen der Stadt entsprechende Nutzung und Bebauung auch erreicht wird, gibt es einen Fortschritt in der Sache.

### **3.3.3 Mit dem Taschenrechner planen statt ohne Zahlen scheitern**

Trotz bester Standortvoraussetzungen ist eine rentierliche Entwicklung vieler Flächen nur eingeschränkt möglich. Ausschlaggebend sind die bahnspezifischen Aufwendungen, sprich Anpassungskosten der Eisenbahninfrastruktur zur Wiedernutzung der Flächen. Die kommunale Planungskultur entspricht nicht immer einem kooperativen, mit den Flächeneigentümern gemeinsam getragenen Planungsansatz. Zum einen wurden und werden Planungsüberlegungen sehr oft ohne



**Jüchen Hochneukirch,**  
Wohnungsbau im  
Bahnhofsumfeld.

Beteiligung der Bahn als Grundstückseigentümerin entwickelt und forciert. Zum anderen werden ökonomische Faktoren nicht immer beachtet oder nur untergeordnet behandelt.

Planungsprozesse, die allein die öffentlichen Interessen in den Vordergrund stellen, laufen Gefahr, nicht umgesetzt zu werden. Dort, wo weder Grundstückseigentümer noch Erwerber von Bahnflächen eine Rendite erwirtschaften können, ist eine nachhaltige Mobilisierung der Flächen unwahrscheinlich. Folge dieser „Planungen ohne Taschenrechner“ ist nicht selten der Ruf nach öffentlichen Mitteln. Letztere sind aber ein knappes Gut und lösen – bei schlechter werdenden Haushaltslagen – Eigenanteile der Kommunen aus.

Ein erfolgsbedingender Bestandteil des Dialoges mit Kommunen und Erwerbern ist deshalb die umfassende Betrachtung der Wirtschaftlichkeit von Vorhaben. Für viele Projekte ist es ratsam, eine gemeinsame Kosten- und Finanzierungsrechnung zu erstellen und laufend zu aktualisieren.

Wichtig ist auch die ständige Rückkopplung, ob sich die angestrebten Ziele – unter Berücksichtigung der vorliegenden Rahmenbedingungen – wirtschaftlich vertretbar abbilden lassen und ob

eine Flächenentwicklung unter den gegebenen Voraussetzungen realisierbar ist. Diese Spielregel ernst zu nehmen bedeutet hingegen nicht, städtebaulich unangemessene Entwicklungen auf Grund ökonomischer Zwänge einzuleiten.

### **3.3.4 Integriert planen statt isolierte Ziele verfolgen**

Die Bedeutung der Schnittstellen zwischen Bahn und Stadt wird heute neu entdeckt. Eine Entscheidung über die Planungsziele auf Bahnflächen kann nur auf der Grundlage einer Stadtentwicklungsplanung erfolgen, welche die Anforderungen aller Fachdisziplinen berücksichtigt. Die Sicherung der verkehrlichen Bedeutung der Bahnhöfe ist ebenso zu gewährleisten wie die Schaffung attraktiver, urbaner Stadtquartiere im Umfeld, die als Eingangstor in die Stadtzentren fungieren. Durch das gemeinsame Interesse der Städte und der Bahn können die Bahnhöfe und ihre Umfelder neue Qualitäten gewinnen und wichtige Beiträge zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. Als leistungsfähige und stark frequentierte Verkehrsknoten können sie auf urbane, innerstädtische Räume ausstrahlen, in denen sich hochwertige Nutzungen etablieren lassen.

Dort, wo allerdings allein die verkehrlichen Aspekte im Vordergrund stehen, wird das Bahnhofsumfeld schwerlich ein städtebaulich belebter Teil der Innenstadt werden. Bauliche Nutzungen, vor allem Geschäfte, Gastronomiebetriebe und Wohnungen können hingegen einen lebendigen, spannenden Siedlungsraum schaffen. Beispiele wie der Bahnhof in Wesel zeigen, dass die Aufwertung des Empfangsgebäudes eine Initialzündung für das gesamte Bahnhofsquartier mit sich bringen kann.

Insofern ist gerade bei flächenintensiven Verkehrseinrichtungen, insbesondere Park+Ride-Anlagen zu prüfen, ob der Bedarf tatsächlich angemessen ist, ein Sprung auf die „andere Seite“ der Bahnstrecke und damit häufig der Stadt abgewandten Seite machbar ist oder ob der Bedarf überhaupt in innerstädtischen Lagen befriedigt werden soll. Bei hohem Stellplatzbedarf, der sich z. B. auch aus der Tarifstruktur (Endhaltepunkt eines Verkehrsverbundes) ergeben kann, ist der Bau von mehrgeschossigen Parkeinrichtungen zu prüfen.

### 3.3.5 Iterativer Planungsweg statt starrer Verfahren

Die Überplanung von Bahnhofsumfeldern sollte stufenweise erfolgen. Planungen mit detailliert ausgearbeiteten Inhalten, z. B. in Form von städtebaulichen Wettbewerben oder gar Bebauungsplanvorentwürfen gehen dann ins Leere, wenn die ökonomischen und technischen Rahmenbedingungen innerhalb des Planungsprozesses nicht hinreichend Berücksichtigung finden.

Hier hat es sich bewährt, mit einer Rahmenplanung zu beginnen und einem erstem Abgleich von Ausgaben und Erlösen einzusteigen. Auf Basis einer Grobkostenrechnung ist zu klären, ob die Nutzungsziele adäquat sind: Unter Umständen führt eine Änderung des Flächenumfangs zu Kosteneinsparungen hinsichtlich betrieblicher Anpassungsmaßnahmen. Ist die Wirtschaftlichkeit wahrscheinlich oder kann eine Förderung die Unwirtschaftlichkeit ausgleichen, sollte eine Vertiefung der Planungen erfolgen. Berechnungen zu den

Infrastruktur- und Erschließungskosten kommen hinzu.

Erst auf Grundlage einer ökonomisch funktionierenden Rahmenplanung kann in Betracht gezogen werden, städtebauliche Entwürfe zu vertiefen oder städtebauliche Wettbewerbsverfahren durchzuführen. In jedem Fall ist es hier auf Basis der Vorarbeiten zwingend, Flächen mit keinen oder nur eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten festzulegen und Anteile von Erschließungs- und Grünflächen für die weitere Vertiefung vorzugeben.

Erst der mehrfache Abgleich von städtebaulichen Interessen und bauplanungsrechtlichen Notwendigkeiten unter Hinzunahme bahntechnischer und rechtlicher Rahmenbedingungen führten zu einem planerischen und wirtschaftlichen „best case“.

**Meschede,**  
Einzelhandelszentrum am Bahnhof.



### 3.3.6 Aufschiebend bedingt planen statt Verzögerungen in Kauf nehmen

Eine zentrale Aufgabe ist es, Städte und Gemeinden als Träger der Planungshoheit und die Bahn als „Sachanwalt“ des Fachplanungsrechtes zu einem abgestimmten und verlässlichen Vorgehen zusammen zu führen.

Der Bund hat im Juni 2004 mit dem Europa-rechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) und der Änderung des § 9 (2) BauGB den Städten und Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit die Möglichkeit eröffnet, bauliche und sonstige Nutzungen vom Eintritt einer Bedingung abhängig zu machen. In den Gesetzesmaterialien einschließlich des Berichtes der Unabhängigen Expertenkommission zur Novellierung des Baugesetzbuches zum § 9 (2) BauGB wird allerdings kein Bezug auf planfestgestellte Bahnflächen genommen.

**Hennef (Sieg).**  
neue Laden-Straße  
statt alte Ladestraße.

Ein Gutachten von Prof. Stürer, Universität Münster, im Auftrag des Forums Bahnflächen, belegt,

dass auch planfestgestellte Flächen ganz oder teilweise unter Anwendung von § 9 (2) BauGB überplant werden können. Der Bebauungsplan tritt sofort nach Satzungsbeschluss mit der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft; alle Festsetzungen, die nicht von einer Bedingung abhängen, sind entsprechend sofort zulässig. Festgesetzte Nutzungen jedoch, die mit einer Bedingung verknüpft sind, werden zu einem späteren Zeitpunkt zulässig. Erst mit dem Bedingungseintritt – in den Fällen der Anwendung auf planfestgestellten Flächen also mit der Freistellung der Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken – ist die in einem Bebauungsplan festgesetzte Nutzung möglich.

Unter Anwendung des § 9 (2) BauGB können die Städte und Gemeinden nun – mit der Einschränkung des Bedingungseintritts – frühzeitig Planungssicherheit herstellen. Dieser Punkt ist von zentraler Bedeutung für die Mehrzahl der Projekte, da ein Investor nur auf Basis dieser Planungssicherheit dazu bereit sein wird, die Kosten für die zur Freistellung erforderlichen Anpassungsmaßnahmen zu tragen. Die Bahn finanziert diese Maßnahmen im Regelfall nicht, so dass in



diesen Fällen keine Flächenentwicklung stattfinden würde. Damit drohen städtebauliche Fehlentwicklungen, die ursächlich darauf zurückzuführen sind, dass die Planungs- und Rechtssicherheit fehlt.

Mit aufschiebend bedingten Festsetzungen kann auch eine erhebliche Verfahrensbeschleunigung erzielt werden, da Verfahren parallel durchgeführt werden können.

### 3.3.7 Lösungswerkstatt einfordern statt sektoral arbeiten

In Anbetracht der Komplexität der Flächenfreisetzung auf der einen Seite und der Planungsprozesse auf der anderen Seite ist es sinnvoll, in Werkstattgesprächen mit den entscheidenden Ämtern der Stadtverwaltungen nach Lösungen zu suchen. Dabei stehen alle Themen auf der Tagesordnung: von Klima-, Umwelt-, Denkmal- und Lärmschutz über städtebauliche und freiräumliche Planungsgrundsätze bis zu den Verfahren von Bodenaufbereitung und Erschließung.

Am Anfang aller Erörterung steht der Austausch der jeweiligen Sachstände und das Klären von Interessen und Zielen. Auf dieser Basis erfolgt dann die Diskussion von Lösungswegen, wobei folgender Hintergrund zu beachten ist:

Die Vielfalt der zu lösenden Themen wie Denkmal-, Arten-, Natur, Klima-, Boden-, Gewässer-, Hochwasser- und Lärmschutz erfordern immer mehr und immer umfangreichere Fachgutachten mit zunehmender Komplexität und Erstellungsdauer. Bei manchen Themen (z. B. Störfallbetriebe) stellen die Gutachter das Nadelöhr dar; monatelange Wartezeiten bis zur Beauftragung sind die Regel.

Für viele Fachgutachten gibt es keine einheitlichen „Erstellungsvorgaben“, so dass sich die Fachbehörde und der Gutachter mitunter neue Anforderungen herleiten, was den Auftraggeber und die Gutachter vor weitere Herausforderungen stellt.



Die Nutzung der Spielräume in Gesetzen und Runderlassen fällt den Behörden mit Blick auf die Vielzahl und die Vehemenz der Interessenvertreter gerade im Umweltbereich immer schwerer. Immer häufiger stehen die Prozesssicherheit, die strikte Einhaltung der Regularien und das Abstellen auf den „worst case“ im Vordergrund.

Die Zielkonflikte zwischen den Fachgebieten nehmen dabei zu. Dies betrifft das Ziel der Innenentwicklung (Stadtentwicklung) und das Freihalten des Freiraums (Naturschutz) einerseits und der Arten- und/oder Bodenschutz auf der Brachfläche andererseits.

In diesem Spannungsfeld hilft die verwaltungsinterne Transparenz und die Diskussion um solche Zielkonflikte. Zum ersten Mal wird auch für die sektoral aufgestellten Fachverwaltungen sichtbar, mit welchen ökonomischen Herausforderungen die Wiedernutzung der Bahnflächen verbunden sein kann. Durch ein Klima der Offenheit ist es dabei für die einzelnen Ämtern schwieriger, auf Maximalpositionen zu beharren. Dies gilt ins-

**Witten,**  
neuer ZOB (Zentraler  
Omnibusbahnhof).



**Burgsteinfurt,**  
„Radverkehrsförderung“ von privat –  
Gewerbe auf ehema-  
liger Bahnfläche.

besondere dann, wenn Fachbereichs- und Dezernatsleitungen zu bestimmten Zeitpunkten an den Konferenzen teilnehmen.

### 3.3.8 Planungswerkstatt durchführen statt Einzelentwürfe verfolgen

Für einen Abgleich der bisherigen planerischen Ziele der Kommunen mit den ökonomischen Sachzwängen bietet sich die Erstellung und Diskussion alternativer Struktur- und Nutzungskonzepte an. Die verschiedenen Szenarien dienen der Auseinandersetzung mit unterschiedlichen „Visionen“ einer räumlichen Entwicklung.

Eine gute Grundlage bilden dabei Planungswerkstätten, bei denen die Teilnehmer für eine bestimmte Zeit an Lösungen arbeiten, diese immer wieder in die Runde rückkoppeln und diskutieren. Dabei muss bei den Teilnehmern die Offenheit bestehen, nicht nur die eigenen Planungsideen einzubringen, sondern diese auf Basis des Gehörten und Diskutierten auch anzupassen. Für diese Bereitschaft zur Offenheit ist eine angemessene Honorierung der an der Werkstatt teilnehmenden Büros wichtig. Für die Teilnehmer ist es ebenso bedeutend, von Beginn an zu wissen, ob und in welcher Form eine

Weiterbeauftragung verfolgt wird. Die Werkstattverfahren können auch um die zeitweise Beteiligung von Bürgern und Politik erweitert werden. Hier gibt es hinreichende Vergleichsfälle, auf die zurückgegriffen werden kann.

Alternativ zu einem Werkstattverfahren kommt auch die Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben in Betracht. Diese sollten allerdings dialogorientiert ausgestaltet werden, um Ergebnisse zu vermeiden, die den ökonomischen Rahmenbedingungen nicht entsprechen.

## 3.4 Prozesse effizient gestalten

### 3.4.1 10-SVP nutzen statt auf Teillösungen bauen

Um den Übergang des Fachplanungsrechts auf die kommunale Planungshoheit zu erreichen, bedarf es der Prüfung, ob eine Fläche, die bisher für den Eisenbahnverkehr betriebsnotwendig war, vom Eisenbahnrecht freigestellt (früher: „entwidmet“) werden kann. Hierzu hat die Bahn einen bundesweit einheitlichen **zehnstufigen Verwertungsprozess** (10-SVP) entwickelt, der im Kern drei Ziele verfolgt:

- den Prozess zur Entscheidungsfindung über die weitere Betriebsnotwendigkeit eines Grundstücks beschleunigen und die Mitwirkungsbereitschaft sämtlicher Beteiligten des Konzerns sicherstellen;
- den Grad der Verlässlichkeit verbessern, z.B. durch Klärung, welche Anlagen vorhanden sind und mit welchem monetären und zeitlichen Aufwand angepasst oder verlegt werden können;
- mit der Einführung einer konzerninternen Veränderungssperre erreichen, dass auf den zum Verkauf vorgesehenen Flächen nicht nachträglich noch Betriebsanlagen installiert werden, z. B. Leitungen, die eine bauliche Nutzung der Flächen später wieder beeinträchtigen.

Im Mittelpunkt des Verfahrens steht zunächst die planerische Festlegung der zu überprüfenden

Bahnflächen in Immobilienportfolieeinheiten (IPE) durch den Geschäftsbereich DB Immobilien. Grundsätzlich entscheidet ein internes Gremium, bestehend aus Vertretern der betroffenen Bahneigentümergeellschaften und DB Immobilien, die sogenannte IPE-AG, ob der Prozess innerhalb der vorgeschlagenen Grenzen durchgeführt werden soll. Wird der Prozess eingeleitet, werden die IPE gemäß den Ergebnissen des 10-SVP in Segmente zerlegt, die dauerhaft dem Immobilienvertrieb zugeordnet werden können (IPV) und in solche, die weiterhin für eine Nutzung der Konzerngesellschaften erforderlich sind (IPK). Die Entscheidung über die Bildung der Segmente und damit über die Verwertbarkeit der konkreten Immobilienportfolieeinheit wird bereits in der Stufe 7 des 10-SVP von einem bahninternen regionalen Portfolioausschuss getroffen.

**Die Inhalte der einzelnen Stufen lassen sich wie folgt skizzieren:**

#### ➤ Stufe 1

Vorschlag einer planerischen Flächenabgrenzung und erste Datenaufbereitung, Erstellung einer Entscheidungsvorlage für die IPE-AG

#### ➤ Stufe 2

Entscheidung über die Durchführung des 10-SVP für die vorgeschlagenen Immobilienportfolieeinheiten durch die IPE-AG und Festlegung der zu beteiligenden Konzerngesellschaften

#### ➤ Stufe 3

Infrastrukturprüfung (IP), bestehend aus einem Abgleich der inventarisierten und der in einer Ortsbegehung vorgefundenen Anlagen einschließlich eines Planabgleichs

#### ➤ Stufe 4

Machbarkeitsprüfung (MP) mit Feststellung der Kerngeschäftsnötigkeit durch die Verfahrensbeteiligten einschließlich bestehender Planungsverfahren; Ermittlung aller Miet- und Pachtverträge, Gestattungen, Grundbucheintragen und sonstiger Rechte Dritter oder Belastungen anderer Art (z. B. Denkmalschutz)

#### ➤ Stufe 5

Prüfung notwendiger interner Maßnahmen (IM) zur Flächenbereitstellung; Skizzierung von Verlagerungs-~/Anpassungs-/Rückbaumaßnahmen sowie weiterer Tief- und Hochbaumaßnahmen zur Baufeldfreimachung; Handlungsempfehlungen und Ergebniszusammenfassung inklusive eines ersten Rahmenterminplans und entstehender Kosten

#### ➤ Stufe 6

Detailanalyse als immobilien spezifische Objektanalyse mit Szenariorechnung, Wirtschaftlichkeitsrechnung, Aufwand-Erlös-Betrachtung, Wertermittlung, Vorschlag für eine Segmentierung in IPV und IPK als Verwertungsempfehlung der betrachteten IPE durch DB Immobilien

#### ➤ Stufe 7

Abschließende Verwertungsentscheidung über den vorgelegten Segmentierungsvorschlag im Regionalen Portfolioausschuss

**Rheine,**  
Innovationsquartier  
am Bahnhof.



Die Stufen 8 – 10 bilden konzernintern den Verkaufsvorgang und die Nachbereitung ab.

Je nach Komplexität der Bahninfrastruktur nehmen die Stufen 1 bis 7 einen Zeitraum von 6 bis 18 Monaten ein. Wegen der Vielzahl der am Verfahren beteiligten Gesellschaften und Fachabteilungen entstehen im Zuge des Prüfungsprozesses nicht unerhebliche Kosten. Unerlässlich ist deshalb die frühzeitige Klarheit zum kommunalen Flächenbedarf. Laufende Umplanungen mit veränderten Planungsaussagen und immer neuen Abgrenzungen führen dazu, dass das Verfahren für die bisher nicht erfassten Teilflächen erneut durchgeführt werden muss. Damit sind erheblicher Zeitverlust und steigende interne Kosten verbunden. Hier ist zu empfehlen, den Flächenumgriff so früh wie möglich und verlässlich zu klären oder – bei Unsicherheit bezüglich der Planung – den Umgriff von vorne herein größer zu wählen und mehr Fläche auf Betriebsnotwendigkeit prüfen zu lassen.

Die BEG ist dazu übergegangen, für einen größeren Umgriff zu werben, aber auch von Beginn an deutlich zu machen, dass dann ggf. auch ein etwas umfangreicherer Grunderwerb für die geplanten Infrastruktur- und Bauprojekte in Betracht gezogen werden muss. Hier wäre es kontraproduktiv, wenn nur diejenige Fläche betrachtet würde, die

**Geldern,**  
Wohnquartier  
Nierspark auf  
Bahngelände.



für ein (Förder-)Projekt benötigt wird. An vielen Stellen übersteigen die bahninternen Prozesskosten zur Ermittlung einer Freistellungsfähigkeit von Flächen die Verkaufserlöse, insbesondere bei Gemeinbedarfsflächen, um ein Vielfaches. Hier kann damit gerechnet werden, dass zukünftig eine Diskussion um die (Mit-)Finanzierung dieser Aufwendungen entsteht. Im BahnflächenPool NRW ist zur Beschleunigung der Verfahren bereits eine anteilige Kostenerstattung eingeführt worden.

### 3.4.2 Prozessergebnisse abwarten statt mit unklaren Planungsgrundlagen agieren

In der Stufe 3 des 10-SVP findet die Vor-Ort-Prüfung statt, in der die sichtbaren Betriebsanlagen auf der zu betrachtenden Fläche vollständig erfasst werden. In der nachfolgenden Stufe 4 nehmen die Anlagenverantwortlichen dann Stellung zu technischen Auflagen, die mit diesen Betriebsanlagen verbunden sind, z. B. einzuhaltende Mindestabstände oder geplante Änderungen am Bestand. Sind relevante Anlagen vorhanden, die zum Zweck der Flächenmobilisierung verändert werden müssten, wird in der Stufe 5 überprüft, welche Anpassungen oder Verlagerungen konkret erforderlich sind. Eine erste Kostenschätzung liefert die Grundlage für ökonomische Betrachtungen.

Der Laie erwartet bei stark überwachsenen oder beschädigten und unterbrochenen Gleisanlagen oftmals, dass die Entbehrlichkeit damit feststehe und die Freistellung unproblematisch sei. Dies ist aber oftmals nicht der Fall. So ist zunächst zu prüfen, ob dieses Gleis im Rahmen des diskriminierungsfreien Zugangsrechtes noch als öffentliche Gleisanlage im jedermann zugänglichen „Infrastrukturregister“ der DB Netz AG verzeichnet ist (» siehe Quellenverzeichnis). Ist dies der Fall, scheidet eine Freistellung zunächst aus.

Ist dies jedoch nicht der Fall, wird im zweiten Schritt festgestellt, ob das Gleis physisch noch über eine Weiche mit dem Schienennetz der Bahn



**Schwelm-Loh,**  
Gewerbeflächenent-  
wicklung auf über  
50 ha Bahnfläche.

verbunden ist. Liegt dort noch eine funktionsfähige Weiche, muss diese in der Regel zunächst zurückgebaut werden. Nur in Ausnahmefällen sind preiswertere Übergangsregelungen, wie z. B. Weichenverschlüsse durch Verschweißen der beweglichen Teile, möglich. Da es sich bei diesen Maßnahmen um Änderungen an Bahnanlagen handelt, ist dazu eine Genehmigung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) durch die DB Netz AG gemäß § 18 AEG zu beantragen. Erst nach Durchführung der baulichen Maßnahme ist das Gleis funktionslos und könnte einschließlich des Grundstücks wiederum auf Antrag durch das EBA freigestellt und der kommunalen Planungshoheit zugeführt werden.

Aus historischen Gründen finden sich vor Ort vereinzelt allerdings auch vom Schienennetz bereits provisorisch getrennte Gleisstränge, d. h. die Befahrbarkeit wird z. B. durch das Aufstellen von Schwellenkreuzen, nicht ortsfesten Haltesignalen oder Weichenfixierung durch Verschraubungen verhindert. Diese baulichen Zustände genügen heute allerdings nicht mehr den rechtlichen und technischen Voraussetzungen für Funktionslosigkeit eines Gleises. In diesen Fällen sind trotz erkennbarer Abbindung vor der Freistellung noch Maßnahmen erforderlich, die den heutigen Bedingungen des EBA entsprechen müssen.

Weichen sind, mit Ausnahme weniger handgestellter Weichen, grundsätzlich Bestandteil der Leit- und Sicherungstechnik im Bahnbetrieb. Beim Rückbau von Weichen werden daher regelmäßig auch Anpassungen im Stellwerk nötig. Dies ist, je nach vorhandener Stellwerkstechnik, mitunter mit erheblichen Kosten und längeren Planungszeiträumen verbunden.

### **3.4.3 Nutzbare Flächengrößen anstreben statt Insellösungen planen**

Die Freistellung von Bahnflächen geht häufig mit einem aufwändigen Rückbau von Bahntechnik, Gleisen, Abriss von Gebäuden und insgesamt hohen Freimachungskosten einher. Hier hat es sich in der Vergangenheit als sehr nützlich erwiesen, Planungsvorgaben und Flächenbedürfnisse umfangreich zu klären, bevor entsprechende Verfahren zur Ermittlung der Freistellungsfähigkeit im Einvernehmen mit der Bahn angestoßen werden. Denn sofern zum Schluss für eine Baumaßnahme, wie z. B. einen Kreisverkehr, nur wenige Quadratmeter zusätzlich benötigt werden, muss das komplexe Verfahren für weitere (Teil-)Flächen oftmals erneut eingeleitet und bis zur Freistellung mit weiteren Verzögerungen gerechnet werden, bevor die Freistellung erfolgen und damit das



**Alleenradweg  
Nettetal,**  
Bahnrelikte.

Projekt umgesetzt werden kann. Insofern empfiehlt sich auch in diesem Kontext die rechtzeitige Abstimmung.

Auch aus wirtschaftlichen Gründen kann es vorteilhaft sein, über den „Tellerrand“ der im ersten Ansatz zur Verfügung stehenden Flächen hinauszuschauen. In die Planungsüberlegungen sollten deshalb immer auch angrenzende Flächen, seien es Liegenschaften anderer Eigentümer oder noch nicht untersuchte Bahnflächen, einbezogen werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn hierdurch besser nutzbare Flächengrößen und -zuschnitte erreicht werden können.

### **3.4.4 Verfahrensstände früh thematisieren statt nachträglich problematisieren**

Damit aus der Dauer von Verfahrensabläufen kein Ärgernis wird, ist es wichtig, Transparenz herzustellen und die wechselseitigen Abhängigkeiten sichtbar zu machen. Frühzeitig thematisiert werden sollten insbesondere

- Verfahrensstand und Vorgehen zur Stilllegung der Strecke/Fläche (§ 11 AEG);
- EBA-konforme Abbindung der stillgelegten Strecke/Fläche von dem letzten in Betrieb befindlichen Gleis;
- Verfahrensstand und Vorgehen zur Plangenehmigung des Rückbaus (§ 18 ff AEG);
- Stand der Freistellung von den Eisenbahnbetriebszwecken (§ 23 AEG);

- Erforderlichkeit der Aufhebung von Kreuzungen nach § 14 a EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) bei stillgelegten Bahnstrecken.

Die Klarheit zum Stand der verschiedenen Verfahren schützt davor, unrealistisch Ergebnisse zu erwarten. Auch liegen in den Verfahren selbst Unwägbarkeiten, da maßgebliche Akteure, z. B. auf Seiten der Eisenbahnvereine, jegliche Außerbetriebnahme von Strecken und Flächen kritisch bewerten. Oftmals gehen sie in den Verfahren juristisch vor mit der Folge, dass auch eine beschränkte oder befristete, museale Nutzung einer städtebaulichen Entwicklung oder dem Bau eines Radweges entgegenstehen kann. Hier gilt es, die Verfahren, die allesamt beim Bundeseisenbahnamt liegen, formal sauber und inhaltlich fundiert aufzustellen.

### **3.4.5 Frühzeitig Kosten schätzen statt Risiken aufschieben**

Die Kosten für bahnbetriebliche Anpassungsmaßnahmen und die Aufbereitung nicht mehr benötigter Bahnflächen stellen im Einzelfall ein großes Entwicklungshemmnis dar. Deshalb ist es hilfreich, vor Beginn der Erarbeitung von Planungskonzepten zu ermitteln, ob sich die Aktivierung der Fläche mit der angestrebten Nutzung rechnet.

Ein Schlüssel des Erfolges ist die Finanzierung von Untersuchungskosten (» 3.2). Diese bieten nicht nur für die Bahn Sicherheit in Bezug auf ihre Prozessergebnisse. Die Kostensicherheit ist elementar für zukünftige Nutzungen und Entwicklungen.

Insbesondere bei einer gewerblichen Nutzung stellen die geringen Grundstückspreise außerhalb der Ballungsräume eine besondere Herausforderung dar. Bei erschließungsbeitragsfreien Richtwerten unter 50 Euro je Quadratmeter besteht wenig Spielraum für die technische Anpassung oder Verlagerung von Betriebsanlagen. Dies frühzeitig einzuschätzen und, bei Weiterverfolgung der Nutzung, die Höhe der Unterfinanzierung und

damit auch die Höhe zu akquirierender Fördermittel zu klären, ist entscheidend.

Im Rahmen der Entwicklung und Verwertung von Flächen, insbesondere unter Berücksichtigung des Einsatzes von Fördermitteln, sind innerhalb des von der DB Immobilien durchzuführenden 10-SVP die Stufen 3 (Infrastrukturprüfung), 4 (Machbarkeitsprüfung = MP), 5 (Interne Maßnahmen = IM) und 9 (Transaktionsbegleitende Maßnahmen = TBM) relevant (» 3.4.1).

Im Mittelpunkt steht der Umgang mit technischen und wirtschaftlichen Restriktionen aus der Machbarkeitsprüfung (früher Entbehrlichkeitsprüfung). Ohne die Machbarkeitsprüfung lässt sich bei Flächen, die unmittelbar an Betriebsgleise angrenzen, keinerlei Ersteinschätzung der zu erwartenden Kosten vornehmen. Allenfalls für abseitige Flächen lässt sich anhand der vor Ort sichtbaren notwendigen Anpassungsmaßnahmen eine Ersteinschätzung vornehmen.

Daraufhin erfolgt die Erarbeitung einer technischen Lösung zur Flächenfreisetzung mit Anpassung, Verlagerung oder Rückbau von Anlagen. Hier zeigen die Erfahrungen, dass eine enge Verzahnung zwischen Planungsabsichten und Flächenumgriff einerseits und Maßnahmenplanung sowie Kostenschätzung andererseits zwingend sind, um wirtschaftliche Lösungen zu finden. Die Diskussion des Lösungsansatzes und die Vermeidung von Sprungkosten ist elementar für eine wirtschaftlich tragfähige Planung.

Sofern die Kosten der bahnbetrieblichen Anpassungsmaßnahmen so hoch sind, dass eine ökonomische Entwicklung der Liegenschaften in Frage steht, kann es sinnvoll sein, Alternativen durch freie Ingenieurbüros gutachterlich prüfen und Kostenansätze plausibilisieren zu lassen. Dabei muss bei der Auswahl des Gutachters unbedingt darauf geachtet werden, dass es sich um ein Fachbüro für Eisenbahnvorhaben handelt. Da nicht jedes Ingenieurbüro alle eisenbahnspezifischen Fachdisziplinen abdecken kann und insbesondere im Bereich Leit- und Sicherungstechnik

sowie Oberleitungsanlagen oftmals Kapazitätsengpässe herrschen, empfiehlt es sich, die Auswahl des Auftragnehmers mit der DB Netz AG abzustimmen.

„Die besten Kosten sind die, die gar nicht erst entstehen“ – nach diesem Motto sollte vermieden werden, etwa durch unbedachte Flächenabgrenzungswünsche Sprungkosten zu produzieren. Nachfolgend dazu zwei Beispiele:

1. Die Erweiterung eines Plangebietes um fünf Meter auf die Standorte dreier Oberleitungsquerfeldmasten löst Flächenfreisetzungskosten von mindestens 300.000 Euro aus. Alternativ gibt es sogenannte Taschenlösungen, die die Verlagerung der gesamten Querfelder verhindert und den Raum zwischen den Masten und den Querfeldabspannungen nutzbar macht. Bei einem Regelabstand von 60 Metern entstehen nach Abzug der üblichen Schutzabstände von jeweils drei Metern Felder in einer Breite von 54 Metern, die zur verkehrlichen (z. B. für P+R-Plätze) oder baulichen Ausnutzung verfügbar gemacht werden können, ohne Verlagerungskosten auszulösen.
2. Der Einbezug des überwachsenen, augenscheinlich entbehrlichen Gleises, bedarf noch des Rückbaus zweier Weichen. Je nach Einbin-

**Rheine,**  
Gewerbegebiet auf  
ehemaligem Rangier-  
bahnhof.



derung der Weichen in die Stellwerkstechnik entstehen im günstigen Fall Kosten von 50.000 Euro, unter Umständen aber auch ein drei- bis vierfaches.

Zur verlässlichen Aufklärung, ob Sprungkosten zu erwarten sind, empfiehlt es sich, ein unabhängig beratendes Ingenieurbüro hinzuzuziehen.

### 3.4.6 Dialogform wählen statt Einzelkämpfertum verfolgen

Vor dem Hintergrund kommunaler Personalressourcen besteht in der Regel keine Möglichkeit der Spezialisierung Einzelner auf bahninterne Prozesse und eisenbahnrechtliche Verfahren. Insofern ist es unerlässlich, auf Vermittler zu setzen.

Der Weg Nordrhein Westfalens, über ein kommunales Forum die wichtigsten Informationen auszutauschen und über Lösungen gemeinsam nachzudenken, hat sich sehr bewährt (» 4.5). Besonderes Augenmerk sollte auf der fachlichen Besetzung des Lenkungskeises eines solchen

**Werdohl,**  
neue Aufenthalts-  
qualität und Fahr-  
gastangebote im  
Bahnhof.



Forums liegen. In seiner Fach- und Methodenkompetenz sowie interdisziplinären Ausrichtung sollte er zum Spezialisten in den Bereichen Bahntechnik, Eisenbahn- und Baurecht, Flächenrecycling, Vermarktungsstrategien, Prozessmanagement und Konsensbildung werden. Anspruch an vor Ort tätig Projektentwickler oder Vermittler ist, über den Tellerrand der reinen Grundstücksveräußerung und Immobilienentwicklung hinauszuschauen.

Dort, wo keine entsprechende Organisation zur Initiierung und Begleitung von Dialog und Erfahrungsaustausch vorhanden ist, kann ein Forum als loser Zusammenschluss der Städte und Gemeinden entstehen.

### 3.4.7 Plausibilisieren statt kritisieren

**Die Bahn finanziert standardgemäß folgende Aufklärung:**

- Kosten der Durchführung des 10-SVP (» 4.4.1),
- Kosten der Ermittlung des technischen, zeitlichen und finanziellen Umfangs der nach Auswertung der Restriktionen aus der Machbarkeitsprüfung (MP) gegebenenfalls erforderlichen Flächenfreisetzungsmaßnahmen (FF-Maßnahmen) zur Herstellung eines freistellungsfähigen Zustandes.

Im Falle ihres Verbleibs bedürfen die betriebsnotwendigen Anlagen der dinglichen Sicherung oder der Zuordnung zu einem weiterhin nach dem Eisenbahnrecht gewidmeten Flurstück.

Die Kostenhöhe und der Fertigstellungstermin der FF-Maßnahmen müssen spätestens bei Abschluss eines Kaufvertrages verlässlich vorliegen. Diese Ermittlung ist grundsätzlich Bestandteil der Stufe 5 (Interne Maßnahmen) des 10-SVP. Um die Flächenfreisetzung zügig und verlässlich zu erreichen, bedarf es einer intensiven und konstruktiven Zusammenarbeit der Beteiligten. Zur Abstimmung der laufenden Prozesse sind regelmäßige

Treffen der Entscheidungsverantwortlichen unerlässlich, die regelmäßig stattfinden sollten.

Die BEG vereinbart in den Kaufverträgen, dass die DB Netz AG als Verkäufer der Grundstücke die Herstellung der Freistellungsfähigkeit der veräußerten Liegenschaften schuldet. Der Kaufpreis beinhaltet üblicherweise die Aufwendungen zur Durchführung von FF-Maßnahmen (Kostenübernahmeerklärung).

Die Verpflichtung zur Durchführung einer gegebenenfalls erforderlichen Medientrennung (d. h. Trennung von Medien wie Gas, Wasser, Strom zwischen dem Erwerber und der Deutschen Bahn, soweit durch den Grundstücksverkauf ausgelöst) wird grundsätzlich durch entsprechende kaufvertragliche Regelungen dem jeweiligen Erwerber auferlegt. Die Realisierung erfolgt zwingend in Abstimmung mit der DB Immobilien. Der Erwerber wird in der Praxis vertraglich dazu verpflichtet. Dementsprechende Klauseln sind Bestandteil des Musterkaufvertrages der Deutschen Bahn.

### 3.4.8 Zentrale Projektsteuerung statt dezentraler Informationsmangel

Verfahren und Vorgaben verändern sich für die Kommunen ebenso wie für die Bahn stetig. Umso wichtiger ist es, über beide Regelkreise umfassend und kontinuierlich informiert zu sein. Im Zuge der Bahnreform ergaben sich aus der Gründung der Bundes- und Landeseisenbahnverwaltung und der erweiterten Zuständigkeit der Bundesnetzagentur deutlich veränderte Anforderungen für die Bahnflächenentwicklung. Nur wer über entsprechendes KnowHow auf allen relevanten Gebieten verfügt, kann bei der Stilllegung, der Plangenehmigung bzw. Planfeststellung oder der Freistellung von Bahnflächen passende Einschätzungen treffen.

Auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die kommunale Planung verhalten sich dynamisch. Hier gilt es, das einschlägige Regelwerk zu beachten und die Auslegungen sowie die Handhabung



in der Praxis zu kennen. Es ist es vor allem für den Bahnkonzern schwierig, immer aktuell und umsetzungsbezogen, beispielsweise über baurechtliche Themen, informiert zu sein.

**Kevelaer,**  
neue Brücke mit  
Bahnsteigzugang.

Für den Erfolg in der Praxis ist es wichtig, die Hintergründe, Abläufe und ungefähren Bearbeitungszeiten beider Seiten zu kennen. Insofern bedarf es einer zentralen Projektsteuerung, die faktisch in beiden Systemen „zu Hause ist“. Um den gesamten Projektverlauf möglichst effizient zu gestalten, kann es hier sinnvoll sein, externe Projektsteuerer, z. B. zur gutachterlichen Ermittlung der Entwicklungskosten in Abstimmung mit den Fachdiensten der Bahn, zu beschäftigen. Für jedes Projekt ist dabei ein verantwortlicher Projektleiter zu benennen und im Hintergrund ein verantwortliches Projektteam aufzustellen. Alle Projektbeteiligten sollten laufend über sämtliche gutachterliche Ergebnisse und den jeweiligen Verfahrenstand informiert werden.

In NRW erfüllt die BEG diese Aufgabe. Sie stimmt, die kommunalen Planungs- und Genehmigungsverfahren systematisch aufeinander ab. Hinzu



**Moers,**  
Veranstaltungszentrum „Bollwerk“  
im früheren Lokschuppen.

kommt ein breiter Erfahrungsschatz an einzel-fallbezogenen Lösungen. Zu allen Themen steht die BEG den Kommunen kontinuierlich zur Seite.

Bis zur notariellen Übergabe einer Fläche in das oftmals kommunale Eigentum laufen alle Fäden des Projektes bei der BEG zusammen.

### **3.4.9 Freistellungsnotwendigkeit klären statt unnötige Verfahren betreiben**

Ebenso wie öffentliche Straßen für den Straßenverkehr, sind Bahnflächen für den Bahnverkehr gewidmet. Die Widmung sichert die zweckentsprechende Nutzung der erforderlichen Flächen für den öffentlichen Bahnverkehr.

Solange eine Fläche für den Bahnverkehr gewidmet ist, gilt für diese Fläche der Fachplanungs-vorbehalt des § 38 BauGB. Damit sind die kommunalen Einflussmöglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung eingeschränkt und ein Bauantrag in der Regel nicht genehmigungsfähig. Erst wenn sich auf den zu entwidmenden Flächen keine betriebsnotwendigen Anlagen mehr befinden, ist eine Freistellung möglich.

Für die Durchführung des Entwidmungsverfahrens und den Erlass der Entwidmungsverfügung ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) mit Hauptsitz in Bonn und den verschiedenen Außenstellen zuständig. Antragsberechtigt für das Freistellungsverfahren sind die Grundstückseigentümer und die Kommunen. Ein Antrag ohne vorherige Abstimmung mit der Bahn und ohne jegliche Kenntnis über den Stand des 10-SVP ist nicht sinnvoll.

Der Antrag auf Freistellung gemäß § 23 AEG wird von der Bahn gemäß der Regelungen des abgeschlossenen Kaufvertrages gestellt. Hierzu bedarf es eines Anstoßes durch den neuen Eigentümer. Die Kommune kann das Verfahren bei Bedarf beschleunigen, indem sie nach vorheriger Rücksprache mit der Bahn den direkten Kontakt zum EBA sucht.

Die Kosten eines Freistellungsverfahrens sind aufwandsabhängig und vom Käufer zu tragen. Ob eine Fläche freistellungsfähig ist, ermittelt das Eisenbahnbundesamt. Die Gebühren liegen in der Regel im unteren vierstelligen Bereich. Die BEG begleitet die Freistellungsanträge der Kommunen nach § 23 AEG fachlich. Sie steuert im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die komplexen Einzelprozesse und achtet auf die Flächenfreisetzung, die

Vermessung und die Vorlage der Veränderungsnachweise samt Beteiligungsverfahren.

**Inwieweit eine Freistellung tatsächlich erforderlich ist, hängt von der Zielnutzung und dem Einzelfall ab:**

- Soll eine ehemalige Bahnfläche als Grünfläche weitergenutzt werden, so ist es nicht erforderlich, ein Freistellungsverfahren zu betreiben.
- Soll die Fläche hingegen einen Erweiterungsbau zu Wohnzwecken ermöglichen, so ist ein Freistellungsverfahren unumgänglich. Gleiches gilt für alle Flächen, die zu Bauland werden sollen.
- Bei Verkehrsflächen ist zu prüfen, ob Konflikte zwischen den bahnbetriebsnotwendigen Nutzungen und den Planungen bestehen. Wenn allein ein Erschließungsbedürfnis, d. h. der Bedarf nach einer Verkehrsfläche besteht oder Schutzstreifen von Leitungen betroffen sind, können sich Widmung und kommunales Baurecht überlagern. Entscheidend ist, dass keine baulichen Anlagen errichtet werden und die Erschließung gesichert ist. Gerade für kommunale Stellplätze am Bahnhof, die dem Bahnverkehr zu Gute kommen, bedarf es keiner Freistellung.

schnitten gewollt ist. Die BEG schließt die Veräußerung einzelner Streckenteile an private oder gewerbliche Kaufinteressenten grundsätzlich aus.

Beim Erhalt eines Liegenschaftsbandes muss nur mit einem Eigentümer Einigkeit erzielt werden und langwierige Verhandlungen oder gar Enteignungsverfahren, wie sie an anderer Stelle notwendig wären, entfallen. Auch der Erhalt denkmalgeschützter Bauwerke lässt sich so einfacher gestalten als an mehreren Einzelstandorten.

**Zur Erhaltung der Liegenschaftsbänder verfolgt die BEG verschiedene Varianten:**

- Einen hohen Mehrwert für das Gemeinwohl bringt die Umnutzung zu neuen Bahntrassen-Rad wegen mit sich (» 4.4).
- Eine weitere Möglichkeit zur Erhaltung eines Streckenbandes ist dessen Nutzung als Draisenstrecke. Die BEG hat mehrere entsprechende Projekte auf den Weg gebracht oder beratend begleitet.
- Ebenfalls möglich ist die Verwendung als Ausgleichsfläche. Hier wurden Verkäufe für das Ökokonto im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung getätigt.

**Alleenradweg  
Sauerlandradring,  
[www.sauerlandradring.de](http://www.sauerlandradring.de)**

## 3.5 Strategie entscheiden und Förderung klären

### 3.5.1 Liegenschaftsbänder erhalten statt Zukunftschancen übersehen

Eine echte, nachhaltige Nutzungsperspektive für stillgelegte Bahnstrecken besteht, wenn die Liegenschaften als Ganzes in neues Eigentum übergehen. Insbesondere die Kommunen und Kreise bewahren sich mit einem Erwerb späteren Handlungsspielraum für neue Verkehrssysteme, Biotopverbünde oder zur Sicherung interkommunaler Leitungstrassen. Die Aufteilung der Strecken würde diese Möglichkeit zukünftig ausschließen. Insofern sollte von Seiten der Bahn die Grundsatzentscheidung getroffen werden, ob ein Verkauf in Ab-



- Für mehrere Verkäufe hat sich das Legen von Leitungen (Gas, Wasser und Strom) als wesentlicher Motor erwiesen. Das erfolgt meist in Kombination mit einer Nutzung als Radweg. Beim weiteren Ausbau der Windenergie können solche Leitungstrassen große Bedeutung erlangen. Darüber hinaus wurde eine rund 40 Kilometer lange Bahnstrecke als Waldfläche für eine nachhaltige Waldbewirtschaftung und Errichtung eines Biomasse-Heizkraftwerkes veräußert.
- Die Integration ehemaliger Bahntrassen als zusammenhängendes Lineament in bestehende Biotopverbundsysteme bietet zudem die Möglichkeit, die Flächen dem Naturschutz zuzuführen, möglicherweise gar als Flächenpaket.

### 3.5.2 Empfangsgebäude erwerben statt Perspektivlosigkeit riskieren

#### Werdohl,

das Stadtmuseum ist in das sanierte Empfangsgebäude gezogen, jüngst unter anderem ausgezeichnet als „Wanderbahnhof des Jahres“ (2016).

Vor einer Veräußerung von Empfangsgebäuden werden Städte und Gemeinden gefragt, ob sie Interesse an einem Erwerb haben. Mit den EG-Paketen in NRW ist sichergestellt, dass die Entscheidungsgrundlagen wie Bahntechnik, Baukosten und Kaufpreisfindung transparent sind und fair gestaltet werden (» 4.3).



Die Kommunen vertreten meist den Standpunkt, dass es keine kommunale Aufgabe sein könne, Eigentümer und Sanierer der Empfangsgebäude zu werden. Das verdeckt die Tatsache, dass es sich vielerorts nicht um Fernverkehrsbahnhöfe, sondern um solche des Regionalverkehrs – dessen Aufgabenträger die Kommunen sind – handelt.

**Entscheidend für den Erwerb durch Kommunen oder kommunale Töchter ist die Lage und Bedeutung des Empfangsgebäudes. Hat es Potenzial als „Eintrittstor“ zur Stadt, sind die Risiken einer Privatisierung gründlich zu durchdenken:**

- Erwerber ohne überzeugende Strategie und ausreichende finanzielle Mittel können jegliche Entwicklung am Standort über Jahre blockieren
- Ein Verkauf an einen Fonds birgt das Risiko, dass es nicht um Investitionen in das Gebäude geht, sondern um den späteren Weiterverkauf. Versteigerungen führen teils zu Eigentümern, die im Ausland ansässig und selten gesprächs-verfügbar sind.

Die BEG empfiehlt den Erwerb und die Entwicklung in kommunaler Regie.

### 3.5.3 Paketankauf statt Einzelerwerb von Teilflächen

Die Liegenschaften im BahnflächenPool NRW umfassen potenzielles Bauland, Infrastrukturflächen, wie z. B. Bahnhofsvorplätze und Park+Ride-Anlagen, und sehr unterschiedliche Arten der sogenannten Lastflächen, hierunter sind Kleingärten, Forstflächen, Ackerflächen, Grabeland, Flächen mit Ruderalvegetation und stillgelegte Bahnstrecken. Auch Angelseen, Hundeübungsplätze, Parzellen mit verfallenen Bauwerken und Straßenteilstücken sind vertreten.

Für diese Vielfalt an Flächentypen zeigt die BEG Nutzungsmöglichkeiten und gangbare Vermarktungswege auf. Beispielsweise schnürte sie das „KleingartenPaket“ für einen Käufer, der die bestehende Nutzung fortführen wollte. Selbst für

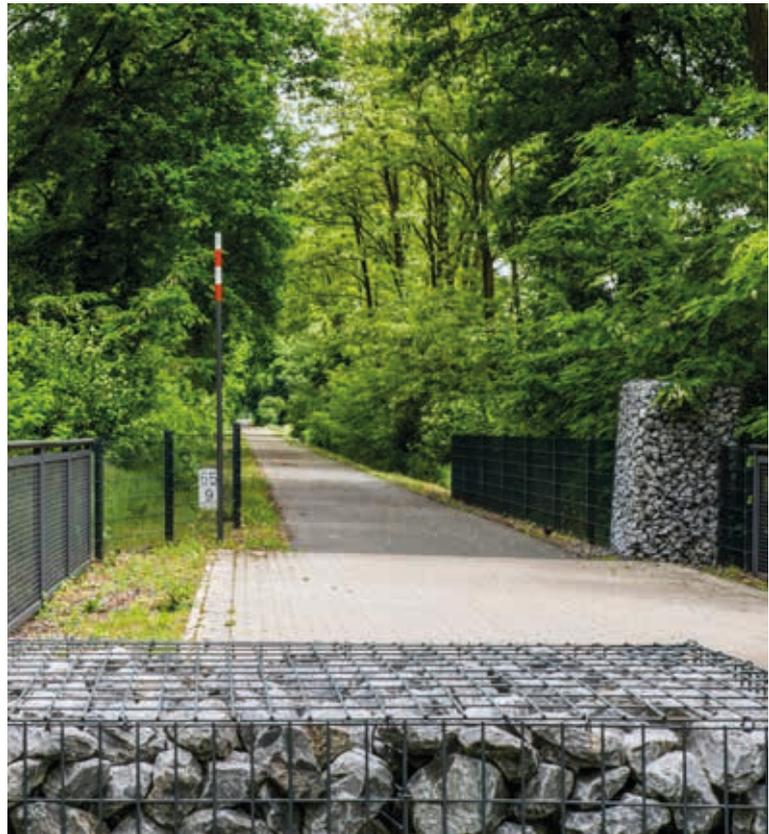
scheinbar unverkäufliche Flächentypen konnten Erwerber gefunden werden bzw. neue Nachfragegruppen erschlossen werden. Für den ehrenamtlichen Naturschutz wurden kommunenübergreifende Pakete von Grün- und Ackerlandflächen zusammengestellt und so für die optimale ökologische Wertigkeit der Flächen gesorgt. Was für die Bahn Porfoliobereinigung und Schaffung von Liquidität bedeutet, ermöglicht den Kommunen erstmalig planerischen Einfluss auf große Flächenareale.

### 3.5.4 Gleise und Schotter als Reststoff statt als Betriebsanlage kalkulieren

Der Rückbau von Gleisen, Weichen, Schwellen und Schotter darf erst nach der Abbindung erfolgen. Bis zur Freistellung der Flächen unterliegen die nun funktionslosen Bahnanlagen weiterhin dem Fachplanungsvorbehalt des EBA; deren Beseitigung bedarf daher immer noch einer entsprechenden Plangenehmigung gemäß AEG.

**Der Erwerber kann der Erfahrung nach Kosten dadurch sparen, dass er die Freistellung abwartet. Bei der weiteren Verwertung ist folgendes zu beachten:**

- Der Schrottpreis ist in den letzten Jahren deutlich gefallen und den Schwankungen der Stahlpreise am Weltmarkt unterworfen. Insofern sind die zu erzielenden Schrotterlöse vorsichtig zu kalkulieren.
- Bei einem hohen Anteil von Schienen mit Stahlschwellen (mehr als 15 Prozent) ist zu erwarten, dass der Rückbau der Schienen, Weichen und Schwellen auskömmlich ist oder einen Überschuss erbringt.
- Der Rückbau und die Aufbereitung des Schotters sind sinnvoll, da er wieder in den Wirtschaftskreislauf eingebracht werden und für den Neu- und Ausbau von Bahnstrecken wieder Verwendung finden kann.
- Gerade im verbleibenden Feinkornanteil (bis zu 30 Prozent) sind mitunter Belastungen vorzufinden. Diese müssen entsorgt werden.



### 3.5.5 Aufklärung finanziell ermöglichen statt auf Verdacht investieren

Die gemeinsame, im Konsens von Bahn und Kommunen getragene Entwicklung von Bahnflächen, bedarf einer Vorfinanzierung von Planungen und Untersuchungen. Nur so kann eine verlässliche, ökonomisch tragfähige Entwicklung entstehen. Vor dem Hintergrund der kommunalen Haushaltslagen und der Zielsetzung, die Innenentwicklungspotenziale möglichst zügig zu heben, empfiehlt sich ein stärkeres Engagement der Bundesländer.

Viele Standorte mit entbehrlichen Bahnflächen haben Zugang zu den Fördergebietskulissen der Städtebauförderung. Die zeitlichen Vorläufe und die Notwendigkeit, integrierte Handlungskonzepte zu erstellen, setzen eine intensive Vorbeurteilung sowie die Einigkeit mit dem Eigentümer über den Grunderwerb voraus.

Insofern sollten die Länder ein revolvinges Modell ähnlich dem BahnflächenPool NRW in Betracht ziehen. Nach den positiven Erfahrungen in NRW hat sich der Immobilienbereich der Bahn für die Prüfung solcher Modelle geöffnet.

Alleenradweg  
Münsterland  
RadBahn,  
eisenbahnzeitliche  
Reminiszenz.



**Weilerswist,**  
integrierte Gesamt-  
planung bezüglich  
Bahnhof und Umfeld.

Mit ca. 0,40 Euro je Quadratmeter aus Landes- oder Bundesmitteln über alles ist eine zügige, aber vor allem einvernehmliche Entwicklung möglich. Es gibt keine Förderprogramme, die mit einer so geringen Mittelbindung vergleichbar viel erreichen.

### 3.5.6 Förderung organisieren statt Perspektiven verschenken

Nicht an jedem Standort ist städtebauliche Qualität ohne Fördermittel zu erreichen. Teils übersteigen die Zwischenerwerbskosten die kommunalen Möglichkeiten, teils sind hohe Summen für Rückbau, Erschließung und Modernisierung aufzubringen oder Erweiterungen der öffentlichen Infrastruktur zu leisten.

Ambitionierte stadtplanerische Ziele und ein hohes öffentliches Interesse begleiten die neue Nutzung einer ehemaligen Bahnliegenschaft häufig. Fördermittel können den Kommunen und – in besonderen Fällen – auch privaten Eigentümern helfen, mit guten Projekten finanzielle Hürden zu überwinden. Allerdings ergeben sich selbst bei generell förderfähigen Maßnahmen gerade hinsichtlich des Rück-

baus bahntechnischer Einrichtungen sowie eisenbahnrechtlicher Besonderheiten immer wieder Fragen zur Förderfähigkeit einzelner Bestandteile. Hier bedarf es umfassender Kenntnisse zur Förderpraxis. Vor allem deutlich vom Regelfall abweichende Aspekte müssen auf kurzem Wege mit den Bewilligungsbehörden geklärt werden.

Die BEG prüft die Unterstützungsmöglichkeit von Projektförderprogrammen übergreifend und stößt auch kommunenübergreifende Lösungen an: Ein Beispiel ist das Handlungsprogramm Alleinradwege (» 4.4) – mit der Verzahnung der Förderung von kommunalen Straßenbauprojekten und Mitteln für den Landes- und Bundesstraßenbau. Hier stellt in der Regel eine Kommune stellvertretend den Gesamtförderantrag und wird Träger der Maßnahme; auf Basis öffentlich-rechtlicher Vereinbarungen werden ihr die Eigenanteile der anderen Gebietskörperschaften zugeleitet.

## 3.6 Vertrieb abstimmen

### 3.6.1 Transparenz leben statt Hemmnisse übersehen

Verkauf, Vermietung und Zwischennutzung von Bahngebäuden und -flächen erfolgten in der Vergangenheit oft ohne Beteiligung der Kommunen. Kommunen, die Planungskonzepte zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes entwickelten, sahen sich teils mit Eigentümern und Nutzungen konfrontiert, die der Aufwertung des Standortes entgegenstanden.

Schwierigkeiten dieser Art sind heute auch bei den Vermarktungsaktivitäten des DB-Konzerns eher selten, da die Immobilienverantwortlichen einen engen Kontakt zu den kommunalen Vertretern pflegen. Hier sollte aber weiterhin Sensibilität bestehen. Wichtig ist eine frühzeitige Kommunikation, um auszuschließen, dass mit einem Verkauf oder mit einer Vermietung kommunale Projekte gefährdet werden. Dies können auch Projekte im Bereich Infrastruktur, insbesondere Straßenplanung, sein.

### 3.6.2 Bindungen früh thematisieren statt spät offen legen

Miet- und Pachtverträge der Bahn sind in der Regel binnen drei Monaten kündbar und stellen kein Hemmnis für eine Entwicklung der Flächen dar. Allerdings gibt es auch Mietverhältnisse, die mit der Übernahme von Instandsetzungs- oder Sanierungsverpflichtungen an Gebäuden einhergehen. Diese haben in der Regel eine deutlich längere Laufzeit. Der Abschluss oder die Verlängerung solcher Mietverträge ohne Information der Städte oder Gemeinden gab Anlass für vielfältige Konflikte und sollte zukünftig vermieden werden.

Im Rahmen eines einvernehmlichen Miteinanders ist es möglich, dass die Verträge auf Wunsch des Erwerbers vor der Beurkundung gekündigt werden oder die Kündigung im Zuge des Kaufvertrages vereinbart wird. Dies kann vor allem im Falle eines kommunalen Erwerbs zielführend sein, bei dem eine sensible Nutzung wie eine Kleingartenanlage vorhanden ist und die Befürchtung besteht, dass es bei erfolgtem kommunalen Erwerb zu politischen Interventionen kommt. Diese bergen die Gefahr, dass eine gemeinsam abgestimmte Umnutzung, die auch Grundlage der Verkehrswertermittlung ist, nicht mehr vollzogen werden kann. Je ausgeprägter Bahn und Kommune im Konsens zusammen arbeiten, umso einfacher ist die Vereinbarung der Kündigung.

### 3.6.3 Gewährleistungsausschluss akzeptieren statt Änderungen einfordern

Die Bahn informiert im Rahmen des Kaufvertrages über alle im Zusammenhang mit Boden- und Grundwasserverunreinigungen vorliegenden Kenntnisse. Gleichzeitig wird kaufvertraglich geregelt, in welcher Höhe sich die Bahn am entsorgungsbedingten Mehraufwand beteiligt. (» 3.6.7)

Im Gegenzug hält die Bahn vertraglich an einem vollständigen Gewährleistungsausschluss fest. Hierbei handelt es sich um eine Regelung im

Musterkaufvertrag, die unabänderlich ist. Sie hat folgende Konsequenz:

Wird der Verkäufer eines Grundstücks auf Grund von Verunreinigungen des Kaufgegenstandes öffentlich-rechtlich oder privatrechtlich in Anspruch genommen, so verpflichtet sich der Käufer im Rahmen des Kaufvertrages, den Verkäufer von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Etwasige Ausgleichsansprüche des Käufers gegenüber den Freigestellten nach § 24 Absatz 2 BBodSchG werden ausgeschlossen. Ausgenommen sind nur die Ansprüche auf Schadenersatz bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit oder bei grobem Verschulden.

Diese Regelungen sind heute bei Großunternehmen üblich, aber auch bei kommunalen oder landeseigenen Töchtern, die Grundstücke veräußern. Wer diese grundsätzlich in Frage stellt, wird das Ziel des Grunderwerbs nicht erreichen können,

Soest,  
Hotel-Neubau  
am Bahnhof.



es sei denn, es handelt sich um einen Standort, bei dem die Bahn auf Grund ordnungsrechtlichen Handlungsbedarfs zum Thema Grundwasser noch in der Pflicht bleibt.

### 3.6.4 Vertrauensvoll kommunizieren statt Buchwerte kritisieren

Die Buchwertthematik der Bahnliegenschaften wird von Kommunen oder potenziellen Erwerbern häufig als Ursache für Dissonanzen in der Kaufpreisfindung angesehen. Hierbei wird unterstellt, dass die Flächen allein durch die Korrektur dieser Buchwerte mobilisiert werden könnten.

Nach den Erfahrungen der BEG ist es zutreffend, dass bei kleineren Flächen im Einzelfall Abweichungen bestehen. In der Gesamtbetrachtung ergibt sich jedoch das Bild, dass die Buchwerte keiner Entwicklung entgegen stehen. In der Vergangenheit galt auch die strikte Devise: kein Verkauf ohne Rendite oder mit „Verlust“. Diese Regel gilt seit längerem nicht mehr. Dem Ziel der Portfoliobereinigung wurde mehr Gewicht eingeräumt, um auf den in der Regel nicht genutzten Liegenschaften laufende Fixkosten zu sparen. Aller-

**Warburg,**  
ein buddhistischer Verein ist Hauptnutzer des Empfangsbüdes geworden.



dings sind solche Verkäufe in die Mittelfristplanung einzustellen, d. h. bedürfen einer längeren Vorausschau. Ergeben sich im Einzelfall Probleme, kommt eine Paketlösung mit einem Erwerber in Betracht, bei der Ertrags- und Verlustprojekte gemeinsam verkauft werden. Insofern ist es sehr hilfreich, u.a. auf dem Wege einer Moderation eine vertrauensvolle Kommunikation aufzubauen.

### 3.6.5 Gemeinsame Grundstücksbewertung angehen statt konträre Aktenlage führen

Eine konsensuale Flächenentwicklung bedingt die Sicherstellung des Grunderwerbs zum fairen Preis. Die DB Immobilien übernimmt die Bewertung der Grundstücke, auch für die Tochtergesellschaften der DB AG. Im Rahmen des 10-SVP (» 3.4.1) erstellt sie oftmals eine eigene Kurz-Wertermittlung.

**Daneben beauftragen die Kommunen im Regelfall ihren Gutachterausschuss mit der Ermittlung der Verkehrswerte. In Folge erweist sich als problematisch:**

- Die interne Wertermittlung der Bahn wird bisher grundsätzlich nicht offengelegt und dient in erster Linie der konzerninternen Genehmigung des Verkaufes. Die Ergebnisse werden den Kommunen bekannt, können aber wegen nicht übergebener Unterlagen nicht nachvollzogen werden.
- Die Ergebnisse der Gutachten divergieren zum Teil erheblich. Hier gelingt es den Parteien selten, sich der Argumentationslinie des anderen Gutachtens zu öffnen.
- Bei der Beanspruchung von Fördermitteln, aber auch mit Blick auf die Kommunalaufsicht besteht nur ein geringer Spielraum hinsichtlich der Überschreitung der von der öffentlichen Hand ermittelten Verkehrswerte. Andererseits muss bahnintern auch das Ergebnis der Kaufpreisverhandlungen gutachterlich „nachvollzogen“ werden.



Daher sollte die Kaufpreisfindung auf der Grundlage einer neutralen, gutachterlichen Wertermittlungen durch einen vereidigten Sachverständigen erfolgen.

Zielführend ist:

- eine gemeinsame Auswahl und Beauftragung des Gutachters,
- ggf. eine gemeinsame Finanzierung des Gutachtens.

Die Abstimmung der Gutachten und die Auswahl eines Gutachters durch die Erwerber haben sich in mehr als 1.200 Verkaufsfällen der BEG bewährt. Damit werden Konflikte von Beginn an vermieden und eine neutrale Verhandlungsbasis geschaffen.

- Entscheidend ist die Wahl des Wertermittlungsverfahrens: Bei Standorten mit gemeinsamem Planungsvorlauf zur Baulandentwicklung sollten die Verhandlungen auf der Grundlage fundierter Wirtschaftlichkeitsberechnungen erfolgen. Hierzu zählen sowohl die Ermittlung der zu erwartenden Aufbereitungs- und Erschließungskosten, als auch die gemeinsame Einschätzung des zeitlichen Um-

setzungshorizontes, die in residuale Wertermittlungsverfahren einfließen können.

### 3.6.6 Musterkaufvertrag nutzen statt auf Modifizierungen beharren

Die Bahn veräußert ihre Liegenschaften grundsätzlich auf der Basis eines eigenen Standardvertragstextes (Musterkaufvertrag). Dieser Musterkaufvertrag enthält auf Grund der besonderen Themenstellungen Regelungen, die im gewohnten kommunalen Liegenschaftsverkehr ungewöhnlich sind und deshalb zu Unsicherheiten bei den kommunalen Vertragspartnern führen können. Dies beruht nicht zuletzt auf der für die Kommune ungewohnten Rolle als Käuferin, die mit vorgegebenen Vertragsbedingungen umgehen muss. Der Vertrag ist sehr umfangreich und enthält Sonderregelungen, die sich auf die Besonderheiten einer Bahnfläche beziehen, wie z. B. die Immissionsduldung. Dem vielfachen Wunsch, die Verträge zu vereinfachen, kann nicht gefolgt werden, weil dieser Vertrag bundesweit zur Anwendung kommt – im Gegenteil werden kontinuierlich weitere Klauseln ergänzt, die aus strittigen Einzelfällen hervorgehen. Möglich ist, zu besonderen Themen indi-

**Moers,**  
Dienstleistung im  
sanieren Empfangs-  
gebäude.

**Warburg,** denkmalgeschütztes, aus privaten Mitteln saniertes Empfangsgebäude.



viduelle Vertragsbedingungen aufzunehmen und einzelne Vertragsbestandteile detaillierter auszugestalten.

Im ersten Schritt erhalten Erwerber in der Regel den gesamten Musterkaufvertrag, obgleich viele Klauseln und Vertragsbausteine nicht zutreffen und in der weiteren Abstimmung entfallen. Darüber hinaus gibt es Klauseln, die sich auf sehr spezifische Konstellationen beziehen, die keine Auswirkung auf die künftige Nutzung der Fläche haben und somit ohne weiteren Belang für die Kommunen sind; eine Unterzeichnung der Klausel durch die Kommune ist dann unschädlich. Dieses wurde mit den „Anmerkungen zum Musterkaufvertrag“ dezidiert im Auftrag des Forum Bahnflächen erörtert. (» [Quellenverzeichnis](#))

**Als übliche Sonderregelungen gelten beispielsweise folgende drei:**

➤ Mit einer **Mehrerlösklausel** im Kaufvertrag will die Deutsche Bahn einen spekulativen Umgang mit ihren Flächen verhindern. Sollte der Käufer bei einer späteren Weiterveräußerung einen Transaktionsgewinn erzielen, so ist die Bahn nach einer im Kaufvertrag ge-

nannten Staffelung an der Wertschöpfung zu beteiligen.

➤ Mit der **Nachzahlungsklausel** kann vereinbart werden, dass die Bahn ebenfalls von der Wertschöpfung profitiert, sollte das verkaufte Grundstück im Nachhinein eine Steigerung des Bodenwertes erfahren, weil z. B. planungsrechtlich eine höherwertige bauliche Nutzung möglich wurde.

➤ Befindet sich das zu erwerbende Grundstück in unmittelbarer Nähe zu einer in Betrieb befindlichen Bahnanlage, fordert die Bahn eine Einfriedung des Grundstücks. Die Einfriedung soll verhindern, dass Unbefugte Zutritt auf das Bahngelände erlangen und Schaden verursachen oder selbst zu Schaden kommen. Zur Erfüllung der **Einfriedungsforderung** reicht oftmals der vorhandene Bewuchs mit dicht stehenden Sträuchern. Zur Art einer neuen Einfriedung bei baulichen Veränderungen ist die Zustimmung der DB Netz AG einzuholen. Diese entscheidet nach den örtlichen Gegebenheiten.

Der Notar wird durch den Käufer ausgewählt. Dieser Grundsatz gilt auch bei der Beurkundung von Bahnflächen. Allerdings ist es von Vorteil,

wenn die Wahl auf Notariate fällt, die bereits den Verkauf von Bahnflächen beurkundet haben. Eine allzu große Kreativität bei Abweichungen vom bundesweit geltenden Musterkaufvertrag führt in der Regel zu Problemen.

### 3.6.7 Fördermanagement betreiben statt Chancen vergeben

Schwierigkeiten bei der Beantragung und Bewilligung von Förderanträgen entstehen für die Kommunen oft im Bereich der baurechtlichen Verfügbarkeit der Grundstücke. Durch die vertraglichen Regelungen im BahnflächenPool NRW konnte dieses Problem nahezu vollständig überwunden werden (» 4.1).

Ihrem Selbstverständnis entsprechend, übertragbare Lösungen und Verfahrensverbesserungen zu finden, konnte die BEG mit den Förderstellen auch eine Vielzahl von Detailfragen auf grundsätzlicher Ebene klären. Dies betrifft insbesondere den Rückbau und die Anpassung von Betriebsanlagen der Bahn. Inzwischen ist die BEG an der Konzeption und Umsetzung der Förder- und Handlungsprogramme beteiligt. Bei Rad-schnellwegen unterstützt sie beispielsweise die Beteiligten des Verkehrsministeriums und koordiniert die Belange der Bahn und des Landesbetriebs Straßenbau NRW als Straßenbulasträger.

Die BEG verzahnt die erforderlichen Maßnahmen optimal mit den entsprechenden Förderprogrammen: Fachkundig unterstützt sie bei der Erstellung von Anträgen zur Förderung des Zwischenverkehrs, der Sanierung, des Umbaus und der Modernisierung. Die enge personelle Vernetzung zwischen der BEG und den zuständigen Landesministerien und Bewilligungsstellen sichert Fachkompetenz bezüglich der Verfahren zur Programmaufstellung und des „Bewilligungsgeschäfts“. So können selbst komplexe Fördermaßnahmen einwandfrei beantragt und rasch zur Bewilligungsreife geführt werden. Im Mittelpunkt stehen hierbei Fördermittel aus den Bereichen Städtebau, Öffentlicher Personennahverkehr, Tourismus

sowie aus der Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW.

Um die Entwicklung der ehemaligen Bahnflächen bestmöglich voranzutreiben, haben die beiden Gesellschafter den Auftrag zum Fördermanagement als eine weitere BEG-Obliegenheit vereinbart. In ihrer Sonderfunktion wird die BEG bei der Aufstellung der jährlichen Förderprogramme und der Einstufung von Maßnahmen von den zuständigen Landesministerien und Bezirksregierungen beteiligt. Dies gilt für den Bereich Städtebauförderung ebenso wie für die Verkehrsförderung. Auch die Verkehrsverbünde beteiligen die BEG zu den Abstimmungen über die geplanten Fördermaßnahmen.

Bei besonderen Themen ergreift die BEG die Gelegenheit, grundsätzliche Verfahrenslösungen mit den unterschiedlichen Ressorts der Landesregierung zu erörtern. So hat eine Kreativ- und Planungswerkstatt zu den Perspektiven stillgelegter Bahnstrecken ein detailliertes Konzept zur Radwegförderung hervorgebracht, welches das Land NRW als neues Handlungsprogramm aufgegriffen hat. (» 4.4) ◀

**Rheine,**  
umgenutzte  
Triebwagenhalle.





**Ein Rundblick:**  
Wie wir arbeiten.

**4**



# Solide Basis.

---

Die Umsetzungserfolge in NRW sind in einem Vertragskonstrukt und in stringenter Organisation eingefasst. Die gewählten Bausteine erleichtern Vieles, doch auch andere Verankerungen sind denkbar.

# Ein Rundblick: Wie wir arbeiten.

# 4

	Seite
<b>4.1 Organisation bringt Erfolg</b>	<b>80</b>
4.1.1 Vertragsmodell	80
4.1.2 Liegenschaftspakete	81
4.1.3 Qualität der Flächen	82
4.1.4 Konsensvereinbarung – klare Verantwortlichkeit	83
4.1.5 Spielregeln des Miteinanders	84
4.1.6 Steuerung und Kontrollsysteme	84
4.1.7 Flächenpool NRW als Folgemodell	85
<b>4.2 Transparenz schafft Vertrauen: Aufklärungsoffensive</b>	<b>85</b>
4.2.1 Finanzierung	86
4.2.2 Aufklärungsoffensive	86
4.2.3 Aufklärung mit weniger als 80 Cent pro Quadratmeter erreichen	87
4.2.4 Revolvierendes Finanzierungsmodell	88
<b>4.3 EmpfangsgebäudePakete NRW</b>	<b>89</b>
4.3.1 Aufklärung als Chance	90
4.3.2 Neutrale Wertermittlung – der Kern des Verfahrens	90
4.3.3 Techniktermin – Tatsachenfeststellung in gebündelter Form	91
4.3.4 Offenheit des Verfahrens	91
4.3.5 Kosten des Verfahrens	91
<b>4.4 Handlungsprogramm zu stillgelegten Bahnstrecken</b>	<b>92</b>
4.4.1 Analyse nutzbarer Bahnstrecken	92
4.4.2 Aufstellung Handlungsprogramm	92
4.4.3 Gebündelte Förderung und Finanzierung – Alleinradwege NRW	93
4.4.4 Erfolge des Handlungsprogramm	94
4.4.5 Modellverfahren Ablösebeiträge	94
4.4.6 Teilmarkttheorie als Grundlage der Wertermittlung	96
4.4.7 Umgang mit Bodenbelastungen	96
4.4.8 Umgang mit Kreuzungen und EKrG	97
4.4.9 Instrumentenkasten der BEG	97



	Seite
<b>4.5 Informationsplattform anbieten</b>	<b>98</b>
4.5.1 Forum Bahnflächen NRW	99
4.5.2 Arbeitsgruppen, Tagungen und Seminare des Forums Bahnflächen	99
4.5.3 Veröffentlichungen des Forums Bahnflächen	100
4.5.4 Tagungen, Seminare und Veröffentlichungen der BEG	101
4.5.5 Internetpräsenz der BEG	101
<b>4.6 Moderation der Projektentwicklung</b>	<b>102</b>
4.6.1 Moderationsverfahren des Forum Bahnflächen	102
4.6.2 Moderationsverfahren der BEG	103

# Liegenschaftspakete, Landesprogramme & mehr

## Weitere Aufgaben des Kompetenzzentrums BEG

### 4.1 Organisation bringt Erfolg

Der Vertrieb der Bahnflächen soll anders gestaltet, die Umnutzung von Bahnflächen breitenwirksam verbessert und beschleunigt werden – dieses wurde Anfang 2000 in den Erörterungen im Forum Bahnflächen NRW deutlich. Statt eines Zwischenerwerbsmodells mit hoher Mittelbindung durch die öffentliche Hand favorisierte das Land NRW eine vertragliche Lösung. Deren Kernelement wurde die Bündelung vieler Liegenschaften zu einer Vermarktungseinheit. Die Paketlösung führt unterschiedliche Flächenkategorien zusammen. Zum einen beinhaltet sie Potenzialflächen, d. h. Flächen mit der Chance auf Baurecht, zum anderen schließt sie Lastflächen ein. Dies sind z. B. Grünflächen und Infrastrukturflächen im Bahnhofsumfeld.

**Lennestadt-Altenhüdem,**  
Café im prämierten  
„Wanderbahnhof  
NRW“ (2015).

In Nordrhein-Westfalen firmiert diese Paketlösung unter der Bezeichnung „BahnflächenPool NRW“. Die hier zusammengefassten Bahnflächen blei-

ben bis zur Veräußerung im Eigentum der Bahn, die Verantwortung für die Entwicklung und Vermarktung wurden auf die BEG übertragen.

#### 4.1.1 Vertragsmodell

Die Arbeit im BahnflächenPool NRW basiert auf einem Vertragsmodell, bei dem sich das Land NRW mit der DB AG auf den Vertrieb durch eine gemeinsame Tochtergesellschaft, der BEG, verständigt hat. Entgegen einem Erwerbsmodell bleibt auch der Eigentümer Bahn in der Verantwortung, was der Intention des Landes entspricht. Das Vertragsmodell wurde mit dem Landesrechnungshof ebenso wie mit den gemeindlichen Spitzenverbänden abgestimmt. Nach Einbezug der Fachausschüsse des Landtages wurde das Vorgehen zum Ende des Jahres 2000 vom Kabinett gebilligt und mit fünf Verträgen auf den Weg gebracht:

- Die **Rahmenvereinbarung** fasst die Ziele, die wesentlichen Instrumente und die entscheidenden Rahmenbedingungen des Bahnflächen-Pool NRW zusammen. Die Aufgaben der BEG werden ebenso geregelt wie die Leistungen von Bahn und Land, die Mitwirkung der Kommunen und die Einrichtung eines Beirates unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände.
- Der **Gesellschaftervertrag** regelt die Höhe des Stammkapitals (25.050 Euro) und dessen Verteilung zu 49,9 Prozent DB AG und 50,1 Prozent Land NRW, außerdem den Verzicht auf einen Aufsichtsrat, die Ausgestaltung der





**Unna,**  
das Empfangsgebäude  
nach und vor kommunalem  
Erwerb.

Gesellschafterversammlung mit vier Mitgliedern als Kontrollgremium und den Vorsitz der Gesellschafterversammlung seitens des für die Stadtentwicklung zuständigen Ministeriums der Landesregierung. Die Funktion des Beirates wird konkretisiert und die Auflösung der Gesellschaft nach Veräußerung der Liegenschaftspakete geregelt.

- Der **Durchführungsvertrag** umfasst die wesentlichen Inhalte des entwickelten Dienstleistungsmodells. Geregelt sind dort unter anderem die Leistungspflichten der Gesellschaft, die Erstattungsregeln zu den Entwicklungskosten durch die Deutsche Bahn, die Kündigungsmöglichkeit, die Schlussabrechnung eines Paketes und die Verschwiegenheitspflichten.
- Der **Geschäftsbesorgungsvertrag** konkretisiert die Geschäftsbesorgungsaufgaben der BEG und regelt die Vergütung. Kongruent zum Vertrag über die Verwendung von Landesmitteln beinhaltet dieser Vertrag einen Katalog von Entwicklungs(vor)leistungen, die die BEG beauftragen kann.
- Der Vertrag zur Verwendung von Landesmitteln regelt den Umgang mit den Fördermitteln durch die BEG. Er wurde in enger Abstimmung mit dem Landesrechnungshof entwickelt.

## Die Verantwortung für die Entwicklung und Vermarktung des BahnflächenPools Nordrhein-Westfalen wurde auf die BEG übertragen.

Es hat sich bestätigt, dass die vertraglichen Rahmenbedingungen eine erfolgreiche Steuerung von Projekten unterschiedlicher Rentabilität in eines Liegenschaftspaketes möglich machen.

### 4.1.2 Liegenschaftspakete

Der BahnflächenPool NRW besteht aktuell aus drei Liegenschaftspaketen. Die drei Pakete beinhalten alle nicht mehr betriebsnotwendigen Liegenschaften in 240 Kommunen: Das erste Liegenschaftspaket für 100 Kommunen wurde 2002, das zweite für weitere 105 Kommunen im Jahr 2005 und das dritte mit 35 Kommunen im Jahr 2011 unterzeichnet. Der BahnflächenPool NRW umfasst derzeit ins-



**Wesel.**  
Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhofsumfeld.

gesamt rund 23,7 Millionen Quadratmeter entbehrlicher Bahnflächen; darunter viele Flächen im direkten Bahnhofsumfeld, aber auch Flächen im Außenbereich sowie stillgelegte Bahntrassen.

Mit den Liegenschaften, die in den Bahnflächen-Pool NRW eingebracht werden, wechselt die Zuständigkeit für die Entwicklung und die Veräußerung von der Deutschen Bahn auf die BEG. In das Paket gehen sämtliche nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendigen Flächen ausgewählter Städte und Gemeinden ein. In Einzelfällen gab es Übergangsregelungen zu Standorten, an denen DB Immobilien zum Zeitpunkt der Übertragung auf die BEG bereits aktiv war. Die Verantwortung für das Facilitymanagement einschließlich des Vermietungsgeschäfts verbleibt bis zum Verkauf der Liegenschaften bei der DB Netz AG bzw. der DB Immobilien. Auftrag der BEG ist es, für sämtliche Immobilien des BahnflächenPools NRW Perspektiven zu entwickeln und Käufer zu finden.

Hinsichtlich der Vermarktung muss die BEG einen „Paketerfolg“ innerhalb definierter Eckwerte erreichen. Hier erfolgt eine Betrachtung über das Jahresergebnis, zu dem die BEG Zielvorgaben durch die Gesellschafter erhält, z. B. zu Erträgen, Erlösen und Komplettverkäufen. Die Liegenschaftspakete geben der BEG besondere Flexibilität: Sie kann einerseits hochwertige Standortentwicklungen verfolgen, andererseits aber auch solche Flächen

zu einem fairen Preis veräußern, die mit hohen Aufbereitungskosten belastet sind. Mit diesem System gewinnen alle Beteiligten und jegliche „Rosinenpickerei“ wird ad absurdum geführt.

### 4.1.3 Qualität der Flächen

Die Flächen in den Liegenschaftspaketen werden nach Potenzial- und Lastflächen unterschieden. Potenzialflächen sind Flächen mit Baulandperspektive, sei es über einen Bebauungsplan oder einer Bebauung nach § 34 oder § 35 Baugesetzbuch (BauGB).

#### Lastflächen sind

- Infrastrukturflächen im Bahnhofsumfeld, die für den Bau neuer oder die Aufwertung bestehender kommunaler Verkehrsanlagen wie Bahnhofsvorplätze, P+R-Anlagen, Busbahnhöfe etc. geeignet sind,
- Verkehrsflächen wie Straßenflächen, Brückenverbindungen und Plätze sowie potenzielle Radwege, insbesondere auf stillgelegten Bahnstrecken und
- Grünflächen, wie z. B. Kleingärten, Forst- und Ackerflächen oder Böschungsränder

Auf Grund der Heterogenität der Flächen ist nicht nur die Kreativität der BEG gefordert, sondern

auch das Engagement der Kommunen, um Perspektiven sowohl für Potenzial- als auch für Lastflächen zu entwickeln, dem Standort entsprechend angemessene Nutzungen zu ermöglichen und die Chance neuer Quartiere auf alten Flächen zu ergreifen.

#### 4.1.4 Konsensvereinbarung – klare Verantwortlichkeit

Der gesamte Prozess der Flächenentwicklung erfolgt im BahnflächenPool NRW in enger, wechselseitiger Abstimmung mit den kommunalen Beteiligten und den Fachabteilungen der Bahn. Wichtig ist der Austausch darüber, wer für welche Teilschritte zuständig ist und welche (Zwischen-) Ergebnisse erwartet werden.

Als vertragliche Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen BEG und Kommune wurde eine „Konsensvereinbarung“ entwickelt, die mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt wurde und die in allgemeinerer Form auch im Flächenpool NRW Anwendung findet (» 4.1.7).

Die Konsensvereinbarung beschreibt zum einen die Leistungen, die von der BEG erbracht werden, wie die Zusicherung gemeinsamer Planungsprozesse und Transparenz der Ergebnisse sämtlicher Gutachten und Untersuchungen. Eine klar definierte Kommunenverantwortlichkeit innerhalb der BEG sichert den Kommunen zudem konstante Ansprechpartner. Gleichzeitig wird die Benennung eines zentralen Ansprechpartners seitens der Kommune und die prioritäre Entwicklung der Bahnflächen vereinbart: Die Kommune gibt der Wiedernutzung von entbehrlichen Bahnflächen Vorrang gegenüber der Entwicklung neuer Baugebiete im Freiraum. Hintergrund ist, dass der Einsatz öffentlicher Mittel zur Klärung der Entwicklungsperspektiven von Bahnliegenschaften nur dann Sinn macht, wenn den Bahnarealen eine ökonomische Chancengleichheit eingeräumt wird und keine konkurrierenden Projekte im Freiraum mit den gleichen Nutzungssegmenten und Vermarktungshorizonten entwickelt werden.

**Deshalb wird die Stadt oder Gemeinde gemäß der Konsensvereinbarung im Rahmen ihrer Baulandpolitik berücksichtigen, dass zu gemeinsam festgelegten Nutzungszielen**

- bezogen auf den gemeinsam prognostizierten Zeitpunkt der Vermarktung der Bahnliegenschaften – die Ausweisung von weiteren Baugebieten im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung nicht zu einem die Nachfrage deutlich übersteigenden Baulandangebot führt und
- der Zeitpunkt der Erschließung von Bauland in Händen der Kommune oder ihrer Tochtergesellschaften unter Berücksichtigung einer erfolgreichen Vermarktung der nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnliegenschaften festgelegt wird.

Eine Beratung der Kommune erfolgt auch ohne Unterzeichnung der Konsensvereinbarung. Die Beauftragung von Planungen und Untersuchungen findet jedoch erst nach Anerkennung der Konsensvereinbarung statt.

**Moers,**  
neue Nutzung auf  
ehemaligen Bahn-  
flächen.





Alleenradweg  
Münsterland  
RadBahn,  
Generationenbahnhof  
Darfeld.

#### 4.1.5 Spielregeln des Miteinanders

Die Deutsche Bahn versichert, dass durch Tochterunternehmen oder von diesen beauftragte Unternehmen über die Liegenschaften des BahnflächenPool NRW

- keine Gespräche mit Kommunen und Investoren zur Entwicklung und Veräußerung durchgeführt werden,
- keine Veräußerung erfolgt,
- keine zusätzliche, grundbuchliche Belastung von Grundstücken und keine Eintragungen von grundstücksgleichen Rechten erfolgen und
- soweit rechtlich möglich, bestehende Miet-, Pacht- und Gestattungsverhältnisse nicht verlängert werden und derartige Verträge nicht neu begründet werden, es sei denn, die BEG hat deren Verlängerung oder Begründung vorab schriftlich zugestimmt.

Die Deutsche Bahn hat der BEG die Vollmacht erteilt, Grundstücke der Liegenschaftspakete in ihrem Namen zu veräußern. Die Verkäufe der Liegenschaften durch die BEG bedürfen der Zustimmung der Bahn. Die Bahn (DB Immobilien, Regionalbereich West mit Sitz in Köln) und BEG stimmen Verkäufe im Rahmen monatlicher Treffen ab. Für Gremienbefassung und Zustimmungsprozess sind verbindliche Fristen vereinbart, die zwischen

vier Wochen und zwei Monaten liegen. Eine Zustimmung zu Verkäufen kann durch die Bahn insbesondere verweigert werden, wenn die BEG die vereinbarten Vorgaben nicht beachtet hat. Sofern die Ablehnung von der Bahn zu vertreten ist, sind die für die betroffenen Liegenschaften tatsächlich verausgabten Entwicklungskosten jeweils zu 100 Prozent durch die Bahn an das Land zu erstatten.

#### 4.1.6 Steuerung und Kontrollsysteme

Die Eigentümerin Bahn benötigt Verlässlichkeit darüber, dass die Tätigkeit der BEG auch ihren ökonomischen Zielen entspricht. Deshalb wird die BEG in den Systemen der Deutschen Bahn ähnlich einem Regionalbereich geführt. Grundlage ist ein laufendes Reporting zu den Verkäufen, gegliedert nach Jahres- und Mittelfristplanung. Die Definition der Ziele erfolgt partnerschaftlich in der Gesellschafterversammlung innerhalb folgender Rahmenbedingungen:

Die BEG verfolgt ein jährliches Gesamtertrags- und Erlösziel. Dies wird zwischen den Gesellschaftern und der BEG abgestimmt und durch eine Zielvereinbarung festgelegt.

Die Festlegung der Ziele erfolgt in dem Bewusstsein, dass die städtebaulichen und verkehrlichen Belange der Kommunen Berücksichtigung finden

müssen, und die infrastrukturellen Vorhaben der öffentlichen Hand sowie der Bahn forciert werden sollen. Den Gesellschaftern ist bei ihren Abstimmungen bewusst, dass sich die Interessen des Landes (z. B. Bau von Radwegen auf Bahnstrecken) und die ökonomischen Ziele der Bahn im konkreten Einzelfall widersprechen können.

Innerhalb der Jahresziele kann die BEG sowohl hochwertige Standortentwicklungen verfolgen als auch solche Flächen zu einem fairen Preis veräußern, die mit hohen Aufbereitungskosten belastet sind. Grundlage einer Veräußerung ist mit wenigen Ausnahmen, z. B. bei Grünflächen, immer eine neutrale Wertermittlung durch einen vereidigten Sachverständigen. Der Abgleich von Ist-Zahlen und Zielvorgaben erfolgt in Quartalsgesprächen. Die Steuerung und Lösung unterjähriger Zielkonflikte erfolgt durch die Geschäftsführung der BEG, stellvertretend für die Gesellschafter.

#### 4.1.7 Flächenpool NRW als Folgemodell

Auf Grund der positiven Erfahrungen mit dem BahnflächenPool NRW hat das Land das Modell NRW adaptiert und auch auf andere Eigentümerstrukturen übertragbar gemacht. So führen die BEG und die NRW.URBAN Service GmbH seit 2014 auf Beschluss der Landesregierung den „Flächenpool NRW“ durch. Anknüpfend an den BahnflächenPool NRW werden auch im Flächenpool NRW optimalerweise mehrere Brachflächen einer Region, einer Kommune oder eines Stadtteils betrachtet, nicht nur das einzelne Problemgrundstück. Im Fokus stehen neue Vertragsmodelle mit den Kommunen und Grundstückseigentümern. Wie im BahnflächenPool NRW räumen die beteiligten Städte und Gemeinden der Entwicklung von Brachflächen in einer Konsensvereinbarung Vorrang vor der Entwicklung von Bauland im Freiraum ein. Eigentümer, die ihre Mitwirkungsbereitschaft ebenfalls vertraglich in einer Kooperationsvereinbarung zusichern, profitieren von diesem Vorrang. Ein Kernelement ist

auch hier die revolvierende Finanzierung: Der Flächenpool NRW stößt das Konsensverfahren aus eigenen Mitteln bzw. Landesmitteln an und geht dann mit der Prozessorganisation, der Moderation und Interessenklärung sowie der Aufklärung von Standortpotenzialen und Restriktionen in Vorleistung. Nach definiertem Schlüssel erfolgt eine anteilige – und erfolgsabhängige – Kostenrückerstattung sowohl durch die Eigentümer als auch durch die Kommune (» [www.nrw-flaechenpool.de](http://www.nrw-flaechenpool.de)).

### 4.2 Transparenz schafft Vertrauen: Aufklärungs-offensive

Die Aufbereitung von Brachflächen stößt schnell an die Grenze der Vorleistungs- und Risikobereitschaft privater Eigentümer. Die Eigentümer müssen oftmals zu einem Zeitpunkt in Planung und Untersuchung der Flächen investieren, an dem die Vermarktungssicherheit nicht gegeben ist.

NRW hat zur Vermeidung dieser Schwachstelle einen anderen Weg beschritten und gezielt Haushaltsmittel des Landes bereitgestellt.

**Weilerswist,**  
neue Personenunterführung am sanierten Empfangsgebäude.





**Schwelm-Loh,**  
DHL-Ansiedlung  
mit „mechanisierter  
Zustellbasis“.

#### 4.2.1 Finanzierung

Die Bereitstellung der finanziellen Mittel erfolgt in NRW über zwei Titel im Landeshaushalt, die unter der Bezeichnung „BahnflächenPool NRW“ in der Summe mit 28 Millionen Euro ausgestattet wurden.

Um zu einer Ablauf-Beschleunigung zu kommen, wurden folgende Prinzipien mit dem Landesrechnungshof abgestimmt:

- Ein Antragsverfahren über die Kommunen ist nicht erforderlich. Die Mittel werden der BEG unmittelbar zur Verfügung gestellt.
- Ein Eigenanteil der Kommunen ist nicht erforderlich. Die BEG finanziert die Leistungen zu 100 Prozent.
- Die BEG kann im Rahmen eines Lastschriftverfahrens auf Basis einer monatlichen Mitteilanmeldung auf die Finanzmittel direkt zugreifen.

Zur zügigen Umsetzung der Aufklärungsoffensive hat die BEG eine den europaweiten, vergaberechtlichen Bestimmungen entsprechende Methodik entwickelt: Rahmenvertragspartner werden in allen erforderlichen Bereichen eingebunden, z.B.

Wertermittlung, Stadtplanung, Landschaftsplanung, Bahntechnik, Altlasten und Abfall. Nach Abstimmung mit den Kommunen werden Gutachten und erforderliche Planungsleistungen in der Regel innerhalb von zwei Wochen beauftragt.

#### 4.2.2 Aufklärungsoffensive

Entscheidend für die Akzeptanz des Modells in den Kommunen ist, dass die Ergebnisse aller Planungen und Untersuchungen vollständig transparent werden. So entsteht eine vertrauensvolle Zusammenarbeit, die für den Erfolg der gemeinsamen Projekte maßgeblich ist.

Gemäß Rahmenvertrag, der mit den kommunalen Spitzenverbänden geschlossen wurde, besteht die wesentliche Aufgabe der BEG darin, die Entwicklungsfähigkeit der Bahnflächen und ihre Nutzungsperspektiven in enger Abstimmung mit den Kommunen zu prüfen. Hierzu werden insbesondere folgende Leistungen erbracht:

- Vorbereitung und Durchführung von Gutachten zur Entwicklungsfähigkeit der Flächen, insbesondere im Hinblick auf das Vorhandensein umweltgefährdender Stoffe, zur Erkundung des Baugrundes und zu den notwendigen bahnbetrieblichen Anpassungsmaßnahmen,
- Beteiligung an den Kosten für bahninterne Prozesse (frist- und qualitätsgerechte Übergabe der Stufen 1 bis 7 des 10-SVP),
- Gutachten zur Aufklärung von Nutzungsperspektiven, insbesondere Lärmgutachten, immobilienwirtschaftliche Einschätzungen und Einzelhandelsgutachten,
- Bausubstanzgutachten sowie Umnutzungskonzepte zu Gebäuden, insbesondere zu Baudenkmalen,
- Gutachten zur Feststellung der Umweltverträglichkeit von Planungen, insbesondere im Bereich Umwelt-, Arten- und Klimaschutz und zu Störfallbetrieben sowie zu wasserwirtschaftlichen Fragestellungen,
- Verkehrsgutachten, insbesondere zur Neuordnung der öffentlichen Verkehre im Bereich

der Bahnliegenschaften sowie Erschließungskonzepte,

- Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben und Werkstattverfahren, Beauftragung von Rahmenplanungen und städtebaulichen Entwürfen sowie Bauvoranfragen und Verkehrswertgutachten,
- Veranstaltungen der BEG, insbesondere mit den Kommunen des Landes, zur Darstellung der Ziele, Verfahren und Ergebnisse des BahnflächenPool NRW,
- Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Vermarktung der Liegenschaften.

Die BEG plant und vergibt sämtliche Gutachter- und Planungsleistungen, womit sie sich die gebotene technische Professionalität einholt. Dabei werden stets alle Beteiligten über sämtliche erarbeiteten Ergebnisse informiert. Ein besonderes Gewicht hat beispielsweise die Erkundung und Bekanntmachung potenzieller Belastungen im Boden. Seitens der Bahn liegt für alle Liegenschaften die Risikoabschätzung basierend auf historischer Erkundung bzw. orientierender Untersuchung gemäß

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vor. Dort, wo konkreter Altlastenverdacht besteht, werden mit den unteren Bodenschutzbehörden Detailuntersuchungen und der Umgang mit den Ergebnissen abgestimmt. Zusätzlich finden vorbereitende Bodenuntersuchungen zur Bestimmung von Investitionsrisiken mittels sogenannter Flächenrisikodetailuntersuchungen statt.

#### 4.2.3 Aufklärung mit weniger als 80 Cent pro Quadratmeter erreichen

Nach fast 15jähriger Tätigkeit der BEG besteht Klarheit, dass die Entwicklung der Flächen bei einer Betrachtung über alle Standorte mit weniger als 80 Cent je Quadratmeter gelingt. Dies bedeutet, dass die öffentliche Hand auf Grund der zwischen den Gesellschaftern vereinbarten hälftigen Kosten weniger als 40 Cent je Quadratmeter für die Innenentwicklung bereitstellen muss. Der BahnflächenPool NRW zeigt gleichzeitig, dass mit der Finanzierung einer „Aufklärungsoffensive“ durch die öffentliche Hand viele Vorteile verbunden

**Weilerswist,**  
Stadtentwicklung  
auf Bahnflächen.



sind. Die Entwicklung der Flächen kann zum einen wesentlich zügiger erfolgen. Zum anderen entsteht durch die transparente Aufklärungsarbeit eine solide Grundlage für einen Interessensausgleich zwischen den Beteiligten.

Außerhalb des BahnflächenPool NRW ist deshalb zu überlegen, wie eine Vorfinanzierung dieser Aufklärungsarbeit geleistet werden kann. Modelle analog zum Forum Bahnflächen NRW, welches auf Städtebauförderungsmittel zugreifen konnte, sollten bei der Prüfung von Finanzierungsquellen berücksichtigt werden.

#### 4.2.4 Revolvierendes Finanzierungsmodell

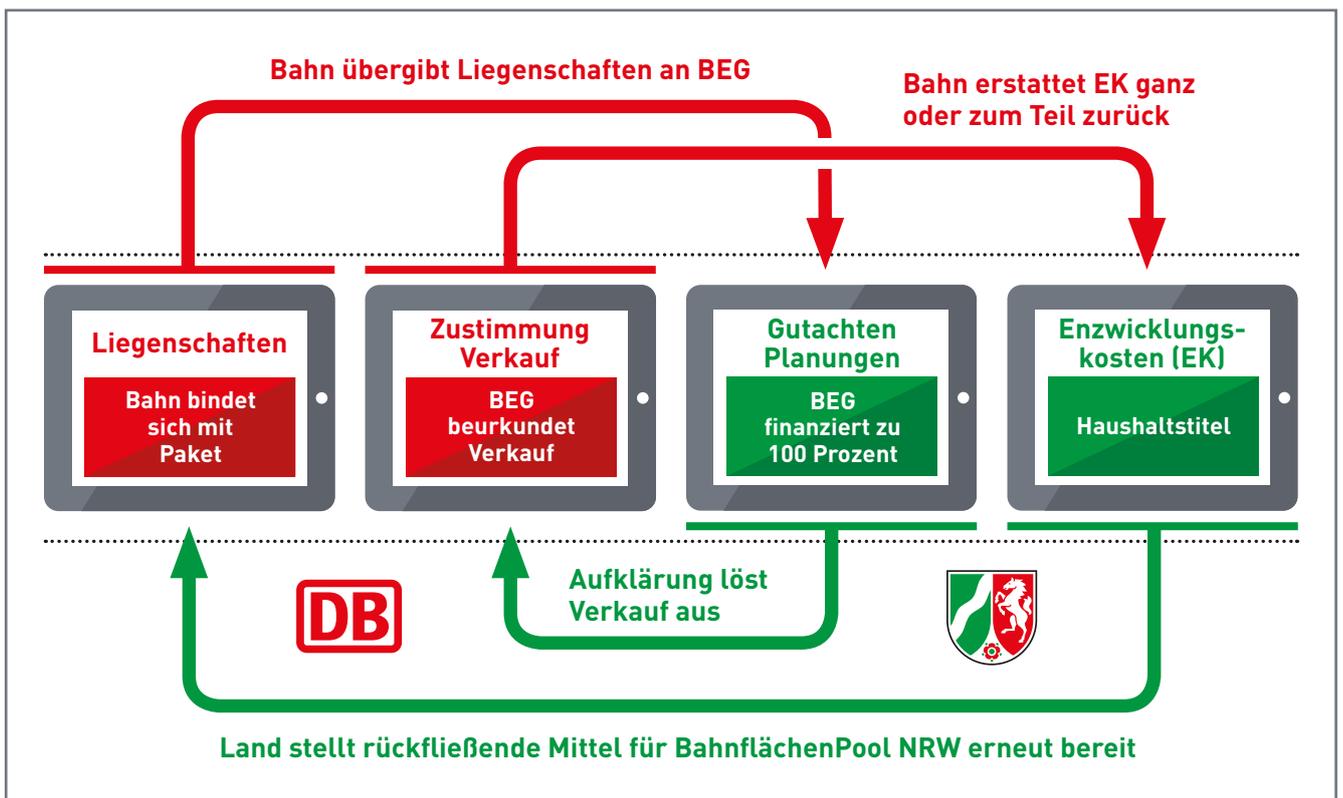
Der Kreislauf zwischen Finanzierung, Aufklärung, Verkauf und anteiliger Refinanzierung ist im BahnflächenPool NRW wie folgt vertraglich vereinbart: Das Land finanziert die Entwicklungskosten zur

Aufklärung und Schaffung der Vermarktungsfähigkeit der Flächen vor – über den Mittelzugriff der BEG auf den entsprechenden Titel im Landeshaushalt.

Bis zu einer Veräußerung bleibt die Bahn Eigentümerin aller Flächen. Sie erhält bis dahin den Nutzen und trägt die Lasten. Die BEG hat in den vertraglich festgelegten Kommunen ein Alleinvermarktungsrecht. Daher werden Flächen, die sich im weiteren Prozess ebenfalls als entbehrlich erweisen, automatisch Bestandteil des Modells.

Auf Grundlage dieser Bindungen beauftragt die BEG alle notwendigen Planungen, Untersuchungen und Gutachten, die für eine Veräußerung und zur Vorbereitung der faktischen Wiedernutzung der Flächen erforderlich sind. Ziel ist es, alle auf den Erwerber zukommenden Aufwendungen zu ermitteln und diesen mit einem fairen und tragbaren Erwerbspreis Rechnung zu tragen. Die ganzheitliche Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der

Der Re-Finanzierungskreislauf.



Maßnahmen auf der Grundlage einer Kosten- und Finanzierungsübersicht ist dabei wesentlicher Bestandteil des Dialoges mit Kommunen und Erwerbern.

Besteht Einigkeit über den Erwerb einer Fläche, stellt die BEG bei der DB Immobilien, Regionalbereich West mit Sitz in Köln, einen Zustimmungsantrag zur Veräußerung der Liegenschaften. Die Beurkundung des Kaufvertrags erfolgt durch Mitarbeiter der BEG. Grundlage hierfür ist eine Vollmacht darüber, die Grundstücke eines Pakets auf Rechnung und im Namen der Deutschen Bahn zu veräußern.

Auf Basis der Veräußerungen eines Jahres erstattet die DB AG 50 Prozent der Entwicklungskosten an das Land. Die Zahlung erfolgt auf Rechnung der BEG unmittelbar in den Landeshaushalt. Die Rückflüsse in den Landeshaushalt bleiben dem BahnflächenPool NRW somit zweckgebunden erhalten.

Der Zahlungsfluss erfolgt nach einem vertraglich definierten Schema, das den bilanziellen Erfordernissen der Bahn ebenso wie den Bedingungen des Landesrechnungshofes entspricht. So ist ein revolvierendes System entstanden, bei dem die Titel im Landeshaushalt zu Gunsten neuer Projekte immer wieder aufgefüllt werden.

Die Überschüsse (resp. Erträge) aus den Grundstücksverkäufen stehen dem Eigentümer zu. Somit sichert eine erfolgreiche Arbeit der BEG sowohl den ökonomischen Erfolg der Bahn, als auch die anteilige Refinanzierung der Entwicklungskosten des Landes.

Die Gewinne der Gesellschaft aus der Geschäftsbesorgungstätigkeit stehen beiden Gesellschaftern zu.

### 4.3 EmpfangsgebäudePakete NRW

Die DB Station & Service AG hat in Folge der Regionalisierung vielerorts kein betriebswirtschaft-



liches Interesse mehr an der Zugangssicherung und dem Betrieb von zugehörigen Empfangsgebäuden. In Folge hat die Bahn viele dieser Gebäude aus dem Kernportfolio entlassen und ordnete sie der Kategorie „Vertriebsobjekt“ zu.

Als die privatisierte Bahn begann, sich über das Bundesgebiet hinweg paketweise von entbehrlichen Empfangsgebäuden zu trennen, zeichnete sich bald ein Negativtrend ab: Wo private Kapitalanleger, Spekulanten und Fondsgesellschaften zu Erwerbern wurden, bestand oft Unklarheit über die Zukunft der Gebäude. Leider finden sich hier inzwischen auch Leerstand, Insolvenzen, Bauschäden und Verfall, ohne das die Kommunen einen Ansprechpartner ausfindig machen können.

Diesen „Investorenpaketen“ wurde in Nordrhein-Westfalen erfolgreich das Konzept „EmpfangsgebäudePakete NRW“ entgegengesetzt. Auf Basis von bisher drei Rahmenvereinbarungen mit der DB Station & Service AG und dem kommunalen Forum Bahnflächen NRW wurde ein bundesweit einmaliges Verfahren implementiert. Ziel war es,

#### Alleenradweg Münsterland RadBahn,

Einkehrmöglichkeit  
am Bahnhof Darfeld.



**Schwerte Ergste,**  
Empfangsgebäude  
nach Veräußerung  
und Sanierung an  
Private.

den Kommunen die Möglichkeit anzubieten, „ihr“ Empfangsgebäude selbst zu erwerben und so zu vermeiden, dass mit dem unmittelbaren Verkauf an private Investoren oder Fondsgesellschaften langfristige kommunale Planungen und Nutzungsziele unterlaufen und die weitere Entwicklung blockiert würde. Entschieden die Kommunen durch den Ankauf des Gebäudes selbst über die weitere Entwicklung, gewährleistete dieses eine städtebaulich sinnvolle Integration und eine Aufwertung des Gesamtstandortes gelang häufig besser (» 3.5.2).

#### 4.3.1 Aufklärung als Chance

Auch die Bahn hatte den Kommunen in vielen Fällen den Erwerb der Empfangsgebäude angeboten. Gescheitert ist dies sehr oft an den immer gleichen Hindernissen:

- Primär lagen die Kaufpreisvorstellungen weit auseinander. Die Städte und Gemeinden konnten die bahnsseitige Wertfindung nicht nachvollziehen, ebenso entbehrte der „symbolische Euro“, für den sich viele Kommunen den Ankauf erhofften, einer realistischen Grundlage.
- Der Status „denkmalgeschützt“ wurde innerhalb der Kommune oft als abschreckender

Kostentreiber identifiziert. Genaue Informationen über den baulichen Zustand fehlten im Regelfall. Bei verbreitetem Leerstand waren die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und Investitionen kaum kalkulierbar.

- Ungewiss war häufig, ob und wie sich verbliebene oder noch betriebene Bahnrelikte und technische Anlagen auf die beabsichtigte Nutzung und bauliche Veränderungen auswirken könnten.

Im Rahmen der EmpfangsgebäudePakete gelten deshalb veränderte Rahmenbedingungen. Wesentliche Bausteine der Aufklärung vor Ort sind

- gemeinsame Ortsbesichtigungen zur Klärung einer nachhaltigen Nutzungsperspektive,
- die Erstellung eines neutralen Baugutachtens,
- eine neutrale Verkehrswertermittlung durch öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige auf Grundlage von Objektbegehungen und des Baugutachtens und
- die Erfassung von weiterhin betriebsnotwendigen Bahnanlagen im Gebäude und der Kosten für Ihre Verlagerung oder Erhaltung.

#### 4.3.2 Neutrale Wertermittlung – der Kern des Verfahrens

Die Wertermittlung basiert auf einem Bau- und Sanierungsgutachten und einer darauf aufbauenden, neutralen Verkehrswertermittlung durch vereidigte Sachverständige. Der konsensorientierte Vorlauf ist maßgeblich für die allgemeine Akzeptanz des Ergebnisses, weshalb ein gemeinsamer Ortstermin mit allen Beteiligten notwendig ist. Das Verkehrswertgutachten wird von den Verhandlungspartnern plausibilisiert und etwaige Anpassungen wiederum beiden Seiten zugänglich gemacht. Bei fehlender Einigkeit führt ein abschließender Ortstermin mit den Verantwortlichen aus Verwaltungsspitze und Konzernzentrale häufig zum Erfolg. Wichtiger Bestandteil des Verfahrens bilden die seitens der BEG moderierten Gespräche, in denen Parteien oft aufeinander zu bewegen und zu Zugeständnissen bereit sind.

### 4.3.3 Techniktermin – Tatsachenfeststellung in gebündelter Form

Der Techniktermin erfolgt als gemeinsame Objektbegehung aller Beteiligten, um den technischen Zustand zu erfassen. Sämtliche Projektbeteiligten auf kommunaler Seite und innerhalb des Bahn-Konzerns dokumentieren die technischen Rahmenbedingungen unmittelbar vor Ort und leiten gegebenenfalls Konsequenzen für das weitere Vorgehen ab. Durch die persönliche Verständigung werden die beidseitigen Belange sehr pragmatisch und effizient geklärt. Das Ergebnis der Erhebung wird in einem Restriktionsplan und einem Ergebnisvermerk zusammengefasst, der wiederum die bahninterne Machbarkeitsprüfung erleichtert. Dort, wo eine Freistellung des Gebäudes gewünscht und machbar ist, werden die Kosten einer Verlagerung der Einrichtungen ermittelt.

### 4.3.4 Offenheit des Verfahrens

Durch das Verfahren wird in jedem Fall Transparenz bezüglich der ökonomischen Eckpunkte der Erhaltung und Aufwertung der Gebäude hergestellt. Das Verfahren eröffnet den Kommunen, ihren Tochtergesellschaften oder von ihnen ausgewählten Investoren die Möglichkeit, das Empfangsgebäude auf Basis der gewonnenen Daten zu erwerben.

Dabei gelten folgende Eckpunkte:

- Zum Paket zählen die Empfangsgebäude selbst und – soweit nicht mehr von der DB Station & Service AG benötigt – die zugehörigen Vorplätze, Verkehrsschnittstellen wie P&R-Anlagen, Anbauten und Erschließungsstraßen.
- Die DB Station & Service AG garantiert den Kommunen das Vorkaufsrecht innerhalb eines festgelegten Zeitraums.
- Sämtliche entscheidungsrelevanten, technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen werden erfasst und offen gelegt.
- Die BEG berät und unterstützt den Käufer bei der Entwicklung eines belastbaren Nutzungs-

konzepts, wodurch auch unerwünschte Nutzungen (wie Spielhallen etc.) ausgeschlossen werden können. Ebenso verlangt das Thema Denkmalschutz oftmals nach Aufklärung und Beratung.

Die Kommunen gehen in dem Verfahren keine Verpflichtung ein, das Gebäude zu erwerben. Sie können auch die Chance nutzen, einen Investor zu benennen, der das Gebäude an ihrer Stelle zu dem ermittelten Wert kauft und innerhalb einer vorgegebenen Frist entwickelt. Wird das Gebäude innerhalb der eingeräumten Frist nicht erworben, ist die Bahn in der Vermarktung frei.

### 4.3.5 Kosten des Verfahrens

Das Land NRW unterstützt die Abarbeitung der Empfangsgebäudepakete im Rahmen der Städtebauförderung. Der erforderliche kommunale Eigenanteil betrug 1.000 Euro pro Empfangsgebäude. Ein weiterer Eigenanteil von 1.000 Euro pro Empfangsgebäude wurde vom Eigentümer, der DB Station & Service AG, die weiteren Kosten von rund 4.500 Euro aus Landesmitteln getragen. Seit 2015 erfolgt die Bereitstellung von Landesmitteln über den BahnflächenPool NRW, der von der BEG verwaltet wird. Hintergrund ist die Beendigung des Forums Bahnflächen NRW nach erfolgreicher Tätigkeit.

**Schwerte Ergste,**  
Zustand vor der  
Veräußerung.



Mehr als 100 Beispiele in NRW zeigen, dass es der richtige Weg war, neue Eigentümer für die oft stadt- bildprägenden und denkmalgeschützten Gebäude zu finden. Detaillierte Ausführungen zum Konzept und zur Umsetzung der EmpfangsgebäudePakete liefert die Veröffentlichung „Bahnhöfe als Bestandteil der Stadtentwicklung – das Handbuch für die kommunale Bahnhofsentwicklung“, weitere Informationen dazu unter [www.beg.nrw.de](http://www.beg.nrw.de).

#### 4.4 Handlungsprogramm zu stillgelegten Bahnstrecken

Radwege auf ehemaligen Bahnstrecken haben in NRW Geschichte. Vor 2008 waren bereits mehr als 680 Kilometer sogenannter Bahntrassenradwege vorhanden. Regionen wie das Ruhrgebiet hatten ein ganzes Netz an Verbindungen geschaffen, die sich großen Zuspruchs in der Bevölkerung erfreuten.

Bahntrassenradwege sind sichere Radwege abseits stark befahrener Bundes-, Landes- oder kommunaler Hauptstraßen. Sie bringen attraktive Verbindungen zwischen Stadtzentren und Stadtteilen, stärken den (Fahrrad-) Tourismus und schaffen vielerorts sichere und direkte Schulwege. Entscheidend ist der Qualitätsunterschied dieser Radwege zu anderen Streckenführungen.

**Kranenburg.**  
Draisinenbetrieb  
und Gastronomie.



##### 4.4.1 Analyse nutzbarer Bahnstrecken

Für die BEG ergab sich im Rahmen der Übergabe der insgesamt drei Liegenschaftspakete eine Zuständigkeit für rund 465 km stillgelegter Bahnstrecken.

Um die gebündelte Umnutzung der Liegenschaftsbänder im Rahmen eines Förderprogramms zu erreichen, hat die BEG folgende Schritte unternommen:

- Recherche der stillgelegten Bahnstrecken in NRW und deren eisenbahnrechtliche Einstufung (Stilllegung gemäß § 11 AEG, Abbindung nach § 18 AEG, Freistellung gemäß § 23 AEG),
- Untersuchung der stillgelegten Strecken auf ihre Eignung zur Umnutzung als Radweg unter Berücksichtigung des bestehenden Radwegengesetzes durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Abstimmung mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC),
- Planerische Vorbereitung des Konzeptes „Alleinradwege“ mit Erarbeitung gemeinsamer Gestaltungsmerkmale im Rahmen von Workshop-Verfahren mit Büros der Landschaftsplanung,
- Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Klärung der Maßnahmen oder Abschnitte, die aus Bundes- und Landesmitteln finanziert werden können,
- Gespräche mit Kommunen, um eine Finanzierung der Projekte im Rahmen der Stadtverkehrsförderung zu erörtern.

##### 4.4.2 Aufstellung Handlungsprogramm

Die BEG ist mit der Empfehlung eines landesweiten Aktionsprogramms „Alleinradwege“ bei der Landesregierung und im Landtag NRW auf offene Türen gestoßen. Nach einem konzeptionellen Vorlauf von nicht einmal einem Jahr hat das Ministerium für Bauen und Verkehr seinerzeit das Handlungsprogramm „Alleinradwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW“ aufgelegt. Im Juni 2008



**Alleenradweg  
Viersen,**

Ortsteil-Verbindung  
nach Schwalmtal.

stellte das Ministerium der Öffentlichkeit das Handlungsprogramm „Alleenradwege auf stillgelegten Bahnstrecken“ vor. Verantwortlich für die dann folgende, bundesweit einmalige Umsetzungsgeschwindigkeit sind

- die Bündelung der Förder- bzw. Finanzierungsprogramme (Maßnahmen nach dem Entflechtungsgesetz sowie Finanzierung als bundes- oder landesstraßenbegleitende Radwege) und
- das Vorhandensein eines „Kümmerers“ (um Grunderwerb, Planung und Eisenbahnrecht inklusive) der Entwicklung neuer, übertragbarer Lösungsbausteine

#### **4.4.3 Gebündelte Förderung und Finanzierung – Alleenradwege NRW**

Der Bau von Radwegen auf Bahnstrecken ist oftmals eine gute Alternative zum Bau von Radwegen entlang vorhandener Straßen oder durch den Freiraum. Der Erwerb einer Vielzahl von Einzelgrundstücken würde deutlich teurer ausfallen, da zusätzliche Vermessungs-, Verfahrens- und Entschädigungskosten anfallen würden.

Es lassen sich zwei Typen unterscheiden:

- Kommunale Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken, die über die Gemeindegrenze hinweg verlaufen.

- Bahntrassen-Radwege, die parallel und im räumlichen Zusammenhang zu einer Bundes- oder Landesstraße verlaufen, an der ganz oder in Abschnitten kein Radweg vorhanden ist.

Die kommunalen Maßnahmen wurden zu 75 Prozent aus GVFG-Mitteln bzw. Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz getragen. Die erforderlichen Planungskosten werden hierbei mit dem erhöhten Fördersatz pauschal abgegolten.

Der Bau und Grunderwerb von Bundes- und Landesstraßen begleitenden Radwegen wird zu 100 Prozent gefördert. Der räumliche Zusammenhang wurde bei Bundes- und Landesstraßen für jede Strecke in Abstimmung mit dem jeweiligen Betriebssitz des Landesbetriebs Straßenbau NRW und dem Verkehrsministerium des Landes definiert und mit einer 100 Prozent-Finanzierung eingeplant. Für diese Radwege ist im Regelfall der Landesbetrieb Straßenbau NRW Träger der Maßnahme. In Einzelfällen kommen hier aber auch andere Träger (z. B. Kommunen, RVR) in Betracht.

Bei Strecken, die sowohl aus dem Stadtverkehrsprogramm als auch mit Bundes- oder Landesmitteln gefördert werden, ist Träger der Maßnahme im Regelfall die Gemeinde, die Stadt oder der Kreis.

Zur Umsetzung schließen Gemeinde, Stadt oder Kreis eine Verwaltungsvereinbarung mit der zustän-

**Alleinradweg  
Sauerlandradring,**  
Touristenmagnet  
Kückelheimer (Fleder-  
maus-) Tunnel.



digen Niederlassung des Landesbetriebs Straßen NRW. Für die betreffenden Abschnitte begleitet die Kommune alle für die Realisierung notwendigen Aufgaben (Planung, Abstimmungen, Grunderwerb, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Abrechnung etc.) im Namen und auf Rechnung der Straßenbauverwaltung. Für ihre Tätigkeit erhält die Kommune eine Verwaltungskostenpauschale in Höhe von bis zu 10 Prozent der auf den Landesbetrieb entfallenden anrechenbaren Baukosten. Die Modalitäten sind in jedem Einzelfall zwischen der Kommune bzw. dem Kreis und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW durch die entsprechende Verwaltungsvereinbarung zu regeln. Insbesondere sind darin auch Regelungen hinsichtlich der Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht zu treffen.

Die Entscheidung zur Förderung (kommunale Radwege) und Finanzierung (Landesstraßen) bzw. Priorisierung (Bundesstraßen) erfolgte im Handlungsprogramm an Hand einer Projektliste bei Aufstellung des Programms. Durch das definierte, besondere Landesinteresse erhielten die Projekte immer die höchste Förder-Priorität.

#### 4.4.4 Erfolge des Handlungsprogramms

Im Rahmen des Handlungsprogramms wurde erreicht, dass binnen fünf Jahren über 320 km Radwege auf ehemaligen Bahntrassen gebaut wurden, so dass NRW heute mit einem Angebot

von rund 1.000 km Radwegen auf stillgelegten Bahnstrecken bundesweiter Spitzenreiter ist.

Über 60 Kommunen haben einen Grunderwerb für den Bau eines Bahntrassen-Radweges im Rahmens des Handlungsprogramms getätigt. Dabei wurden

- 16 Viadukte und 10 Tunnel sowie
- mehr als 400 Brücken und Durchlässe

unter Entlassung des Eigentümers DB Netz AG aus den Verpflichtungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) auf die öffentliche Hand übertragen.

#### 4.4.5 Modellverfahren Ablösebeiträge

Da eine große Zahl der Strecken bereits seit Jahren außer Betrieb gewesen ist, hat die DB Netz AG in der Vergangenheit den Mittelaufwand zur Erhaltung der Infrastruktur auf ihre gesetzliche Verkehrssicherungspflicht minimiert. Diese den wirtschaftlichen Betrachtungen geschuldete Verhaltensweise führte zu teils deutlichem Instandhaltungsrückstau.

Die DB Netz AG hat sich im BahnflächenPool NRW verpflichtet, alle bestehenden und zukünftigen Ansprüche, die sich aus der Übereignung der Kunstbauwerke auf Dritte ergeben, abzugelten. Sie leistet damit einen entsprechenden finanziellen Beitrag für den Landeshaushalt. Auf Grundlage einer

vertraglichen Regelung mit der DB Netz AG gewährt die BEG den neuen Unterhaltungspflichtigen einen einmaligen „Ablösebetrag“. Dieser bemisst sich nach dem aktuellen Verkehrssicherungsrisiko und umfasst die Herstellung eines Bauwerkszustandes, der die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs auf dem bleibenden Verkehrsweg erfordert (ohne Mehrkosten durch die Umnutzung zu einem Radweg).

Der Ablösebeitrag wird drei Monate nach Zahlung des Grundstücks-Kaufpreises ausgezahlt. Zur Ermittlung der genauen Höhe beauftragt die BEG einen unabhängigen Gutachter. Seine Aufgabe ist es, für jedes einzelne Bauwerk auf Grundlage der Einsicht in die erforderlichen Unterlagen der DB Netz AG die Kosten zur Verkehrssicherung entsprechend der letzten Brückenprüfung zu ermitteln. Von der Höhe der ermittelten Gesamtkosten werden dann 50 Prozent als Ablösebeitrag an den Unterhaltungspflichtigen angesetzt – in Analogie zu den Regelungen des EKRg.

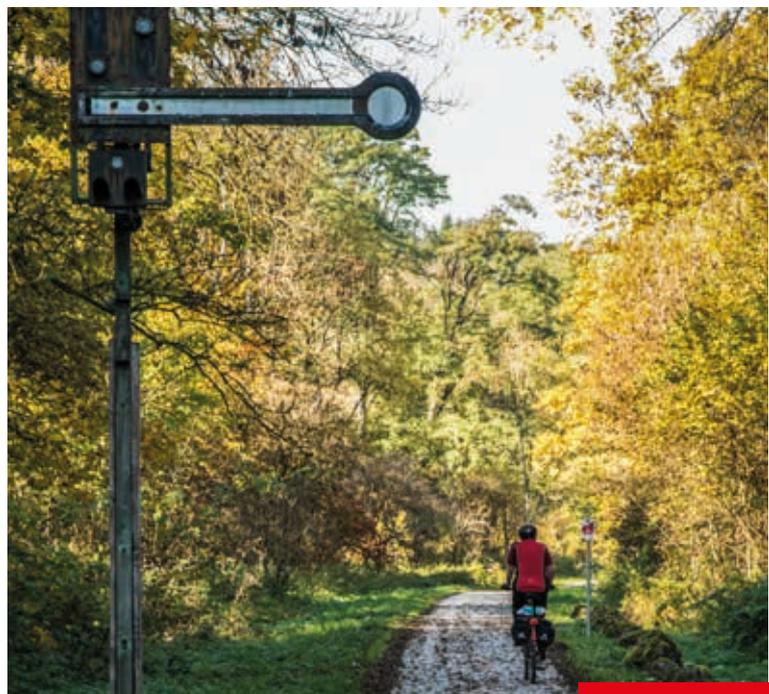
Kommt der Gutachter nach Sichtung der Unterlagen und/oder nach Ortsbesichtigung zu der Erkenntnis, dass das Bauwerk in seiner jetzigen Nutzung nicht standsicher ist oder die Kosten der Verkehrssicherung deutlich über denen eines Abbruchs lägen, ermittelt er die Kosten des Rückbaus des Bauwerkes. Von der Höhe der ermittelten Gesamtkosten werden die Abbruchkosten in Höhe von 50 Prozent der anrechenbaren Kosten zwischen DB Netz AG und dem Baulastträger des verbleibenden Verkehrsweges geteilt.

Nach Vorlage des gutachterlichen Vorabzugs organisiert der Gutachter eine Ortsbegehung der Strecke. An dieser nehmen die Vertreter des Käufers, des Baulastträgers, der BEG und der DB Netz AG und der Gutachter selbst teil. Gegenstand der Ortsbegehung ist die Vorstellung der gutachterlichen Ergebnisse, die Klärung offener Fragen sowie die Plausibilisierung des Gutachtens durch den neuen Unterhaltungspflichtigen. Ziel ist die eine einvernehmliche Vereinbarung zur Höhe der zu zahlenden Ablösebeträge je Bauwerk.

#### Kaufmännisch erfolgt die Abwicklung wie folgt:

- Die Auszahlung der Ablösen für vom Käufer übernommene Bauwerke erfolgt durch die BEG aus den Mitteln des Haushaltstitels „BahnflächenPool NRW“ des Landes NRW, eine Beteiligung der DB Netz AG über den nachstehend genannten Kaufpreisanteil hinaus findet nicht statt;
- Zur Refinanzierung der Landesmittel vereinbart die BEG in den einzelnen Verträgen für stillgelegte Strecken, dass der Kaufpreis für Grund- und Boden, soweit er ein Euro je Quadratmeter übersteigt, sowie ggf. der Kaufpreis für Oberbauanlagen auf Weisung des Verkäufers direkt an das Land NRW zu Gunsten des Haushaltstitels „BahnflächenPool NRW“ zu zahlen ist;
- Bei der Abrechnung der Verkäufe aus dem Alleinradwegeprogramm aber auch aus anderen Streckenverkäufen besteht auf Grund dieser besonderen Mechanik eine gesonderte Nachweis- und Dokumentationspflicht der BEG gegenüber der DB Netz AG.

**Alleinradweg  
Sauerlandrading.**  
Bahnrelikte erinnern  
an Vornutzung.



#### 4.4.6 Teilmaktttheorie als Grundlage der Wertermittlung

In den vergangenen Jahren hat die Bahn bereits eine Vielzahl von stillgelegten Bahntrassen veräußert. Als Käufer in dieser Infrastrukturbänder trat nahezu ausnahmslos die öffentliche Hand (Kommunen, Kreise, Bund, RVR etc.) ein. Hierbei kam es regelmäßig zu Konflikten bezüglich der Höhe des Kaufpreises. Eine einheitliche Systematik für die Preisfindung einer Bahntrasse gab es vor der Aufstellung des Handlungsprogramms nicht. Die BEG hat öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige gebeten, ein einheitliches Bewertungsinstrument für die anzufertigenden Gutachten vorzulegen. Aus der umfangreichen Recherche der Kaufpreise von Bahntrassen, die sich in Lage, Längen und ihren technischen und juristischen Restriktionen unterscheiden, haben die Sachverständigen eine „Bodenteilmaktttheorie“ für stillgelegte Bahnstrecken entwickelt.

Nach der Wertermittlungspraxis und -theorie zerfällt der Grundstücksmarkt in verschiedene Teilmärkte. Die Bodenteilmaktttheorie ist von der Rechtsprechung anerkannt. Ob und in welchem Umfang ein Teilmaktt vorhanden ist, ist im Rahmen der Wertermittlung zu prüfen und zu begründen.

**Schwerte Ergste,**  
Betriebssicherung  
auf Bahnfläche.



Auf Bahnstrecken wurde der Teilmaktt anhand der Verkaufsfälle der vergangenen Jahre bestätigt.

In Relation zu bestimmten Parametern (z. B. Verkehrswerte für Ackerland) ist so ein plausibles Bewertungsinstrument entstanden. Dieser Ansatz kann auch die besondere Eignung der Bahnstrecken für die Nutzung als Radweg (z. B. geringere Baukosten durch Nutzung des Schotters, fiskalische Vorteile eines Grunderwerbs aus einer Hand etc.) einbeziehen, welche bislang ergänzend zur klassischen Wertermittlung im Zuge der Kaufpreisverhandlungen berücksichtigt wurde. Nun entsteht bereits frühzeitig Transparenz zur Preisfindung der abzuschließenden Grundstückskaufverträge. Der Grundstückswert wird in einer mathematischen Modellbildung aus den Umgebungswerten abgeleitet, wobei der niedrigste Preis bei geringstem Wertniveau und höchster Trassenbreite und der höchste Preis bei höchstem Wertniveau und geringster Trassenbreite angesetzt wurden.

Im Ergebnis bewegen sich die Kaufpreise im Außenbereich zwischen 1,25 Euro/m<sup>2</sup> bis 1,85 Euro/m<sup>2</sup> und in den Ortslagen zwischen 3,00 Euro/m<sup>2</sup> bis 9,00 Euro/m<sup>2</sup>.

#### 4.4.7 Umgang mit Bodenbelastungen

Die Erfahrungen aus den beauftragten Gutachten zeigen, dass im Bereich der eigentlichen Gleisstrasse keine nutzungsbedingten Altlasten-Verdachtsflächen liegen. Hinsichtlich der Veräußerung erfolgt die Untersuchung der Gleisschotter daher in der Regel unter vorsorglichem Aspekt.

Für die Durchführung umweltchemischer Untersuchungen wird ein standardisiertes Verfahren angewandt, das beim Schotter folgender Methodik folgt:

- Die abfalltechnische Untersuchung und Gleisschotterbewertung erfolgen in Anlehnung an die Altschotterrichtlinie der DB AG.
- Untersuchungen auf Herbizide werden bei konkretem Verdacht nach Einzelfallabstim-

mung in Anlehnung an das Merkblatt des Bayerisches Amtes für Umwelt durchgeführt.

- Bezüglich des Bodens erfolgt eine stichprobenartige Überprüfung des Untergrundes in ausgewiesenen Verdachtsbereichen aus bereits vorliegenden Untersuchungen (Historische Erkundung/Orientierende Untersuchung).

#### 4.4.8 Umgang mit Kreuzungen und EKrG

Zum Zeitpunkt der dauerhaften Betriebseinstellung der Bahnstrecke kann der Baulastträger die Aufhebung der Kreuzung verlangen, sofern dies für die Sicherheit seines verbleibenden Verkehrsweges erforderlich ist, z. B. wenn die DB Netz AG ihren Verkehrssicherungspflichten nicht mehr nachkommt. Die maßnahmenbedingten Kosten sind gemäß § 14a EKrG zwischen den Beteiligten aufzuteilen.

Im Rahmen des Alleinradwegeprogramms gilt jedoch die Besonderheit, dass die Beibehaltung der Bauwerke die besondere Qualität als attraktive und verkehrssichere Radwege mit wenigen oder niveaugleichen Kreuzungen gewährleistet. Als besonderer Beitrag zur Umsetzung des Programms wurde jedoch die Gewährung von Ablösebeiträgen der DB Netz AG vereinbart (» 4.4.5). Die DB Netz AG verlangt vor dem Verkauf der Strecke die Zustimmung des alten Straßenkreuzungspartners zur Entlassung der Bahn aus den Pflichten des EKrG und Übernahme dieser Pflichten durch den Baulastträger bzw. Käufer des Radweges.

Mit der Verkehrsfreigabe eines neuen Radweges, wird nach den Straßengesetzen aller Bundesländer – und damit anders als nach EKrG – der höherrangige Verkehrsträger, also Bund/Land, im Kreuzungsbereich unterhaltungs- und erneuerungspflichtig. Dies gilt sowohl für die Bauwerke als auch für die Flächen der Bahnübergänge.

**Zwei grundsätzlich unterschiedliche Fallgruppen sind zu berücksichtigen:**



- Bund/Land ist nicht Vorhabenträger des Radweges, sondern nur EKrG-Beteiligter.
- Bund/Land ist Vorhabenträger des Radweges und zusätzlich auch EKrG-Beteiligter.

**Alleinradweg Heiligenhaus,** die neue „Bahnhofstraße“.

Innerhalb der Fallgruppen ist weiterhin zu differenzieren, ob es sich um niveaugleiche Kreuzungen (Bahnübergänge) oder niveauungleiche Kreuzungen (Straßen oder Kreuzungen) handelt.

#### 4.4.9 Instrumentenkasten der BEG

Die Realisierungsphase der neuen Alleinradwege begleitete die BEG mit einem umfassenden Gutachten- und Maßnahmenpaket:

- Ableitung eines Leitbildes und Visualisierung von Abschnitten der Bahnstrecke als Bahnradweg unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Attraktivität der Verbindungen und Inszenierung der Landschaft;
- Konzept zur Klärung der Maßnahmen oder Abschnitte, die aus Bundes- und Landesmitteln finanziert werden können;



**Alleenradweg  
Münsterland  
RadBahn,**  
verkehrssicher und  
generationengerecht.

- Vorlage neutraler Grundstückswertermittlungen durch vereidigte Sachverständige;
- Abstimmung mit den Baulastträgern und Veräußerung der Liegenschaften zum „gerechten Preis“;
- Planung baulicher Maßnahmen an aktiver Eisenbahninfrastruktur zur EBA-konformen Abbildung der stillgelegten Bahntrasse und Gewährleistung der Freistellungsfähigkeit;
- Neutrale Aufklärung über Bodenbelastungen, insbesondere Beprobung und Analytik des Schotters;
- Ermittlung der Kosten der Verkehrssicherung und Nutzung von Brücken, Viadukten und Tunneln durch qualifizierte Gutachter;
- Ausschüttung von Ablösebeiträgen zu den Verkehrssicherungslasten der Bauwerke an den Erwerber auf Grundlage eines bundesweit einmaligen Vertrages mit der Deutschen Bahn AG;
- Klärung der rechtlichen Fragestellungen bei Wechsel des Fachplanungsrechts; Entwurf und Abstimmung von Mustervereinbarungen zu § 14a EKrG;
- Erstentwurf des Förderantrages im Falle von Maßnahmen der Stadtverkehrsförderung;
- Anpassung des Musterkaufvertrages der Bahn an die Besonderheiten von Bahnradwegen;
- Veräußerung der Grundstücke des Alleenradweges, vom Entwurf des Kaufvertrages bis hin zur notariellen Beurkundung.

Die Ergebnisse der Untersuchungen, Gutachten und Beratungsleistungen versetzen die Kommunen

in die Lage, eine genaue Maßnahmen- und Kostenabschätzung vorzunehmen. Angesichts der belastbaren Erfahrungswerte zu den Herrichtungskosten von Radwegen auf Bahnstrecken unterstützt die BEG die Kommunen auch beim Erstellen eines Förderantrags im Rahmen des Stadtverkehrsprogramms. Neben den Alleenradwegen sind auch Draisinenbetriebe eine Alternative, die Liegenschaftsbänder auf nachhaltige Weise wieder zu nutzen und zu erhalten. Die BEG hat die Lösung wirtschaftlicher und eisenbahnrechtlicher Fragestellungen in Musterprojekten begleitet und neue Lösungsbausteine zu den verkehrsrechtlichen sowie -technischen Anforderungen entwickelt.

Um die Qualitätsstandards umzusetzen, arbeitet die BEG eng mit den Kommunen, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) zusammen. Daraus entstanden ist unter anderem ein Leitfaden für Kommunen und Baulastträger zur Aufklärung aller Fragestellungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Programms (» **Quellenverzeichnis**).

## 4.5 Informationsplattform anbieten

Für kommunale Vertreter ist es schwierig, die vielseitigen Eigentümerstrukturen und Zuständigkeitsregelungen innerhalb des Bahnkonzerns zu überschauen und aktuell nachzuhalten. Hinzu kommen die Besonderheiten des Eisenbahnrechtes und (verkehrs-) technische Erfordernisse sowie vielfältige vertragliche Regelungen, die eine Kommune für sich allein kaum überblicken kann. Im Umgang mit diesen Aktivierungshemmnissen waren die Kommunen Ende der 1990er Jahre auf sich selbst gestellt. Dementsprechend wurde „das Rad immer wieder neu erfunden“ und viele Einzelfalllösungen entwickelt. Das war für die einzelne Kommune entsprechend zeitintensiv, nicht immer erfolgreich und in Summe kaum zu leisten.

Ein wesentlicher Lösungsansatz für diese Problematik liegt in der Organisation des (Informations-) Austausches der Beteiligten unter- und mit-

einander. Das Land NRW hat dazu eine Reihe von Initiativen angestoßen und auf den Weg gebracht.

#### 4.5.1 Forum Bahnflächen NRW

Im Dezember 2000 initiierte das nordrhein-westfälische Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport daher zunächst das „Forum Bahnflächen NRW“. Ziel war es, die wesentlichen Informationen rund um die Bahnflächenentwicklung allseits verfügbar zu machen, Transparenz zu schaffen, Verfahrens- und Planungsfragen grundsätzlich zu klären und so Städte und Gemeinden aktiv zu unterstützen.

In Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, dem damaligen Bundeseisenbahnvermögen und über hundert Städte und Gemeinden hat das Landesministerium, das bundesweit größte Netzwerk zur Aktivierung von entbehrlichen Bahnflächen und Bahnhöfen aufgebaut. Zielgruppe dieses Kooperationsprojektes waren die Städte und Gemeinden. Dem zunächst für etwa 40 Mitglieder konzipierten Forum hatten sich zuletzt insgesamt 108 vorwiegend kommunale Mitglieder – darunter auch Kommunen aus anderen Bundesländern – angeschlossen. Profitiert von der Zusammenarbeit haben alle Beteiligten: Durch die regelmäßigen und persönlichen Kontakte und den fachlichen Austausch ist eine Vertrauensbasis und Offenheit gewachsen, die landesweit Verfahrensbeschleunigungen und -vereinfachungen zur Folge hatten, welche anfangs kaum denkbar gewesen wären.

Alle vier Institutionen bzw. Akteursgruppen waren Träger des Forums. Sie leisteten einen entsprechenden Beitrag zur Finanzierung und entsandten jeweils Vertreter in die Lenkungsgruppe als Entscheidungsgremium des Forums. Das Land NRW war maßgeblicher Finanzier des Forums. Im Rahmen der Städtebauförderung wurden die Aufgaben des Forums mit einer Anteilsfinanzierung von 80 Prozent gefördert. Basis der Finanzierung des Forums waren jedoch die von den Mitgliedern bereitgestellten Gelder, die als kommunale Eigenanteile zur Gegenfinanzierung der Landesmittel

erforderlich waren. Die Finanzierung des Forums hing somit ausschließlich von den durch die Mitglieder aufzubringenden Eigenanteilen ab. Dieser lag bei einmalig 3.000 D-Mark. Die Geschäftsstelle war bei einer Kommune – der Stadt Rheinbach – angesiedelt, über die die Fördermaßnahme abgewickelt werden konnte.

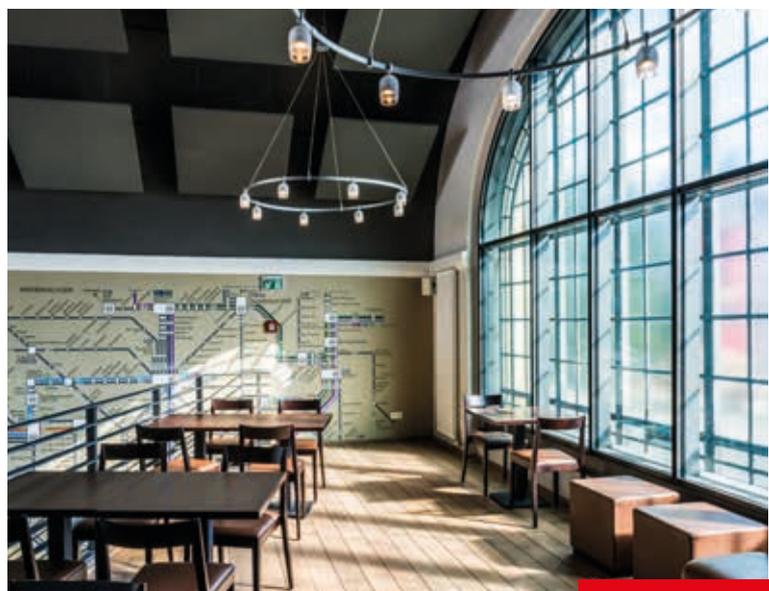
Nachdem das Forum sein Ziel erreicht hatte, Grundsatzlösungen zu entwickeln und Transparenz zu schaffen, wurde es mit Beschluss der Lenkungsgruppe beendet.

Für die Kommunen steht seitdem die BEG als Ansprechpartnerin und zentrale Informationsplattform zur Verfügung. Die Beratungsanfragen und auch der Vertrieb noch vorhandener Veröffentlichungen erfolgen heute ebenfalls durch die BEG.

#### 4.5.2 Arbeitsgruppen, Tagungen und Seminare des Forums Bahnflächen

Die gezielte und umfassende Information einer möglichst großen Zahl von Städten und Gemeinden und die Vermittlung der Arbeitsergebnisse

**Werdohl,** der Bahnhof ist wieder ein Eingangstor zur Stadt.



rund um die Bahnflächenthematik war eine zentrale Intention des Forums. Das Forum agierte daher auf mehreren Handlungsebenen, um die Städte und Gemeinden bei der Aktivierung von Bahnflächen zu unterstützen und den Prozess zu forcieren. Dabei ergänzten alle Handlungsfelder einander und die jeweils erarbeiteten neuen Verfahrenswege griffen in Wirkung und Funktion ineinander.

Zunächst wurden vier Arbeitsgruppen zu vier unterschiedlichen Themenschwerpunkten eingerichtet, in denen sich die Vertreter der Mitgliedskommunen engagierten. In jeder Arbeitsgruppe waren Vertreter der betreffenden Bahngesellschaften eingebunden. Die Arbeitsgruppen dienten zum einen dem Austausch der Mitglieder untereinander, zum anderen wurden hier gemeinsam Probleme identifiziert, grundsätzliche Lösungsansätze entwickelt und Arbeitsaufträge formuliert.

Daraus entstand eine Reihe von Veröffentlichungen, in denen grundlegende Sachverhalte dargestellt, Basisinformationen geliefert und spezifische, innovative Lösungsansätze erläutert wurden. Diese Arbeitshilfen ermöglichten vertiefende Einblicke in die komplexe Thematik, so dass Städte und

Gemeinden den Bahnflächenentwicklungsprozess selbstständig und effektiv angehen konnten und können. Zur Erläuterung und Vertiefung der in den Arbeitshilfen dargestellten neuen Verfahrensweisen wurden im Winter 2004/2005 Workshops für die Mitglieder angeboten. Neben der eingehenden Behandlung von spezifischen Details wurde vor allen Dingen der praktische Anwendungs- und Umsetzungsbezug hergestellt. In regelmäßig stattfindenden Versammlungen wurden die Mitglieder über die aktuellen Aufgaben und Ergebnisse informiert.

#### 4.5.3 Veröffentlichungen des Forum Bahnflächen

Die Arbeitshilfen und die weiteren Veröffentlichungen des Forums dienten dem Ziel, die erlangten Informationen und Kenntnisse für eine breite – vorwiegend kommunale – Öffentlichkeit aufzubereiten.

Um die Aufgabenstellung der Arbeitsgruppen entsprechend zielführend und zeitnah erreichen zu können, hatte die Lenkungsgruppe verschiedene Aufträge zur Erstellung dieser Arbeitshilfen vergeben. So sollte sichergestellt werden, dass die Inhalte umfassender bzw. vertiefender behandelt werden konnten, als dies in den Arbeitsgruppensitzungen möglich gewesen wäre. Die Arbeitsaufträge ergingen an die zuvor ausgewählten Moderatoren, die entsprechend fachliche Vorkenntnisse mitbrachten. Maßgeblich unterstützt wurden die Bearbeiter durch die BEG sowie die Koordinierungsstelle des Forums.

Aus der Arbeit sind mehrere Praxishandbücher entstanden, deren Grundsatzlösungen bundesweit anwendbar sind. Die BEG hat mit Auflösung des Forums Bahnflächen die Rolle als Herausgeberin übernommen. Auf den Internetseiten der BEG finden sich zahlreiche Hintergrundinformationen, im Blog wird über konkrete Projekte berichtet. Hinzu gekommen sind weitere Publikationen mit dem Anspruch, über NRW hinaus zu informieren (» [Quellenverzeichnis](#)).

**Wetter (Ruhr),**  
Stadtbibliothek  
im modernisierten  
Empfangsgebäude.



#### 4.5.4 Tagungen, Seminare und Veröffentlichungen der BEG

In zahlreichen Vorträgen vor Kommunen, gemeindlichen Spitzenverbänden (z. B. dem Bauausschuss des Deutschen Städtetages), Fortbildungsträgern (z. B. VHW), Fachgremien (z. B. F.E.R. – Forschungsstelle für Deutsches und Internationales Eisenbahnrecht) oder in Ausschüssen des Landtages NRW haben das Forum und die BEG ihre Arbeitsergebnisse vorgestellt oder fachliche Vertiefungen präsentiert.

Bei Bedarf wird ein Coaching von Kommunalvertretern, ganzen Fachbereichen oder der Verwaltungsspitze zu Fragen der Bahnflächenentwicklung von der BEG durchgeführt.

Um Lösungen für Kommunen und Investoren im Einzelfall zu ermöglichen, ohne in jedem Einzelfall tätig zu werden, leistet die BEG Tagungsbeiträge oder lädt zu eigenen Veranstaltungen. In der Anfangsphase standen dabei die Besonderheiten und Erfahrungen mit dem Bahnflächen-Pool NRW im Vordergrund, inzwischen ist es die Übertragbarkeit einzelner Verfahrensbausteine, mit denen auch außerhalb Nordrhein-Westfalens ein vergleichbares Modell der systematischen Bahnflächenentwicklung implementiert werden könnte. Das KnowHow wird auch kontinuierlich in Veröffentlichungen transparent dargelegt; sie stehen online unentgeltlich zum Download bereit (» [Quellenverzeichnis](#)).

#### 4.5.5 Internetpräsenz der BEG

Flexibel und kreativ auf sich wandelnde Anforderungen und Interessenlagen reagieren zu können, ist der vordringlichste Anspruch an die eigene Unternehmenspräsenz im Internet. Umsetzung findet dieser Anspruch mit einem Gestaltungs- und Redaktionssystem für Endkunden.

Sowohl Navigationsstruktur als auch Inhalte entwickeln sich organisch gemäß der jeweils vordringlichen, öffentlichkeitsstrategischen Ausrichtung.



Zeitliche oder inhaltliche Reibungsverluste durch die Zwischenschaltung eines Dienstleisters entstehen nicht; das Marketing-Budget wird mit weniger als 200 Euro jährlich belastet.

**Soest,**  
erweitertes  
Fahrgastangebot.

Nutzer der Internetplattform sind zu einem großen Teil die Städte und Gemeinden, die sich über das Arbeitsspektrum der BEG informieren, sowie die Stakeholder auf Gesellschafterseite, d. h. DB-Führungskräfte und -mitarbeiter, Ministerielle der Ressorts Bauen, Wohnen, Verkehr und Umwelt. Hinzu kommen Mitglieder kommunal- und landespolitischer Gremien, insbesondere Landtagsabgeordnete.

**Dementsprechend wird die Kernaufgabe der BEG-Internetseite in einem Vierklang gesehen:**

- **Aktuelles aus der Arbeit und den Projekten:** Die tagesaktuelle Presseschau, wöchentliche Blogbeiträge und quartalsweise Newsletter



**Billerbeck-Lutum,**  
verfallener Bahnhof  
wurde schmuckes  
Wochenendhaus.

vermitteln einen Eindruck aktueller Schwerpunktthemen sowie der Tätigkeitsbandbreite. Dazu zählt auch die Integration aktueller Exposés zur Immobilienausbietung (welche wiederum über einen der renommierten Online-Marktführer vorgenommen wird).

- „Konsensuale Entwicklung: Flächen und Infrastruktur“ bringt den Leistungskanon der BEG auf den Punkt; als Referenz dafür steht die Fülle erfolgreich abgeschlossener Projektentwicklungen. Eine integrierte Google-Maps-Anwendung verortet sämtliche Projektkommunen. Vertiefungen liefern die umfassende Fotogalerie sowie eine breite Auswahl an Projektsteckbriefen abgeschlossener Bahnflächen-, Bahnhofs- und Alleinradwege-Entwicklungen.
- Der klassische Informationsbereich stellt Veröffentlichungen und andere Materialien zum Download bereit, gibt den Mitarbeitern ein Gesicht und transportiert aktuelle Zahlen und Fakten.
- Wachsende Bedeutung gewinnt der Online-speicher, der sich als passwortgeschütztes Segment etabliert hat, um große Dateien, vor allem Pläne und Präsentationen, für Kooperationspartner zugänglich zu machen.

Die Website wird der Maßgabe der Barrierearmut gerecht und ist im responsiven Design angelegt, d.h. ob Computer, Tablet oder Smartphone – sie passt der Browsergröße flexibel an (» [www.beg.nrw.de](http://www.beg.nrw.de)).

## 4.6 Moderation der Projektentwicklung

Die Projektarbeit ist von einem kontinuierlichen Ausloten der konträren Interessen und Zielvorstellungen geprägt. Alle Beteiligten sollen ihren Vorteil am gemeinsamen Handeln erkennen. Erst der gelungene Interessenausgleich zwischen den Beteiligten führt zu einem Projektergebnis, mit dem alle Beteiligten zufrieden sind. Auch für eine spätere erfolgreiche Umsetzung ist es unbedingt notwendig, dass alle das Ergebnis mittragen.

Dort, wo die Kommunikation stockt und der Interessenausgleich nicht funktioniert, sollte externe Unterstützung einbezogen werden. Das hat NRW zu dem Thema „Bahnflächen“ konsequent umgesetzt.

### 4.6.1 Moderationsverfahren des Forums Bahnflächen

Angefangen mit dem „Moderationsverfahren zur Aktivierung entbehrlicher Bahnflächen“ hatte das seinerzeit für den Städtebau zuständige Ministerium bereits im Juni 1999 den ersten Schritt getan. Das Moderationsverfahren war als Modellprojekt angelegt und auf nur wenige Städte beschränkt. Dazu wurden zunächst 13 Modellstandorte ausgewählt, die durch komplexe Problemstrukturen gekennzeichnet waren. Bereits während der Modellphase zeichnete sich erheblicher, zum Teil dringender Handlungsbedarf in weiteren Kommunen ab, so dass – im Vorgriff auf die zu diesem Zeitpunkt bereits geplante Forumsgründung – weitere sechs Kommunen aufgenommen wurden. Das Modell „Moderationsverfahren“ bzw. die einbezogenen Kommunen wurden in das im Dezember 2000 gegründete Forum Bahnflächen NRW integriert.

Das Moderationsverfahren richtete sich gezielt an Städte und Gemeinden, die bei der Entwicklung von größeren Flächenpotenzialen vor besonderen Schwierigkeiten standen. Es diente im jeweiligen Einzelfall im Wesentlichen dazu, vorhandene Konflikte aufzubrechen und die Verhandlungen in einzelnen Kommunen auf eine neue

Basis zu stellen. Das Moderationsverfahren vermittelte erfolgreich in zum Teil langjährigen Auseinandersetzungen zwischen den Städten und Gemeinden und den Flächeneigentümern auf Seiten der Bahn. Ziel war es, mit Hilfe des Moderators realistische und tragfähige Entwicklungsperspektiven zu erarbeiten.

Das Forum finanzierte drei Moderationstermine mit allen Beteiligten. In diesen drei Terminen waren die Grundlagen weitestgehend zu klären, die Rahmenbedingungen aufzuzeigen und eine Perspektive – ggf. mit einer dezidierten Auflistung der erforderlichen Schritte – zu entwickeln. Ziel der Auftaktmoderation war es, den Kommunen das Handwerkszeug für die eigenständige Weiterbearbeitung zu vermitteln. Die Entscheidung über die Durchführung eines Moderationsverfahrens oblag der Lenkungsgruppe und dort den unmittelbar Verfahrensbeteiligten.

#### 4.6.2 Moderationsverfahren der BEG

Das Moderationsverfahren des Forums und die hier gemachten Erfahrungen waren die Blaupause für die Moderationsverfahren der BEG. Die

BEG hat das Verfahren gezielt weiterentwickelt und spezifiziert. In Verhandlungen ist es unerlässlich, dass die Parteien Verständnis für die Möglichkeiten und Grenzen der Gegenseite entwickeln. Als allparteilicher Partner kann die BEG den Städten und Gemeinden vertrauenswürdig die Möglichkeiten und Grenzen des Flächeneigentümers Bahn aufzeigen. Die BEG agiert hierbei gleichermaßen als Fürsprecherin für die kommunalen Bedürfnisse sowie als Türöffnerin für die Anliegen des Flächeneigentümers Bahn.

Zur Überwindung von nicht immer vermeidbaren Auseinandersetzungen ist einer der Geschäftsführer als Mediator ausgebildet, auch die Projektleiter sind entsprechend geschult. Nach einem intern modifizierten Verfahren bringen sich die Mitarbeiter mit ihrem KnowHow fachlich allerdings auch selbst in den Interessenausgleich und die Lösungssuche ein. Insofern sind beide Rollen eingeübt: die des Moderators bzw. überparteilichen Mediators ohne fachliche Einmischung und die des moderierenden Lösungsfinders. Diese Vorgehensweisen haben sich bereits soweit etabliert, dass sie auch von Kommunen außerhalb des BahnflächenPool NRW und auch aus anderen Bundesländern angefragt werden. ◀

**Alleenradweg  
Nettetal,**  
hohe Nutzungsfrequenz im  
ganzen Jahr.





**Ein Weitblick:**  
Wie wir helfen können.

5



# Innovation übertragen.

---

Das Entwicklungspotenzial auf Bahnflächen kann den Nachfragedruck am Grundstücksmarkt auf ressourcenschonende Weise verringern. Die Bahn zeigt sich bereit für neue, kooperative Modelle.

**Ein Weitblick:**  
Wie wir helfen können.

5



# Gemeinsam neue Lösungsbausteine entwickeln

## Die Förderung kooperativer Modelle

**D**as Land NRW, die Deutsche Bahn, die Städte und Gemeinden sowie ihre Spitzenverbände haben 15 Jahre lang intensiv gemeinsam gearbeitet. Eine Fülle neuer Lösungsbausteine und praxisnaher Ablaufverbesserungen wurden entwickelt und erprobt. Alle Beteiligten sind heute der Meinung: Es wäre unentschuldig, das Erreichte nicht bundesweit zugänglich zu machen. Mit dieser freigiebigen Publikation liefert die BEG gerne das Fundament dazu.

Die kooperative Herangehensweise aller Projektbeteiligten war wegbereitend für den großen Umsetzungserfolg in NRW. Gerade in Zeiten großen Nachfragedrucks am Grundstücksmarkt, kann es sich heute kaum noch ein Land leisten, das große

Entwicklungspotenzial auf ehemaligen Bahnflächen außer Acht zu lassen, will man die Anstrengungen des Freiraumschutzes der vergangenen Jahre nicht konterkarieren. Die Empfehlung Nr. 1 an den Bund und andere Landesregierungen, die Bahnflächenentwicklung ebenfalls als wichtiges Element nachhaltiger Flächenpolitik und Innenentwicklung voranbringen wollen, lautet daher: Fördern Sie abgestimmte und transparente Prozesse zur Aufklärung und Konsensfindung zu Flächen, Gebäuden und Strecken. Anders als in der Vergangenheit ist „die Bahn“ heute bereit, sich in solche kooperativen Modelle einzubringen. Mit der flexiblen Bereitstellung öffentlicher Mittel für vertraglich vereinbarte Verfahren, lässt sich Breitenwirkung zur Mobilisierung von Flächen, Attrak-

**Soest,**  
Entwicklungsabschnitte der Gesamtmaßnahme im Bahnhofsumfeld.





**Alleenradweg  
Heiligenhaus.**

Waggonbrücke als  
Radweg und das  
historische Vorgänger-  
Bauwerk.

tivierung von Gebäuden und Umnutzung von stillgelegten Strecken erreichen. Holen Sie alle maßgeblichen Akteure an einen Tisch und verständigen Sie sich auf einen gemeinsamen Weg, gerne auf Basis der in NRW erarbeiteten Lösungen!

### **Win-win-Situation für Land und Bahn**

Auswertungen der BEG belegen, dass eine öffentlich-private Partnerschaft einer Landesregierung und des Bahnkonzerns zum gewünschten Ergebnis für beide Seiten führt und eine win-win-Situation auslöst: Fördermittel zur Vorfinanzierung von Flächenuntersuchungen und damit zur Herstellung der Vermarktungsreife sowie als Anreiz für die Städte und Gemeinden, integrierte Gesamtplanungen zu stemmen, verbessern einerseits die Erlös- und Ertragschancen der Bahn. Andererseits erreicht das Land unter Einsatz weniger Fördermittel ein alle Seiten zufrieden stellendes Ergebnis, das unmittelbar in die Umsetzung gehen kann.

Validiert wurden die kommunenbezogenen Ergebnisse der BEG durch das zuständige Ministerium in jährlichen, stichprobenhaften Befragungen. Die

**Gute Noten für die BEG: Über 80 Prozent der befragten Kommunen bewerten die Arbeit der BEG mit gut oder sehr gut.**

Einschätzung fast aller Städte und Gemeinden zur Arbeit der BEG und der Wirkung des Vertragsmodells bewegt sich im oberen Drittel der Bewertungsskala. Über 80 Prozent der befragten Kommunen bewerten die Arbeit der BEG mit gut oder sehr gut. Vergleichbare gute Ergebnisse liefert eine aktuelle Evaluation BEG-Empfangsgebäude-Verkäufe durch das Dortmunder Forschungsinstitut für Landes- und Stadtentwicklung, ILS gGmbH. Eines der Kernergebnisse lautet, dass 92 Prozent der Bürgermeister ihr Empfangsgebäude wieder kaufen würden. „Die beste Entscheidung meiner Amtszeit“ nannte gar ein Bürgermeister den Erwerb und die Entwicklung „seines“ Empfangsgebäudes im Herzen der Stadt in Kooperation mit der BEG. ◀

**Wir verstehen Bahnhof – und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.**

# BEG Vordenker.

---

Nicht-betriebsnotwendige Bahnflächen lassen sich zum Königsweg ausbauen, um neue Siedlungsbereiche zu erschließen, ohne neue Flächen zu verbrauchen.

# Anhang

# 6

	Seite
<b>Abkürzungsverzeichnis und Glossar</b>	<b>112</b>
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>114</b>
<b>Links</b>	<b>115</b>
<b>Ansprechpartner</b>	<b>116</b>

---

# Abkürzungsverzeichnis und Glossar

## A

### AEG

Allgemeines Eisenbahngesetz  
www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/aeg\_1994/gesamt.pdf

## B

### B-Plan

Bebauungsplan

### BASA

Bahn-Selbstanschluss-Anlage  
ehemaliges eigenständiges Telefonnetz der Bahn

### BauGB

Baugesetzbuch

### BBodSchG

BundesBodenSchutzGesetz

### BE

Bewirtschaftungseinheit  
Bezugseinheit für die Zuordnung von Grundstücken

### BestA

Bestandsaufnahme

### BETRA

Betriebs- und Bauanweisung  
Plan- und Genehmigungsinstrument der DB AG

### BEV

Bundeseisenbahnvermögen

### Bf

Bahnhof

### BFF

Beauftragter für Flächenfreisetzung

### BGBI

Bundesgesetzblatt

### BImSchG

Bundesimmissionsschutzgesetz

### BKU

Bahnkommunikation unternehmensweit

### Blw

Bahnlandwirtschaft  
Sozialeinrichtung des Bundeseisenbahnvermögens und der Deutschen Bahn AG

### BNatSchG

Bundesnaturschutzgesetz

### BNetzA

Bundesnetzagentur

### BOFA

Bodenfolgekosten-Analyse  
Begriff im 4-Stufen-Programm Bodensanierung

### BSW

Stiftung Bahnsozialwerk  
Betriebliche Sozialeinrichtung des BEV und der DB AG

### BUF

Bau- und Finanzierungsvertrag

### BUND

Bund für Umwelt und Naturschutz

### BÜ

Bahnübergang (höhengleich)

### BÜSA

Bahnübergangs-Sicherungsanlage

### bzw.

beziehungsweise

## C

### CA Immo

CA Immo Deutschland GmbH  
(bis 2011 Vivico Real Estate GmbH)

### CREM

Corporate Real Estate Management  
Management konzern-eigener Immobilien

## D

### db(A)

Dezibel

### DB AG

Deutsche Bahn AG

### DB Imm

Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Immobilien

### DIN

Deutsche Industrienorm

### DU

Detailuntersuchung  
Begriff im 4-Stufen-Programm Bodensanierung

## E

### EAG Bau

Europarechtsanpassungsgesetz Bau

### EBA

Eisenbahn-Bundesamt

### EBO

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung  
www.bundesrecht.juris.de/bundesrecht/ebo/gesamt.pdf

### EG

Empfangsgebäude  
umgangssprachlich: Bahnhof

### EIM

EisenbahnImmobilienManagement GmbH  
danach: Vivico Real Estate GmbH,  
danach: CA Immo

### EIU

Eisenbahninfrastrukturunternehmen  
Unternehmen zum Betrieb und zur Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur

### EK

Entwicklungskosten  
Ausgaben zur Entwicklung von Flächen

### EKrg

Eisenbahnkreuzungsgesetz  
www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/ebkr/gesamt.pdf

### ENeuOG

Eisenbahnneuordnungsgesetz  
www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/enuog/gesamt.pdf

### EP

Entbehrlichkeitsprüfung  
heute: Machbarkeitsprüfung

### ESBO

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen  
www.gesetze-im-internet.de/esbo/f

### ESTDV

Einkommenssteuer-Durchführungsverordnung

### ESTW

Elektronisches Stellwerk

## EÜ

Eisenbahnüberführung

## EVO

Eisenbahn-Verkehrsordnung

## EVU

Eisenbahnverkehrsunternehmen  
Unternehmen, das Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt, auch: Energieversorgungsunternehmen

## F

### FA

Freistellungsantrag  
ugs. Antrag auf Entwidmung

### F/E/R

Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht

### FF

Flächenfreisetzung  
Rückbau von Bahnanlagen

### F-Kabel

Fernmeldekabel

### FLIMAS

Flächen-Informations- und Managementsystem

### FRIDU

Flächenrisiko-Detailuntersuchung  
Begriff im 4-Stufen-Programm Bodensanierung

### FRS

Flächenrecycling und Sanierungsmanagement

## G

### Ga

Güterabfertigung

### Gb

Güterbahnhof

### GG

Grundgesetz

### Gla

Gleisanschluss

### GPV

Generalpachtvertrag  
Begrifflichkeit in der Blw

### GRZ

Grundflächenzahl

### GSM-R

Global System for Mobile Communication – Railway  
Europäischer Standard für voll-digitale Mobilfunknetze

### GV

Gestattungsvertrag

### GVFG

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz  
www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gvfg/gesamt.pdf

## H

### HE

Historische Erkundung  
Begriff im 4-Stufen-Programm Bodensanierung

### Hp

Haltepunkt

**I**

**IAV**  
Infrastrukturanschlussvertrag  
Vertrag über Gleisanschluss mit Privaten

**IGVP**  
Integrierte Gesamtverkehrsplanung  
in NRW: Straße + Schiene

**IM**  
Interne Maßnahmen

**IPE**  
Immobilienportfolioeinheit

**IPE-AG**  
Immobilienportfolioeinheiten-  
Arbeitsgemeinschaft  
Entscheidungsgremium zur IPE-Bildung

**IPK**  
Immobilienportfolioeinheit Konzern  
weiterhin bahnbetriebsnotwendige Fläche

**IPV**  
Immobilienportfolioeinheit Verkauf  
zum Verkauf vorgesehene Fläche

**ISV**  
Infrastruktursicherungsvertrag  
zur Regelung von Zuschüssen zur  
Erhaltung von Strecken

**IVL**  
Ingenieur-Vermessung-Lageplan

**K**

**KBD**  
Kampfmittelbeseitigungsdienst

**KE:FI**  
Konsensuale Entwicklung:  
Flächen und Infrastruktur

**KV**  
Kaufvertrag

**L**

**LAGA**  
Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall

**LG**  
Landschaftsgesetz

**LINA**  
Liegenschaftsnachweis

**Lp**  
Ladeplatz an Ladegleisen

**LSt**  
Leit- und Sicherungstechnik

**LWL**  
Lichtwellenleiterkabel

**M**

**MOF**  
Modernisierungsoffensive  
Förderprogramm Haltepunkte NRW

**MP**  
Machbarkeitsprüfung  
Stufe 4 des zehnstufigen Verwertungsprozesses

**MV**  
Miet- und Pachtvertrag

**N**

**NaBu**  
Naturschutzbund Deutschland

**NL**  
Niederlassung

**ntg BÜ**  
nicht technisch gesicherter Bahnübergang

**NRW**  
Nordrhein-Westfalen

**NWSIB**  
Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen  
System des Landesbetriebs Straßen NRW

**O**

**Ol**  
Oberleitung

**OU**  
Orientierende Untersuchung  
Begriff im 4-Stufen-Programm Bodensanierung

**P**

**PA**  
Privatanschluss  
heute: IAV

**PPP**  
Public-Private-Partnership

**P+R, B+R, K+R**  
Park + Ride, Bike + Ride, Kiss + Ride  
(Verkehrsschnittstelle Bahn zu PKW, Rad und Bus)

**PF-RL**  
Planfeststellungs-Richtlinie

**PU**  
Personenunterführung

**Q**

**QUAST**  
Qualifizierte Aufgabenstellung  
Begriff aus dem Bereich Infrastrukturplanung LSt

**R**

**Rbf**  
Rangierbahnhof

**RegG**  
Gesetz zur Regionalisierung des  
Schienenpersonennahverkehrs  
[www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/  
regg/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf)

**RVN NRW**  
Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen  
[www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de)

**S**

**S & S**  
DB Station&Service AG

**SPNV**  
Schienenpersonennahverkehr

**Strü**  
Straßenüberführung

**Stw**  
Stellwerk

**T**

**TA Lärm**  
Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

**TBM**  
Transaktionsbegleitende Maßnahmen

**TK**  
Telekommunikation

**V**

**VE**  
Verwertungseinheit  
heute: IPE

**VN**  
Veränderungsnachweis  
Verwaltungsakt der Katasterbehörde

**VP**  
Verkaufsplan

**VWE**  
Verwertungsentscheidung  
Stufe 8 des zehnstufigen Verwertungsprozesses

**Z**

**z. B.**  
zum Beispiel

**ZA**  
Zustimmungsantrag  
Zustimmung Eigentümer zum Verkauf

**ZBA**  
Zugbildungsanlagen

**10 SVP**  
Zehnstufiger Verwertungsprozess

**ZEIL**  
Zuordnung und Bewertung der  
Eisenbahnliegenschaften  
im Zuge der Bahnreformen

**ZOB**  
Zentraler Omnibus-Bahnhof

## Quellenverzeichnis

### **BEG NRW (2014):**

1.000 Kilometer – Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW/Folder

### **BEG NRW (2010):**

BahnRadwege-Land Nordrhein-Westfalen. Best Practice und Handlungsprogramm AlleinRadwege auf stillgelegten Bahnstrecken in NRW

### **BEG NRW (2010):**

Wir verstehen Bahnhof. Gesamtdarstellung/Folder

### **BEG NRW (2010):**

Das Modell NRW: BEG und BahnflächenPool NRW/Folder

### **BEG NRW (2010):**

Strategie und Lösungsbausteine/Folder

### **BEG NRW (2009):**

Wir verstehen Bahnhof, -flächen, -strecken, -prozesse, -recht/  
Unternehmensbroschüre

### **Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz (2004):**

Arbeitshilfe zur Mobilisierung von Bahnliegenschaften

### **Forum Bahnflächen NRW (2009):**

Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung.  
Das Handbuch für die kommunale Bahnhofsentwicklung.

### **Forum Bahnflächen NRW (2006):**

Baurecht auf Bahnflächen – Bedingte Nutzung und Freistellung.  
Anwendungsmöglichkeiten des § 9 (2) BauGB in der Planungspraxis.

### **Forum Bahnflächen NRW (2004):**

Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude.  
Teil 2: Empfangsgebäude.

### **Forum Bahnflächen NRW (2004):**

Anmerkungen zum Musterkaufvertrag der Deutschen Bahn AG  
aus kommunaler Sicht.

### **Forum Bahnflächen NRW (2003):**

Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude.  
Teil: Bahnflächen.

### **Forum Bahnflächen NRW (2000):**

Bahnflächen zur Stadt machen. Arbeitshilfe zur Aktivierung von Bahnflächen.

### **Hamerla | Groß-Rinck | Wegmann + Partner:**

Das Büro für Architektur, Stadtplanung und Stadtentwicklung war maßgeblich an der Erarbeitung von Empfehlungen für die Forums-Publikationen beteiligt, welche wiederum aus den Erfahrungen der damaligen Moderationsverfahren abgeleitet wurden. Die Spielregeln in Kapitel 3 greifen diese Empfehlungen in Teilen auf.

## Links

**BEG NRW –  
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH**  
[www.beg.nrw.de](http://www.beg.nrw.de)

**Deutsche Bahn AG**  
[www.deutschebahn.com/de](http://www.deutschebahn.com/de)

**Deutsche Bahn AG, Geschäftsfeld Immobilien**  
[www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien](http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien)

**DB Netze, Infrastrukturregister**  
[www.fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/nutzungsbedingungen/infrastrukturregister](http://www.fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/nutzungsbedingungen/infrastrukturregister)

**Flächenpool NRW**  
[www.nrw-flaechenpool.de](http://www.nrw-flaechenpool.de)

**Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung  
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**  
[www.mbwsv.nrw.de](http://www.mbwsv.nrw.de)

**Private Seite: Bahntrassenrasseln, Dr. Achim Bartoschek**  
[www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de)

**Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen**  
[www.kommunen-in-nrw.de](http://www.kommunen-in-nrw.de)

**Städtetag Nordrhein-Westfalen**  
[www.staedtetag-nrw.de](http://www.staedtetag-nrw.de)

**Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung**  
[www.aav-nrw.de](http://www.aav-nrw.de)

## **Ansprechpartner**

**BEG NRW, das Team im Überblick:**

[www.beg.nrw.de/kontakt](http://www.beg.nrw.de/kontakt)

**Das Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr**

[www.mbwsv.nrw.de/ministerium/organisation/index.php](http://www.mbwsv.nrw.de/ministerium/organisation/index.php)

**Deutsche Bahn AG, DB Immobilien**

Regionalen Ansprechpartner bundesweit:

[www1.deutschebahn.com/dbimmobilien/start/ansprechpartner](http://www1.deutschebahn.com/dbimmobilien/start/ansprechpartner)

## Ansprechpartner

### Deutsche Bahn AG Die Konzernbevollmächtigten für die Bundesländer:

#### Berlin

Alexander Kaczmarek  
Telefon 030 297 610 10  
E-Mail alexander.kaczmarek@deutschebahn.com

#### Hamburg und Schleswig-Holstein

Manuela Herbort  
Telefon 040 3918 3000  
E-Mail manuela.herbort@deutschebahn.com

#### Bremen und Niedersachsen

Ulrich Bischooping  
Telefon 0511 286 3300  
E-Mail ulrich.bischooping@deutschebahn.com

#### Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg

Dr. Joachim Trettin  
Telefon 0331 235 6800  
E-Mail joachim.trettin@deutschebahn.com

#### Südost

Eckart Fricke  
Telefon 0341 968 3300  
E-Mail eckart.fricke@deutschebahn.com

#### Nordrhein-Westfalen

Werner Lübberink  
Telefon 0211 3680 2006  
E-Mail werner.luebberink@deutschebahn.com

#### Rheinland-Pfalz und Saarland

Jürgen Konz  
Tel.: 0681 308 3300  
E-Mail: juergen.konz@deutschebahn.com

#### Hessen

Dr. Klaus Vornhusen  
Telefon 069 265 247 00  
E-Mail klaus.vornhusen@deutschebahn.com

#### Freistaat Bayern

Klaus Dieter Josel  
Telefon 089 1308 3300  
E-Mail klaus-dieter-josel@deutschebahn.com

#### Baden-Württemberg

Sven Uwe Hantel  
Telefon 0711 2092 3300  
E-Mail sven.hantel@deutschebahn.com

## Bildverzeichnis

Seite	Verortung	Seite	Verortung
Cover	Rheine	62	Werdohl
<b>6/7</b>	<b>Rheine</b>	63	Kevelaer
10	Werdohl	64	Moers
12/13	Wetter (Ruhr)	65	Sauerlandrading
16	Duisburg-Wedau	66	Werdohl
17	Arnsberg	67	Münsterland RadBahn
18	Niederbergbahn	68	Weilerswist
19	Holzwickede	69	Soest
<b>20/21</b>	<b>Jüchen</b>	70	Warburg
24	Holzwickede	71	Moers
25	Geldern	72	Warburg
26	Niederbergbahn	73	Rheine
27	Steinheim (Westfalen)	<b>74/75</b>	<b>Unna</b>
<b>28/29</b>	<b>Heiligenhaus</b>	80	Lennestadt-Altenhudem
34	Meschede	81	Unna
35	Nettetal	82	Wesel
36	Finnentrop	83	Moers
37	Unna	84	Münsterland RadBahn, Darfeld
38	Geldern	85	Weilerswist
39	Rheine	86	Schwelm
40	Münsterland RadBahn	87	Weilerswist
41	Holzwickede	89	Münsterland RadBahn, Darfeld
42	Geldern	90	Schwerte Ergste
43	Holzwickede	91	Schwerte Ergste
44	Marsberg	92	Kranenburg
45	Marsberg	93	Viersen
46	Burgsteinfurt	94	Sauerlandrading
47	Münsterland RadBahn	95	Sauerlandrading
48	Jüchen	96	Schwerte Ergste
49	Wetter	97	Heiligenhaus
50	Geldern	98	Münsterland RadBahn
51	Witten	99	Werdohl
52	Jüchen	100	Wetter
53	Meschede	101	Soest
54	Hennef (Sieg)	102	Billerbeck-Lutum
55	Witten	103	Nettetal
56	Burgsteinfurt	<b>104/105</b>	<b>Schwelm</b>
57	Rheine	108	Soest
58	Geldern	109	Heiligenhaus
59	Schwelm	119	Holzwickede
60	Nettetal		
61	Rheine		





An der Reichsbank 8  
45127 Essen  
Telefon 0201 74766 0  
E-Mail [info@beg.nrw.de](mailto:info@beg.nrw.de)  
Internet [www.beg.nrw.de](http://www.beg.nrw.de)

