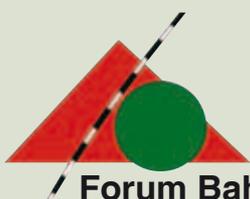




Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung

Das Handbuch für die
kommunale Bahnhofsentwicklung





Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Plettenberg

	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	375 m ²	330 m ²	davon Gaststätte „Grillhaus“ 60 m ² Friseur 92 m ² Kiosk 78 m ² Kneipe 100 m ²
Obergeschoss	215 m ²	207 m ²	davon Musikschule 207 m ²
Gesamt	590 m²	537 m²	

Das Obergeschoss wurde an die „Musikschule Lennetal e.V.“ vermietet, die hier Schulungs-, Proben- und einen kleinen Veranstaltungsraum unterhält. Für die aus der Umgebung kommenden Musikschüler ist die zentrale Lage am Bahnhof und Busbahnhof vorteilhaft.

Eine besondere Herausforderung war die unmittelbare Gleisnähe – die Fassade hat nur wenige Dezimeter Abstand zu durchfahrenden Zügen auf dem ersten Gleis. Durch eine zeitweilige Streckensperrung konnte auch diese Fassade saniert werden.

Umfeld Die Stadt Plettenberg hat gemeinsam mit dem Städtebauministerium NRW, der Bezirksregierung Arnsberg, der DB AG und der BEG NRW ein städtebauliches und verkehrliches Konzept für das Bahnhofsumfeld erarbeitet und abgestimmt.

Danach ist die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die Errichtung einer P&R-Anlage im rückwärtigen Bahnhofsumfeld sowie die Sanierung und Wiedernutzung des historischen Nebengebäudes als öffentliche WC-Anlage und Radabstellanlage durch die Stadt vorgesehen. Des Weiteren soll die Verkehrsstation im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ durch Aufhöhung der beiden Bahnsteige modernisiert und ein neuer Bahnsteigtunnel mit Aufzügen durch die DB Station&Service AG geschaffen werden. Die Stadt beteiligt sich auf Basis einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG in erheblichem Maße an der Finanzierung des durchgehenden Bahnsteigtunnels.

Bahnhofsvorplatz und Anbindung an die Innenstadt	
Maßnahmenträger	Stadt Plettenberg
Baujahr	2008 / 09
Neugestaltete Fläche	rd. 4.500 m ²
Investitionsvolumen	885.000 Euro
Förderung	516.000 Euro (Städtebauförderung)
Park&Ride-Anlage	
Maßnahmenträger	Stadt Plettenberg
Baujahr	2008 / 09
Neugestaltete Fläche	rd. 1.700 m ²
Anzahl Stellplätze	25
Investitionsvolumen	440.000 Euro
Förderung	350.000 Euro (ÖPNVG)
Modernisierung Bahnsteiganlagen	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2006 / 08
Investitionsvolumen	4,4 Mio. Euro (davon 2.71 Mio. Euro für den neuen Tunnel)
Förderung	3,68 Mio. Euro (MOF/GVFG/BSchWAG)
Anteil der Stadt	727.000 Euro



Reken

Die Gemeinde und die Investoren haben auf ein hochwertiges Gastronomiekonzept gesetzt. Das gesamte Erdgeschoss wurde stilvoll ausgebaut, Fenster- und Türöffnungen denkmalgerecht wieder hergestellt, das Sichtmauerwerk restauriert.



2.4 Zwischenerwerb durch eine Kommune

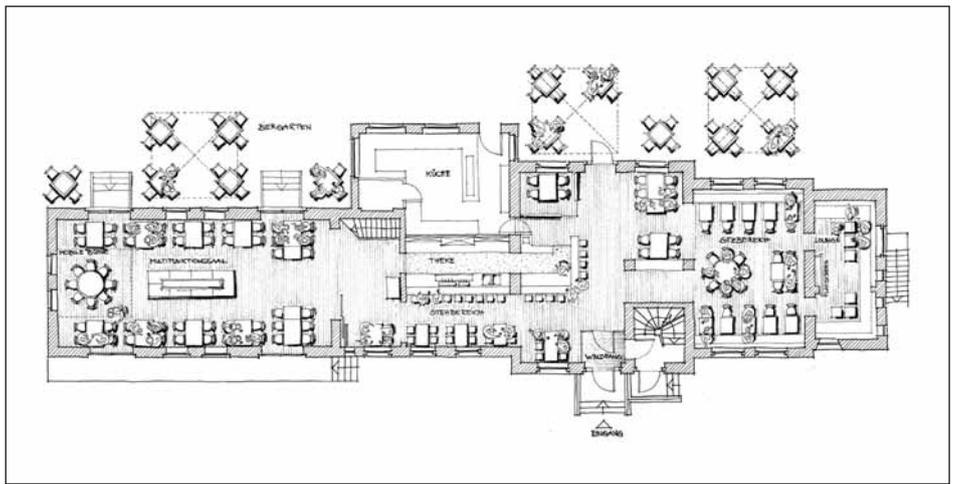
Bahnhof Der Haltepunkt Reken liegt an der eingleisigen Strecke von Dorsten nach Coesfeld und wird im Stundentakt durch Dieseltriebzüge der NordWest-Bahn bedient. Der Haltepunkt war Ausgangspunkt der Entwicklung des Ortsteils „Bahnhof Reken“, der sich westlich des Haltepunkts erstreckt und durch Wohnnutzungen, Gewerbe und Einzelhandel geprägt ist.

Bahnhofsgebäude Der Bahnhofsbereich war seit Jahren ein städtebauliches und verkehrliches Problemfeld. Nachdem die Ladestraße aufgegeben und das Stellwerk im Empfangsgebäude außer Betrieb genommen wurde, verfallte der Bahnhofsbereich zunehmend. Die Ladestraße wurde in Teilen durch einen benachbarten Gewerbebetrieb genutzt und war mit abgängigen, einfachen Lagerhallen bebaut. Im Bahnhofsgebäude selbst wurde nur eine kleine Teilfläche durch einen Autoteilehändler genutzt, der Rest stand leer. Das Gebäude wies aufgrund des langen Leerstands und der mangelhaften Instandhaltung erhebliche bauliche Mängel und Schäden auf, die einen erhöhten Sanierungsaufwand bedingten.

Umgestaltung Die Gemeinde erwarb im Jahr 2003 das Bahnhofsgebäude, die Ladestraße und die Verkehrsflächen mit dem Vorplatz und der Zufahrt über die BEG NRW. Zuvor hatte die BEG NRW umfangreiche Untersuchungen, unter anderem zur Bahntechnik, durchgeführt und die Grundlagen für die Freistellungsfähigkeit geklärt. Ziel der Gemeinde war die Herrichtung der Flächen für Verkehrszwecke; das Gebäude sollte – trotz des desolaten Zustands – als stadtbildprägendes Denkmal durch einen Investor saniert werden.

Anfang 2006 veräußerte die Gemeinde Reken das Empfangsgebäude an zwei private Investoren aus der Region weiter. Im Kaufvertrag wurden eine denkmalgerechte Grundsaniierung und die Nutzung durch Gastronomie, Büros und Wohnen festgelegt.

Rahmendaten	
Baujahr	1887
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	9.575 m ²
Fahrgastzahl	200 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 13.600
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	ca. 439 m ²
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Eigentümer	2006 an Investorengemeinschaft Burghardt und Bösing (Weiterverkauf durch Gemeinde Reken)
Erwerb	2003 Gebäude und Ladestraße durch Gemeinde Reken
Sanierung	04.2006 - 11.2006
Nutzungen	Gastronomie, Büro, Wohnen
Nutzfläche	427 m ²
Arbeitsplätze	7 (Vollzeit), 18 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 1,200 Mio. Euro (rd. 2.810 Euro/m ²)
Förderung	rd. 251.000 Euro (Städtebauförderung), rd. 130.000 Euro (Beitrag Kommune)
Abschreibung	nach § 7 i EStG (Denkmal)
Architekten	bdh – Berghoff, Drohmann, Herlich; Dortmund



Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Reken

	Vorher	Nachher		
Erdgeschoss	240 m ²	240 m ²	Gaststätte „Bahnhof Reken“	240 m ²
1. Obergeschoss	137 m ²	100 m ²	Büro Handelsagentur	100 m ²
2. Obergeschoss	87 m ²	87 m ²	Wohnung	87 m ²
Gesamt	464 m²	427 m²		

Aufgrund der äußerst maroden Bausubstanz und den daraus resultierenden überdurchschnittlich hohen Sanierungsaufwendungen beteiligten sich sowohl das Land NRW als auch die Gemeinde an den Kosten. Die umfangreichen Umbau- und Renovierungsarbeiten fanden von April bis Ende November 2006 statt. Das Dach wurde grundlegend erneuert, die prägende Außenfassade mit dem Sichtmauerwerk restauriert und alle Fenster- und Türöffnungen denkmalgerecht wiederhergestellt. Im November 2006 wurden das sanierte Empfangsgebäude des Bahnhofs Reken und die neu gestalteten Außenanlagen eingeweiht.

Die Gemeinde und die Investoren haben auf ein hochwertiges Gastronomiekonzept mit Restaurantbetrieb gesetzt. Das gesamte Erdgeschoss wurde zu diesem Zweck denkmalgerecht und stilvoll ausgebaut. Vermietet wurden die Räume an ein gastronomieerfahrenes Ehepaar, das gehobene, vorwiegend mediterrane Küche anbietet.

Bahnhofsvorplatz und Anbindung an die Innenstadt	
Maßnahmenträger	Gemeinde Reken
Baujahr	2007
Neugestaltete Fläche	rd. 8.075 m ²
Besonderheiten	Vorplatz, Boule-Spielfeld und Festwiese
Investitionsvolumen	115.060 Euro
Förderung	95.000 Euro (Städtebauförderung)
P&R/ Kiss&Ride Anlage	
Maßnahmenträger	Gemeinde Reken
Baujahr	2007
Neugestaltete Fläche	rd. 2.425 m ²
Anzahl P&R	47
Anzahl K&R	5
Anzahl Radabstellplätze	100
Investitionsvolumen	677.139 Euro
Förderung	471.211 Euro (ÖPNVG)

Umfeld Die Gemeinde Reken hat direkt nach Erwerb der Grundstücke unter Inanspruchnahme öffentlicher Mittel mit der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes begonnen. Dazu zählten der Abbruch der in der Vergangenheit von der Raiffeisen genutzten Lagerhallen, der Bau einer P&R-Anlage mit 42 Stellplätzen, der Bau einer Fahrrad-Einstellanlage, die Anlage des Bahnhofsvorplatzes mit Stellplätzen für Kurzzeitparker sowie die Verbesserung der Anbindung der Bushaltestelle an die Verkehrsstation.

Der benachbarte Gewerbebetrieb investierte ebenfalls in seinen Standort und errichtete im Zuge der Bahnhofsumfeldentwicklung neue Verkaufs- und Hallengebäude, die die abgängigen Vorgängerbauten ersetzen.



Unna

Eine Investorengemeinschaft konkretisierte ein Nutzungs- und Sanierungskonzept, das heute in restaurierter Fassade und großzügigem Grundriss mit einem breiten Nutzungsspektrum aufgeht.



2.4 Zwischenerwerb durch eine Kommune

Bahnhof Der Bahnhof Unna ist ein bedeutender Kreuzungsbahnhof der Strecken nach Hamm, Dortmund, Soest und Fröndenberg und wird durch die Eurobahn und die DB Regio AG im Regionalverkehr beziehungsweise S-Bahnverkehr in kurzen Takten bedient.

Die elektrifizierte Strecke, insbesondere das Gleis am Gebäude, ist als Haupttrichtungsgleis im Regional-, Fern- und Güterverkehr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h stark befahren. Das Bahnhofsgebäude steht circa sechs Meter von der ehemaligen Bahnsteigkante des Hausbahnsteigs entfernt. Unmittelbar am Gebäude befindet sich zudem eine Weiche im Gleis, an der bei Durchfahrt entsprechende größere Erschütterungen und Geräusche entstehen.

Bahnhofsgebäude Das Bahnhofsgebäude befindet sich in Zentrumsrandlage in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone und zum Rathaus. Der Bahnsteigzugang liegt rund zehn Meter östlich vom Bahnhofsgebäude entfernt, die Regionalbahnsteige erstrecken sich östlich vom Zugang und liegen nicht direkt am Gebäude. Zwischen Zugang und Gebäude befindet sich ein Kioskpavillon mit Zeitschriften, Tabakwaren und Getränken im Angebot. Das eigentliche Bahnhofsgebäude stand 2003 weitgehend leer – lediglich die Fahrkartenausgabe und einige Sozial- und Nebenräume wurden noch genutzt. Die ehemalige, veraltete Bahnhofsgaststätte war bereits seit Jahren, die Räume in den Obergeschossen waren teils seit Jahrzehnten ungenutzt.

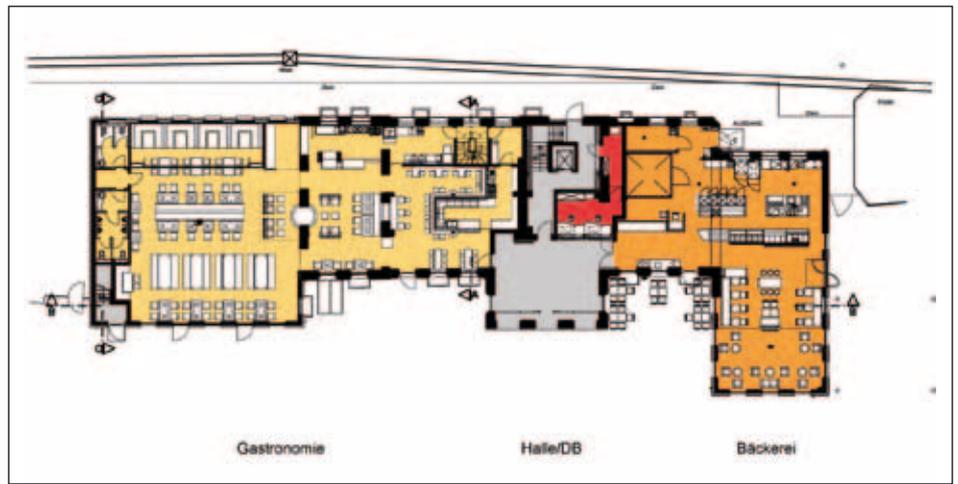
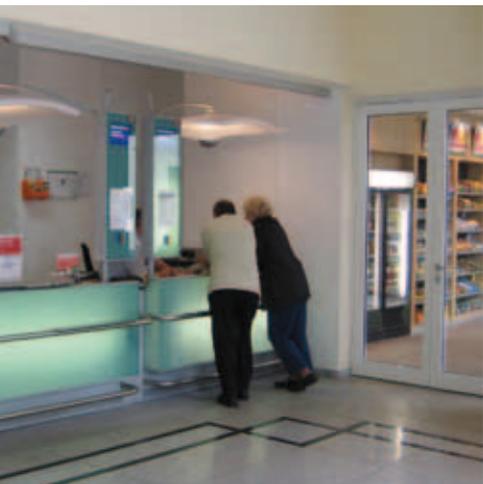
Umgestaltung Da der Erwerb und die Sanierung zwar ein wichtiges Anliegen für die Stadt war, sie dies aber nicht selbst übernehmen konnte, suchte sie – gemeinsam mit der BEG NRW – nach zuverlässigen Investoren. Mit der Investorengemeinschaft um den Unnaer Architekten Michael Deterding wurde vor dem Verkauf ein umfassendes Sanierungs- und Umbaukonzept abgestimmt. Die Stadt Unna erwarb daraufhin das Bahnhofsgebäude mit Nebenfläche über die BEG NRW und verkaufte es mit Auflagen zur Sanierung an die Investorengemeinschaft weiter. Der nebenstehende Pavillon mit Kiosk wurde seitens der DB Station&Service AG für wirtschaftlich erforderlich erklärt und nicht in die Gesamtaufwertung des Standortes einbezogen.

Die Investorengemeinschaft konkretisierte das Nutzungs- und Sanierungskonzept für das Empfangsgebäude gleich nach dem Kauf und beantragte die Baugenehmigung beim Eisenbahnbundesamt, da das Gebäude aufgrund von Fernmeldeanlagen in den Mieträumlichkeiten der DB Netz AG weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet bleibt.

Im Zuge der Vollsanierung und Neustrukturierung des Gebäudes wurde unter anderem der östliche eingeschossige Anbau abgerissen und zweigeschossig neu aufgebaut. Das Bahnhofsgebäude wurde mit einer Außendämmung und Schallschutzfenstern der Schallschutzklasse 5 ausgestattet. Mit dem Einbau neuer bodentiefer Rundfenster wurde die historische Gliederung der Fassade aufgenommen und dem Gebäude ein neues Gesicht gegeben.

Im Erdgeschoss wurde der vorhandene Grundriss zugunsten einer weitläufigen und offenen Gestaltung der Gastronomieeinheiten aufgelöst. Hier wurde ein neuer Zuschnitt mit zwei großzügigen Räumen und einem Mittelteil mit Er-

Rahmendaten	
Baujahr	1870
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	1.370 m ²
Fahrgastzahl	8.645 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 70.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	842 m ²
Leerstandsquote	69 %
Erwerb und Entwicklung	
Eigentümer	2004 örtliche Investorengemeinschaft um Architekten Michael Deterding (Weiterverkauf durch die Stadt Unna)
Erwerb	2004 durch Stadt Unna einschl. Nebenfläche
Sanierung	11.2006 – 10.2007
Nutzungen	Fahrkartenschalter, Café/Bistro, Restaurant, Büros, Praxen
Nutzfläche	1.140 m ²
Arbeitsplätze	28 (Vollzeit), 12 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 2,5 Mio. Euro (rd. 2.193 Euro/m ²)
Förderung	keine
Architekten	Architekturbüro Deterding, Unna



schließungsfunktion und Eingangshalle geschaffen. Auf der Seite des Bahnsteigzugangs entstand für eine Filialbäckerei ein großer Theken- und Selbstbedienungsbereich sowie ein großzügiger Café- und Bistrobereich. Die DB AG betreibt den Fahrausweisverkauf mit eigenem Personal in separaten, ange-

mieteten Räumen im Mittelteil des Gebäudes. Zwischen den beiden Nutzungen ist ein direkter Durchgang möglich. Im westlichen Gebäudeteil ist ein Restaurantbetrieb eingezogen.

Im ersten Obergeschoss entstanden mehrere Büro- und Praxiseinheiten. Hier zogen unter anderem der TÜV mit Schulungsräumen und eine Logopädin ein. Die Lärmemissionen vorbeifahrender Züge werden durch gute bautechnische Schallisolation auf ein Minimum reduziert.

Für das zweite Obergeschoss ist ein Ausbau geplant, dieser soll nach Abschluss weiterer Mietverträge erfolgen.

Umfeld Die Stadt und die BEG NRW haben 2007 gemeinsam ein Wettbewerbsverfahren für die Gestaltung des Umfelds durchgeführt. Die Ausführungsplanung des Wettbewerbssiegers wird derzeit erstellt und soll in nächster Zeit schrittweise umgesetzt werden. Wesentlicher Baustein der Planung ist die Verlagerung des Busbahnhofs an den Bahnhof im Jahr 2009, so dass kurze Umsteigewege entstehen. In diesem Kontext ist auch ein Entwurf für die Neugestaltung des eigentlichen Bahnhofsvorplatzes einschließlich des Kiosks entwickelt worden, dessen Realisierung zurzeit zwischen der Stadt und der DB Station&Service AG verhandelt wird.

Westlich angrenzend an das Empfangsgebäude baut die Stadt Unna eine RadStation mit Hilfe der Landesförderung NRW, die dann von der AWO betrieben werden soll. Die von der Stadt Unna auf Basis eines Gestattungsvertrags mit der damaligen Deutschen Bundesbahn auf bahneigenen Flächen errichtete P&R-Anlage soll weiter bestehen bleiben. Die Fläche wurde seitens der Stadt über die BEG NRW erworben und somit gesichert.

Für die nördlich der Bahn liegenden Gewerbe- und Bahnbrachen haben Stadt und BEG NRW ein Planungsverfahren durchgeführt, um die grundsätzlichen Nutzungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Unna

	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	529 m ²	610 m ²	davon Fahrschalter 50 m ² Café / Bistro „Daily Klems“ 190 m ² Restaurant 370 m ²
Obergeschoss	313 m ²	530 m ²	davon Büro TÜV 110 m ² Praxis Logopädin 170 m ² Büro Gewerkschaft 250 m ²
Gesamt	842 m²	1.140 m²	

Neugestaltung Bahnhofsvorplatz	
Maßnahmenträger	Stadt Unna / DB Station & Service
Baujahr	2010 und folgende
Neugestaltete Fläche	rd. 1200 m ²
Investitionsvolumen	1,4 Mio. Euro
Förderung	500.000 Euro (Städtebauförderung)
RadStation	
Maßnahmenträger	Stadt Unna
Baujahr	2009
Anzahl Radabstellplätze	306
Investitionsvolumen	630.000 Euro
Förderung	453.000 Euro (GVFG IV)
Neuer Busbahnhof	
Maßnahmenträger	Stadt Unna
Baujahr	2009 / 10
Neugestaltete Fläche	rd. 4.500 m ²
Anzahl Bushaltestellen	8
Investitionsvolumen	3,3 Mio. Euro
Förderung	1,6 Mio. Euro (GVFG ÖPNV)



Ascheberg

Frank Naber „Wir fühlen uns wohl: Wir haben das schönste Haus in Ascheberg!“



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Kreuzungsbahnhof Ascheberg liegt an der eingleisigen elektrifizierten Strecke Dortmund-Münster und wird im Stundentakt durch Regionalzüge der eurobahn bedient. Die Strecke wird zudem vorwiegend durch Fernverkehrszüge befahren. Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude mit angebautem Güterschuppen liegt rund 200 Meter außerhalb der Ortslage von Ascheberg und circa 1,2 Kilometer vom Zentrum entfernt auf einem angeschütteten, breiten Bahndamm mit Zufahrt von der Ortslage. Der Zugang zur Verkehrsstation liegt nördlich des Empfangsgebäudes.

Bahnhofsgebäude Das in regional-typischer Backsteinbauweise errichtete Bahnhofsgebäude mit aufgesetztem Turmreiter und Bahnhofsuhr diente

ursprünglich zur Unterbringung des mechanischen Stellwerks, der Wartebereiche sowie der Bahnhofsgaststätte und ist durch die zentral gelegene Empfangshalle mit einem markanten vorge-setzten Eingangsbereich geprägt. Im Obergeschoss befand sich eine Dienstwohnung. Das Bahnhofsgebäude und der Güterschuppen wurden nach Wegfall der Bahnfunktionen Ziel von Vandalismus und Einbrüchen.

Die Gemeinde stellte das Bahnhofsgebäude und den Güterschuppen vorsorglich unter Denkmalschutz. Der bauliche Zustand der Gebäude hatte aufgrund des Leerstands erheblich gelitten, unter anderem war das Dach teilweise undicht, viele der Fenster und Türen marode, die Innenräume geschädigt und die Haustechnik veraltet.

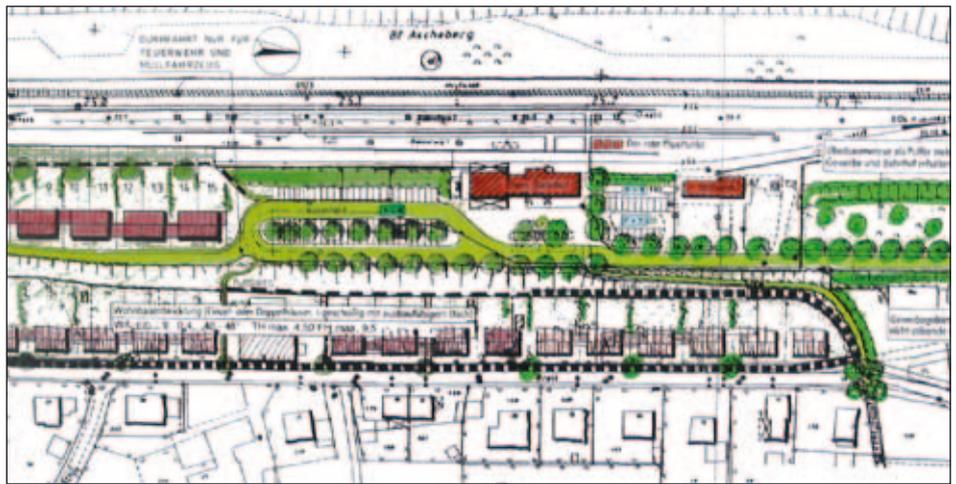
Umgestaltung Im Jahr 2002 fanden erste Gespräche zwischen der Gemeinde Ascheberg und der BEG NRW zur Aufwertung des Bahnhofsbereichs Ascheberg statt. Aufgrund der abseitigen Lage und der fehlenden Funktion für Bürger und Fahrgäste entschied sich die Gemeinde Ascheberg gegen einen Ankauf der Gebäude. Da ihr gleichwohl eine Entwicklung und dauerhafte Nutzung der Gebäude wichtig war, beauftragte die BEG NRW in Abstimmung mit der Gemeinde Ascheberg die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie einschließlich einer Kostenrechnung für eine Sanierung und Wiedernutzung, um Nutzungsperspektiven aufzuzeigen. In Abstimmung mit der Gemeinde führte die BEG NRW eine öffentliche Ausbietung durch, die Frank Naber für sich entscheiden konnte, da er mit dem Kaufangebot auch ein nachhaltiges Sanierungs- und Nutzungskonzept für die Gebäude vorlegte.

Die BEG NRW schloss mit Frank Naber einen Kaufvertrag mit der Verpflichtung zur denkmalgerechten Wiederherstellung und Umnutzung des Empfangsgebäudes. Zielsetzung war eine Wohnsowie eine gastronomische Nutzung. Aufgrund der relativ geringen Fahrgastzahlen konnten fahrgastorientierte Einrichtungen nicht im Konzept berücksichtigt werden.

Die Realisierung der Maßnahmen zur Sanierung der Außenhülle und zur Instandsetzung des Inneren erfolgte in enger Abstimmung mit dem Denkmalschutzbeauftragten der Gemeinde und dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege. Der Grundriss des Gebäudes im Erdgeschoss wurde grundlegend geändert, um der neuen Nutzung gerecht werden zu können.

Im südlichen Teil entstand die Wohnung der Eigentümerfamilie – die Räume des ehemaligen Stellwerks dienen heute als großzügiges Bad sowie als Schlafzimmer. Aus der Empfangshalle wurde ein

Rahmendaten	
Baujahr	1928
Denkmalschutz	ja, einschl. Güterhalle
Grundstücksgröße	1.000 m ²
Fahrgastzahl	614 Reisende pro Tag (2008)
Einwohner	ca. 15.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	435 m ²
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Frank Naber
Erwerb	2004
Nutzungen	Wohnung, Kindertagesstätte
Nutzfläche	507 m ²
Arbeitsplätze	3
Bewohner	4
Investitionen	Investitionen rd.160.000 Euro (316 Euro/m ²) + erhebliche eigene Arbeitsleistung
Förderung	keine
Abschreibung	nach § 7 i EStG (Denkmal)



Eingangsbereich mit neuen Treppen zum Keller und zum Obergeschoss, auch die Küche der Erdgeschosswohnung ist hier untergebracht.

Durch die Zusammenlegung mehrerer kleiner Räume der ehemaligen Gepäckabfertigung entstand ein großzügiges Wohnzimmer mit direktem Zugang zum gleisseitig gelegenen, nach Westen ausgerichteten Garten. Die zur Wohnung gehörigen Räume des Obergeschosses haben ein separates Bad und können mit wenig Aufwand langfristig auch als eingeständige Wohnung mit separatem Zugang genutzt werden. Die Güterhalle wird als Garage, Hobbyraum und Lagerfläche von der Familie Naber genutzt. Der ursprünglich für den nördlichen Erdgeschossteil vorgesehene Ausbau zur gastronomischen Nutzung wurde nicht

realisiert. Stattdessen entstand hier eine private Kindertagesstätte mit zwei großen Spiel- und Aufenthaltsräumen, Küche und Bad sowie einem westlich des Gebäudes gelegenen Gartenbereich mit Spielmöglichkeiten. Die Flächen der Kindertagesstätte sind an die Betreiberin vermietet.

Das Erscheinungsbild des Gebäudes wurde durch den Einbau neuer denkmalgerechter Fenster mit Schallschutzglas auf der West- und Nordseite, die Sanierung der Zugänge, die Instandsetzung des Güterschuppens sowie die Entfernung von Vandalismusschäden und Graffiti erheblich verbessert. Insbesondere die Sanierung des prägnanten kupferbeschlagenen Uhrenturms war eine Herausforderung. Zudem wurden im Inneren alle Wände, Böden und

Decken im Zuge der Grundrissanpassung erneuert beziehungsweise umfassend instand gesetzt. Auch eine neue Haustechnik wurde eingebaut. Die Familie verlegte ihren Wohnsitz 2004 in das historische Empfangsgebäude. Im Sommer 2007 nahm die Kindertagesstätte ihren Betrieb auf.

Umfeld Nach Aufgabe der Ladestraße und der Güterverladung sowie der Errichtung eines neuen Stellwerks am Bahnhof Ascheberg wurden auch die umliegenden Flächen aufgelassen und verwahrlosten zunehmend im Laufe der Jahre. Eine ausgebaute Verkehrsschnittstelle bestand nicht, die zahlreichen Pendler, die per Auto zum Bahnhof kamen, stellten ihre Fahrzeuge auf dem Vorplatz beziehungsweise den nur teilweise befestigten Flächen der ehemaligen Ladestraße ab. Für Fahrräder war nur ein kleiner, abgängiger Fahrradständer vorhanden.

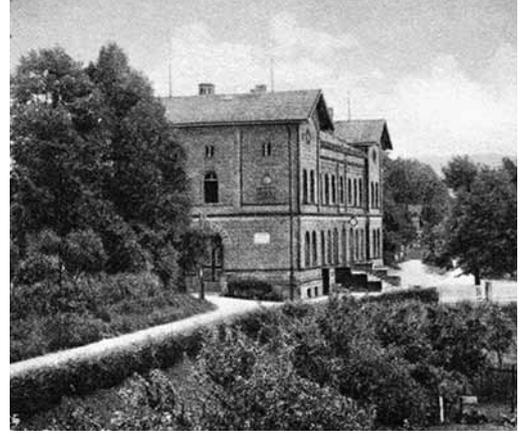
Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Ascheberg

	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	245 m ²	297 m ²	davon Wohnung 177 m ² Kindertagesstätte 120 m ²
1. Obergeschoss	45 m ²	65 m ²	Wohnung 65 m ²
Güterhalle	145 m ²	145 m ²	Garage, Abstell-/Lagerfläche 145 m ²
Gesamt	435 m²	507 m²	

Zusammen mit der BEG NRW konkretisierte die Gemeinde die bestehenden Überlegungen zur Gesamtaufwertung der Verkehrsschnittstelle und die BEG NRW beauftragte eine gesamthafte Planung. Das Land NRW stellte über die Bezirksregierung eine Förderung der Maßnahmen zur Aufwertung der Verkehrsschnittstelle mit Bushaltestelle und Buswende, P&R-Stellplätzen und überdachter Fahrradabstellanlage aus Mitteln der Verkehrsförderung bereit. Die zur Umsetzung notwendigen Flächen erwarb die Gemeinde über die BEG NRW und konnte Ende 2002 mit der Umsetzung der Maßnahmen beginnen.

P&R-Anlage und B&R-Anlage mit neuer Bahnhofszufahrt und Vorplatz mit K&R-Vorfahrt	
Maßnahmenträger	Gemeinde Ascheberg
Baujahr	2002/2003
Neugestaltete Fläche	rd. 11.000 m ²
Anzahl Bushaltestellen	1
Anzahl P&R-Stellplätze	84
Anzahl K&R-Stellplätze	20
Anzahl B&R-Stellplätze	150 (überdacht)
Investitionsvolumen	804.400 Euro
Förderung	ca. 638.900 Euro (ÖPNVG)

Neben der Verkehrsschnittstelle wurden auch die Zufahrt zum Bahnhofsbereich und der Vorplatz entsprechend dem Denkmalcharakter des Bahnhofsgebäudes behutsam modernisiert. Im hinteren Bereich der ehemaligen Ladestraße entstanden Grün- und Ausgleichsflächen. Unterhalb des Bahndamms sollen die noch übrigen Bahnbrachen zu Wohnbauflächen werden.



Bad Driburg

Jens und Ute Friedrich: „Es ist sicherlich ein mutiger Schritt, ein so stark sanierungsbedürftiges historisches Gebäude zu erwerben – aber nach reiflicher Überlegung fiel uns aufgrund des wunderschönen Charakters des Gebäudes die Entscheidung doch leicht. Der Aufwand hat sich gelohnt – viele Bürger zeigen sich erfreut über die Sanierung. Wir konnten zudem alle Wohnungen innerhalb kurzer Frist vermieten. Ganz herzlich möchten wir uns auch bei der Stadt Bad Driburg und der BEG NRW bedanken, die den kurzfristigen Erwerb und die Sanierung erst ermöglicht haben.“



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Bahnhof Bad Driburg liegt an der zweigleisigen, nicht elektrifizierten Strecke von Paderborn über Altenbeken nach Höxter. Das Bahnhofsgebäude steht in rund sieben Meter Entfernung zur Kante des alten Hausbahnsteigs am befahrenen Streckengleis. Im Stundentakt halten dieselgetriebene Regionalzüge der NordWestBahn am neuen Mittelbahnsteig. Die Strecke wird daneben noch für gelegentlichen Güterverkehr mit Dieseltraktion genutzt. Das Empfangsgebäude liegt in Randlage zur Innenstadt und in Nachbarschaft zu einer Klinik und einem Wohngebiet.

Bahnhofsgebäude Das Empfangsgebäude war weitgehend ungenutzt. Die Fahrkartenausgabe und die Wartehalle wurden 2005 geschlossen, die ehemalige Bahnhofsgaststätte stand schon länger leer, die Wohnungen seit mehr als 15 Jahren. Einzig verbliebener Nutzer war 2006 noch die DB Netz AG mit kleinen Technikräumen.

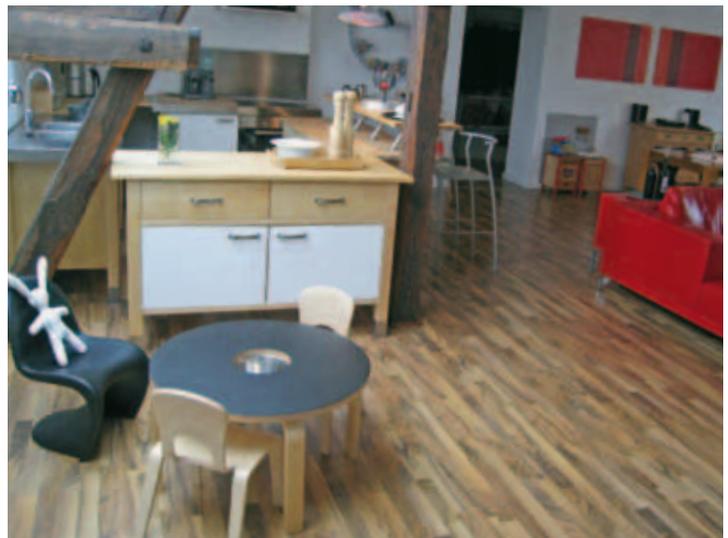
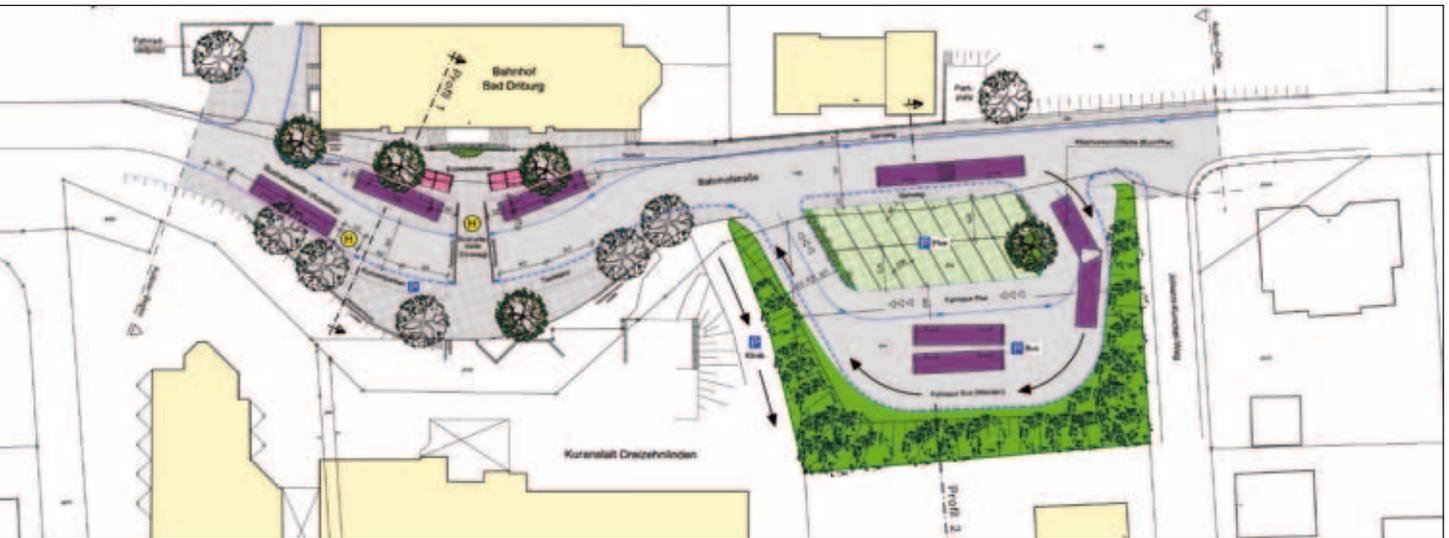
Das große Gebäude mit seiner Natursteinfassade war grundlegend sanierungsbedürftig. Der Zustand des Gebäudeinneren hatte sich zudem durch einen über mehrere Tage unentdeckten Wasserrohrbruch im Februar 2006 weiter dramatisch verschlechtert, so dass bereits ein totaler Verfall des Gebäudes befürchtet werden musste.

Umgestaltung Da die Stadt Bad Driburg für das Empfangsgebäude keine Nutzung hatte und daher ein Erwerb nicht sinnvoll erschien, ihr jedoch eine standortgerechte, nachhaltige Entwicklung des stadtbildprägenden Baus wichtig war, hat sie gemeinsam mit der BEG NRW einen zuverlässigen Investor für das Gebäude gesucht. Von Beginn an stand fest, dass – bedingt durch die Randlage zur Innenstadt sowie das relativ geringe Reisendenaufkommen – eine fahrgastbezogene Wiedernutzung nicht wirtschaftlich realisierbar gewesen wäre.

Erst im Februar 2006 wurde ein zuverlässiger und engagierter Erwerber gefunden. Das Ehepaar Friedrich hat nach kurzer Bedenkzeit die Sanierung und den Umbau des Empfangsgebäudes noch vor Beurkundung des Kaufvertrags begonnen. Grundlage war ein ambitioniertes architektonisches Konzept von Ute Friedrich, selbst Architektin, das eine Änderung der Grundrisse auf allen Ebenen mit einer Neuerschließung der oberen Etagen durch ein neues Treppenhaus, den Ausbau des Dachgeschosses und eine Innendämmung zum Erhalt der Natursteinfassade vorsah. Darüber hinaus sind die Fenster mit Wärmeschutzverglasung in Schallschutzklasse 3 ausgeführt.

Im Erdgeschoss wurde der vorgefundene Grundriss komplett aufgelöst und die gesamte Fläche für eine Büronutzung ausgebaut. Hier entstand eine großzügige, moderne Bürofläche mit zentraler Erschließung über den stadtseitigen Treppenaufgang. Jens Friedrich nutzt das Erdgeschoss mit rund zehn Mitarbeitern als repräsentativen Sitz seines Büros für Finanzberatung.

Rahmendaten	
Baujahr	1865
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	1.250 m ²
Fahrgastzahl	766 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 19.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	644 m ²
Leerstandsquote	95 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Ehepaar Jens und Ute Friedrich
Erwerb	02.2006
Sanierung	02.2006 – 01.2007
Nutzungen	Wohnungen, Büro
Nutzfläche	883 m ²
Arbeitsplätze	10 bis 12
Investitionen	rd. 820.000 Euro (rd. 927 Euro/m ²)
Förderung	keine
Abschreibung	nach § 7 i EStG (Denkmal)
Architekten	Ute Friedrich, Bad Driburg



Ober- und Dachgeschoss wurden zu sechs Mietwohnungen mit hochwertiger Ausstattung umgebaut. In konstruktiven Gesprächen mit dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege und der Stadt Bad Driburg wurden dazu im Dachgeschoss denkmalgerechte Loggien und bündige Dachflächenfenster genehmigt. Die Loggien sind von unten nicht einsehbar und stören damit das historische Gesamtbild des Gebäudes nicht. So konn-

ten attraktive Wohnflächen geschaffen werden; die freiliegenden Balken der Dachkonstruktion sind Teil des besonderen Charmes dieser Wohnungen. Alle sechs Wohnungen konnten innerhalb kurzer Zeit vermietet werden, insgesamt zogen bei der Erstvermietung siebzehn Bewohner ein. Aufgrund zahlreicher Nachfragen hat der Investor zudem eine Warteliste angelegt.

Umfeld Die Stadt Bad Driburg hatte bereits im Jahr 2000 gemeinsam mit dem Land NRW, der Bezirksregierung Detmold und der DB Station&Service AG ein gesamthafes Entwicklungskonzept für den Bahnhofsbereich erstellt. 2003 wurde mit Landesmitteln der Bahnhofsvorplatz neu geordnet sowie ein ZOB, eine P&R-Anlage und eine Radabstellanlage gebaut. In diesem Zusammenhang wurden alle Flächen vor dem Bahnhofsbauwerk neu gestaltet.

Die Modernisierung der Bahnsteiganlagen wurde im Zeitraum 2007/08 durch die DB Station&Service AG im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ mit erheblicher Unterstützung durch Landes- und Bundesmitteln durchgeführt. Es entstand ein neuer Mittelbahnsteig mit einem niveaugleichen seitlichen Zugang. Der Hausbahnsteig am Bahnhofsbauwerk mit dem denkmalgeschützten Bahnsteigdach wurde außer Betrieb genommen und ging in den Besitz des Ehepaars Friedrich über. Der gegenüberliegende ehemalige Güterbahnhof ist bereits seit einigen Jahren in privater Hand. Hier befindet sich eine Modellbahnschau, die das Streckennetz um Bad Driburg herum thematisiert, ein Eisenbahner-Café, ein kleiner Gewerbebetrieb und eine Wohnung. Die Flächen um den ehemaligen Güterbahnhof inklusive zweier städtebaulich interessanter und historischer Stellwerke werden derzeit gemeinsam von der Stadt Bad Driburg und der BEG NRW überplant und sollen einer baulichen Nutzung zugeführt werden.

Nutzfläche des Bahnhofsbauwerkes Bad Driburg

	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	350 m ²	297 m ²	davon Bürofläche 274 m ² Technikraum DB 23 m ²
1. Obergeschoss	294 m ²	286 m ²	davon Wohnung 1 105 m ² Wohnung 2 55 m ² Wohnung 3 126 m ²
2. Obergeschoss	nur teilausgebaut	300 m ²	davon Wohnung 4 116 m ² Wohnung 5 39 m ² Wohnung 6 145 m ²
Gesamt	644 m²	883 m²	

ZOB mit P&R-Anlage	
Maßnahmenträger	Stadt Bad Driburg
Baujahr	2003
Neugestaltete Fläche	rd. 3.500 m ²
Anzahl Bushaltestellen	3
Anzahl P&R-Stellplätze	17
Investitionsvolumen	450.400 Euro
Förderung	322.800 Euro (ÖPNVG)
Modernisierung Bahnsteiganlagen	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2007/08
Investitionsvolumen	ca. 756.200 Euro
Förderung	647.300 Euro (ÖPNVG/BSchWAG)



Brakel

Dem Deutschen Roten Kreuz ist es als Investor gelungen, das Bahnhofsgebäude mit Fahrausweisverkauf sowie eigenen Vereins-, Büro- und Schulungsräumen wieder zu beleben.



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Bahnhof Brakel liegt an der zweigleisigen, nicht elektrifizierten Strecke von Paderborn über Altenbeken nach Höxter und wird durch die Regionalzüge der NordWestBahn im Stundentakt bedient. Das Empfangsgebäude liegt am Zentrumsrand, umgeben von Schulen, Gewerbe- und Wohnflächen.

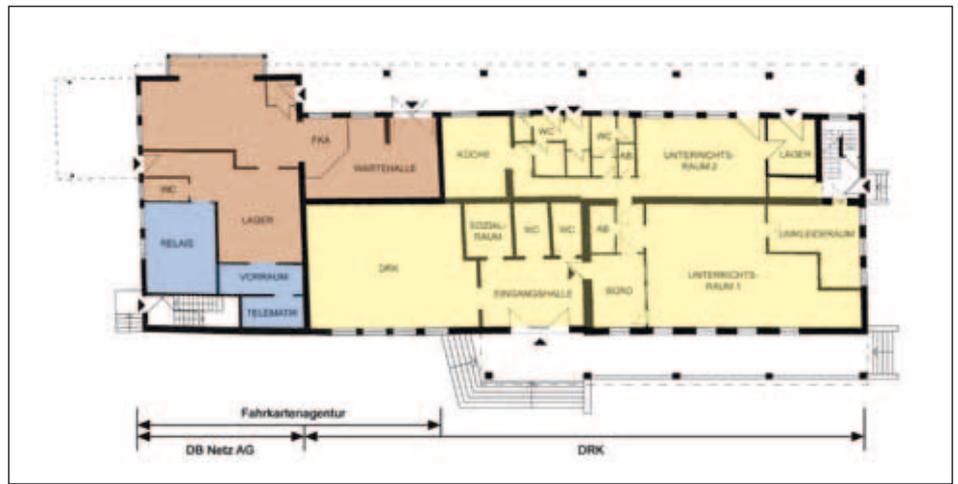
Bahnhofsgebäude Das Erdgeschoss war durch die übergroße Wartehalle geprägt, an die sich früher eine Bahnhofsgaststätte, eine öffentliche WC-Anlage sowie der Fahrkartenverkauf und die Gepäckabfertigung angliederten. Im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes befanden sich eine Büro- und eine Wohnnutzung. Große Teile des Dachgeschosses waren nicht ausgebaut.

Vor Jahren wurde die damals leer stehende Gaststätte zu Büro- und Sozialräumen einer DB-Tochtergesellschaft umgebaut, diese Nutzung wurde aber 2004 wieder aufgegeben. Auch die Gepäckabfertigung wurde geschlossen. Der Fahrausweisverkauf fand durch die Mitarbeiter der DB Netz AG statt, die eigentlich das Stellwerk im Bahnhofsgebäude bedienten. Im Obergeschoss war 2004 lediglich noch eine einfache Wohnung vermietet, allerdings hatte die DB Station&Service AG bereits die Absicht, die Wohnnutzung aufgrund der geringen Wohnfläche und Mieteinnahmen aufzugeben.

Sämtliche, gemeinsam mit der Stadt Brakel unternommenen Versuche der DB Station&Service AG, nach Nutzern für die leerstehenden Räume im Erdgeschoss, insbesondere zum Betrieb eines Kiosks oder einer Bäckerei, zu suchen, scheiterten. Das Potential an Fahrgästen und Besuchern war nicht ausreichend zum Betrieb derartiger Einrichtungen.

Umgestaltung Frühzeitig war klar, dass die Stadt Brakel das Bahnhofsgebäude nicht kaufen, sondern dass

Rahmendaten	
Baujahr	1953
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	3.782 m ²
Fahrgastzahl	1.142 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 18.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	in Teilen instandsetzungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	822 m ²
Leerstandsquote	75 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	DRK, Ortsverein Brakel (Gebäude); Stadt Brakel (ZOB, P&R)
Erwerb	2004
Instandsetzung	Sommer 2005 bis Sommer 2007
Nutzungen	Stellwerk, Technikräume, Büro, Schulungsräume, Fahrkartenagentur
Nutzfläche	822 m ²
Arbeitsplätze	7 (Vollzeit)
Investitionen	rd. 60.000 Euro (rd. 73 Euro/m ²) zuzgl. erheblicher Eigenleistung des DRK
Förderung	keine
Architekten	Instandsetzungskonzept DRK



sie im Rahmen des Empfangsgebäudepaketes nur die öffentlichen Verkehrsflächen mit dem Busbahnhof und der P&R-Anlage erwerben würde.

Gemeinsam mit der BEG NRW suchte die Stadt daher nach einem geeigneten privaten Investor. 2004 bekundete der Ortsverein Brakel des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) Interesse an dem Gebäude. Der Kaufvertrag wurde Ende 2004 über die BEG NRW geschlossen, die Stadt erwarb die Verkehrsflächen und das DRK das Gebäude.

Das DRK, die Stadt, die BEG NRW und die DB Station&Service AG einigten sich vorab auf ein Umbau- und Sanierungskonzept, das den Erhalt des Stellwerks, der Technikräume und des Fahraus-

weisverkaufs sowie eine Verkleinerung der Wartehalle zugunsten des Umbaus eines Großteils des Erdgeschosses zu Vereins- und Schulungsräumen des DRK vorsah. Die Arbeiten wurden im Jahr 2006 abgeschlossen.

Das Obergeschoss wurde nach Auszug der Bewohner grundlegend instand gesetzt, zu Büro- und Schulungszwecken umgebaut und an einen Bildungsträger, der ausbildungsbegleitende Hilfen und Wiedereingliederungsmaßnahmen anbietet, vermietet.

Im Zuge des Baus eines Elektronischen Stellwerks auf der Strecke wurde das personenbediente Stellwerk im Empfangsgebäude für nicht mehr bahnbetriebsnotwendig erklärt. Damit entfiel auch der Fahrausweisverkauf durch die DB Netz AG. Aber die DB AG und das DRK konnten einen privaten DB-Agenturbetreiber finden, der nunmehr die Fahrausweise verkauft.

Die ehemaligen Räume des Stellwerks sollen als Büro einer Versicherungsagentur genutzt werden.

Umfeld Die Stadt Brakel hatte bereits in den 1980er Jahren einen großen Busbahnhof und eine P&R-Anlage mit Unterstützung des Landes NRW auf Flächen der Bahn angelegt. Grundlage war ein zeitlich befristeter Gestattungsvertrag. Mit dem Erwerb der Flächen durch die Stadt wurde eine nachhaltige Sicherung dieser Nutzung erreicht.

Die DB Station&Service AG investierte mit Hilfe der Bundes- und Landesförderung in den Jahren 2007/08 im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe NRW“ des Landes NRW in einen neuen aufgehöhten Mittelbahnsteig mit gesichertem niveaugleichem Zugang.

Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Brakel

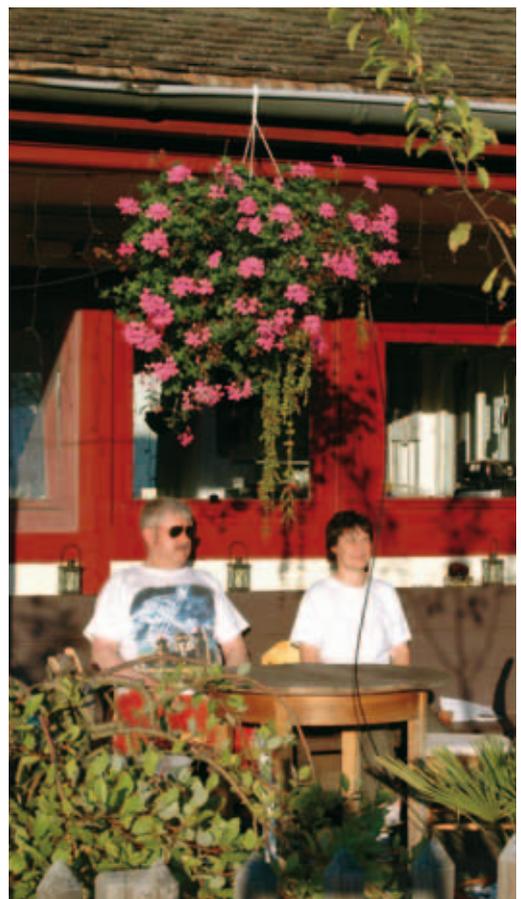
	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	475 m ²	475 m ²	davon Fahrkartenagentur 30 m ² Büro Versicherung 30 m ² Empfangshalle 35 m ² Büros / Schulungsräume DRK 350 m ² Nebenräume 30 m ²
Obergeschoss	347 m ²	347 m ²	davon Büro / Beratung TBZ 200 m ² Büro Leerstand 147 m ²
Gesamt	822 m²	822 m²	

Modernisierung Bahnsteiganlagen	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2007/08
Investitionsvolumen	ca. 1,191 Mio. Euro
Förderung	650.600 Euro (ÖPNVG/BSchWAG)



Borken Marbeck Heiden

Irmgard Ban und Heinz-Otto Künstler: „Wohnen im Bahnhof bedeutet für uns ein Kommen und Gehen von Menschen; in diesem Fall über 102 Jahre mithin das Leben selbst ... ein ständiges Kommen und Gehen.“



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Haltepunkt Marbeck Heiden liegt an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke Dorsten-Borken und wird im Regionalverkehr durch die Dieseltriebzüge der NordWestBahn im Stundentakt bedient. Güterzugverkehr findet auf der Strecke nicht mehr statt. Der Haltepunkt liegt im Ortsteil Marbeck der Stadt Borken. Der Abstand des Bahnhofsgebäudes zur Bahnsteigkante beträgt circa sechs Meter.

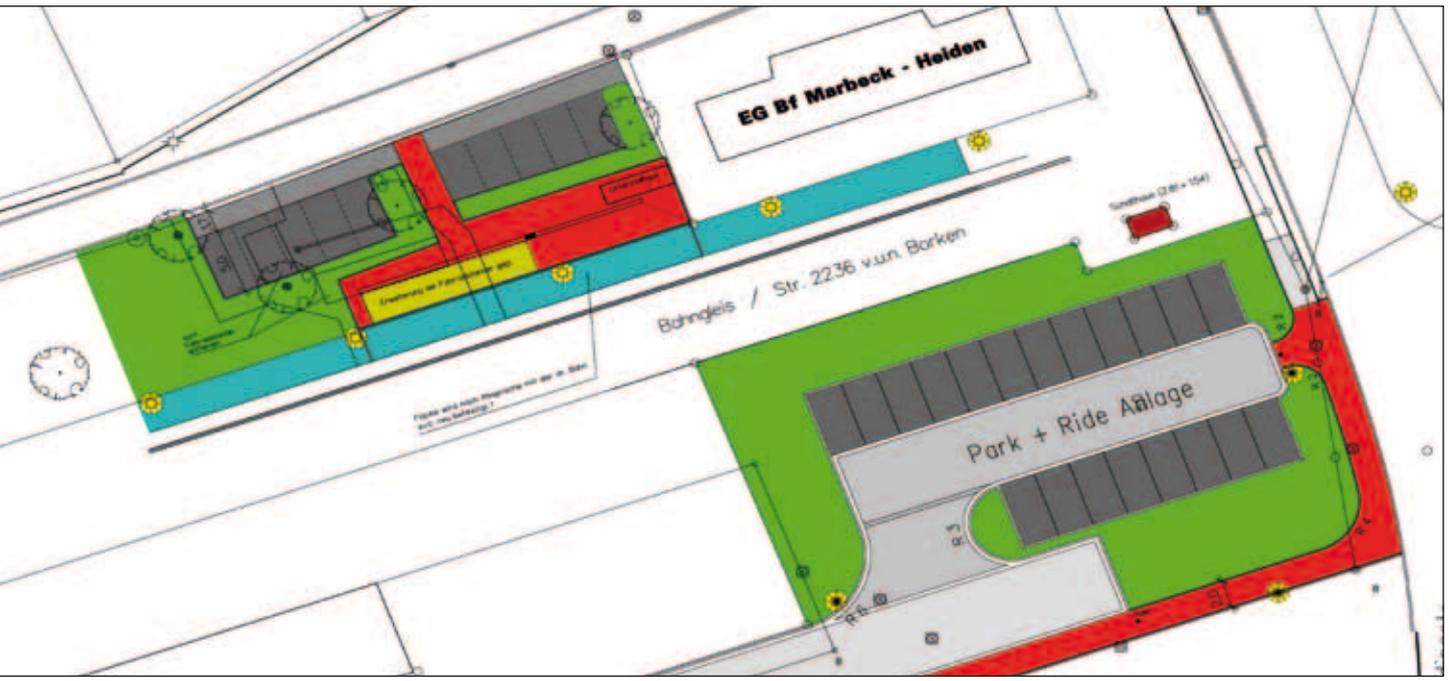
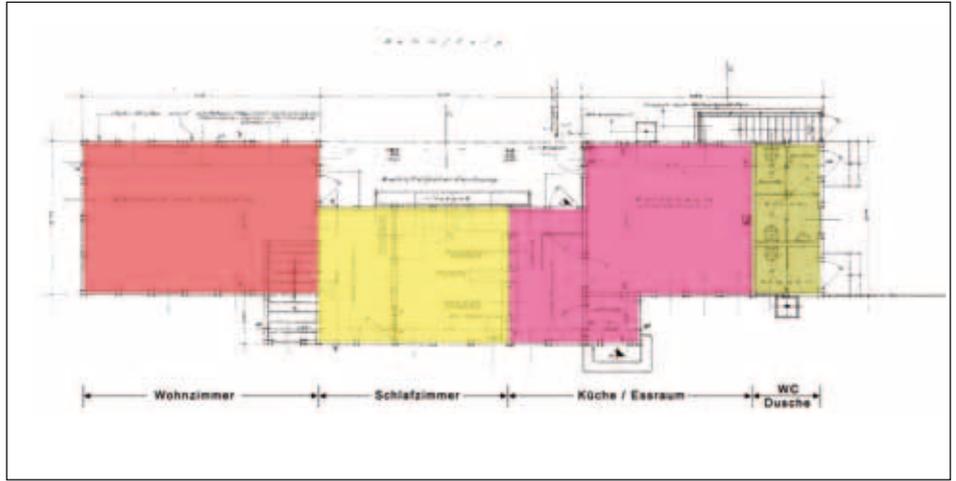
Bahnhofsgebäude Der erste Teil des Empfangsgebäudes am Bahnhof Marbeck Heiden entstand mit dem Bau der Strecke im Jahr 1906; 1937 wurde das Gebäude auf insgesamt 100 Quadratmeter Nutzfläche erweitert. Lange Jahre diente es vor allem als Stellwerk und Wärterposten des Bahnübergangs, Fahrkartenausgabe und zuletzt auch als Werkstatt der regionalen Signalmeisterei der DB Netz AG.

Das Stellwerk und die Fahrkartenausgabe wurden vor einigen Jahren – nach dem technischen Ausbau des Bahnübergangs und der Umwandlung des Bahnhofs in einen Haltepunkt – aufgegeben. Lediglich die Werkstatträume wurden gelegentlich genutzt. Der Zustand verschlechterte sich zunehmend; das Gebäude verfiel – trotz der zwischenzeitlichen Unterschutzstellung nach Denkmalrecht – immer mehr.

Umgestaltung Die Stadt Borken hatte starkes Interesse am Erhalt des Denkmals, sah aber keine eigenen Verwendungsmöglichkeiten. Daher hat die BEG NRW – nach dem Verzicht der Stadt auf ihr Vorkaufsrecht – 2006 eine öffentliche Ausbietung durchgeführt, um einen Investor zu finden, der sich verpflichtete, das Empfangsgebäude innerhalb kurzer Frist denkmalgerecht instand zu setzen.

Zahlreiche Interessenten beteiligten sich an der Ausschreibung, die vorwiegend eine Wohn- oder Freizeitnutzung vorsahen. Eine gewerbliche Nutzung, beispielsweise als Kiosk oder Fahrkartenagentur, wurde aufgrund der relativ geringen Fahrgastzahlen von unter 200

Rahmendaten	
Baujahr	1906, Erweiterung 1937
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	400 m ²
Fahrgastzahl	170 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 2.500 (Ortsteil Marbeck Heiden), ca. 41.200 gesamt
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	100 m ²
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Ehepaar Dr. Heinz-Otto Künstler und Irmgard Ban
Erwerb	08.2005
Sanierung	02.2006 – 06.2006
Nutzungen	Wochenendhaus
Nutzfläche	100 m ²
Investitionen	rd. 50.000 Euro (rd. 500 Euro/m ²)
Förderung	keine
Abschreibung	nach § 7 i EStG (Denkmal)
Architekten	Innenausbau nach Eigentümerkonzept



Reisenden pro Werktag nicht nachgefragt. Das Ehepaar Dr. Heinz-Otto Künstler und Irmgard Ban aus Duisburg gewann letztendlich die Ausbietung unter anderem aufgrund des überzeugenden Nutzungskonzeptes.

Das Gebäude enthält nun keinerlei öffentliche oder fahrgastbezogene Nutzung mehr. Es wurde komplett als Wochenendhaus hergerichtet, allerdings ohne seinen Charakter als Bahnhofsgebäude zu verlieren. In Abstimmung mit dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege und der Stadt Borken wurde die historische Fachwerkfassade durch den Austausch maroder Balken, die Sanierung der originalen Fenster und Türen sowie eine neue Farbgebung aufgewertet. Das historische Dach mit erhaltenswerten Originaldachpfannen wurde res-

tauriert und auch die denkmalgeschützte Wartebank unter dem gleisseitigen Dachvorstand instand gesetzt.

Im Inneren des Gebäudes richtete das Ehepaar in der ehemaligen Werkstatt und im ursprünglichen Warteraum eine Küche und einen Sanitärbereich ein; in der ehemaligen Fahrkartenausgabe entstand das Schlafzimmer und im ehemaligen Stellwerk ein Wohn- und Aufenthaltsraum. Der Keller dient als Hobbyraum. Das rund 400 Quadratmeter große Grundstück wurde zu einem Garten und der alte Bahnsteigbelag an der Gleisseite durch Bäume und Beete aufgelockert.

Umfeld Die Stadt Borken hat gemeinsam mit der BEG NRW den Rahmenplan für die Aufwertung des Bahnhofsumfelds konkretisiert und die dazu notwendigen Bahnflächen von der BEG NRW erworben. Die Arbeiten wurden 2006/07 mit Hilfe der GVFG-Förderung des Landes NRW umgesetzt. Neben der Herrichtung der direkt an das Empfangsgebäude grenzenden Flächen für Stellplätze und für eine Radabstellanlage wurde auch der Bahnsteig neu gepflastert, mit einer modernen Warthalle ausgestattet und die Grünanlagen neu gestaltet, so dass sich insgesamt ein intaktes Bild des Bahnhofsbereichs ergibt.

Im rückwärtigen Umfeld entstand eine P&R-Anlage. Angrenzende weitere Bahnbrachen wurden durch die BEG NRW an Gewerbetreibende veräußert und einer gewerblichen Nutzung zugeführt.

RadStation und P&R-Anlage	
Maßnahmenträger	Stadt Borken
Baujahr	2005 / 06
Anzahl Radabstellplätze	24
Anzahl P&R-Stellplätze	24
Investitionsvolumen	125.000 Euro
Förderung	112.500 Euro (GVFG Verkehrsförderung)



Hennef

Ein besonders prägendes Element der Bahnhofssanierung ist der großzügige Gastronomiebereich, der nach grundlegender Entkernung im östlichen Gebäudeteil entstanden ist und Teile des Bahnhofsvorplatzes als Außenterrasse mit einbezieht.



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Das Bahnhofsgebäude Hennef liegt unmittelbar im Stadtkern an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke Köln-Siegburg-Siegen, die Stadt Hennef an zentraler Stelle durchquert. Nördlich der Strecke befindet sich das Bahnhofsgebäude und das Geschäftszentrum mit vorwiegender Einzelhandelsnutzung sowie dem Verwaltungsstandort, südlich der Bahnstrecke schließen sich größere Wohnquartiere und gewerbliche Nutzungen an. Der Bahnhof Hennef (Sieg) wird durch den Regionalverkehr mit S-Bahnen und Regionalexpressen der DB Regio AG bedient, auf der Strecke fahren zusätzlich Güterzüge. Der Zugang zum Bahnsteigtunnel und damit zum Mittelbahnsteig und dem rückwärtigen Umfeld befindet sich westlich des Gebäudes. Der Hausbahnsteig befand sich ursprünglich neben dem Bahnhofsgebäude.

Bahnhofsgebäude Das historische Bahnhofsgebäude wurde im Laufe der Jahrzehnte in seiner äußeren und inneren Struktur wesentlich geändert: Die zweigeschossigen Bogenfenster wurden durch schlichte kleinere Fenster ersetzt, die hohe Halle ging durch den Einbau einer abgehängten Decke und den Umbau zu einer einfachen Bahnstrecke verloren. Am westlichen Gebäudeteil wurde in den 1960er Jahren ein Eingangsvorbau geschaffen. Die reiche Ornamentik der Fassade wurde durch einen flächenhaften Schlichtputz ersetzt.

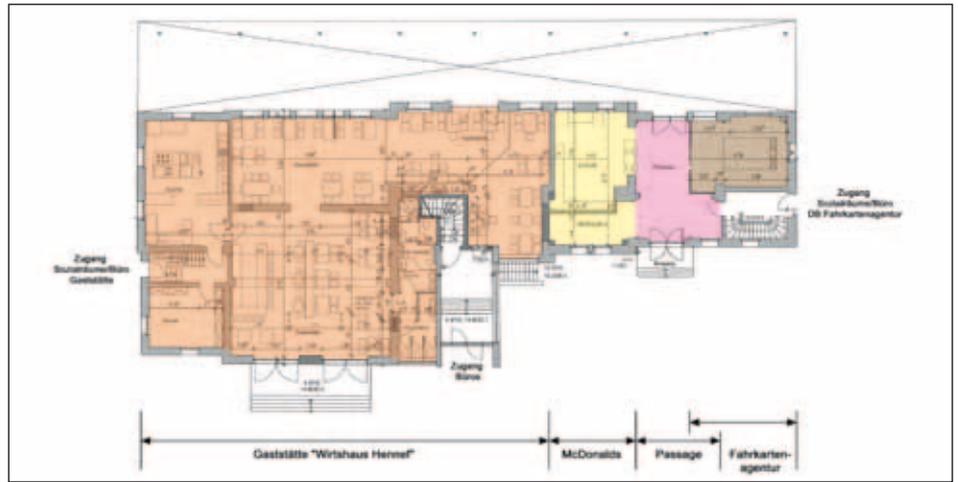
Weite Teile des Gebäudes wie das westliche Obergeschoss, das Dachgeschoss und die Gepäckabfertigung sowie die übergroße Empfangshalle standen leer, lediglich ein herkömmlicher Fahrkartenschalter mit Schalterfenster sowie die schlichte Bahnstrecke waren in Betrieb.

Es bestand insbesondere in den Bereichen des Dachs, des Innenausbaus, der Haustechnik und des Brandschutzes erheblicher Instandhaltungsrückstau, der eine Reaktivierung der leerstehenden Räume erschwerte. Die DB Station&Service AG hatte daher eigene Investitionsplanungen zur Einrichtung eines DB ServiceStores aufgegeben und das Bahnhofsgebäude für den Verkauf freigegeben.

Umgestaltung Die Stadt verzichtete auf ihr Vorkaufsrecht, so dass – in enger Abstimmung – die BEG NRW mit der Veräußerung des Bahnhofsgebäudes beauftragt wurde.

Bei der Bewertung wurden neben dem Gebäude selbst auch die umliegenden Flächen mit der Radabstellanlage, dem Vorplatz und der rückwärtigen P&R-Anlage betrachtet. Für das Gebäude und die angrenzenden Flächen in einer Größe von 700 Quadratmetern benannte die Stadt Ende 2006 eine vierköpfige, fachlich versierte Investorengemeinschaft um Ulrich Schwarz als Erwerber, der als Geschäftsführer die „Alia Architektur und Denkmalpflege GmbH“ leitet. Das Nut-

Rahmendaten	
Baujahr	1898
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	700 m ²
Fahrgastzahl	7.150 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 43.000
Verfahren	2. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	in Teilen sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	633 m ²
Leerstandsquote	28 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	ALIA Bahnhof GbR
Erwerb	2005
Sanierung	Frühjahr 2006 – 03.2007
Nutzungen	Fahrkartenagentur, Schnellgastronomie, Gaststätte, Büros
Nutzfläche	930 m ²
Arbeitsplätze	21 (Vollzeit), ca. 15 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 950.000 Euro (rd. 1.022 Euro/m ²)
Förderung	keine
Abschreibung	nach § 7 i EStG (Denkmal)
Architekten	Architekturbüro ALIA Architektur und Denkmalpflege GmbH, St. Augustin



zungs- und Sanierungskonzept, das insbesondere eine fahrgastorientierte und eine gastronomische Nutzung vorsah, sowie die geplante zügige Umsetzung waren Grundlage dieser Entscheidung.

Die Investoren begannen umgehend mit der Entkernung des gesamten Empfangsgebäudes und der Wiederherstellung der historischen Fassadenstruktur durch den Einbau hoher Bogenfenster im östlichen Teil des Gebäudes und den Einbau weiterer – ebenfalls denkmalgerechter – Fenster in den anderen Gebäudeteilen. Das Dach und der Außenputz wurden erneuert und ein neuer Grundriss im westlichen Teil geschaffen. Hier entstand ein neuer Durchgang vom Vorplatz zum Bahnsteig, der gleichzeitig der Erschließung der nebenliegenden privaten Fahrkartenagentur und eines Schnellrestaurants dient. Die Agentur ist heute in modernen Räumen mit offener Verkaufstheke untergebracht und bietet neben Fahrausweisen des Regionalver-

kehrs auch Fahrausweise des Fernverkehrs in Deutschland und Europa sowie Pauschalreisen an.

Im östlichen Gebäudeteil entstand eine moderne großzügige Gastronomie für einen neuen Betreiber. Durch die grundlegende Entkernung der alten Kneipenräume und die Einbeziehung der ehemaligen Empfangshalle wurde ein großzügiger moderner Gastbereich mit Brauhauscharakter und 120 Sitzplätzen geschaffen, der im Sommer durch eine Außenterrassen auf dem ehemaligen Hausbahnsteig und auf dem Vorplatz um rund 220 Sitzplätze ergänzt wird. Das Obergeschoss wurde zu Büro Zwecken umgebaut und durch ein neues zentrales Treppenhaus erschlossen.

Umfeld Die Stadt Hennef hat im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in den vergangenen Jahren die umfangreichen Flächen einer Industrie-, Gewerbe- und Bahnbranche im rückwärtigen Bahnhofsumfeld aufbereitet und teilweise bereits einer neuen Nutzung als Wohnstandort zugeführt. Mit finanzieller Hilfe des Landes NRW wurde hier mit einem Durchstich des Bahnsteigtunnels ein weiterer Bahnsteigzugang geschaffen und ein P&R-Parkhaus errichtet.

Die Modernisierung und Verlegung des Hausbahnsteigs zu dem neben dem Bahnhofsgebäude liegenden Busbahnhof wurde im Zeitraum 2007/08 durch die DB Station&Service AG mit erheblicher Unterstützung durch Landes- und Bundesmittel im Rahmen des S-Bahn-Bauprogrammes durchgeführt.

Gemeinsam mit der BEG NRW hat die Stadt Hennef zudem ein Entwicklungskonzept für die nördlichen Bahnbrachen der alten Ladestraße erarbeitet – hier soll als Innenstadtrondierung ein mehrgeschossiges Geschäfts- und Bürohaus sowie ein weiteres Einzelhandelsobjekt für die Nahversorgung entstehen.

Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Hennef

	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	375 m ²	360 m ²	davon Fahrkartenagentur 26 m ² Schnellgastronomie 42 m ² Gaststätte „Wirtshaus Hennef“ 292 m ²
1. Obergeschoss	258 m ²	337 m ²	davon Sozialräume Agentur 17 m ² Nebenraum Gaststätte „Wirtshaus Hennef“ 49 m ² Nebenraum Schnellgastronomie 32 m ² Büro Ingenieur Löwenberg 107 m ² Büro 132 m ²
Dachgeschoss	nicht ausgebaut	233 m ²	davon Nebenraum Gaststätte „Wirtshaus Hennef“ 141 m ² Büro Ingenieur Löwenberg 92 m ²
Gesamt	633 m²	930 m²	



Rheinbach

„Ein gehöriges Stück Idealismus war schon dabei, das Gebäude zu kaufen. Aber wir haben hier etwas Besonderes geschaffen“, sagt Gabriele Brauweiler. „Hell und lebendig wirkt der generalüberholte Bahnhof jetzt, was auch mit sich bringt, dass man sich abends in dieser Gegend sicher fühlt. Der Bahnhof ist zu einem echten Anziehungspunkt geworden. Von der Stadt Rheinbach haben wir viel Unterstützung erfahren und die Zusammenarbeit im Zuge des Umbaus war hervorragend.“



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Bahnhof Rheinbach liegt an der Strecke Bonn-Euskirchen und wird durch Regionalbahnen der DB Regio AG im Halbstundentakt bedient. Die Streckenführung im Bereich des Bahnhofes ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Der Bahnhof dient als Kreuzungsbahnhof und verfügt über einen Haus- und einen Außenbahnsteig; die Bahnsteige mit einer Bauhöhe von 76 Zentimetern über Schienenoberkante wurden bereits 1988 neu errichtet. Das Gebäude steht in einem Abstand von circa 15 Metern zur Bahnsteigkante. Der Bahnhof liegt an der ehemaligen nordöstlichen alten Siedlungskante und ist vorwiegend von Wohn- und Gewerbenutzungen umgeben. Im rückwärtigen Umfeld befinden sich umfangreiche Neuansiedlungen – unter anderem die Fachhochschule Bonn-Rhein-Sieg.

Bahnhofsgebäude Das Empfangsgebäude ist ein repräsentativer gründerzeitlicher Ziegelsteinbau. An einen hohen Mittelteil schließen sich seitliche Flügelbauten an. Die umfangreichen Strukturen im Mauerwerk sowie die steil aufragenden Dächer mit hohen Giebeln machen den besonderen Charakter aus.

Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude war noch weitgehend in seiner ursprünglichen Architektur erhalten; auch das historische Bahnsteigdach, das an das Gebäude angebaut ist, stammt noch aus der Bauzeit. Lediglich erneuerte Außentüren und Außenfenster entsprachen nicht mehr der ursprünglichen Gestaltung. Gleisseitig befanden sich ein größeres Vordach sowie ein in Holzfachwerkkonstruktion errichteter Stellwerkanbau. An das Bahnhofsgebäude angebaut sind weiterhin die ehemalige Güterhalle sowie ein Güterschuppen; beide Gebäudeteile wurden bereits vor Auflage des Bahnhofspaketes von privaten Investoren erworben. Das Bahnhofsgebäude verlor 1999 mit Aufgabe der Stellwerksfunktion und dem Auszug der Fahrkartenausgabe seine bahnbetriebliche Funktion. Genutzt wurden nur noch die in den ehemaligen Wartesälen eingebaute Gaststätte sowie zwei Wohnungen im Obergeschoss.

Die äußere Hülle des Gebäudes war weitgehend intakt. Im Inneren jedoch bot sich ein anderes Bild: Die Gaststätte besaß keine Zentralheizung, lediglich zwei Öfen. Die Küche war – ebenso

wie die Toiletten – unbeheizt. Im gesamten Gebäude waren Brandschutzmaßnahmen erforderlich. Die Wohnungen im 1. Obergeschoss hatten nur eine einfache Ausstattung. Für eine Wiederaufnahme der Wohnnutzung im 2. Obergeschoss/Dachgeschoss fehlten die notwendigen Sanitäranlagen sowie eine Heizung. Auch waren die einfach verglasten Fenster sowie die fehlende Wand- und Deckenwärmedämmung problematisch. Der Erhalt des gleisseitigen Stellwerksanbaus aus Holz war aus bautechnischer Sicht fragwürdig.

Umgestaltung Das Bahnhofsgebäude ist ein Kernbestandteil der umfassenden Planungen rund um den Bahnhof. Wichtig war der Stadt, die Funktion als Empfangsgebäude zu erhalten, fahrgastbezogene sowie attraktive Nutzungen zu etablieren und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung hatte die Stadt ursprünglich beabsichtigt, das Bahnhofsgebäude selbst zu erwerben und zu entwickeln. Diese Pläne scheiterten jedoch letztlich an der Haushaltssituation der Stadt. Die Stadt hat daher nach einem vertrauenswürdigen und seriösen Investor gesucht, der das Gebäude im Einklang mit den städtischen Planungen entwickelt und nutzt. In dem Ehepaar Johannes und Gabriele Brauweiler hat die Stadt diesen zuverlässigen Investor gefunden und vermittelte den Kauf.

Das Investorenehepaar sah – neben der zentralen und doch ruhigen Lage – vor allem in dem prägnanten Feldbrandziegelbau großes Potenzial für attraktive Nutzungen. Das Gebäude wurde vollständig saniert: Außen wurden sämtliche Fenster und Türen erneuert und denkmalgerecht in Holz ausgeführt; verschlossene Tür- und Fensterbögen wurden wieder geöffnet. Im Inneren wurden alle Geschossdecken erneuert. Hier mussten die Holzbalken mit Stahlträgern abgefangen und die Last neu verteilt werden; zum Teil waren die Balken schadhaft und mussten erneuert werden. Neue, moderne Grundrisse wurden geschaffen. Das gesamte Gebäude wurde mit einer Innendämmung verse-

Rahmendaten	
Baujahr	1880, Erweiterung (Güterhalle) 1897, Erweiterung (Güterschuppen) 1936, Anbau (Stellwerk) 1932
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	525 m ²
Fahrgastzahl	4.287 Reisende pro Tag (2008)
Einwohner	ca. 27.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	378 m ²
Leerstandsquote	ca. 40 %
Erwerb und Entwicklung	
Eigentümer	Eheleute Johannes und Gabriele Brauweiler
Erwerb	01.2006
Sanierung	01.2006 – 01.2008
Nutzungen	Kundencenter (RVK), Fitnesscenter, Gesundheitszentrum, Wohnungen
Nutzfläche	474 m ²
Arbeitsplätze	10 (Vollzeit)
Architekten	Architekturbüro Baumann – Drimborn, Rheinbach



La Vida
Zentrum für Gesundheit, Beratung und Therapie

<p>Regina Fischer Hebamme</p> <p>Beatrix Jakobs Heilpraktikerin</p> <p>Carin Dupin</p> <p>Doris Klees</p>	<p>Geburtsvorbereitung Wochenbettbetreuung Babymassage u.v.m.</p> <p>Osteopathie Cranio-Sacral-Therapie Naturheilverfahren</p> <p>Yoga psychol. Beratung (HPG) Bioenergetische Massage</p> <p>Energieübertragung Chakraharmonisierung Yin-Yang-Harmonisierung</p>	<p>Bahnhofstraße 37 1.Etage Telefon: 02226/911330</p>  <p>www.la-vida-rheinbach.de</p>
---	---	--



hen. Alle Elektro- und Sanitäranlagen wurden ebenso wie die Heizung komplett erneuert. Im Erdgeschoss wurde die Deckenhöhe von rund vier Metern beibehalten und die Böden mit Natursteinplatten ausgelegt. Die Mieteinheiten in den Obergeschossen haben einen Loft-ähnlichen Charakter und sind hochwertig ausgestattet. Die ehemalige Empfangshalle wird heute von einem Fitnessstudio genutzt; der Zugang erfolgt durch den ehemaligen Haupteingang. Aus dem Trainingsraum blickt man direkt auf die Gleise. In der ehemaligen Gaststätte hat Ende 2008 die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ein Kunden-

center mit Fahrkartenschalter eröffnet und verkauft hier Tickets für Busse und Bahnen. Das 1. Obergeschoss hat ein Gesundheitszentrum mit Hebamme und Heilpraktikerin bezogen. Im 2. Obergeschoss und im Dachgeschoss entstanden Wohnungen. Das Gebäude ist vollständig vermietet.

Das historische Bahnsteigdach, das zum Gebäude gehörte, konnte nicht mehr als Unterstand für die Fahrgäste dienen und wurde vom Bahnsteig abgetrennt. Ein neues Wetterhäuschen wurde in Gleisnähe errichtet. Die Holzkonstruktion des Stellwerksanbaus wurde abgerissen und

neu aufgemauert. Die dazu benutzten Feldbrandziegelsteine stammen aus den Gefachen der Innenwände, die im Zuge der Sanierung weggenommen wurden. Optisch bildet der Anbau nun eine Einheit mit dem Bahnhofsgebäude.

Umfeld Mitte der 1990er Jahre gab es erste Überlegungen für eine städtebauliche Überplanung der rund vier Hektar großen Bahnbrache rund um den Bahnhof. Das Areal liegt wie ein Keil zwischen dem historischen Rheinbach und dem im Rahmen einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme neu entstehenden Hochschulviertel um die FH Bonn-Rhein-Sieg. Sowohl die Innenstadt wie auch die Fachhochschule sind fußläufig fünf Minuten entfernt. Die Aufwertung dieses zentralen Standortes und die Einbindung in das Stadtgefüge waren daher ein wichtiges Anliegen der Stadt. Im Frühjahr 2002 zog die Ballettschule Dorothea Beug in den etwa 170 Quadratmeter großen, umgebauten Güterschuppen ein. In der anschließenden Güterhalle eröffnete – ebenfalls im Frühjahr 2002 – eine Filialbäckerei einen Verkaufsraum mit Café. Beide Gebäudeteile stehen unter Denkmalschutz und wurden entsprechend saniert.

Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Rheinbach

	Vorher	Nachher	
Erdgeschoss	200 m ²	180 m ²	davon Kundencenter Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) 53 m ² Stellwerk – Institut für innovatives Training 127 m ²
1. Obergeschoss	178 m ²	159 m ²	La Vida – Zentrum für Gesundheit, Beratung und Therapie 159 m ²
2. Obergeschoss		84 m ²	Wohnung 84 m ²
Dachgeschoss		51 m ²	Wohnung 51 m ²
Gesamt	378 m²	474 m²	

P&R-Palette nördlich des Bahnhofes	
Maßnahmenträger	Stadt Rheinbach
Baujahr	2002
Investitionsvolumen	ca. 1,5 Mio. Euro
Förderung	ca. 1 Mio. Euro (GVFG ÖPNV)
Tunneldurchstich	
Maßnahmenträger	Landesentwicklungsgesellschaft NRW - LEG
Baujahr	2001 / 02
Investitionsvolumen	rd. 2 Mio. Euro
Förderung (Städtebauförderung)	1,7 Mio. Euro
Private Investitionen im direkten Bahnhofsumfeld	
Büroturm im Getreidespeicher	
Maßnahmenträger	IngenieurTeam2 – IT2
Baujahr	2001 / 02
Güterhalle und Güterschuppen	
Baujahr	2002
Neugestaltete Fläche (Bäckerei)	rd. 169 m ²
Neugestaltete Fläche (Ballettstudio)	rd. 169 m ²
Investitionsvolumen	rd. 750.000 Euro (Kauf und Umbau)

Die Stadt hat 2002 nördlich der Bahnlinie eine Parkpalette für etwa 300 Fahrzeuge angelegt; Teile werden durch die Fachhochschule genutzt. Die Parkpalette soll durch einen Fahrrad-Abstellplatz und einen Busbahnhof ergänzt werden. Nicht zuletzt erhofft sich die Stadt, den öffentlichen Personennahverkehr durch diese Maßnahmen attraktiver zu machen.

Mitte 2003 wurde mit der Eröffnung einer neuen bahnsteigerschließenden und stadtteilverbindenden Unterführung am Busbahnhof ein weiterer wichtiger Schritt zur Quartiersentwicklung getan. Dadurch wird der Weg für Fußgänger und Radfahrer von der Innenstadt zur Fachhochschule deutlich verkürzt. Der 20 Meter lange Korridor verfügt über eine Rampe, so dass die Verkehrsstation auch für mobilitätseingeschränkte Reisende leicht zugänglich ist. Zwei Überwachungskameras sowie eine innovative Lichttechnik – eine mehrfarbige LED-Lichtbahn – sorgen für Sicherheit.



Schwerte Ergste

Ein Ingenieurdienstleistungsunternehmen nutzt die attraktive Adresse nach der Vollsanierung und Neugestaltung als markantes Aushängeschild im Kundenverkehr.



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Haltepunkt Schwerte Ergste befindet sich an der eingleisigen Nebenstrecke von Iserlohn nach Schwerte (Ruhr) und wird im Stundentakt durch moderne Triebzüge des Regionalverkehrs der DB Regio AG bedient. Der Haltepunkt liegt im Ortsteil Ergste zwischen vorwiegend wohnbaulich genutzten Bereichen sowie dem Stahlwerk Ergste.

Bahnhofsgebäude Das historische Bahnhofsgebäude mit angebautem Güterschuppen stand über lange Jahre leer. Nachdem der Fahrkartenverkauf eingestellt und das Gütergleis stillgelegt worden waren, wurden die Fenster und Türen des einst stadtbildprägenden Gebäudes wegen wiederkehrender Vandalismusschäden mit Holzplatten versiegelt. Aufgrund der aufgelassenen Ladestraße und des desolaten Zustands des Bahnhofsgebäudes wurde auch die Funktion des Bahnhaltepunktes erheblich beeinträchtigt – viele Bürger des Ortsteils mieden den Bahnhofsbereich.

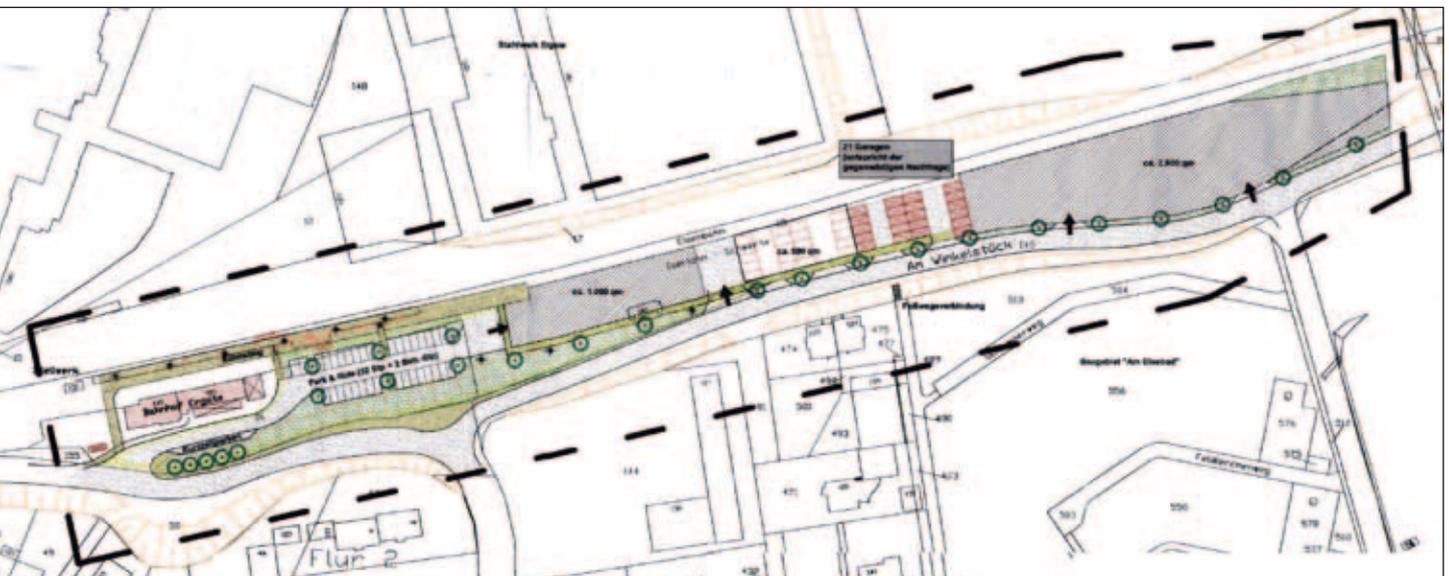
Die Stadt Schwerte hatte keine eigene Verwendung für das Bahnhofsgebäude und eine örtliche Kulturinitiative konnte ihr Konzept eines „Kulturbahnhofs“ aus wirtschaftlichen Gründen nicht nachhaltig umsetzen. Die Stadt sah aber gleichwohl den dringenden städtebaulichen Handlungsbedarf am Standort. Daher suchte die BEG NRW gemeinsam mit der Stadt nach einem zuverlässigen Investor. Zielsetzung war eine gewerbliche Nutzung der Gebäude, die eine dauerhafte soziale Kontrolle sicher stellte. Eine Reaktivierung des Fahrausweisverkaufs war aufgrund der relativ geringen Fahrgastzahlen aussichtslos.

Umgestaltung Die Firma Hermes Technologie GmbH&Co. KG – ein weltweit tätiges Ingenieurdienstleistungsunternehmen – erwarb Ende 2003 das Gebäude. Die Chance, durch den Erhalt und die Sanierung des Gebäudes einen repräsentativen Firmensitz zu bekommen, war schließlich ausschlaggebend für den Erwerb. Für die Firma, die Ingenieurleistungen, Produkte und Verfahren für den Bau und die Sanierung von Kanälen, Rohren, Straßen und Industrieböden anbietet, ist eine attraktive Adresse besonders wichtig. Im Kaufvertrag verständigten sich Investor und BEG NRW auf ein Konzept zur Vollsanierung und Neugestaltung des stark sanierungsbedürftigen Gebäudes. Hermes Technologie GmbH&Co. KG setzte das Konzept innerhalb von rund sechs Monaten um und konnte bereits im Sommer 2004 einziehen. Zwölf Mitarbeiter sind nunmehr am neuen Unternehmenssitz im Bahnhofsgebäude beschäftigt.

Das Gebäude erhielt eine komplett neue Haustechnik, sämtliche Böden, Wände und Decken wurden instand gesetzt. Die Grundrisse des Erd- und des Obergeschosses wurden entsprechend der Anforderungen an die beabsichtigte Nutzung als Verwaltungssitz der Firma angepasst.

Die Güterhalle wurde als Präsentations- und Lagerraum für die Produkte der Firma hergerichtet. Die Außenhülle wurde

Rahmendaten	
Baujahr	1912
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	1.072 m ²
Fahrgastzahl	350 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 7.300 (Ortsteil Ergste), ca. 52.700 gesamt
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	337 m ²
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Hermes Technologie GmbH&Co. KG
Erwerb	Dezember 2003
Sanierung	Dezember 2003 bis Juni 2004
Nutzungen	Büro und Ausstellung / Lager
Nutzfläche	337 m ²
Arbeitsplätze	12 (Vollzeit)
Investitionen	rd. 250.000 Euro (rd. 742 Euro/m ²)
Förderung	keine
Architekten	Konzept Sanierung / Umbau Hermes Technologie



grundlegend instand gesetzt, unter anderem durch umfangreiche Reparaturen an der ursprünglichen Dacheindeckung, durch die Sanierung der Fassade sowie der meist maroden Fenster und Türen. Zusammen mit dem neuen hellen Anstrich der beiden Gebäudeteile sowie der umfassenden Neugestaltung der Außenanlagen wurde das Erscheinungsbild des Bahnhofsbereichs erheblich aufgewertet. Insbesondere der Hinterhofcharakter des Bahnsteigs konnte dadurch beseitigt werden.

Umfeld Die Stadt Schwerte und die BEG NRW haben in Abstimmung mit dem Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) und der DB Station&Service AG ein Konzept erarbeitet, das eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsbereichs durch die Sanierung des Empfangsgebäudes und des Güterschuppens, die städtebauliche Reaktivierung der Brachflächen sowie die Aufwertung der Verkehrsschnittstelle mit der Einrichtung einer P&R-Anlage und der Aufwertung des Hausbahnsteigs vorsieht.

Die Stadt Schwerte hat im Jahr 2006 über die BEG NRW Teilflächen in einer Größenordnung von circa 3.600 Quadratmetern der alten Ladestraße für zwei Baumaßnahmen erworben: Mit Hilfe der Landesförderung NRW wurde zum einen eine P&R-Anlage für

34 Stellplätze mit neuen Zugängen zum Bahnsteig hergerichtet. Zum anderen finanzierte die Stadt Schwerte den Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung. Konnten bislang die Anwohnerinnen und Anwohner der angrenzenden Wohnbebauung sowie die Besucher des Freibades die alte Ladestraße nutzen, war mit der Ansiedlung der Gewerbebetriebe auf diesen Flächen eine neue Verbindung notwendig. Mit Fertigstellung des Weges ist der Bahnhof Ergste für die genannten Zielgruppen hervorragend erschlossen.

Stadt und BEG NRW konnten zudem mit dem Zweckverband ZRL und der DB Station&Service AG die Verlagerung des DB PlusPunkts aus Neuenrade nach Schwerte Ergste abstimmen. In Neuenrade hatte die Kommune ein verändertes Konzept für den Bahnsteigbereich mit neuen Wartezonen umgesetzt, das den DB PlusPunkt hier nicht mehr erforderlich machte.

Mit der vom ZRL finanzierten Verlagerung nach Schwerte Ergste konnten neben dem Hausbahnsteig ein moderner Wartebereich mit Fahrausweisautomat und Infotafeln geschaffen werden. Der Hauptbahnsteigzugang wurde durch Grünrückschnitt und Erneuerung des Bodenbelags zudem offener und moderner gestaltet.

Die restlichen gewerblich nutzbaren Flächen der ehemaligen Ladestraße wurden wie folgt entwickelt:

2005 wurde auf rund 1.110 Quadratmetern eine Garagenanlage für ein anschließendes Wohngebiet geschaffen, im Juni 2006 kaufte die Stadt weitere rund 1.440 Quadratmeter für die Parkplatzanlage eines benachbarten Schwimmbades, im September 2006 wurden knapp 1.000 Quadratmeter durch den Dachdeckerbetrieb Weigelt als Lagerflächen erworben, im März 2007 schuf der Garten- und Landschaftsbetrieb Messner auf rund 1.290 Quadratmetern Lagerflächen und 2008 wurden weitere knapp 1.500 Quadratmeter an Hermes Technologie GmbH&Co. KG als Lagerflächen veräußert.

P&R/ Kiss&Ride Anlage	
Maßnahmenträger	Stadt Schwerte
Baujahr	2005
Neugestaltete Fläche	rd. 2.000 m ²
Anzahl P&R-Stellplätze	34
Investitionsvolumen	212.000 Euro
Förderung	162.000 Euro (ÖPNVG)
Fuß- und Radweg	
Maßnahmenträger	Stadt Schwerte
Baujahr	2008
Neugestaltete Fläche	ca. 500 m ²
Investitionsvolumen	15.000 Euro (Eigenmittel)



Selm Beifang

Die Stadt Selm und die AWO haben das Nutzungs- und Umbaukonzept erarbeitet, das nebst RadStation auch ein Radlerhotel für zehn Personen beherbergt ebenso wie die Wohnung des Betreiberehepaars.



2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb

Bahnhof Der Haltepunkt Selm Beifang liegt an der eingleisigen Strecke von Lünen nach Coesfeld und wird im Stundentakt durch Regionalzüge der Nord-WestBahn nach Dortmund beziehungsweise Gronau/Enschede bedient.

Der Bahnhof befindet sich im Ortsteil Beifang in Zentrumsrandlage und ist von Wohnbebauung umgeben.

Bahnhofsgebäude Das Bahnhofsgebäude wurde zunächst von der Bahn selbst als Stellwerk und Wärterposten sowie als Gaststätte mit Pächterwohnung genutzt. Nachdem das Gebäude für die Bahn funktionslos geworden war

und auch die Gaststätte jahrelang leer stand und ein desolates Bild bot, ergriff die Stadt Selm die Initiative.

Umgestaltung Aufgrund der relativ geringen Fahrgastzahl sowie der Lage im Ortsteil, wurden der personenbediente Fahrausweisverkauf und ein Kiosk als nicht nachhaltig erachtet. Um für die Bürger und Fahrgäste dennoch ein neues Serviceangebot zu schaffen und den Bahnhofsbereich aufzuwerten, hatte die Stadt Selm bereits 1999 gemeinsam mit der Arbeiterwohlfahrt (AWO), Ortsverein Unna, ein Konzept für eine RadStation erarbeitet. Mit Hilfe des Landesprogramms „100 Fahrradstationen“ des

Ministeriums für Verkehr und auf Basis einer entsprechenden Rahmenvereinbarung hat die DB Station&Service AG der Stadt Selm das Bahnhofsgebäude für 10 Jahre unentgeltlich zum Betrieb einer RadStation überlassen.

Die Stadt Selm und die AWO als Betreiberin der RadStation erarbeiteten ein umfassendes Nutzungs- und Umbaukonzept für das Gesamtgebäude. Das Erdgeschoss wurde entkernt und eine großzügige Fläche mit Radabstellanlage für 150 Fahrräder und ein Verkaufsbereich für Ersatzteile und Gebrauchträder, eine Werkstatt und ein Sozialraum geschaffen. Im Obergeschoss befindet sich die Wohnung des Hausmeister- und Betreiberhepaars.

Der weitere Teil des Obergeschosses wurde als Radlerunterkunft mit zehn Betten, einem Sanitärbereich und einer Küche ausgebaut. Der Betrieb der RadStation wurde im September 2000, der Betrieb des „Radlerhotels“ im Juni 2001 aufgenommen. Betreiberin ist die Bildung&Lernen gGmbH als Tochter der AWO. Im Jahr 2005 erklärte die DB Station&Service AG das Bahnhofsgebäude Selm Beifang für nicht mehr bahnbetriebsnotwendig. Die Stadt Selm beteiligte sich an dem Verfahren des Empfangsgebäudepaketes, um Einfluss auf die weitere Entwicklung zu haben. Aufgrund des auslaufenden Gestattungsvertrags für die Nutzung als RadStation bestand die Notwendigkeit, eine Perspektive zu finden. In Abstimmung mit der Stadt Selm veräußerte die BEG NRW das Empfangsgebäude an die AWO, die der Stadt Selm den Weiterbetrieb der RadStation zusicherte.

Umfeld Die Stadt Selm selbst erwarb die öffentlichen Flächen des Bahnhofsvorplatzes in einer Größenordnung von rund 400 Quadratmetern, die sie mit Hilfe der Städtebauförderung des Landes NRW bereits 2003 umfassend neu gestaltet hatte.

Rahmendaten	
Baujahr	1930
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	740 m ²
Fahrgastzahl	680 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 18.700
Verfahren	2. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	gut
Nutzfläche Gebäude	323 m ²
Leerstandsquote	0 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Arbeiterwohlfahrt (AWO): Gebäude; Stadt Selm: Vorplatz
Erwerb	2007
Sanierung	bereits 2000/01 saniert
Nutzungen	RadStation einschl. Werkstatt, Hausmeisterwohnung, Radlerhotel
Nutzfläche	323 m ²
Arbeitsplätze	1 (Vollzeit)
Investitionen	230.000 Euro
Förderung	rd. 184.000 Euro (ÖPNVG)

2.6 Projekte in Planung

Bad Berleburg



Das denkmalgeschützte und stark sanierungsbedürftige Bahnhofsgebäude wurde im Juni 2008 durch die BEG NRW in Abstimmung mit der Stadt Bad Berleburg an eine örtliche Investorengemeinschaft veräußert. Zurzeit erfolgen die Sanierungs- und Umbauarbeiten mit dem Ziel der Einrichtung von Laden-, Gastronomie-, Büro und Wohnflächen. Die Stadt selbst hat über die BEG NRW die Fläche des veralteten Busbahnhofs erworben und wird diese und den Hausbahnsteig mit Hilfe der Landesförderung NRW im Jahr 2009 als Verkehrsschnittstelle mit Kombibahnsteig neu gestalten.

Bad Laasphe



Die Stadt Bad Laasphe erwarb über ihre Tochtergesellschaft, Bad Laasphe Entwicklungs- und Grundstücksgesellschaft (BLEG), das Bahnhofsgebäude und eine nebenliegende Bahnbrache mit Güterschuppen über die BEG NRW. Die Planungen sind abgeschlossen.

Im Jahr 2009 wird die BLEG das historische Bahnhofsgebäude mit Hilfe der

Landesförderung NRW sanieren und modernisieren. Ziel ist die funktionale Aufwertung des Gebäudes und die Nutzung mit Fahrkartenagentur, Kiosk, Wartebereich, Stellwerk und Büro. Für die angrenzenden Bahnflächen steht die BLEG in Verhandlungen mit Investoren, die diese innerstädtische Brache nach Abbruch des Güterschuppens einer mehrgeschossigen Bebauung zuführen wollen.

Bergheim



Die Stadt Bergheim hat das Bahnhofsgebäude am Bahnhof Bergheim im Jahr 2006 zusammen mit den von ihr bereits ausgebauten Verkehrsflächen des Busbahnhofs und der P&R-Anlage in einer Größe von rund 20.000 Quadratmetern über die BEG NRW erworben. Der Bahnhofsbereich liegt zentral im Stadtgebiet und weist erhebliche funktionale Mängel in Bezug auf die Verkehrsverknüpfung und die Gestaltung auf. Das Bahnhofsgebäude mit angebautem Güterschuppen ist ein schlichter Nachkriegsbau. Die Stadt Bergheim führt unter Beteiligung der BEG NRW ein Investorenauswahlverfahren durch, das eine städtebauliche und verkehrliche Neuordnung der Fläche nach Abriss der aufstehenden Gebäude zum Ziel hat. Auf Teilen der Fläche sollen attraktive, innerstädtische Einzelhandelsflächen entstehen. Der Busbahnhof soll funktional umgestaltet werden und damit kürzere Wege und verbesserte Aufenthaltsmöglichkeiten bieten. Die P&R-Stellplätze sollen erhalten bleiben.

Bergheim Quadrath Ichendorf



Die Stadt Bergheim hat im Jahr 2007 das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude mit Nebenflächen am Bahnhof Quadrath Ichendorf über die BEG NRW erworben und ein Gesamtkonzept für das Bahnhofsumfeld entwickelt – unter Einbeziehung bereits vor Jahren vom Bundeseisenbahnvermögen erworbener Flächen. Das Konzept sieht die Schaffung eines Kombibahnsteigs Bus/Bahn, die Anlage einer P&R- und B&R-Anlage sowie die Schaffung eines neuen Vorplatzes vor. Die Maßnahmen werden aus Mitteln der Verkehrsförderung des Landes NRW gefördert. Für das Empfangsgebäude sucht die Stadt Bergheim parallel einen Investor, der das Gebäude saniert und es einer nachhaltigen Nutzung zuführt.

Borken



Der Bahnhof liegt am Zentrumsrand und ist umgeben von Misch- und Gewerbenutzungen. Die Stadt Borken hat das Bahnhofsgebäude mit nebenliegenden Flächen Ende 2007 über die BEG NRW erworben, um sich damit einen wesent-

lichen Teil der zur städtebaulichen und verkehrlichen Neuordnung vorgesehenen Flächen zu sichern. Gemeinsam mit der BEG NRW und der DB AG plant die Stadt Borken derzeit den Neubau eines modernen Hausbahnsteigs rund 150 Meter vom Gebäude und dem jetzigen Bahnsteig entfernt. Unter anderem dadurch werden die Einkürzung des Gleisfeldes sowie der Bau einer innerörtlichen Erschließungsstraße und die städtebauliche Entwicklung von weiteren, zentral gelegenen Flächen in einer Größe von rund 6.000 Quadratmetern möglich. Die Planungen sollen ab 2010 umgesetzt werden, Fördermittel wurden vom Land NRW bereits für den neuen Bahnsteig und die neue Straße in Aussicht gestellt.

Geilenkirchen



Der Bahnhof liegt in Zentrumsnähe und hat ein relativ hohes Fahrgastaufkommen – insbesondere im Schülerverkehr. Das Bahnhofsgebäude hatte durch zahlreiche Umbauten und Änderungen im Laufe der Jahrzehnte seine ursprüngliche Gestaltung und damit seinen stadtbildprägenden Charakter verloren. Durch umfangreiche gutachterliche Untersuchungen konnte aber nachgewiesen werden, dass das Gebäude trotz teilweise langen Leerstands erhaltenswert und sanierungsfähig war.

Die Stadt Geilenkirchen hat das Bahnhofsgebäude mit Nebenflächen Ende 2008 über die BEG NRW erworben. Die DB Station&Service AG hat der Stadt darauf hin einen langfristigen Generalmietvertrag für alle Nutzflächen des Gebäudes angeboten – sie selbst hatte kurz vor Veräußerung des Bahnhofsgebäudes noch einen Mietvertrag mit einem Schnellrestaurant abgeschlossen, das in

der jahrelang leerstehenden Gaststätte angesiedelt wurde. Das Vermietungsrisiko trägt die DB Station&Service AG; der Mieterbesatz wird gemeinsam von Stadt und DB Station&Service AG entschieden. Die Stadt saniert derzeit das Gebäude entsprechend eines gemeinsam erarbeiteten Konzeptes. Im Zuge der Sanierung wird die Fassade mit den ursprünglichen Fensterformen und Ornamenten wiederhergestellt.

Im Erdgeschoss entstehen drei neue Mieteinheiten für einen Fahrkartenverkauf, eine Bäckerei und einen Zeitschriftenhandel. Im Obergeschoss sollen Büroflächen geschaffen werden. Im Zuge eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes hat die Stadt außerdem die Neuordnung und -gestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Busbahnhofs vorgesehen.

Geldern



Die Stadt Geldern hat 2004 das Bahnhofsgebäude, den Vorplatz und Flächen mit der Fahrradabstell- und P&R-Anlage über die BEG NRW erworben. Die DB Station&Service AG hat anschließend im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ den Hausbahnsteig aufgehöhht und modernisiert. Gemeinsam mit der BEG NRW hat die Stadt ein umfangreiches städtebauliches und verkehrliches Entwicklungskonzept für alle nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Bahnflächen in einer Größe von rund 90.000 Quadratmetern sowie für weitere Flächen Dritter insbesondere im rückwärtigen Bahnhofsumfeld erarbeitet. Die Flächen sollen als Stadterweiterung der Ansiedlung von Misch-, Wohn- und Gewerbenutzungen dienen. Im rückwärtigen Umfeld erfolgte der erste Spatenstich: Direkt am Bahnhof

baut das Land NRW ein neues Verwaltungszentrum mit Finanzamt und Polizei.

Mit einer neuen, städtebaulich attraktiv gestalteten Unterführung für Fußgänger und Radfahrer – mit beidseitigen barrierefreien Rampen – sollen einerseits der bisher nur über Treppen zugängliche Außenbahnsteig und andererseits die neuen Stadtquartiere im rückwärtigen Bahnhofsumfeld erschlossen werden. Das Land NRW fördert die für 2009/10 geplanten Maßnahmen aus Mitteln der Städtebau- und Verkehrsförderung.

Gronau



Die Stadt Gronau hat bereits Ende der 1990er Jahre ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept für die Bahnhofsumfeldentwicklung erarbeitet. Im Zuge der Vorbereitungen der Landesgartenschau 2003 wurde der Bahnhofsvorplatz umfassend neu gestaltet und neben dem Bahnhofsgebäude eine RadStation mit angegliedertem Kiosk und Informationsbüro errichtet. Im Umfeld stehen die Maßnahmen einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zur Aufhebung eines Bahnübergangs vor dem Abschluss. Hierbei wurde – in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsgebäude – unter anderem eine neue Unterführung unter den Gleisen für Fußgänger und Radfahrer gebaut. Die DB Station&Service AG beginnt 2009 mit der Modernisierung der beiden Mittelbahnsteige, die dann an die neue Unterführung angebunden werden sollen.

2004 hatte die Stadt bereits das stadtbildprägende Bahnhofsgebäude über die BEG NRW erworben; die Sanierung und Umnutzung soll nach Fertigstellung des Tunnels 2009 beginnen.

Jüchen Hochneukirch



Das Umfeld des Bahnhofs Hochneukirch ist durch große Bahnbrachen und eine unkomfortable Verkehrsschnittstelle geprägt. Die Gemeinde Jüchen und die BEG NRW haben gemeinsam ein Planungskonzept zur Aufwertung der Verkehrsschnittstelle sowie zur städtebaulichen Umnutzung von Bahnbrachen erarbeitet.

Das Konzept sieht die Schaffung eines neuen attraktiven Bahnsteigzugangs, eines neuen Vorplatzes mit Bushaltestellen sowie P&R-Stellplätze zwischen dem Bahnhofsgebäude und den Gleisanlagen vor. Die Gemeinde hat das Bahnhofsgebäude und die für die Verkehrsschnittstelle notwendigen Flächen über die BEG NRW erworben. Ein Weiterverkauf des weitgehend leerstehenden, denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes zusammen mit anderen, nebenliegenden Bahnbrachen an einen privaten Investor ist beabsichtigt. Nach derzeitiger Planung will der potenzielle Investor ein Senioren- und Pflegeheim errichten. Die übrigen Bahnbrachen sollen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Die Gemeinde plant, die Verkehrsschnittstelle mit den bereits bewilligten Mitteln der Verkehrsförderung des Landes NRW zu errichten.

Lünen



Die Stadt Lünen hat das Bahnhofsgebäude Ende 2007 durch ihre Tochter Stadthafen Lünen GmbH erworben. Die äußere Hülle mit Dach und Fassade des Gebäudes wurde bereits Ende der 1990er Jahre im Zuge der Internationalen Bauausstellung (IBA) saniert. In dieser Zeit wurde auch ein Gesamtkonzept für den Bahnhofsbereich mit neuem Busbahnhof, Bahnsteigtunnel zur Innenstadt, modernem Mittelbahnsteig, RadStation und städtebaulicher Umnutzung umliegender Brachen umgesetzt. Das Gebäude wurde innen jedoch nicht saniert und steht in weiten Teilen leer. Nachdem die Gaststätte und die Wohnnutzung vor langen Jahren aufgegeben worden sind, zog zuletzt auch die Fahrkartenausgabe der DB AG aus. Lediglich eine kleine Fläche ist als Büro vermietet. Die Stadthafen Lünen GmbH hat gemeinsam mit dem Bauverein zu Lünen eG – einer örtlichen Wohnungsbaugenossenschaft – ein Konzept für eine vorwiegend fahrgastbezogene Nutzung des Bahnhofsgebäudes entwickelt. Im Erdgeschoss sollen nach Verlegung des Eingangs eine Fahrkartenagentur, ein Zeitschriftenkiosk, ein Bistro sowie ein Seminarbereich entstehen. Im Obergeschoss sind Wohn- und Büroflächen vorgesehen. Das Konzept soll gemeinsam mit der AWO im Kreis Unna umgesetzt werden.

Olpe



Die Stadt Olpe hat im Jahr 2003 über die BEG NRW das Bahnhofsgebäude, alle nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen innerstädtischen Bahnflächen sowie zwei stillgelegte Bahntrassen innerhalb des Stadtgebietes erworben. Das Bahnhofsgebäude wird zu Gastronomie-, Wohn- und Vereinszwecken genutzt und ist weitgehend vermietet.

Die Stadt Olpe und die BEG NRW haben im Jahr 2007 einen Wettbewerb zur Neustrukturierung des Bahnhofsumfeldes, der Herrichtung und Umnutzung der umfangreichen Bahn- und privaten Gewerbebrachen im rückwärtigen Umfeld sowie der Flächen rund um das Bahnhofsgebäude durchgeführt.

Die im Verfahren ausgewählte flexible Rahmenplanung soll weiter konkretisiert und als Grundlage der Umsetzung – beispielsweise über Investorenwettbewerbe für Teilflächen – dienen. Ziel ist die Stärkung der Innenstadt durch Schaffung von weiteren Einzelhandels-, Wohn- und Dienstleistungsnutzungen sowie die Neugestaltung der öffentlichen Platz- und Verkehrsbereiche. Das Bahnhofsgebäude soll in diesem Zusammenhang ebenfalls saniert und aufgewertet werden.

Rahden



Die Stadt Rahden hat das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen sowie die Bahnfläche mit städtischer P&R-Anlage und Vorplatz im Jahr 2005 über die BEG NRW erworben. Die Gebäude sind Teil des erhaltenen Gesamtensembles des Bahnhofs Rahden (Westf.), zu dem unter anderem auch der denkmalgeschützte Lokschuppen mit Drehscheibe und Dampflokbetrieb gehört, der von einer Museumseisenbahn genutzt wird.

Nachdem die Stadt bereits die P&R-Anlage und den Vorplatz mit Hilfe der Landesförderung NRW neu gestaltet und die DB Station&Service AG den Hausbahnsteig 2007 im Zuge der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ erneuert hatte, führte die Stadt Rahden die denkmalgerechte Restaurierung der

Außenhülle des stark sanierungsbedürftigen Bahnhofsgebäudes und des Güterschuppens durch. Um das Gesamtareal aufzuwerten, sind weitere Maßnahmen geplant. Für die Nutzung der Gebäude gibt es verschiedene Optionen, die noch fachlich und wirtschaftlich geprüft werden. Ziel der Stadt ist eine gewerblich-gastronomische Nutzung. Zusammen mit der Draisinenstrecke Rahden – Richtung Niedersachsen, die im Frühjahr 2009 eröffnet wurde, sowie der Museumseisenbahn bietet sich dann ein attraktiver Bahnhofsbereich.

Soest



Die Stadt Soest hat gemeinsam mit der Bezirksregierung, der BEG NRW und der DB AG ein umfassendes Gesamtkonzept für die städtebauliche und verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsbereichs erarbeitet. Dazu hat die Stadt Ende 2006 den Vorplatz und Teilflächen im rückwärtigen Umfeld des Bahnhofs für eine neue Verkehrsschnittstelle erworben. Weitere rund 6,6 Hektar nicht mehr bahnbetriebsnotwendige Bahnflächen – ebenfalls im rückwärtigen Umfeld – und das historische Bahnhofsgebäude hat die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt gekauft.

Folgende Maßnahmen werden derzeit umgesetzt:

- Modernisierung der Verkehrsstation im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ (Aufhöhung Hausbahnsteig, Bau einer neuen Überdachung auf Hausbahnsteig, Modernisierung Mittelbahnsteig, Bau eines neuen Bahnsteigtunnels mit Aufzügen zum Bahnhofsgebäude und zum Mittelbahnsteig, Durchstich zum rückwärtigen Umfeld)

- Verbesserung der Verkehrsschnittstellenfunktion durch Bau einer P&R-Anlage und eines neuen Vorplatzes durch die Stadt im rückwärtigen Umfeld
- Räumung und Aufbereitung der rückwärtigen Bahnbrachen für Gewerbe
- Sanierung und Wiedernutzung des Empfangsgebäudes sowie städtebauliche Entwicklung von 6,6 Hektar innerstädtischer Brachen im nördlichen Umfeld

2009 sollen die Erschließungsstraße und der Bahnsteigzugang im rückwärtigen Umfeld fertig gestellt sowie das Bahnhofsgebäude saniert werden.

Viersen



Die Stadt Viersen hat im Jahr 2005 durch ihre Wirtschaftsförderungsgesellschaft das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude erworben. 2006 hat sie das Bahnhofsgebäude an eine örtliche Investorengemeinschaft weiter veräußert, die derzeit die Instandsetzung beziehungsweise Sanierung des Gebäudes durchführt. Nach der Wiederherstellung der Fassade werden zurzeit die Empfangshalle und die nebenliegenden Mietflächen saniert und neu gestaltet.

Die Stadt Viersen hat für den Bahnhofsbereich mit Vorplatz, Busbahnhof, Verkehrsstation sowie die großflächigen Brachen im rückwärtigen Umfeld ein gesamthafes Konzept erstellt. Im rückwärtigen Umfeld erfolgt die Brachflächenaufbereitung und Umwandlung zu Wohnflächen im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Zurzeit baut die Stadt einen Durchstich des Bahnsteigtunnels und eine P&R-Anlage. Gleichzeitig modernisiert die DB Station&Service AG die Bahnsteiganla-

gen und versieht sie mit Aufzügen zum Bahnsteigtunnel. Als nächsten Schritt sieht die Stadt die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und den Neubau des Busbahnhofs für das Jahr 2009 vor. Die Maßnahmen werden von der Verkehrs- und Städtebauförderung des Landes NRW gefördert.

Werdohl



Der Bahnhof Werdohl liegt in stadtzentraler Lage und verfügt über ein großes stadtbildprägendes Bahnhofsgebäude. Am Bahnhof befindet sich der regionale Busbahnhof. Die DB Station&Service AG hat im Jahr 2005/06 mit Hilfe der Landesförderung NRW im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ einen neuen Mittelbahnsteig mit Bahnsteigbrücke und Aufzügen errichtet. Die Stadt hat sich an den Kosten der Verlängerung der Brücke in das rückwärtige Umfeld beteiligt.

Im Jahr 2008 hat die Stadt Werdohl nach einer großzügigen Spende eines örtlichen, weltweit tätigen Unternehmens eine Stiftung gegründet, die das Bahnhofsgebäude erwarb. Zuvor hatte die BEG NRW die Erstellung von drei Nutzungs- und Sanierungskonzepten in Abstimmung mit der Stadt beauftragt, um konkrete Perspektiven auf Basis städtischer Nutzungsvorstellungen aufzuzeigen. Das Land NRW hat Unterstützung bei der Sanierung des Gebäudes in Aussicht gestellt.

3 Empfangsgebäudepakete NRW – Sichere Standards und faire Grundlagenermittlung

3.1 Grundlagen und Wertermittlungssystematik

3.1.1 Forum Bahnflächen NRW steuert Verfahren

Zentrale Aufgabe des Forum Bahnflächen NRW war die Steuerung der Gesamtabwicklung der Pakete und der zugehörigen Fördermaßnahme. Dazu gehörten unter anderem Entgegennahme der Anmeldungen der Empfangsgebäude durch die Kommunen, die Vereinnahmung des kommunalen Eigenanteils, die Beauftragung der Gutachten sowie die Weiterleitung der Gutachten an die jeweiligen Kommunen und Vertriebspartner. Das Forum stand allen Beteiligten als zentraler Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Terminorganisation, die Begleitung der einzelnen Ortsbegehungen und die Zusammenführung der jeweils benötigten Informationen erfolgte durch die beiden in Nordrhein-Westfalen tätigen Vertriebspartner der DB AG: Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW GmbH (BEG NRW) und die DB Services Immobilien GmbH. In den Kommunen

des BahnflächenPool NRW ist die gemeinsam vom Land NRW und der DB AG getragene BEG NRW zuständig, in den übrigen nordrhein-westfälischen Kommunen die bahninterne DB Services Immobilien GmbH.

Im Rahmen der zentral organisierten Kooperationspakete handelte jede Kommune eigenständig und entschied selbst über den möglichen Ankauf. Daher wurde im Falle eines Erwerbs der Kaufvertrag direkt zwischen der Kommune – Erwerberin – und der DB Station&Service AG – Eigentümerin – geschlossen. Das Forum trat in keinem Fall als Erwerberin auf.

3.1.2 Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei der Wertermittlung

Das Konzept beider Empfangsgebäudepakete basiert auf einem einheitlichen, transparenten und neutralen Verfahren, das insbesondere die wertbildenden – aber auch alle technischen – Faktoren jedes Empfangsgebäudes im

Detail klärte. Dabei war die für die Vertragspartner notwendige revisions- und prüfungssichere Bewertung des jeweiligen Paketes nur mit Hilfe einer auf den Einzelfall bezogenen Verkehrswertermittlung zu erreichen.

Kernstück war daher das Wertermittlungsverfahren, das pro Bewertungsobjekt aus zwei aufeinander aufbauenden Bausteinen bestand: Einem Bau- und Sanierungsgutachten und einem Verkehrswertgutachten, in das die Ergebnisse des Baugutachtens entsprechend einfließen.

Die Grundlagen des Wertfindungsverfahrens sowie die zu berücksichtigenden wertrelevanten Faktoren sind dezidiert in der Anlage „Wertermittlung“ (► Kap. 5.2) der Rahmenvereinbarungen benannt.

In dem Bau- und Sanierungsgutachten wurde der bauliche Zustand erhoben sowie die Kosten des Sanierungs- und Instandhaltungsrückstaus ermittelt, die

erforderlich wären, um einen mittleren Standard herzustellen. Zur Bewertung des baulichen Zustandes führt die Anlage „Wertermittlung“ zur Rahmenvereinbarung Folgendes aus:

„Die für eine Verkehrswertermittlung erforderliche Bewertung des Zustandes der baulichen Anlagen und der gegebenenfalls erforderlichen Modernisierungs- und Umnutzungskosten erfolgt durch die beauftragten Sachverständigen in enger Abstimmung (gemeinsame Objektbegehung) mit dem für die Verkehrswertermittlung beauftragten Sachverständigen. Die aufzuwendenden Kosten sind in Abhängigkeit der zugrunde zu legenden Nutzungsmöglichkeiten zu ermitteln.“

Das Ergebnis des Bau- und Sanierungsgutachten floss in das anschließende Verkehrswertgutachten ein. Innerhalb der Verkehrswertermittlung kam der Darstellung des vor Ort gegebenen, tatsächlichen Markt- und Entwicklungspotentials eine besondere Bedeutung zu. Zur Vorgehensweise bei der Wertfindung führt die Anlage „Wertermittlung“ zur Rahmenvereinbarung Folgendes aus:

„Der Verkehrswert ist nach Wertermittlungsverordnung⁸ (WertV) zu ermitteln unter Berücksichtigung des zum Wertermittlungsstichtag vorhandenen Entwicklungspotentials auf Grundlage der situationsbedingten Gegebenheiten und der zukünftig nachhaltigen Nutzungsmöglichkeit, den gegebenenfalls damit verbundenen üblichen und durchschnittlichen Modernisierungs- beziehungsweise Umnutzungskosten (keine „Luxusmodernisierung beziehungsweise -sa-

nierung“) und den gegebenenfalls zu berücksichtigenden Wartezeiten beziehungsweise Mietausfallkosten über die Dauer der Modernisierungs- beziehungsweise Sanierungsmaßnahmen.“

Das Besondere dieses gesamten Verfahrens war, dass bei allen Verfahrensschritten größtmögliche Transparenz konsequent durchgehalten wurde.

Die einzelnen Gutachten wurden auf Basis einer gemeinsamen Objektbegehung erstellt, an der Vertreter der DB Station&Service AG, fachkundige Mitarbeiter der jeweiligen Kommune, die Bausachverständigen, der Verkehrswertermittler und entweder Mitarbeiter der BEG NRW oder der DB Services Immobilien GmbH teilnahmen. Alle Betroffenen hatten somit die Möglichkeit, die Wertermittlung am Objekt nachzuvollziehen und gegebenenfalls weitere relevante Informationen einzubringen.

Das im Anschluss an die gemeinsame Ortsbegehung fertig gestellte Verkehrswertgutachten wurde beiden Seiten – DB Station&Service AG und Kommune – zur Plausibilisierung und Prüfung ausschließlich der sachlichen Richtigkeit übergeben; mit entsprechender Möglichkeit zur Stellungnahme und gegebenenfalls erforderlichen Überarbeitung der Gutachten.

Die strikte Neutralität der Gutachten wurde durch die Einbindung externer, öffentlich bestellter Sachverständiger für die Bau- und Sanierungsgutachten sowie für die Ermittlung des Verkehrswertes sichergestellt. Auf diese Weise konnte

die hochgradige Akzeptanz der ermittelten Werte sowohl bei den Kommunen als auch bei der DB Station&Service AG erreicht werden, ohne dass Aussagen – wie bei eigenen Wertermittlungen – von der jeweils anderen Seite in Frage gestellt wurden. Durch diese faire Bewertung konnten die einzelnen Verfahren zügig abgeschlossen werden.

Dem Wertermittlungsverfahren vorgeschaltet war ein Technik-Termin (► Kap. 4.3.2), in dem die gesamte im oder am Empfangsgebäude vorhandene Bahntechnik detailliert ermittelt wurde. Beteiligt waren hier die Bahnunternehmen und Anlageverantwortlichen, die in den Empfangsgebäuden technische Einrichtungen betreiben, sowie entweder die BEG NRW oder die DB Services Immobilien GmbH. Im Hinblick auf die anzustrebende Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken (Entwidmung) wurden hierbei bereits Lösungsmöglichkeiten für den weiteren Umgang mit der vorhandenen Bahntechnik aufgezeigt.

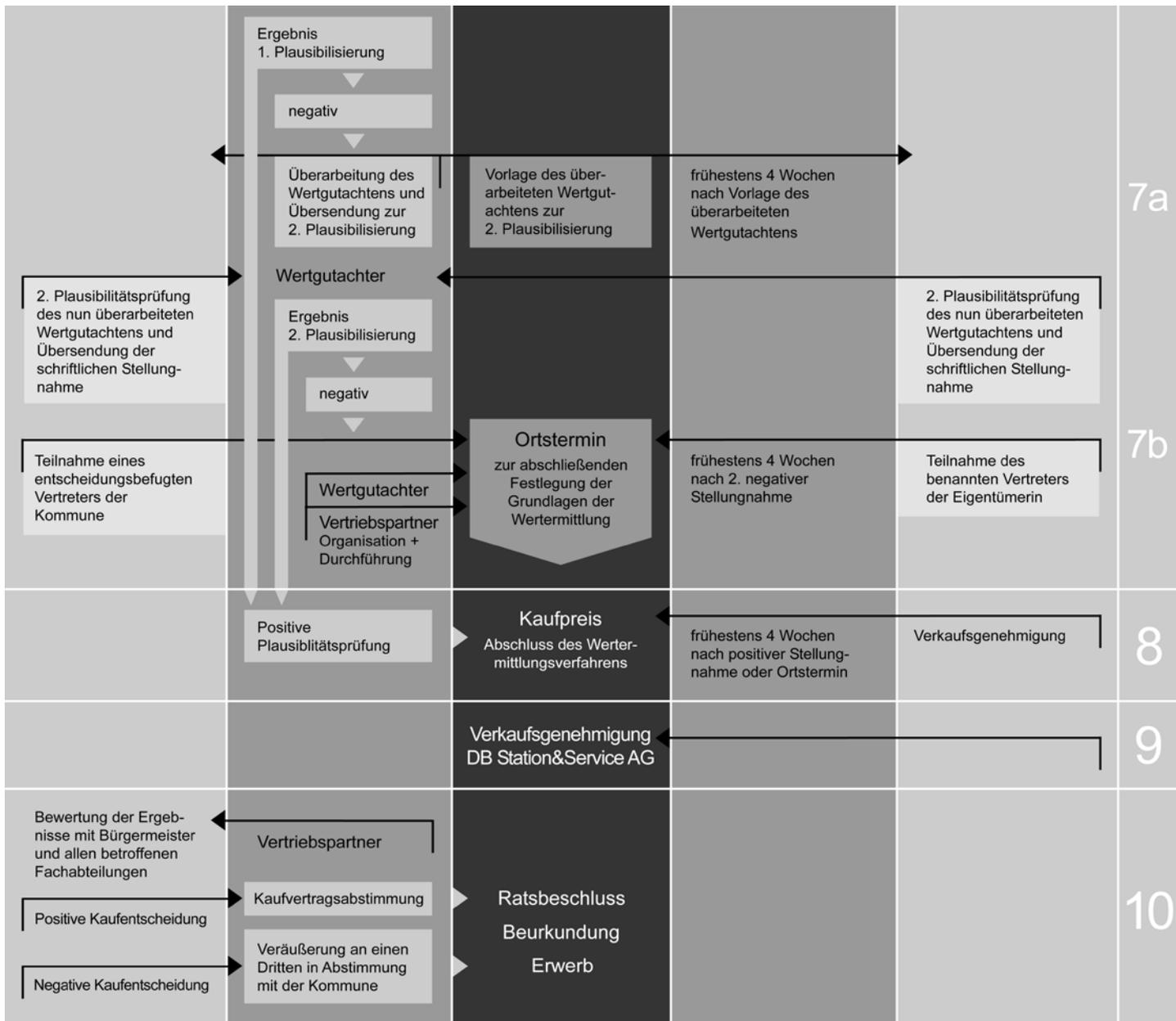
Die Ergebnisse des Technik-Termins wurden protokolliert und der Kommune zur Kenntnis gegeben. Zudem flossen sie – sofern noch nicht fertig gestellt – in die bahninterne Entbehrlichkeitsprüfung beziehungsweise Machbarkeitsprüfung im Rahmen des zehnstufigen Immobilienverwertungsprozesses (10 SVP) ein (► Kap. 5.3).

Die Qualität, Genauigkeit und Zügigkeit der im Rahmen des Gesamtverfahrens zusammengestellten und erhobenen Informationen für einen Standort ist in Einzelverfahren nicht zu erreichen.

3.2 Verfahren und Finanzierung

3.2.1 Verfahrensschritte der Empfangsgebäudepakete NRW

	Stadt + Gemeinde	Ausführung	Arbeitsschritte	Zeithorizont	DB Station&Service AG
1	circa 1.000 Euro		Eingang des Eigenanteils beim Forum		
2			Abschluss Arrondierungsprüfung bzw. Übergabe Kommunen-Pflichtenheft		
3	Informationen: - Planungsrechtliche Situation - städtebaul. Planungen - vorhandene Sanierungs- und/oder Wertgutachten - Auszug Baulastenverzeichnis - Grundbuchauszug - Aktueller Katasterplan - Angaben zum Denkmalschutz - Angaben zur Erschließungssituation	Vertriebspartner Wertgutachter	Übersendung aller benötigten Informationen		Vollständige Projektakte: - Mietdaten (Mietverträge, Mieteraufstellung, Mietdatenauszug der letzten 12 Monate, letzte NK-Abrechnung) - Gebäudepläne - Lina-Auszüge - Flimas-Plan - Gestattungsverträge - Martin.om-Ausdruck
4	Teilnahme empfohlen: - Zentraler Ansprechpartner - Gebäudesachverständiger - Liegenschaftsverwaltung/-amt - Planungsamt - Hochbauamt	Vertriebspartner Organisation + Durchführung mit: - Kommune - DB Netz AG, DB Energie, DB Telematik - DB Station&Service AG	Technik-Termin - Festlegung des Untersuchungsbereiches - Erhebung der bahnbetrieblichen Anlagen - Klärung Elektroversorgung	frühestens 8 Wochen nach Übersendung aller benötigten Informationen	Teilnahme sowie Sicherstellung: - Zugänglichkeit aller Räume - Information aller Mieter - Anwesenheit eines gebäudekundigen Haustechnikers - Anwesenheit eines Technikers (Elektroversorgung)
5	Teilnahme erforderlich: - Zentraler Ansprechpartner - Gebäudesachverständiger - Liegenschaftsverwaltung/-amt - Planungsamt - Hochbauamt	Vertriebspartner Aufbereitung der Ergebnisse des Technik-Termins Baugutachter Wertgutachter Vertriebspartner Organisation + Durchführung	Wertermittlungs-Termin - Festlegung des Bewertungsgrundstückes - Erstellung eines Bau- und Sanierungsgutachtens - Erstellung eines darauf aufbauenden Verkehrswertgutachtens	frühestens 8 Wochen nach Technik-Termin	Teilnahme
6		Wertgutachter Übersendung: - Baugutachten - Verkehrswertgutachten	Vorlage des Verkehrswertgutachtens zur 1. Plausibilisierung Prüfung der sachlichen Richtigkeit des Verkehrswertgutachtens		
7	1. Plausibilitätsprüfung des Wertgutachtens und Übersendung der schriftlichen Stellungnahme	Wertgutachter	Plausibilitätsprüfung und Stellungnahme zum Wertgutachten	frühestens 4 Wochen nach Vorlage des Wertgutachtens	1. Plausibilitätsprüfung des Wertgutachtens und Übersendung der schriftlichen Stellungnahme



3.2.2 Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen bezieht eindeutig Position: Empfangsgebäude und die direkt angrenzenden Flächen sind Schlüsselemente für eine gesamthafte städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Bahnhöfe und ihrer Umfelder.

Aus Mitteln des Verkehrsministeriums NRW werden erhebliche Mittel im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ für die Erneuerung der Bahnsteiganlagen und neue Bahnsteigerschließungen sowie für die Verkehrsschnittstelle bereit gestellt; mit Städtebaufördermitteln werden die Vorplätze neu gestaltet und die rückwärtigen Bahnbrachen entwickelt.

Im Rahmen einer ressortübergreifenden Strategie zur Bahnhofsentwicklung wurde mit dem Verkehrsministerium NRW die Förderung fahrgastbezogener Einrichtungen in Empfangsgebäuden abgestimmt, die in Ergänzung zum Förderangebot der Städtebauförderung erfolgt.

Deshalb ist es dem Land NRW wichtig, alle Bausteine der Bahnhofsentwicklung zu betrachten: Es kann nicht sein, dass das Empfangsgebäude bei der Planung außen vor bleibt, vielleicht durch einen privaten Dritten mit wenig Eigenkapital erworben wird und in der Folgezeit einen erheblichen städtebaulichen und funktionalen Missstand darstellt, den die Kommune im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten nicht beseitigen kann.

Gerade bei Projekten, die eine fast vollständige Förderung des Bahnhofsumfelds vorsehen, darf das nicht passieren. Hier waren die Kommunen aufgefordert, im Rahmen der Empfangsgebäudepakete NRW die Chancen zu nutzen, um die Verfügungs- und Entscheidungsgewalt über die Gebäude und die Flächen zu erhalten.

Das Land NRW unterstützte die Abwicklung der Empfangsgebäudepakete daher mit der Finanzierung der Bau- und Sanierungsgutachten sowie der Verkehrswertgutachten und hat dem Forum Bahnflächen NRW im Rahmen der Städtebauförderung entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt. Hierfür hat das Land NRW dem Forum Bahnflächen NRW rund 700.000 Euro bewilligt, von

denen rund 410.000 Euro vom Forum Bahnflächen NRW abgerufen wurden.

Der erforderliche kommunale Eigenanteil belief sich auf rund 1.000 Euro pro Empfangsgebäude. Das Land NRW hatte sich zudem bereiterklärt, die Zwischenfinanzierung des Erwerbs der Empfangsgebäude durch die Kommunen zu fördern, sofern dieser unrentierlich ist.

Darüber hinaus unterstützt das Land NRW unter bestimmten Voraussetzungen auch Investitionen in die Empfangsgebäude.

Angesichts der nordrhein-westfälischen Strategie zur gesamthaften Entwicklung der Bahnstandsstandorte und der engen Haushaltssituation genießen diejenigen Projekte Priorität in den Förderprogrammen, die die Chancen und Vorteile dieses Verfahrens nutzen. Für die Sanierung der 25 in dieser Veröffentlichung ausführlich beschriebenen Empfangsgebäude hat das Land NRW im Rahmen der Städtebauförderung bis jetzt etwa

5,8 Millionen Euro bewilligt. Hinzu kommen weitere Mittel für die Gestaltung der Vorplätze sowie für die verkehrliche Neuordnung der unmittelbaren Bahnhofsumfelder (► Kap. 2.1).

3.2.3 Wirtschaftlichkeits- und fahrgastorientierte Nutzungskonzepte

Parallel zur Erstellung der Sanierungskostenberechnung und der Wertfindung wurden frühzeitig wirtschaftlichkeits- und fahrgastorientierte Nutzungskonzepte entworfen und konkretisiert. Die intensive Beratung der Kommunen, insbesondere durch die BEG NRW, hat innovative, aber bereits erprobte Nutzungskonzepte aufzeigen können, die eine wichtige Hilfestellung bei der Entscheidung über den Ankauf und die weitere Entwicklung der Empfangsgebäude waren.

Wenngleich die Städte und Gemeinden umfassendere Ansprüche an die Entwicklung eines Empfangsgebäudes als ausschließlich Renditeerwartungen haben, so ist die Frage der Wirtschaft-

lichkeit – angesichts der Haushaltslage vieler Kommunen – doch ein wesentliches Entscheidungskriterium. Grundsätzlich sollten deshalb nur solche Nutzungskonzepte in Betracht kommen, die eine wirtschaftlich eigenständige Tragfähigkeit und eine daraus resultierende dauerhafte Entlastung des Kommunalhaushaltes gewährleisten. Prüfstein für einen Erwerb ist allerdings weiterhin, ob ein städtebaulicher und verkehrlicher Nutzen besteht.

- ▶ Kommunale Paketlösungen sind Einzelkäufen unbedingt vorzuziehen. Der Zusammenschluss mehrerer Kommunen ermöglicht einheitliches Handeln gegenüber dem Verkäufer.
- ▶ Gemeinsamer Wille einer Paketlösung muss ein offener und vertrauensvoller Umgang miteinander sein.
- ▶ Einheitliches und transparentes Verfahren entwickeln, um eine fundierte Informationsbasis zu schaffen und alle entscheidungsrelevanten Informationen zusammenzustellen.
- ▶ Verfahren sowie Aufgaben, Leistungen und Verantwortlichkeiten der Vertragspartner detailliert vertraglich regeln, um ein faires und verlässliches Verfahren für alle Beteiligten zu garantieren.
- ▶ Exakte Definition der wertrelevanten Faktoren.
- ▶ Wertermittlung muss durch neutrale, externe Sachverständige erfolgen.
- ▶ Technischen Status mit betroffenen Bahngesellschaften und Anlageverantwortlichen erheben.
- ▶ Alle Beteiligten in alle Verfahrensschritte einbeziehen.
- ▶ Fördergeber einbinden und ein spezifisches Förderangebot entwickeln.
- ▶ Wirtschaftlichkeitsorientierte Nutzungskonzepte entwickeln.



4 Übertragbarkeit der Erfahrungen – Was ist zu beachten

4.1 Besonderheiten der Wertfindung

Karsten Schmidt, Schmidt + Partner, Immobiliensachverständige, Betriebswirte, Ingenieure, Dortmund

Die Wertermittlung von Empfangsgebäuden in kleinen und mittleren Städten und Gemeinden ist vor dem Hintergrund des verkehrsbezogenen Funktionsverlustes und dem damit einhergehenden städtebaulichen Niedergang im Umfeld der Bewertungsobjekte mit wertprägenden Einflussgrößen verbunden, die von Sachverständigen eine klar definierte, jedoch spezifische Herangehensweise verlangen.

Angesichts der Vielzahl von Rahmenbedingungen und Einflussgrößen, die vom Sachverständigen intersubjektiv geschätzt werden müssen, ist das transparente und nachvollziehbare Vorgehen unter Einbeziehung der sachkundigen Vertreter der Städte und Gemeinden und der DB Station&Service AG als auch der Bewertungssachverständigen der DB Services Immobilien GmbH zur Vereinbarung plausibler Voraussetzungen und Annahmen zum jeweiligen Bewertungsobjekt erforderlich.

So stellen sich für den Bewertungssachverständigen schon zu Beginn des Verfahrens grundlegende Fragen, die für jedes Bewertungsobjekt separat beantwortet werden müssen:

- Kann das Empfangsgebäude im gewöhnlichen Geschäftsverkehr gehandelt werden?
- Wer sind die potentiellen Käufer?
- Was ist der Bewertungsgegenstand? Welche Grundstücksflächen sind dem Empfangsgebäude zuzuordnen? Welche Teilflächen sind für separat bebaubare Grundstücksteile, für Park&Ride-Anlagen als auch für städtebaulich relevante Plätze und Wege zu bilden?
- Zur Lagebeurteilung sind oftmals städtebauliche Rahmenplanungen sowie Einzelhandels- und Infrastrukturkonzepte der jeweiligen Stadt oder Gemeinde zu berücksichtigen. Sind

diese Planungen und Konzepte wirtschaftlich tragfähig? In welchem Zeitraum können sie umgesetzt werden?

- An der Mehrzahl der Empfangsgebäude sind Passantenfrequenzen zwischen 600 und 3.500 Reisenden pro Tag festzustellen. Lassen sich daraus Einzelhandelsbedarfe ableiten? Wenn ja, stimmen diese mit den Ergebnissen der oftmals vom jeweiligen Rat der Städte beziehungsweise der Gemeinden beschlossenen Einzelhandelskonzepte überein?
- Empfangsgebäude müssen aufgrund ihrer stadtgestalterischen und verkehrstechnischen Bedeutung als auch wegen der besonderen eisenbahnrechtlichen Rahmenbedingungen und der erheblichen Konfliktpotentiale mit bahntechnischen Notwendigkeiten als Spezialimmobilien betrachtet und bewertet werden. Verwertbare Aussagen zu Planungs- und Baurecht, zu

nachhaltig funktionsfähigen Nutzungen und bewertungsrelevanten Einflussgrößen, wie dem lagebezogenen Bodenrichtwert, der zur indirekten Bodenwertableitung dienlich sein kann, dem Liegenschaftszinssatz, der aus vergleichbaren Objekten abgeleitet worden ist, und zur Restnutzungsdauer, die das Alter der Bewertungsobjekte berücksichtigt, liegen in der Regel nur sehr eingeschränkt vor.

4.1.1 Rahmenbedingungen der Wertableitung

Mit Blick auf die Besonderheiten von Bahnimmobilien wurden dem Bewertungsverfahren Annahmen und Voraussetzungen der Verkehrswertermittlung zu Grunde gelegt:

- Der Verkehrswert ist nach § 194 BauGB zu ermitteln.
- Die Wertableitung hat zum Wertermittlungsstichtag, gleichzeitig dem Tag der Ortsbesichtigung durch den Sachverständigen, zu erfolgen. Vorhandene Entwicklungspotentiale auf der Grundlage der situationsbedingten Gegebenheiten und der zukünftig nachhaltigen Nutzungsmöglichkeiten, den damit verbundenen üblichen und durchschnittlichen Modernisierungsbeziehungsweise Umnutzungskosten (keine „Luxusmodernisierung beziehungsweise -sanierung“) sind zu Grunde zu legen.
- Gegebenenfalls sind Wartezeiten beziehungsweise Mietausfallkosten über die Dauer der Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen zu berücksichtigen.
- Zum Wertermittlungsstichtag ist ein altlasten- und abfallfreies Grundstück beziehungsweise Gebäude zu unterstellen.
- Die Beurteilung der Bausubstanz erfolgt durch ein separat in Auftrag gegebenes Baugutachten, dessen Ergebnisse Grundlage der Wertermittlung sind. Eventuelle Umbaukosten, die im Rahmen des Baugutachtens ermittelt werden, basieren auf den Angaben

des Sachverständigen zum nachhaltig funktionsfähigen Nutzungskonzept für das jeweilige Empfangsgebäude.

- Die Bewertung erfolgt für das Bewertungsgrundstück als Ganzes, ohne Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse innerhalb der Deutschen Bahn AG (DB Holding AG, DB Station&Service AG, DB Netz AG, ...).
- In der Wertermittlung wird unterstellt, dass das mit allen am Verfahren Beteiligten abgestimmte, der Wertermittlung zu Grunde liegende, fiktive Nutzungskonzept seitens der Planungsbehörden sowie des Eisenbahnbundesamtes einschließlich der gegebenenfalls dafür notwendigen Veränderungsmaßnahmen genehmigungsfähig ist.
- Hinsichtlich bestehender Mietverträge mit Tochtergesellschaften der DB AG für nicht eisenbahnbetriebsnotwendige Teilflächen und/oder Bauteile des Bewertungsgrundstücks ist zu unterstellen, dass im Rahmen des Verkaufs des Bewertungsgrundstücks an Dritte ein neuer Mietvertrag zu den aktuellen, konzerninternen Mietkonditionen abgeschlossen wird.
- Bei Objekten, deren bauliche Anlagen nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind, ist der frei gelegte Bodenwert zu ermitteln, sofern keine betriebsbedingten Gründe der DB AG oder Restriktionen des Denkmalschutzes dem entgegenstehen.
- Bei Baudenkmalen ist der denkmalbedingte Mehraufwand bei der Berechnung der Kosten für die gegebenenfalls notwendige Instandsetzung und Modernisierung zu berücksichtigen und separat darzustellen. Im Rahmen der Wertermittlung wird den erhöhten Instandhaltungskosten aufgrund des Denkmalschutzes durch Kostenansätze Rechnung getragen, die die üblichen Instandsetzungskosten um 30 bis 40 Prozent übertreffen.
- Miet- und Pachtverhältnisse als auch Gestattungsverträge sind hinsichtlich

ihrer Aktualität zu überprüfen, nachvollziehbar darzustellen und im Rahmen der Verkehrswertermittlung zu berücksichtigen.

- Bei leerstehenden Nutzflächen ist in Bezug auf ihre Nutzungsmöglichkeiten eine marktübliche Miete anzusetzen.
- Die Daten- und Unterlagenbereitstellung erfolgt durch die DB Station&Service AG. Diese stellt alle erforderlichen Unterlagen, insbesondere sämtliche Miet- und Pachtverträge, Gestattungsverträge, Informationen über die vorhandenen Rechte und Belastungen sowie sonstige grundstücks- und gebäudebezogene Pläne, Daten und Informationen zum Bewertungsgrundstück in Form einer vollständigen Objektakte zur Verfügung.

4.1.2 Bewertungsprozess

Die Bewertung erfolgte in einem transparenten und moderationsorientierten Verfahren, das die kommunalen und bahnseitigen Interessen berücksichtigt:

- Die Sachverständigen besichtigen gemeinsam das Objekt.
- Die Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung erläutern während des Ortstermins die Ergebnisse der von Ihnen erstellten Markt-, Konkurrenz- und Standortuntersuchung und leiten ein marktgerechtes Nutzungskonzept für das Empfangsgebäude ab.
- Die Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung entscheiden aufgrund der methodischen Erfordernisse aus der Verkehrswertermittlung, welche Art von Kosten zu ermitteln ist.
- Auf Basis der Vorgabe des Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung ermittelt der Sachverständige für die Baukosten die üblicherweise aufzuwendenden durchschnittlichen Kosten.
- Die Festlegung der für die Verkehrswertermittlung wesentlichen Parameter im Rahmen der Ortsbesichtigung

wird protokolliert. Die Ergebnisse der Ortsbesichtigung sind Grundlage des jeweiligen Gutachtens. Gesonderte Protokolle der Ortsbesichtigung werden darüber hinaus nicht erstellt.

- An den Ortsbesichtigungen nehmen generell die sachkundigen kommunalen Vertreter, Vertreter der Eigentümerin bei sowie die Bewertungssachverständigen der DB Services Immobilien GmbH teil. Nach Erstellung eines Wertermittlungsentwurfs haben beide Seiten – DB AG und Kommune – die Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme zur sachlichen Richtigkeit, so dass im Falle von Anregungen und Bedenken Änderungen des Verkehrswertgutachtens möglich sind.

4.1.3 Bewertungsrelevante Einflussgrößen

Zur Schätzung des Verkehrswertes nach § 194 BauGB ist das Ertragswertverfahren festgelegt worden. Angesichts der im Regelfall mittelfristigen Restnutzungsdauern der Objekte, die nach marktgerechtem Umbau und Wiedervermietung zwischen 20 und 40 Jahren betragen, kommt der Ableitung des Bodenwertes für die dem Empfangsgebäude zugeordnete Fläche als auch für Teilflächen, die meist Gemeinbedarfszwecken dienen, eine besondere Bedeutung zu.

Ferner ist die Vielzahl von bahnspezifischen Rechten und Belastungen als auch von Gestattungsverträgen zugunsten der Kommunen über Park&Ride- und Bahnhofsvorplatzflächen zu berücksichtigen.

Grundstücksbezogene Besonderheiten

Die Empfangsgebäude sind im Rahmen bahninterner Prüfungen für die DB Station&Service AG meist als nicht kerngeschäftsnötig einzuschätzen. Sie befinden sich jedoch auf Bahnflächen, die bisher dem Fachplanungsrecht nach § 38 BauGB unterlagen (► Kap. 4.3). Diese werden nunmehr im Rahmen der Freistellung der Bahnflächen vom Bahnbetriebszweck (Entwidmung) vollständig in die kommunale Planungshoheit – zunächst durch städtebauliche

Rahmenplanungen – einbezogen. Lagebezogene Bodenrichtwerte, die die spezifischen Nutzungsstrukturen von Empfangsgebäuden berücksichtigen, liegen jedoch nicht vor. Daher ist es notwendig, Bodenwerte durch indirekte Vergleiche oder durch intersubjektive Schätzungen abzuleiten.

Die Bewertung von Gemeinbedarfsflächen, die meist der Park&Ride-Nutzung oder der Zuwegung und Platzgestaltung dienen, ist ebenfalls aus dem städtebaulichen Zusammenhang abzuleiten. Dabei ist unter Berücksichtigung der Grundsätze der „Vorwirkung der Enteignung“ insbesondere zu prüfen, ob es sich um zukünftige Gemeinbedarfsflächen oder um bleibende Gemeinbedarfsflächen handelt. Meist sind bleibende Gemeinbedarfsflächen zu bewerten. In diesem Fall wird vom lage- und nutzungsangepassten, erschließungsbeitragspflichtigen Ausgangswert ein Abschlag in Höhe von 80 bis 90 Prozent für angemessen erachtet. Nach eigenen Erhebungen liegen die Werte von Gemeinbedarfsflächen in Klein- und Mittelstädten in der Regel zwischen sechs und 14,00 Euro pro Quadratmeter Grundstücksfläche.

Gestattungsverträge zwischen DB AG und Kommune über die Nutzung von Park&Ride- oder Vorplatzanlagen sind unter Bezugnahme auf die Vertragslaufzeiten sachverständig zu würdigen. Ebenfalls sind die meist vielfältigen Leitungs- und Wegerechte im Hinblick auf ihre Wertrelevanz zu überprüfen. Dabei sind notwendige Bahnsteigzüge für die Beurteilung des jeweiligen Empfangsgebäudes eher positiv zu bewerten, da sie eine erhöhte Passantenfrequenz im Bereich des Gebäudes gewährleisten.

Gebäudebezogene Besonderheiten

Die Empfangsgebäude der DB AG in kleinen und mittleren Städten und Gemeinden können – auf Basis der Erfahrungen der beiden Empfangsgebäudepakete NRW – generell wie folgt charakterisiert werden:

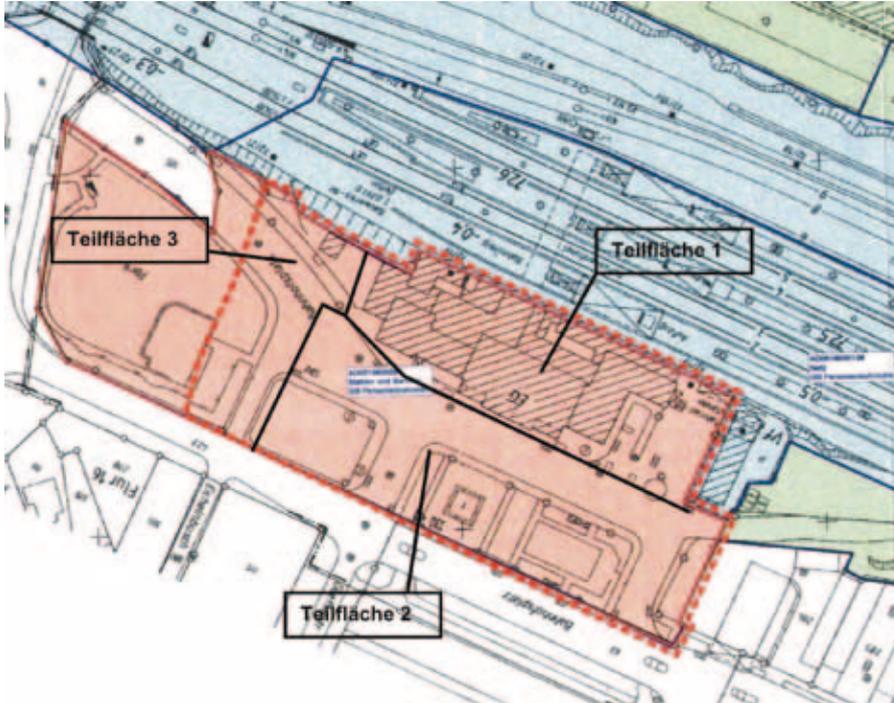
- Die verschiedenen Töchter der DB AG sind teilweise Mieter der DB Station&

Service AG. Konzerninterne Mietkonditionen sind für Mietverträge, die im Verkaufsfall zu schließen sind, in der Wertermittlung zu berücksichtigen.

- Mietflächen stehen zum Teil leer und sind teilweise aus bauordnungsrechtlichen Gründen zukünftig nicht beziehungsweise nur mit erheblichem Kostenaufwand nutzbar.
- Es besteht sehr oft erheblicher Instandsetzungsrückstau.
- Eine Vielzahl von Objekten weist stadtbildprägende Elemente auf oder unterliegt den Regelungen des Denkmalschutzes.
- Die Nutzungsstruktur der Gebäude ist im Regelfall bahnbezogen (Empfangshalle, Wartehalle, Stellwerkraum, Technikräume, ...) und ist nur mit erheblichem Umbauaufwand marktgerecht zu verändern.
- Die Empfangsgebäude wurden meist zwischen 1880 und 1920 errichtet. Die Restnutzungsdauer des Gebäudes ist vor dem Hintergrund der zukünftigen Nutzung und der Qualität der Bausubstanz sachverständig zu schätzen.
- Die Gebäude weisen teils eine innenstadtnahe, vielfach jedoch eine städtebauliche Insellage zwischen Verkehrsstrassen (Gleisanlagen, Straßen) auf. Ferner ist die Bahnhofslage in zahlreichen Fällen mit einem „Negativimage“ behaftet. Aus sachverständiger Sicht sind daher die vom jeweiligen Gutachterausschuss statistisch abgeleiteten Liegenschaftszinssätze für vergleichbar genutzte Objekte um Risikozuschläge zu erhöhen. Dies gilt insbesondere dann, wenn gastronomische Betriebe (Bahnhofsgaststätten) in Verbindung mit Pächterwohnungen im Obergeschoss und Automatenpachteinnahmen in den Schankräumen verbunden sind.

4.1.4 Bodenwertermittlung

Die Bodenwertermittlung für ein Bewertungsgrundstück mit drei Teilflächen wird am folgenden Beispiel verdeutlicht:



Ermittlung des unbelasteten Bodenwerts

Teilfläche 1

Die 1.507 Quadratmeter große Teilfläche 1, bebaut mit dem Empfangsgebäude, wird auf der Basis des Bodenrichtwertes für Mischgebiete in A-Stadt, wie folgt bewertet:

Ausgangswert	205,00 €/m ²	Aufgelockertes Mischgebiet
Lageabschlag	- 20%	Räumliche Trennung vom baulichen Zusammenhang durch die Bahnhofstraße, Lärmimmissionen durch Bahnverkehr
Bodenwert Bauland	164,00 €/m² (1.507m²)	247.148,00 €

Teilfläche 2

Die 270 Quadratmeter große Teilfläche 2, die weiterhin als Fahrradabstellanlage genutzt werden soll, wird unter Bezugnahme auf den angepassten Ausgangswert als „bleibende Gemeinbedarfsfläche“ bewertet.

Gemäß einschlägiger Literatur⁹ werden Gemeinbedarfsflächen mit unmittelbarem Bezug zur Baulandfläche üblicherweise zu Preisrelationen in einer Spanne von zehn bis 20 Prozent des beitragspflichtigen Baulandwertes gehandelt. Aufgrund der Lage und des Nutzungspotentials der Teilfläche 2 ist zunächst von 205,00 Euro pro Quadratmeter ebF für gemischt-nutzbares Bauland auszugehen.

Der unbelastete Bodenwert wird somit geschätzt auf:

Ausgangswert	Richtwert für MI-Gebiet	205,00 €/m² ebf	
Anpassung	Abschlag für Lage und bahnbedingte Immissionen	- 20%	
Zwischenwert		164,00 €/m² ebf	
Anpassung	Erschließungsbeiträge	25,00 €/m ²	
Erschließungsbeitragspflichtiger Bodenwert		139,00 €/m² ebp	
Anpassung	Abschlag für die Gemeinbedarfsnutzung	- 90%	
Bodenwert unbelastet	270 m² (Teilfläche 2)	13,90 €/m² ebp	3.753,00 €

Weitere Anpassungsschritte werden nicht für erforderlich erachtet.

Teilfläche 3

Die 451 Quadratmeter große Teilfläche 3, die weiterhin als öffentliche Verkehrsfläche genutzt werden soll, wird unter Bezugnahme auf den angepassten Ausgangswert als „bleibende Gemeinbedarfsfläche“ bewertet.

Gemäß einschlägiger Literatur¹⁰ werden Gemeinbedarfsflächen mit unmittelbarem Bezug zur Baulandfläche üblicherweise zu Preisrelationen in einer Spanne von zehn bis 20 Prozent des beitragspflichtigen Baulandwertes gehandelt.

Aufgrund der Lage und des Nutzungspotentials der Teilfläche 3 ist zunächst von 205,00 Euro pro Quadratmeter ebf für gemischt-nutzbares Bauland auszugehen.

Der unbelastete Bodenwert wird somit geschätzt auf:

Ausgangswert	Richtwert für MI-Gebiet	205,00 €/m² ebf	
Anpassung	Abschlag für Lage und bahnbedingte Immissionen	- 20%	
Zwischenwert		164,00 €/m² ebf	
Anpassung	Erschließungsbeiträge	25,00 €/m ²	
Erschließungsbeitragspflichtiger Bodenwert		139,00 €/m² ebp	
Anpassung	Abschlag für die Gemeinbedarfsnutzung	- 90%	
Bodenwert unbelastet	451 m² (Teilfläche 3)	13,90 €/m² ebp	6.269,00 €

Weitere Anpassungsschritte werden nicht für erforderlich erachtet.

Werteinfluss der Rechte und Belastungen:

Teilfläche	Position	Bewertung	belasteter Bodenwert
1 - Empfangsgebäude	BASA-Raum / Reisezentrum für DB AG	Irrelevant, da entgeltlich	247.148,00 €
2 - Fahrradabstellplatz	Wege- und Leitungsrechte	Irrelevant	3.753,00 €
3 - Verkehrsfläche	-	-	6.269,00 €

Anmerkung: Die Fahrgäste sind die wesentliche Voraussetzung dafür, dass im Empfangsgebäude die Betriebsformen „Fahrkartenausgabe“ und „Gastronomie“ eine Realisierungschance besitzen.

4.1.5 Ertragswertermittlung

Die Ertragswertermittlung erfolgt anhand des klassischen Verfahrens:

		[€/m ²]	monatlich	jährlich
	[m ²]; [Stck]	[€/Stck]	[€]	[€]
Empfangsgebäude A-Stadt				
Gastronomie	125	5,52	689,71	8.276,52
Automatenpacht				2.160,56
Lager	86	2,00	172,00	2.064,00
Wohnung 1	112	3,00	336,00	4.032,00
Wohnung 2	55	3,00	165,00	1.980,00
			Rohrertrag	18.513,08
Bewirtschaftungskosten	29,02%			5.373,02
			jährlicher Reinertrag	13.140,06
Bodenwertanteil, der den Erträgen zuzuordnen ist	109.882 €			
Liegenschaftszinssatz (gewichteter Ansatz)	7,00%			-7.691,74
			Ertrag baulichen Anlage	5.448,32
Kapitalisierungsfaktor bei RND = 25 Jahre	11,650	25		
			Ertragswert der baulichen Anlage	63.472,89
			Summe Ertragswert des Gebäudes	63.472,89
Bodenwert				109.882,00
			Vorläufiger Ertragswert des Gebäudes	173.354,89
Instandsetzungskosten				-25.500,00
			Ertragswert des Grundstücks	147.854,89
			rund	148.000,00

Die Bewirtschaftungskosten werden im Verfahren separat ermittelt (Verwaltungskosten, Instandhaltungskosten, Mietausfallwagnis, eventuell nicht umlegbare Betriebskosten), tabellarisch jedoch prozentual zusammengefasst. Die vom Baugutachter auf der Grundlage des Nutzungskonzepts und des Objektzustandes ermittelten Instandsetzungskosten werden vom vorläufigen Ertragswert in Abzug gebracht.

Der aus dem Ertragswert abgeleitete Verkehrswert beträgt etwa das achtfache des Jahresrohertrages und rund 390,00 Euro pro Quadratmeter Nutz- und Wohnfläche. Diese Werte sind für vergleichbare Empfangsgebäude mit mittlerem Unterhaltungszustand und nachhaltiger Vermietbarkeit typisch und daher plausibel.

4.1.6 „Verschleiertes“ Liquidationswertverfahren

Die Ertragswertermittlung erfolgt anhand des klassischen Verfahrens, jedoch unter der Voraussetzung, dass das Gebäude aus bahnbetrieblichen Gründen (Stellwerkbetrieb, Fahrkartenerverkauf, Technikräume, ...) mittel- bis langfristig erhalten werden muss:

		[€/m ²]	monatlich	jährlich
	[m ²]; [Stck]	[€/Stck]	[€]	[€]
Empfangsgebäude B-Stadt				
Gaststätte	437	2,50	1.092,50	13.110,00
Automatenpacht				100,00
Empfangshalle	228	0,00	0,00	0,00
Kiosk inkl. Fahrkartenausgabe (Laden/Büro)	156	4,50	702,00	8.424,00
Lager	261	1,50	391,50	4.698,00
Bankfiliale	85	6,93	589,46	7.073,50
Wohnungen (2 Einheiten)	264	3,00	792,00	9.504,00
Büro	116	4,00	464,00	5.568,00
Lager, öffentliche WCs	110	0,00	0,00	0,00
			Rohertrag	48.477,50
Bewirtschaftungskosten	39,87%			-19.326,86
			jährlicher Reinertrag	29.150,63
Bodenwertanteil, der den Erträgen zuzuordnen ist	194,206			
Liegenschaftszinssatz (gewichteter Ansatz)	7,00%			-13.594,42
			Ertrag baulichen Anlage	15.556,21
Kapitalisierungsfaktor bei RND = 20 Jahre	10,590	20		
			Ertragswert der baulichen Anlage	164.740,30
			Summe Ertragswert des Gebäudes	164.740,30
Bodenwert				194.206,00
			Vorläufiger Ertragswert des Grundstücks	358.946,30
Instandsetzungskosten				-173.544,00
Umbaukosten				-125.784,00
			Ertragswert des Grundstücks	59.618,30
			rund	60.000,00

Die Bewirtschaftungskosten werden im Verfahren separat ermittelt (Verwaltungskosten, Instandhaltungskosten, Mietausfallwagnis, eventuell nicht umlegbare Betriebskosten), tabellarisch jedoch prozentual zusammengefasst.

Die vom Baugutachter auf der Grundlage des Nutzungskonzepts und des Objektzustandes ermittelten Instandsetzungs- und Umbaukosten werden vom vorläufigen Ertragswert in Abzug gebracht.

Der aus dem Ertragswert abgeleitete Verkehrswert beträgt etwa das 1,25-fache des Jahresrohertrages und rund 35,00 Euro pro Quadratmeter Nutz- und Wohnfläche. Diese Werte sind für vergleichbare Empfangsgebäude mit schlechtem Unterhaltungszustand und sehr eingeschränkter Vermietbarkeit typisch und daher plausibel.

Da das Objekt nicht abgebrochen werden kann, ergibt sich im Rahmen des Wertermittlungsverfahrens ein Ertragswert, der unterhalb des Bodenwertes liegt. Dieser ist als „Best Use“ zu verstehen. In der Regel würde der Liquidationswert, der im Falle des sofortigen Abbruchs des Gebäudes und der Verlagerung der betriebsnotwendigen bahntechnischen Anlagen ermittelt würde, zu einem geringeren Wertermittlungsergebnis führen.

- ▶ Empfangsgebäude müssen aufgrund ihrer stadtgestalterischen und verkehrstechnischen Bedeutung sowie wegen der eisenbahnrechtlichen Rahmenbedingungen als Spezialimmobilien betrachtet und bewertet werden.
- ▶ Verwertbare Aussagen zu Planungs- und Baurecht, zu nachhaltig funktionsfähigen Nutzungen und bewertungsrelevanten Einflussgrößen liegen nur sehr eingeschränkt vor.
- ▶ Angesichts der mittelfristigen Restnutzungsdauern der Objekte zwischen 20 und 40 Jahren kommt der Ableitung des Bodenwertes für die dem Empfangsgebäude zugeordnete Fläche sowie angrenzende Gemeinbedarfsflächen eine besondere Bedeutung zu.
- ▶ Zur Bewertung des Grundstückes ist es daher im Regelfall notwendig, Bodenwerte durch indirekte Vergleiche oder durch intersubjektive Schätzungen abzuleiten.
- ▶ Zur Ermittlung des Verkehrswertes nach § 194 BauGB ist das Ertragswertverfahren festgelegt worden.
- ▶ Die Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung erläutern während des Ortstermins die Ergebnisse der von Ihnen erstellen Markt-, Konkurrenz- und Standortuntersuchung und leiten ein marktgerechtes Nutzungskonzept für das Empfangsgebäude ab.



4.2 Bauliche Besonderheiten von Empfangsgebäuden

Edgar Krings, Architekt, Planungsbüro Schmitz Aachen GmbH, Aachen
Wolfgang Rücker, Architekt, Miksch Rücker Architekten, Düsseldorf

4.2.1 Vorbemerkungen

Für die im vorangegangenen Kapitel beschriebene Wertermittlung der Empfangsgebäude ist eine Erfassung und Bewertung des baulichen Bestands erforderlich. In diesen, parallel zum Wertermittlungsgutachten erarbeiteten Baugutachten wurden die für die Wertermittlung erforderlichen Daten wie Nutzungen und deren Nutzflächen, erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen und deren Kosten erarbeitet.

Des Weiteren wurden in den Baugutachten wichtige Grundlagen für die Entscheidung zum Erwerb dargestellt, wie zum Beispiel die Beschreibung des Baubestandes mit Konstruktionen sowie Mängeln und Schäden, die Überarbeitung und vereinfachte Darstellung der Bestandspläne bis hin zu denkmalpflegerischen Anforderungen bei den unter Denkmalschutz stehenden Empfangs-

gebäuden. Aus den insgesamt 111 erarbeiteten Baugutachten der beiden nordrhein-westfälischen Empfangsgebäudepakete lassen sich die nachfolgend dargestellten Ergebnisse ableiten und zusammenfassen.

4.2.2 Baualterstufen und Denkmalschutz

An Größe und Architektur der Empfangsgebäude lässt sich die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Allgemeinen sowie bestimmter Streckenführungen im Einzelnen ablesen. Während in der Gründerzeit große repräsentative Gebäude errichtet wurden, werden diese im 20. Jahrhundert immer einfacher und auch kleiner; die jetzige geplante Veräußerung mit der weitgehenden Aufgabe der "Bahnnutzung" in diesen Gebäuden stellt den Endpunkt dieser Entwicklung dar. Bei den meisten Gebäuden ist eine Beziehung zwischen Größe der Stadt oder Gemeinde und der Größe des Emp-

fangsgebäudes festzustellen. Einzelne, sehr große Empfangsgebäude im ländlichen Raum wurden an Schnittpunkten überregionaler Bahnstrecken errichtet. Die 111 untersuchten Empfangsgebäude lassen sich im Wesentlichen vier verschiedenen Baualterstufen zuordnen.

Gründerzeit

Diese bis zum 1. Weltkrieg entstandenen Empfangsgebäude wurden im Rahmen der Bahnerschließung der betreffenden Regionen, Städte und Gemeinden errichtet; es handelt sich somit um die ersten Gebäude an diesen Bahnhöfen. In der Regel handelt es sich um zweigeschossige Gebäude, in denen ursprünglich die in der damaligen Zeit als notwendiger erachteten Nutzflächen (Empfangshalle mit Wartesälen für die 1. und 2. Klasse, gegebenenfalls Gastronomie, Wohnung des Bahnhofsvorstehers mit Büro, gegebenenfalls Güterhalle) untergebracht waren.



Die architektonische und auch die baukonstruktive Ausbildung der Gebäude ist vielfältig. Neben den für die Gründerzeit üblichen Mauerwerksbauten wurden im ländlichen Raum auch Fachwerkbauten errichtet. Die architektonische Gestaltung ist ebenfalls recht unterschiedlich: Beginnend bei verputzten Gebäuden mit Stuckfassaden über Naturstein-Sichtmauerwerke, verschiedene Fassadenverkleidungen, Satteldächer, Mansarddächer, Walmdächer und so weiter, ist fast alles vorzufinden.



Festgehalten werden kann, dass in dieser Bauepoche eine regionale Komponente, sowohl in der Gestaltung als auch in den Baukonstruktionen, berücksichtigt wurde. So sind etliche Empfangsgebäude, zum Beispiel im Bergischen Land und im Sauerland, als Fachwerkbauten mit Naturschieferverkleidungen errichtet; in anderen Regionen wurden die örtlich vorkommenden Natursteine verwandt; in den eher städtischen Bereichen von Rhein und Ruhr wurden die Gebäude als Ziegelsteinbauten mit Stuckfassade ausgebildet.

70 aller 111 begutachteten Empfangsgebäude stammen aus der Zeit vor 1918 (circa 64 Prozent).

1920er- / 1930er-Jahre

Bei den zwischen den beiden Weltkriegen errichteten Empfangsgebäuden handelt es sich im Wesentlichen um Gebäude an Nebenstrecken, die in dieser Zeit gebaut wurden. Bei einzelnen Gebäuden handelt es sich um Ersatzbauten, die aufgrund technischer Neuerungen erforderlich wurden.



Diese Gebäude sind in der Regel kleiner als die Gründerzeitbauten, weil bestimmte Funktionen wie Wohnungen der Bahnhofsvorsteher oder getrennte Warteräume für die 1. und 2. Klasse hier nicht vorhanden sind. Die Architektur orientiert sich an den vereinfachten Formen dieser Zeit, wobei der traditionalistische Stil („Heimatstil“) überwiegt.

Das moderne Bauen („Bauhausstil“) hielt scheinbar keinen Einzug in die architektonische Gestaltung der Empfangsgebäude der damaligen Reichsbahn.

Von den 111 untersuchten Empfangsgebäuden wurden 13 Gebäude zwischen den beiden Weltkriegen errichtet (circa 12 Prozent).

Nachkriegsbauten

Bei den zwischen 1945 und 1960 gebauten Empfangsgebäuden handelt es sich im Wesentlichen um Ersatzbauten im Krieg zerstörter Empfangsgebäude, die häufig auf den alten Grundmauern oder Kellergeschossen der Vorläuferbauten errichtet wurden. Diese Gebäude sind in aller Regel wesentlich kleiner als die Vorläuferbauten, da sie auf die funktionalen und technischen Notwendigkeiten beschränkt wurden.

Errichtet wurden sie in der typischen Bauweise der 1950er Jahre als schlichte Putzbauten mit geneigten Dächern. Ein besonderes Beispiel aus dieser Zeit ist das Empfangsgebäude in Goch, welches 1958 in einer sehr modernen Architektur errichtet wurde und als Modellbahnhof der Firma Faller ausgewählt wurde.

13 der 111 untersuchten Empfangsgebäude wurden zwischen 1945 und 1960 errichtet (circa 12 Prozent).

1960 bis heute

Bei den nach 1960 errichteten Gebäuden handelt es sich ausschließlich um Ersatzbauten für baufällige oder in großen Teilen funktionslos gewordene Empfangsgebäude. Sie sind beschränkt auf die funktionalen Notwendigkeiten (Stellwerke, Relais- und BASA-Räume) sowie kleinere Wartehallen. Es sind üblicherweise eingeschossige Flachdachbauten ohne besondere architektonische Ansprüche an Nebenstrecken beziehungsweise an untergeordneten Haltepunkten.

In dieser Zeit wurden elf der insgesamt 111 untersuchten Empfangsgebäude errichtet (circa 10 Prozent).

Denkmalschutz

Bei den bis zum 1. Weltkrieg errichteten Gebäuden spielt der Denkmalschutz eine wichtige Rolle; 60 Prozent der Gebäude aus dieser Baualtersstufe (42 von 70) stehen unter Denkmalschutz.





Fröndenberg

Dass nur etwas mehr als die Hälfte der vor dem 1. Weltkrieg errichteten Gebäude unter Denkmalschutz steht, liegt im Wesentlichen daran, dass sich diese Gebäude größtenteils nicht mehr in ihren Originalzuständen befinden. Im Laufe der letzten 100 Jahre wurden vielfach Umbauten zur Anpassung an technische Neuerungen, zur Umnutzung von Flächen und so weiter durchgeführt.

Zudem wurden die Gebäude instand gesetzt und modernisiert. Bei vielen dieser durchgeführten Baumaßnahmen, die vor der Unterdenkmalchutzstellung durchgeführt wurden, wurde wenig denkmalgerecht vorgegangen. Die Baumaßnahmen orientierten sich häufig nicht an den ursprünglichen Bauformen und Gestaltungen; vor allen Dingen scheinen die in den letzten 40 Jahren durchgeführten Maßnahmen eher dem Diktat der preisgünstigen Lösung zu folgen.

Von allen 111 untersuchten Empfangsgebäuden stehen 42 unter Denkmalschutz (circa 38 Prozent).

4.2.3 Bauliche Zustände und Nutzungen

Zur Wertermittlung, aber auch als Grundlage für eventuelle Kaufentscheidungen, wurden in der Begehung die baulichen Zustände erfasst und die vorhandenen Nutzungen aufgenommen. Diese Begehung erfolgte auf Grundlage der von der DB Station&Service AG zur Verfügung gestellten Unterlagen in Form von „Bahnhofsteckbriefen“ und vorhandener Bestandspläne.

Bei den Begehungen stellte sich heraus, dass insbesondere die Bestandspläne häufig nicht mit dem vorhandenen Gebäudebestand übereinstimmten. Geringfügige Abweichungen, zum Beispiel kleinere Umbauten mit einzelnen Wänden, bis hin zu umfangreichen Abweichungen wie abgerissene Gebäudeteile wurden festgestellt. In Einzelfällen entsprachen die zur Verfügung gestellten Bestandspläne in Gänze nicht dem betreffenden Empfangsgebäude; es handelte sich um Entwürfe, die nie gebaut wurden oder um Vorläuferbauten, die im Krieg zerstört oder später abgerissen worden waren.



Goch



Bielefeld-Quelle

In wenigen Fällen konnten keinerlei Planunterlagen zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen der Begehung wurden die offensichtlichen Veränderungen in die Grundrisspläne eingetragen; in den Baugutachten wurden diese vereinfacht aktualisierten Bestandspläne aufgenommen.

Neben der Aufnahme der Veränderungen gegenüber den Bestandsplänen wurden im Rahmen der Begehung die vorhandenen Nutzungen aufgenommen. Das Nutzungsspektrum der Empfangsgebäude ist äußerst umfangreich; in einzelnen größeren Empfangsgebäuden wurden bis zu acht verschiedene Nutzungen festgestellt – Empfangshalle, Gastronomie, Büros, Technikräume, Wohnungen, Lagernutzungen und so weiter.

Relativ weit verbreitet waren teilweise Leerstände der Gebäude, die zum einen in den schlechten baulichen Zuständen, aber auch in der fehlenden Nachfrage begründet waren.

Neben der Aufnahme der Flächen und Nutzungen bestand die wesentliche Aufgabe in der Begehung der Gebäude und in der Feststellung der baulichen Zustände, um hieraus Instandsetzungsmaßnahmen und -kosten ableiten zu können.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass sich der größte Teil der Empfangsgebäude in einem mittleren baulichen Zustand befand; circa 80 Prozent der Gebäude wiesen zwar einzelne Schäden und Mängel auf, diese waren jedoch nicht so gravierend, als dass von einem schlechten Zustand gesprochen werden konnte, der zur Aufgabe der Nutzung zwänge.

Etwa zehn Prozent der Gebäude befanden sich in einem guten Zustand, da vor relativ kurzer Zeit umfangreiche Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Weitere circa zehn Prozent der Gebäude befanden sich in einem ruinösen und eigentlich nicht mehr erhaltensfähigen Zustand.



Lengerich



Olsberg



Bornheim-Roisdorf

Aufgenommen wurden lediglich die baulichen Schäden, deren Behebung für eine weitere Nutzung unter Berücksichtigung der älteren Bauzustände erforderlich war. Bauliche Mängel, zum Beispiel unzureichender Wärmeschutz, unzureichender Schallschutz oder veraltete Haustechnik spielten hierbei keine Rolle, da diesen Altzuständen innerhalb der Wertermittlung durch reduzierte Ertragsansätze Rechnung getragen wurde. Neben baulichen Schäden wurden baurechtliche Mängel, die eine Weiterentwicklung in Frage stellten, zum Beispiel fehlende Fluchtwege, erhebliche Brandschutzmängel aufgenommen und die Behebung als zwingend notwendige Instandsetzung angesetzt. In Einzelfällen führten diese Mängel zur "Stilllegung" von Nutzflächen bei den zukünftigen Nutzungskonzepten.

4.2.4 Gebäudegrößen und Nutzungskonzepte

Bei den untersuchten Empfangsgebäuden handelte es sich im Wesentlichen um kleinere bis mittlere Gebäude; im Einzelnen:

- Bis 200 m² Nutzfläche:
12 von 111 Empfangsgebäuden
= circa 11 %
- Bis 1.000 m² Nutzfläche:
80 von 111 Empfangsgebäuden
= circa 73 %
- Über 1.000 m² Nutzfläche:
18 von 111 Empfangsgebäuden
= circa 16 %

Drei Viertel der untersuchten Gebäude weisen somit Nutzflächen zwischen 200 und 1.000 Quadratmetern auf. Hierbei handelt es sich um die Nutzflächen in Erd- und Obergeschossen, die für eine Vermarktung zur Verfügung stehen; unausgebaute Dachräume sowie Kellerflächen sind nicht enthalten.

Im Rahmen der Begehung der Gebäude wurde mit allen Beteiligten ein Nutzungskonzept für die zukünftige Nutzung festgelegt. Hierbei wurde im Wesentlichen von der vorhandenen Nutzung ausgegangen; Nutzungen, die umfangreiche Umbauten erfordern würden, wurden

nicht angesetzt. Auf diese Nutzungskonzepte sowie deren Bedeutung im Ertragswertverfahren wurde im vorangegangenen Beitrag bereits eingegangen.

4.2.5 Instandsetzungsmaßnahmen und -kosten

Basierend auf den Erkenntnissen der Gebäudebegehung wurden für die Erstellung des Wertermittlungsgutachtens Instandsetzungsmaßnahmen und deren Kosten erarbeitet. Hierbei wurden lediglich bauliche Maßnahmen berücksichtigt, die zur weiteren Nutzung beziehungsweise zur Wiederaufnahme der Nutzung beziehungsweise zur einfachen Umnutzung von Flächen unabdingbar sind. Dies bedeutet, dass im Wesentlichen lediglich Instandsetzungsmaßnahmen sowie einzelne kleinere Umbaumaßnahmen im Falle von Umnutzungen vorgesehen wurden. Unberücksichtigt blieben Modernisierungsmaßnahmen, wie zum Beispiel die Verbesserung des Wärmeschutzes, des Schallschutzes oder der haustechnischen Anlagen, da der unmodernisierte Zustand des Gebäudes und der Nutzungseinheiten bei der Wertermittlung durch begrenzte Restnutzungsdauern und reduzierte Ertragsansätze berücksichtigt wurde.

Typische Instandsetzungsmaßnahmen sind zum Beispiel die Reparatur von Dacheindeckungen und Dachentwässerungen, Anstriche von Fassaden, Fenstern und Außentüren, Instandsetzungsmaßnahmen an vorhandenen haustechnischen Installationen und Innenausbauten. Dies zeigt, dass für die langfristige Nutzung sicherlich erforderliche Modernisierungsmaßnahmen wie die Verbesserung des Wärmeschutzes durch Wärmedämmung von Fassaden und Erneuerungen von Fenstern, die Erneuerung haustechnischer Installationen auf einen technisch aktuellen Standard oder die Erneuerung des Innenausbaus für zukünftige Nutzungen nicht Gegenstand der Gutachten sind. Gleiches gilt für Umbaumaßnahmen im Inneren der Gebäude für zukünftige Nutzungen.

Diese Vorgehensweise führte zu den folgenden Kostenwerten für die Behebung der so genannten vernachlässigten Instandsetzung:

- 0-100 €/m² NFL:
55 von 111 Empfangsgebäuden
= circa 50 %
- 100-400 €/m² NFL:
46 von 111 Empfangsgebäuden
= circa 42 %
- Über 400 €/m² NFL:
9 von 111 Empfangsgebäuden
= circa 8 %

In diesen Kostenwerten sind so genannte denkmalbedingte Mehraufwände enthalten. Diese sind jedoch üblicherweise relativ gering, da bei der reinen Instandsetzung dieser Aspekt nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass mit den ermittelten Instandsetzungskosten lediglich die Herstellung eines nutzbaren Zustandes erreicht wird und es sich im weitesten Sinne um die Beseitigung des bestehenden Instandhaltungsrückstaus handelt. Hinzu kommen kleinere Maßnahmen für die Umnutzung beziehungsweise Neunutzung von Flächen, jedoch ohne umfangreiche Umbaumaßnahmen und vor allen Dingen ohne die Anpassung dieser Flächen an heutige bauliche Anforderungen.

Die in den Baugutachten ermittelten Datengrundlagen und Kostenschätzungen dienten im Rahmen des festgelegten Verfahrens der Ermittlung des Verkehrswertes. Die "Altzustände" der Gebäude auch nach Durchführung der Instandsetzungsmaßnahmen wurden bei der Wertermittlung durch reduzierte Restnutzungsdauern und reduzierte Ertragsansätze berücksichtigt.

Es sei daher darauf hingewiesen, dass für einen umfassenden Umbau und eine Vollmodernisierung des Empfangsgebäudes zum Zwecke des langfristigen Erhalts und der entsprechenden Verwertung zusätzliche, umfangreichere Begutachtungen erforderlich sind. Je nach Vorhaben variieren die Kosten; in einzelnen derartigen Gutachten ergaben sich beispielsweise Kosten für Umbau und Modernisierung in einer Größenordnung zwischen 800 und 1.200 Euro pro Quadratmeter Nutzfläche.

4.2.6 Beispiel

Allgemeines: Auf Grund der bereits durchgeführten Dach- und Fassadeninstandsetzung werden lediglich bauliche

Maßnahmen zur Umnutzung der ehemaligen Bahnhofsgaststätte, der ehemaligen Fahrkartenausgabe und zur Reaktivierung der Wohnnutzung im 1.

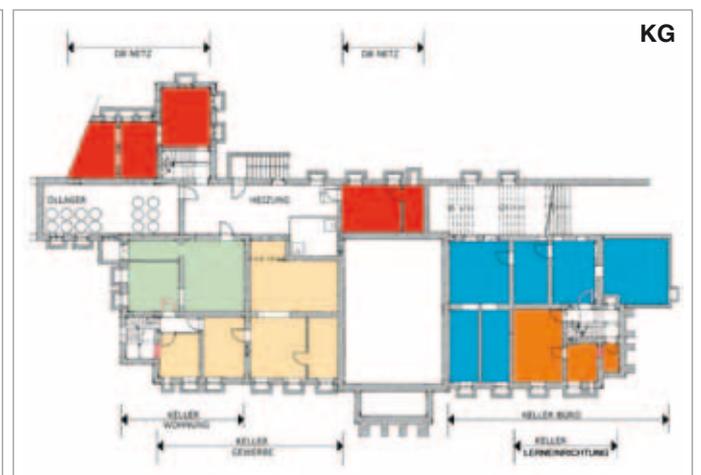
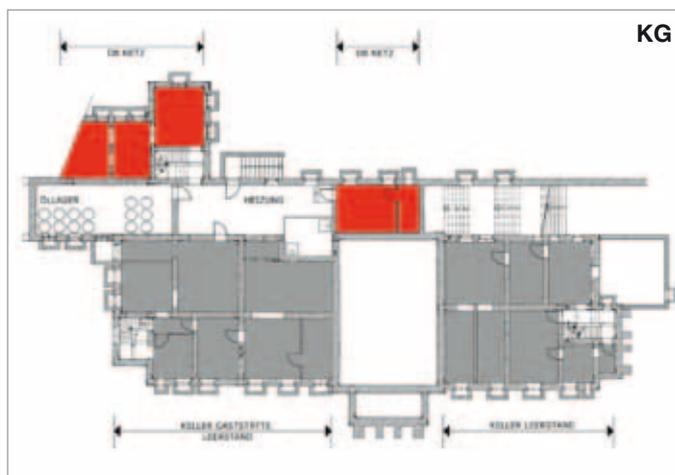
Obergeschoss notwendig. Des Weiteren ist die Herrichtung der hinteren wilden Parkfläche in eine geordnete Stellplatzanlage vorgesehen.

Grundriss Bahnhof A - Stadt

Bestandspläne



Nutzungsperspektiven im Zuge der Wertermittlung



Außenwände	Reparatur des Putzschadens an der hinteren Gebäudeecke (Fassade West) auf Grund einer mechanischen Beschädigung.
Dächer	Kontrolle des pfannengedeckten Satteldaches Treppenhaus West auf Undichtigkeiten und Umdecken der Fehlstellen. Neuausbildung des Dachrandanschlusses an das aufgehende Giebelmauerwerk des Technikgebäudes.
Fenster und Außentüren	Neuanstrich der Holzfensterkonstruktionen im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss. Neuverglasung einzelner schadhafter Kellerfenster.
Keller	Brandschutztechnische Verkleidung der Stahlträgerlagen innerhalb der Betondecke der Kellerräume (ehemalige Gastronomie) sowie Keller unter Außenterrasse (ehemalige Fahrkartenausgabe). Abfangmaßnahmen der stark korrodierten Stahlträgerlagen in der Kellerdecke unterhalb der Terrasse (ehemalige Fahrkartenausgabe). Aufnahme des Terrassenbelages und Neueindichtung mit Ausbildung des Randanschlusses an das aufgehende Mauerwerk über vorgenanntem Kellerraum.
Innerer Rohbau	Brandschutztechnische Verkleidung der Holzbalkendecken der Gastronomie (außer Gastraum). Ausmauern der Fensteröffnung zwischen Treppenhaus Ost und Flur Gastronomie.
Haustechnik:	
Heizung	Wiederinbetriebnahme und Wartung der derzeit außer Betrieb befindlichen Ölkesselanlage.
Sanitär	Modernisierung und Instandsetzung von 2 WC-Anlagen im Bereich der ehemaligen Gastronomie. Modernisierung und Instandsetzung des Bades im 1. Obergeschoss (ehemalige Pächterwohnung). Neuinstallation von Frisch- und Abwasser im Bereich Küche der ehemaligen Gaststätte.
Elektro	Rückbau und Entsorgung alter, nicht weiter verwendbarer technischer Einrichtungen für die Betreibung von Kühlräumen.
Innenausbau:	
Empfangshalle	Einbau zweier neuer einflügeliger Eingangstüren im Bereich Windfang. Anstrich der Wandflächen bis Unterkante Fries nach Einbau neuer Türen.
Ehemalige Fahrkartenausgabe	Einbau einer neuen Abhangdecke in der ehemaligen Fahrkartenausgabe. Ergänzung des vorhandenen Podestes. Einbau eines neuen Oberbodenbelages.
Ehemalige Gastronomie	Anpassung aller Wand-, Decken- und Bodenflächen an die neu gewählte Nutzung, das heißt Ausbau von Wand-, Decken- und Bodenbelägen, Fliesenbelägen und Innentüren sowie deren Erneuerung. Austausch der vorhandenen, geschlossenen T 30-RS-Tür gegen eine neue größere Türanlage in Aluminium-Glas-Konstruktion als Rauchschutztür.

	<p>Erneuerung der hinteren Zugangstür zum Treppenhaus Ost, des Treppenhauses Ost und der ehemaligen Pächterwohnung.</p> <p>Brandschutztechnische Ertüchtigung der Holztreppe vom Erdgeschoss bis 1. Obergeschoss.</p> <p>Beseitigung der partiellen Feuchtigkeitsschäden an den Wänden des Treppenhauses mit malertechnischer Überarbeitung.</p> <p>Neuverfliesung von Wand und Boden des Bades sowie Anstrich der darüber befindlichen Wandflächen.</p> <p>Entfernung aller alten Oberbodenbeläge bis auf den Dielenboden.</p> <p>Erneuerung des partiell abblättrenden Fensteranstriches innen.</p>
Dachboden	<p>Von einer Modernisierung des nachträglich ausgebauten Dachraumes oberhalb der Pächterwohnung wird abgesehen, da es sich hierbei gemäß vorhandener Unterlagen um nicht genehmigte nachträgliche Ausbauten handelt und somit nicht als rentierliche Flächen vermietet werden können.</p>
Außenanlagen	<p>Einnivellierung und Befestigung der hinteren „wilden“ Parkfläche durch eine Schotterdecke, Markierung der einzelnen Parkplätze durch Pflasterstreifen.</p>

- ▶ Bei den Gebäuden handelt es sich im Wesentlichen um "Altbauten", das heißt circa zwei Drittel der Gebäude wurden vor dem 2. Weltkrieg errichtet.
- ▶ Etwas mehr als ein Drittel der Gebäude steht unter Denkmalschutz.
- ▶ Gute bauliche Zustände sind eher selten; bei der überwiegenden Zahl der Gebäude wurde ein mittlerer baulicher Zustand mit baulichen Schäden aufgrund vernachlässigter Instandhaltung festgestellt; circa zehn Prozent der Gebäude befanden sich in einem schlechten bis ruinösen baulichen Zustand.
- ▶ Ermittelt wurden die Instandsetzungsmaßnahmen und deren Kosten. Hierbei wurden lediglich die baulichen Maßnahmen sowie einzelne kleinere Umbauten berücksichtigt, die zur weiteren einfachen Nutzung von Flächen unabdingbar sind. Unberücksichtigt blieben Modernisierungsmaßnahmen.
- ▶ Die Instandsetzungskosten zur Herstellung eines nutzbaren Zustandes betragen für circa 50 Prozent der Gebäude bis 100 Euro pro Quadratmeter Nutzfläche; für weitere circa 40 Prozent der Gebäude bis 400 Euro pro Quadratmeter Nutzfläche. Lediglich etwa zehn Prozent aller Gebäude erfordern höhere Instandsetzungskosten; hierbei handelt es sich in der Regel um denkmalgeschützte Gebäude in schlechtem bis ruinösem Zustand, für die aufgrund des Denkmalschutzes kein Abriss vorgeschlagen werden konnte.



4.3 Lösungen im Umgang mit dem Fachplanungsvorbehalt

Empfangsgebäude sind nach der Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes¹¹ (AEG) explizit als Serviceeinrichtung¹² legal definiert, zählen zur Eisenbahninfrastruktur und unterliegen damit dem Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB. Auf die juristische Diskussion zur Frage der öffentlich sachenrechtlichen Widmung von technischen Eisenbahnanlagen und/oder Grundstücken wird an dieser Stelle nicht eingegangen. Durch die Änderung des AEG wurde der auf Basis der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts¹³ gebräuchliche Begriff der „Entwidmung“ durch den Begriff „Freistellung von den Bahnbetriebszwecken“ in § 23 AEG ersetzt. Im Folgenden werden aufgrund ihrer Gebräuchlichkeit in der Praxis die Begriffe Widmung/Entwidmung und Freistellung von den Bahnbetriebszwecken synonym genutzt.

Die Rechtsfolge des Wegfalls des Fachplanungsvorbehaltes tritt heute nach Vorliegen des bestandskräftigen Verwaltungsaktes der Freistellung von den Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG ein. Diese eisenbahnrechtliche Widmung bedingt, dass die Bahnhofsgebäude bauaufsichtsrechtlich der Eisenbahnaufsicht, im Regelfall¹⁴ dem

Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Aufsichts- und Genehmigungsbehörde unterstehen. Gleichwohl sind sie der kommunalen Planungshoheit nicht vollständig entzogen: Beide Rechtsregime können sich dann überlagern, sofern die bahnbetriebsnotwendigen Einrichtungen nicht beeinträchtigt werden.¹⁵ Es besteht daher eine Doppelzuständigkeit von Kommune und EBA für bahnfremde Nutzungen. Die kommunale Bauaufsicht entscheidet über bahnfremde Nutzungen einschließlich der erforderlichen baulichen Änderungen. Dabei ist die Vereinbarkeit mit der fachplanerischen Zweckbindung zu gewährleisten. Die Grenze der Zuständigkeit der Kommune für die zur Verwirklichung der bahnfremden Nutzung erforderlichen baulichen Änderungen ist dort zu ziehen, wo die Maßnahme Auswirkungen auf die Gesamtsicherheit der Anlage (Stand- und Brandsicherheit) hat. Die Genehmigung der in die Substanz eingreifenden Maßnahmen ist in dem Fall dem EBA zur Gewährleistung der Sicherheit der Gesamtanlage vorbehalten.¹⁶

Ziel der Genehmigung von bestimmten Maßnahmen durch das EBA ist der Schutz der betriebsnotwendigen Einrichtungen und somit die Aufrechterhaltung

des Eisenbahnbetriebes. Damit sind nur solche Vorhaben genehmigungspflichtig, die in den Eisenbahnbetrieb eingreifen könnten oder Servicebetriebe zum Beispiel zur Deckung des Reisebedarfes betreffen. Instandsetzungsarbeiten beispielsweise des Daches, von Fenstern und Türen oder auch Nutzungsänderungen im Hinblick auf bahnfremde Nutzungen aber können von der kommunalen Bauaufsichtsbehörde genehmigt werden, da diese den Eisenbahnbetrieb nicht beeinflussen. Daher sind im Normalfall die kommunalen Bauordnungsbehörden für bahnfremde Nutzungen zuständig. Die Sicherheit der Gesamtanlage wird durch die obligatorische Einbeziehung des EBA als Träger öffentlicher Belange durch die kommunale Bauaufsicht gewährleistet.¹⁷

Das EBA fasst seine bauaufsichtsrechtlichen Aufgaben oft weniger eng und definiert andere Maßnahmen als genehmigungspflichtig als die meisten Landesbauordnungen. Die „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau sowie maschinentechnische Anlagen“¹⁸ (VV Bau) des EBA listet in Anlage 2.2 (Sachgebiet Hochbau) detailliert alle genehmigungspflichtigen beziehungsweise genehmigungsfreien Maßnahmen auf. Städte und Gemeinden haben damit entsprechend umfassenden Handlungsspielraum selbst in einem (noch) gewidmeten Gebäude.

Dennoch kritisieren Kommunen häufig, dass, wenn sie ein gewidmetes Gebäude kaufen würden, sie dann – obwohl selbst auch Bauaufsichts- und Genehmigungsbehörden – nicht „Herr im eigenen Haus“ seien. Daher fordern die Kommunen meist von der Bahn, das Gebäude vor einem Erwerb zu entwidmen beziehungsweise von Eisenbahnbetriebszwecken freizustellen. Diese Forderung läuft aber in soweit ins Leere, als dass das zivilrechtliche Eigentum am Gebäude völlig unabhängig vom öffentlich rechtlichen Status „Widmung“ und somit dem Fachplanungsvorbehalt ist. Die Bahn verkauft im Regelfall von Eisenbahnbe-



triebszwecken (noch) nicht freigestellte Liegenschaften. Für den Erfolg der Freistellung steht sie nicht ein; so ist es im Rahmen des Musterkaufvertrages der Bahn festgelegt. Das ist ihr auch nicht möglich, da es sich bei der Freistellung vom Bahnbetriebszweck gemäß § 23 AEG um einen hoheitlichen Akt handelt, den nicht die Bahn, sondern das Eisenbahn-Bundesamt als Bundesbehörde vollzieht und der mit der Freistellungserklärung wirksam wird. Die Bahn kann sich allenfalls dazu verpflichten, die technische Freistellungsfähigkeit eines Grundstücks herbeizuführen.

Die Voraussetzungen für die Freistellung zu schaffen, obliegt im Regelfall dem neuen Eigentümer – hier der Kommune. Sobald diese Voraussetzungen geschaffen worden sind, kann gemäß § 23 AEG das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eigentümer oder die Belegenheitsgemeinde die Freistellung beim EBA aufgrund eines nunmehr gemäß § 23 AEG bestehenden eigenen Antragsrechtes beantragen.

4.3.1 Bahntechnik und Bahnrestnutzungen

Begründet wird ein Weiterbestehen der durch – meist historischen – Rechtsakt entstandenen Widmung des Gebäudes mit der Notwendigkeit für den Eisenbahnbetriebszweck. Ausgelöst wird sie jedoch nicht durch das Empfangsgebäude als solches, sondern durch einzelne bahnbetriebsnotwendige Anlagen oder Nutzungen in oder am Empfangsgebäude. Gleichwohl geht das EBA nicht von einem Anlagenbezug der Widmung aus, sondern unterstellt einen Liegenschaftsbezug. Das bedeutet, dass das Gebäude als Gesamtes gewidmet ist, auch wenn beispielsweise nur eine Funktion des Gebäudes eisenbahnbetriebsnotwendig ist.

In einem Empfangsgebäude können die verschiedensten eisenbahnaffinen Anlagen und Nutzungen verschiedener Eisenbahninfrastruktur- oder Eisenbahnverkehrsunternehmen untergebracht sein. Nicht jede dieser Einrichtungen löst jedoch eine eisenbahnrechtliche Widmung des Empfangsgebäudes aus; widmungsrelevant sind nur solche, die unbedingt

der Aufrechterhaltung oder der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes dienen¹⁹:

Vor Aufnahme weitergehender Planungen müssen daher zunächst der technische Status quo und die Perspektiven für die verbleibenden Bahnrestnutzungen geklärt werden. Oft sind Gebäude, die auf den ersten Blick nicht mehr bahnbetriebsnotwendig erscheinen, weil sie für den Geschäftszweck der Eigentümerin DB Station&Service

AG nicht erforderlich sind, für andere Eisenbahnverkehrs- oder Infrastrukturunternehmen – beispielsweise die DB Netz AG oder die DB Energie GmbH – weiterhin bahnbetriebsnotwendig, da sie Anlagen im Empfangsgebäude betreiben. Eine bahnbetriebliche oder wirtschaftliche Entbehrlichkeit für die DB Station&Service AG ist also nicht gleichbedeutend mit einer bahnbetrieblichen Entbehrlichkeit für andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Widmungsbegründende Infrastruktur (Beispiele)	Keine widmungsbegründende Infrastruktur (Beispiele)
Stellwerk im Empfangsgebäude	
Fahrkartenautomat, sofern dies die einzige Möglichkeit am/im Empfangsgebäude ist, eine Fahrkarte zu kaufen	Fahrkartenautomat, sofern dies <u>nicht</u> die einzige Möglichkeit am/im Empfangsgebäude ist, eine Fahrkarte zu kaufen
Zugang zu den Bahnsteigen durch das Empfangsgebäude, sofern es außerhalb des Gebäudes keinen weiteren Zugang gibt	Zugang zu den Bahnsteigen durch das Empfangsgebäude, sofern es außerhalb des Gebäudes <u>noch einen weiteren</u> Zugang gibt
Telekommunikationstechnik/-räume; Signaltechnik/-räume im Empfangsgebäude	Personalräume
EVU-Anschluss für bahnbetriebliche Elektrohauptverteilung im Empfangsgebäude	Stromkabel durch Empfangsgebäude zur Beleuchtung eines Abstellraumes



Genauere Informationen hierzu kann – sofern bereits durchgeführt – die bisherige Entbehrlichkeitsprüfung beziehungsweise die heutige Machbarkeitsprüfung im Rahmen des zehnstufigen Immobilienverwertungsprozesses (10 SVP, ▶ Kap. 5.3) liefern.

Im Rahmen des bahninternen 10 SVP werden – weitgehender als in der bisherigen Entbehrlichkeitsprüfung einer Einzelfläche – nicht nur die aktuellen technischen Restriktionen festgestellt, sondern eine umfassende Portfolioanalyse unter Einschluss von perspektivischen Eisenbahninfrastrukturplanungen durchgeführt und die Flächen im weitest möglichen Flächenumgriff am Standort Bahnhof mit einer Veränderungssperre belegt, so dass die Flächen nicht mehr in neue eisenbahnspezifische Planungen einbezogen werden dürfen.

Eine sichere Erhebung der einzelnen Anlagen und die Feststellung einer nicht mehr bestehenden Bahnbetriebsnotwendigkeit von Liegenschaften sind allerdings nur in Abstimmung mit allen betroffenen Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen möglich. Erfahrungsgemäß sind darüber hinaus viele technische Einrichtungen, die im Laufe der Zeit eingebaut oder verändert wurden, nicht in Plänen verzeichnet worden

und daher nicht nach Aktenlage zu recherchieren. Es hat sich gezeigt, dass die sichersten Ergebnisse zu erzielen sind, wenn sich die Anlagenverantwortlichen in einem gemeinsamen Termin vor Ort versammeln und zusammen eine protokollierte Begehung des Gebäudes durchführen. Bewährt hat sich der „Technik-Termin“, der im Rahmen der Empfangsgebäudepakete NRW durchgeführt wurde (▶ Kap. 4.3.2).

In den meisten Fällen wird im Rahmen einer solchen Ortsbegehung festgestellt, dass die Gebäude zwar weitgehend nicht mehr bahnbetriebsnotwendig sind, es aber einige Bahn(rest)nutzungen wie Kabel, Schaltschränke oder Verteiler gibt, die weiterhin bahnbetriebsnotwendig sind: Das Empfangsgebäude ist dann im Regelfall nach Beseitigung der Widmungsgründe oder der dinglichen Sicherung von verbleibenden Betriebsanlagen entbehrlich.

Die häufigsten Gründe für den Fortbestand der Eisenbahnbetriebsnotwendigkeit von Empfangsgebäuden sind:

- bahntechnische Anlagen in Empfangsgebäuden (Stelleinrichtungen wie beispielsweise Stellwerke, Stellrechner, Schaltschränke für Kommunikationssysteme, Energieversorgung,

Bahnsteigbeleuchtung und -beschallung, Signalkabel, Kabel für Kommunikationssysteme);

- bahntechnische Anlagen und Oberleitungen an Empfangsgebäuden (Bahnsteigdächer und Dächer über notwendigen Bahnsteigzugängen, an Empfangsgebäuden befestigte Oberleitungen, Schaltschränke);
- fahrgastbezogene Einrichtungen in Empfangsgebäuden (notwendige Bahnsteigzugänge, notwendige Verkaufseinrichtungen für Fahrscheine).

Da die dauerhafte Existenz von Eisenbahnbetriebsanlagen und somit von Widmungsgründen die weiteren Planungen und die Nutzung des Empfangsgebäudes erheblich beeinflussen kann, sollte grundsätzlich die Freistellung des gesamten Empfangsgebäudes angestrebt werden. Voraussetzung für die Freistellung des Gebäudes von Bahnbetriebszwecken ist die vollständige Trennung beziehungsweise Beseitigung von Eisenbahnbetriebsanlagen, die so genannte Freistellungsfähigkeit.

Sollte sich im Zuge des Technik-Termins ergeben, dass Anlagen ohnehin nicht mehr bahnbetriebsnotwendig sind, können sie zurückgebaut beziehungsweise entfernt werden. Sind Anlagen oder Funktionen weiterhin erforderlich, ist es möglich, sie aus dem Empfangsgebäude zu verlagern und abzubinden und das Gebäude entsprechend baulich zu verändern.

Üblicherweise trägt der Veranlasser – also der Erwerber – die Kosten für die Anpassungsmaßnahmen zur Herstellung der Freistellungsvoraussetzungen. Damit über den weiteren Umgang mit den widmungsrelevanten Einrichtungen entschieden werden kann, ist unbedingt eine belastbare Ermittlung der für die Verlagerung beziehungsweise den Um-/Abbau notwendigen Kosten erforderlich. Ob bahntechnische Einrichtungen oder Nutzungen aus dem Empfangsgebäude verlagert beziehungsweise entfernt werden können, entscheidet sich im Regelfall an der Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen im Hinblick auf die Wirt-



schaftlichkeit des Gesamtvorhabens. Ein Stellwerk, eine Notstromversorgung oder einen Telekommunikationsknotenpunkt aus einem Empfangsgebäude zu verlagern, sprengt beispielsweise jeden vertretbaren Kostenrahmen; einen weiteren Zugang zu den Bahnsteigen außerhalb des Empfangsgebäudes herzustellen, ist hingegen meist mit geringem finanziellen Aufwand möglich.

Die Beurteilung des Vorliegens eines Verkehrsbedürfnisses gem. § 23 AEG obliegt allein der Planfeststellungsbehörde – im Regelfall dem EBA bei bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen beziehungsweise der Landeseisenbahnbehörde bei nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Das EBA hat eine eigene Prüfungscompetenz. Im Fall des Vorliegens der Voraussetzungen des § 23 Abs. 1 AEG besteht ein Anspruch auf Freistellung.

Widmungsbedingende Bahnanlage kann beseitigt werden

Wenn geklärt ist, welche bahnbetrieblichen Einrichtungen oder Nutzungen im einzelnen die Widmung begründen, welche Kosten durch die Anpassung beziehungsweise den Rückbau dieser Einrichtungen entstehen und die Finanzierung dieser Kosten im Rahmen des Gesamtvorhabens sichergestellt ist, können die zur Freistellung notwendigen Voraussetzungen entsprechend hergestellt werden. Zur Durchführung der Maßnahmen muss das Eisenbahn-Bundesamt und ein zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingebunden werden. Der Handlungsablauf zur Freistellung sieht folgendermaßen aus:

1. Erwerb des Empfangsgebäudes
2. Finanzierung der Maßnahmen durch den Erwerber (Kostenübernahmeerklärung)
3. Beauftragung der DB AG zur Planung und Durchführung der Maßnahmen durch den Erwerber
4. Erstellung einer Genehmigungsplanung durch die DB AG oder einen EBA-vorlageberechtigten Dritten

5. Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens auf Plangenehmigung nach § 18b AEG zur Durchführung der Maßnahmen
6. Anpassung (Rückbau und/oder Verlagerung) der Bahninfrastruktur
7. Dokumentation der erfolgten Anpassungsmaßnahmen in einer „technischen Fertigstellungsmeldung“
8. Vermessung und Parzellierung, sofern die freizustellende Liegenschaft nicht bereits ein eigenes Flurstück bildet
9. Freistellungsantrag gemäß § 23 (2) AEG beim Eisenbahn-Bundesamt
10. Freistellungserklärung des Eisenbahn-Bundesamtes

Zur zeitlichen Optimierung des Verfahrens können die Verfahrensschritte 8 und 9 auch früher durchgeführt werden, damit die öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger gem. § 23 AEG vorab erfolgen kann. Der Freistellungsbescheid wird jedoch erst mit Vorlage der Ziff. 7 erlassen.

In den Fällen, in denen die Freistellungs-fähigkeit (meist mit Ausnahme der Ver-

messung) bereits bei Verkauf gegeben ist, ist es ausreichend, dass die Bahn auf Basis des 10 SVP gegenüber dem EBA erklärt, dass das Grundstück frei von bahntechnischen Anlagen ist. Auf dieser Grundlage leitet das EBA das Freistellungsverfahren auf Antrag ein.

Widmungsbedingende Bahnanlage muss erhalten bleiben

Sollte sich bei der Kostenermittlung herausstellen, dass die zur Herstellung der Freistellungsvoraussetzungen notwendigen Maßnahmen die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens gefährden, so sind dennoch ein Erwerb und eine kommunale Nutzung des Gebäudes möglich und sinnvoll.

Die Anpassungsmaßnahmen werden nicht oder nur in Teilen durchgeführt; das Gebäude bleibt weiterhin entweder als Ganzes oder in Teilen gewidmet.

Den Umgang mit Objekten, in denen widmungsrelevante Einrichtungen im Gebäude verbleiben (müssen), regelt detailliert der gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem vormaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entwickelte und bundesweit verbindliche „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Empfangsgebäude“²⁰.



Unter bestimmten Voraussetzungen ist es auch möglich, Teile von Gebäuden freizustellen:

„Neben der Parzellierung des Flurstücks, auf dem das Empfangsgebäude steht, ist eine vertikale brandschutztechnische und statische Trennung von Gebäudeteilen, in denen sich bahntechnische Anlagen befinden, von den übrigen Gebäudeteilen Voraussetzung für die Freistellung der nicht betriebsbezogenen Gebäudeteile. Sollte eine statische Trennung nicht erreichbar sein, obwohl eine Parzellierung des Flurstücks möglich ist, kann eine Freistellung des nicht mehr benötigten Gebäudeteils entsprechend der Flurstückstrennung ausgesprochen werden, wenn das Tragsystem dem gewidmet bleibenden Gebäudeteil beziehungsweise Flurstück zugeschrieben wird. Trennung in diesem Sinne bedeutet, dass der verbleibende gewidmete Teil des Empfangsgebäudes selbstständig brand- und standsicher sein muss. Damit gehören die für die Standsicherheit und den Brandschutz der Betriebsanlage notwendigen Teile des Tragsystems zum gewidmeten Teil des Empfangsgebäudes. [...]“²¹

Der „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Empfangsgebäude“ gibt auch hierzu genaue Handlungsempfehlungen und

erläutert anhand von konkreten Planskizzen das Vorgehen im Einzelnen.

4.3.2 Erhebung der bahnbetrieblichen Anlagen in Empfangsgebäuden

Die Erhebungen der bahnbetrieblichen Anlagen im Zuge der Machbarkeitsprüfung (früher Entbehrlichkeitsprüfung) werden in der Regel auf Basis von Lageplänen im größeren Maßstab vorgenommen. Selten werden Anlagen in Gebäuden im Rahmen der Standardunterlagen der Machbarkeitsprüfung dargestellt, zum Beispiel durch Eintragungen in Gebäudegrundrisse. Daraus können sich folgende Schwierigkeiten ergeben:

- ▶ keine konkrete Verortung von Anlagen im Gebäude
- ▶ nur teilweise Erfassung aller Anlagen im Detail
- ▶ keine Kenntnis über Leitungsverläufe im Gebäude
- ▶ keine Information über bahnanlagenfreie Räume und über Möglichkeiten des Umbaus und der Umnutzung von Gebäudeteilen
- ▶ keine technische Datengrundlage über Umnutzungsmöglichkeiten
- ▶ keine Angaben zu Möglichkeiten und Bedingungen der Medientrennung zwischen bahnbetrieblich und drittgenutzten Räumen

Es können jedoch beispielsweise folgende Anlagen in den Gebäuden vorhanden sein, wobei die Liste nicht abschließend ist:

- ▶ Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik:
 - Stellwerke
 - Stellrechner/ Stelltische
 - Relais-technik mit dazugehörigen Batterien und gegebenenfalls Notstromaggregat
 - Telekommunikationsanlagen der Leit- und Sicherungstechnik
- ▶ Anlagen der Telekommunikation:
 - Anschluss an öffentliches Festnetz
 - Bahninterne Telefonanlage
 - Uhrensteuerung mit „Mutteruhr“ (Taktgebung an alle Bahnhofsuhr)
 - Online-Aufschaltung der Fahrausweisautomaten auf das öffentliche Telefonnetz zur Ermöglichung von beispielsweise Reservierungen
 - Steuerung der Lautsprecheranlagen für Bahnsteige
 - Steuerungs- und Kommunikationsanlage für Notruf- und Informationssäulen auf dem Bahnsteig
 - Steuerungsanlage für Kameraüberwachung auf Bahnsteigen
 - Kabelendgestell mit Aufschaltung und Verteilung der Telekommunikations- und Fernmeldekabel (F-Kabel und Fb-Kabel)
 - Batterieanlage zur Notstromversorgung
- ▶ Anlagen der Elektroversorgung:
 - Elektroanschluss des örtlichen öffentlichen Energieversorgers
 - Elektrohauptverteilung, zum Beispiel für das Gebäude, Bahnsteiganlagen der DB Station&Service AG mit Beleuchtung, Uhren, gegebenenfalls Aufzüge, Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikationsanlagen

Technik-Termin in den Empfangsgebäudepaketen NRW

Zur genauen Statusermittlung und Klärung dieser technischen Seite wurde im Rahmen der Empfangsgebäudepakete NRW der so genannten Technik-Termin durchgeführt. Er war dem eigentlichen Wertermittlungsverfahren vorgeschaltet und diente vor allem der Schaffung klarer Grundlagen, auf denen ein reali-



sierbares Nutzungskonzept entwickelt werden konnte.

Dazu wurde eine gemeinsame Begehung des Empfangsgebäudes organisiert. In diesem Technik-Termin, an der alle Gesellschaften der DB AG teilnahmen, die eventuell Anlagen im Empfangsgebäude betreiben, wurden alle Anlagen erfasst und hinsichtlich ihrer Bahnbetriebsnotwendigkeit begutachtet. Zu klären war, welche Anlagen wo vorhanden sind, welche Anlagen künftig wegfallen können, welche erhalten bleiben müssen, welche gegebenenfalls verlagert werden können und welche Kosten die Verlagerung verursacht.

Der Technik-Termin ermöglichte die direkte Kommunikation und Abstimmung aller beteiligten Infrastrukturverantwortlichen und Dienstleister der DB AG zu vorhandenen und geplanten Anlagen, während in der Machbarkeitsprüfung

schriftlichen Einzelstellungen erfasst werden.

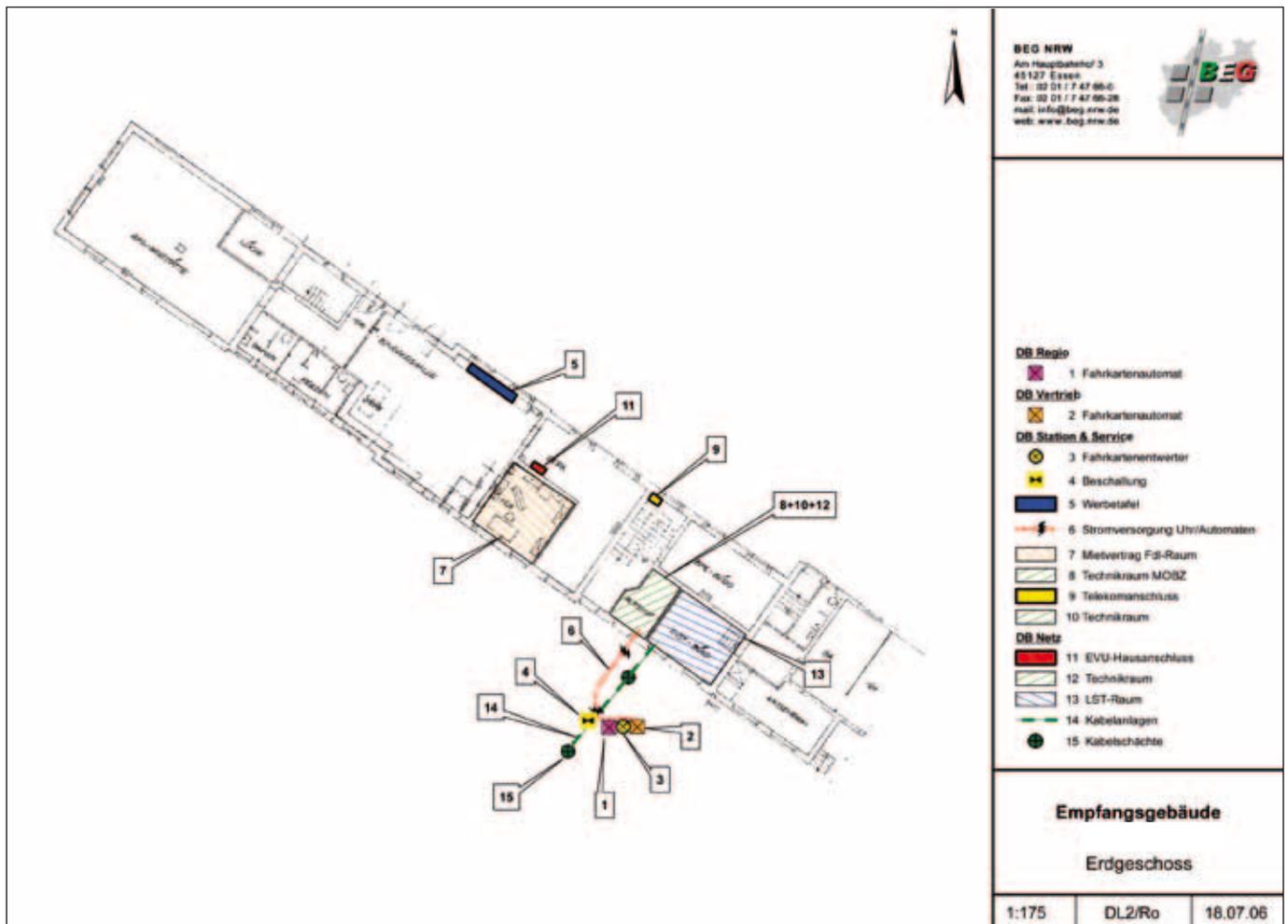
Teilnehmer Dazu wurden über die DB Netz AG und die DB Station&Service AG für ihre Gebäude im Regelfall folgende Fachdienste eingeladen:

- ▶ DB Station&Service AG
 - Technischer Gebäudemanager
 - Infrastrukturverantwortlicher für die Bahnsteig- und Zugangsanlagen
 - Elektrotechnik, in der Regel vertreten durch eine entsprechende Dienstleistungstochter der DB AG (zum Beispiel DB Services GmbH)
- ▶ DB Netz AG
 - Elektrotechnik (Elektroversorgung der Anlagen der DB Netz AG)
 - Leit- und Sicherungstechnik (Stellwerke, Relais-Anlagen, ...)
 - Telekommunikationsanlagen (Fernmeldekabel, Tk-Räume, ...)
 - Gegebenenfalls Fahrbahn

- ▶ DB Services GmbH
- ▶ DB Systel GmbH als Telekommunikationsdienstleister für die DB AG
- ▶ DB Vertrieb GmbH als Betreiber der Reisezentren und der Fahrausweisautomaten

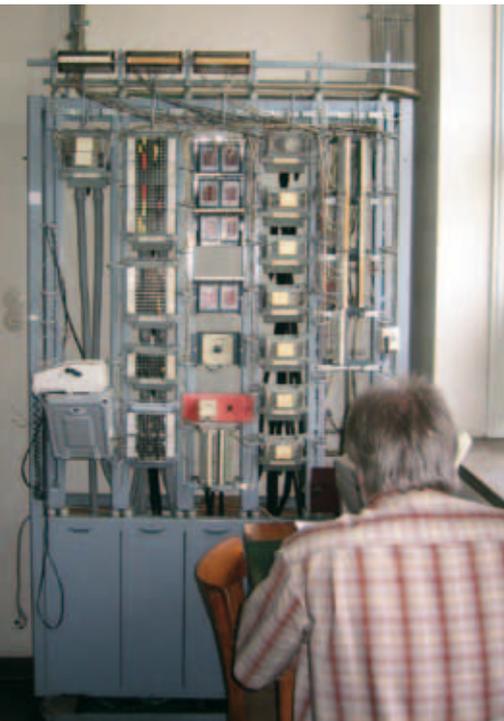
Ablauf Im Rahmen des Technik-Termins der Empfangsgebäudepakete NRW wurden zunächst alle bahnbetrieblich genutzten Räume im Gebäude sowie die zu veräußernde Fläche im Umfeld besichtigt, alle bahnbetrieblichen Anlagen im Gebäude und im Umfeld erfasst und durch die Anlagenverantwortlichen in vorbereiteten Grundrissplänen, Umfeldplänen sowie Erhebungsbögen erfasst. Die Systematik der Erhebungsbögen glich der der Erhebungsbögen der Machbarkeitsprüfung.

Vor der endgültigen Festlegung der Auflagen zum Umgang mit den jeweiligen Anlagen wurde als wesentliches



Element des Technik-Termins der Austausch aller Beteiligten über die Anlagen mit folgenden Fragen durchgeführt:

- ▶ Welche Anlagen sind vorhanden und wer ist Anlagenverantwortlicher?
- ▶ Welchem Zweck dienen diese Anlagen (noch)?
- ▶ Welche Infrastrukturplanungen gibt es für den Bahnhofsbereich, die Einfluss auf die Anlagen haben können?



- ▶ Können im Rahmen der laufenden Infrastrukturplanungen eventuell Synergieeffekte in Bezug auf die Optimierung von Anlagen erreicht werden?
- ▶ Sind Anlagen eisenbahnbetriebsnotwendig? Wie können betriebsnotwendige Anlagen mit wenig Aufwand verlagert beziehungsweise an anderer Stelle ersetzt werden?
- ▶ Welchen Raumbedarf gibt es tatsächlich noch? Kann bei Stellwerken und Fahrkartenausgaben auf sowie so brachliegende Nebenräume wie alte, ungenutzte Güter- und Gepäckabfertigungen und übergroße Sozialräume verzichtet werden?

Erfahrungen Rund 110 durchgeführte Techniktermine – die zum Teil in weiteren Terminen vertieft wurden – im Rahmen der Empfangsgebäudepakete haben folgende Erkenntnisse und Erfahrungen gebracht:

- ▶ Die Anlagenverantwortlichen und Dienstleister müssen für die Technik-Termine zwar Zeit aufbringen, jedoch waren die Termine nach einhelliger Meinung effektiv, da hier in kurzer Zeit und konstruktiv zwischen den zahlreichen Beteiligten eine Bestandserfassung und ein Informationsaustausch erfolgte.

- ▶ Im Technik-Termin werden in der Regel intensive Gespräche zu Lösungsmöglichkeiten für die Verlagerung oder den Ersatz von Anlagen geführt.
- ▶ Häufig werden hier Synergieeffekte zwischen den Planungen der Infrastrukturgesellschaften erkannt und umgesetzt.
- ▶ Dies gilt insbesondere, wenn Elektronische Stellwerke (ESTW) und Maßnahmen der Bahnsteigmodernisierung anstehen und die Planer mit in den Technik-Termin einbezogen werden.

Beispiel

Das Bahnhofsgebäude Musterstadt wurde durch die DB AG auf Bahnbetriebsnotwendigkeit untersucht und zum Gegenstand der Empfangsgebäudepakete NRW gemacht. Im Bahnhofsgebäude und dem benachbarten Güterschuppen waren bahnbetriebliche Anlagen vorhanden. Im Rahmen der Machbarkeitsprüfung zum Empfangsgebäude wurde seitens der DB System GmbH und der DB Netz AG sinngemäß folgende Stellungnahme abgegeben: „Im Bahnhofsgebäude befinden sich Telekommunikationsanlagen mit Kabelendgestell und eine Batterieanlage. Diese Anlagen sind eisenbahnbetriebsnotwendig und grundbuchlich zu sichern.“



Für die geplante Sanierung und Umnutzung des Gebäudes durch die Stadt war jedoch eine vorherige Verlagerung der Anlagen erforderlich. Seitens der DB AG wurde für die Freizehung des Gebäudes eine Planung mit Bestandserfassung und Angaben zu den Verlagerungskosten erstellt. Die Kosten für die Verlagerung aller Telekommunikationsanlagen in ein neues Betonschaltheus wurden mit rund 80.000 Euro angegeben. Die Verlagerung der Elektroanlagen in einen neuen Verteilerschrank wurde zusätzlich mit rund 40.000 Euro veranschlagt.

Im Technik-Termin haben sich alle Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG und der DB Station&Service AG sowie die Dienstleister DB System GmbH und DB Services West GmbH vor Ort getroffen. Als Ergebnis war festzuhalten:

- ▶ Der Wärterposten der DB Netz AG wird durch eine elektronische Bahnübergangssicherungsanlage mit eigenem Betonschaltheis für Elektro- und Telekommunikationsanlagen einschließlich der Anschlüsse an das öffentliche Netz ersetzt. Auf das Streckenfernmeldekabel zum Telekommunikationsraum im Bahnhofsgebäude, die bahnbetriebliche Telefonanlage sowie die Versorgung aus der Elektrohauptverteilung im Bahnhofsgebäude kann kurzfristig verzichtet werden.
- ▶ Auf die Uhrensteuerung mit Mutteruhr im Telekommunikationsraum und die Bahnstuhlsuhr am Gebäude kann verzichtet werden, wenn auf dem Bahnsteig eine Funk-Bahnuhr an einem der Beleuchtungsmasten angebracht wird.
- ▶ Auf die Lautsprecheranlage im Telekommunikationsraum sowie die Lautsprecher am Gebäude kann

verzichtet werden, da mit Wegfall des Wärterpostens keine Ansagen mehr erfolgen können. Eine Neueinrichtung von Lautsprechern würde – wenn überhaupt – später nach Angaben der DB Station&Service AG gegebenenfalls mit neuer, schlanker Technik außerhalb des Gebäudes über das Mobilfunknetz eingerichtet werden.

- ▶ Vor Ort wurden zwei statt – wie in der Machbarkeitsprüfung angegeben – vier Fahrausweisautomaten vorgefunden.
- ▶ Die Anbindung der Fahrscheinautomaten ist über einen Telekomanschluss und die Elektroverteilung sicherzustellen. Der Anschluss an das öffentliche Telefonnetz ist nicht unbedingt über die Zuleitung und das Kabelendgestell im Telekommunikationsraum zu führen, sondern kann auch direkt in den Fahrausweisautomaten eingeführt werden.

Zusammengefasst wurde im Technik-Termin festgestellt, dass letztendlich nach Aufgabe des Wärterpostens lediglich eine Funkuhr und ein direkter Anschluss an das öffentliche Telefonnetz notwendig waren. Da die DB Vertrieb GmbH als Verantwortliche für die Automaten im Nachgang meldete, dass ihre Planungsabteilung einen kurzfristigen Ersatz der stationären Automaten durch Automaten im Zug vorsieht, konnte auch auf den Telekomanschluss verzichtet werden.

Im Endergebnis waren nach dem Technik-Termin und der anschließenden Abstimmung nach Aufgabe des Wärterpostens noch notwendig: eine Funkuhr und eine neue Elektroverteilung für die Beleuchtungsanlage auf dem Bahnsteig. Die tatsächlichen Kosten beliefen sich auf insgesamt nur 9.500 Euro statt der zuvor veranschlagten 120.000 Euro.

- ▶ Im Empfangsgebäude vorhandene Bahnrestnutzungen und Bahntechnik begründen ein Fortbestehen der Widmung.
- ▶ Angestrebt werden sollte die vollständige Freistellung des Empfangsgebäudes von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung). Dazu ist die Beseitigung der Widmungsgründe erforderlich.
- ▶ Eine genaue Erhebung des Status quo und Klärung der Perspektiven für die technischen Einrichtungen ist nur im Rahmen eines protokollierten Technik-Termins vor Ort mit allen betroffenen Anlagenverantwortlichen und Dienstleistern möglich.
- ▶ Die Wirtschaftlichkeitsfrage entscheidet im Regelfall über die Machbarkeit von Maßnahmen zur Herstellung der Freistellungsfähigkeit. Daher ist eine belastbare Kostenermittlung für die Verlagerung der bahntechnischen Einrichtungen oder Funktionen zwingend erforderlich.
- ▶ Können Widmungsgründe nicht beseitigt werden, so hat die Kommune dennoch Handlungsspielraum: Kommunale Planungshoheit und Fachplanung können sich – sofern dies konfliktfrei geschieht – überlagern.
- ▶ Die VV Bau des EBA zeigt dazu einen Rahmen auf, welche Baumaßnahmen ohne aufwändiges eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren möglich sind. Details und Handlungsanleitungen für die Überlagerung beider Rechtsregime sind in der Präsidialverfügung des EBA und im „Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Empfangsgebäude“ des Forum Bahnflächen NRW aufgezeigt.
- ▶ Auch gewidmete Empfangsgebäude können und sollten von Kommunen erworben und umgenutzt werden.



4.4 Vertragliche Regelungen

4.4.1 Musterkaufvertrag

Die DB AG verwendet zum Verkauf von Grundstücken einheitliche Kaufvertragsmuster, die in jeweils aktueller Form die wesentliche und einheitliche Grundlage für den Kaufvertrag bilden. Der Musterkaufvertrag ist keine statische Ausgangslage und kann den Notwendigkeiten im Einzelfall angepasst werden. Der Abschluss des Vertrages wird vereinfacht, wenn die Regelungen des Musterkaufvertrages – auf Basis einer Prüfung durch den Käufer – möglichst beibehalten werden.²² Für die weitere (Um-)Nutzung, Veräußerbarkeit und Belastbarkeit des Grundstücks sind drei wesentliche Regelungen des Kaufvertrages zu bedenken, die Grundlage eines jeden Vertrages sind.

Immissionsduldnungsverpflichtung

Der Käufer akzeptiert mit dieser Klausel den auch weiterhin erfolgenden und bestimmungsgemäßen Eisenbahnbetrieb auf der Nachbarfläche. Abwehr- und Entschädigungsansprüche, die sich auf den aktuellen genehmigten Betriebszustand beziehen, werden daher ausgeschlossen. Insgesamt wird dem Auftrag und nachvollziehbaren Interesse des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Rechnung getragen, trotz der Veräußerung von Grundstücken auch weiterhin den Schutz des Kernbereichs der Infrastruktur nach Art. 87e Grundgesetz zu gewährleisten.

Einfriedungsverpflichtung

Grundsätzlich ist die Fläche an allen zum Betriebsgelände der Bahn verbleibenden Seiten hin einzufrieden. Durch die Umnutzung der Fläche ist zunächst grundsätzlich ein erhöhter Verkehr auf der veräußerten Fläche anzunehmen. Damit besteht für die benachbarten Bahnflächen ein erhöhtes Sicherheitsfordernis, dem die Bahn durch die Forderung nach Einfriedung entspricht. Hier ist im Einzelfall in Abhängigkeit von der weiteren Erschließungsfunktion des Gebäudes zu regeln, welche Stellen konkret eingefriedet werden sollen.

Gewährleistungsausschluss

Die DB AG verkauft die Gebäude unter Anwendung eines vollständigen Gewährleistungsausschlusses. Zielführender statt einer Verhandlung über diese Musterklausel ist die Sachaufklärung im Einzelfall, welche tatsächlichen Rahmenbedingungen für den Erwerb und die Umnutzung des Gebäudes bestehen. Im Rahmen der Empfangsgebäudepakete NRW lag auf Basis der flächendeckend vorhandenen historischen Erkundungen zum Beispiel in Kommunen der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH bei 62 veräußerten Gebäuden lediglich in vier Fällen ein Altlastenverdacht vor. Im Rahmen der durchgeführten Detailuntersuchungen bestätigte sich der Altlastenverdacht im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes²³ in zwei Fällen. In zwei Fällen wurden Prüfwertüberschreitungen nach LAGA > Z2 vorgefunden, so dass (nur) im Fall eines Bodeneingriffes der Bodenaushub gesondert verwertet werden musste.

4.4.2 Mehrerlösklausel

Um ausdrücklich eine Spekulation mit den Bewertungsobjekten auszuschließen, enthielten die Kaufverträge eine Mehrerlösklausel: Für den Fall, dass innerhalb einer bestimmten Frist nach dem Erwerb eine höherwertige Entwicklung stattfinden sollte als sie Grundlage der Wertermittlung war, würde die DB Station&Service AG einen entsprechenden Anteil an der Wertsteigerung erhalten.

Die verwendete Mehrerlösklausel wurde auf Basis der Musterklausel der Bahn weiterentwickelt. Insbesondere wurde im Einzelfall geregelt, welche zukünftigen Aufwendungen des Erwerbes – zum Beispiel Eigenleistungen der Kommune – als eigene Wertsteigerung mehrerlösfrei bleiben sollten. Die Klausel diente zur Vertrauensbildung auf beiden Seiten im Vorfeld der Verhandlungen.

In der Rahmenvereinbarung zu beiden Empfangsgebäudepaketen NRW wird die

„Kaufvertragliche Sicherung der Annahmen der Wertermittlung“ folgendermaßen geregelt:

„(1) Mit der Rahmenvereinbarung soll eine nachhaltige Sicherung und Entwicklung der Empfangsgebäude und Bahnhofsgebiete erreicht werden. Die DB Station&Service AG erklärt sich im Rahmen des Paketkonsenses bereit, die Bewertungsgrundstücke zu dem im Zuge des Verfahrens ermittelten Verkehrswert zu veräußern. Der Verkehrswertermittlung liegen bestimmte Annahmen zugrunde. Ausdrücklich ausgeschlossen werden soll eine Spekulation mit den Bewertungsgrundstücken. In den Kaufverträgen sollen daher folgende Regelungen aufgenommen werden.

- ▶ *Sämtliche Verträge werden mit einer Mehrerlösklausel abgeschlossen; es findet auf eine Frist von 15 Jahren immer die Teilung 50/50 statt (nicht 75/50/25).*
- ▶ *Sämtliche Verträge für Kaufgegenstände mit Gemeinbedarfsflächen werden mit Nachzahlungsklausel abgeschlossen; eine Nachzahlung ist für den Fall, dass eine Gemeinbedarfsfläche mit einer planungsrechtlich höherwertigen Nutzung (zum Beispiel Gewerbe, Mischgebiet) ausgewiesen wird und der Käufer die Fläche höherwertig nutzen kann, fällig. Es findet auf eine Frist von 15 Jahren immer die Teilung 50/50 statt.*
- ▶ *Eine höhere Ausnutzung der Gebäude oder anderes Baurecht bei den im Bestand fortgeführten Gebäuden haben keine Bedeutung.*
- ▶ *Vom Mehrerlös werden abgezogen:*
 - *Wertsteigernde Aufwendungen des Käufers.*
 - *Im Fall des kommunalen Zwischenerwerbs zusätzlich: Aufwendungen des kommunalen Zwischenerwerbs.*

(2) Die Sicherung erfolgt über ein grundbuchlich abgesichertes Widerkaufs-

recht, das im Kaufvertrag grundsätzlich vereinbart wird. Auf die letztendliche Eintragung des Widerkaufsrechts kann in Einzelfällen verzichtet werden, wenn der Käufer die Instandsetzung, Sanierung und Wiedernutzung des Gebäudes auf Basis eines zwischen Kommune und Vertriebspartner abgestimmten Konzepts vornimmt. Sollte der Käufer die beabsichtigten Maßnahmen zur Instand-

setzung, Sanierung und Wiedernutzung des Gebäudes bis zu einem zwischen Vertriebspartner, Kommunen und Käufer vereinbarten Zeitpunkt abgeschlossen haben, so wird auf die grundbuchliche Eintragung des Widerkaufsrechts seitens der DB Station&Service AG verzichtet. Sollte zwischen den Parteien keine Einigkeit über die Erfüllung der Instandsetzungs- und Sanierungsverpflichtung

erreicht werden, wird dieses von einem auf Antrag einer Partei vom jeweiligen Präsidenten der örtlich zuständigen Industrie- und Handelskammer zu benennenden, vereidigten Sachverständigen verbindlich entschieden. Die Kosten dieses Gutachtens tragen die Parteien entsprechend § 92 ZPO.“

4.5 Nutzungsbausteine

Je nach Lage des zu entwickelnden Bahnhofsgebäudes im Ort, Fahrgastzahlen, Zugänglichkeit des Bahnsteigs und so weiter eignen sich einige Nutzungen besser als andere. Aus der Vielzahl der von den Kommunen bereits sanierten und umgenutzten Empfangsgebäude lassen sich Empfehlungen für tragfähige Nutzungen und Betriebskonzepte ableiten.

Aufgrund der engen Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und der BEG NRW – vor allem auch im Nachgang zum Verkauf der Bahnhofsgebäude – hinsichtlich der gesamthaften städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung der Gebäude und ihrer Umfelder, hat das Forum vorwiegend Daten zu den Projekten von Kommunen der BEG NRW erhalten und ausgewertet.

Von der BEG NRW wurden 81 der insgesamt 111 untersuchten Empfangsgebäude betreut; hierauf basieren die Daten der nachfolgend dargestellten Nutzungsbausteine.

4.5.1 Empfangsräume und Warteräume

Vorgefundene Situation Die DB Station&Service AG verzichtet im Zuge des Verkaufs von Bahnhofsgebäuden

VORGEFUNDENE MIETSITUATION

- 53.100 m² Nutzflächen, davon rund 10.500 m² Verkehrsflächen mit Empfangshallen und Warträumen im Erdgeschoss
- 484 Mieteinheiten, davon 230 Einheiten vermietet, davon 105 an DB AG
- 47 % Vermietungsquote über alle Mieteinheiten
- 53 % Leerstand
- Aktueller Mieterlös über alle vermieteten Nutzflächen: 3,41 €/m²
- Aktueller Mieterlös über alle Mietflächen: 1,36 €/m²

in der Regel auf den Erhalt von Empfangshallen und Warträumen. Dafür hält die DB Station&Service AG – unter anderem in Abhängigkeit von der Anzahl der Zughalte und der Fahrgäste – in der Regel Wetterschutzunterstände oder – bei frequenzstärkeren Halten – auch Bahnsteigdächer auf den Bahnsteigen vor. Ausnahmen sind lediglich zwingende Durchgangsbereiche, zum Beispiel wenn die Empfangshalle die einzige Verbindung zum Bahnsteigtunnel und damit zu den Zügen darstellt oder wenn noch Fahrausweisautomaten in der Empfangshalle stehen.

In beiden Empfangsgebäudepaketen NRW waren in 56 Gebäuden Warteräume und Empfangshallen vorhanden, die

im Schnitt rund 20 Prozent der Erdgeschossfläche einnehmen.

Die typische Empfangshalle ist aufgrund der häufig verwinkelten Struktur, der veralteten einfachen Gestaltung mit raumhoch gezogenen Kacheln und den nur kleinen Öffnungen zu angrenzenden

Größe der Warte-/ Empfangshalle	Anzahl der Gebäude
< 50 m ²	12
50 bis 100 m ²	26
100 bis 150 m ²	14
> 150 m ²	4



Arnsberg

Nutzungen wenig attraktiv. Dadurch und aufgrund oftmals aufgegebener beziehungsweise in Bezug auf die Öffnungszeiten stark eingeschränkter Nutzungen ergeben sich weitere Nachteile:

- ▶ Die soziale Kontrolle ist eingeschränkt.
- ▶ Wenige Angebote des Reisendenbedarfs.
- ▶ Gefahr von Vandalismusschäden.
- ▶ Gefahr von Brandstiftung und Gebäudeuntergang.
- ▶ Sehr geringe Attraktivität für Fahrgäste.

In Abstimmung mit der jeweiligen Kommune und der BEG NRW hat die DB Station&Service AG in einigen, teils leerstehenden Bahnhofsgebäuden Warterräume und -hallen aufgrund wiederholter Vandalismusschäden und fehlender sozialer Kontrolle schließen lassen.

Empfehlungen Die oft übergroßen Warteräume und Empfangshallen stellen für den Erwerber in der Regel zunächst eine unwirtschaftliche Verkehrsfläche dar, für die er in der Gesamtkalkulation zwar anteilige Sanierungs- und Instandsetzungskosten berechnen muss, aus der zunächst aber keine Einnahmen erzielt werden können. Hinzu kommen die laufenden Betriebskosten für Beleuchtung, Reinigung, Heizung etc. sowie Kosten für die Beseitigung von gegebenenfalls auftretenden Vandalismusschäden. Aus zahlreichen Beispielen lassen sich folgende Empfehlungen ableiten:

- ▶ Verzicht auf reine Warteräume ohne soziale Kontrolle.
- ▶ Neugestaltung als multifunktionale Verkehrsfläche mit Erschließungsfunktion zu angrenzenden Mieteinheiten mit transparenten und großen Öffnungen.
- ▶ Auflösung des Hallencharakters durch Glaswände und Schaffung eines Passerellencharakters.
- ▶ Mitnutzung der Verkehrsfläche durch angrenzende Mieter und/oder teilweise Umlegung der Betriebskosten der Verkehrsfläche auf die Mieter.
- ▶ Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche, zum Beispiel durch Sitz-



Steinfurt Burgsteinfurt



Steinheim

und Stehbereiche von Bäckereien und Cafés.

- ▶ Öffnungszeiten der Verkehrsfläche an Öffnungszeiten der umgebenden Nutzer anpassen, das ermöglicht ständige soziale Kontrolle.
- ▶ Ausweisung beziehungsweise Schaffung eines alternativen Nachtzugangs vom Vorplatz zum Bahnsteig.
- ▶ Bei zwingenden Durchgängen: Videoaufzeichnung während der Schließzeiten der umgebenden Nutzungen (▶ Beispiel Rheda-Wiedenbrück).

In Reken beispielsweise hat die Gemeinde den Käufer und damit auch den Gastromomiepächter verpflichtet, Reisenden den Zutritt zum Gastraum ohne Verpflichtung zum Verzehr zu gewähren.

Bei zwingenden Durchgängen von der Verkehrsstation – zum Beispiel aus einem Bahnsteigtunnel – durch das Bahnhofsgebäude zum Vorplatz ist eine Abstimmung des Käufers mit der DB Station&Service AG in Bezug auf die notwendige Breite der Halle und der Türen sowie den Bodenbelag und die Beleuchtungsanlage notwendig. Außerdem ist ein gesamthafes Brandschutzkonzept für den Durchgang und die Verkehrsstation aufzustellen. Mehrkosten können hier in der Regel durch eine gegebenenfalls notwendige Sicherheits- und Ersatzbeleuchtung für den Fall des Ausfalls des normalen Stromnetzes anfallen. Bei zwingenden Durchgängen bleibt das Bahnhofsgebäude gewidmet und in der Fachaufsicht des Eisenbahnbundesamts.

4.5.2 Fahrkartenverkauf

Vorgefundene Situation Die Deutsche Bahn AG hat sich konzeptionell entschieden, die Vertriebsstruktur insbesondere für Fernverkehrsfahrscheine zugunsten des Internet- und Automatenverkaufs zu verändern. Nach Angaben der DB AG betrug der Anteil dieses – in der Tendenz zunehmenden – Vertriebswegs im September 2008 bereits 60 Prozent, während der personenbediente Verkauf in den bundesweit noch über 400 bahneigenen Reisezentren und den 3.600 privaten DB-Agenturen nur noch 40 Prozent ausmache²⁴.



Winterberg



Geldern



Bestwig



Kall

In 81 Empfangsgebäuden waren insgesamt 29 Fahrausweisverkaufsstellen in Betrieb, davon fünf bahneigene Reisezentren und Fahrkartenausgaben, fünf durch die DB Netz AG im Zusammenhang mit Stellwerken betriebene Fahrkartenausgaben sowie 19 private Fahrkartenausgaben.

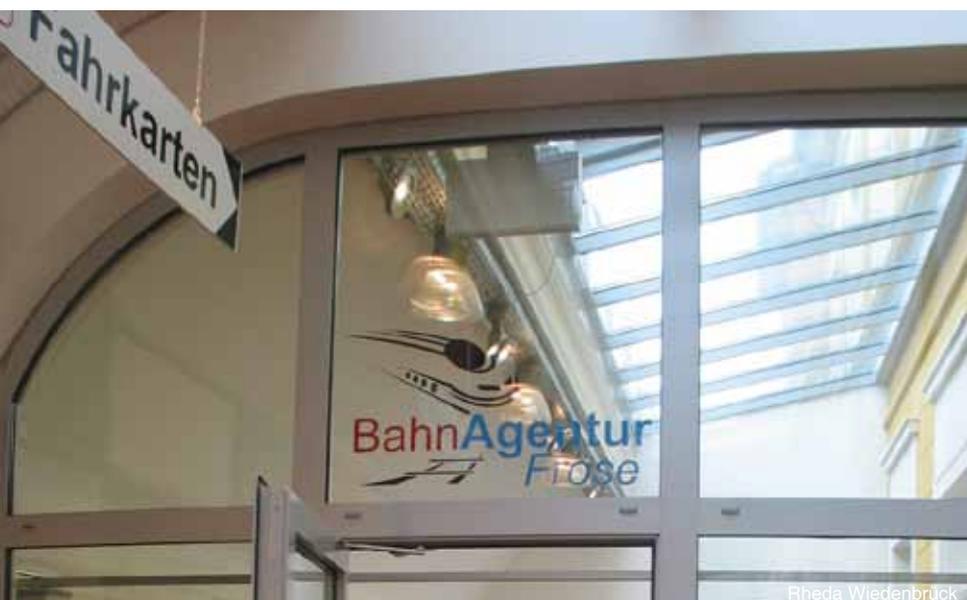
Viele dieser privat betriebenen DB-Agenturen, deren Geschäftszweck ausschließlich der Fahrausweisverkauf ist, sehen sich vor dem Hintergrund kurzer Vertragslaufzeiten mit der DB AG – in den letzten Jahren rund 12 Monate – nicht in der Lage, langfristige Mietverträge einzugehen.



Rheda Wiedenbrück

Im Jahr 2008 erhielten Agenturen eine Grundprovision von fünf Prozent auf reguläre Fahrausweise außerhalb der Verkehrsverbünde. Agenturen in Bahnhofsgebäuden erhielten eine zusätzliche Provision von vier Prozent für den Standort Bahnhof, somit insgesamt neun Prozent. Für Verbundausweise wurden pauschal fünf Prozent für alle Verbünde gewährt.²⁵

Die DB-Agenturen in Bad Driburg, Steinfurt Borghorst und Werdohl wurden in den letzten Jahren von den Betreibern aufgegeben, da die Umsätze auch für diese – im Vergleich zur DB AG kostengünstigeren Betreiber – nicht ausreichend waren. Im Zuge der Umstellung auf elektronische Stellwerke ist davon auszugehen, dass die von der DB Netz AG betriebenen Fahrkartenschalter mittelfristig aufgegeben werden und dafür nach Agenturbetreibern gesucht werden wird.



Rheda Wiedenbrück

Empfehlungen Durch gute Beratung und Information sowie besonderen Service wie beispielsweise Fahrkartenservice können Umsätze von Automaten und Internet zum personenbedienten Verkauf spürbar verlagert werden (► Beispiel Lennestadt Altenhundem).

- Die persönliche Beratung und Bedienung wird in Bezug auf den Fahrausweiswerb trotz der zunehmenden Internet- und Automatenverkaufsquoten immer noch stark nachgefragt.

- ▶ Die Wirtschaftlichkeit und damit die Ansiedlung eines personenbedienten Fahrausweisverkaufs sollte im Einzelfall auf Basis des vorhandenen Fahrgast- und Umsatzpotentials geprüft werden. Für eine Agentur ist ein Mindestumsatz zwischen 500.000 und 700.000 Euro pro Jahr notwendig, um aus Provisionserlösen die Kosten insbesondere des Personals und der Miete zu erwirtschaften.
- ▶ Für den Erfolg des Fahrausweisverkaufs spielen nach Erfahrungen der Bahnhofsgebäudeerwerber und der Agenturinhaber folgende weitere Rahmbedingungen eine Rolle:
 - Ausreichend Fahrgastpotential, Nachfrage nicht nur nach Verbundfahrausweisen, sondern auch nach Fernverkehrsfahrausweisen.
 - Positives und modernes Gesamterscheinungsbild des Bahnhofsgebäudes und des Bahnhofsumfelds.
 - Moderne Verkaufsräumlichkeiten mit offener Verkaufstheke anstatt altem Schalterfenster.
 - Ortschaftspezifische Öffnungszeiten orientiert an der Nachfrage der Bahnkunden.
 - Hohe Kompetenz durch laufende Fortbildung, Freundlichkeit des Personals und regionale Kenntnisse.
 - Service wie Fahrausweiszusendung, Reiseorganisation für Gruppen, etc.
 - Ausbau des Erdgeschosses mit mehreren öffentlichkeitsbezogenen Mietern im Bahnhofsgebäude mit Synergieeffekten für alle Mieter.
- ▶ In der Regel werden in den Agenturen und Fahrkartenausgaben im Bahnhof nur Fahrausweise und weitere bahnbezogene Dienstleistungen verkauft, da hierdurch das Personal ausgelastet ist. Ein Mischbetrieb mit einem Reisebüro ist empfehlenswert, wenn der Umsatz aus Bahnfahrausweisen nicht ausreichend ist.
- ▶ Eine Mischnutzung mit Convenienceprodukten wird seitens der Agenturinhaber als schwierig beurteilt, wenn nur ein Mitarbeiter beide Aufgaben wahrnehmen soll. Der Verkauf von Convenienceprodukten / Kioskartikeln erfordert daher in der Regel einen weiteren Mitarbeiter.



Espelkamp



Unna



Hennef



Emsdetten



Geldern



Detmold

4.5.3 Reisendenbedarf

Vorgefundene Situation Der Bereich Reisendenbedarf mit den Elementen Bäckerei, Kiosk, Convenienceangebote und Presseartikel ist weitgehend nicht oder nur auf relativ kleinen Flächen vorhanden.

Empfehlungen Der Bereich Reisendenbedarf funktioniert nur, wenn eine ausreichende Anzahl von Fahrgästen den Bahnhof nutzt oder sich das Bahnhofsgebäude in zentraler Lage im Stadtgebiet befindet. An einem Bahnhof mit weniger als 1.000 Fahrgästen pro Werktag in Ortsrandlage abseits der Durchgangsstraßen rechnet sich eine derartige Einrichtung nicht.

Ertragsstarke Sortimentsbestandteile sind Kaffeespezialitäten und belegte Brötchen, süße Backwaren sowie kleine warme Snacks, die einen wesentlichen Beitrag zum Umsatz und damit letztendlich zum Mieterlös beitragen können. An Standorten mit mittlerem Fahrgastaufkommen ab circa 3.000 Fahrgästen pro Tag können auch Zeitungen und Zeitschriften erhebliche Umsatzbeiträge liefern.

Im Zuge der Erarbeitung des Nutzungskonzepts sollten die Chancen anhand folgender Kriterien untersucht werden:

- ▶ Wie hoch sind die Fahrgast- und Besucherzahlen?
- ▶ Wie ist die Lage im Ort?
- ▶ Wie ist die Konkurrenzsituation des Umfelds im angestrebten Segment, beispielsweise im Bereich Bäckerei, Kiosk, Zeitschriftenhandel?
- ▶ Gibt es Erfahrungswerte zu Umsätzen, Sortimenten und Mieterträgen eines vorherigen Mieters oder anderer Betriebe an vergleichbaren Standorten?
- ▶ Gibt es einen zuverlässigen lokalen Pächter wie beispielsweise einen Inhaber einer regionalen Bäckerei- oder Kioskkette, der Mietzahlungen gewährleisten kann und einen langfristigen Mietvertrag unterzeichnen würde?
- ▶ Haben große Franchise- und Kettenbetriebe Interesse an der Anmietung von Flächen im Bahnhofsgebäude?

In zahlreichen Bahnhofsgebäuden wurden Mietflächen für Reisendenbedarf geschaffen, die sich in der Regel durch folgende Kriterien auszeichnen:

- ▶ Lage an Empfangshallen beziehungsweise an Bahnsteigzugängen.
- ▶ Neue klare Grundrisse mit direktem Zugang.
- ▶ Neue und moderne Gestaltung je nach Art und Sortiment.
- ▶ Gehobene Ausstattung.
- ▶ Transparente offene Gestaltung nach Außen, deutliche Außenwerbung.
- ▶ Moderne Theken für zügige Arbeits- und Bedienabläufe.
- ▶ Sitzmöglichkeiten oder Stehtische.

In der Regel werden bei Bahnhofsgebäuden mit relativ geringem Fahrgast- und Besucheraufkommen Mietverträge mit Fest- oder Staffelmieten abgeschlossen, wobei zwischen Haupt- und Nebenflächen unterschieden wird. Bei höherem Fahrgast- und Besucheraufkommen ab circa 2.500 bis 3.000 Fahrgästen sind auch Umsatzmietverträge mit Mindestmietvereinbarung branchenüblich. Bei Umsatzmietverträgen sind für Back- und Handelswaren sechs bis acht Prozent, bei Tabakwaren 1,5 bis vier Prozent und bei Zeitschriften und Zeitungen sechs bis acht Prozent Umsatzmiete zu erzielen.

4.5.4 Gastronomie

Vorgefundene Situation In den Bahnhofsgebäuden befanden sich insgesamt 43 Gastronomieeinheiten, von denen zum Zeitpunkt der Bewertung 25 teils seit längerer Zeit leer standen und instandsetzungsbedürftig waren. Diese hatten eine Mietfläche zwischen 66 und 409 Quadratmetern, die mittlere Größe lag bei rund 172 Quadratmetern. 80 Prozent der Gastronomieflächen waren kleiner als 200 Quadratmeter, vier hatten eine Größe zwischen 200 und 250 Quadratmetern, in zwei Fällen betrug die Fläche rund 400 Quadratmeter.

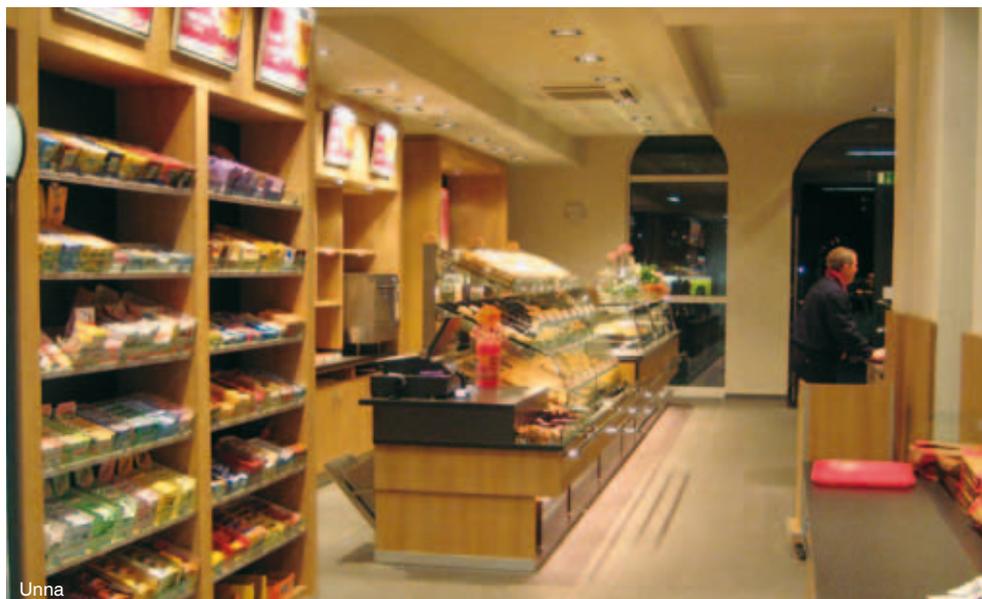
In 18 Gebäuden waren noch Gastronomiebetriebe in einer durchschnittlichen Größe von 213 Quadratmetern vorhanden, von denen drei Viertel bis zu 200 Quadratmetern Fläche und ein Viertel zwischen 300 und 700 Quadratmetern



Moers



Plettenberg



Unna



Bad Berleburg

Fläche hatten. Der durchschnittliche Mieterlös betrug nur 3,52 Euro pro Quadratmeter Mietfläche (80 Prozent lagen weit unter fünf Euro pro Quadratmeter), der durchschnittliche Gesamterlös lag bei circa 752 Euro pro Monat und Gastronomiebetrieb. Hinzu kommen allerdings Automatenpachterlöse in unterschiedlicher Höhe, die in der Regel aber nur einen Bruchteil der Miete ausmachen.

Die Gastronomiebetriebe weisen fast ausnahmslos Folgendes auf:

- ▶ Veraltetes Raumkonzept mit Inneneinrichtungen der 1950er bis 1980er Jahre, in Teilen Instandhaltungsmängel.
- ▶ Konzentration auf reine Schankwirtschaft, kein Speisenangebot.
- ▶ Sehr eingeschränkter Kundenkreis, kaum Fahrgäste als Kunden.
- ▶ Umsatz fast nur durch alkoholische Getränke und Geldspielautomaten.

Mit einem durchschnittlichen Mieterlös von 3,53 Euro pro Quadratmeter Mietfläche aus der Vermietung an Gastronomiebetriebe kann ein Gebäudeeigentümer keine umfassende Modernisierung und Gebäudesanierung finanzieren.

Empfehlungen Im Zuge der Erarbeitung des Nutzungskonzepts sollten die Chancen einer neuen Gastronomie anhand folgender Kriterien sorgfältig geprüft werden:

- ▶ Gibt es ausreichend Nutzflächen im Erdgeschoss, die mit vertretbarem Aufwand zu modernen Gastronomieflächen umgebaut werden können?
- ▶ Gibt es ausreichend Flächen für eine großzügige Außengastronomie?
- ▶ Wie ist die Konkurrenzsituation im angestrebten Gastronomie-segment, beispielsweise im Bereich moderner Restaurants mit innovativer Küche oder Brauhausgastronomie?
- ▶ Gibt es einen zuverlässigen Pächter, der Mietzahlungen gewährleisten kann und einen langfristigen Mietvertrag unterzeichnet?

In vielen Bahnhofsgebäuden haben die neuen Eigentümer auch wieder Flächen für Gastronomie vorgesehen und um-



Geldern



Bestwig

gesetzt. Mieter in den bisher sanierten Bahnhofsgebäuden sind überwiegend größere Gastronomiebetriebe – entweder Brauereien/Getränkeverleger oder direkt erfahrene Gastronomen. Die meisten neuen Gastronomieflächen sind geprägt durch:

- ▶ Neue klare Grundrisse und großzügige Gasträume.
- ▶ Neue und moderne Gestaltung je nach Charakter der Gastronomie.
- ▶ Gehobene Ausstattung.
- ▶ Transparente offene Gestaltung nach Außen.
- ▶ Überwiegend Restaurant- und Mischkonzepte mit Speisenangebot.
- ▶ Großzügige Außengastronomie.
- ▶ Hochwertiger Auftritt und Anspruch an hohe Qualität der Speisen.
- ▶ Veranstaltungen, Events und teils auch Catering gehören zum Angebot.

Branchenüblich sind neben einer Mindestmiete auch Staffel- oder Umsatzmieten. Um Gastronomen in der Anfangsphase ausreichend Zeit für die Etablierung zu geben oder Effekte von Restbaustellen im Umfeld anzumildern, wurden teilweise Staffelmietverträge vereinbart.

Ein stark wachsendes Segment ist die Systemgastronomie, die auch in Bahnhofsgebäuden an Bahnhöfen mittlerer Größe in zentraler Lage und einer Fahrgastfrequenz ab circa 3.000 Fahrgästen zunehmend eine Rolle spielt. In zweier von der BEG NRW verkauften Empfangsgebäude zogen bisher Systemgastronomen ein. Diese benötigen mit etwa 100 Quadratmeter für Küche und Gastraum relativ geringe Mietflächen. Hier ist die Aushandlung einer Umsatzmiete (branchenüblich sind vier bis acht Prozent) mit Mindestmiete zweckmäßig, da auf relativ kleiner Fläche Tagesumsätze von mehreren Tausend Euro erwirtschaftet werden können.

4.5.5 Büros und Praxen

Vorgefundene Situation In 17 Bahnhofsgebäuden waren Büros mit einem durchschnittlichen Mietertrag von 3,36 Euro pro Quadratmeter und Monat bei einer durchschnittlichen Größe von 94 Quadratmetern vermietet. Rund 80





Bad Driburg



Bad Driburg



Eschweiler

Prozent der Mieterlöse lagen unter fünf Euro pro Quadratmeter und Monat. Insgesamt standen 33 Büromieteinheiten leer.

In zahlreichen Bahnhofsgebäuden befinden sich zudem ehemalige Büro- und Sozialräume der DB AG, die allerdings nur einen einfachen Ausbaustandard und einen einfachen Instandhaltungszustand aufweisen. Die Mehrzahl der Bahnhofsgebäude ist des Weiteren mindestens zweigeschossig und verfügt damit über erhebliche Nutzflächenpotentiale. In den von der BEG NRW verkauften Empfangsgebäuden sind dies rund 15.000 Quadratmeter.

Empfehlungen Zahlreiche Bahnhofsgebäude liegen zentral im Siedlungsgefüge der Kommunen und sind daher prädestiniert für eine Büro- oder Praxisnutzung: Der Bahnhof ist eine bekannte, eingeführte Adresse mit häufig stadtbildprägender, markanter Fassade; die Anbindung an den Bus- und Bahnverkehr ist gut und oft sind auch Obergeschosse vorhanden und für Büro- und Praxiszwecke nutzbar.

Die Erfahrung zeigt, dass sich in sanierten Bahnhofsgebäuden Flächen für Praxis- und Büroziecke auch an kleineren Standorten vermieten lassen oder durch Erwerber selbst zu Büroziwecken genutzt werden können, wenn folgende Grundbedingungen erfüllt sind:

- ▶ Erfolgte oder geplante Umsetzung eines Gesamtkonzepts für die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes.
- ▶ Sanierung der Außenhülle des Gebäudes und Wiederherstellung eines repräsentativen Charakters.
- ▶ Schaffung zentraler Eingänge zu den Büro- und Praxisnutzungen.
- ▶ Nach Möglichkeit Anordnung von Treppenhäusern zur Erschließung der Obergeschosse an der Front oder der Seite des Bahnhofsgebäudes.
- ▶ Erschließung für mobilitätseingeschränkte Personen in Abstimmung mit dem Mieter, zum Beispiel durch Schaffung von Rampen beziehungsweise den Einbau eines Aufzugs für die Obergeschosse, wenn ein lang-

jähriger Mietvertrag geschlossen wird. In der Regel ist die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit Voraussetzung für eine Praxisnutzung.

- ▶ Ausbau der Mietfläche im modernen nutzungsspezifischen Standard.
- ▶ Zu beachten sind gegebenenfalls Einflüsse bahnbetrieblicher Einrichtungen – insbesondere spannungsführende Fahr- und Speiseleitungen in unmittelbarer Nähe des Gebäudes – auf medizinische Geräte.

4.5.6 Wohnen

Vorgefundene Situation In fast allen Bahnhofsgebäuden älteren Baujahrs sind Wohnungen vorhanden. Von den insgesamt 121 Wohnungen standen rund zwei Drittel leer, nur 43 Wohnungen waren noch vermietet. Der durchschnittliche Mietzins betrug 2,63 Euro pro Quadratmeter und Monat bei einer durchschnittlichen Größe von circa 90 Quadratmetern; der höchste Mietzins lag bei 4,14 Euro pro Quadratmeter und Monat. Viele Wohnungen wiesen nur einen einfachen Standard und einfache Mietverhältnisse auf. Mit diesen Mieterträgen ist eine nachhaltige Sanierung und Entwicklung der Bahnhofsgebäude in der Regel kaum möglich

Empfehlungen Der Instandhaltungszustand und die einfache Ausstattung der Bestandswohnungen macht es Erwerbern und Mietern in der Regel leicht, das Mietverhältnis einvernehmlich aufzulösen.

In Bezug auf eine Wiederaufnahme der Wohnnutzung muss nach Erwerbern unterschieden werden. Im Fall weniger kleiner Gebäude wie Ascheberg haben sich die Erwerber als Eigennutzer für eine Wohnnutzung entschieden. Alle anderen Bahnhofsgebäude haben die Erwerber bisher nur in Einzelfällen wie Wetter, Bad Driburg oder Rheinbach zur Wohnnutzung in den Obergeschossen ausgebaut. Dazu ist aber folgendes notwendig:

- ▶ Moderne Grundrisse und Ausstattung.
- ▶ Bautechnische Vorsorge in Bezug auf umliegende Nutzungen.



Borken Marbeck Heiden



Bad Driburg



Bad Driburg



- ▶ Herausarbeitung des Alleinstellungsmerkmals „Wohnen im Bahnhofsgelände“; dies funktioniert am besten in stadtbildprägenden denkmalgeschützten Gebäuden.

Die Lage unmittelbar am Bahnhof ist für eine künftige Wohnnutzung im Bahnhofsgelände kein Hindernis; Lärmemissionen sind – genau wie die von Straßen – durch entsprechende bauliche Maßnahmen in den Griff zu bekommen. In den Mietvertrag sollte dennoch sicherheitshalber eine Klausel zur Immissionsduldung durch den Mieter aufgenommen werden. Es sollte auch bedacht werden, dass ein gewerbliches Mietverhältnis gegebenenfalls einfacher zu lösen ist als eine Wohnnutzung.

4.6 Umgang mit ...

4.6.1 ... Bautätigkeiten in der Nähe von Gleisen und Bahnsteigen

Zahlreiche Bahnhofsgelände grenzen an einen Hausbahnsteig, der häufig nicht Teil des Kaufgegenstands ist und weiterhin als Bahnsteig für Fahrgäste dient. In einzelnen Fällen stehen Bahnhofsgelände auch direkt am Betriebsgleis und damit in unmittelbarer Nähe zu den elektrischen Fahrleitungsanlagen.

Wie bei anderen Gebäuden, die an öffentliche Verkehrsflächen grenzen, sind auch bei der Sanierung der verkehrsflächenseitigen Fassaden der Bahnhofsgelände besondere Anforderungen an den Schutz der Passanten und des rollenden Verkehrs zu berücksichtigen.

Bei der Sanierung gleisseitiger und gleisnaher Fassaden und Dächer ist eine vorherige Abstimmung mit der DB Netz AG als Eigentümerin und Betreiberin der Gleisanlagen sowie – sofern Bahnsteige oder Bahnsteigzugänge betroffen sind – mit der DB Station&Service AG als Be-

treiberin der Verkehrsstation notwendig. Die Arbeiten dürfen nur mit Zustimmung begonnen werden. Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG können konkrete Angaben über gegebenenfalls notwendige Vorkehrungen, Maßnahmen und Rahmenbedingungen machen.

Bei der Planung von Arbeiten, die eine zeitweise Unterbrechung des Zugverkehrs erforderlich machen, ist zu beachten, dass ein entsprechender zeitlicher Vorlauf auf Seiten der DB Netz AG berücksichtigt werden muss, um die notwendigen Sperrpausen in das Betriebsprogramm beziehungsweise die Fahrpläne einarbeiten zu können.

Grundsätzliche Auflagen bei Arbeiten, die näher als 4,50 Meter von der Gleismitte stattfinden, können sein:

- ▶ Gerüste müssen außerhalb des Sicherheitsraumes des Gleiskörpers und der Fahrleitung aufgestellt werden.

- ▶ Gleisnaher Gerüstaufbau und -abbau nur in Sperrpausen der Gleise, beispielsweise während Gleisbauarbeiten oder nächtlichen Regelbetriebspausen; Durchführung der eigentlichen Sanierungsarbeiten auf dem Gerüst ist auch während des Eisenbahnbetriebs möglich.
- ▶ Ausstattung des Gerüsts mit einer festen Hülle, unter anderem zur Verhinderung des Durchstoßens von Werkzeugen und damit Gefährdung des Eisenbahnverkehrs.
- ▶ Bei Fahrleitungen: Abschottung und Erdung der Fahrleitung bei Aufstellung des Gerüsts sowie Erdung des Gerüsts während Aufstellungsdauer.
- ▶ Auf Bahnsteigen: Schutz der Fahrgäste vor Schmutz und Schutt, Aufrechterhaltung der Beleuchtung und der Zuwegung des Bahnsteigs.

Für den Zeitraum nach der Sanierung können bei sehr gleisnahen Arbeiten unter anderem folgende Auflagen gemacht werden, die der Sicherheit der

Gebäudenutzer als auch des Bahnbetriebs dienen:

- ▶ Einbau fester oder verschließbarer Fenster an der Gleisseite in unmittelbarer Nähe zu Fahrleitungen oder zum Gleisraum zur Verhinderung von Unfällen.
- ▶ Fassadenarbeiten (auch ohne Gerüst) nur nach Zustimmung der DB Netz AG in Betriebs- und Sperrpausen.

All diese Maßnahmen stellen keine besonderen Mehrbelastungen dar – in der Regel liegen die Mehrkosten in Bezug auf normale Baukosten im Bereich von einem halben bis zwei Prozent für ein Gebäude mittlerer Größe mit einer Nutzfläche von 800 bis 1.000 Quadratmetern.

4.6.2 ... denkmalgeschützten Bahnhofsgebäuden

Moderne Bauelemente und historische Bausubstanz müssen keine Gegensätze sein. Zu mehreren Objekten sind in Einzelfallentscheidungen gute Lösungen gefunden worden.

Der Schutzgegenstand ist in der Regel das gesamte Bahnhofsgebäude. Von besonderer Bedeutung ist bei denkmalgeschützten Gebäuden in der Regel die äußere, oft stadtbildprägende Hülle mit ihrer historischen Substanz. Im Inneren können in Einzelfällen auch Teile historischer Empfangshallen, Wartesäle oder auch Treppenhäuser unter Denkmalschutz stehen.

Denkmale lassen sich nach heutigen Erfordernissen zeitgemäß umnutzen und umbauen. In Abstimmung mit den Denkmalbehörden wurden in zahlreichen Fällen die ursprünglichen inneren Funktionszusammenhänge von Räumen wie Empfangshalle, Fahrkartenschalter und Gepäckabfertigung aufgelöst und die Grundrisse einer neuen, nachhaltigen Nutzung angepasst. Der ursprüngliche Charakter, zum Beispiel von hohen Empfangshallen, wurde oft beibehalten und prägt das Gebäude weiterhin.

Ziel der Denkmalbehörden ist, die öffentliche Akzeptanz und Nutzung der Gebäude durch Bürger und Fahrgäste zu erhöhen. Daher stimmen die Denkmal-





behörden im Einzelfall auch Lösungen zu, die eine moderne bedarfsgerechte Erschließung der Nutzflächen im Gebäude ermöglichen. Dies kann auch bedeuten, dass in Einzelfällen der Anpassung und Veränderung von Zugangssituationen und Teilen der Fassadenstrukturen zugestimmt wird, sofern die Maßnahmen das historische Gesamtbild des Empfangsgebäudes nicht stören.

Denkmalschutz ist daher kein Hindernis, sondern eine Chance. Durch die Wiederherstellung der historischen Fassadengliederung, beispielsweise durch Wiederherstellung von Ornamenten, dem Einbau denkmalgerechter Sprossenfenster oder der Freistellung der Fassade von nachträglichen Vor- und Anbauten kommt der historische Architekturanspruch wieder zur Geltung. Ein denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude ist nach der Sanierung in der Regel wieder repräsentativ und erhöht auch die Vermietungschancen, da der Bahnhof wieder eine „gute Adresse“ ist.



Die Sanierung der denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude durch private Investoren wird nach § 7 i Einkommensteuergesetz²⁶ steuerlich unterstützt. Sämtliche Aufwendungen zur Erhaltung des Baudenkmals, in der Regel alle Kosten der Sanierung, lassen sich steuerlich über einen Zeitraum von zwölf Jahren steuermindernd abschreiben. Voraussetzung in Nordrhein-Westfalen ist eine denkmalfachliche Bescheinigung der Unteren Denkmalbehörde nach dem Erlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW²⁷.



4.6.3 ... Lärmbelastung durch Schienenverkehr

In vielen Fällen werden Schallemissionen und Erschütterungen als Ausschlusskriterium für empfindliche Nutzungen wie Wohnen, Büros, Praxen etc. genannt und daher oft von vornherein aus den Überlegungen ausgeschlossen. Die Chance, solche durchaus höherwertigen Nutzungen in Empfangsgebäuden zu etablieren, sollte man jedoch nicht leichtfertig vergeben. Grundsätzlich gehen vom Schienenverkehr zwar – wie von jedem anderen Verkehrsträger auch – Schallemissionen und je nach Unter-

grund gegebenenfalls auch Erschütterungen aus. Lärmbelastungen können aber durch geeignete bauliche Maßnahmen entschärft werden. Derartige Belastungen sind nicht anders zu handhaben als solche, die durch Straßenverkehr entstehen.

Die Schallemissionen von Schienenverkehr werden derzeit nach einer bahnnahen Richtlinie (Schall 03) berechnet. Das Berechnungsverfahren der Schall 03 stellt nicht den tatsächlichen Schallpegel dar, sondern einen gemittelten, berechneten Wert. Dieser ist als so genannter „Schienenbonus“ seit einiger Zeit in der Diskussion. Im konkreten Fall kann man neben der Berechnung der Schall 03 auch örtliche Messungen vornehmen, um den tatsächlichen Ausgangsschallpegel zu erhalten.

Durch geeignete, relativ wenig aufwendige Maßnahmen lassen sich mögliche Auswirkungen der Schallemissionen auf die Nutzbarkeit der Bahnhofsgebäude ausgleichen. Der „Schallschutz im Hochbau“ wird unter anderem nach den Richtwerten der Richtlinie DIN 4109 bemessen – die Richtwerte der Schalldämmung orientieren sich an der Nutzungsart und -sensibilität.

Schallschutz kann man durch den Fassadenaufbau und die Dachdämmung, die Bauart der Fenster und durch den Einbau einer schallgedämmten Lüftungsanlage erreichen. Häufig überschneiden sich dabei die schalltechnischen mit energetischen Vorteilen.

Die VDI Richtlinie 2719 definiert für Fenster Schallschutzklassen von T1 (niedriger Schalldämmwert) bis T6 (sehr hoher Schalldämmwert). Die geforderten Schalldämmwerte für die gleisabgewandten Fassaden werden in der Regel schon durch Standard-Einfachfenster mit normaler Wärmeschutzverglasung erreicht, die eine Schallschutzklasse von T2 bis T3 haben. Gleisseitig sind hier in der Regel höhere Lärmdämmwerte erforderlich. Die Kosten der Fenster mit hohen Lärmdämmwerten von T4 oder T5 an stark befahrenen Strecken mit Güterverkehr sind zwar etwa doppelt so hoch, in Bezug auf die Gesamtbaukos-



ten sind die Mehrkosten jedoch gering. Diese Fenster bieten neben besserer Schallisolierung auch bessere Wärmedämmwerte und führen damit zur weiteren Energieeinsparung. Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung über Wärmetauscher bieten ebenfalls beide Vorteile.

Die Außenwände der oft historischen Bahnhofsgebäude genügen in der Regel aufgrund der hohen Wandstärken von circa 50 bis 80 Zentimetern schon allen Anforderungen an den Schall- und Wärmeschutz. In anderen Fällen bietet die ohnehin eingebaute Wärmedämmung den notwendigen zusätzlichen Schallschutz. Durch den Einbau von Gussasphalt lassen sich einerseits Unebenheiten der Böden ausgleichen, andererseits aber auch energetische und schalltechnische Vorteile im Inneren erzielen. Gussasphalt kann zudem leichte Erschütterungen mindern.

Folgende Beispiele zeigen, dass auch vermeintlich empfindliche Nutzungen in Bahnhofsgebäuden möglich sind und entsprechende Mieter gefunden werden können:

- ▶ Emsdetten: Veranstaltungs- und Kursräume der VHS im Obergeschoss, Abstand acht Meter zum Sicherheitsbereich des Gleises

- ▶ Unna: Praxis einer Logopädin und Schulungsräume des TÜV, Abstand circa sechs Meter zum Sicherheitsbereich des Gleises
- ▶ Wetter: Stadtbücherei und Wohnen im 2. Obergeschoss, Abstand circa drei Meter zum Sicherheitsbereich des Gleises
- ▶ Bad Driburg: Sechs Wohnungen, Abstand circa 7,50 Meter zum Sicherheitsbereich des Gleises
- ▶ Plettenberg: Musikschule, Abstand circa einen Meter zum Sicherheitsbereich des Gleises
- ▶ Eschweiler Hbf.: Zahnarztpraxis, Abstand circa neun Meter zum Sicherheitsbereich des Gleises

5 Anhang

5.1 Endnoten

- 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467).
- 2 www.db.de [download 03.01.07].
- 3 www.db.de [download 03.01.07].
- 4 DB Station&Service AG: „Unser Leistungsspektrum“. 20.09.2007
- 5 DB Station&Service AG [2008]: Geschäftsbericht 2007. Berlin. S. 3.
- 6 Capital [2007]: Wolf-Dieter Siebert: Bahn sieht Länder und Kommunen in der Pflicht. Heft 1/2007. Bundesweit haben 44 Prozent der Stationen weniger als 300 Einsteiger am Tag.
- 7 DB Station&Service AG [2006]: Geschäftsbericht 2005. Berlin. S. 4.
- 8 Verordnung über Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Wertermittlungsverordnung – WertV) in der Fassung vom 6. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2209), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Baugesetzbuches und zur Neuregelung des Rechts der Raumordnung (Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 – BauROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I 1997 S. 2081).
- 9 Ziegenbein (1989): Zur Wertermittlung von Flächen im Außenbereich, die für den gemeinen oder öffentlichen Bedarf vorgesehen sind. Nachr. der nds. Kat.- und VermVw 1989/2. In: Nachrichten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung. S. 96-100.

-
- 10 ebd.
- 11 Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27.04.2005 (BGBl I S. 1138).
- 12 gem. § 2 Abs. 3c Ziff. 2 AEG.
- 13 BVerwGE 79, 318.
- 14 Regelfall ist das (bisherige) Eigentum der Bahnhofsgebäude durch eine Eisenbahn des Bundes (z. B. DB Station&Service AG) und somit die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes. Bei Gebäuden im (bisherigen) Eigentum von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen besteht die Zuständigkeit der Landeseisenbahnverwaltungen.
- 15 Stürer, NVwZ 2006, 512 ff.; Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 31.10.2005 (Pr.2320 Paw 2005 (Freistellung)) zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (§ 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)) und zu Fragestellungen in Verbindung mit dem kommunalen Planungsrecht“. Die Präsidialverfügung einschließlich der Anlagen kann unter www.eisenbahn-bundesamt.de, dort im Serviceteil unter Referat 23 heruntergeladen werden.
- 16 Vgl.: Verfügung EBA Pr.2320 Pa vom 17.09.2008 „Mischnutzung von Empfangsgebäuden; Abgrenzung bauordnungsrechtlicher Zuständigkeiten“
- 17 ebd.
- 18 Die VV Bau kann in ihrer aktuellen Fassung unter www.eisenbahn-bundesamt.de, dort im Serviceteil unter Referat 21 heruntergeladen werden. Nach Einführung einer VV Pilot zur veränderten Bauabwicklung ist nach Hinweis von Armin Kreppel, Präsident des EBA, im Rahmen der 14. eisenbahnrechtlichen Fachtagung an der Universität Tübingen 2008 mit der Einführung einer Baudurchführungsverordnung durch das EBA zu rechnen, die eine stärkere Betreiberverantwortung ohne aufsichtsbehördliche Tätigkeit im Rahmen der Baudurchführung sowie die Einbeziehung von Beliehenen vorsieht.
- 19 Vgl.: Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2004]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. Teil 2 – Empfangsgebäude. Rheinbach.
- 20 Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2004]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. Teil 2 – Empfangsgebäude. Rheinbach. Bezug: www.bahnflaechen.info.
- 21 Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2004]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. Teil 2 – Empfangsgebäude. S 17.
- 22 Vgl.: Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2004]: Anmerkungen zum Musterkaufvertrag der Deutschen Bahn AG aus kommunaler Sicht. Rheinbach.
- 23 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214). Zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 9.12.2004 (BGBl. I S. 3214).

-
- 24 DB AG [29.08.2008]: Presseinformation. Bahnpreise steigen zum Jahresende um durchschnittlich 3,9% / Gleichzeitig neue Angebote und Service-Offensive. Berlin.
- 25 Die vollständigen und aktuellen Konditionen sind unter www.db-agenturservice.de nachzulesen.
- 26 Einkommensteuergesetz (EStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4210; 2003 I S. 179), zuletzt geändert durch Artikel 90 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2586 mWv 1.9.2009).
- 27 Bescheinigung nach § 40 Denkmalschutzgesetz für Baudenkmäler, die zur Einkunftserzielung oder zu eigenen Wohnzwecken genutzt werden. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport vom 17. März 1998 – II B 2 – 57.00. Aufgrund der Ermächtigung nach § 42 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) vom 11. März 1980 (GV. NRW. S. 226), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. November 1997 (GV. NRW. S. 430) – SGV. NRW. 224.

5.2 Anlage „Wertermittlung“ des Rahmenvertrages zum 2. Empfangsgebäudepaket NRW

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass eine revisions- und prüfungssichere Bewertung des Paketes notwendig ist und nur mit Hilfe einer auf den Einzelfall bezogenen Verkehrswertermittlung zu erreichen ist.

Grundlage der Verkehrswertermittlung sind die geltenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien über die Grundsätze für die Ermittlung von Verkehrswerten (BauGB, WertV und WertR).

Der Verkehrswert für das Einzelobjekt ist nach § 194 BauGB zu ermitteln.

Innerhalb der Verkehrswertermittlung kommt der Darstellung des gegebenenfalls vorhandenen Markt- und Entwicklungspotentials eine besondere Bedeutung zu.

Demzufolge ist durch die beauftragten Sachverständigen die Nachvollziehbarkeit und Transparenz ihrer Gutachten im Hinblick auf die o. g. Grundsätze sicherzustellen.

Die mit der Gutachtenerstellung beauftragten Sachverständigen sind entsprechend und in Form eines Wertermittlungsvertrages verpflichtet. Das Forum Bahnflächen NRW übernimmt die Beauftragung von geeigneten Sachverständigen.

Als Ansprechpartner seitens der DB Station&Service AG wird der Leiter des Bereichs SFF benannt.

Die Abnahme und Freigabe der erstellten Gutachten erfolgt gemeinsam durch das Forum Bahnflächen NRW und die DB S&S AG in folgenden Schritten:

1. Einreichung des gefertigten Gutachtens zum Einzelobjekt durch den Verkehrswertermittler im PDF-Format an die Koordinierungsstelle des Forum Bahnflächen NRW, an die jeweilige Kommune, den Vertriebspartner und die DB S&S AG.
2. Erste Plausibilitätsprüfung durch die DB S&S AG und die Kommune und Abgabe von entsprechenden schriftlichen Stellungnahmen an den Verkehrswertermittler und als Kopie der Stellungnahme an den Vertriebspartner. Inhalt und Zweck der Plausibilitätsprüfung ist ausschließlich die Überprüfung der sachlichen, methodischen und rechnerischen Richtigkeit des Verkehrswertgutachtens. Je nach Ergebnis der Plausibilitätsprüfung Rückgabe des Gutachtens an den Sachverständigen mit der Bitte um Überarbeitung beziehungsweise Korrektur oder Freigabe des Gutachtens durch die DB S&S AG und / oder die Kommune. Im Falle der Bitte um Überarbeitung beziehungsweise Korrektur: Information zu den Inhalten an das Forum (Auftraggeber).
3. Einreichung des ggfls. überarbeiteten Gutachtens zum Einzelobjekt durch den Sachverständigen im PDF-Format an das Forum Bahnflächen NRW, die jeweilige Kommune, den Vertriebspartner und die DB S&S AG.
4. Zweite Plausibilitätsprüfung des ggfls. überarbeiteten Gutachtens durch die DB S&S AG und die Kommune. Je nach Ergebnis der zweiten Plausibilitätsprüfung:
 - ▶ Sofern nach der Plausibilisierung des überarbeiteten Gutachtens weiterer Überarbeitungsbedarf seitens der DB S&S und / oder der Kommune geltend gemacht wird: Organisation und Durchführung eines Vor-Ort-Termins durch den Vertriebspartner unter Beteiligung des Verkehrswertermittlers, der Kommune, des Vertriebspartners, des Bahnhofsmanagers und des benannten zentralen Ansprechpartners der DB S&S zur Besichtigung des Bewertungsgrundstücks einschließlich aller Gebäude und zur Erörterung des Gutachtens. Abschließende Festlegung der für den Verkehrswert entscheidenden Parameter im Vor-Ort-Termin und Vorlage des überarbeiteten Gutachtens an das Forum Bahnflächen NRW, die Kommune, die DB S&S und den Vertriebspartner im PDF-Format. Sofern die Kommune oder / und die DB Station&Service AG einen weiteren Sachverständigen bei der Plausibilisierung herangezogen haben, soll dieser an dem Termin teilnehmen.
 - ▶ Bei abgeschlossener Verkehrswertermittlung beziehungsweise erfolgter Festlegung des Verkehrswerts: Einreichung des endgültigen Gutachtens an das Forum Bahnflächen NRW, die jeweilige Kommune, den Vertriebspartner und die DB S&S AG (jeweils ein farbiges gebundenes Originalgutachten, eine gebundene farbige Kopie und eine ungebundene, ungeheftete farbige Kopie).

Der Gesamtablauf des Verfahrens ist in Anlage III dargestellt.

Mit Blick auf die vorgenannten Ausführungen und im Hinblick auf die Besonderheiten von Bahnimmobilien haben sich die Vertragsparteien auf folgende weitere Annahmen und Voraussetzungen der Verkehrswertermittlung geeinigt:

Wertermittlungsstichtag / Ortsbesichtigung

Als Wertermittlungsstichtag ist der Tag der Ortsbesichtigung durch den Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung anzuhalten.

Altlasten / Abfall

Zum Wertermittlungsstichtag ist ein altlasten- und abfallfreies Grundstück beziehungsweise Gebäude zu unterstellen. Gegebenenfalls vorhandene(r) Altlasten oder Abfall bedürfen ggfls. einer gesonderten Beurteilung durch dafür geeignete Sachver-

ständige. Das dafür notwendige Abstimmungsprozedere ist für den Einzelfall zwischen den Parteien abzustimmen. DB S&S stellt die Einbindung von FRS im Rahmen der EP sicher.

Vorgehensweise bei der Wertfindung

Der Verkehrswert ist nach WertV zu ermitteln unter Berücksichtigung des zum Wertermittlungsstichtag vorhandenen Entwicklungspotentials auf Grundlage der situationsbedingten Gegebenheiten und der zukünftig nachhaltigen Nutzungsmöglichkeit, den gegebenenfalls damit verbundenen üblichen und durchschnittlichen Modernisierungs- beziehungsweise Umnutzungskosten (keine „Luxusmodernisierung beziehungsweise -sanierung“) und den gegebenenfalls zu berücksichtigenden Wartezeiten beziehungsweise Mietausfallkosten über die Dauer der Modernisierungs- beziehungsweise Sanierungsmaßnahmen.

Gültigkeitsdauer der Wertermittlungen / Gutachten

Die Parteien sind sich einig darüber, dass die Gültigkeit der Gutachten zum Gültigkeitsende dieser Rahmenvereinbarung abläuft. Anschließend wird eine Überprüfung beziehungsweise Aktualisierung durch einen geeigneten Sachverständigen erforderlich.

Darüber hinaus sind sich die Parteien darüber einig, dass das Gutachten seine Gültigkeit verliert, wenn sich wesentliche, den Wert bestimmende Annahmen und Voraussetzungen ändern. In diesem Fall ist eine Aktualisierung des jeweiligen Gutachtens erforderlich und wird von dem angestoßen, der Kenntnisse über die wesentlichen Änderungen erlangt hat.

Bewertung des baulichen Zustandes

Die für eine Verkehrswertermittlung erforderliche Bewertung des Zustandes der baulichen Anlagen und der gegebenenfalls erforderlichen Modernisierungs- und Umnutzungskosten erfolgt durch die beauftragten Sachverständigen in enger Abstimmung (gemeinsame Objektbegehung) mit dem für die Verkehrswertermittlung beauftragten Sachverständigen. Die aufzuwendenden Kosten sind in Abhängigkeit der zugrunde zu legenden Nutzungsmöglichkeiten zu ermitteln (siehe oben).

Abstimmungsprozedere der Sachverständigen:

1. Die Sachverständigen besichtigen gemeinsam das Objekt.
2. Der Sachverständige für die Verkehrswertermittlung entscheidet aufgrund der methodischen Erfordernisse aus der Verkehrswertermittlung, welche Art von Kosten zu ermitteln ist.
3. Auf Basis der Vorgaben des Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung ermittelt der Sachverständige für die Baukosten die üblicherweise aufzuwendenden durchschnittlichen Kosten.
4. Die Festlegung der für die Verkehrswertermittlung wesentlichen Parameter im Rahmen der Ortsbesichtigung wird protokolliert. Die Ergebnisse der Ortsbesichtigung sind Grundlage der jeweiligen Gutachten. Gesonderte Protokolle der Ortsbesichtigung werden darüber hinaus nicht erstellt.

Abbruch / Freigelegter Bodenwert

Bei Objekten, deren bauliche Anlagen nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind (Nachweis durch Sachverständigen für die Verkehrswertermittlung), ist der freigelegte Bodenwert zu ermitteln. Die Ableitung des freigelegten Bodenwertes und die durch den Bausachverständigen ermittelten Abbruchkosten sind nachvollziehbar darzustellen.

Denkmalschutz

Bei Baudenkmalen ist der denkmalbedingte Mehraufwand bei der Berechnung der Kosten für die ggfls. notwendigen Instandsetzung, Modernisierung oder Sanierung zu berücksichtigen und separat darzustellen. Bei Baudenkmalen findet die Ermittlung eines freigelegten Bodenwertes nur im Ausnahmefall dann statt, wenn dies in Abstimmung mit der unteren Denkmalbehörde erfolgt.

Berücksichtigung von bestehenden Miet- und Pachtverhältnissen

Die das Grundstück und die aufstehenden Gebäude betreffenden Miet- und Pachtverhältnisse sind hinsichtlich ihrer Aktualität zu überprüfen, nachvollziehbar darzustellen und im Rahmen der Verkehrswertermittlung zu berücksichtigen.

Leerstand

Bei leerstehenden Nutzflächen ist in Bezug auf ihre Nutzungsmöglichkeiten eine marktübliche Miete anzusetzen.

Bestehende Gemeinbedarfsflächen

Bestehende, in Abstimmung mit dem Eigentümer ausgebaute und bleibende Gemeinbedarfsflächen sind als solche zu bewerten. Die Dauer der Zweckbindung von Fördermaßnahmen ist in der Wertermittlung zu berücksichtigen.

Gebäude mit kommunalen, landes- oder bundesseitigen Investitionen

Ergänzend zur Verkehrswertermittlung ermittelt der Verkehrswertermittler Abschläge für die vor dem Wertermittlungsstichtag erfolgten Investitionen in Gebäude mittels Bewilligungsbescheid an die Kommunen nach folgenden Regelungen:

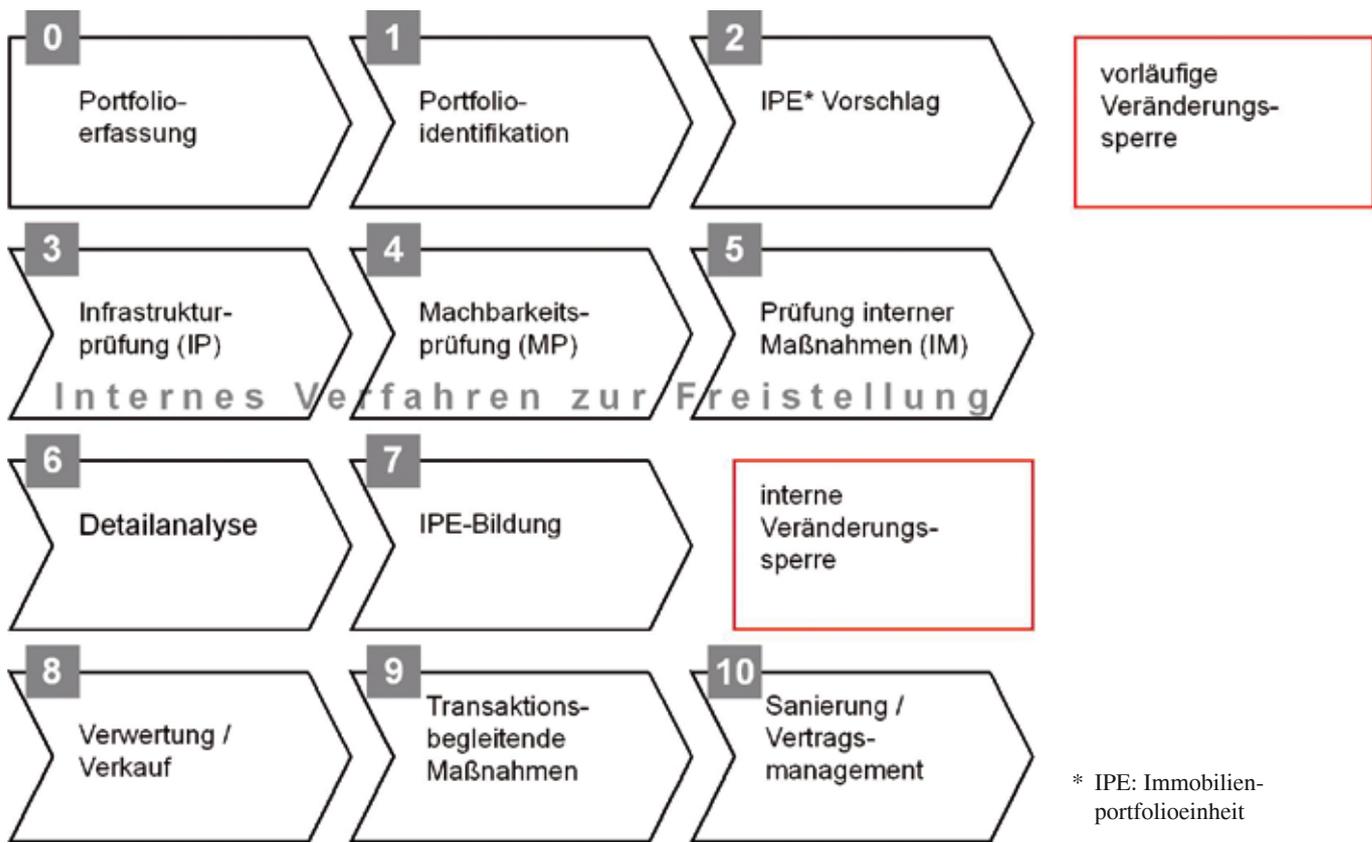
- ▶ Sofern und soweit die Kommunen als Zuwendungsempfänger Zuwendungen des Landes NRW erhalten haben, werden diese grundsätzlich nach Restdauer der Zweckbindung anteilig vom Verkehrswert abgezogen (Abzug = Landeszuwendung / Zweckbindungsdauer x Jahre Restlaufzeit der Zweckbindung). Diese Vorgehensweise ist nach Förder- und Haushaltsrecht des Landes und des Bundes erforderlich und steht unter der Voraussetzung einer zweckgebundenen Veräußerung.
- ▶ Bei bestehenden Mietverträgen zwischen Erwerber und Verkäufer, in denen als Ausgleich für kommunale Investitionen in die Bausubstanz eine Mindermiete für Flächen im Empfangsgebäude vereinbart wurde, wird die zukünftige Mindermiete über die Restlaufzeit des Mietvertrags diskontiert, um die nachhaltige Miete zu ermitteln.
- ▶ Liegt kein Mietvertrag vor oder übersteigen die kommunalen Investitionen die Mindermiete über die Vertragslaufzeit, werden die Investitionen nach folgendem Schlüssel vom Verkehrswert abgezogen (Abzug = Investitionen / Jahre bauteilbezogene wirtschaftliche Lebensdauer x Jahre verbleibender wirtschaftlicher Lebensdauer).
- ▶ Alle oben stehenden Regelungen gelten nur für wertsteigernde Investitionen und Zuwendungen in die Bausubstanz.

Daten- und Unterlagenbereitstellung

Die für die Wertermittlung erforderlichen Daten werden durch den beauftragten Sachverständigen erhoben beziehungsweise eingeholt. Raum- und Nutzflächenangaben sind nach DIN 277 i.d.g.F. zu prüfen beziehungsweise zu plausibilisieren.

Die DB S&S stellt alle erforderlichen Unterlagen, insbesondere sämtliche Miet- und Pachtverträge, Gestattungsverträge, Informationen über die vorhandenen Rechte und Belastungen sowie sonstige grundstücks- und gebäudebezogenen Pläne, Daten und Informationen zum Bewertungsgrundstück in Form einer vollständigen Objektakte jeweils dem Vertriebspartner und dem vom Forum Bahnflächen NRW beauftragten Verkehrswertermittler zur Verfügung.

5.3 Zehnstufiger Immobilienverwertungsprozess der DB AG



5.4 Quellen

5.4.1 Literatur

DB Station&Service AG [2008]: Geschäftsbericht 2007. Berlin.

DB Station&Service AG [20.09.2007]: Unser Leistungsspektrum. Berlin.

Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2004]: Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen und Empfangsgebäude. Teil 2 – Empfangsgebäude. Rheinbach. Bezug: www.bahnflaechen.info.

Forum Bahnflächen NRW (Hrsg.) [2004]: Anmerkungen zum Musterkaufvertrag der Deutschen Bahn AG aus kommunaler Sicht. Rheinbach. Bezug: www.bahnflaechen.info.

Capital [2007]: Wolf-Dieter Siebert: Bahn sieht Länder und Kommunen in der Pflicht. Heft 1/2007.

www.db.de

www.bahn.de

www.eisenbahn-bundesamt.de

www.fachportal.nahverkehr.nrw.de

Ziegenbein (1989): Zur Wertermittlung von Flächen im Außenbereich, die für den gemeinen oder öffentlichen Bedarf vorgesehen sind. Nachr. der nds. Kat.- und Verm.-Vw 1989/2. In: Nachrichten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung. S. 96-100.

5.4.2 Gesetze und Verordnungen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (BGBl. I S. 215).

Einkommensteuergesetz (EStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4210; 2003 I S. 179), zuletzt geändert durch Artikel 90 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2586 mWv 1.9.2009).

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8 Mai 1967 (BGBl. II S. 1563) zuletzt geändert durch die Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467).

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871).

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214). Zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 9.12.2004 (BGBl. I S. 3214).

RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport vom 17. März 1998 – II B 2 – 57.00. Aufgrund der Ermächtigung nach § 42 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) vom 11. März 1980 (GV. NRW. S. 226), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. November 1997 (GV. NRW. S. 430) – SGV. NRW. 224.

Verordnung über Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Wertermittlungsverordnung – WertV) in der Fassung vom 6. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2209), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes zur Änderung des Baugesetzbuches und zur Neuregelung des Rechts der Raumordnung (Bau- und Raumordnungsgesetz 1998 – BauROG) vom 18. August 1997 (BGBl. I 1997 S. 2081).

5.4.3 Fotonachweis

Seite 38: beide unteren Fotos

Fotograf: Joern Spreen-Ledebur, Stewwede

5.5 Ansprechpartner

5.5.1 BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH

BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH

Geschäftsführer

Thomas Lennertz, Volker Nicolaus

Projektleiter Bahnhöfe

Carsten Kirchhoff

Kettwiger Straße 2-10

45127 Essen

Tel. 0201 747660

Fax 02017476628

info@beg.nrw.de

5.5.2 Deutsche Bahn AG und DB Station&Service AG in Nordrhein-Westfalen

Deutsche Bahn AG – Beauftragter der Konzernleitung

Konzernbevollmächtigter für das Land Nordrhein-Westfalen

Willi-Becker-Allee 11

40227 Düsseldorf

Tel. 0211 3680-2000

Fax 0211 3680-2050

DB Station&Service AG – Vertrieb

Zentrale Vertriebsfragen, Stationsnutzungen

Köthener Straße 2

10963 Berlin

Tel. 030 297-68217

Fax 030 297-68212

DB BahnPark GmbH

Taurentzienstraße 9-12

10789 Berlin

Tel. 030 319-861700

Fax 030 319-861799

DB Station&Service AG – Regionalbereich West

Willi-Becker-Allee 11

40227 Düsseldorf

Bahnhofsentwicklungskonzeption und Vertriebsfragen im Zusammenhang mit der

Nutzung der Infrastruktur der Bahnhöfe

Tel. 0211 3680-3407

Fax

DB Station&Service AG Nordrhein-Westfalen – Station&Betrieb

Regionalbereich West

Willi-Becker-Allee 11

40227 Düsseldorf

Tel. 0211 3680-3718

Fax 0211 3680-3780

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Aachen

Bahnhofplatz

52064 Aachen

Tel. 0241 433-2391

Fax 0241 433-2446

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Bielefeld

Am Bahnhof 1b
33602 Bielefeld
Tel. 0521 785-1535
Fax 0521 785-1506

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Bonn

Am Hauptbahnhof 1
53111 Bonn
Tel. 0228 715-398
Fax 0228 715-310

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Dortmund

Königswall 15
44137 Dortmund
Tel. 0231 729-3881
Fax 0231 729-3807

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Duisburg

Mercatorstraße 17
47051 Duisburg
Tel. 0203 3017-2650
Fax 069 2655-7166

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Düsseldorf

Konrad-Adenauer-Platz 14
40210 Düsseldorf
Tel. 0211 3680-3689
Fax 0211 3680-3112

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Essen

Am Hauptbahnhof 5
45127 Essen
Tel. 0201 182-4407
Fax 0201 182-4517

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Hagen

Am Hauptbahnhof 16
58089 Hagen
Tel. 02331 205-2041
Fax 02331 205-2304

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Köln

Trankgasse 11
50667 Köln
Tel. 0221 141-2497
Fax 0221 141-3569

DB Station&Service AG – Bahnhofsmanagement Münster (Westfalen)

Berliner Platz 29
48143 Münster (Westf)
Tel. 0251 691-3391
Fax 0251 691-3521

**Anmerkungen zum Musterkaufvertrag
der Deutschen Bahn AG aus kommunaler Sicht**

ISBN 3-8176-1128-5



**Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen
und Empfangsgebäude
Teil 1 – Bahnflächen**

ISBN 3-8176-1126-9



**Leitfaden zur Aktivierung gewidmeter Bahnflächen
und Empfangsgebäude
Teil 2 – Empfangsgebäude**

ISBN 3-8176-1127-7



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

ISBN 3-8176-1129-3

