

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Burkert, Sören Bartol, Gerold Reichenbach, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/12912 –

Verkauf, Zustand und Instandhaltung der Bahnhofsgebäude der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Deutsche Bahn AG hatte bereits im Jahr 2011 ca. 1 300 Bahnhofsgebäude der in ihrem Bestand befindlichen ca. 2 800 Bahnhofsgebäude veräußert. Dieser Verkauf geht weiter.

So werden auf dem Internetportal www.bahnliegenschaften.de/immobilien weitere ca. 80 Objekte angeboten. Viele der Gebäude sind sanierungsbedürftig und stehen unter Denkmalschutz. Den Kommunen steht oft ein Vorkaufsrecht zu, welches jedoch – oft aufgrund der unterfinanzierten Haushalte – nicht wahrgenommen werden kann.

Deshalb werden viele Gebäude anderweitig veräußert. Offen bleibt, ob und inwieweit die neuen Eigentümer auch verpflichtet sind, für die Grundbedürfnisse der Bahnreisenden sowie die Instandhaltung und den Denkmalschutz der erworbenen Gebäude zu sorgen.

So hat der britische Immobilienfonds P. C. bereits mindestens 900 der Gebäude (Stand: Ende 2011) erworben. Gleichzeitig hat sich P. C. verpflichtet, bis Ende 2012 bundesweit 15 Mio. Euro in die Gebäude zu investieren. Bisher ist nicht erkennbar, ob und wie diese – im Verhältnis zu den erworbenen Gebäuden – doch relativ geringe Summe auch tatsächlich investiert wurde.

Viele Bürgerinnen und Bürger beklagen die mangelnde Pflege und Instandhaltung der Bahnhofsgebäude sowie die fehlende Gewährleistung ihrer Grundbedürfnisse auf Hygiene und Schutz.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Erlöse die Deutsche Bahn AG und mit ihr verbundene Unternehmen durch den Verkauf von Bahnhofsgebäuden erzielt haben?

Die Deutsche Bahn AG teilte hierzu auf Anfrage mit:

„Seit dem Jahr 2000 wurden in Summe ca. 1 800 Empfangsgebäude veräußert. Die erzielten Erlöse sind für den einzelnen Verkaufsvorgang aufgrund des hete-

rogenen Portfolios (wie z. B. Zustand der baulichen Substanz, Größe, Mikro- und Makrolage) großen Schwankungen unterworfen. Darüber hinaus wurden oftmals im Rahmen von Verkäufen der Empfangsgebäude auch weitere nicht betriebsnotwendige sogenannte Arrondierungsflächen und weitere bauliche Anlagen mit veräußert. Eine Separierung der Kaufpreise für die Empfangsgebäude wäre nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich.“

2. Ist der Bundesregierung die Verpflichtung bekannt, dass sich die Käufer der Stationsgebäude Medienberichten zufolge (vgl. Wirtschaftswoche vom 18. März 2011 „Deutsche Bahn sucht Käufer für 900 Bahnhöfe“) verpflichten, ab 2007 innerhalb von fünf Jahren mindestens 15 Mio. Euro in die Modernisierung der erworbenen ca. 1 000 Bahnhöfe zu investieren?

Und wenn ja, wo sind die Investitionen in welcher Höhe erfolgt?

Die Deutsche Bahn AG teilte hierzu auf Anfrage mit:

„Ein Bieterkonsortium aus Procom Invest und Patron Capital Limited hat Ende 2007 ein Paket von bundesweit 493 Empfangsgebäuden von der DB Station&Service AG erworben. Gemäß Kaufvertrag ist die Käuferin verpflichtet, binnen 5 Jahren einen Betrag von insgesamt 15 Mio. Euro in das erworbene Portfolio zu investieren. Eine auf den jeweiligen Standort bezogene Investitionsverpflichtung gibt es nicht. Bisher hat der Käufer Nachweise in Höhe von rund 9 Mio. Euro erbracht, die die Deutsche Bahn AG anerkannt hat. Derzeit erfolgt die Klärung mit dem Käufer zu der noch offenen Summe.“

3. Hat die Bundesregierung rechtliche Möglichkeiten, bei den neuen Eigentümern der Bahnhöfe auf die Wahrnehmung ihrer Pflichten als Besitzer denkmalgeschützter Gebäude zum Erhalt des zu schützenden Zustands hinzuwirken?

Wenn ja, welche?

Der Denkmalschutz gehört nach Artikel 30 des Grundgesetzes (GG) zur Zuständigkeit der Länder (Kulturhoheit). Sowohl Gesetzgebung als auch Vollzug des Denkmalschutzrechts sind daher Ländersache – der Vollzug ist in der Regel den kreisfreien Städten und Landkreisen als Aufgabe übertragen. Insbesondere hat der Bund unter dem Aspekt des Artikels 74 Absatz 1 Nummer 18 und Nummer 29 GG keine konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit für den Bereich des Denkmalschutzrechts.

4. Ist der Bundesregierung der Umstand bekannt, dass entgegen der allgemein angenommenen Verpflichtung, die neuen Besitzer der Bahnhofsgebäude müssten die Objekte halten und weiterentwickeln, das Besitzerkonsortium bereits ca. 400 der erworbenen Bahnhofsgebäude weiter verkauft?

Und wenn ja, wie sorgt sie als Eigentümer der Deutschen Bahn AG dafür, dass die Verpflichtung zum Erhalt dieser denkmalgeschützten Gebäude auch von den neuen Eigentümern eingehalten wird?

Eine vertragliche Verpflichtung der Käufer, die erworbenen Empfangsgebäude dauerhaft im Eigentum zu halten, gibt es nicht. Unabhängig davon ist jeder Eigentümer per Gesetz verpflichtet, die denkmalschutzrechtlichen Auflagen zu erfüllen. Die Überwachung dieser Verpflichtung obliegt den zuständigen Behörden der Länder.

5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Eigentümerkonsortiums, mit dem Kauf der Stationsgebäude keinerlei Verantwortung auch für die Grundbedürfnisse der Bahnkunden übernommen zu haben?

Wenn ja, warum?

Bestehen in den Objekten bahnbetriebliche Restnutzungen auch nach einem Verkauf, werden die betreffenden Anlagen und Nutzungen (z. B. Bahnsteigzuwegung, Stellwerkstechnik) zu Gunsten der jeweiligen DB Gesellschaften dinglich gesichert. Die Betreiberverantwortung der Bahn gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) für diese Anlagen besteht daher weiterhin. Der notwendige Betrieb wird durch die DB Gesellschaften sichergestellt.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Deutschen Bahn AG, dass mit dem Kauf der Gebäude die Versorgung der Bahnkunden mit Grundbedürfnissen auf die Käufer/Eigentümer übergegangen ist und sie diese nicht mehr zu gewährleisten hat?

Die Deutsche Bahn AG teilte auf Nachfrage mit, sie vertrete die dargestellte Auffassung nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Ist der Bundesregierung der Umstand bekannt, dass offensichtlich das Vorkaufsrecht der Kommunen bei den bisherigen Verkäufen von Bahnhöfen durch die Deutschen Bahn AG umgangen wurde?

Und wenn ja, wieso hat die Bundesregierung als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht darauf hingewirkt, dass eine ordnungsgemäße Beteiligung der Kommunen erfolgt?

Die Kommunen sind gemäß Baugesetzbuch (BauGB) berechtigt, bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen, ihr Vorkaufsrecht auszuüben. Diese gesetzliche Regelung gilt in jedem einzelnen Verkaufsfall (auch im Rahmen von Paketverkäufen) und kann durch die Kommunen in Anspruch genommen werden. In einigen Fällen haben Kommunen das Vorkaufsrecht ausgeübt. In der Regel werden alle zur Veräußerung stehenden Empfangsgebäude im Vorfeld öffentlich ausgebaut und das Gemeindeinteresse frühzeitig direkt abgefragt.

8. Sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geringen finanziellen Möglichkeiten der kommunalen Haushalte, Möglichkeiten, um die tatsächlich am Kauf interessierten Kommunen z. B. finanziell in ihrem Vorhaben zu unterstützen, insbesondere auch denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude käuflich zu erwerben?

Wenn ja, hat sie dies bereits getan?

Entsprechend der Rechtslage sieht die Bundesregierung hierfür keine Möglichkeiten.

9. Sieht die Bundesregierung – als hundertprozentige Anteilseignerin der Deutschen Bahn AG – einen Widerspruch darin, dass trotz der immensen staatlichen Förderung des Schienenverkehrs nach Auffassung der Fragesteller eine systematische Verwahrlosung besonders der ländlichen Bahnhöfe stattfindet?

Hinsichtlich der im Eigentum der DB Station&Service AG und der DB Netz AG stehenden ländlichen Verkehrsstationen und dazugehöriger Bahnhofsgebäude ist eine systematische Verwahrlosung nicht erkennbar.

10. Wie viele Bahnhöfe werden nach Kenntnis der Bundesregierung von der Deutsche Bahn AG betrieblich gebraucht (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Bahnhöfe im betrieblichen Sinn sind gemäß § 4 Absatz 2 Satz 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) „Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen.“ Das Vorhandensein von kundendienstlichen Anlagen oder Gebäuden ist nicht Bestandteil dieser Funktion. Wie viele Bahnhöfe von der DB AG betrieblich benötigt werden, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Sofern Bahnhöfe betrieblich nicht mehr benötigt werden, kommt die Umwandlung in einen Haltepunkt oder in einen Gleisanschluss in Betracht, wenn die Personenverkehrsbedienung bzw. die Güterverkehrsbedienung weitergeführt werden soll.

Nach Veröffentlichungen der DB Station&Service AG (Stand 1/2010) werden von ihr an Bahnhöfen und Haltepunkten rd. 5 400 kundendienstliche Anlagen (Verkehrsstationen) mit 1 600 Empfangsgebäuden betrieben.

11. Welche Bahnhöfe stehen nach Kenntnis der Bundesregierung in den jeweiligen Bundesländern zum Verkauf?

Bahnhöfe im Sinne der Definition des § 4 Absatz 2 Satz 1 EBO werden in der Regel nicht allein, sondern mit angrenzenden Streckenabschnitten veräußert. Nach vorliegenden Informationen ist von der DB Netz AG derzeit die Verpachtung der Streckenabschnitte Zeitz (ausschließlich)–Tröglitz und Naumburg (ausschließlich)–Teuchern (ausschließlich) an nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgesehen. Der Streckenabschnitt Olbernhau–Grünthal–Neuhausen (km 13,040 bis km 22,437) wird derzeit im Internet zur Abgabe an potenzielle Interessenten angeboten. In diesem Streckenabschnitt liegen die Bahnhöfe Oberneuschönberg, Seiffen (Erzgebirge) und Neuhausen (Erzgebirge). Die Veräußerung eventuell vorhandener Verkehrsstationen oder Empfangsgebäude ist nicht Bestandteil dieser Transaktionen.

12. Für welche Bahnhöfe ist nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Zeitraum ein barrierefreier Ausbau vorgesehen?

Bei der Beantwortung wird davon ausgegangen, dass nicht die Bahnhöfe im betrieblichen Sinn, sondern die kundendienstlichen Anlagen (Verkehrsstationen) gemeint sind. Die DB AG hat mittlerweile das zweite Programm nach § 2 Absatz 3 Satz 2 EBO aufgestellt und im Internet veröffentlicht: www.bahn.de/p/view/service/barrierefrei/programm_der_db.shtml. Das Programm wurde am 27. April 2012 vorgestellt. Es enthält im Sinne eines umfassenden Ansatzes der Barrierefreiheit eine Vielzahl von Maßnahmen für mobilitätseingeschränkte oder kleine Personen, blinde oder sehbehinderte Personen sowie hörbehinderte Personen. Anlage 3 dieses Programms enthält die Verkehrsstationen der DB Station&Service AG, für die mittelfristig Bauvorhaben zur Verbesserung der Barrierefreiheit geplant sind. Darüber hinaus gehende Vereinbarungen der DB Station&Service AG mit den Bundesländern oder Dritten sind der Bundesregierung nicht bekannt.

13. Wie viele Bahnhöfe, die außer Betrieb, aber noch nicht entwidmet sind, hat die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung bereits verkauft?

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß AEG ist keine zwingende Voraussetzung für den Verkauf der Empfangsgebäude. Für die bisher verkauften Immobilien ist die Freistellung gemäß § 23 AEG i. d. R. nicht erfolgt, da sich auf den veräußerten Flächen und in den Objekten noch betriebsnotwendige Anlagen/Nutzungen (z. B. Bahnsteigzuwegung) befinden, welche zu Gunsten der DB Gesellschaften dinglich gesichert wurden. Seit dem Jahr 2000 wurden rund 1 800 Empfangsgebäude veräußert.

14. Wie viele dieser verkauften Bahnhofsgebäude, die außer Betrieb, aber noch nicht entwidmet sind, sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bahnhöfe mit Stellwerksfunktion?
15. Wurden die Käufer nach Kenntnis der Bundesregierung über die Pflichten informiert, die bei einer Wiederinbetriebnahme auf sie zukommen?
16. Warum sind diese Pflichten nach Kenntnis der Bundesregierung nicht als Baulast eingetragen?

Die Fragen 14 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass die Veräußerung von Bahnhöfen bzw. Bahnhofsgebäuden Teil des operativen Geschäfts der betroffenen Konzernunternehmen der Deutschen Bahn AG darstellen. Es versteht sich von selbst, dass letztere sämtliche einschlägigen transaktionsrelevanten Rechtsvorschriften zu beachten haben, was den Käufer jedoch nicht von der Pflicht entbindet, sich über die ihm im Zusammenhang mit dem Erwerb erwachsenen Pflichten zu informieren. Dazu gehören insbesondere auch die mit einer Wiederinbetriebnahme verbundenen Pflichten.

