Strategie und Lösungsbausteine

BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH

Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH (BEG) ist mit 22 Mio. qm Brachfläche das bundesweit größte Public-Private-Partnership-Modell.

Diese Herausforderung hat die BEG zur Spezialistin für Bahnflächen, Bahnstrecken und Empfangsgebäude gemacht. Ebenso ist sie zur Expertin für Bahnrecht und bahninterne Prozesse wie für städtebauliche Positionen, Planungen und kommunal-(politisch)e Verfahren geworden.

Ihr Alleinstellungmerkmal: das kombinierte Insiderwissen von Bahn (Immobilien und Akteure), Land (Förderung von Flächen und Verkehr) und Kommunen (Finanzen und Planungsrecht).

Große Aufmerksamkeit erhalten die Umsetzungserfolge in den Handlungsfeldern Alleenradwege auf stillgelegten Bahnstrecken, Empfangsgebäudepakete und BahnflächenPool NRW. Hier wurden Handlungsansätze entwickelt und Lösungsbausteine erprobt, deren Übertragung auch auf andere Räume grundsätzlich möglich ist.

Wir verstehen Bahnhof

Liegenschaftspakete:
BEG etabliert Vertragsmodelle

Der Bahnflächenpool NRW beinhaltet das Vermarktungsportfolio für die BEG. Er wurde 2002 mit ca. 7,4 Mio. qm in 100 Kommunen aufgelegt. Heute betreut die BEG auf Grundlage von 5 Verträgen mit der Deutschen Bahn AG und dem Land Nordrhein-Westfalen rd. 22 Mio. qm in 205 Kommunen. Das bundesweit bisher einmalige Modell stellt beide Gesellschafter zufrieden:

- Rund zwei Drittel der entbehrlichen Flächen sind bereits veräußert. Diese wurden zu 85 % von Kommunen und kommunalen Töchtern zum Verkehrswert erworben.
- Das Land bringt für weniger als 0,90 € pro qm die tatsächliche Innenentwicklung auf den Weg, wovon die Bahn rd. 50 % refinanziert.
- In regelmäßigen Befragungen bewerten rund vier von fünf Kommunen die Arbeit der BEG mit "gut" oder "sehr gut".

Die BEG ist zentrale Ansprechpartnerin der Kommunen. Sie bearbeitet und veräußert alle Bahnflächen eines Gemeindegebietes, soweit sie nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden. Dabei wird jeder Standort in seiner Gesamtheit betrachtet – über die verschiedenen bahninternen Eigentümer hinweg. Die BEG finanziert mit Landesmitteln (eigener Titel) u.a. die für die Flächenentwicklung erforderlichen Planungsverfahren, Gutachten und Wirtschaftlichkeitsermittlungen.

Die bisher achtjährige Umsetzung des Modells hat viel Entwicklungsarbeit erfordert, so dass heute zahlreiche Prozessregelungen und Lösungsmuster vorliegen, die u.a. in Geschäftsprozessregelungen mit der DB AG verankert sind:

- Entwicklungskostenplanung, Lastschriftverfahren, Mittelabruf und Refinanzierungsvorschau zur Steuerung des revolvierenden Systems
- Access-basiertes Vetriebsmodul zur Planung, Feinjustierung und Umsetzung der jährlichen Vertriebsplanung unter Berücksichtigung der vertraglichen Regelungen zwischen Bahn und Land, den „ökonomischen Leitplanken“
- Flächenerfassungstool mit Checklisten und Erfassungsbögen zu jedem Flächentyp sowie Vermarktungskonzepte für Spezialimmobilien (z.B. Kleingärten, A&E-Flächen)
- Eröffnungsgespräche, Moderationsverfahren und Konsensvereinbarungen mit den Kommunen zum Vorrang Brache
- Rahmenverträge (EU Präqualifikationsverfahren) für die Gutachtensteuerung Altlasten und Rückbau, Planerpool NRW und Wertermittlerpool BEG
- Ampellisten zur einzelfallbezogenen Projektplanung und Steuerung mit Aufzeigen von gegenseitigen und zeitlichen Abhängigkeiten und Zwangspunkten; Prozess- und Schnittstellen-Optimierung
- Tools zur Optimierung der Projektabläufe (z. B. Fachgutachten, Genehmigungsverfahren)
- Standardisierte monatliche Abstimmungsrunden (jour fixe)
  - mit den Flächeneigentümern und den an der Flächenfreisetzung Beteiligten zur Steuerung der Grundlagenarbeit und Problemlösung im Einzelfall
  - mit der DB Netz AG zur Klärung der Notwendigkeit transaktionsbegleitender Maßnahmen (TBM)
  - mit dem Sanierungsmanagement der DB AG, Regionalbüro West (FRS-W) zur Steuerung der Aufklärung von Bodenbelastungen und zur Kostenbeteiligung zu Abfall/Altlasten
- Zustimmungsverfahren zur Veräußerung der Liegenschaften und Datentransfer zu den Verkäufen in die Systeme der Bahn (laufendes Reporting) mit Jahres- und Mittelfristplanung
- Best-Practice-Sammlung zur Lösungsfindung anhand von Referenzprojekten des BahnflächenPool und des Forum Bahnflächen NRW

Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken: BEG beschleunigt und standardisiert die Umsetzung

Das 2007 entwickelte Handlungsprogramm „AlleenRadwege NRW“ verfolgt das Ziel, innerhalb von 3-4 Jahren rd. 300 km Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken zu realisieren. Inzwischen sind mehr als 250 km an die Träger der Baumaßnahmen veräußert und zu 80 % der Bahnstrecken Bewilligungen erteilt bzw. Finanzierungsvereinbarungen geschlossen.

Die projektübergreifende Klärung aller Einzelaspekte war unbedingte Voraussetzung für einen solch ambitionierten Zeitrahmen:

- Entwicklung eines Handlungsprogramms
- Verzahnung aller Förder- und Finanzierungsbereiche (Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen)
- Teilmarkttheorie als Wertermittlungssystematik
- Kaufvertragliche Lösungsbausteine, insbesondere zur Übernahme von Kunstbauwerken und Gleisanlagen
- Lösungsbaustein zum Sanierungsstau bei Kunstbauwerken wie Brücken, Tunnel und Stützmauern: Ablösebeitragsmodell BEG
- Kostenrechner mit laufender Projektevaluation zur Fördermittel-Beantragung und Programmsteuerung beim zuständigen Ministerium
- Lösungsorientierter Umgang mit Gleisschotter (Thematik Bodenbelastungen) und vorhandenen Gleisen und Weichen (Thematik Rückbaukosten)
- Referenzprojekte zur Natur-auf-Zeit-Regelung (Ausgleichspflicht) und artenschutzrechtlichen Fragestellungen aus der Begutachtung von 250 km Strecke
- Planungsrechtliche Lösungen zur zügigen Errichtung von Radwegen auf gewidmeten Bahnflächen
- Wege zur Berücksichtigung von Qualitätsstandards (z.B. ADFC-Zertifizierung), Identität stiftenden Leitbildern und bürgerschaftlichem Engagement

- Regionales sowie überregionales Verzahnen der Radwege und
- Einbringen touristisch orientierter Umsetzungsbausteine

Empfangsgebäude & Bahnhofsumfeld: BEG sichert Erhaltung und Sanierung

Das Land Nordrhein-Westfalen, das Forum Bahnflächen NRW und die DB Station&Service AG haben zwei sog. Empfangsgebäudepakete vereinbart. Diese wurden zu einer Erfolgsgeschichte, da sie mehr als 80 Bahnhofsgebäude vor weiterem Verfall bewahrt haben. Die meisten werden derzeit saniert, viele sind schon fertig gestellt. Das Modell fußt auf einer Vielzahl von besonderen Prozess-, Bewertungs- und Vertragsregeln, die überwiegend von der BEG entwickelt und laufend verfeinert wurden:

- Finanzierungs- und Förderbausteine zur Durchführung der Verfahren, zum Zwischenerwerb sowie zur Umnutzung und Sanierung der Gebäude
- Techniktermine zur Ermittlung von technischen Restriktionen im Gebäude und der Freistellungsfähigkeit (§ 23 AEG); bei Freistellungsbedarf: Ermittlung der Kosten zur Verlagerung der betriebsnotwendigen Einrichtungen

- Nutzungskonzepte unter Berücksichtigung der tatsächlichen Markt- und Entwicklungspotenziale
- Gutachten zum Instandhaltungsrückstau und zu den anfallenden Kosten einer Sanierung im mittleren Sanierungsstandard
- Wertermittlungen im einheitlichen, transparenten und neutralen Verfahren auf Basis nachhaltiger Nutzungsmöglichkeiten
- Steuerung des gesamten Verfahrens einschließl. Plausibilisierung der Gutachten und Moderation einer abschließenden Preisfindung
- Abstimmung der Nutzungskonzepte von Erwerbern und Kommunen mit den bahnrechtlichen und fördertechnischen Möglichkeiten
- Kaufvertragliche Lösungsstandards, insb. zur Mehrerlösklausel und zu verbleibenden Betriebseinrichtungen wie z.B. Stellwerke

Besonderheit Bahnflächen: BEG regelt die spezifischen Anforderungen

In allen vorgestellten Handlungsfeldern befasst sich die BEG mit den Besonderheiten von Bahnflächen. Sie hat eigene Aufklärungswege, neue zielgerichtete Prozesse und kaufvertragliche Lösungen entwickelt:

Aufklärung und Lösung von eisenbahnrechtlichen Fragestellungen, z.B.

- Verfahrensstand und Vorgehen zur Stilllegung der Strecke/Fläche (§ 11 AEG), zur Plangenehmigung des Rückbaus (§ 18 ff AEG) und zur Freistellung von den Eisenbahnbetriebszwecken (§ 23 AEG)
- EBA-konforme Abbindung der stillgelegten Strecke/Fläche von dem letzten in Betrieb befindlichen Gleis
- Erforderlichkeit der Aufhebung von Kreuzungen nach § 14 a EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

Beachtung der besonderen Belastungen von Bahnflächen und Berücksichtigung bei Projektablauf und -kalkulation, insb.

- Umgang mit technischen und wirtschaftlichen Restriktionen aus der Entbehrlichkeitsprüfung (EP) bzw. Machbarkeitsprüfung (MP)
- Zeitliche Handlungserfordernisse im Zusammenhang mit dem zehnstufigen Verwertungsprozess der DB Netz AG (10 SVP)
- Berücksichtigung von Erkenntnissen aus Historischer Erkundung (HE), Orientierender Untersuchung (OU), Detailuntersuchung (DU), Flächenrisikodetailuntersuchung (FRIDU) und der Bodenfolgekostenanalyse (BoFa)

Grundsätzliches

- Sicherstellung des Grunderwerbs zum fairen Preis auf Grundlage einer neutralen Wertermittlung durch vereidigte Sachverständige
- Kaufvertragliche Lösungen, z.B. zu Einfriedungsverpflichtung, Immissionsduldung und Freistellung nach § 23 AEG, § 24 Abs. 2 BBodSchG und §9 USchG

Weitere Informationen

Weitere Informationen und Veröffentlichungen finden sich im InfoPortal unserer Homepage.

Stand: Aug. 2010
BEG – BahnflächenEntwicklungs-
Gesellschaft NRW mbH
Kettwiger Straße 2-10 I 45127 Essen

E-Mail: info@beg.nrw.de
Internet: www.beg.nrw.de
Tel.: 0201 7 47 66 – 0
Fax: 0201 7 47 66 – 28