

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Thomas Beyer SPD**  
vom 18.06.2012

### Schicksal der Bahnhöfe in Bayern

Zunehmend häufen sich seitens von Bahnkunden aber auch Kommunen in Bayern Klagen darüber, dass früher von der Deutschen Bundesbahn sowie nachfolgenden Unternehmen der Deutschen Bahn AG betriebene Gebäude an Bahnhöfen und Haltepunkten nicht mehr als solche betrieben werden, vergammeln, gegebenenfalls sogar Sicherheitsrisiken darstellen, aber weder die Durchsetzung von Verkehrssicherungspflichten noch die oftmals z. B. von kommunaler Seite gewünschte Übernahme zum Zwecke ihrer Reaktivierung möglich ist, weil nach Weggabe der Objekte aus dem Zugriff der Deutschen Bahn AG oftmals die Eigentums- und Besitzverhältnisse unklar sind. Auch in ihrer Antwort auf eine Schriftliche Anfrage zur Drucksache 16/5014 vom 30.06.2010 hat die Staatsregierung keinen Aufschluss darüber gegeben, welche Bahnhofsgebäude sich derzeit im Besitz welcher Unternehmen befinden.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Bayerische Staatsregierung:

1. Wie viele und welche (bitte Einzelaufzählung) Empfangs- bzw. Stationsgebäude der früheren Deutschen Bundesbahn bzw. deren Nachfolgeunternehmen im Rahmen und Zusammenhang mit der Deutschen Bahn AG wurden in Bayern
  - a) ab dem Jahr 2000 an die First Rail Property verkauft?
  - b) von den unter a) betroffenen Gebäuden von wem aus der Insolvenzmasse der First Rail Property erworben (bitte für jeden einzelnen Bahnhof getrennt angeben)?
  - c) im Folgenden durch die Patron Capital Leasing, Patron Capital Advisors und Procom Invest seit 2007 erworben (bitte alle Bahnhöfe einzeln nennen und zuordnen)?
  - d) zwischenzeitlich im Rahmen von Auktionen wie im Sommer 2011 an dritte Interessenten durch die in c) genannten Unternehmen weiterveräußert (bitte alle Bahnhöfe einzeln aufführen)?
  - e) stehen derzeit unter Verwaltung der Main Asset Management GmbH oder mit ihr verbundener Unternehmen (bitte alle Bahnhöfe einzeln zuordnen)?
2. Sind die unter 1. c) genannten Unternehmen, insbesondere die Patron Capital ihrer laut Medienberichten gegenüber der Deutschen Bahn AG eingegangenen Verpflichtung nachgekommen, innerhalb von fünf Jahren (seit 2008?) 15 Millionen € in die Modernisierung von 500 der erworbenen Bahnhöfe zu investieren? Wenn ja, in welche Bahnhöfe (bitte Einzelaufstellung) wurde investiert und welche Maßnahmen wurden dabei durchgeführt?
3. Ist der Staatsregierung bekannt, welche Gesamterlöse die Deutsche Bahn AG bzw. mit ihr verbundene Unternehmen und/oder mit der Verwaltung von früheren Immobilien der Deutschen Bundesbahn bzw. der der Deutschen Bahn AG betraute Unternehmen beim Verkauf der Bahnhöfe erzielt haben?
4. Welche Maßnahmen hat die Bayerische Staatsregierung bisher ergriffen oder beabsichtigt sie zu ergreifen, damit die eingangs geschilderten Schwierigkeiten, insbesondere die Durchsetzung von Verkehrssicherungspflichten aber auch die Unterstützung am Erwerb interessierter Kommunen, überwunden werden?
5. Teilt die Bayerische Staatsregierung auch angesichts der Tatsache, dass nicht nur Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG in Bayern im Wege von Verkehrsverträgen nach wie vor ein Großteil der Regionalisierungsmittel des Bundes für Bayern in Höhe von jährlich rund 1,1 Milliarden € zufließt, sondern die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG Entgelte auch von allen anderen mit der Erbringung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern betrauten Eisenbahnverkehrsunternehmen in erheblichem Umfang vereinnahmen, die von verantwortlicher Seite der Deutschen Bahn geäußerte lapidare Auffassung, aufgrund der Abgabe der Empfangsgebäude lägen die angesprochenen Umstände nunmehr nicht mehr im Einflussbereich der Deutschen Bahn und wenn ja, welche politische Initiative der Bayerischen Staatsregierung ist zu erwarten, damit Kunden und Kommunen mit den nun gehäuft auftretenden Problemen nicht allein gelassen werden?

## Antwort

### des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

vom 01.08.2012

Zu 1. und 1. a):

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wurden 42 Bahnhofsgebäude in Bayern an die First Rail Property verkauft. Dabei handelt es sich um die Gebäude an den Bahnhöfen Abensberg, Althegnenberg, Bad Abbach, Bad Birnbach, Bad Steben, Bayreuth-St. Georgen, Bindlach, Burgkunststadt, Burgsinn, Dettelbach, Dollnstein, Dombühl, Egglkofen, Elfershausen-Trimberg, Freihöls, Freihung, Gaimersheim, Geisenhausen, Laufach, Leipheim, Markt, Mittelsinn, München-Moosach, Münchsmünster, Neustadt (Donau), Nordendorf, Oberkotzau, Bad Rodach, Rohrenfeld, Saulgrub, Simbach (Inn), Simmelsdorf-Hüttenbach, Soyen, Steinbach am Wald, Stockheim, Sulzbach (Main), Töging, Unterammergau, Unterhausen, Walleshausen, Weichering und Weidenbach.

Zu 1. b.):

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG hat das Unternehmen Patron Capital sämtliche unter a) genannten Gebäude aus der Insolvenzmasse der First Rail Property erworben.

Zu 1. c):

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG hat das Unternehmen Patron Capital zusätzlich zu den unter a) genannten Gebäuden weitere 132 Bahnhofsgebäude im Jahr 2007 direkt von der DB erworben. Dabei handelt es sich um die Gebäude an den Stationen Altenstadt (Iller), Arzberg, Augsburg-Hochzoll, Bayrischzell, Benediktbeuern, Bischofswiesen, Bruckberg, Bruckmühl, Burgau, Dasing, Dettingen, Dietmannsried, Dinkelscherben, Dorfen, Ebenhausen, Eggolsheim, Emskirchen, Erlangen-Bruck, Etterzhausen, Fridolfing, Fürstzell, Geltendorf, Geroldshausen, Gräfenberg, Griesen, Großkarolinenfeld, Hammelburg, Harsdorf, Heigenbrücken, Helmbrechts, Hersbruck (links Pegnitz), Hochstadt-Marktzeuln, Hösbach, Illesheim, Immenreuth, Markt Indersdorf, Jettingen, Jodbad Sulzbrunn (inzwischen keine Zughalte mehr), Kellmünz, Kiefersfelden, Kirchenlamitz-Ost, Kissing, Klosterlechfeld, Kothmaißling, Krumbach, Küps, Laaber, Laberweinting, Langenbach, Laufen, Ludwigsstadt, Markt Bibart, Marktleuthen, Marktschorgast, Martinlamitz, Münchberg, Münnerstadt, Naila, Neufahrn (Niederbayern), Neuhaus (Pegnitz), Neuses (bei Kronach), Neusorg, Neustadt an der Waldnaab (Zughalt inzwischen an zentralere Stelle verlegt), Nördlingen, Nürnberg-Ost, Nürnberg-Schweinau, Nürnberg-Stein, Oberau, Obernburg-Elsenfeld, Ochenbruck, Ochsenfurt, Offingen, Ostermünchen, Oy-Mittelberg, Partenstein, Peiting Ost, Pfreimd, Pfronten-Steinach, Poppenhausen, Pressath, Pressig-Rothenkirchen, Pullach, Radersdorf, Rehau, Reuth bei Erbsdorf, Rieneck, Röslau, Röthenbach (Pegnitz), Rott (Inn), Rottendorf, Rückersdorf, Schaftlach, Schirnding, Schnabelwaid, Schongau, Schwarzenbach (Saale), Selb Stadt, Selbitz, Seligenstadt bei Würzburg, Senden, Seubersdorf, Siegeldorf, Solnhofen, Bad Staffelstein, Stammbach, Tapfheim, Teisendorf, Thalfingen, Trebgast, Triesdorf, Trostberg, Uffenheim, Uf-

hing am Staffelsee, Vach, Vilsbiburg, Vohburg, Vöhringen, Waging, Waigolshausen, Wallersdorf, Weißenburg, Wernberg, Westerham, Wicklesgreuth, Wiesau (Oberpfalz), Windischeschenbach, Winterhausen, Wörth (Isar), Wunsiedel-Holenbrunn und Zirndorf.

Eine Aufstellung nach den in der Fragestellung genannten Untergesellschaften des Unternehmens Patron Capital liegt der Staatsregierung nicht vor.

Zu 1. d):

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wurden inzwischen 28 Bahnhofsgebäude durch das Unternehmen Patron Capital weiterveräußert. Dabei handelt es sich um die Gebäude an den nachfolgend genannten Stationen (G= Veräußerung an die Gemeinde, P= Veräußerung an eine Privatperson):

Althegnenberg (P), Bad Abbach (P), Bindlach (P), Burgsinn (P), Egglkofen (P), Elfershausen-Trimberg (P), Etterzhausen (P), Freihöls (P), Freihung (P), Geroldshausen (P), Großkarolinenfeld (G), Heigenbrücken (G), Illesheim (P), Kirchenlamitz-Ost (P), Kissing (G), Mittelsinn (P), Naila (G), Nordendorf (P), Obernburg-Elsenfeld (G), Pullach (G), Simbach (Inn) (P), Simmelsdorf-Hüttenbach (P), Soyen (P), Steinbach am Wald (P), Tapfheim (G), Thalfingen (P), Triesdorf (P) und Weidenbach (P).

Zu 1. e):

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG stehen sämtliche unter a) und c) genannten Gebäude unter der Verwaltung der Main Asset Management GmbH, sofern Sie nicht gemäß den Angaben unter Ziffer d) weiterveräußert wurden. Die Gebäude befinden sich weiterhin im Eigentum des Unternehmens Patron Capital, die Main Asset Management GmbH ist lediglich als Verwaltungs- und Vermarktungsunternehmen tätig.

Zu 2.:

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG hat sich das Unternehmen Patron Capital verpflichtet, in die mit Besitzübergang im Jahr 2008 im Paket erworbenen 490 Empfangsgebäude bis Ende 2012 bundesweit 15 Mio. € zu investieren. Differenzierte Verpflichtungen je nach Bundesland oder Gebäude bestehen nicht. Nach Angaben der DB kommt die Käuferin ihren Verpflichtungen sukzessive nach. In Bayern wurden bislang rund 1 Mio. € investiert. Davon profitierten die Bahnhöfe Augsburg-Hochzoll, Münnerstadt, Nördlingen, Nürnberg-Ost, Oberau, Senden, Stammbach, Vach und Westerham. In aller Regel handelte es sich bei den Investitionen um Maßnahmen zur Erneuerung der Gebäudeinfrastruktur. Investiert wurde beispielsweise in die Bereiche Heizung, Wasser, Abwasser und Elektroversorgung sowie in Dächer und Fenster.

Zu 3.:

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

Zu 4.:

Zunächst ist festzustellen, dass die Finanzierung der Infrastruktur an DB-Strecken gemäß den grundgesetzlichen Regelungen in die Zuständigkeit des Bundes und der Deut-

schen Bahn AG fällt. Der Freistaat Bayern ist also für die Entwicklung von Empfangsgebäuden oder die Durchsetzung von Verkehrssicherungspflichten formal nicht zuständig.

Gleichwohl hat die Bayerische Staatsregierung ein großes Interesse daran, dass die Bahnhofsgebäude im Freistaat Bayern kundenfreundlich genutzt werden. Schließlich sind die Empfangsgebäude nicht nur ein wichtiges Eingangstor für die Gemeinden, sondern haben auch für den Zugang zum vom Freistaat Bayern bestellten Schienenpersonennahverkehr eine wichtige Funktion. Aus Sicht der Bayerischen Staatsregierung sollten möglichst viele Bahnhofsgebäude mit bahnaffinen Nutzungen versehen werden (also beispielsweise Warteraum, Toiletten, Fahrkartenverkauf, Gastronomie und Verkauf von Reisebedarf). Wo eine solche Nutzung wirtschaftlich nicht möglich ist, sollten nach Möglichkeit Nutzungen gefunden werden, die mit dem Zugverkehr verträglich sind.

Um den am Erwerb und an der Entwicklung von Empfangsgebäuden interessierten Kommunen eine Hilfestellung zu geben, hat der Freistaat Bayern in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG im Jahr 2007 die „Planungshilfe Bahnhofsentwicklung“ herausgegeben. Sie stellt dar, welche Zuständigkeiten, Gestaltungsmöglichkeiten und Förderprogramme es im Bahnhofsgebiet gibt. Da nach Erfahrung der Bayerischen Staatsregierung viele Kommunen Schwierigkeiten haben, die für sie zuständigen Ansprechpartner zu ermitteln, liegt hierauf ein besonderer Schwerpunkt der Planungshilfe. Eine aktualisierte Neuauflage ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

Um die kundengerechte Entwicklung von Bahnhofsgebäuden zu unterstützen, fördert der Freistaat Bayern mit Landesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

(GVFG) die Einrichtung von Toiletten und Warteräumen an Bahnhöfen, die von Zügen des Schienenpersonennahverkehrs bedient werden. Darüber hinaus fördert die Bayerische Staatsregierung Verknüpfungsmaßnahmen am Bahnhof, also beispielsweise Parkplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten oder Bushaltestellen, um auch das Bahnhofsumfeld und die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern optimal zu gestalten.

Um die öffentliche Aufmerksamkeit für das Thema Bahnhofsentwicklung zu erhöhen, hat der Freistaat Bayern im Jahr 2006 für den regelmäßig ausgelobten „Bayerischen ÖPNV-Preis“ um Bewerbungen ausschließlich zum Thema Bahnhofsentwicklung gebeten. Ausgezeichnet wurde unter anderem die ideal mobil AG, die in privater Regie das Bahnhofsgebäude in Landsberg am Lech fahrgastfreundlich umgestaltet hat.

Zu 5.:

Formaljuristisch mögen solche Aussagen in Bezug auf bereits veräußerte Bahnhofsgebäude zutreffen. Es ist jedoch Wunsch der Bayerischen Staatsregierung, dass sowohl die Deutsche Bahn AG als auch der Bund ihre Zuständigkeiten für die Entwicklung von Empfangsgebäuden aktiver wahrnehmen. Aus diesem Grund mahnt die Bayerische Staatsregierung stets, dass beide Partner sich stärker und bewusster um das Thema „Empfangsgebäude“ kümmern, da sich ein schlechter Zustand negativ auf das Image des gesamten Bahnwesens auswirkt, unabhängig davon, wie die Eigentumsverhältnisse sich gestalten. Die Bayerische Staatsregierung setzt sich gegenüber dem Bund auch für eine Aufstockung der Mittel für Projekte aus dem Bereich der Eisenbahninfrastruktur ein, um die Situation an den Verkehrsstationen zu verbessern.