

Warum die Forderung zur Rekommunalisierung von bereits verkauften Bahnflächen berechtigt ist.

Vorbemerkung.

Wesentliche Anstöße für die Eisenbahn in Deutschland gaben die Entwicklung der ersten betriebstauglichen Lokomotiven in England und die Eröffnung einer ersten öffentlichen Bahn, der „Stockton and Darlington Railway 1825“. Auch in Deutschland gab es Versuche, den Bahnbetrieb mit Lokomotiven aufzunehmen, die zwar fahren konnten, jedoch wegen zu geringer Leistung die Erwartungen nicht erfüllten.

Obwohl die Entstehung von Eisenbahnen in Deutschland in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts durchaus unterschiedlich aufgenommen wurden, sorgten weitblickende Menschen wie Friedrich Harkort, Friedrich List und Otto von Bismarck in der Eisenbahn eine Möglichkeit zur Überwindung kleinstaatlicher Bevormundung, speziell in Deutschland. Friedrich List entwarf das erste zusammenhängende Netz von Schienenwegen in Deutschland.

Weiteres siehe Eisenbahnrecht im Deutschen Reich §15, Entstehung der Preussischen Staatsbahnen. Umfangreiche Informationen zu diesem Komplex sind im Internet abrufbar. Dabei fehlen aber konkrete Angaben, in welcher Form benötigte Flächen zur Realisierung herangezogen wurden.

Bau und Inbetriebnahme

Die Realisierung der Bahnstrecken war abhängig von dem dafür notwendigen Flächenbedarf sowohl für Bahntrassen, wie auch weiteren benötigten Flächen, die sich bis zur Realisierung in hoheitlichem oder auch feudalem Besitz befanden. Dem wurde abgeholfen indem seitens des Staates/Landes die benötigten Flächen durch **Widmung** bereitgestellt wurden. Eine Rekonstruktion der Verfahrensweise sollte über das Staats-/ Landesarchiv zu ermöglichen sein.

Unter Widmung ist ein Verwaltungs-/Hohheitsakt zu verstehen, welcher den öffentlichen Zweck (Gemeingebrauch) und die Nutzung (Indienststellung) bestimmt. Entfällt der Gemeingebrauch und die Nutzung, dann ist die Aufhebung der Widmung durch Entwidmung geboten. Demzufolge sollten durch die Bahn nicht mehr benötigte Flächen zwangsläufig wieder dem Staat/Land zur Nutzung zur Verfügung gestellt werden, was jedoch nach derzeit gültigem Recht nicht so vorgesehen wird, was als Mangel zu beklagen ist

Derzeitiger Ablauf

Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 ist eine Entwidmung (Freistellung) in zwei Schritten vorgesehen. Während § 11 als 1. Schritt eine Stilllegung nicht mehr benötigter Flächen verlangt, bestimmt § 23 als 2. Schritt die zur Entwidmung (Freistellung) erforderlichen Handlungen.

Diese beiden Verwaltungsakte im Rahmen des AEG sind absolut nicht schlüssig, denn bereits bei Stilllegung (§ 11) ist es der Bahn erlaubt, nicht mehr benötigte Flächen zu verpachten oder zu verkaufen. Diese Möglichkeit nutzten im Berliner Raum die Investoren,so auch Gerome, mehrfach aus und streben weiterhin, wie am Beispiel Westkreuz, den Kauf brachliegender Flächen zu günstigen Preisen an.

Sowohl bei Verpachtung wie auch Verkauf verbleibt der Fachplanungsvorbehalt der Bahn erhalten Erst nach der Freistellung (§ 23) erlischt dieser und eine direkte Information an die Gemeinde bzw. das Land auf deren Gebiet sich die freigestellte Fläche befindet vorgesehen.

Diesen Schwachpunkt der gesetzlichen Regelung griff die Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz vom 24.10.2006 auf und schuf die „**Arbeitshilfe zur Mobilisierung von Bahnliegenschaften**“. Dabei werden einigen Varianten genannt, bei denen dem Allgemeinwohl dienende Lösungen vorrangig betont sind. Die Notwendigkeit einer aktiven Rolle der Gemeinden bei der Umsetzung dieser Maßnahmen wird besonders hervorgehoben. In Pankow konnten dazu keine Aktivitäten festgestellt werden.

Erst mit der Freistellung von Flächen lebt die uneingeschränkte kommunale Planungshoheit der Gemeinden wieder auf. Die nun vorhandene Planungshoheit ist aber wesentlich eingeschränkt, wenn wie im Fall des ehemaligen Güterbahnhof Greifswalder Strasse, der Verkauf der Fläche bereits durch den Privatmann und Investor Gerome stattgefunden hatte.

Der Verkauf der Gesamtfläche erfolgte in zwei Etappen. **Die 1. Etappe = 13.886 m²** wurde im Dezember 2010, die 2. Etappe = 11.223 m² zum 01.09.2011 nach § 11 EGB verkauft. Damit war das mögliche Vorkaufsrecht der Gemeinde unterlaufen und kann, obwohl rechtlich möglich, durchaus als bewusst verursacht verstanden werden. Erst am 30.06.2011 gab es eine schriftliche Information der DB Netz AG an das BA Pankow über die bereits erfolgte Freistellung der Teilfläche von der 1. Etappe.

Dies war offenbar der Anlass für die durch Bündnis90/die Grünen und SPD vom 07.09/26.10 2011 eingebrachte **Drucksache VI/1391**, welche auch durch die Linken unterstützt wurde. Darin wurde die Nutzung der per 30.06.2011 als freigestellte Fläche für eine mögliche Nutzung für eine Schule und/oder die Erweiterung des Thälmannpark angestrebt.

Im Schlußbericht zur Drucksache VI/1391 vom 31.01./15.02.2012 wurde ausgewiesen, dass die angebotene Fläche (siehe **1. Etappe = 13.886 m²**) zur möglichen Verwendung für eine 4-zügige Gemeinschaftsschule plus Sportfläche (**Bedarf min. 17.000 m²**) zu klein ist und damit das Ersuchen als erledigt betrachtet. Die Nutzung dieser Fläche zur Erweiterung des Thälmannpark wurde nicht weiter in Betracht gezogen. Eine Anfechtung des Verkaufs für diese oder die Gesamtfläche des ehemaligen Güterbahnhof Greifswalder Strasse seitens des BA Pankow konnte nicht erkundet werden. Später erteilte das BA Pankow Negativattest.

Seitens der Anwohner-Initiative Thälmannpark wurden seit deren Gründung im Dezember 2012 umfangreiche und vielseitige Anstrengungen unternommen, die Gesamtfläche wieder einer kommunalen Nutzung zum Wohle der Allgemeinheit zurück zu gewinnen, ohne bisher Erfolg zu haben. Dabei wurde immer davon ausgegangen, dass eine Rückübertragung nur unter Anwendung des BauGB §§ 24ff und 85ff möglich sein kann.

Dazu wurde z.B. am 31.01.2014 in einem persönlichem Gespräch mit Bezirksrat Kirchner übereinstimmend festgestellt, es müsse eine politische Mehrheit geschaffen werden, um dieses Vorhaben zu verwirklichen.

Eine gleichartige Information erhielt die AIT in einem persönlichem Gespräch am 14.06.2014 bei Senator Müller.

Durch eMails an die Fraktionen des BA Pankow wurden in der Folge auf diesem Wege der Versuch unternommen Mehrheiten zu erreichen. Ausser den, Zustimmung signalisierenden Linken erfolgten durch Bündnis 90/die Grünen und auch der CDU Ablehnungen, während durch die SPD keine Rückinformation erfolgte.

Schlussfolgerungen

Zur Rekommunalisierung der Bahnfläche des ehemaligen Güterbahnhofs Greifswalder Strasse sollte von den in der BA Pankow vertretenen Fraktionen der Parteien eine Mehrheit angestrebt werden. Unterstützend läuft derzeit die Aktion „Grünzug Bahngelände“, verbunden mit einer Unterschriftenaktion.

Stadtentwicklung wird derzeit im Wesentlichen als Stadtverdichtung verstanden. Massenhafter Bau von Wohnungen im hochpreisigem Niveau ist die Folge, da sich nach Senator Geisel 85 % noch bebaubarer Flächen im Privatbesitz befinden. Dieses Verhältnis kann nur durch Rückkauf verändert werden.

Von der Bahn ist der Nachweis zu verlangen, dass von ihr genutzte Flächen gekauft wurden.

Um zukünftig weitere freizustellende Flächen der Bahn für die Nutzung durch die Gemeinden sicherzustellen ist darauf zu orientieren, dass eine Korrektur des § 11 des AEG erfolgt.

Die Genehmigung zum Verkauf von Bahnflächen bereits nach Stilllegung entsprechend § 11 AEG müsste gestrichen werden.

Landflächen aller Art werden wie eine Ware behandelt, sind aber nicht variierbar sondern konstant. Mit Flächen wird durch Wiederverkäufe und je nach Stadtlage spekuliert, was Krisen hervorrufen kann. Vergrößert können Flächen nur durch Hochbauten, welche im Umfeld insbesondere als Symbole der finanziellen Macht von Banken, Versicherungen und Großkonzernen wahrzunehmen sind. Flächen sollten künftig nicht mehr als Ware zu handeln sein. Das bedeutet, das Land, die Gemeinden erhalten das generelle Vorkaufsrecht. Spekulationen entfallen dadurch.