

5700 Stationen betreibt die Deutsche Bahn AG in ganz Deutschland, davon verfügen 2400 über ein Empfangsgebäude. Viele dieser Gebäude stammen aus der Gründerzeit der Bahn und sind entsprechend groß. Das Durchschnittsalter von 85 Jahren und die Auflagen des Denkmalschutzes erfordern Sanierungen, die die Bahn aus betriebswirtschaftlicher Sicht für nicht sinnvoll hält. Hinzu kommt, dass an 44 Prozent den Stationen täglich weniger als 300 Reisende ein- und aussteigen. Seit längerer Zeit trennt sich die Bahn von Empfangsgebäuden, die sie für den Eisenbahnbetrieb nicht benötigt. Seit dem Jahr 2000 wurden in Deutschland 810 Empfangsgebäude verkauft. In 170 Fällen kamen Kommunen zum Zug. Im Land sind seit 2001 bisher 62 Bahnhöfe veräußert worden.

Winfried Herrmann, der verkehrspolitische Sprecher der Bundestags-Grünen, warnt inzwischen vor einem „Ausverkauf der Regionalbahnhöfe“. Die Bahn beabsichtigt, bundesweit 75 Prozent der Bahnhöfe mit Empfangsgebäuden abzustößen.

www.bahnliegenschaften.de

„Ein Bahnhof gehört zur Stadt wie das Rathaus“

Beim Verkauf sind die Kommunen für die Bahn der erste Ansprechpartner – Auch Privatleute erwerben attraktive Anwesen

STUTT GART. Die Deutsche Bahn (DB) hat sich von vielen Bahnhöfen getrennt. Gerade jetzt sind entsprechende Absichten den Rathäusern mitgeteilt worden. „Wegen der Verkäufe wird kein Haltepunkt aufgegeben“, betont Sven Hantke von der DB.

Von Michael Petersen

71 Bürgermeister im Land haben in den vergangenen Tagen Post von der Bahn bekommen. Sie erfahren, dass der Bahnhof ihrer Gemeinde in den nächsten Jahren zum Verkauf stehen wird. Oder präziser formuliert: das Empfangsgebäude ihres Bahnhofs. „Für die Reisenden ändert sich in der Regel nichts, wir betreiben die Bahnsteige weiterhin“, betont Sven Hantel, Leiter des Regionalbereichs Südwest der Deutschen Bahn. Wegen des Verkaufs eines Bahnhofgebäudes werde kein Haltepunkt im Land aufgegeben. Hantel geht davon aus, dass die Bürgermeister und ihre Gemeinderäte eine künftige Nutzung des Gebäudes intensiv diskutieren werden.

Er ist sich sicher: „Ein Bahnhof gehört genauso zur Stadt wie das Rathaus.“

Die vielerorts alten Empfangsgebäude kann und will die Bahn nicht mehr betrieblich nutzen wie in den vergangenen Jahrzehnten. Die Zeiten haben sich geändert. Hinweise gibt schon der Blick in alte Pläne wie den vom März 1878. Es geht um einen typischen Bahnhof aus dem Bereich des Königlichen Hochbauamts Freudenstadt. Im Souterrain ist Platz für die Betriebsräume des Weichenwärters, des Stationsmeisters und die Verwaltung. Im ersten Stock wohnte der Stationsmeister, im Kniestock darüber der Weichenwärter, einen kleinen Raum musste er als Kammer an den Stationswärter abtreten. Der konnte sich den Luxus einer Speisekammer leisten. Die Unterteilung des aus Holz erreichten Nebengebäudes ist in schöner alter Handschrift beschrieben: „Abtritte, Pissoir, Holzlager, Waschküche, Geschirrkammer, Holzlager, Holzlager.“ Heute haben computergesteuerte Stellwerke und Fahrtscheinautomaten Weichenwärter und Stationsmeister ersetzt. In vielen Bahnhöfen stehen die Wohnungen seit Langem leer.

Hantels Wunschvorstellung von der Zukunft alter Bahnhofgebäude ist eine kommunale Nutzung: „Gastronomie, ein Reisebüro, eine Agentur für den Verkauf von Fahrkarten oder auch Briefmarken: mit neuer Nutzung ergeben sich neue Chancen für die Bahnhöfe.“ Erst wenn die Kommunen abwinken, sollen laut Hantel andere Interessenten einen Bahnhof erwerben können. Das können Investoren sein wie im Falle des Freiburger Hauptbahnhofs. „Dort merkt kein Reisender, dass der Bahnhof nicht mehr der Bahn gehört“, meint Hantel. Die mitunter geäußerte Sorge, dass im Bahnhof einer Gemeinde entstehen kann, was eine Gemeinde partout nicht will, hält der Mann von der Bahn für wenig begründet. „Bei allen Änderungen der Nutzung hat die Gemeinde ein Mitspracherecht und somit den Fuß stets in der Tür.“

Auch manche Privatleute mit einem Hang zur Eisenbahnromantik kommen – im Wortsinne – zum Zug. Auf einschlägigen Internetseiten sind immer wieder Immobilien zu finden. Die Kosten für den Erwerb schrecken nicht ab. Aktuell wird beispielsweise das historische Bahnhofgebäude von Murrhardt

(Rems-Murr-Kreis) für 105 000 Euro angeboten. Wohnfläche 386 Quadratmeter, Grundfläche 675 Quadratmeter. Der Preis ist nicht einmal außergewöhnlich niedrig. Es wurden schon deutliche geringere Summen für städtische Anwesen bezahlt.

Die Sanierung der Gebäude verspricht oft ein Vielfaches der Kaufsumme. Der Buntsteinboden vieler Gebäudesockel zieht mitunter Wasser hoch in die Außenwände. Strom- und Wasserleitungen sind in die Jahre gekommen. Außer den ursprünglichen Holz- und Kohleleitungen findet man inzwischen häufig Einzelöfen vor, die über durchs Haus führende Leitungen mit Heizöl befüllt werden. Nach mehr als hundert Jahren wirkt auch manche Treppe nicht mehr Vertrauen erweckend. Der Hausbock nagte schon an Balken im Dach der Gebäude. Strittig sind bei Verkaufsgesprächen Haftungsfragen, falls in den Böden rund um die Bahnhöfe Altlasten aus dem Betrieb der vergangenen hundert Jahre auftauchen sollten. Erhaltenswert sind die meisten Bahnhöfe aber allemal. Das sieht auch das Denkmalamt so, das viele alte Gebäude im Land unter Schutz gestellt hat.

Mit dem eigenen Dampfzug durch den Garten zum Grillplatz

Wo sich früher alles ums Reisen drehte, entstehen heute Restaurants, Hotels und auch manches Kulturzentrum – Die Umnutzung kann auch Ärger machen

Viele Bahnhöfe im Land gehören inzwischen Privatleuten. Das klappt bestens wie in Altheim-Rexingen (Kreis Freudenstadt). Wie das Beispiel aus Blaustein im Alb-Donau-Kreis können sich die Beteiligten aber auch Probleme einhandeln.

Von Rüdiger Bäßler, Ute Köhler, und Michael Petersen

„Schau mal genau hin“, meint Peter Bosch und hält einen Blecheimer am langen Holzstiel in der Hand. K. W. St. E – die Buchstaben sind deutlich zu erkennen. „Sie stehen für Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn“, erklärt Bosch, „und es handelt sich um den Kloschöpfer“. Die K. W. St. E. hat den Bahnhof Altheim-Rexingen bei Horb gebaut und mit der – millimetergenauen – Höhenmarke „584,086 m über N. N.“ versehen. 1880 hielt hier der erste Zug auf dem Weg von Stuttgart nach Freudenstadt. Auf die Dörfer nahm die Eisenbahngesellschaft wenig Rücksicht. Altheim liegt ebenso wie Rexingen drei Kilometer vom Bahnhof entfernt. Bis 1979 nahmen die Menschen den weiten Weg in Kauf. Dann wurde der Haltepunkt aufgegeben und der Bahnhof verkauft.

Bosch besitzt ihn seit 1990. Er schätzt die Weitläufigkeit des Geländes und die Höhe der Räume. 3,80 Meter im Erdgeschoss, 3,50 Meter im ersten Stock, drei Meter im zweiten. Wer kauft einen Bahnhof? Die Antwort kommt schnell: „Individualisten“.

Dem Ingenieur ist zu verdanken, dass im Bahnhof Altheim-Rexingen wieder Züge halten. Freilich nicht die von der DB, sondern die von Peter Bosch selbst. Das gestreckte Grundstück entlang der Bahnlinie eignet sich ideal für den Bau einer Feldbahn mit

einer „Spurweite von 60 Zentimetern. „Um die 700 Meter Schiene habe ich verlegt“, hat Peter Bosch nachgemessen. „die längste Gerade beträgt 300 Meter.“ Eine Dampflok des Jahres 1911 und einige Dieselloks rollen auf diesen Schienen. Und wenn Bosch an Sommerabenden im Garten für seine zahlreichen Freunde grillt, kann er den Kartoffelsalat und die Kiste Weizenbier aus der Küche zu Fuß holen. Da vergehen kaum fünf Minuten. Mit dem Dampfzug dauert es zwanzig Minuten, bis der Nachschub die Gäste erreicht. Bosch nimmt meistens den Zug ...

Ein Gegenbeispiel aus dem Alb-Donau-Kreis: Hier müssen Bahnreisende in Blaustein in zugigen Häuschen an den Gleisen warten. Ein findiger Kneipenwirt schnappte der schläfrigen Gemeindeverwaltung schon vor Monaten das ortsprägende Gebäude weg. Seither haben die Anwälte das Wort, denn der Bürgermeister reagierte verstimmt und versucht nun, jede Gewerbenutzung verbieten zu lassen. So scheiterte der Neubesitzer Ende vorigen Jahres mit der Absicht, ein Eiscafé im alten Bahnhof zu eröffnen. Im Gegenzug errichtete der Wirt hohe Bauzäune um seinen Besitz. Der Ausgang des Streits ist offen.

Beispiele für Ärger gibt es vielerorts. So kaufte eine Familie den Stadtbahnhof von Laupheim (Kreis Biberach). Auch sie kümmernte sich rasch darum, ihr frisch erworbenes Areal gegen unbefugten Zutritt abzuzäunen. Selbst das Landratsamt Biberach war der Meinung, der Zugang des Bahnsteigs hätte vertraglich genauer geregelt sein müssen. Doch nachträglich lässt sich nur schwer etwas machen. In der Gemeinde Allmendingen (Alb-Donau-Kreis) bekam der Bürgermeister von der Deutschen Bahn eine ultimative Frist



Die Bahn gehört ins Dorf.

Foto StZ

für ein Kaufangebot gesetzt. Als die Gemeinde nicht reagierte, kam ein privater Investor zum Zug, der offenbar seinerseits mit der Immobilie spekuliert. In Kilslegg (Kreis Ravensburg) wiederum war man überrascht zu erfahren, dass die Bahn überhaupt Verkaufsabsichten hege. Da sammelte der Schienenkonzern längst Angebote ein.

Für den Regionalverband Donau-Iller sind solche Beispiele exemplarisch für die Gefahren und Unwägbarkeiten, die mit der Verkaufsinitiative der Bahn verbunden sind. Städte und Gemeinden, sagt der Verbandsdirektor Julian Osswald, müssten schauen, dass sie nicht überrumpelt würden. „Wir sagen, wendet euch an die Bahn und geht in Vorleistung“, rät Osswald. Die bisherigen Erfahrungen hätten gezeigt, dass es nötig sei, sich einen Zeitpuffer für Verhandlungen zu schaffen. Denn die Forderungen der Bahn seien häufig schwer nachvollziehbar. So ist der Bahnhof Riedlingen (Kreis Biberach) offenbar über die Internetseiten der Bahn eine Zeit

lang für knapper 190 000 Euro angeboten worden – ein Preis, den Kenner des örtlichen Immobilienmarkts aber als deutlich zu hoch einschätzen.

Für die Kommunen gehe es auch darum, zumindest einen Rest von Service für die Bahnreisenden zu erhalten, sagt Verbandsschef Osswald. Ihn ärgert, wie der Verkauf im Land, speziell in Ostwürttemberg, läuft. „Wir engagieren uns wie die Verrückten für den Nahverkehr – und dann wird der Kunde im Winter in die Kälte gestellt.“

Ganz ohne Gegenwind spielt sich die Privatisierung der Bahnhofgebäude dagegen in vielen Schwarzwaldorten ab. Der Umstand, dass hier Fördergeld des Landes zur Verfügung steht, das die Bahn als Investor nicht in Anspruch nehmen könnte, macht sich bemerkbar. In Hinterzarten (Kreis Breisgau-Hochschwarzwald) kann man sich beispielsweise an sieben Tagen in der Woche mit Lebensmitteln eindecken, in Hugstetten zieht das Restaurant Gleis 1 Gäste auch aus dem nahen Freiburg an. Eichstetten am Kaiserstuhl hat den Bahnhof zur Ausstellungshalle und zum dörflichen Ort der Begegnung umgestaltet; Schluchsee plant ein Kulturzentrum mit Internetcafé.

Auch in Kehl (Ortenaukreis) gilt die Privatisierung als großer Erfolg. Dort hat der Bühler Architekt Jürgen Grossmann das Gebäude rechtzeitig zur Landesgartenschau 2004 gekauft und saniert. Die Lage kurz vor der Rheinbrücke nach Straßburg ist attraktiv, und das Konzept ist aufregend. Nicht nur Grossmann hat sein Büro im Kehler Bahnhof untergebracht; auch für die Ladenflächen

gibt es mehr Interessenten als zum Zuge kommen können: „Wenn mal irgendwo Leben ist, kommen die anderen nach“, hat Kehls Baubürgermeister Jörg Armbruster nach dem Umbau schnell erkannt.

Noch eindeutiger bekennen sich die Gotteneheimer zu ihrem Bahnhof: „Wir haben eine historische Beziehung zur Bahn“, sagt Volker Kieber, der Bürgermeister der 2500-Einwohner-Gemeinde westlich von Freiburg. Nicht nur, dass der Weinbauort am früheren Ferngleis nach Colmar liegt; viele Männer im Ort haben auch von jeher für die Bahn gearbeitet: „Da liegt es nahe, dass wir unseren Bahnhof erhalten wollen.“ Eben wird der Kaufvertrag geschlossen. Die Gemeinde hat das Gebäude gekauft und der Bahn über den Preis Geheimhaltung versprochen. Allzu hoch wird er nicht gewesen sein, denn es ist einiges zu tun: „Wir schätzen die Sanierungskosten auf 300 000 bis 600 000 Euro, je nach Ausführung“, sagt Kieber. Wenn alles fertig ist, verfügt das Dorf über eine neue Mitte. Der Bahnhof soll über vermietete Büros eine gewisse Rendite erbringen. Im Erdgeschoss plant man einen Verkaufsraum für Wein und das Tourismusbüro.

Zu den großen Projekten zählt die anstehende Umgestaltung des Offenburger Bahnhofs. Der bisher wenig einladende Gebäudekomplex soll für mehr als elf Millionen Euro neu überbaut, im Bereich des historischen Eisenlohr-Baus aber erhalten werden. Fünf Investoren haben sich an der Ausschreibung beteiligt. „Wir gehen nur vor, was wir dort nicht haben wollen“, sagt der Baubürgermeister Dieter Eckert kurz vor der Entscheidung.