

Bahnhöfe:

Sie verfolgen uns den Rest des Lebens

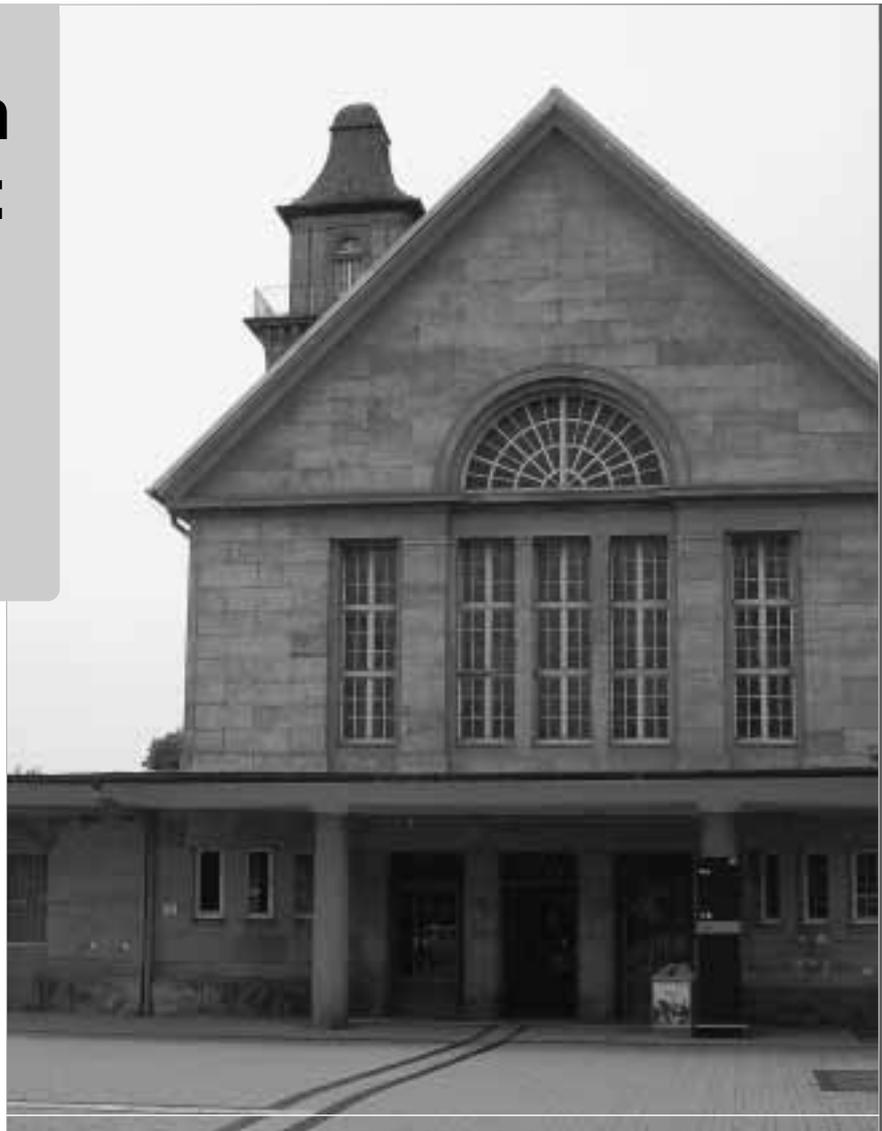
Mit vielen Bahnhofsgebäuden weiß die Deutsche Bahn nicht viel anzufangen

Von Erich Preuß

> Niemandem, der mit der Bahn reist, entgeht es: Viele Bahnhofsgebäude verlottern. Sie zeigen einen krassen Gegensatz zu dem Bild, das die Deutsche Bahn von sich malt, einen krassen Gegensatz zu den modernen und die Aufmerksamkeit erheischenden Lokomotiven, Triebwagen und ICE-Zügen. Dass die Deutsche Bahn die beste in Europa, ja sogar der ganzen Welt ist, wie es ihr Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn am 26. Mai 2006 zur Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs formulierte, kann man an den Repräsentanzen in Städten und Gemeinden nicht ablesen.

Nur wenige Bahnhofsgebäude – etwa die in Berlin, Leipzig, Köln oder Mannheim – können als Visitenkarte der Deutschen Bahn gelten, wie sie sich sieht. In solchen quirligen Palästen macht sie dank der Einnahmen der Pächter eine gute Rendite. Wer die Deutsche Bahn nur auf solchen Bahnhöfen kennenlernt, ist von ihr überzeugt und meint vielleicht noch, die Bahnreform habe zur Schönheit der Bahnhöfe geführt.

Doch das Gros der Reisenden, namentlich im Nahverkehr, sieht einen Abstieg, weil viele der Bahnhofsgebäude im doppelten Wortsinn beschrieben sind. Man braucht sie nicht mehr. Die Fahrkartenausgabe wurde durch Automaten ersetzt, Gepäck wird nicht mehr abgefertigt oder zur Aufbewahrung angenommen, die Stückgutannahme abgeschafft, das Personal abgebaut. Wo noch ein Fahrdienstleiter im Gebäude sitzt,



*Bahnhofzeit:
Außen repräsentativ, innen leer.*

Fotos: Engel (2)



Foto links: Im klassizistischen Bahnhofsgebäude von Ludwigslust stehen viele Räume leer. In der Bahnhofshalle gibt es einen Service-Store und im linken Anbau, dem Fürstenzimmer, hat sich ein Friseur eingerichtet.

Foto links unten: Lauffen (Neckar) hat gar kein Bahnhofsgebäude mehr, DB-Personenverkehr mietete in diesem Bürohaus einen Raum für den Fahrkartenverkauf.

Foto rechts unten: Seitdem in Deuben der Berufsverkehr und der Kohlenversand fehlen, braucht man das Bahnhofsgebäude eigentlich nicht mehr.



gehört er zu DB-Netz und will, wie in Perleberg durch Aushang bekannt gegeben, mit den Reisenden nichts mehr zu tun haben.

Was tun mit den Gebäuden?

Wozu diese Gebäude, die einst im Ort das Eisenbahnzeitalter begründeten, die nach dem Weltkrieg wieder aufgebaut wurden, die mit ihrem Dienstvorsteher die Deutsche Bundesbahn oder die Deutsche Reichsbahn repräsentierten? Der Zugang zum Bahnsteig und eine Wartehalle genügen doch.

So berichteten die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und die Deutsche Bahn am 3. November 2003 von einem „ersten Spatenstich für den Bahnhof Wittmund“ und erweckten den Eindruck, dort entstehe ein neues Bahnhofsgebäude. Tatsächlich sind für 400.000 Euro der Bahnsteig erneuert und eine Wartehalle

aufgestellt worden. Das ungepflegte Bahnhofsgebäude bleibt unbenutzt. „Die Fahrgäste können den neuen Bahnsteig nach dem Umbau [...] leicht erreichen. Stufenlos und damit bequemer wird das Ein- und Aussteigen bei einer Bahnsteighöhe von künftig 55 Zentimetern, ein Blindenleitstreifen und die neue Wegeleitung helfen bei der Orientierung. Transparente Wetterschutzhäuser.“

Am Zustand der Empfangsgebäude von Chemnitz Hbf, Ruhland, Groß-Gerau-Dornberg oder auch Daining Bahnhof kann man ablesen, wie es um das Verkehrsmittel Eisenbahn bestellt ist. Es ist nur noch eines der zweiten und dritten Wahl, von einer „Renaissance der Bahnhöfe“, wie sie Heinz Dürr, der frühere Bahnchef, erträumte, kann keine Rede sein. Die Bahnhofsgebäude sind der Deutschen Bahn ein Klotz am Bein. Deren Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn antwortete auf eine

entsprechende Frage während der Halbjahres-Bilanzpressekonferenz am 14. August 2006 resigniert: „Die Bahnhöfe werden uns den Rest des Lebens verfolgen. Wenn wir hinten fertig sind, ist vorn schon wieder vieles nicht mehr in Ordnung.“

Mehrere Gründe

Wie ist die Vernachlässigung der Bahnhofsgebäude zu erklären? Es gibt mehrere Gründe.

Erstens: Die strikte Divisionalisierung bei der Deutschen Bahn seit 1994 treibt ihre Blüten. Obwohl im Gesetz nicht vorgesehen, wurde ein selbstständiger Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, von 1999 an Aktiengesellschaft Station & Service (StuS), gebildet. Wie die anderen Tochtergesellschaften im Bahnkonzern soll sich StuS wirtschaftlich selbst tragen, sogar Gewinn erwirtschaften. Die Einnahmen sind Mieten und Pacht so-



Der Zeitzer Bahnhof ist ein Blickfang für die Deutsche Bahn und die Stadt, aber ohne Fernverkehr und Umsteigefunktion viel zu groß.

wie die Bahngebühren für jeden Reisezug, der auf einer „Verkehrsstation“ hält. Das ergibt keine erklecklichen Beträge, mit denen die über 6.000 Gebäude instand gehalten werden könnten oder die Investitionen in die Gebäude möglich machen. Um die Kosten zu senken, wurde Personal abgebaut, die Struktur „verschlankt“, indem zum Beispiel die Bereiche der Bahnmanager vergrößert, entgegen allen Bekundungen das „Servicepersonal“ verringert und Investitionen gestreckt wurden. Für die zuletzt genannte Maßnahme bieten die Modernisierungen der Bahnhofsgebäude von Kiel Hbf und Bielefeld, die sich um sechs Jahre verspäteten und beide erst in diesem Jahr abgeschlossen wurden, treffliche Anschauung. Der einstige Vorstand Martin Lepper hatte noch ein Programm, als er die nach der

Rendite geordneten Bahnhofstypen erfand, sich die Finanzierung der Modernisierungen ausdachte und die Standardisierung der „Verkehrsstationen“ einführen wollte. Er scheiterte, weil sich die Erwartungen an die Rendite und die Bereitschaft der Kommunen, die Modernisierung mitzufinanzieren, nicht erfüllten. In Brandenburg werden von 290 Bahnhofsgebäuden mit Regionalverkehr nur noch 120 von Fahrgästen genutzt. Zwei Drittel der Brandenburger Bahnhofsgebäude benötigen eine Sanierung. Das Land gibt bis 2009 68 Millionen Euro „zur Verbesserung der Bahnhofsumfelder und Schieneninfrastruktur“ aus, wohl-gemerkt nicht für die Ge-

bäude, sondern für die Sicherung des öffentlichen Nahverkehrs! Zweitens: Wo der Fernverkehr fehlt, sollte man kein kauffreudiges Publikum erwarten. Pendler des Nahverkehrs verlassen den Bahnhof auf schnellstem Wege, warten nur selten zum Umsteigen und benötigen weder Bahnhofsgaststätten, Läden, Reisezentren noch Wartesäle. Nachdem der Interregio-Verkehr eingestellt wurde und viele Strecken ohne IC- und ICE-Verkehr

Schmuck außen und innen als Durchgang zu den Bahnsteigen und von der Gastronomie gut genutzt: Frankfurt (Main) Süd.



geblieben sind, sowie weite Landstriche zur verkehrstechnischen Provinz wurden, wirken Bahnhofsgebäude wie in Chemnitz Hbf, Merseburg, Zeitz, Gera Hbf überdimensioniert. Die Hochbauten, die einmal das „Tor zur Stadt“ oder auch „Kathedralen des Verkehrs“ und würdig für die Präsentation auf Ansichtskarten waren, verloren ihre Funktion.

Die Bahn zieht selbst aus

Drittens: Durch die Divisionalisierung und getrennte Bilanzierung der Tochtergesellschaften ist jeder, der den Bahnhof nutzt, ein Kostenträger. Auch Organisationseinheiten der Deutschen

Bahn haben Miete zu bezahlen, und das nicht zu knapp! Nachdem die Eisenbahner ihre Wohnungen im Bahnhofsgebäude aufgaben und anderswo komfortable und bequemere fanden, verzogen sich auch die Eisenbahndienststellen. In Senftenberg und Stralsund ist DB-Regio nicht im Bahnhofsgebäude zu finden, sondern in einem Bau daneben. Die S-Bahn Berlin verließ ihren angestammten Sitz im Ämtergebäude Invalidenstraße und zog in ein Bürohaus gegenüber, weil es dort billiger ist.

Die im Bahnhofsgebäude ansässigen Fahrdienstleiter wechselten in die Betriebszentralen oder auf ein Stellwerk. DB-Netze sparte Miete und StuS konnte das Haus zum Verkauf anbieten. Es ist schon kurios, dass die Organisationseinheiten der Deutschen Bahn ihre Gebäude meiden und an anderen Orten Mieter sind, andererseits erwarten, dass die Kommunen ihre Immobilie kaufen.

Als Kampagne wurden in allen Bundesländern die Bahnhofsgebäude zum Kauf angeboten, die Reaktion indes war mäßig. Viele Gemeinden brauchten sie nicht, hatten kein Geld, empfanden den Kaufpreis als zu hoch. Die Stadt- und Gemeindeverwaltungen sehen nicht ein, warum man sich den innerstädtischen Handel ruinieren lassen soll, damit die Deutsche Bahn ihren Reibach beim Grundstücksverkauf macht. Zum Beispiel lehnte in Parsberg der Bürgermeister Josef Bauer ab, das Bahnhofsgebäude zu kaufen, weil er die Bahn „nicht so einfach aus der Verantwortung entlassen wollte“. „Die stoßen dann alles ab, was mit Service zu tun hat.“ Der Gemeinderat mochte der Bahn den Rückzug aus der

Fläche nicht versilbern. Obwohl dort täglich 2.000 Schüler abfahren und ankommen, wurde das Bahnhofspersonal abgezogen. Auch in Deiningen kaufte die Gemeinde das vor sich hin bröckelnde Gebäude nicht. Sie sah sich nicht als Immobilienmakler und hatte auch keinen Bedarf für ein Bauwerk, das erst einmal saniert werden müsste.

Es sind Glücksfälle, wenn die Gemeinden das Empfangsgebäude vor dem Verfall retten, indem sie es für ihr Verkehrsbüro, den Fahrradverleih (wie in Neuruppin Rheinsberger Tor) oder beispielsweise eine Musikschule (wie in Bernau) nutzen.

Zugegeben, in manchen Städten finden wir noch Bahnhöfe, mit denen sich die Bürger und die Eisenbahner identifizieren können, beispielsweise in Emden Hbf, Leer (Ostfriesland), Westerland, Delmenhorst, Frankfurt (Oder) oder Koblenz Hbf. Die bislang 135 „Service-Stores“ halten einige Bauwerke am Leben, etwa in Senftenberg, Ludwigslust oder in Cham. Auch das Bahnhofsmodernisierungsprogramm für 66 Bahnhofsgebäude trug seine Früchte, wie man in Oldenburg Hbf, Bremen Hbf, Stralsund oder in Dresden-Neustadt besichtigen kann. Ansonsten scheint bei StuS Konzeptionslosigkeit zu bestehen, die nur eine Wahl lässt: Entweder kaufen Dritte das Bahnhofsgebäude bzw. bezahlen die Modernisierung nach Abschluss eines „Bahnhofsentwicklungsvertrags“ wie jüngst in Marburg oder aber es wird dem Vandalismus und dem Verfall überlassen. Geld wird nur in solche Bauwerke gesteckt, die Gewinn versprechen. Deshalb gehört das Warten auf den Zug ohne jegliche Information zum Alltag der Fahrgäste und das Warten auf Entscheidungen von StuS zur Sanierung des Bahnhofs zum Alltag der Lokalpolitiker wie in Rosenheim vier Jahre vor der Landesgartenschau.

Falsche Unternehmensziele?

Vielleicht war es falsch, einen Geschäftsbereich zu bilden, zu dem ausschließlich Bahnhofsgebäude gehören. Vielleicht war es auch falsch, auf Leiter von Bahnhöfen (wie auch immer man sie titulieren will) zu verzichten, und vielleicht ist es auch falsch, die Deutsche Bahn nur als Einsatzfirma von weiß-roten Zügen und als internationale Speditionsfirma zu sehen. Sparkassen und Banken renommieren nach außen mit ihren Gebäuden, warum nicht auch eine Bahnverwaltung, die sonst viel Wert auf Corporate Identity legt?

Foto: Engel



Sieht idyllisch aus, ist aber abbruchreif: Bahnhof Bad Dürrenberg zwischen Leipzig und Weißenfels.

Foto: Preuß



Nach der Firmenmarke könnte es ein Bahnhofsgebäude sein. In Siegburg entstand aber ein Bürohaus, in dem sich die DB mit ihrem Reisezentrum einmietete.