

Abgehängt und ausrangiert

Deutsche Bahn: Das Unternehmen hat sich seiner überflüssigen Gebäude entledigt und sich damit keinen Gefallen getan

SÜDHESSEN Auf dem Abstellgleis: Einst galten die repräsentativen Empfangsgebäude als Portale zu ihrer Stadt. Doch heute setzt die Deutsche Bahn vor allem auf Funktionalität. Verlottert, verdeckt, verwahrlost: Viele Bahnhofsgebäude fristen nur noch ein tristes Dasein.

Es war einer dieser nieseligen Oktobertage, als am Bahnhof in Höchst im Odenwald zum letzten Mal das graue Telefon klingelte. Seinerzeit wurden die Züge noch per Telefon an- und abgemeldet. Es war eine Zeit, in der die Bahnhöfe noch eigene Stellwerke hatten und nicht von einer großen Zentrale aus gesteuert wurden. Ziemlich genau drei Jahre ist es her, dass das elektronische Stellwerk in Groß-Umstadt/ Wiebelsbach auch für die Strecke Richtung Eberbach in Betrieb genommen wurde. Es machte die manuell betriebenen Stellwerke entlang der Odenwaldbahnstrecke überflüssig. Seitdem steht das 1892 erbaute und denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in Höchst leer. Die beiden Wohnungen sind schon länger nicht mehr vermietet, die Rolläden heruntergelassen. An der Glastür, die einst zum Fahrkartenschalter und der wuchtigen Personenwaage führte, klebt ein zerrupfter Zettel. „Wohn-/ Gewerbeflächen im Bahnhofsgebäude zu vermieten.“ Fenster und Türen im Erdgeschoss sind verbrettert – sie wurden alle eingeschlagen. Auf den Brettern leuchten Graffiti. Wo einst Glas in der Tür war, klafft ein dunkles Loch.

Der Höchster Bahnhof ist das Sorgenkind von Peter Krämer, Leiter des Nahverkehrs bei der Odenwald Regionalgesellschaft (Oreg). Während alle anderen Gebäude entlang der Odenwaldbahnstrecke genutzt werden – sei es von der Kommune oder von Privatleuten – gammelt das Höchster Bahnhofsgebäude vor sich hin. „Da könnte man was daraus machen, wenn die Kommune Interesse daran hätte“, sagt Krämer. Aber die Gemeinde hat weder Geld noch Interesse.

Höchst ist kein Einzelfall. Und doch ein Musterbeispiel dafür, wie schwierig seit der Bahnprivatisierung die Zuständigkeiten geworden sind: Bahnhofsgelände und Güterhalle gehören noch der Bahntochter Aurelis und DB Services Immobilien, für die Strecke ist die DB Netz zuständig, das Bahnhofsgebäude ist im Besitz der Main Asset GmbH.

„Das Thema Bahnhöfe ist extrem traurig“, sagt Gottlob Gienger, Sprecher des Fahrgastbeirates Pro Bahn, Regionalverband Starkenburg. „Früher hatte die Bahn so etwas wie Reisekultur. Das gibt es heute nur noch an größeren Stationen.“

Ein ganz besonders trauriges Beispiel ist für ihn der Bahnhof in Mörlenbach. Bahnhofsgebäude und Gelände verkaufte die Deutsche Bahn Mitte der 1990er Jahre an einen privaten Investor. „Eine kuriose Veräußerung“, erinnert sich Mörlenbachs Bürgermeister Lothar Knopf (Freie Wähler). Lange Jahre war ein Großteil der Fläche an einen Autohändler vermietet. Auto sticht Schiene: „Das ist für mich ein Sinnbild von 30 Jahren verkorkster Verkehrspolitik“, sagt Gienger.

Funktionale Haltepunkte mit Wetterhäuschen und Fahrkartenautomat haben vielerorts die vormals eindrucksvollen Empfangsgebäude abgelöst. Ein großer Teil der Immobilien, die im Schnitt 80 bis 100 Jahre alt sind, ist für den Bahnbetrieb nicht mehr notwendig. Und nicht mehr wirtschaftlich. „Die DB selbst will sich bundesweit auf ein Bestandsportfolio



|  |

Für den Bahnbetrieb reichen heute vielerorts funktionale Haltepunkte. In Höchst im Odenwald steht das 1892 gebaute und denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude schon länger leer und verwahrlost – wie viele dieser einst repräsentativen Bauten. Foto: Silke Rummel



|  |

Bröckelnder Putz, abgetretene Stufen: Der Darmstädter Südbahnhof ist in keinem guten Zustand. ArchivFoto: Claus Völker

von 600 bis 700 Empfangsgebäuden konzentrieren“, sagt ein Bahn-Sprecher. Das Kriterium: Wie viel Potenzial birgt der jeweilige Standort? Wo es sich lohnt, entstehen sogenannte Mobilitäts- und Dienstleistungszentren. Der Darmstädter Hauptbahnhof ist ein solcher Standort mit Potenzial. Zwischen 2005 und 2009 investierte die Deutsche Bahn 30 Millionen Euro in den Jugendstilbau.

Was aber durchs Raster fällt, kann weg. In einer ersten Welle 2001 verkaufte die Deutsche Bahn 500 Bahnhofsgebäude an die Firma First Rail Estate. Das Unternehmen ging 2005 in die Insolvenz, Patron Capital stieg ein und kaufte weitere Bahnhöfe hinzu. Um die 1000 Gebäude müsste Main Asset im Bestand haben. Presseauskünfte gibt es nicht.

70 Millionen Euro hat die Deutsche Bahn nach eigenen Angaben mit dem Verkauf verdient. An den Deal war die vertragliche Verpflichtung gekoppelt, dass innerhalb von fünf Jahren 15 Millionen Euro in die übernommenen Gebäude investiert würden.

Doch viele Bahnhofsgebäude gammeln seit Jahren vor sich hin. Deshalb ist die Bahn inzwischen davon abgekommen, Empfangsgebäude im Paket zu verkaufen. „Obwohl die DB formal nicht mehr Besitzer dieser Immobilien ist, wirken sich diese im baulichen Zustand vernachlässigten Empfangsgebäude negativ auf das Image der Bahn insgesamt aus“, sagt der Bahn-Sprecher.

Dass es auch anders geht, zeigt der Bahnhof Weiterstadt. Das Gebäude – es ist ebenfalls im Besitz der Main Asset – stand lange leer. Eines Tages las Mona Herzberger das Vermietungsgesuch und schlug zu. Nach Sanierung und Umbau ist die 48 Jahre alte Musikerin seit April Wirtin ihrer Music Station, einer Kneipe mit wechselnden Angeboten – Karaoke, Live-Musik, Spieleabend und neuerdings Singletreff. Bereut hat Mona Herzberger es nicht: „Ich hätte es nirgendwo anders als in einem Bahnhof gemacht.“



| |

Auto kontra Schiene: In Mörlenbach wurde das Bahnhofsgebäude eine Zeitlang als „Autobahnhof“ genutzt. Für den Fahrgastverband Pro Bahn „Sinnbild von 30 Jahren verkorkster Verkehrspolitik“. Foto: Karl-Heinz Köppner