



Die Bürgerinnen und Bürger und ihr Bahnhof

Bahnkundinnen und -kunden kaufen im Reisezentrum ihre Fahrkarte, Radlerinnen und Radler suchen sich bei der Verleihstation ein Mietfahrrad aus, Badegäste warten in der bequemen Lounge auf ihren Zug, Menschen treten in die Buchhandlung, Schülerinnen, Schüler bereiten eine Party im Veranstaltungsraum vor, ein Mädchen eilt zum Musikunterricht, aus dem Restaurant hört man das Klappern von Geschirr: Das etwa war die Vision, die engagierte Bürgerinnen und Bürger zusammenführte und mit der sie den historischen Bahnhof Cuxhavens mit neuem Leben füllen wollten.

Bahnhöfe – eine Marginalie für die Bahn!

Die DB versteht unter Bahnhof die Gleise, Bahnsteige und Technik – nicht das sogenannte Empfangsgebäude. Sie hat schon viele Gebäude verkauft, oft paketweise. Sehr oft setzten die Käufer bzw. Käuferinnen den vereinbarten Weiterbetrieb als Empfangsgebäude nicht um. Bahnchef Grube will jetzt vorrangig an Einzelpersonen oder Kommunen verkaufen. Die DB besitzt noch ca. 1200 Empfangsgebäude und will nur 600 behalten.

Der Fahrgastverband Pro Bahn e.V. kritisiert dies scharf. Verantwortung und Entscheidungen sollten möglichst vor Ort zu stattfinden. Der Pro-Bahn-Bundvorsitzende Karl-Peter Naumann betont: „Alle Erfolge gelangen nur mit der regionalen Politik, nichts geht gegen die regionale Politik(er). Der Erfolg lässt sich stabilisieren durch die Einbeziehung der Fahrgäste der Region in Form von Streckenbeiräten und institutionalisierten Fahrgastbeiräten.“

Auch der Berliner Fahrgastverband IGEB unterstützt die Forderung der Grünen, Städten und Kommunen bei einer Veräußerung ein Vorkaufsrecht einzuräumen. „Bahnhöfe waren einst die Visitenkarte einer Stadt. Wenn Bahnhöfe wie Tempeln als Anlaufpunkt für viele Touristen veräußert werden, muss gewährleistet sein, dass dort weiter ein Angebot vorgehalten wird.“

Jahrzehntelang von der Bahn vernachlässigt, hatte ein Investor die Hand nach dem Grundstück ausgestreckt, wollte das Empfangsgebäude abreißen und ein Einkaufszentrum bauen. Wie der Widerstand dagegen wuchs und das Projekt Bürgerbahnhof entwickelt wurde, klingt spannend wie ein Krimi – und wurde zur Erfolgsstory.

1882 mit der Eröffnung der Niederelbebahn bekam Cuxhaven seinen ersten Bahnhof, als 1898 die zweite Bahnstrecke nach Geestemünde (heute Bremerhaven) hinzukam, wurde das heutige „Empfangsgebäude“ am Ende des Kopfbahnhofs eingeweiht. Bereits 1934 wurde dieses staatliche Gebäude seines ursprünglichen Giebelportals beraubt, mehrmals umgebaut, dann lange nicht saniert und bot am Ende des 20. Jahrhunderts ein trauriges Bild. 2010 ließ die DB das alte Bahnsteigdach mit seinen genieteten Trägern abreißen.

Bereits in den neunziger Jahren wiesen der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und einige Bürger/innen sowie Politiker/innen in Veranstaltungen

und Aktionen auf das vernachlässigte Bahnhofsumfeld hin. Grüne Ratsmitglieder stellten ein Pappklo auf und erreichten, dass die fehlenden Toiletten aufgestellt wurden. Am Bahnhof konkretisierten sich die beiden grünen Ziele „umweltfreundlicher Verkehr“ und „Erhalt historischer Gebäude in der Stadt“.

Die Bahn lässt ihren Bahnhof verrotten

2008 bereitete die DB den Verkauf des Gebäudes vor. Ihr Plan: die Station zu erhalten, aber nur noch mit einem Fahrkartenautomaten oder Kiosk am Gleis. Sie stufte den Cuxhavener Bahnhof in die „Kategorie 5“ ein, was einem hauptsächlich von Pendler/innen genutzten Kleinstadtbahnhof entspricht – dabei reisen hier jedes Jahr vor allem die Badegäste zu Tausenden auf der Schiene an. Bis 2001 war Cuxhaven sogar an den Fernverkehr angeschlossen, danach wurden die letzten InterRegio-Züge nach Luxemburg und Saarbrücken aufgegeben. Die DB sanierte den Bahnhof mit Zuschüssen vom Land und verkürzte schon mal die Gleise um ca. 20 Meter – um Platz für den geplanten Kiosk zu schaffen.



Was erst viel später und nur nach schwierigen Recherchen bekannt wurde: Schon 2003 gab es Bestrebungen, das Gebäude abzureißen und Einzelhandelsflächen an der Stelle zu schaffen, für einen entsprechenden Beschluss des Verwaltungsausschusses in Cuxhaven, gab es damals aber noch eine Absage der DB. 2007 jedoch verkündete Enak Ferlemann, Bundestagsabgeordneter aus Cuxhaven und heute parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (CDU) auf abgeordnetenwatch.de, dass er sich um das Bahnhofsthema gekümmert habe. Er zeigte sich erfreut, dass die Bahn sich entschlossen habe, „das Gelände für eine Bebauung freizugeben“. 2008 wurde dann auch offiziell ein Verfahren in Gang gesetzt, das Gebäude abzustoßen, oder, um im Bahn-Jargon zu sprechen: „ins Portfolio zu überführen“.

2009 häuften sich die Beschwerden in Leser/innenbriefen an die lokale Zeitung (Cuxhavener Nachrichten) und Internetforen zum Zustand des Bahnhofs. Weil sich im Süden der Republik gerade der Widerstand gegen „Stuttgart 21“ formierte, rief der grüne Bundesverband zu einem bundesweiten Aktionstag auf. Den gestalteten die Cuxhavener Grünen als eine Aktion gegen das Prestigeprojekt „S 21“ – und für den Bahnhof Cuxhaven.

Der Ortsverband der Grünen machte den Bahnhof zu seinem Schwerpunktthema, möglichst viele Bürger sollten an der Entwicklung von Ideen zur Zukunft des Gebäudes beteiligt sein. 2010 gründete sich eine Bürgerinitiative, um die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Am wichtigsten war ihr zunächst, 1. dass die Bahnhofsfunktion erhalten blieb, und 2. möglichst in dem historischen Gebäude.

Transparentes Beteiligungsverfahren? – Gemauschel im Hintergrund!

Nach der Kommunalwahl 2011 bildete sich im Stadtrat eine neue Koalition aus SPD und der Wählergemeinschaft „Die Cuxhavener“. Sie setzten um, was besonders die SPD schon im Wahlkampf versprochen hatte: die Durchführung einer Bürgerplanungswerkstatt zum Thema Bahnhof. Die fand tatsächlich im Frühjahr 2012 statt, in mehreren Sitzungen beteiligten sich rund 100 Bürgerinnen und Bürger. In einem umfangreichen Abschlussprotokoll wurden ihre Ideen festgehalten.

Doch was so transparent und basisdemokratisch daherkam, war es nicht. Denn im Hintergrund hatte die Stadt schon Gespräche mit einem neuen Investor begonnen, der AVW Immobilien AG aus Hamburg. Der redete nicht nur mit der Stadtverwaltung, sondern trat mit seinen Mitarbeitern in der Planungswerkstatt inkognito als einfache Bürger auf. Die plädierten ganz unschuldig für den Abriss des Bahnhofs. Und weil jede Meinung im Abschlussprotokoll ihren Niederschlag finden sollte, wurde dies als Minderheitenvotum dort aufgenommen. Als Resümee wurde festgehalten: „Es konnte keine Einigung erzielt werden.“

Dieses Abschlussprotokoll eröffnete dem Investor die gewünschten Möglichkeiten. Im Sommer 2012 vereinbarte die Stadt mit ihm einen Letter of Intent, der die Aufstellung eines neuen Bebauungsplans vorsah. Im Einzelnen bedeutete das den Abriss des Bahnhofsgebäudes, mehrere Neubauten für Einzelhandelsmärkte und die Entwicklung des Areals seitlich der Gleise bis hin zum Stellwerk als ZOB (zentralen Omnibus-Bahnhof) und Parkplatz. Letzteres sollte als PPP (Public-Private Partnership – öffentlich und privatwirtschaftlich) finanziert werden.

Die Grünen wollten, dass der Letter of Intent im Rat debattiert und entschieden würde, um die Brisanz dieser Absichtserklärung vor einer größeren Öffentlichkeit aufzudecken, aber leider wurde er nur im Verwaltungsausschuss abgesegnet. Die Handelnden aus der Verwaltung waren erst einmal erleichtert, denn die Stadt war zwar fürs Bahnhofsumfeld verantwortlich, aber bis über beide Ohren verschuldet. Was für ein unsoliden Finanzierungsmodell „PPP“ ist, davor verschlossen sie lieber die Augen.

Dieser Handstreich warf die Bahnhofsinitiative weit zurück.

Michael Glenz erinnert sich an einen der spannendsten Momente beim Kampf um den Bürgerbahnhof

„Wir hatten eigentlich verloren. Wir, die Initiative, boten privat dagegen, wollten aber bei PPP nicht mitmachen, daher bekamen wir den Zuschlag nicht. Ich habe viel im Internet recherchiert, Urteile zu ähnlichen Fällen gelesen. Ich hätte gegen die Stadt geklagt, drohte auch mehrmals damit, weil die Ausschreibung nicht sauber war. Die PPP war schon vor dem Kauf, im November, vereinbart worden, damit hatte sich der Investor AVW aus Hamburg eine Monopolposition verschafft. Ich wusste inzwischen durch meine Studien: So etwas ist nicht zulässig!“

Interessant war auch: Im Letter of Intent stand, dass auf der Grundlage der Bürgerplanungswerkstatt geplant werden sollte. Dort hatte die große Mehrheit einen ‚Bahnhofsvorplatz mit Aufenthaltsqualität‘ gefordert. Der Investor wollte aber den Bahnhof abreißen, ein riesiges Einkaufszentrum bauen und drumrum einen reinen Parkplatz! Die SPD hat versucht, den Investor dazu zu bringen, die Planungen umzustellen, aber die Entwürfe wurden immer schlimmer.“

Auch die Politik war zunehmend unzufrieden. Damit der Investor seine Pläne möglichst schnell einreichte, beschloss der Rat noch Anfang 2013 mehrheitlich einen städtebaulichen Vorvertrag mit dem Investor – ein eher ungewöhnliches Konstrukt. Für den nötigen Zuwendungsbescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft jedenfalls reichte es nicht.

Im Februar 2013 wollte schließlich keiner mehr das quälende Hin und Her ertragen: Einstimmig kündigte der Cuxhavener Rat den Letter of Intent auf.

Es ist nicht das erste Beispiel dafür, dass Bürger und Bürgerinnen sich ihrer Bahnhöfe angenommen haben:

In **Leutkirch** gründeten 1.111 Menschen eine Genossenschaft und ermöglichten die Sanierung ihres Bahnhofs.

Nach diesem Vorbild entsteht auch in **Sulzfeld** ein Bürgerbahnhof.

Um den Bahnhof **Wuppertal-Vohwinkel** kümmern sich Stadtteilaktivisten, Schienenfreunde und weitere Mitglieder des Vereins Vohwinkel e.V.

In **Dannenwalde** (Brandenburg) erreichte ein Bündnis aus Ost und West, Städtern und Landbewohner/innen, dass dort wieder alle zwei Stunden ein Zug hält, und entwickelte den Bahnhof zum Umweltbahnhof.

Allerdings gab es im Hintergrund Gespräche mit weiteren Investoren, die das Areal bebauen wollten, ohne Interesse an Erhalt und Revitalisierung des bestehenden Bahnhofs.

Die Genossenschaft: Bürger wollen ihren Bahnhof kaufen

Am 25. April 2013 fand die Gründungsversammlung einer Bürgergenossenschaft statt, die das Bahnhofsgebäude erwerben, sanieren und später zum Wohle Cuxhavens und der Reisenden betreiben wollte.

Eines ihrer Vorbilder war der Bahnhof Leutkirch (Allgäu), wo dieses Experiment schon gelungen ist.

Gemeinsames Ziel der Genossinnen und Genossen war ein helles, sauberes, freundliches, barrierefreies Empfangsgebäude unter Beibehaltung des historischen Kerngebäudes. Ihr Bahnhof sollte wieder mit Leben gefüllt werden und den Ankommenden Lust auf Cuxhaven machen. Hier, an der Schnittstelle zwischen Hafen und Innenstadt, sollte sich ein Ort der Begegnung, ein zentraler Informationspunkt entwickeln, mit guter Gastronomie, einem Reisezentrum, einer Fahrradstation und vielleicht einer Autovermietung.

Wenn mehrere hundert Einwohnerinnen, Einwohner, Freundinnen und Freunde Cuxhavens jeweils eine kleine Summe investierten, könnte ein Wirtschaftsbetrieb in Form einer Genossenschaft entstehen. Mit dem Geld würde das Gebäude erworben und saniert werden können. Die Mieten in dem sanierten Gebäude könnten später die Zahlung einer kleinen Rendite ermöglichen.

Um sich und anderen zu zeigen, dass sie keine Luftschlösser bauten, gab der Vorstand eine umfangreiche Machbarkeitsstudie bei der Berliner Agentur „Bahnstadt“ in Auftrag, deren Ergebnisse im März 2014 präsentiert wurden. Sie zeigte auf, dass die Übernahme des Gebäudes durch eine nachhaltig wirtschaftende, nicht auf schnelle Rendite fixierte Bürger(innen)genossenschaft eine realistische Perspektive ist. „Das sanierte Gebäude kann – vor allem, wenn es von der Genossenschaft liebevoll gepflegt wird – noch viele Jahrzehnte das Stadtbild prägen“, so steht es voll Zuversicht auf der genossenschaftseigenen Webseite.

Im Erdgeschoss sah man die zentralen Bereiche (Reisezentrum, „Bahnhofshalle“, Gastronomie, Bahnhofsbuchhandlung, Touristeninformation, Fahrradladen o. ä.) vor. Die Räume im Ober- und ev. auch im Dachgeschoss sollen für Praxen, Seminarräume oder Büros genutzt werden. Auch diese sollen barrierefrei erreichbar sein.

Noch am selben Abend, an dem die Gründungsversammlung stattfand, zeichneten 50 Menschen Anteile.

Wozu ist Geld gut, wenn nicht, um die Welt zu verbessern? (Elizabeth Taylor)

Die Baukosten für die Variante ohne sofortigen Dachausbau wurden mit 2,5 Millionen Euro berechnet. Ein Teil der Finanzierung sollte über öffentliche Fördergelder der LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) erbracht werden (800.000 Euro hat das Land Niedersachsen im Jahr 2016 dann bewilligt). Von der verbleibenden Summe sollen mindestens 30, möglichst jedoch 50 Prozent als Eigenkapital durch die Mitglieder der Genossenschaft aufgebracht werden. Der Rest soll durch Kredite finanziert werden.

Aus jährlichen Mieteinnahmen von bis zu 160.000 Euro sollen die Kredite bedient, Instandhaltung bezahlt und den Mitgliedern eine angemessene Gewinnausschüttung gewährt werden.

Die eigentlichen Sanierungsarbeiten werden größtenteils professionell durchgeführt. Die Initiative kann sich aber gut vorstellen, dass einzelne Abschnitte (insbesondere die Entkernung) mithilfe ehrenamtlicher Arbeit umgesetzt werden.

Im Herbst 2013 sicherten alle im Rat vertretenen Parteien außer den „Cuxhavenern“ der Genossenschaft ihre Unterstützung zu.

Sobald das Projekt konkreter wurde, stieg auch kontinuierlich die Anzahl der Mitglieder und der Anteile. Für das Gelingen des Projektes musste genügend Grundkapital über Genossenschaftsanteile zusammenkommen. Die Genossen strebten an, bis zum 31. Mai 2014 die Förderanträge zu stellen. Michael Glenz, im Vorstand der Genossenschaft und zugleich aktiv im Ortsverband der Grünen, erklärt: „Da wir dafür in Planungen investieren mussten, wollten wir diesen Schritt erst gehen, wenn mindestens eine halbe Million Eigenkapital zusammenkommt. Dieses Ziel hatten wir im Mai 2014 erreicht.“

Doch dazwischen zogen schon wieder schwarze Wolken am Horizont auf: 2014 verlängerte die DB die Option mit dem Investor AVW ohne jede planrechtliche Grundlage. Der Bürger(innen)bahnhof schien wieder in unerreichbare Ferne abzudriften. Investor und Stadt stellten parallel Förderanträge an die LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen), die den ZOB mit bis zu 75 Prozent fördert. Aber auch die Genossenschaft schickte eine Abordnung nach Hannover, wo man ein sehr konstruktives Gespräch mit der LNVG führte.

Mittlerweile beschloss die Stadt, selbst die Verantwortung für das Bahnhofsumfeld zu übernehmen. Der Rat gab mit großer Mehrheit die Eigenmittel für das 4 Millionen-Projekt frei (bei dem der größere Anteil vom Land übernommen werden soll). Michael Glenz bemerkt dazu: „Das war 20 Jahre lang eine Forderung der Grünen – sie wurde endlich erfüllt!“

Mit Hartnäckigkeit zum Ziel

Am 30. November 2015 hörten die Genossen und Genossinnen die frohe Botschaft: „Der Knoten ist durchschlagen! Die Stadt Cuxhaven und die DB AG einigen sich auf einen Kaufpreis für das Bahnhofsareal. Im Vorfeld haben Stadt und Genossenschaft bereits eine Absichtserklärung über den Weiterverkauf des Bahnhofsgebäudes an die Bürgerbahnhof Cuxhaven eG unterschrieben, so dass jetzt im Januar 2016 der Kaufvertrag geschlossen werden kann.“

Die Stadt hat Wort gehalten. Es wurde zwar ein bisschen später, aber am 14. Juli 2016 hat Cuxhaven das gesamte Bahnhofsareal von der DB gekauft, um gleich im Anschluss den Kaufvertrag mit der Genossenschaft zu unterschreiben.

Für das Bahnhofsgrundstück in zentraler Lage war ein Kaufpreis von 224.000 Euro vereinbart, das Gebäude

wurde für 0,00 Euro mitverkauft. Die Bürgerbahnhof Cuxhaven eG erstattet der Stadt Cuxhaven zusätzlich anteilig die Erwerbsnebenkosten.

Das Architekturbüro Agentur BahnStadt ist schon längere Zeit emsig am Planen. Auch Statiker, Vermesser und Bodengutachter haben ihre Arbeit aufgenommen.

Glück auf – damit es ein prächtiger, sonniger, freundlicher Bahnhof wird, ein Bahnhof, in dem viele Menschen gerne an- und abreisen, sich aufhalten und einander begegnen. Ein Bahnhof auch, der die Cuxhavenerinnen und Cuxhavener in einem gemeinsamen Interesse verbunden und stärker zusammengeführt hat.

Dieser Artikel wurde von Karin Zickendraht verfasst.

Sie wollen sich weiter informieren?

Wir empfehlen Ihnen die Internetseiten der Bahnhofsgenossenschaft:

www.buergerbahnhof-cuxhaven.de

„LandAnsichten“ – eine lesenswerte Entdeckungsreise durch den Nordwesten

Ein ungewöhnliches Buchprojekt mit einem prächtigen Ergebnis



Aus der Ankündigung der Herausgeber/innen:

„Dieses Buch hat eine außergewöhnliche Entstehungsgeschichte: Die Schutzgemeinschaft hat Menschen, die im Nordwesten zu Hause sind, darum gebeten, über ihr Leben in und mit der Natur zu schreiben oder zu erzählen. So ist eine abwechslungsreiche Mischung lebendiger Texte entstanden. Neben erzählenden Texten finden sich auch einige Gedichte und Lieder.

Diverse Rezepte zu kleinen Köstlichkeiten vom Lande runden die Palette ab. Zahlreiche Fotografen haben das stattliche Buch mit einer Vielzahl fantastischer Bilder bereichert.

Die „LandAnsichten“ laden den Leser zu einer Entdeckungsreise vom Ammerland bis an die Elbe ein – es lohnt sich, diese Reise anzutreten, denn eine Landschaft kann vieles sein: Heimat, Projektionsfläche für Lebensträume, Existenzgrundlage landwirtschaftlicher Betriebe, Kulturgut, Lebensraum für Pflanzen, Tiere, Menschen ...

Noch gibt es sie, die einzigartigen und unzerschnittenen Landschaften, die einen Wert an sich darstellen – einen Wert, der sich nicht einfach in „bare Münze“ umrechnen lässt. Die „LandAnsichten“ sind ein echtes Muss für jeden, der die Schönheit des Nordens liebt!“

Umfang: 192 Seiten

Preis: 16,90 € plus Versandkosten

ISBN: 978-3-00-051975-8 Verlag

Nähere Informationen:

www.schutzgemeinschaft-laendlicher-raum.de/aktuelles/