

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frank Pasemann, Martin Reichardt, Matthias Büttner, Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz und der Fraktion der AfD

Verfall und Sanierungsmaßnahmen von historischen Bahnhofsgebäuden in Magdeburg und Sachsen-Anhalt

In der Vergangenheit waren Bahnhöfe das Aushängeschild deutscher Städte und sind es teilweise auch heute noch. In Sachsen-Anhalt sind diverse Bahnhofsgebäude vom Verfall bedroht (exemplarisch siehe <http://dserver.bundestag.btg/btd/19/134/1913494.pdf> sowie <https://www.volksstimme.de/lokal/magdeburg/bauverzoeigerung-bahnhof-investor-im-clinch-mit-stadt>). Auch dort, wo in den vergangenen Jahren Gleisanlagen und Bahnsteige erneuert wurden, verfallen vor allem die historischen Bahnhofsgebäude zunehmend. Das trifft nicht nur auf ländliche Haltepunkte, sondern auch auf Bahnhöfe in größeren Städten und sogar auf die Landeshauptstadt Magdeburg zu (s. o.). Für die Pflege und den Erhalt der Bahnhöfe der Deutschen Bahn (DB) ist grundsätzlich die DB Station&Service AG zuständig (<https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/ueberuns/profil-519186>). In den letzten Jahren wurden immer mehr deutsche Bahnhöfe geschlossen. Diese Stilllegung ist in § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geregelt (https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/BJNR239600993.html). Darin heißt es: „Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke oder einer Serviceeinrichtung, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung durch Verkauf oder Verpachtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.“ (ebd.). Auf dieser Rechtsgrundlage gingen viele Bahnhofsgebäude an private Immobiliengesellschaften und Investoren. Diese sind mit dem Erwerb der Immobilien auch für deren Zustand verantwortlich. Die Genehmigungsbehörde für Bau- und Sanierungsmaßnahmen bleibt in der Regel jedoch das Eisenbahn-Bundesamt, sofern die angeschlossenen Bahnanlagen weiter genutzt werden. Dies geht aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz hervor (ebd.).

In Magdeburg wurde das historische Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Neustadt bereits vor einigen Jahren zunächst an Dritte veräußert (<https://www.volksstimme.de/lokal/magdeburg/bauverzoeigerung-bahnhof-investor-im-clinch-mit-stadt>). Das Bahnhofsgebäude blieb über Jahre ungenutzt und verfiel zusehends (ebd.). Der Eigentümer verwies diesbezüglich auf die fehlende Baugenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (ebd.). Laut einer Meldung aus dem Juli

2019 wurde der Antrag des Besitzers über die Umnutzung der Empfangshalle zu einem Sportstudio inzwischen genehmigt (<https://www.volksstimme.de/lokal/magdeburg/privatinvestition-bahnhofsumbau-in-magdeburg-genehmigt>). Laut einer Meldung aus dem Februar 2020 ist nicht nur das Bahnhofsgebäude Magdeburg-Neustadt baufällig, sondern auch die Überdachung an den Gleisen 3 und 4 (<https://www.deutschebahn.com/pr-leipzig-de/aktuell/presseinformationen/In-Magdeburg-Neustadt-muessen-beschaedigte-Teile-des-Bahnsteigdachs-abgebaut-werden-4960864>). Diese wurde in der Nacht vom 23. zum 24. Februar 2020 in großen Teilen entfernt, wodurch die Fahrgäste dem Regen und anderen Wettereinflüssen ausgesetzt sind (ebd.). In Sachsen-Anhalt gibt es ein eigenes Landesprogramm zur Wiederbelebung leerstehender oder vom Verfall bedrohter Bahnhofsgebäude, mit dem Titel „Revita“ (<https://bahnhofsprogramm.de/revita/>), dessen zureichende Ausfinanzierung nach Kenntnis der Fragesteller jedoch infrage steht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung in Sachsen-Anhalt neben dem Bahnhof Magdeburg-Neustadt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) weitere Bahnhöfe und Bahnhofsgebäude bekannt, die erhebliche bauliche Mängel aufweisen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand der Bahnhofsgebäude der Magdeburger Bahnhöfe Neustadt, Sudenburg, Südost und Buckau, und welche Mängel sind dort vorhanden (bitte einzeln nach Objekt aufschlüsseln)?
3. Welche der Bahnhofsgebäude, die gemäß Frage 1 bauliche Mängel aufweisen, sind ganz oder in Teilen denkmalgeschützt?
4. Welche der Bahnhofsgebäude in Sachsen-Anhalt, die bauliche Mängel aufweisen, wurden durch die Deutsche Bahn AG veräußert und befinden sich im Eigentum Dritter?
5. An welchen Bahnhofsgebäuden, die sich im Eigentum der DB Station&Service befinden, werden aktuell und in geplanter Zukunft Umbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen durchgeführt, und was ist jeweils der Grund für die entsprechenden Arbeiten (bitte einzeln für jeden Bahnhof auflisten)?
6. Sieht die Bundesregierung Konflikte zwischen den Interessen des Denkmalschutzes und den Genehmigungsverfahren des Eisenbahn-Bundesamtes?
7. In welchem Umfang beteiligt sich der Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) an den Umbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen?
8. Wann ist jeweils mit Beginn und oder Fertigstellung der jeweiligen Umbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen gemäß Frage 5 zu rechnen?
9. Für wann ist die Sanierung der beschädigten Überdachung des Bahnsteigs am Bahnhof Magdeburg-Neustadt geplant (vgl. <https://www.deutschebahn.com/pr-leipzig-de/aktuell/presseinformationen/In-Magdeburg-Neustadt-muessen-beschaedigte-Teile-des-Bahnsteigdachs-abgebaut-werden-4960864>)?

10. Plant die Bundesregierung ein das Bahnhofsprogramm „Revita“ des Landes Sachsen-Anhalt ergänzendes Programm, um die Sanierung historischer Bahnhofsgebäude mit Mitteln des Bundes zu fördern (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Berlin, den 10. Juli 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

