Das Rätsel der vergessenen Bahnhöfe

Projekt: Eine Gesellschaft aus Hessen kauft Bahnhöfe in ganz Deutschland, darunter die in Kitzingen und Lohr. Aber danach tut sich oft nichts. Eine Spurensuche im ganzen Land.

Von **EIKE LENZ**

Es gibt dieses Bild, aufgenommen im Sommer 2019: drei lächelnde Männer vor dem Kitzinger Bahnhofsgebäude. Sie haben etwas zu verkünden, etwas, das nach den vielen Hiobsbotschaften um diesen einst so repräsentativen Bau endlich wieder nach Aufbruch und Zuversicht klingt. Als stolze neue Besitzer träumen sie von einer Renaissance des Kitzinger Bahnhofs. Träumen davon, ein altersschwaches Gebäude aus dem „Dornröschenschlaf“ zu reißen. So wird es später im Bericht dieser Redaktion stehen.

Das Trio will offenbar nachholen, was die Bahn all die Jahre hat schleifen lassen. Was den oft schwerfälligen Staatskonzern überforderte, packen nun mit Pionier- und Gründergeist drei private Investoren an – das ist die Botschaft.

Da ist Jens Faras, 40, Diplomingenieur und Geschäftsführer eines Projektbüros in Rottweil, der in Sulz am Neckar schon einen Bahnhof saniert hat. Da ist Ulrich Siffert, 37, Diplomingenieur und Geschäftsführer eines Softwareentwicklers in Leonberg, der als Kind Wassereis am Kitzinger Bahnhof schleckte. Und da ist Stefan Steinert, 57, ein ehemaliger Eisenbahner, der sich 2013 mit der Aedificia Infrastruktur- und Entwicklungsgesellschaft (AIEG) in Frankfurt am Main selbstständig machte und nach eigenen Worten 36 Bahnhöfe in ganz Deutschland gekauft hat.

Was ist ein Jahr später geblieben von der Verheißung des Sommers 2019? Aus der Hoffnung, dass der Bahnhof in Kitzingen nach Jahren des Stillstands endlich vom Abstellgleis geschoben und auf Sanierungskurs gebracht wird? Nicht viel, wenn man die großen Versprechen zum Maßstab nimmt. Der Bahnhof in Kitzingen döst weiter im Dornröschenschlaf. Wie der Bahnhof in Lohr am Main. Wie der Bahnhof im westfälischen Schwelm. Wie der Bahnhof im brandenburgischen Fürstenwalde. Wie viele andere Bahnhöfe im Eigentum der Aedificia GmbH.

Was ist das für ein Unternehmen, das reihenweise Bahnhöfe in ganz Deutschland aufkauft und dann offenbar vergisst? Was ist das für eine Gesellschaft, die nach Recherchen dieser Redaktion bisher überhaupt keinen ihrer Bahnhöfe ertüchtigt hat? Am Telefon sagt Geschäftsführer Steinert: „Ich mache etwas Privates und soll mich dafür rechtfertigen – in welcher Welt leben wir?“

Der Bahnhof in Kitzingen war immer mehr Funktions- als Prestigeobjekt. Stattlich, aber nicht protzig, erbaut in den 1860er Jahren. Gut fünf Minuten sind es zu Fuß in die Innenstadt. Mittlerweile hat den Bahnhof ein Schicksal ereilt wie Tausende andere Bahnhöfe, deren Betrieb sich für die Bahn nicht mehr rentierte.

OBEN: Ortstermin am Kitzinger Bahnhof (von links): Die neuen Eigentümer Stefan Steinert, Ulrich Siffert und Jens Faras stellten im August 2019 ihre Pläne vor. FOTO: ANDREAS BRACHS

RECHTS: Den Bahnhof in Lohr am Main hat die Aedificia im Jahr 2016 gekauft. Außer einem neuen Anstrich hat sich am und im Gebäude seither wenig getan. FOTO: EIKE LENZ

UNTEN: Der Kitzinger Bahnhof, erbaut in den 1860er Jahren, war immer schon mehr Funktions- als Prestigeobjekt. Heute gilt er als Sanierungsfall. FOTOS: EIKE LENZ

Selbstbewusster Investor: „Wir verstehen Bahnhof“

Von mehr als 2300 Bahnhöfen hat sich der Konzern seit 1999 getrennt. Drei Dutzend davon hat sich Steinert mit seiner Aedificia in Frankfurt gesichert, viele zum Schnäppchenpreis. Steinert sucht sich in der Regel Investoren vor Ort, die mit ihm die Objekte erwerben, präsentiert Entwicklungs- und Sanierungspläne. Bei Ortsterminen mit Bürgermeistern und Presse gibt er sich selbstbewusst. Sein Lieblingsmotto: „Wir verstehen Bahnhof!“

Aber wie viel Bahnhof verstehen Steinert und die Aedificia wirklich? Ein Insider erklärt gegenüber dieser Redaktion, Steinert und seine Leute seien zwar versiert in Bahn- und Vertragsangelegenheiten. Aber vom Sanieren und Bauen hätten sie wenig Ahnung. Das deckt sich mit den Aussagen, die die Redaktion aus fast einem Dutzend Rathäusern erhalten hat.

In Bad Friedrichshall (Kreis Heilbronn) stand im Jahr 2014 das Bahnhofsgebäude zum Verkauf. Die Stadt bekundete Interesse, sah dann aber von einem Ankauf ab, nachdem die Aedificia ein Nutzungskonzept vorgestellt hatte. „Gut und schlüssig“ hätten sich die Pläne angehört, sagt Bürgermeister Timo Frey heute. Die Empfangshalle sollte hergerichtet, der Bahnhof mit Toiletten ausgestattet werden. Von Wohnungen, Büros und Läden war die Rede.

Kommunen kaufen Bahnhöfe zurück, weil sich nichts tut

2017 reichte die Aedificia einen Bauantrag an. Danach geschah lange Zeit nichts. „Die Aedificia hat uns immer wieder vertröstet“, sagt Frey. Bis Ende 2019 sollte sie mindestens die Hälfte des Konzepts umgesetzt haben, so war es laut Frey im Vertrag geregelt. Die Stadt selbst wurde im Umgriff des Bahnhofs aktiv und pochte in regelmäßigen Gesprächen mit der Aedificia darauf, ihren Teil des Versprechens zu erfüllen. „Je mehr wir nachfragten, umso spärlicher wurde der Kontakt“, sagt der Bad Friedrichshaller Bürgermeister.

Im Dezember 2019 war die Geduld Freys erschöpft. Er überzeugte den Gemeinderat, von seinem vertraglich vereinbarten Ankaufsrecht für den Bahnhof Gebrauch zu machen. Bis zum Herbst soll das Objekt in städtischer Hand sein, sagt Frey. Er sei froh, wenn das Kapitel Aedificia endlich geschlossen ist.

Bad Friedrichshall ist kein Einzelfall. Auch im sächsischen Freiberg und im westfälischen Neubeckum haben die Gemeinden ihre Bahnhofsgebäude von der Aedificia zurückgekauft, nachdem sich die Hoffnungen auf Fortschritte am Bahnhof nicht erfüllten. Im niedersächsischen Brake ist Ende 2018 ein Sanierungskonzept geplatzt – Steinert hat sich mit den Investoren, unter anderem für ein Zwei-Sterne-Hotel, zerstritten.

Aedificia ist lateinisch und steht für „Gebäude“. Steinert sagt, er habe schon mit dem Namen einen „intellektuellen Anspruch“ formulieren wollen. Seit März 2013 ist die Gesellschaft im Handelsregister eingetragen, gegründet zum „Ankauf von bundesweit disponiblen Empfangsgebäuden und Bahnflächen von der Deutschen Bahn AG“. Gewachsen ist daraus ein Geflecht aus GmbHs, KGs und GbRs, in dem man schon mal den Überblick verlieren kann. Noch nicht einmal die Zahl der genannten 36 Bahnhöfe lässt sich überprüfen. Im Handelsregister sind nur für etwa 20 Aedificia-Standorte KGs zu finden.

Investor Steinert „kann Leute nicht mehr ernst nehmen“

Steinert sagt, er habe in all den Jahren „viel darüber gelernt, wie Bahnhofsentwicklung funktioniert“. Wie kommt es dann, dass sich an seinen Bahnhöfen so wenig tut, Flächen auch nach Jahren nicht vermietet sind? „Ich will keine Ramschläden“, sagt er. „Ich will eine Nutzung, die nachhaltig und dauerhaft ist.“ Da könne es schon vorkommen, dass Gebäude über mehrere Jahre leer stehen. Fragt man ihn nach den Differenzen mit Kommunen, sagt Steinert: „Es gibt überhaupt keine Differenzen mit irgendwelchen Kommunen.“ Und er schiebt hinterher: „Vielleicht mit Politikern.“

Solange man seinen Thesen und Ideen folgt, ist Steinert ein jovialer Gesprächspartner. Konfrontiert man ihn mit der Kritik, die es an vielen Standorten mit Beteiligung der Aedificia gibt, wird er bräsig. „Ich kann Leute nicht mehr ernst nehmen, die sich hinstellen und fordern. Das sind alles Menschen, die im Leben noch nie etwas gemacht haben.“ Einen Bürgermeister aus dem Sächsischen, mit dem er über längere Zeit zu tun hatte, nennt er eine „linke Bazille“.

Spielt Steinert auf Zeit? Wartet er mit einer Sanierung so lange, bis Kommunen die Geduld verlieren und nicht mehr anders können, als die Gebäude anzukaufen – zu einem deutlich höheren Preis als die Aedificia bezahlt hat?

Es ist ein Verdacht. Bestätigen möchte das im Zuge unserer Recherchen keiner.

Steinert verweist gerne auf den Bahnhof im brandenburgischen Fürstenwalde. Nachdem die Aedificia das Gebäude vor fünf Jahren gekauft hat, sind dort heute neben einem Ticketschalter ein Imbiss, ein Zeitungskiosk und ein Fahrradladen untergebracht. Aus dem Rathaus Fürstenwalde heißt es vom Fachbereichsleiter Stadtentwicklung auf Nachfrage: „Das Gebäude ist erhalten und nicht verwahrlost, aber investiert wurde schon lange nicht mehr.“ Unter dem Titel „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“ hat die Stadt ein 80-seitiges Entwicklungskonzept entwerfen lassen – ohne die Aedificia und das Bahnhofsgebäude.

Das Fremdkapital bleibt die große Unbekannte

Das Finanzierungsmodell der Aedificia basiert im Wesentlichen auf Eigenkapital und dem Geld von Partnern. Damit werden die Bahnhofsgebäude und dazugehörige Grundstücke gekauft. Mit Fremdkapital soll die Sanierung der erworbenen Gebäude finanziert werden. Das ist in dieser Gleichung die große Unbekannte: Um ein Projekt starten zu können, müssen für 70 bis 80 Prozent der Nutzfläche Mieter gefunden sein. Erst dann sind Banken laut Steinert bereit, Kredite zu gewähren.

Die Sparkasse Mainfranken in Würzburg widerspricht dieser Darstellung nicht. Hilfreich seien in solchen Fällen ein „Businessplan“ und „nachweisbare Mietanfragen“, heißt es auf Anfrage der Redaktion. Das Institut weist aber darauf hin: „In der Regel lässt sich für die Besicherung des Fremdkapitals eine Grundschuld eintragen.“

Im westfälischen Schwelm kaufte die Aedificia der Bahn im Jahr 2014 den Bahnhof ab – mit dem Ziel, ihn bis Ende 2015 zu sanieren. Einen gemeinsamen Gesprächstermin mit Stadt und Bahn, bei dem es um grundsätzliche Fragen zur Zukunft des Gebäudes gehen sollte, ließ die Aedificia im April 2019 kurzfristig platzen. Carsten Kirchhoff von der Bahnflächen-Entwicklungs-Gesellschaft NRW teilt auf Nachfrage mit: „Wir bemühen uns gemeinsam mit der Stadt und Dritten, eine Lösung ohne die Aedificia herbeizuführen.“ Die in Schwelm von Steinert gegründete KG ist laut Handelsregister im Dezember 2019 erloschen. Ein neuer, örtlicher Komplementär und Geschäftsführer hat den Bahnhof übernommen.

In Lohr ist die Aedificia seit 2016 Eigentümerin des Bahnhofs und des umliegenden Geländes. Als sich im Winter 2019 dort allerhand Müll ansammelte, sagt Steinert gegenüber dieser Redaktion: „Das ist mein Gebäude; das geht niemanden etwas an.“ Er sei rechtlich nicht verpflichtet, das Gelände sauber zu halten. Das Empfangsgebäude hat zwar einen frischen Anstrich erhalten, aber für Bahnreisende in Lohr ist es geschlossen. Ein Zettel in der Tür wirbt um Mieter und verspricht „provisionsfreie Gewerbeflächen“.

Seit Anfang dieses Jahres ist die ehemalige Gaststätte an einen Motorradclub verpachtet. Ein Nachbar sagt: „Versprochen wurde immer viel – passiert ist wenig.“ Gerade hat die Stadt mit finanzieller Hilfe örtlicher Sponsoren einen kleinen Platz vor dem Bahnhof neu gestaltet: Blumenbeete, Kiesfläche, Sitzbänke. Auch Steinert war bei der Eröffnung im Juli dabei. Vielsagend heißt es bei der Stadt Lohr: „Wir gehen damit in Vorleistung und wollen andere Parteien aktivieren, nachzuziehen.“

Aus dem Bahnhof laufen angeblich die Ratten

Und in Kitzingen? Die Stadt wartet auf Entscheidungen, sagt Oberbürgermeister Stefan Güntner. „Der Bahnhof ist ein wichtiges Einfallstor zur Stadt. Das kann nicht so bleiben, wie es ist. Es gab Ideen wie ein Ärztehaus, aber leider müssen wir feststellen, dass sich gar nichts tut.“

Ulrich Siffert, einer der drei Investoren des Bahnhofs, stammt aus Markt Einersheim und wohnt in Würzburg. Den Bahnhof hätte er gerne selbst gekauft, sagt er, habe sich aber von Steinert und dessen Aedificia überreden lassen, gemeinsame Sache zu machen. Siffert würde sich am liebsten gar nicht äußern, um das Projekt, das er ohnehin ein halbes Jahr in Verzug sieht, nicht zu gefährden. Was er schließlich sagt, ist: „Es gibt Gespräche und Vorverträge. Jetzt müssen wir langsam schauen, dass wir in die Gänge kommen.“

Für Reisende ist der Bahnhof in Kitzingen weiter geschlossen. Im Stadtrat hieß es neulich, dass aus dem Gebäude die Ratten liefen.

Der Kitzinger Bahnhof ist seit Anfang 2019 in privater Hand. Seitdem hat sich an dem Gebäude nichts getan. Für die Öffentlichkeit ist er geschlossen.
FOTOS: DANIEL BISCAN

Seltsame Geschäfte und vertane Chancen

Bahnhof Kitzingen: Eine strahlende Zukunft wurde ihm einst versprochen. Erfüllt hat sich nichts. Eine Geschichte über geplatzte Hoffnungen und die Frage: Ist der Bahnhof noch zu retten?

Von **EIKE LENZ**

Das Trauerspiel um den Kitzinger Bahnhof ist inzwischen ein Drama in mehreren Akten. Ein Drama, das – wie nun ersichtlich wird – auch abseits der großen Bühnen stattfand. Es spielte in Hinterzimmern und unter Ausschluss der Öffentlichkeit. In den Hauptrollen: die Deutsche Bahn, eine mittlerweile pleite gegangene Immobilienfirma aus Südhessen und die Stadt Kitzingen, die seit Jahren um ein Happy End am Bahnhof kämpft. Und die das ganze Theater vor allem eines kostet: jede Menge Nerven. Der Bahnhof ist dicht, das Publikum verärgert, und die Stadt sitzt machtlos zwischendrin.

Der Fall des Kitzinger Bahnhofs ist nicht nur die Geschichte geplatzter Hoffnungen und vertaner Chancen, sondern eine Parabel darauf, was in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten alles schief gelaufen ist im Zusammenspiel zwischen Bahn und Kommunen.

Anfang des neuen Jahrtausends hatte die Bahn in einem spektakulären Rahmenvertrag mit der Immobilienfirma First Rail Property (FRP) und der zugehörigen Managementholding First Rail Estate die Übergabe von bundesweit mehr als 1000 nicht mehr benötigten Bahnhofsgebäuden vereinbart. Das Projekt der 1019 Bahnhöfe war geboren. Diese sollten entwickelt und als Immobilienfonds platziert werden. Investoren lockte die Fondsgesellschaft mit Ausschüttungen von siebeneinhalb bis acht Prozent sowie einem Verkaufsgewinn von bis zu 100 Prozent nach zwölf Jahren.

In einer ersten Tranche wurden seinerzeit rund 500 Objekte, hauptsächlich in den östlichen Bundesländern, an die First Rail Property übertragen. Die Excel-Tabelle mit insgesamt 472 Standorten (einige weitere sollten später noch dazukommen), notariellen Beurkundungsterminen sowie dem tatsächlichen Besitzübergang an die FRP – bahnintern damals als Dokument höchster Geheimhaltung gehandelt – liegt der Redaktion vor. In der Tabelle finden sich die Namen von 32 Bahnhöfen aus Bayern, vier davon aus Unterfranken: Burgsinn und Mittelsinn (Lkr. Main-Spessart), Dettelbach (Lkr. Kitzingen) und Sulzbach am Main (Lkr. Miltenberg). Zwischen Februar 2002 und Mai 2003 gingen die 472 Bahnhöfe in den Bestand der First Rail über. Der Kaufpreis dieser ersten Tranche lag bei 14 Millionen Euro, keine 30 000 Euro pro Gebäude. Der gesamte Deal hatte ein Volumen von 46 Millionen Euro.

Der Kitzinger Bahnhof steht nicht auf dieser ersten Liste. Er kam vermutlich im ersten Halbjahr 2004 dazu, wie ein Insider gegenüber der Redaktion glaubhaft versichert. Dieser Insider, der um die Jahrtausendwende selbst eine Zeit lang für die Bahn gearbeitet hatte und sich auf die Berichterstattung der Redaktion über den Kitzinger Bahnhof nun meldete, hatte damals im Kitzinger Bahnhof ein Reisezentrum mit Kiosk und Bäckerei eröffnen wollen. Mit einem Architekten ging er durchs Gebäude und machte erste Planungen vor Ort.

Leer und verlassen präsentiert sich die Kitzinger Bahnhofshalle im August 2020. Reisende müssen um das Gebäude herumlaufen, um zum Bahnsteig zu gelangen.

Anfang 2004 gehörte das Gebäude nach seinen Angaben schon der First Rail. „Der Bahnhof Kitzingen war Bestandteil des Kaufvertrags für die erste Tranche. Das habe ich selbst gesehen.“ Die Übergabe aber habe sich verzögert, weil die Gesellschaft bei der Vielzahl an Objekten offenbar nicht hinterherkam, Schlüssel und Gebäude zu übernehmen.

Fast 500 Bahnhöfe sollten an einen Investor verkauft werden

Immer weiter zog sich die Sache hin – bis der Staatsanwalt sich für die Machenschaften der First Rail zu interessieren begann und deren illustrer Geschäftsführer mit seinem Privatflugzeug in der Schweiz zu Tode stürzte. 2005/06 gingen beide Gesellschaften Konkurs, die übrigen 519 Bahnhöfe wurden nicht mehr übergeben. Bereits geschlossene Verträge, auch der des Kitzinger Bahnhofs, wurden rückabgewickelt. Die Bahn saß wieder auf ihren Gebäuden. Anleger, die im guten Glauben auf eine rosige Zukunft der First Rail gewettet hatten, waren ihr Geld los, andere ihren Job. Und die Stadt Kitzingen war um die Hoffnung ärmer, dass am Bahnhof in nächster Zeit etwas vorangehen könnte. Was aber wusste die Stadt von den Geschäften zwischen Bahn und First Rail? War sie in die Pläne eingeweiht? Oder wurde sie übergangen?

Ein Sprecher der Deutschen Bahn in München erklärt auf Nachfrage: „Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir uns zu Immobilienangelegenheiten grundsätzlich nicht öffentlich äußern.“ Er verweist auf eine Mitteilung vom März dieses Jahres, in der die Zentrale in Berlin stolz auf den Verkauf von Bahnhofsgebäuden an Kommunen und deren Nachnutzung verweist: „Zahlreiche Beispiele belegen, dass die Gebäude dann oft eine Wiedergeburt als repräsentative Visitenkarte von Eisenbahn und Stadt erleben.“ Vor jedem Verkauf, so heißt es, werde die Kommune auf ihr Kaufinteresse angesprochen. Und: „Ferner steht ihr das gesetzliche Vorkaufsrecht zu.“ Genau darum geht es im Falle Kitzingens.

Anders als viele Bahnhöfe auf der Liste galt Kitzingen als Standort mit Potenzial. Die kursierenden Zahlen mit täglich 5000 Kontakten und 1000 potenziellen Kunden im Bahnhofsgebäude schienen zwar deutlich übertrieben. Doch aus Kitzingen, so auch die Meinung des Insiders, hätte sich etwas machen lassen. Was aber wusste die Stadt von den Plänen der Bahn im relevanten Zeitraum von 2001 bis 2004? Wie es aussieht, nichts.

Alt-Oberbürgermeister Bernd Moser (SPD), von 1997 bis 2008 im Amt, sagt auf Nachfrage: „Zu meiner Zeit wurde der Stadt von der Bahn kein Vorkaufsrecht angeboten.“ Dass die Bahn seinerzeit mit der First Rail über den Verkauf des Bahnhofs verhandelte und der Deal offenbar mindestens vertragsreif war, habe er nie erfahren. Kitzingens Polit-Urgestein Klaus Heisel (SPD), seit Jahrzehnten im Stadtrat vertreten, bestätigt diese Version. „Ich wüsste nicht, dass der Stadt damals der Bahnhof angeboten wurde.“

Erst 2017 bekam die Stadt den Bahnhof angeboten

Legt man die durchschnittlichen Preise zu Grunde, zu denen die First Rail die Bahnhofsgebäude erwerben konnte, kann man davon ausgehen, dass die Stadt den Bahnhof seinerzeit zu einer Art Schnäppchenpreis bekommen hätte. Wie es aussieht, war sie über die Verkaufsabsicht der Bahn aber gar nicht informiert. 2017 schließlich, lange nach dem geplatzten Deal mit First Rail, gab der damalige Oberbürgermeister Siegfried Müller (UsW) bei der Bahn ein Angebot für den Kauf des Bahnhofs samt Umfeld ab. Wie es aus dem Rathaus heißt, schickte die Bahn daraufhin einen Vertragsentwurf. Zu einem Abschluss aber kam es nie, weil zu viele Punkte strittig waren – etwa die Frage, welche Flächen und Wege die Bahn im Umgriff benötigt.

Letztlich ging es wohl auch darum, wieviel die Stadt bereit gewesen wäre für das in die Jahre gekommene Bahnhofsgebäude zu bezahlen. Im Raum stand – wie aus Kreisen des Rathauses verlautete – eine Summe von etwa 350 000 Euro.

Wie der heutige OB Stefan Güntner (CSU) gegenüber der Redaktion sagt, hatte die Stadt auch im Jahr 2017 nie ein exklusives Zugriffsrecht auf den Bahnhof, sondern war nur Beteiligte eines Bieterverfahrens. Auch hierzu lehnt die Bahn eine Stellungnahme ab. Dass die Stadt nach mehreren Gesprächen und einem Ortstermin des Stadtrats im Bahnhofsgebäude damals aus dem Bieterverfahren ausstieg, bezeichnet Güntner heute als „Fehler, den wir hoffentlich heilen können“. Die Stadt habe darauf vertraut, dass die Interessenten, die es gab, den Bahnhof entwickeln würden. Ein Trugschluss. Seit Anfang 2019 ist der Bahnhof in privater Hand, das Gebäude verschlossen. Wie es dort weitergeht, ist offen. Gekauft hat den Kitzinger Bahnhof die Aedificia Infrastruktur- und Entwicklungsgesellschaft (AIEG) in Frankfurt am Main. Der AIEG gehört unter anderem auch das Bahnhofsgebäude in Lohr (Lkr. Main-Spessart), das ebenfalls seit Längerem geschlossen ist und auf die versprochene Sanierung wartet.

Im März 2013 war die Aedificia mit Stefan Steinert als Co-Geschäftsführer und Co-Gesellschafter an den Start gegangen, derzeit hält sie 36 Bahnhöfe in ganz Deutschland. Einige wenige stammen noch aus dem Bestand der First Rail wie in Osterholz-Scharmbeck oder Stadthagen in Niedersachsen. Bis heute hat die Aedificia nicht einen der erworbenen Bahnhöfe ertüchtigt.

Auch der Bahnhof in Lohr wartet auf die versprochene Sanierung

Stefan Steinert saß zur Jahrtausendwende, als die Bahn nicht mehr benötigte, vorwiegend kleinere Objekte an die First Rail verkaufte, mit im Vorstand der DB Immobilien. Später wechselte er ins Management der First Rail Estate. Während Steinert sich als Aedificia-Geschäftsführer bei öffentlichen Auftritten gerne inszeniert („Wir verstehen Bahnhof!“) und aus seiner Bahn-Biografie keinen Hehl macht, verliert er über das Kapitel bei der First Rail nicht viele Worte. Auch im Netz finden sich nur Spuren dieser Tätigkeit.

So berichtete die Nordwestzeitung im niedersächsischen Oldenburg im Februar 2005 über einen Termin im Ratssaal von Wildeshausen, bei dem es um die Entwicklung des Bahnhofs in der 20 000-Einwohner-Gemeinde ging. Steinert wird im Bericht als „Leiter Vertrieb, Konzept und Produktentwicklung von First Rail Estate“ genannt und mit den Worten zitiert: „Wir sind keine Makler, wir wollen selbst langfristig in Bahnhöfe investieren.“ Schon damals verwies er auf seine langjährige Berufserfahrung als Führungskraft bei der Bahn und der Immobilienwirtschaft. Zwei Jahre später gründete Steinert dann Opus Est, eine „Kommunalberatung und Umsetzung rund um immobilienspezifische Bahnthemen“.

Hinweise auf weitere Wendung – und ein glückliches Ende für die Stadt?

Den Bahnhof in Kitzingen hat Steinert Anfang 2019 mit Eigenmitteln und dem Geld zweier Partner erworben, die als Kommanditisten mit in der Aedificia Kitzingen KG sitzen. Auf die Frage, warum sich auch mehr als anderthalb Jahre nach dem Kauf nicht das Geringste am Gebäude getan habe, sagt Steinert gegenüber der Redaktion: „Ich könnte den Bahnhof in Kitzingen auf Teufel-komm-raus vermieten, aber das würde der Historie und dem Anspruch des Gebäudes nicht gerecht werden.“

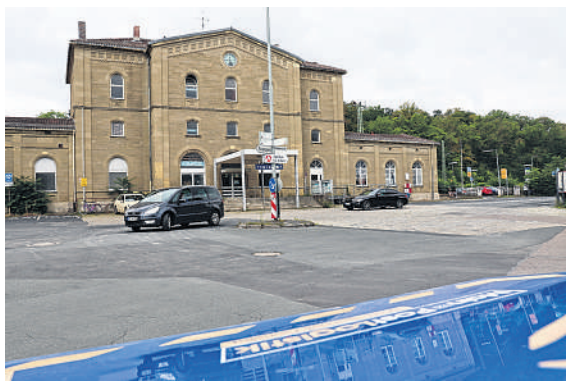
OB Stefan Güntner sagt: „Wenn ich als Stadt die Möglichkeit hätte, würde ich den Bahnhof sofort kaufen.“ Tatsächlich mehren sich inzwischen die Hinweise darauf, dass die Aedificia den Bahnhof verkaufen möchte, wenn auch nicht an die Stadt. So oder so käme dann Bewegung in die Sache. Vielleicht gibt es in diesem jahrelangen Trauerspiel doch noch so etwas wie eine glückliche Wendung.

Das Ende der Bahnhofs-Posse?

Es war eine Hängepartie. Zwei Jahre kämpfte die Stadt Kitzingen mit den Eigentümern um die vernachlässigte Immobilie. Wie es aussieht, könnte sie sich bald wieder von ihr trennen.

Von **EIKE LENZ**

Solche Bilder soll es bald nicht mehr geben: Die Stadt will den Kitzinger Bahnhof aus seinem langen Dornröschenschlaf reißen und als Erstes die Türen wieder öffnen. FOTO: DANIEL BISCAN



Der Kitzinger Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe: Nachdem die Stadt das Gebäude gekauft hat, gibt es viele Ideen und Optionen. FOTO: EIKE LENZ

Schmuddelecke: In einer Scheibe des Kitzinger Bahnhofs spiegeln sich die umliegenden Gebäude wie die frühere Stadtpost. FOTO: EIKE LENZ

Der barrierefreie Bahnsteig ist eines der Wunschprojekte für den Kitzinger Bahnhof. FOTO: FRANK WEICHHAN

KITZINGEN Als Stefan Güntner vergangenen Freitag in den Zug nach Frankfurt stieg, begann für ihn eine Reise ins Ungewisse. Er wusste nicht, was ihn an seinem Ziel in der Mainmetropole erwarten würde. Als er am frühen Nachmittag wieder in Kitzingen eintraf und vom Bahnhof zurück in die Stadt lief, winkte ihm von einem Balkon aus eine Frau zu, freudig erregt, ja fast jubelnd. So hat es Güntner selbst berichtet. Der Kitzinger Oberbürgermeister, kaum ein Jahr im Amt, und schon ein Held? Man kann diese Geschichte auch nüchterner erzählen. Man kann sie auf ihren Kern verkürzen und feststellen: Der Kitzinger Bahnhof ist verkauft, und die Stadt hat den Zuschlag bekommen. Aber mit Nüchternheit wird man dem aufwühlenden, zähen, ungewöhnlichen Fall nicht gerecht. „Das Thema hat die Leute wahnsinnig bewegt“, sagt Güntner.

Wer die Geschichte des Bahnhofs kennt, wer die Irrungen und Wirrungen in diesem Possenstück verfolgt hat, wer den Stillstand jeden Tag selbst erlebt hat, der kann verstehen, warum man mit einer nüchternen Erzählung in dieser Sache nicht weiterkommt.

Bis zuletzt war unklar, ob der Deal zustande kommt

Erst am Abend vor Güntners Dienstreise hatte der Kitzinger Stadtrat die Signale auf grün gestellt und den Kauf einstimmig gebilligt. Und doch wusste der OB – ausgestattet mit einem klaren Mandat – bis zuletzt nicht, ob der Deal zustandekommen würde. Denn von der Frankfurter Immobiliengesellschaft Aedificia, die den Bahnhof Ende 2018 von der Bahn erworben und das Gebäude danach zwei Jahre in Tiefschlaf gehalten hatte, war nicht klar, ob sie zur notariellen Beurkundung wie vereinbart einen Bevollmächtigten schicken würde. Es gibt ein Foto vom Moment der Vertragsunterschrift: Ein lächelnder Stefan Güntner setzt seinen Namen auf ein Blatt Papier. Er hat das Foto selbst auf seiner Facebook-Seite veröffentlicht.

An diesem 22. Januar 2021 endete eine zwei Jahre währende Hängepartie, in der es bis dahin nur Verlierer gab: die Stadt, die sich angesichts der Zustände am Bahnhof ernstlich um ihr Image sorgte, die Eigentümer, die mit ihrer Verzögerungstaktik immer tiefer ins Zwielicht gerieten, die lokalen Investoren, die um ihr eingesetztes Geld fürchten mussten, vor allem aber die Bahnreisenden, die im Besitzerwechsel eine Verheißung erkannt hatten und nach und nach feststellen mussten, dass sich nichts von dieser Hoffnung erfüllte. Sie mussten noch immer um das Gebäude herumlaufen, um zum Bahnsteig zu gelangen, noch immer am zugigen Bahnsteig ausharren, weil Wartehalle – und Toiletten – geschlossen blieben.

Nach einem Jahr Stillstand wurde der Geldgeber stutzig

Spricht man Ulrich Siffert auf die Sache an, sieht er sich um seinen Erfolg gebracht. Viel Geld hat der Markt Einersheimer vor zwei Jahren in das Projekt Bahnhof gesteckt, aber nicht nur das: Siffert, 38 Jahre alt, hatte einen Traum. Er, der als Kind am Kitzinger Bahnhof Wassereis schleckte, wollte den Bahnhof 2018 selbst kaufen. Wäre ihm das gelungen, er ist überzeugt: Das Gebäude stünde heute anders da. Dass er sich von der Frankfurter Immobiliengesellschaft und dessen Geschäftsführer Stefan Steinert überreden ließ, das Geschäft besser mit ihnen gemeinsam zu machen, sieht er heute als großen Fehler. Damals ließ er sich blenden vom Umstand, dass die Aedificia auf den Ankauf von Bahnhöfen spezialisiert war und schon an die 40 solcher Gebäude in ganz Deutschland gekauft hatte. Was also sollte da passieren?

Es passierte: nichts. Die Aedificia war im Januar 2019 mit großen Versprechen angetreten. Innerhalb eines Jahres sollte der Bahnhof wieder geöffnet sein. Aber als sich selbst nach einem Jahr nichts an dem Objekt tat, wurde auch Siffert stutzig. Die Beteiligten hatten für das Vorhaben eine KG gegründet. Siffert hing als Kommanditist mit seinem Kapital drin, hatte aber – wie er später feststellte – keinen Einfluss auf die Geschäfte. Das Sagen hatte die Aedificia und dessen Geschäftsführer Steinert, ein ehemaliger Eisenbahner, der als Komplementär eingetragen war. Auch Jens Faras saß mit im Boot, ein Projektentwickler aus Rottweil, der in Sulz am Neckar schon einmal einen Bahnhof saniert hatte. Laut Siffert sollte er später als Kommanditist mit in die KG geholt werden.

Es waren Siffert und Faras, die mit Ideen für den Bahnhof vorpreschten, Pläne schmiedeten, sich um potenzielle Mieter kümmerten. So schildern es die beiden gegenüber dieser Redaktion. Von Steinert, ihrem eigentlichen Partner, sahen sie sich immer wieder ausgebremst und blockiert. Steinert sagte dazu auf Anfrage: „Ich könnte in Kitzingen auf Teufel-komm-raus etwas vermieten, aber das würde der Historie und dem Anspruch des Gebäudes nicht gerecht.“ Und er sagte auch einen Satz, der zum Programm geworden ist, nicht nur für den Standort Kitzingen: „Bahnhofsentwicklung kann sehr lange dauern.“

Die Verhandlungen glichen einem Kampf gegen Windmühlen

Der Kitzinger Bahnhof – ein Fall für das Abstellgleis? So hatte es lange Zeit ausgesehen. Dann aber kam Dynamik in die Sache: Den Investoren riss der Geduldsfaden. Immer öfter standen sie in Frankfurt, der Zentrale der Aedificia, auf der Matte, redeten auf Steinert ein. Anfangs ging es noch darum, den Bahnhof gemeinsam zu entwickeln, nach geraumer Zeit dann nur noch, Steinert davon zu überzeugen, dass ein Verkauf die beste Lösung wäre. Doch lange schien auch diese Option wenig realistisch. „Es war eine Vollkatastrophe“, sagt Siffert, der sich fühlte wie in einem Kampf gegen Windmühlen. Anfragen dieser Redaktion in jener Zeit an Siffert und Faras endeten stets mit dem Satz: „Es dauert noch. Rufen Sie in ein paar Wochen wieder an!“ Zugleich schaltete sich die Politik ein, der Kitzinger OB nahm den Faden auf.

Im Spätherbst 2020 wurde der Druck auf die Aedificia dann offenbar zu groß. Wieder stand eine Frist im Raum, bis zu der sich das Unternehmen erklären wollte: der 31.12. Und diesmal bahnte sich tatsächlich eine Lösung an. Nach zwei Jahren Stillstand am Bahnhof, nach Hunderten von E-Mails, Gesprächen und Telefonaten, nach etlichen verstrichenen Fristen, gegenseitigen Vorwürfen und geplatzten Versprechen war die Aedificia nun offenbar bereit zum Verkauf. Siffert und der OB sahen ihre Chance gekommen. Jetzt hieß es: rasch zugreifen, ehe die einen Spalt breit geöffnete Tür womöglich wieder zugeschlagen ist. „Der Preis für die Stadt lag nicht weit über unserem damaligen Einkaufspreis“, erklärt Siffert. Die Rede ist von 350 000 Euro. Bestätigen wollten diese Summe weder der OB noch Siffert.

Und nun? „Wir überlegen, wie wir möglichst schnell die Durchgangshalle und die Toiletten wieder öffnen können“, sagt Güntner. Für das weitläufige Grundstück, das Bestandteil des Kaufvertrags war, gebe es eine „Grobplanung“. Dort soll etwa der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) – bei der Stadt von langer Hand geplant – gebaut werden. Die Kreisgruppe Kitzingen des Verkehrsclubs Deutschland sieht noch deutlich mehr Potenzial und schreibt: „Wir freuen uns, dass OB Güntner hier die Zeichen der Zeit erkannt hat. Nun hoffen wir darauf, dass der Kitzinger Bahnhof sich rasch zu einem würdigen Tor zur Stadt wandelt, zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit barrierefreien Zugängen, einem modernen Busbahnhof, Reisezentrum, Fahrradparkhaus, WLAN-Zugang und Parkplätzen mit Ladepunkten für E-Fahrzeuge.“

Ein benachbarter Unternehmer hat starkes Interesse am Bahnhof

Tatsächlich soll der Bahnsteig barrierefrei ausgebaut werden, was aber in den Aufgabenbereich der Bahn fällt. Den Bahnhof selbst will die Stadt offenbar nicht behalten. Ein Unternehmer aus der Nachbarschaft hat starkes Interesse bekundet; dem Stadtrat sind, wie man aus informierten Kreisen hört, solche „Überlegungen“ bekannt. „Final ist aber noch nichts“, heißt es. Siffert hat der Stadt seine Hilfe angeboten, will Plan- sowie Konzeptskizzen, die er für das Objekt hat entwerfen lassen, weitergeben. So wären die bisherigen Anstrengungen doch nicht ganz vergebens gewesen. Als Käufer wird er nicht mehr auf den Plan treten. Er ist ernüchtert und erleichtert zugleich. Die Sache hat ihn Nerven gekostet und manches gelehrt. „Bahnhof“, sagt Siffert, „war in meiner Familie das Unwort des Jahres 2020.“

Standpunkt

Der Bahnhof muss jetzt bei der Stadt bleiben

Von **EIKE LENZ**

Der Beifall in den sozialen Medien ebbte kaum ab: Früh im Jahr ist der Stadt Kitzingen mit dem Kauf des Bahnhofs ein Coup gelungen, den sich auch der neue Oberbürgermeister Stefan Güntner als ersten großen Erfolg ans Revers heften darf. Der Bahnhof selbst ist kein Schmuckstück, er hat viel von seinem Glanz verloren, aber er ist ein Symbol. Er steht für ein Stück Tafelsilber, das sich immer noch gut macht im Besteckkasten einer Kommune. Auch in Zeiten von Flugtaxis und Elektroautos geht vom Bahnhof ein Signal des Aufbruchs auf. Man wird ihn brauchen, wenn man es ernst meint mit der Mobilitätswende.

Wie ohnmächtig eine Stadt ist, wenn sie auf strategische Objekte in ihrer Mitte keinen Zugriff hat, ließ sich in den vergangenen Jahren gut beobachten. Schon zu Zeiten, als der so behäbige wie schwerfällige Staatskonzern Bahn noch das Sagen am Kitzinger Bahnhof hatte, waren die Einflussmöglichkeiten der Stadt nicht sonderlich groß. Und doch waren es paradiesische Zustände im Vergleich zu jenem Trauerspiel, das sich dort nach dem Besitzerwechsel Ende 2018 abspielte.

Der Investor aus Frankfurt hielt die Stadt immer wieder hin, am Bahnhof selbst tat sich in all der Zeit nichts. Verloren gegangen ist in diesen zwei Jahren nicht nur wertvolle Zeit der Entwicklung, sondern auch Vertrauen.

Umso mehr muss erstaunen, dass im Kitzinger Rathaus nun offenbar Pläne in der Schublade liegen, den Bahnhof möglichst schnell wieder abzustoßen: an einen privaten Unternehmer. Ohne dessen Seriosität und Zuverlässigkeit in Zweifel ziehen zu wollen, zeugt dieses Vorgehen doch von bemerkenswerter Vergesslichkeit. Wichtige kommunale Infrastruktur zu privatisieren und damit rein wirtschaftlichen Aspekten zu unterwerfen sollte nicht der Standard sein. Die Stadt sollte sich gut überlegen, ob sie sich erneut abhängig macht von Dritten – wenn es dafür nicht schon zu spät ist.

Nachfolger bei KKK Transporte

Zwei Unternehmen teilen sich das Geschäft

Von **MICHAEL MÖSSLEIN**

KITZINGEN Das insolvente Kitzinger Unternehmen KKK Transporte Kull GmbH existiert nicht mehr. Doch die gute Nachricht am Ende des am 20. August 2020 beantragten Insolvenzverfahrens lautet: Zwei Unternehmen führen den Betrieb des bisherigen Unternehmens am Kitzinger Standort An der Staufstufe fort – „vollumfänglich“, wie der Insolvenzverwalter, Rechtsanwalt Matthias Reinel von der Kanzlei HWR Insolvenzverwaltung in Würzburg, jetzt auf Nachfrage dieser Redaktion berichtet.

Konkret bedeutet dies, dass auch alle ehemals von KKK Transporte beschäftigten 35 Mitarbeiter ihre Jobs behalten. Diese hatten, wie Reinel lobend hervorhebt, dem insolventen Unternehmen ebenso wie die Kunden die Treue gehalten und damit maßgeblich dazu beigetragen, dass in den zurückliegenden Monaten eine zufriedenstellende Lösung gefunden wurde.

Plan, das Unternehmen als Ganzes zu erhalten, wurde zerschlagen

Ursprünglich war der Plan verfolgt worden, das insolvente Unternehmen als Ganzes zu erhalten. Diese Hoffnung hatte sich nach Auskunft des Insolvenzverwalters im Laufe des Verfahrens jedoch zerschlagen. Deshalb kam es zur Splittung gemäß den beiden bisherigen Geschäftsbereichen.

Den Teilbetrieb der Spedition führt seit dem 1. Dezember 2020 die HS Franken GmbH fort. Den Bereich Werkstatt sowie den Verkauf und die Vermietung von Gabelstaplern führt seit demselben Zeitpunkt die Kraftfahrzeug und Staplerservice UG (haftungsbeschränkt) & Co. KG fort.

In Marktbreit gegründet, 2020 nach Kitzingen gezogen

Die KKK Transporte Kull GmbH war ursprünglich in Marktbreit gegründet worden und erst Anfang 2020 nach Kitzingen umgezogen. Deren Geschäftsführer Norbert Kull und Kai Hertel sind nach Angaben von Reinel weiter in den beiden Unternehmen, die den insolventen Betrieb übernommen haben, tätig.

Für Reinel ist neben dem „erfreulichen“ Erhalt aller Arbeitsplätze vor allem wichtig, dass auch der Geschäftsbetrieb in Kitzingen fortgeführt werden kann. Auch vor diesem Hintergrund hätten die anwesenden Gläubiger Mitte Januar in der Gläubigerversammlung am Amtsgericht Würzburg der Sanierungslösung einhellig zugestimmt.

Zurückgeblättert

Wiesentheid startetet ein Millionen-Projekt

Vor zehn Jahren startete ein Millionen-Projekt in Wiesentheid: die jahrelange Generalsanierung der Pfarrkirche St. Mauritius, ein Werk des Baumeisters Balthasar Neumann. Das undichte Dach zwang die Pfarrei zum raschen Handeln. Ein Blick nach Kitzingen, dort schwimmt Aqua-sole auf der Erfolgswelle. 450 000 Gäste kamen in zwei Jahren. Das Ziel: Man will Marktführer in der Region bleiben. Die Zahlen sprechen dafür. Rund 40 Prozent liege die Besucher-Statistik seit dem Start am 21. Februar 2009 über den Schätzungen.

Vor 20 Jahren steigen die Heidelberger Baustoffwerke bei der Firma Kleider in Dettelbach ein. Die Heidelberger Baustoffwerke GmbH ist eine 100-prozentige Tochter der Heidelberger Zement AG, dem Marktführer in Sachen Herstellung von Zement, Beton und Baustoffen in Europa. Weltweit liegt der Konzern an dritter Stelle. Die Übernahme der Firma Kleider sei von „strategischer Natur“ für den Weltkonzern, hieß es damals. Und: Die Erhaltung des Standortes Dettelbach und der Mitarbeiter stünden an erster Stelle. (FW)

Den Blick ins Archiv auf die Schlagzeilen vor zehn und 20 Jahren gibt es wöchentlich an dieser Stelle.