KOMPETENZZENTRUM
STADTUMBAU

OSTMODERNE PAR EXCELLENCE –
BAHNHOF SANGERHAUSEN

SACHSEN-ANHALT

INHALT

Vorwort 3

Bahnhof Sangerhausen –
Ostmoderne par excellence 7

Bergbau, Bahn und Bauhaus 8

Mehr Stadt, weniger Bahnhof? 12

Mit der Ästhetik der Leichtigkeit 14

Als ein Bahnhof „auf der Strecke blieb“ 19

Abgefahren: Eine Stadt kauft ihren Bahnhof 20

Gerettet: Das Eingangstor zur Stadt 23
Im Gespräch mit Ralf Poschmann,
Oberbürgermeister der Stadt Sangerhausen

Neues Leben für alten Bahnhof 27
Im Gespräch mit Ulrich Franke, Geschäftsführer der
Städtischen Wohnungsbau GmbH Sangerhausen

Thomas Webel

Minister für Landesentwicklung
und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

ALTES BAHNHOFSGEBÄUDE VERKÖRPERT HERAUSRAGENDE GESTALTUNGSQUALITÄT

Seien wir ehrlich: Nur die wenigsten von uns verbinden Sangerhausen spontan mit Architektur. Wir kennen Sangerhausen als Rosenstadt und denken sicher auch an die jahrhundertelange Bergbautradition im Mansfelder Land. Aber Architektur und eine besondere Geschichte der Stadtentwicklung, in der ausgerechnet der Bahnhof eine wichtige Rolle spielt?

Wer sich die Mühe macht, genauer hinzuschauen, wird feststellen, dass die Stadt im Südwesten Sachsen-Anhalts mit ihrem Bahnhofsgebäude ein bemerkenswertes Zeugnis der sogenannten Ostmoderne darstellt.

Für einen Zweckbau ist der 1963 gebaute Bahnhof Sangerhausen auch im Inneren relativ aufwändig gestaltet. So schmückt zum Beispiel die großzügige Empfangshalle ein ausladendes Wandbild von Wilhelm Schmied, das die Geschichte der Bergbauregion reflektiert.

Die Stadt will das Bahnhofsgebäude sanieren und zu neuem Leben erwecken. Der Komplex soll zu einer attraktiven Service-Station mit vielfältigen Funktionen entwickelt werden.

Das Land unterstützt diese Bemühungen. Das Projekt, für dessen Umsetzung rund sieben Millionen Euro veranschlagt sind, wird über verschiedene Programme gefördert. Dabei werden zum Beispiel finanzielle Mittel aus der Städtebauförderung mit denen des REVITA-Programms kombiniert, das die Revitalisierung von Bahnhöfen zum Ziel hat.

Das Vorhaben, den Bahnhof in Sangerhausen zu neuem Leben zu erwecken, steht damit für eine komplexe Herangehensweise, die durchaus beispielgebend ist.

BAHNHOF SANGERHAUSEN – OSTMODERNE PAR EXCELLENCE

1963, zu einer Zeit, da im fernen Berlin im zweiten Bauabschnitt der Karl-Marx-Allee starke Architekturen wie das Kino „International“ oder das „Café Moskau“ im „Sinne und im Stil einer neu begründeten sozialistischen Moderne“ [1] entstanden, wurde in Sangerhausen ein ganz ähnliches Haus, nämlich das Empfangsgebäude eines Bahnhofs errichtet. Leichtigkeit, Eleganz und Transparenz charakterisieren die Wirkung der hohen Halle, auf klare Linien und eine Panorama-Glasfront setzend: tags hell und heiter von Licht durchflutet; des nachts durch ein übergroßes Schaufenster fulminant nach außen in die Stadt hinein strahlend und das wandfüllende Mosaikbild über dem Schalterbereich weithin sichtbar in den Fokus rückend. Davor: ein filigranes, sparsam aufgeständertes Vordach, das den Austritt auf den Bahnhofsvorplatz gut beschirmt. Der zeigt ein geometrisches Raster, gebildet aus regionaltypisch dunklen Schlackesteinquadraten. Und schließlich ist ein niedrigerer, zweigeschossiger und blau gefliester Gebäudeflügel der Empfangshalle angefügt. Er gibt dem Platz eine seitliche Fassung und schützt zugleich den Ankommenden vor Wind und Wetter. Ein klug erdachtes, fein geplantes und wertbeständig umgesetztes Bauprojekt in der noch jungen DDR – beispielhaft und beispielgebend für die hohen architektonischen, innenarchitektonischen wie gestalterischen Qualitäten der Ostmoderne im Allgemeinen und im Besonderen in Sangerhausen.

Das Bahnhofsensemble bildete knapp fünfzig Jahre das Tor zur Berg- und Rosenstadt, war Dreh- und Angelpunkt des städtischen Lebens von Ankommen und Abfahren, von Empfang und Abschied, und in diesem Sinne das ultimative Identitätssymbol für die Sangerhäuser. Als „bedeutendes Zeugnis der Architektur der frühen 1960er Jahre“ [2] „von bemerkenswerter architektonischer Qualität und hoher städtebaulicher Bedeutung“ [3] als immanenter Teil einer gesamtstädtischen Einheit wurde es schließlich Baudenkmal. Was jedoch das Haus nicht vor Vernachlässigung, Vandalismus und Verfall bewahrte, und auch nicht vor seinem Verkauf, zu dem die Deutsche Bahn AG Gebäude und Gelände im Jahr 2009 ausgeschrieben hatte. Eine Entscheidung mit ungewissem Ausgang. Bis zum Dezember 2009. Als die Stadt ihren Bahnhof kaufte.

BERGBAU, BAHN UND BAUHAUS

Sangerhausen, das ist die mehr als tausendjährige Stadt an der Grenze von Mansfelder Land, Südharz und Goldener Aue, einer uralten Kulturlandschaft, die geprägt ist vom Wechsel fruchtbarer, flacher Talauen und hügeliger Landschaften. Bestechend ist Sangerhausens außergewöhnliche Stadtanlage. Die ruht auf gleich drei frühen Siedlungskernen verschiedenen Ursprungs, die schließlich im 13. Jahrhundert durch die herrschenden Wettiner zu einer Grenzfeste ausgebaut und mit einer mächtigen Mauer umgeben wurden. Sie banden derart die Stadt zu einer Einheit zusammen. Waren es zunächst die traditionellen Handwerke wie Schuhmacher, Gerber, Weber, Töpfer, Fleischer oder Brauer gewesen, die die Stadtentwicklung befördert hatten, war es seit dem Mittelalter der Silber-, aber insbesondere der Kupferschieferbergbau. Der lebte nach Ende der napoleonischen Kriege 1815 unter preußischer Herrschaft bis zu seiner ersten Einstellung 1880 deutlich auf. Zudem profitierte die Stadt ab 1866 vom Anschluss an die Eisenbahnstrecke Halle (Saale) – Kassel sowie ab 1880/81 an die Strecke nach Erfurt.

Fabriken siedelten sich an, die Produktion von Maschinen, Fahrrädern, Klavieren, Möbeln sowie Malz und Zucker begründete einen wirtschaftlichen Wohlstand.

Die Einwohnerzahl von ursprünglich rund 3.000 stieg auf sagenhafte 12.000 Menschen. Ab 1887 bis 1902 entstand an diesem Knotenpunkt der Fernbahn ein Bahnhofsgebäude: repräsentativ und großzügig und mit allen Annehmlichkeiten erbaut, die ein Bahnhof damaliger Zeit nur bieten konnte. Er war Ausdruck des Stolzes und des Selbstbewusstseins einer prosperierenden Stadt, die sich im besten bürgerlichen Gemeinsinn zu selben Zeit einen Rosengarten anlegte. Aus ihm ging 1903 das heutige Europa Rosarium hervor, das Sangerhausens überregionalen Ruf deutlich steigern und erste Touristen, Liebhaber der Königin der Blumen, in die Stadt spülen sollte. Vor allem an sie gerichtet warb u.a. 1927 die Rosenstadt mit ihren „bequemen D-Zugverbindungen über Nordhausen nach Kassel, Erfurt, nach Magdeburg, Berlin, Halle und Leipzig.“[4]

Man war angeschlossen und aufgeschlossen. Und offen für Neues. So folgte in jener Zeit eine Avantgarde Sangerhäuser Architekten den Ideen der Bauhaus-Moderne und schuf zu Beginn der 1930er Jahre bemerkenswerte Gebäude und Einrichtungen in der Stadt. Ein Teil der Namen jener Baumeister scheinen über die Jahrzehnte verloren, ihre Gebäude haben sich indes bis in die heutige Zeit fast unverändert erhalten. Da sind zwei erstaunliche Bankgebäude, eine ehemalige Bibliothek oder auch das Schwimmbad, alle dem Stil der Neuen Sachlichkeit verpflichtet und zugleich mit bestechenden Details wie z.B. allegorischen Keramikreliefs gestaltet.

Es war nicht vorhersehbar, dass in den letzten Wochen vor Kriegsende 1945 in der bis dahin vom Zweiten Weltkrieg weitgehend verschonten Stadt ein mit Munition beladener Zug auf den Gleisen des Bahnhofs Sangerhausen stehen und den Alliierten Bombern ein zielgenauer Treffer gelingen würde. Die Detonation zerstörte das Bahnhofsgebäude und mit ihm große Teile der Gleisanlagen. Querschläger und die gewaltige Druckwelle richteten im weiten Umkreis weiteren Schaden an. Die Stadt sollte von nun an und eine lange Zeit ohne Bahnhofsgebäude, lediglich mit einem „nahezu 18 Jahre währenden hölzernen Provisorium“[5], auskommen müssen. Aus dem Schutt retten konnten die Sangerhäuser lediglich die Hoffnung auf ein neues Bahnhofshaus.

MEHR STADT, WENIGER BAHNHOF?

Der Kupferschieferbergbau gewann nach dem Krieg für die 1949 gegründete DDR an immenser Bedeutung. Unabhängig von Devisen, autark von Kupferimporten wollte man werden. Dafür wurden im Sangerhäuser Revier ab 1951 Schächte bis auf 686 Meter untertage abgeteuft. Sie erreichten eine bis dahin ungekannte Tiefe. Im Gegenzug wuchs auf der Hohen Linde, einem Bergrücken nördlich der Stadt, über die Jahre eine riesige Kegelhalde aus Abraum des VEB Thomas-Müntzer-Schachts, gebildet aus rund 15 bis 20 Millionen Tonnen Gestein. Sie überragt bis heute in ihren gigantischen Ausmaßen von 13 Hektar Grundfläche und 150 Metern Höhe die Berg- und Rosenstadt und ruft beständig Erinnerungen an Zeiten wachsender Industrialisierung und rasantem Zuzug wach. Die Einwohnerzahl stieg von rund 16.700 im Jahr 1950 auf bereits 28.000 im Jahr 1964. Man brauchte dringend Wohnraum. Dazu wurden um den Altstadtkern herum und in Fortsetzung der Besonderheit der Sangerhäuser Stadtanlage zeitlich aufeinanderfolgend fünf Neubausiedlungen errichtet, die alle Stufen und Phasen der DDR-Nachkriegs- bzw. Ostmoderne, vom Ziegel- über den Block- bis zum Plattenbau, in seltener Vollständigkeit abbilden. Im Einzelnen waren das ab 1949 die Siedlung „Ost“, ab 1951 die Siedlung „West“ (die man in Sangerhausen auch als jene „Am Bergmann“ kennt), ab 1960 „Süd“ (samt seinem Hochhaus, dem einzigen der Stadt, erbaut 1965), ab 1963 „Südwest“, ab 1977 „Nord“. Ab 1980 folgte schließlich der „Othaler Weg“. Bis 1989 sollte die Einwohnerzahl auf knapp 34.000 steigen. Mobilität war gefragt, viele Sangerhäuser pendelten zudem ins Umland. Der Ruf nach einem Bahnhofsgebäude wurde lauter.

Das jahrelange zähe Ringen um den ersehnten Wiederaufbau lässt sich in einigen wenigen erhaltenen Dokumenten im Sangerhäuser Stadtarchiv erahnen. Aus den Jahren 1948/49 stammend findet sich sogar ein früher, erster Vorentwurf. Und die „Freiheit“ vom 22. Mai 1950 beklagt wenige Tage vor dem Deutschlandtreffen in Berlin den Zustand von Bahnhof und zugehörigem Übernachtungshaus als „Fünf Jahre in Ruinen und Baracken“. Mit dem Selbstverständnis und dem Anspruch einer aufstrebenden sozialistischen Bergarbeiter- und Industriestadt fiel schließlich Ende der 1950er Jahre die Entscheidung, ein neues Empfangsgebäude an der Stelle des alten zu errichten.

MIT DER ÄSTHETIK DER LEICHTIGKEIT

Im Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn, Außenstelle Dresden (Entwurf), nahm ab 1960 die Idee von einem Bahnhofsneubau Gestalt an, das in seiner Anmutung an die eingangs erwähnten klaren und luftigen Berlin-Bauten erinnern lässt. Die Namen (der Frauen oder Männer) K. Seidler, H. Ulbrich und F. Pietzsch sind den Plänen als Autoren gesichert zu entnehmen, dabei kann F. Pietzsch als „Brigadeleiter“ der Brigade EH (Entwurf Hochbau) II, diesem Architektenkollektiv, federführend gearbeitet haben. Sein Name taucht auf den im Thüringischen Hauptstaatsarchiv Weimar aufgefundenen Bauakten in dieser Weise auf, sie gewähren einen Einblick in die Welt der Planer jener Zeit. Noch immer verliert sich hier wie so oft die Geschichte von DDR-Architekten hinter denen ihrer Kollektive und ist bisher ebenso wenig geschrieben wie die des Bahnhofs Sangerhausen selbst, mit dem ihre Schöpfer der Inspiration der Moderne auf so virtuose Weise folgten. Das Bauhaus hatte in beiden Teilen Deutschlands eine Tradition begründet, die in der DDR trotz der ökonomischen Zwänge und strikten staatlichen Auflagen und Kontrollen fortgeführt wurde und erstaunliche Ergebnisse zeitigte. Das beweist nicht zuletzt dieses Empfangsgebäude, das

neben den baulichen und städtebaulichen Qualitäten der nach dem Krieg errichteten Stadtteile, ja man kann sagen, die Spitze der Gestaltqualität der Ostmoderne in architektonischer und innenarchitektonischer Hinsicht in Sangerhausen darstellt.

In Konsequenz entstand das L-förmige, flach gedeckte Gebäudeensemble, das sich aus der höheren Empfangshalle und einem niedrigeren westlich angefügten Seitenflügel zusammensetzt. Die helle, großzügige Halle mit ihrer großen Panoramaverglasung steht dabei für eine Ästhetik der Leichtigkeit, mit der man Innen und Außen heiter und fließend zu verbinden suchte, derart zum Stadtraum hin orientiert und in ihn hineinwirkt. In ihrem Innern bestach sie durch eine detailreiche Gestaltung wie den eigens erdachten, von der Decke abgehängten, konisch-langgestreckten Beleuchtungskörpern oder den freistehenden drei Schaukästen. An Wänden und Rundstützen fanden sich blaue Fliesen als raumbildprägendes und wiederkehrendes Motiv. Und für den Fußboden hatte man einen sehenswerten Granit gewählt.

Der Bahnhof war als modernes Servicehaus mit fast großstädtischem Flair konzipiert, mit Fahrkartenverkauf, Aufenthaltsbereich und vielfältiger Information und bot zu allererst geschützten Durch- und Zugang zu den Bahnsteigen samt Gleisen.

Der außen blau geflieste, deutlich untergeordnete zweigeschossige Seitenflügel beherbergte das gastronomische Angebot, betrieben von der bahnangeschlossenen MITROPA, der berühmt-berüchtigten Bewirtungs- und Beherbergungsgesellschaft. In den großen Speisesaal im ersten Obergeschoss gelangte der Reisende von der Empfangshalle aus über eine Freitreppe. Von ihr eröffnete sich noch einmal ein ganz neuer Blick, vor allem auf das große, die Hallenrückwand füllende Wandmosaik des Sangerhäuser Malers und Grafikers Wilhelm Schmied. Es zeigt in einer Abfolge Bildcluster mit Lokalkolorit und Symbolcharakter. Da finden sich links der Schweißer, der Ingenieur und der Bergmann samt einem fröhlichen Kinderpaar, rechts der Mauerer, die Genossenschaftsbäuerin auf dem Traktor und zwei Fahrradfahrer mit der Verknüpfung vom Sangerhäuser Mifa-Fahrradwerk zur Friedensfahrt. Die Motive rahmen den Blick auf die Spitzkegelhalde als Wahrzeichen der Stadt neben dem Förderturm und den -anlagen des Thomas-Müntzer-Schachts, während ganz links fünf Rosen ganz unverwechselbar auf das Rosarium verweisen.

Der bereits beschriebene Bahnhofsvorplatz mit seiner auffälligen Rasterung bildet gemeinsam mit den Gebäuden ein Gesamtensemble, dem der kleine, vorgelagerte Imbisskiosk – ein „ovaler Pavillon im Stil der 1950er Jahre“ [6] – untrennbar zugehört. Beauftragt war zudem eine Landschaftsplanung „in harmonischer Verbindung der Grünanlagen des Bahnhofsvorplatzes mit denen des Sprengler-Museums“.[7] Die oblag, so weisen es die im Stadtarchiv aufgefundenen Planunterlagen von 1960/61 aus, dem Leipziger Gartenarchitekten Gerhard Scholz. Neben detailgenauen Zeichnungen von der „Ortsfesten Bank mit Lehne“ oder der „Blumenschale“ finden sich dort auch Pflanzenlisten .[8] 1.141 Stauden, darunter Feuerahorn, Berberitze oder Liguster, 45 Gräser sowie 96 Polyantha-Rosen mit ihrer üppigen Blütenpracht waren zur Pflanzung in der „Rosenstadt Sangerhausen“ vorgesehen. Inwieweit diese Planungen zur Umsetzung kamen, ist nicht belegt. Sicher indes ist: Im Oktober 1963 wurde der neue Bahnhof mit „großem Bahnhof“ eingeweiht.

ALS EIN BAHNHOF „AUF DER STRECKE BLIEB“

Der Glanz des neuen Hauses verblich in den darauffolgenden Jahrzehnten zwischen starker Frequentierung, unzureichender Pflege und fehlenden Instandhaltungsmitteln. Nicht erst mit und nach der politischen Wende 1989 war das Bahnhofsgebäude sanierungsbedürftig. Viele seiner Anlagen waren verschlissen und manches Interieur verschwunden, wenngleich auch hier der Mangel als bester Konservator viel des ursprünglichen Zustands erhielt.

Die Stadt selbst erlebte mit dem Ende des Bergbaus und dem Wegbrechen der Industrie 1990 einen dramatischen wirtschaftlichen und sozialen Wandel. Hohe Arbeitslosigkeit und zunehmende Abwanderung ließ die Einwohnerzahl Sangerhausens um rund ein Drittel schrumpfen. 2008 zählte man nur noch knapp 22.000 Menschen. Katapultartig war man von einem vormals zu den Industrieschwerpunkten der Region Mansfeld-Südharz zählenden zu einem der strukturschwächsten Räume Deutschlands geworden. Dieses Bild spiegelte auch der Bahnhof. Der Verkehr auf der Schiene ging stark zurück, der Bahnhof fristete nurmehr ein Schattendasein und blieb sprichwörtlich „auf der Strecke“.

Die Stadt selbst ergriff schnell, bereits 1990, mit Ausweisung des förmlich festgelegten „Sanierungsgebietes Altstadt“ die Chance auf Städtebauförderung mit den Programmen Städtebaulicher Denkmalschutz und Stadtsanierung und rettete sukzessive ihre zahlreiche geschichtsträchtige Bausubstanz und damit das Lebensgefühl der Sangerhäuser. Der hohe Wohnungsleerstand bei zurückgehenden Einwohnerzahlen wurde zum Gegenstand der Teilnahme an der Internationalen Bauausstellung IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 und brachte zukunftsweisende Lösungsansätze, wie man die Stadtquartiere lebenswert gestalten, neue Kooperationsformen zwischen Wohnungs- und Sozialwirtschaft finden und bürgerschaftliches Engagement dabei nutzen kann. Die mit einer Auszeichnung zum „Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2010“ gewürdigte denkmalpflegerische Sanierung der Siedlung „Am Bergmann“ mit ihren „Kumpelplätzen“ mag hier beispielhaft für diese Entwicklung genannt sein.

ABGEFAHREN:
EINE STADT KAUFT IHREN BAHNHOF

Doch was macht eine Stadt, wenn ihr „Eingangstor“, der Bahnhof, ein „bedeutendes Zeugnis der Architektur der frühen 1960er Jahre“, zwar Baudenkmal ist, doch in seinem Zustand bedroht und zudem vom Eigentümer schließlich zum Verkauf angeboten ist? Die Stadt hat ihren Bahnhof im Dezember 2009 für 405.000 Euro von der Deutschen Bahn AG erworben, 80 Prozent der Kaufsumme hat das Land Sachsen-Anhalt dabei durch Förderung getragen. Damit die geplante Revitalisierung nicht die städtische Kasse belastet, wurde nach einer Möglichkeit des Planens, Finanzierens, Bauens und Betreibens gesucht, die man in dem Modell einer Öffentlich-Öffentlichen Partnerschaft ÖÖP fand. Die Stadt Sangerhausen ist diese Partnerschaft mit der Städtischen Wohnungsbau GmbH Sangerhausen SWG eingegangen. An sie wurde das Haus übertragen, sie ist neue Eigentümerin und Bauherrin für das ambitionierte Sanierungs- und Umbauprojekt. Weitere umfangreiche Förderungen ermöglichen dessen Umsetzung. Der Baubeginn war daher nicht von ungefähr auf den 9. Mai 2015, den bundesweiten „Tag der Städtebauförderung“, gelegt.

Die Rettung eines Denkmals mag für alle ein gutes Motiv sein. Das stärkere: Den Bahnhof als Empfangs- und Willkommenstor zur Stadt für die Sangerhäuser und ihre Besucher zu bewahren und sowohl mit „bahnaffinen“ als auch neuen städtischen Nutzungen in eine neue Zeit zu führen. Das wird nicht zuletzt den erwarteten tausenden Gästen des Sachsen-Anhalt-Tages im Juni 2016 gefallen. Sie sollten alle das Auto zu Hause stehenlassen und mit der Bahn nach Sangerhausen kommen.

Ralf Poschmann

Oberbürgermeister der
Stadt Sangerhausen

GERETTET: DAS EINGANGSTOR ZUR STADT

IM GESPRÄCH MIT RALF POSCHMANN, OBERBÜRGERMEISTER DER STADT SANGERHAUSEN

Die Stadt Sangerhausen hat im Dezember 2009 ihren Bahnhof gekauft. Wie ist es dazu gekommen? Sie standen unter Zugzwang?

Ralf Poschmann: Unser Bahnhof, ein Empfangsgebäude aus dem Jahr 1963, war schon seit vielen Jahren sehr ungepflegt. Bahnreisende beschwerten sich über fehlenden Service und mangelnde Sauberkeit. Die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin hat nicht mehr in Gebäude und angrenzende Anlagen investiert. Daher haben wir uns als Stadt schon seit Jahren in der Pflicht gesehen und uns um die Unterhaltung gekümmert. Eines Tages aber stand unser Bahnhof in einer Ausschreibung zum Verkauf.

Ohne Anfrage, ohne Vorankündigung?

Ralf Poschmann: Ja. Wir hatten nicht damit gerechnet. Der Sangerhäuser Bahnhof ist kein normaler Strecken-, sondern ein Umsteigebahnhof. Ein Knotenpunkt für

Bahnreisende. ‚Den kann man nicht so einfach streichen', dachten wir. Falsch gedacht. Schnell stand die Frage im Raum: Was machen wir? Kaufen wir? Kaufen andere? Es folgten Gespräche mit möglichen Investoren, deren Pläne uns aber mehr Sorgen bereiteten, als dass sie eine Perspektive aufzeigten. Letztlich sind wir zu dem Schluss gekommen, dass es immens wichtig ist, den Bahnhof nicht aus der Hand zu geben. Manches, was man versäumt, kann man später einfach nicht mehr gut machen.

Das hieß in der Konsequenz: Kaufen.

Ralf Poschmann: Die Möglichkeit, es tatsächlich zu tun, wurde intensiv in verschiedenen Gremien und in den Ausschüssen des Stadtrates diskutiert und eröffnete sich letztlich mit der Aussicht auf Fördermittel vonseiten des Landes sowohl für den Kauf als auch für die Revitalisierung und Sanierung. Sie müssen wissen: Unsere Stadt steht seit Jahren unter Kommunalaufsicht zur Haushaltskonsolidierung. Der Stadtrat hat nach Abwägung aller Argumente verantwortungsvoll für den Kauf votiert und die Stadt wurde im Dezember 2009 neue Eigentümerin.

Dabei gab der Denkmalcharakter des Gebäudekomplexes den Ausschlag für das Votum?

Ralf Poschmann: Sicher. Aber noch vielmehr seine Bedeutung als Dreh- und Angelpunkt für die Sangerhäuser. Das ganze Leben der Stadt war untrennbar mit dem Bahnhof verknüpft. Früher gab es keine Autobahn, keine leistungsfähigen Straßen. Und nicht zuletzt ist da noch das große Wandmosaik des Sangerhäuser Malers Wilhelm Schmied in der Empfangshalle. Das verbinden viele mit der Region, das empfinden viele hier als Heimat. Das ist eine Frage der Identität.

***Sie haben in einem zweiten Schritt im Dezember 2012 den Bahnhof an die Städtische Wohnungsbau mbH SWG, eine 100-prozentige städtische Tochter, verkauft. Die gewährten Förderungen sind an sie übertragen worden und sie realisiert nunmehr die Baumaßnahme. Dazu sind Sie mit ihr eine besondere, eine Öffentlich-Öffentliche Partnerschaft eingegangen. Woraus speist sich das Vertrauen in eine solche Form der Zusammenarbeit**?

Ralf Poschmann: Wenn ich sage: „Wir haben das bereits geübt", dann meine ich damit maßgeblich die Zeit unserer Teilnahme an der Internationalen Bauausstellung IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010. Uns beschäftigte ja damals ein wohnungswirtschaftliches Thema, resultierend aus dem hohen Leerstand in den Wohnungsbeständen. Eine Lenkungsrunde wurde damals gegründet, an dem die beiden großen Wohnungsgesellschaften, also auch die SWG, mit am Tisch saßen. Nach dem Ausstellungsjahr haben wir die fachliche Arbeit in dieser Form fortgesetzt, sie hat sich bewährt und ausgezahlt. Mittlerweile gehören der Lenkungsrunde rund 20 Partner an. Alle relevanten Themen werden hier gemeinsam abgestimmt, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept fortgeschrieben … Und die SWG hat im Rahmen der IBA das Großprojekt der Sanierung der Siedlung „Am Bergmann" gestemmt. Insofern habe ich in Bezug auf unsere Partnerschaft mit Blick auf den Bahnhof keine Bedenken.

Die Stadt wird Generalmieter des sanierten Sangerhäuser Bahnhofs sein, der jedoch nach seiner Fertigstellung nicht allein klassische Bahnhofsfunktionen erfüllen wird. Städtische Einrichtungen wird man dort zukünftig finden.

Ralf Poschmann: Das war Teil des Plans, nämlich gleichzeitig ein Haushaltskonsolidierungskonzept zu stricken. Zwei kommunale Einrichtungen, die Stadtbibliothek und das Stadtbüro, werden ins Bahnhofsgebäude einziehen. Sie waren zuvor in Mietobjekten untergebracht. Das Geld sparen wir nun – ein weiteres Argument, das für die Befürwortung des Projektes im Stadtrat sprach.

Ist das städtische Engagement für den Erhalt des Bahnhofs, einem Kleinod der Ostmoderne, die logische Fortsetzung der Anstrengungen in Stadtsanierung und Stadtumbau der vergangenen 25 Jahre?

Ralf Poschmann: Man kann es so werten. Denn der Bahnhof hat eine besondere städtebauliche Bedeutung für die Stadt. Als Servicestation mit vielfältigen Funktionen, kommunalen, öffentlichen und auch privatwirtschaftlichen Nutzungen hoffen wir, ihm eine langfristige Zukunft zu sichern. Und das lässt positive Auswirkungen auf die gesamte Altstadt erwarten, die ihr Bild, da haben Sie recht, im vergangenen Viertel-jahrhundert grundlegend geändert hat. Wir waren eine der ersten Städte, die nach der politischen Wende einen Antrag auf Ausweisung eines Sanierungsgebietes 1990 stellte und intensiv mit der Sanierungsarbeit begann. An unserer Seite war von Anbeginn die Sachsen-anhaltinische Landesentwicklungsgesellschaft SALEG, die uns seither als Sanierungsträger und Treuhänder fördertechnisch wie fachlich erfolgreich – und so auch beim Bahnhofsprojekt – berät und begleitet.

Was freut Sie persönlich am Gelingen des Projekts?

Ralf Poschmann: Der Bahnhof Sangerhausen ist das ultimative Eingangs- und Aushängeschild der Stadt. Er wirkt unmittelbar in den Stadtraum hinein und ist fußläufig gut erreichbar. Das ist ein klarer Vorteil, den wir gegenüber anderen Städten haben. Insofern war es wichtig, dass wir uns um seinen Zustand und seine Zukunft bemühen. In einem Empfangsgebäude mit niveauvollen Angeboten, mit Information, Gastronomie und sauberen Sanitäranlagen anzukommen, prägt wesentlich den Eindruck, den Reisende von unserer Stadt Sangerhausen haben und mit nach Hause nehmen werden.

... zumal die „Verkehrsstation Sangerhausen" von der Deutschen Bahn AG gerade erst im November 2015 mit komplett erneuerten Bahnsteigen mit nunmehr stufenlosem Zugang von und zu den Zügen eröffnet worden ist. Auch hier unterstützte das Land Sachsen-Anhalt, das ja im Übrigen im Juni 2016 in Sangerhausen den Sachsen-Anhalt-Tag feiern wird. Wie weit werden bis dahin die Arbeiten am Empfangsgebäude gediehen sein?

Ralf Poschmann: Der Fertigstellungstermin ist zwar für Ende Oktober 2016 geplant, wir gehen aber davon aus, dass die Halle bis zu diesem großen Landesfest fertiggestellt und die Baustelleneinrichtung davor weitgehend abgebaut ist. Alle arbeiten intensiv daran. Und wir hoffen sehr, wir schaffen auch das.

Ulrich Franke

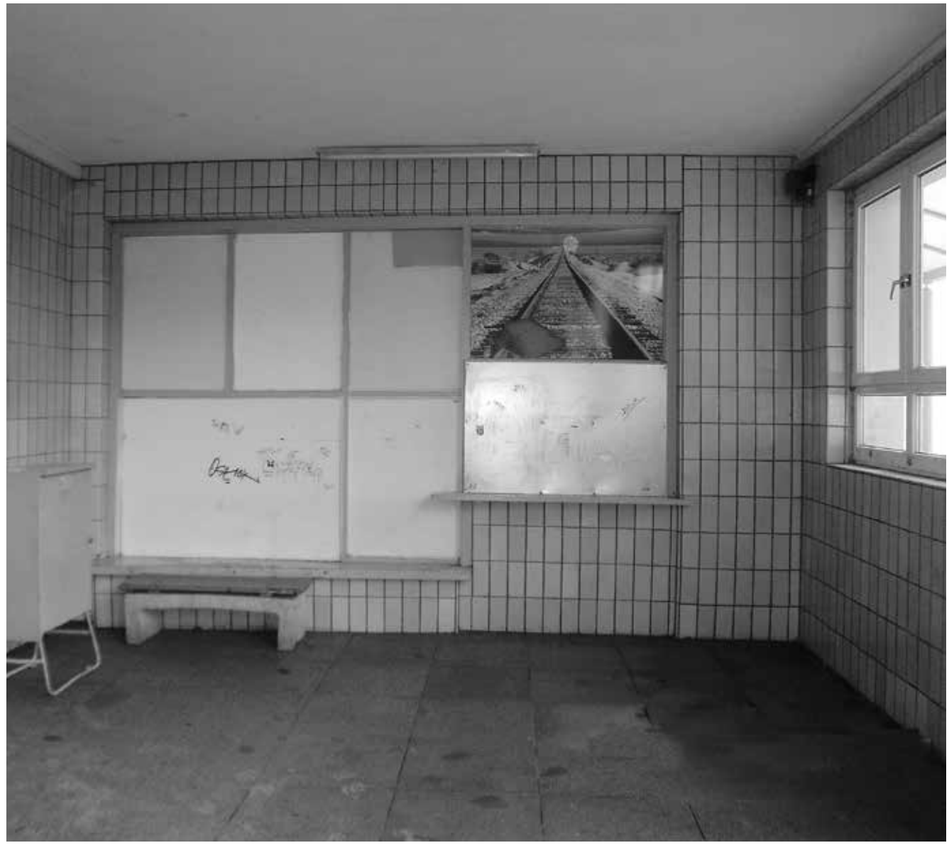
Geschäftsführer der
Städtischen Wohnungsbau GmbH
Sangerhausen

NEUES LEBEN FÜR ALTEN BAHNHOF

IM GESPRÄCH MIT ULRICH FRANKE, GESCHÄFTSFÜHRER DER STÄDTISCHEN WOHNUNGSBAU GMBH SANGERHAUSEN

Dass eine Wohnungsgesellschaft Eigentümerin und Bauherrin für einen Bahnhof ist, deren Kernkompetenz doch eigentlich in der Vermietung und Verwaltung von Wohnungen liegt, überrascht. Oder hat sich an Ihrem Geschäftsfeld etwas geändert?

Ulrich Franke: (lächelt) Nein, natürlich nicht. Wir vermieten und verwalten zu allererst derzeit rund 3.100 Wohnungen in Sangerhausen, und dabei wird es selbstverständlich bleiben. Dem Kauf des denkmalgeschützten Bahnhofs durch unsere Gesellschaft lag ein politischer Beschluss der Stadt zugrunde, nachdem sie Gebäude und Gelände im Dezember 2009 von der Deutschen Bahn AG erworben hatte. Es wurde erkannt, dass die Stadt das Projekt der Sanierung eines überholbedürftigen Bahnhofs nicht stemmen kann, und es wurde gefragt: Wer kann das? Die Lösung lag nahe: die SWG, eine 100-prozentige Tochter der Stadt. Im Dezember 2012 wurde der Bahnhof an uns übertragen, sprich verkauft. Jetzt sind wir in der Pflicht.



Für die Zusammenarbeit wurde ein besonderes Modell gewählt.

Ulrich Franke: Die Stadt Sangerhausen und die SWG sind eine Öffentlich-Öffentliche Partnerschaft ÖÖP eingegangen, der Vorschlag für dieses Modell kam von unserer Hausbank, der DKB. Es regelt die innerkommunale Zusammenarbeit bezogen auf dieses besondere Projekt, unseren Status als Eigentümer und Bauherrn und den der Stadt als zukünftigen Generalmieter. Ziel war und ist dabei, die Kompetenzen der SWG als Bauträger zu nutzen und die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel zu sichern. ÖÖP war und ist für uns Neuland, ich baue ganz wesentlich auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit.

Die barrierefreie Sanierung der Empfangshalle des Bahnhofs, der angrenzenden Gebäude der ehemaligen Mitropa und Gepäckaufbewahrung sowie der Errichtung von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder bilden ein komplexes Thema. Baubeginn war am 9. Mai 2015, der Zug hat sozusagen Fahrt aufgenommen.

Ulrich Franke: … nach einer zweijährigen intensiven Vorbereitungsphase, die ohne den Projektsteuerer, der VBD Berlin, einer Beratungsgesellschaft für Behörden, noch länger ausgefallen wäre. Nach der europaweiten Ausschreibung wurde als Generalübernehmer Bilfinger Hochbau GmbH Leipzig/Jena gebunden, die wiederum die Planungsgesellschaft für Bauwesen mbH Leipzig mit der Planung beauftragt haben.

Dass sich Städte, Wohnungsgesellschaften oder gar Bürger für ihre unansehnlichen Bahnhofsgebäude stark machen, dafür gibt es mittlerweile eine Reihe von Beispielen …

Ulrich Franke: Das Thema treibt viele um und es gibt gute Beispiele. Im Brandenburgischen Lübbenau hat die Wohnungsbaugesellschaft das heruntergekommene Empfangsgebäude zu den „Spreewelten Bahnhof Lübbenau“ entwickelt. Oder in der Lutherstadt Eisleben. Dort hat sich eine Bürgergenossenschaft zum Zweck des Kaufs und der Sanierung ihres Bahnhofs gegründet. Der Unterschied zu uns mag aber im Investitionsumfang des Bauvorhabens liegen.

Wie hoch ist der?

Ulrich Franke: Der Sangerhäuser Bahnhof setzt sich aus einem Komplex denkmalgeschützter Gebäude zusammen, die einer tiefgründigen Sanierung unterzogen werden müssen. Wir sprechen gegenwärtig von einem Gesamtaufwand von 6,5 bis 7 Millionen Euro.

Die genannte Summe bezieht sich auf alles, also nicht allein die Planung und den Bau. Da sind die projektbegleitenden Nebenkosten, die Baufeldfreimachung, die Einbeziehung des Kampfmitteldienstes und des Eisenbahnbundesamtes hinsichtlich der Abgrenzungen zur Deutschen Bahn sowie die gesamten Außenanlagen.

Welche Fördertöpfe haben sich dazu geöffnet?

Ulrich Franke: Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH Nasa fördert das Projekt mit Mitteln aus dem Förderprogramm „Revita plus“, das das Land Sachsen-Anhalt zur Rettung kleiner und mittlerer Bahnhöfe aufgelegt hat, sowie dem sogenannten „Schnittstellenprogramm“ für einen attraktiven Nahverkehr. Das Land reicht zudem Mittel aus der Städtebauförderung für Sanierung und dem städtebaulichen Denkmalschutz sowie für Rückbaumaßnahmen aus.

..., was möglich wurde, obwohl der Bahnhof 150 Meter außerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes „Sangerhausen Altstadt“ liegt?

Ulrich Franke: Ja, denn er wirkt maßgeblich und stark in die historische Stadt hinein. Der Nachweis dieser großen städtebaulichen Bedeutung war Fördervoraussetzung.

Nun ist der Sangerhäuser Bahnhof aber nicht Ihr erstes großes Bauvorhaben. Bei aller Bescheidenheit: Die Sanierung der Siedlung „Am Bergmann“, für die Sie sogar eine Auszeichnung zum Architekturpreis des Landes Sachsen-Anhalt 2010 bekamen, dürfte einen weit größeren Umfang gehabt haben?

Ulrich Franke: Das stimmt. Zwischen 2008 und 2010 haben wir die Wohnsiedlung aus den 1950er Jahren saniert, das war eine Gesamtinvestition von knapp 20 Millionen Euro. So gesehen, da haben Sie recht, ist das Bahnhofsprojekt eher „klein“. Aber, und das ist ein großes Aber: Es war auch eine wohnungswirtschaftliche Investition. In dem Thema sind wir zu Hause. Die Revitalisierung des denkmalgeschützten Bahnhofs hingegen birgt für uns viele Unbekannte und wiegt in diesem Sinne gefühlsmäßig ein Vielfaches schwerer.

Ist der Denkmalstatus des 1963 erbauten Bahnhofsgebäudes für Sie als Bauherr ein Problem?

Ulrich Franke: Nein. Der Status ist bei der Planung und Realisierung zu beachten, das war auch beim „Bergmann“ so. Sicher, im Prozess ist mancher Kompromiss gemeinsam mit den Mitarbeitern des Amtes zu finden, um im Zuge von Sanierung und Umbau die zukünftigen „bahnaffinen“ und städtischen Nutzungen unter

denkmalpflegerischen Vorgaben harmonisch einzupassen.

Gute Aussichten also für die gute, alte Architektur aus den 1960ern, mit neuem Leben gefüllt zu werden?

Ulrich Franke: Unbedingt. Ins Erdgeschoss des ehemaligen Mitropa-Flügels ziehen die Stadtbibliothek und darüber das Bürgerbüro ein. Für die große Empfangshalle, von der aus der Zugang zu den Bahnsteigen durch den Tunnel wieder möglich wird, sind ein Gastronomiebetrieb, ein Buch- und Zeitschriftenverkauf, ein Backshop, das Tourismusbüro der Rosenstadt GmbH, der Abellio-Bahnbetrieb sowie die Unterbringung eines Betreuungsbüros vorgesehen. Und natürlich werden das historische Interieur wie die alten Leuchten oder die Uhr neben dem Schmied'schen Wandmosaik in alter Schönheit zu bewundern sein.

Und letztlich wird sich auch vor dem Bahnhof etwas tun?

Ulrich Franke: Die Gestaltung der Außenanlagen gehört untrennbar zum Projekt. Park + Ride-Stellplätze an der Schnittstelle von Bahn, Bus, Taxi, Fahrrad- und Individualverkehr werden das Angebot für Pendler und Touristen verbessern, gestaltete Grünflächen das Ganze abrunden, u.a. mit einem Lesegarten an der Bibliothek. Man darf gespannt sein.

QUELLENNACHWEIS

1 Architekturführer Berlin 1949-1979: Baukunst der Nachkriegsmoderne, Reimer Verlag 2013, Seite XVII

2 Denkmalausweisung, Quelle: Untere Denkmalschutzbehörde Landkreis Mansfeld-Südharz

3 ebenda

4 Stadtarchiv Sangerhausen, Geschichtsarchiv , Archivsignatur 2110, Bahnhof Sangerhausen

5 „Architekturbezogene Kunst als Element städtebaulicher Gestaltung in der DDR", Masterarbeit, Master of Science, Dipl.-Des. Jörg Vater, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Denkmalpflege, 2010

6 Denkmalausweisung, Quelle: Untere Denkmalschutzbehörde Landkreis Mansfeld-Südharz

7 Stadtarchiv Sangerhausen: „Geschichtsarchiv, Archivsignatur 2110, Bahnhof Sangerhausen"

8 ebenda

LITERATURNACHWEIS

Architekturführer DDR, Bezirk Halle, Verlag für Bauwesen, Berlin, 1976

Architekturführer Berlin 1949-1979: Baukunst der Nachkriegsmoderne, Reimer Verlag 2013

IBA-Stadtbroschüre „Internationale Bauausstellung Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 – Sangerhausen", Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, 2010

Denkmalausweisung, Quelle: Untere Denkmalschutzbehörde Landkreis Mansfeld-Südharz

„Architekturbezogene Kunst als Element städtebaulicher Gestaltung in der DDR", Masterarbeit, Master of Science, Dipl.-Des. Jörg Vater, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg, Denkmalpflege, 2010

www.kupferspuren.artwork-agentur.de – Verein Mansfelder Berg- und Hüttenleute e.V.

www.sangerhausen.de

DANK FÜR RECHERCHEUNTERSTÜTZUNG

Stadt und Stadtarchiv Sangerhausen, Untere Denkmalschutzbehörde Landkreis Mansfeld-Südharz, Städtische Wohnungsbau GmbH Sangerhausen, Bilfinger Hochbau GmbH, S+P Sahlmann Planungsgesellschaft für Bauwesen mbH Leipzig

KONZEPT / PRODUKTION

Cornelia Heller
Harald Kreibich
Yvonne Klein

FOTOGRAFIE / GRAFIK

MLV Sachsen-Anhalt (S. 3)
Stadt Sangerhausen (S. 23)
Stadtarchiv Sangerhausen (S. 5, 6, 10)
Städtischen Wohnungsbau GmbH Sangerhausen (S. 8 - 9, 13 - 15, 17 - 18, 21 - 22, 25, 27 - 28, 30 - 33)

IMPRESSUM

KOMPETENZZENTRUM STADTUMBAU
in der SALEG

Geschäftsführer Jo Schulz
Turmschanzenstraße 26
39114 Magdeburg

Fon +49.391.8503-410
Fax +49.391.8503-402
Mail kompetenzzentrum@saleg.de
Web www. kompetenzzentrum-stadtumbau.de

facebook.com/kompetenzzentrum.su