

## Meine E-Mail vom 28.09.2007 an die IG Bahnhof Haste

Sehr geehrter Herr Kahle,

soeben habe ich auf meiner Homepage [www.peterlustich.de](http://www.peterlustich.de) eine neue Seite "Abriss Bahnhof Haste" eingerichtet, und auch den aktuellen Bericht der SN vom 27.09.07 eingestellt, mit der ich Ihre Bemühungen aus der Ferne ein wenig unterstützen möchte. Durch die Wahl des Bahnhofes des Jahres 2007 bin ich auf den Bürgerbahnhof Landsberg, [www.bahnhof-landsberg.de](http://www.bahnhof-landsberg.de), gestoßen. Wäre das nicht eine Richtung, in die auch der Bahnhof Haste gebracht werden könnte ? Das Potential wäre doch allemal gegeben !?

Mit freundlichen Grüßen !

Peter Göbel



**Bahnhof Haste während des S - Bahn Bau`s, in Bildmitte der ominöse Mast wegen dem heute der Verkauf des Bahnhofes nicht mehr möglich sein soll !**

## Antwort der IG Bahnhof Haste v. 30.09.2007

Sehr geehrter Herr Göbel,

vielen Dank für Ihre Mail mit dem Hinweis auf den Landsberger Bahnhof. Leider ziehen in Haste zurzeit noch nicht alle Beteiligten aus Politik, Denkmalpflege, Eigentümern und Bürgern an einem Strang. Deshalb ist es um so wichtiger gute Beispiele vorzustellen. Das größte Problem, das es zur Zeit gibt, ist die Sturheit der DB Netz AG. Der Herr Schubert - zurzeit zuständig für den Haster Bahnhof - wartet nun auf die Vorgaben der unteren Denkmalschutzbehörde. Ein Verkauf ist aus seiner Sicht nicht möglich, wobei er darauf hinweist, dass er nur aus der Verwaltung kommt und sich nur auf die Aussagen anderer beziehen kann, und eine Nutzung seitens der Deutschen Bahn AG ist ebenfalls nicht möglich. Diese Aussage hatte auch schon die Denkmalpfleger irritiert zumal auch keine Antwort auf die Frage des weiteren Verlaufs über das denkmalgeschützte Gebäude gegeben werden konnte. Nun schlug mir Herr Schubert vor, dass man einen Mieter suchen könnte, der das Gebäude auf seine Kosten saniert und die Kosten dann mit der Miete verrechnet. So müsste sich die DB Netz AG um nichts kümmern, die durch das Fehlverhalten der Bahn entstandenen Schäden würden repariert werden und irgendwann hätte die DB-Netz AG ein saniertes, in Stand gehaltenes, umgebautes, nachnutzbares, vermietetes Gebäude mit Mieteinnahmen. Welcher Mieter / Investor würde so etwas mitmachen, denn die später erzielbaren Einnahmen würden dann als Miete abgeführt werden müssen.

1998 / 1999 gab es Verkaufsverhandlungen, Finanzierungsabsprachen mit den Banken, die Einmessung des Grundstücks, einen genehmigungsfähigen Bauantrag etc., doch die Interessenten hatten einen Fehler gemacht, sie hatten keinen Kaufvertrag mit Rücktrittsrecht abgeschlossen. Da sie keinen abgeschlossenen Kaufvertrag hatten, wurde dieser, als er unterzeichnet werden sollte, aufgelöst und das Gebäude an einen anderen Interessenten verkauft, der mehr Geld geboten hatte, jedoch nie das Geld besaß das Gebäude zu erwerben. Damals hätte der Mast, der direkt am Gebäude, auf der Grenze steht keine Rolle gespielt. Im Frühjahr 2003 wurde zudem eine Speiseleitung auf dem Mast installiert, die schräg über die Gebäudeecke führt. Wegen dieser Leitung sei das Gebäude damals dann nicht mehr verkäuflich gewesen. Doch warum hat man sie dann erst dort angebracht? Als Antwort kam von Herrn Schubert, dass die Leute, die mit der Installation dieser Leitung beauftragt wurden, nur danach geschaut hätten, welche Flächen der Bahn gehörten, und das war zu dem Zeitpunkt gegeben. Dass das Grundstück verkauft werden sollte spielte also keine Rolle, da die Kommunikation innerhalb des gesamten Bahnunternehmens nicht funktioniert. Aber dass die Leitung dort installiert wurde spielt heute auch keine Rolle mehr, da jetzt der Mast das Problem sein soll. Es müssten 3,5 bis 4,5 Meter Abstand gehalten werden von einem solchen Mast bis zur Grenze. Laut Herr Schuberts Aussage - hierbei bezieht er sich wieder auf die Aussage anderer - würde das Versetzen des Mastes eine Eurosumme mit sechs Stellen vor dem Komma betragen und das wäre für die DB Netz AG unwirtschaftlich.

Als es damals verkauft werden konnte ging es meiner Meinung nach um 160000 €, ganz sicher bin ich mir jedoch nicht. Wenn man 160000 abzüglich Kosten der Umsetzung des Mastes rechnet und das vergleicht mit den möglichen Einnahmen aus dem Verkauf des Grundstücks abzüglich der Abrisskosten (= Negativbetrag), dann fragt man sich wie hoch die 6-stellige Summe sein soll, damit die Umsetzung des Mastes und der Verkauf der Immobilie unwirtschaftlich gewesen sein soll.

Es ist also wichtig, dass von allen Seiten genügend Druck auf die Bahn ausgeübt wird, damit diese überhaupt sich konkrete Gedanken zu einem möglichen Verkauf macht und realistische Kosten dafür ermittelt. Nur hierfür muss man eben bei den Politikern zunächst das Interesse wecken sich dafür einzusetzen und das würde für diese bedeuten, dass es für sie Arbeit machen würde das Gebäude zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen  
Sebastian Kahle