

<http://www.berliner-zeitung.de/brandenburg/neuer-hauptbahnhof-in-brandenburg-ein-bahnhof-in-altros-10809312,25998624.html>

Jahrelang dämmerte der Brandenburger Hauptbahnhof fast leer vor sich hin. Bis die Stadt Brandenburg die Initiative übernahm und die jahrzehntelange Phase der Vernachlässigung beendete. Ein rosafarbener Bahnhof! Es ist kein blasses Schweinchenrosa, auch kein grobes quietschfarbenes Rosa wie am Berliner Einkaufszentrum Alexa. Das Rosa an der Fassade des Brandenburger Hauptbahnhofs wirkt edler, dezenter. Aber es ist und bleibt Rosa. „Die Bezeichnung lautet: altrosé“, erklärt Klaus Deschner. „Ich finde, es passt.“ Er hat die Farbe an einem Münchner Behördenkomplex gesehen und gegen die anfangs geplanten Ockertöne durchgesetzt. Der Chef der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Brandenburg (Wobra) steht im Wind auf der Baustelle, in die das Unternehmen den Bahnhof verwandelt hat, und schaut sich den neuen Anstrich zufrieden an. Für den 70-Jährigen ist die Farbe das weithin sichtbare Zeichen dafür, dass die jahrzehntelange Phase der Vernachlässigung vorbei ist. In Brandenburg hat die Stadt die Initiative übernommen. **2000 Fahrgäste** steigen in Rangsdorf täglich ein und aus, doch ein attraktives Empfangsgebäude gibt es nicht. Das soll sich auf Initiative der Gemeinde ändern. **Die Berliner Agentur Bahnstadt** hat die Pläne für den Neubau entwickelt. Sie hat auch Entwicklungsprojekte in Bad Belzig, Königs Wusterhausen und Falkenberg betreut. **Ein Abriss** sei manchmal allerdings die einzige Alternative, sagt Agentur-Chef Wilhelm. Beispiele seien Lauchhammer, Glöwen, Friesack, Borkheide und Pritzerbe. Es blieb ihr auch gar nichts anderes übrig. Denn die Bahn hatte das Gebäudekonglomerat, dessen Anfänge auf 1846 zurückgehen, größtenteils aufgegeben. „Es war ihr wurscht“, sagt Deschner, dessen Dialekt die Herkunft aus dem Norden Baden-Württembergs verrät. Der Diplom-Kaufmann aus Wiesloch bei Heidelberg ist seit mehr als 20 Jahren in Brandenburg, so lange kennt er den Hauptbahnhof schon. Der Bahn war es wurscht, dass große Teile leer standen und dass es keine ordentliche Toilette gab. Das Bundesunternehmen nahm sich auch kaum der ernstesten Bauprobleme an: „Teile des Gebäudes hatten sich gesenkt, tragende Wände erwiesen sich als nicht mehr tragend.“ Der Hauptbahnhof sah aus wie viele Stationen außerhalb der ganz großen Städte: verwahrlost, unwirtlich. Irgendwann hatten es die Brandenburger satt. 2011 kaufte die Wobra das Gebäude, um es wieder vorzeigbar zu machen. Für 5,6 Millionen Euro, mit Zuschüssen. „Schließlich ist der Bahnhof ein Eingangstor zur Stadt“, sagt Deschner. Von den 17 000 Ein- und Auspendlern in Brandenburg nutzen viele die Bahn. Die Regionalexpresszüge aus Berlin bringen auch Tagesbesucher, die sich den Dom, die Altstadt und die Museen anschauen wollen. Anfangs war für die Planer aber erst mal Warten angesagt. Zwei Jahre dauerte es, bis das Eisenbahn-Bundesamt die Freistellung von Bahnbetriebszwecken übersandte. Weil Fledermäuse und brütende Mauersegler entdeckt wurden, gab es neue Geduldssproben. Doch 2013 gingen die Arbeiten in die Vollen. Bauteile wurden abgerissen, 700 Quadratmeter Wände entfernt. Die Pläne kommen von S & P Leipzig. Klaus Deschner steht in der Halle. „Die Toilette ist fast fertig, davor gibt es einen Wartebereich“ – beides ist in Bahnhöfen nicht mehr selbstverständlich. Auf 500 Quadratmetern ist Platz für einen Asia-Imbiss, ein Reisezentrum der Bahn, eine Bäckerei und einen Zeitungsladen. „Im März können die Mieter im Erdgeschoss ihre Räume beziehen“, so Danny Harwardt von der Wobra. Neben an entstehen zwei Pavillons, in einem wird die Bundesgartenschau 2015 Besucher informieren. Im Obergeschoss des Bahnhofs bezieht die Bundespolizei ihre Wache, mit Waffenschränken, einer Asservatenkammer und einer fensterloser Gewahrsamszelle. Auf der anderen Seite ist DB Regio nun Mieter. Die Stadt kümmerte sich auch um das Drumherum, denn die Bahnhofsvorstadt war ebenfalls vernachlässigt worden. „Das war das Nachtjackenviertel“, da ging man schnell durch, sagt Harwardt. Inzwischen wurden Häuser, Straßen, Plätze erneuert. Die Einwohnerzahl stieg seit 2000 um 7,1 Prozent, während sie anderswo in der Stadt sank. Wo ein leerer Plattenbau einst miese Stimmung verbreitete, stehen heute markante Neubauten gegenüber vom Bahnhof: das Gesundheitszentrum des Klinikums und das Re-Generationenhaus der Wobra, im Niedrigenergiestandard, barrierefrei, mit altengerechten Wohnungen. „Wir müssen für die Zukunft bauen“, erklärt Deschner. Und die sieht alt aus: 30 Prozent der Brandenburger haben den 65. Geburtstag hinter sich, Tendenz steigend. Doch zum Re-Generationenhaus gehört auch das edel ausgestattete Tagungszentrum „Lighthouse“ mit einer Lounge, die in eine 110-Quadratmeter-Terrasse übergeht – mit Blick auf den rosa Bahnhof. „Es ist gut gebucht“, sagt Klaus Deschner. „Auch wir haben dort schon getagt“, erzählt Stephan Wilhelm von der Agentur Bahnstadt. Sein Team und er haben viele andere Bahnhofsentwicklungsprojekte betreut. Zuweilen gebe es keine Alternative zum Abriss: „Fahrgäste wollen nicht neben Ruinen warten.“ Doch viele Bahnhöfe hätten Potenziale, und Brandenburg sei nicht die einzige Kommune, die sich vorbildlich darum kümmert. Die Empfangsgebäude in Zossen und Gransee wurden ebenfalls von den Städten gekauft. In Rangsdorf soll gar ein Neubau entstehen – mit Ticketschalter, Fitness-Studio, Fahrrad-Parkhaus. Auch Bahnhöfe außerhalb der Großstädte können eine Zukunft haben, so Wilhelm. „Es tut sich was.“