DA SOLL DOCH KEINE RUINE STEHEN!

Peter Möller ist Aufsichtsratsvorsitzender einer Genossenschaft, die den Bahn-Hofladen Rottenbach betreibt. Er brachte die Projektidee, den leeren Bahnhof zu sanieren und für die Nahversorgung zu nutzen, gemeinsam mit dem damaligen Bürgermeister Volker Stein ins Rollen. ¶ Das Gespräch führte Wolfgang Kil.

Peter Möller im April 2022 auf den Stufen des Bahn-Hofladens Rottenbach in Königsee.

Linke Seite: Die großzügige Asphaltfläche vor dem Bahnhof ist nicht nur für regionale Märkte und Feste geeignet. Hier befindet sich auch eine Verkehrswendeschleife und Bushaltestelle. Der Nahverkehr ist so getaktet, dass keine langen Wartezeiten entstehen.

Die Geschichte des Bahn-Hofladens in Rottenbach ist nicht zu trennen von der Geschichte der Eisenbahn im Schwarzatal. Deren Niedergang hatte bereits zu Reichsbahn-Zeiten angefangen, hinzu kam die ›Wende‹, nach der man meinte, auf vieles verzichten zu können, unter anderem auf etliche Strecken. Und so kam es zur Frage: Was wird aus den Bahnhöfen? Im ländlichen Raum und in Kleinstädten standen damals Bahnhöfe reihenweise zum Verkauf oder wurden dem Verfall preisgegeben. Bald hieß es, der Konzern Deutsche Bahn könne nur Strecken stilllegen, keine neuen Verbindungen aufbauen. Zudem tauchten überall private Anbieter auf, die meinten, alles besser und billiger zu können, weswegen die Bahn ein ähnliches ›Mittelstands‹-Konzept auch mal unterm eigenen Dach probieren wollte: In fünf speziell ausgewiesenen ›Regio-Netzen‹ sollten erfahrene Bahnmitarbeiter für Strecken in kompletter Eigenverantwortung sorgen. Alles, was so ein Betrieb brauchte — Fahrzeuge, Personalkosten, Streckenunterhalt — war selbst zu erwirtschaften. Was vom Konzern als Investition kam, galt als Kredit, der zurückzuzahlen war.

Weil ich mich schon mit Bahninvestitionen auskannte, wurde mir das kleinste dieser Regio-Netze angeboten. Als Geschäftsführer sollte ich die im Jahr 2000 eingestellte Strecke von Rottenbach bis rauf nach Katzhütte sanieren und wieder in Betrieb setzen, unter Einhaltung strenger Auflagen des Denkmalschutzes. Eine historische Bergbahn im Originalzustand — unterm Gesichtspunkt des Tourismusmarketings ist die Idee ja einleuchtend. Aber in der Praxis erwies es sich als recht kompliziert, hundert Jahre alte Technik mit den Erfordernissen von heute in Einklang zu bringen. Es ging bei der Sanierung nur um die Streckenanlagen, ohne die Bahnhofsgebäude! Die hatte man ja aus den Infrastrukturbeständen der Bahn ausgegliedert.

Mit der Zeit kam die Bahn wieder ins Rollen, aber die Gebäude drum herum wurden immer unansehnlicher. Gab ja keinen Bedarf dafür. Ein Service wie früher, also Gastronomie, um Wartezeiten zu überbrücken, war nicht mehr gefragt. Jetzt wird im Takt gefahren, ein Übergang dauert nicht länger als sieben Minuten, schlimmstenfalls eine Viertelstunde. Dazu das veränderte Publikum: Früher war die Gegend hier schwer industrialisiert — eine Glas- und Porzellanfabrik neben der anderen, später Werkzeug- und Maschinenbau, auch Holz aus dem Wald. Da war die Bahn

Das ›atelier le balto‹ aus Berlin entwarf für den Bahnhofsvorplatz im Rahmen einer Ideenstudie halbkreisförmige Landschaftsinseln. Sie setzen den Platz in Beziehung zu seiner ländlichen Umgebung. Staketenzäune umgrenzen die ›STADTLAND:INSELN‹. Sie sollen an traditionelle Bauerngärten in Thüringen erinnern.

Von Dresden und Leipzig sind D-Züge bis nach Katzhütte gefahren, täglich!

das einzige effektive Transportmittel, pro Tag fuhren sechs Güterzüge das Tal hinauf. Daneben das Ausflugspotenzial. Schwarzburg war ja ein bedeutendes Urlauberzentrum voller Betriebsferienheime, von Dresden und Leipzig sind D-Züge bis nach Katzhütte gefahren, täglich! So um 1992 war damit Schluss, einfach keine Auslastung mehr, Schritt für Schritt wurde die Schwarzatalbahn stillgelegt. Nur Rottenbach, der Knotenpunkt, blieb in Betrieb, wegen der Pendler nach Erfurt und Saalfeld. Davon gibt es hier im Einzugsbereich schätzungsweise an die zehntausend Leute. Doch für die Bahn fallen zu wenige ab, zu viele sitzen im Auto. Wenn fünfzig Kilometer bis Erfurt heute als normal zumutbarer Arbeitsweg gelten, bleibt Berufsverkehr auf der Schiene ein Problem. Also bleibt für die Strecke nach Katzhütte heute vor allem der Freizeitverkehr wichtig, der ja stark saisonabhängig ist. Da gibt es Höhen und Tiefen. Momentan mehr Tiefen, Corona hat schon für Einbußen gesorgt. Aber nach den 15 Jahren, die ich hier tätig war, haben die Zahlen im Großen und Ganzen noch immer ausgereicht.

Weil zum hundertjährigen Jubiläum die Bahn noch nicht wieder fuhr, haben wir 2010 zum 110-jährigen an allen größeren Bahnhöfen im Schwarzatal ein Streckenfest gefeiert, Politiker eingeladen, aus den Ortschaften die Vereine zum Mitmachen bewegt. Rottenbach war das Zentrum der Feierlichkeiten, und ich weiß noch ganz genau: An dem Tag war es, dass mich der damalige Bürgermeister fragte: »Was lässt sich mit so einem Bahnhofsgebäude machen?« Auf dem Dorf sind wir ja alle miteinander aufgewachsen, da wird sowas direkt, auf die private Tour beredet. Und dann hat er den Bahnhof eben für die Gemeinde gekauft. Der Preis war fair, die Bahn war froh, ihre potenziellen Ruinen loszuwerden. Nicht alle Kommunen reißen sich danach, ihre Stationsbauten zu übernehmen,

aber wir Rottenbacher hatten immer ein besonderes Verhältnis zu unserem Bahnhof, von wegen Verkehrsknoten, und dann noch mitten im Ort. Da soll doch keine Ruine stehen! Jedenfalls wurde erst mal gekauft — ohne eigentlichen Plan. Als 2014 der Zusammenschluss mit der Stadt Königsee anstand, konnte Rottenbach den Bahnhof als kommunales Eigentum in die Fusion einbringen.

Dann ging die Ideensuche los. Inzwischen hatten ja hier in der Umgebung nach und nach alle öffentlichen Einrichtungen dichtgemacht, Lebensmittelladen, Gaststätten usw. Schon in den 1990er-Jahren wurde die Schule geschlossen, der Zahnarzt hatte aufgehört, vier Kneipen haben aufgegeben, darunter auch das einst gut frequentierte Bahnhofslokal. Etliche Betreiber sind ohne Nachfolger in Ruhestand gegangen, doch Hauptgrund waren sicher die Großmärkte überall, dieses typische langsame Sterben des ländlichen Raumes. Nach der ›Wende‹ haben 800 bis 900 Rottenbacher einfach zu wenig Umsatz gebracht. Inzwischen sind wir noch knapp 600. Die Jüngeren sind der Arbeit hinterher, geblieben sind vor allem Ältere, und die gehen nicht jeden Abend auf ein Bier.

In der Situation lag die Idee nahe, aus eigener Kraft einen Laden einzurichten, der auch als Begegnungsstätte funktioniert. Wie man so etwas praktisch umsetzt, da gab es erst mal keinerlei Erfahrung, von Handel oder Gastronomie hatte keiner von uns einen blassen Schimmer. Trotzdem haben wir mit 40 Bereitwilligen 2015 eine Genossenschaft gegründet, um überhaupt handlungs- und förderfähig zu werden. Erst waren das nur Mitglieder aus der Nachbarschaft, dann kamen auch Leute von weiter her, inzwischen sind selbst Berliner dazugestoßen, weil sie die Idee so großartig finden.

Im Juli 2016 begann der Umbau des Verkehrsverknüpfungspunkts Bahnhof Rottenbach. Beim symbolischen Spatenstich wurde die Apfelsorte ›Ruhm von Thüringen‹ eingepflanzt.

Unter uns war's schon gut fürs Selbstwertgefühl — als Bürgerinitiative ernst genommen zu werden.

Als es endlich mit dem Bauen losgehen sollte, hatten wir das Glück, dass die IBA nach Kandidaten für ihre Projektliste suchte. Bin ich also mit dem Bürgermeister 2015 nach Weimar gefahren, um dort unsere Ideen vorzustellen. Na ja, auf Anhieb ›Hurra!‹ haben sie nicht geschrien, aber abgewiesen wurden wir auch nicht, immerhin. Am Ende war der Bahnhof Rottenbach das erste Projekt mit offiziellem IBA Status. Denen gefiel wohl besonders, dass wir so richtig von der Basis her kamen. Kein Beglückungsauftrag ›von oben‹, sondern eine Initiative, die von den Betroffenen selbst ausging. Und unter uns war's schon gut fürs Selbstwertgefühl — als Bürgerinitiative ernst genommen zu werden. Die IBA hat Geld für die Projektqualifizierung gegeben, sie haben uns auf der Partnersuche begleitet, Kontakte zum Denkmalschutz hergestellt. Das Architekturbüro für die Bausanierung hat die Kommune beauftragt. Das konnte durchaus hilfreich sein, wenn man in Thüringen irgendwohin kam und sich stolz als IBA Projekt vorstellte. Reguläre Fördermittel erhielten wir auch. Wer weiß, ob wir ohne den Rückhalt der IBA den Förderdschungel durchschaut oder die übliche Konkurrenz unter den Gemeinden um die Verteilung der staatlichen Mittel immer durchgestanden hätten.

Natürlich gab es vonseiten der IBA auch Auflagen, zum Denkmalschutz etwa oder zum Architekturwettbewerb. Ich habe immer gesagt: IBA ist Fluch und Segen zugleich. Ein Segen war zweifellos die praktische Beratung, das Schaffen von Aufmerksamkeit, die Hilfe bei der Geldgebersuche. Eher als ›Fluch‹ empfand ich anfangs die Landschaftsinseln auf dem Vorplatz, die ja auch Geld gekostet haben. Die müssen wir selber pflegen, was pro Jahr zwei oder mehr Subotniks bedeutet, aber es ist auch schön gemeinsam anzupacken, mit anschließend Kaffee und Kuchen oder Bratwurst vom Grill.

Ein anderer Fall von IBA-›Einmischung‹ war die Ladeneinrichtung: Wir hätten ausrangierte Regale und Kühltruhen eines EDEKA-Marktes haben können, praktisch geschenkt. Aber da hieß es: »Nein! Wenn ihr ein IBA Projekt sein wollt, muss man das auch sehen!« Die alten EDEKA-Kühltruhen wären auch energetisch aufwendiger gewesen. Eine besonders gestaltete Einrichtung musste her. Also wurde ein Studentenwettbewerb veranstaltet, was mit dem danach angefertigten Mobiliar natürlich Geld gekostet hat und in der Genossenschaft zu heftigen Debatten führte. Immerhin hat die IBA den Wettbewerb auch gezahlt. Und jetzt stehen alle davor und sagen: Ist schon was Feines! Na klar, in einem nicht gerade kaufkräftigen Dorf erwartet keiner so einen noblen Laden. Jetzt kommen manche, einfach weil sie es hier schön finden. Und als besonderer Clou: Sieben Tage in der Woche einkaufen! Das ist ja ein ›Bahnhof‹, da gelten andere Öffnungszeiten. Wir haben lange überlegt, ob wir uns die Wochenendöffnung antun sollen, die stemmen wir nämlich mit Freiwilligen. Aber so ist das eben mit der Freizeit-Abhängigkeit: Bei schönem Wetter bringt das Café an manchen Wochenenden so viel ein wie der Laden in der ganzen Woche. Und da sind wir natürlich froh über die schicken Regale. Wenn das hier nur so ein verkappter Supermarkt wäre, wer bliebe da wohl noch auf einen Kaffee sitzen?

Auch wenn in unserem Schriftzug ›Bahn-Hofladen‹ das H groß geschrieben wird — als ganz klassischen ›Hofladen‹ würden wir uns nicht bezeichnen. Klar, wir führen regionale Erzeugnisse, Honig, Kräuterliköre, extra beworben in einem speziellen Regal. Aber in erster Linie geht es um Grundversorgung. Es gibt ja immer mehr ältere Mitbürger, noch dazu ohne Auto, die sind froh über das nahe Angebot. Für die Werktage haben wir drei Mitarbeiterinnen. Die sind ordentlich angestellt, das geht nicht mit 450-Euro-Jobs, weil sie ja alles können müssen — Warenbestellung, Verkauf, Abrechnung. Und dann auch noch Kochen! Wir wollen ja was anbieten, gucken schon ein bisschen nach touristischen Gästen, und daneben nach den Handwerkern mit ihrer Mittagsbockwurst. Reguläre Gastronomie wie früher in der MITROPA kam allerdings nie infrage, kein Bier aus dem Hahn! Lebensmittelverkauf und Kneipe geht ja nicht zusammen. Aber ein paar kleine Tische, an warmen Tagen auch draußen auf dem Bahnsteig, mal für ein Eis oder ein Stück Kuchen … Den liefert uns übrigens eine ›Backfrau‹ aus einem Nachbardorf, jeden Dienstag und Samstag ofenfrisch.

Wie gesagt: Wir mussten von Anfang an alles daran setzen, auf eigenen Füßen zu stehen. Auch als Genossenschaft sind wir auf Gewinne angewiesen, wovon soll sonst hier alles unterhalten und investiert werden. Wegen der vielen Ehrenamtlichen haben wir uns einmal eine kleine Gewinnausschüttung geleistet. Für die Zukunft denken wir über eine Art Bonus-System für unsere Mitglieder nach, so ähnlich wie früher mit den Konsummarken — mal sehen, ob das was bringt.

Die IBA hat für Thüringen zweifellos tolle Sachen auf die Beine gestellt, aber mit der Entstehung unseres Bahn-Hofladens hatte sie erst mal nichts zu tun. Uns gab es schon vorher. Wir hätten das Projekt auch alleine durchgezogen. Träger des Ganzen, auch Bauherr für alle Sanierungen und die Gestaltung des Bahnhofsplatzes ist die Stadt Königsee in Kooperation mit der IBA. Die Stadt nutzt hier im Bahnhof selber einen Raum als Bürgerbüro. Mit dem Laden ist unsere Genossenschaft Mieter bei der Stadt. Es gibt weitere Mitnutzer wie die Bahnverwaltung oder bis vor Kurzem noch den ehemaligen Bahnhofsvorsteher, momentan steht diese Wohnung leer. Ehrlich gesagt, die Mietkosten machen uns ganz schön zu schaffen, aber Vorzugsbehandlung gibt's nun mal nicht, auch auf dem Dorf hört beim Geld jede Freundschaft auf.

Bei einer IBA sollte es ja vor allem darum gehen, Erfahrungen zu sammeln, Beispiele zu geben. Und tatsächlich kommen immer wieder welche zu uns, die nachfragen: Wie macht ihr dies, wie geht das … Wir sind ja nicht umsonst ›Bahnhof des Jahres 2020‹ geworden, das war für uns Marketing pur. Und es hat Wirkung hinterlassen bei den letzten Zweiflern, die es bis dahin im Stadtrat immer noch gab. Wir müssen doch vieles richtig gemacht haben. Und das ist in entscheidendem Maße nun auch Verdienst der IBA gewesen.

Thüringens Ministerpräsident Bodo Ramelow besuchte den Bahn-Hofladen während seiner Sommertour 2020 und probierte auch den Kuchen der ›Backfrau‹.

Die denkmalgerechte Sanierung des Bahnhofsgebäudes erfolgte durch das Baubüro Lehniger aus Gotha. Der Entwurf für den Bahn-Hofladen stammt von K3L Architektur & Design aus Leipzig und dem Architektur- und Ingenieurbüro Lindig – Herbst – Lichtenheld aus Rudolstadt.

TRÄGER
- Stadt Königsee
- Genossenschaft Bahn-Hofladen Rottenbach

PARTNER
- Zukunftswerkstatt Schwarzatal e. V.
- TourismusRegion Rennsteig-Schwarzatal e. V.
- Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
- LEADER Aktionsgruppe Saalfeld-Rudolstadt

FÖRDERER
- Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung: Ländliche Entwicklung — Regionalität und Mehrfunktionshäuser
- LEADER: Europäische Union (ELER), Freistaat Thüringen (FR ILE/REVIT), LEADER Aktionsgruppe Saalfeld-Rudolstadt
- Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft: Städtebauförderung
- Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr: Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr

PLANUNGSBETEILIGTE
- atelier le balto, Berlin
- Baubüro Lehniger, Gotha
- Architektur- und Ingenieurbüro Lindig – Herbst – Lichtenheld, Rudolstadt
- K3L Architektur + Design (ehemals K2L Architekten), Leipzig
- Atelier ST, Leipzig
- Baubüro Baumann, Königsee

IBA PROJEKTLEITERIN
- Ulrike Rothe