

Der Bahnhof Pirmasens Nord – Das Tor zum Pfälzerwald

Kurze Geschichte des Eisenbahnknotens „Pirmasens Nord“

Der Knotenbahnhof Pirmasens Nord liegt an der Eisenbahnstrecke Landau -Zweibrücken. Diese Hauptlinie hat keinen bestimmten Namen. Man kann sie als die „Südstrecke der Pfälzischen Ludwigsbahn“ bezeichnen, weil sie eine bedeutende Verkehrsachse von West nach Ost ist. Die Hauptstrecke verband den saarländischen Teil der preußischen Rheinprovinz und die Pfalz mit Süddeutschland. Sie entwickelte sich zur zweiten Magistrale der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft. Deren erste Magistrale war die Rheinschanze (heute Ludwigshafen am Rhein) mit Bexbach verbindende „Pfälzische Ludwigsbahn“ zum Transport der bei Bexbach geförderten Steinkohle, benannt nach König Ludwig I. von Bayern.

Problematisch war, dass die Ludwigsbahn über Kaiserslautern und Neustadt an den Rhein führt. Sie lief somit an den Bezirksamtsstädten Zweibrücken, Pirmasens und Landau vorbei. Um auch diese wichtigen Städte im Süden der Pfalz an das Schienennetz anzuschließen, wurde die Südstrecke der Pfälzischen Ludwigsbahn gebaut. Die neue Hauptlinie ergänzte außerdem das fehlende Stück der internationalen Bahnverbindung Saarbrücken-Bruchsal-München. Sie führte über Zweibrücken, Pirmasens, Annweiler, Landau nach Germersheim und von dort weiter über den Rhein nach Baden.

Die Hauptbahn Landau-Zweibrücken ist etwa 72 km lang. Sie besitzt einen komplizierten Trassenverlauf, weil sie westlich von Landau das Gebirge und enge Täler des Pfälzerwaldes durchquert. Die Schuhstadt Pirmasens liegt topographisch ungünstig hoch auf dem Berg. Sie musste deshalb über eine 6,9 Kilometer lange Steilstrecke an die Hauptlinie angebunden werden. Die Stichstrecke zweigte auf dem Bahnhof Biebermühle von der Hauptbahn nach Pirmasens ab.

Die Südstrecke Landau-Zweibrücken wurde 1873 bis 1875 von der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft gebaut. Das östliche Streckenstück von Landau nach Annweiler ging 1874 in Betrieb. Im Jahr 1875 folgte dann der westliche Streckenabschnitt nach Zweibrücken sowie die Stichbahn von Biebermühle nach Pirmasens. Bereits 1879 gab es auf der Südstrecke durchgehenden Schnellzugverkehr. Sie entwickelte sich deshalb schon sehr früh zu einer international bedeutenden Verkehrsachse. Das bereits beim Bahnbau vorgesehene zweite Streckengleis wurde 1888 in Betrieb genommen.

Bekannt ist die Südstrecke der Pfälzischen Ludwigsbahn für ihren sehr reizvollen Streckenverlauf. Sie führt von der Vauban-Festungsstadt Landau entlang der Queich durch das UNESCO-Biosphärenreservat Pfälzerwald und ab der Biebermühle entlang des Schwarzbachs durch das Zweibrücker Hügelland in die ehemalige Residenzstadt Zweibrücken.

Die Bahnstrecke stellt in ihrer Gesamtheit ein einmalig gut erhaltenes Ensemble der Verkehrsgeschichte dar. Es sind noch viele qualitätvolle Hochbauten und Kunstbauten aus der Zeit des Streckenbaus erhalten. Dazu zählen die Empfangsgebäude,

Bahnwärterwohnhäuser, Brücken, Durchlässe, Stützmauern und Eisenbahntunnel aus der Bauzeit der Strecke. Viele dieser aufwendigen Bauten wurden aus dem typischen roten Sandstein der Region errichtet.

Die drei Pfälzischen Eisenbahngesellschaften und somit auch die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft wurden 1909 verstaatlicht. Die Südstrecke Landau-Zweibrücken lag nun im Pfälzischen Netz der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen. Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung erweiterte ihr Streckennetz mit zahlreichen Sekundärbahnen. Für die Erschließung des ländlichen Raumes in der Westpfalz wurden einige neue Lokalbahnen gebaut. So entstand auch die Verbindungsbahn von Biebermühle nach Kaiserslautern. Bereits 1904 hatten die Pfälzischen Eisenbahnen eine Stichstrecke von Biebermühle nach Waldfishbach in Betrieb genommen. Seitdem hatte das alte Stationsgebäude des Bahnhofs Biebermühle eine so genannte „Insellage“. Die Eröffnung des zweiten Streckenabschnitts von Waldfishbach über Steinalben und Schopp nach Kaiserslautern folgte 1913.

Im Jahr 1920 wurde die Deutschen Reichsbahn als erste gemeinsame Eisenbahnverwaltung aller deutschen Länder gegründet. Die Zwischenkriegszeit brachte auch für die Südstrecke Landau-Zweibrücken einige wichtige Veränderungen. Seit seiner Inbetriebnahme im November 1875 ist der frühere Bahnhof Biebermühle der wichtigste Verkehrsknotenpunkt in der Südwestpfalz. Einerseits als Umsteigebahnhof für die gleichzeitig eröffnete Zweigbahn nach Pirmasens, andererseits als zentraler Bahnhof für die verkehrstechnisch schwer erschließbare Region gedacht, war die Station von großer Bedeutung. Durch den steilen Aufstieg der Stadt Pirmasens entsprach die Infrastruktur aus dem 19. Jahrhundert aber schon in der Zwischenkriegszeit nicht mehr den Anforderungen. Sie wurde 1934-1939 durch eine vollständig neue Bahnhofsanlage ersetzt. Der Bahnhofsumbau, dessen Spatenstich 1934 stattfand, wurde von der Reichsbahndirektion Ludwigshafen projektiert und nach deren Auflösung ab 1937 durch die Reichsbahndirektion Saarbrücken fortgeführt. Um 1939 war die Bahnhofsanlage fertiggestellt.

Schon mit Inkrafttreten des Sommerfahrplanes 1936 wurde der alte Bahnhof Biebermühle auf Betreiben der Stadt in „Pirmasens Nord“ umbenannt, um auf die Beutung der Station als Umsteigebahnhof der Deutschen Schuhmetropole Pirmasens hinweisen.

Besonders bemerkenswert ist, dass die neuen Personenbahnsteige zu den ersten in der Pfalz zählten, die der Reichsbahnnorm für den Schnellzugverkehr entsprachen. Man führte eine Bahnsteigkantenhöhe von 76 cm (über Schienenoberkante) sowie eine fast vollständige Überdachung des Hausbahnsteigs und der beiden Mittelbahnsteige aus. Gestaltung und Ausstattung entsprachen von Anfang an bewusst den Standards eines Großstadtbahnhofs, auch um den Umsteigeverkehr in die damals prosperierende Schuhmetropole Pirmasens besser abwickeln zu können. Die neue Bahnhofsanlage war technisch und architektonisch bis in die 1950er Jahre der modernste Verkehrsknoten der Pfalz. Von Anfang an waren hier Bahn- und Busbetrieb miteinander verknüpft, um die Pendlerströme aus den umliegenden Orten ohne Bahnanschluss nach Pirmasens zu leiten. Pirmasens Nord entwickelte sich zu einem Vorortbahnhof, wie er sonst nur bei Großstädten vorkommt.

Da es sich um einen stark frequentierten Umsteigebahnhof handelte, waren die auch heute noch in bisher unveränderter Größe erhaltenen Bahnsteigdächer von besonderer Bedeutung.

Anders als die Vorgänger aus dem 19. Jahrhundert mit gusseisernen Säulen verfügen sie über zweckmäßige, aus Stahl geschmiedete einstielige Binder mit geraden Kopfbändern, wie sie einige Jahre zuvor beispielsweise auch beim neuen Bahnhof Karlsruhe-Durlach (ebenfalls ein Vorortbahnhof mit ähnlicher Bedeutung) zum ersten Mal in Südwestdeutschland zu Einsatz kamen.

Der Bahnhofsneubau in Pirmasens Nord entstand im Rahmen eines auch als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme ausgelegten Investitionsprogramms zur besseren verkehrstechnischen Erschließung von Pirmasens, das damals die drittgrößte Stadt der Pfalz war und eine enorme Wirtschaftskraft besaß. Speziell für den Versand der Schuhindustrie hatte die Oberpostdirektion Speyer 1928-1930 auf dem Pirmasenser Personenbahnhof die Hauptpost errichtet, die zu den modernsten Postladebahnhöfen Europas zählte. Da die eingleisige Zweigbahn von der Biebermühle über eine Steilrampe am Hang des Steinbachtals hinauf in das 123 m höher liegende Pirmasens die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt war, entschied man sich zum Bau eines zweiten Gleises. Dieses wurde aus topographischen Gründen als separate Trasse und mit einem Paralleltunnel ausgeführt. Die 6,9 km lange Steilrampe, die neben der Geislinger Steige zu den bekanntesten ihrer Art in Südwestdeutschland gehört, zeichnet sich durch zwei monumentale Viadukte aus, die an alpenländische Gebirgsbahnen erinnern. Sie heißen „Hexental-Viadukt“ und den „Petersberger-Viadukt“.

Das neue Gleis diente zur Berg-, das ältere Gleis zur Talfahrt. Seit Stilllegung des Talgleises 1994 wird der gesamte Eisenbahnverkehr von und nach Pirmasens über das 1939 in Betrieb gegangene, jüngere Berggleis abgewickelt. Neben dem 887 m langen Neuen Fehrbacher Tunnel, bei dessen Errichtung 12 000 Kubikmeter Sandstein verbaut wurden, sind auch der Alte Fehrbacher Tunnel sowie die beiden Viadukte für die Identität von Pirmasens von entscheidender Bedeutung. Das große Sgraffito an dem 1953 entstandenen Verwaltungsbau des Finanzamtes in der Kaiserstraße stellt die wirtschaftliche Bedeutung der mit dem Wiederaufbau rasant aufstrebenden Schuhstadt dar. Es bildet neben dem Rathaus, der Johanniskirche und dem Elektrizitätswerk auf der Biebermühle auch die Bahnstrecke mit Viadukt ab. Schon der Bau des Alten Fehrbacher Tunnels 1873-1875 galt von Anfang als ein Symbol für den Überlebenswillen der von der Natur nicht begünstigten Stadt Pirmasens.

Die einmalige, unverwechselbare Gestaltung der Bahnhofsanlage in Pirmasens Nord macht die baulichen Anlagen zu einem der wichtigsten Ensembles der Architekturgeschichte der Zwischenkriegszeit in der Pfalz. Es handelt sich um ein wertvolles Zeugnis der Verkehrsgeschichte an der Schwelle der klassischen Moderne zur NS-Zeit von herausragender Bedeutung. Das architektonische Konzept stammt von Reichbahnrat Friedrich Grunwald (*1884), der als Hochbaudezernent bei der Reichsbahndirektion Ludwigshafen tätig war und auch den Entwurf für das bekannte Reiterstellwerk in Neustadt an der Weinstraße lieferte.

Grunwald beschrieb das architektonische Konzept folgendermaßen: *„Bei dem Entwurf der Hochbauten war maßgebend, die Bauten so einfach wie möglich aber zweckmäßig zu gestalten, da nur so eine Wirkung in dem schönen Landschaftsbild zu erwarten ist. Die Bauten wurden so gruppiert, daß sie sich dem Betriebsgebäude als Hauptbau unterordnen. Die Ausführung der Bauten erfolgt durchweg mit heimischen Baustoffen“.*

Genau diese Landschaftsverbundenheit macht den Reiz der bisher noch weitgehend intakten Baugruppe aus. Das einheitliche Erscheinungsbild der Gebäude wird durch die keineswegs behäbigen Walmdächer sowie die charakteristischen Eckverzahnungen an den Fensterlaibungen bestimmt. Die in Pirmasens Nord verwendete, unverwechselbare Fenstergestaltung ist singulär.

Nach dem Abbruch des 1875 entstandenen Stationsgebäudes entstand östlich der Gleisanlagen zunächst ab 1935 das neue Empfangsgebäude mit der separaten Gepäck- und Eilgutabfertigung. Seine feierliche Eröffnung fand am 15. Mai 1937 statt. Es folgten bis 1939 vier neue Stellwerke sowie weitere Wohn- und Betriebsgebäude. Die mit damals höchst modernen elektromechanischen Kraftstellwerken ausgestatteten Stellwerksgebäude „Psf“, „Pss“ sowie das mechanische Stellwerk „Psn“ entstanden nach Entwürfen von Carlos Halfeld (1883-1978), der aus Hamburg stammte und damals Hochbaudezernent der Reichsbahndirektion Saarbrücken war.

Trotz ihrer Fertigstellung in den 1930er Jahren zeigen die Gebäude in Pirmasens Nord nicht die sonst für öffentliche Bauten aus der NS-Zeit typischen Formen und Details. Es gab keine Hoheitszeichen mit pathetischem Gestus oder sonstige, ideologisch beeinflusste „Kunst am Bau“. Ähnlich wie beim wenig älteren Gebäude der Neuen Universität in Heidelberg liegt hier eine zurückhaltende, moderne Formensprache vor, die - von der Heimatschutzbewegung beeinflusst - in ihrer Haltung recht konservativ, in der Detailausbildung jedoch erstaunlich innovativ ist.

Dies zeigte sich auch in der Gestaltung der Innenräume, wie man besonders in der Bahnhofsgaststätte erkennt: *„Der Wirtschaftssaal 3. Klasse mit seinen gegen die Straße gelegenen breiten Fenstern, seinem hellen, freundlichen Anstrich und seinen sauber gedeckten Tischen kann so mancher großen Stadt als Vorbild dienen. Die Buffetnische ist mit Motiven aus der Flora und Fauna des Pfälzerwaldes ausgemalt, darin der Spruch zu lesen ist: Im ganzen Pfälzerwald bekannt, War Biebermühle ich genannt, Pirmasens-Nord nun heiß ich, Den Weg zur Schuhstadt weis ich. – Von der Decke hängt ein holzgeschnitztes, getreues Modell der ersten deutschen Eisenbahn“.*

Die einzelnen Bauten der überregional bedeutenden Denkmalzone „Pirmasens Nord“ überzeugen nicht nur durch das ungewöhnliche und einheitliche Gestaltungskonzept sowie die Fenstergestaltung als Alleinstellungsmerkmal, sondern auch durch ihre hohe handwerkliche Qualität. Aufgrund ihrer herausragenden architektonischen Qualität und der technikgeschichtlichen Bedeutung gehört die Bahnhofsanlage Pirmasens Nord zu den denkmalpflegerisch besonders wichtigen Zeugnissen aus der Zwischenkriegszeit in Rheinland-Pfalz. Insbesondere auch die bisher nahezu unverändert erhaltenen Bahnsteigdächer, der Bahnsteigtunnel sowie die z.T. im Detail erhaltene Ausstattung der Bahnsteige (u.a. Trinkbrunnen, Geländer, Aufsichtsgebäude) machen den besonderen Wert des Ensembles aus.

Der jahrzehntelange Investitionsstau macht sich zwar bemerkbar, andererseits wurde hier ein Bahnhof in nur noch sehr selten anzutreffendem Originalzustand „konserviert“, der wie kein anderer in Rheinland-Pfalz den Schnellzugverkehr Mitte des 20. Jahrhunderts dokumentiert. Auf Grund des fast beispiellosen Abstiegs der früher wichtigen Strecke von Landau nach Zweibrücken bzw. der umstrittenen Einstellung des Schnellzugverkehrs 1988

sowie der Umstellung auf kleine Triebwagen wirkt Pirmasens Nord heute vielleicht etwas überdimensioniert. Es wäre jedoch der größte Fehler, dieses einmalige Ensemble durch den Abriss der Bahnsteigdächer bis auf kurze Überdachungen der Treppenabgänge zu zerstören; auch vor dem Hintergrund des dadurch der Südwestpfalz drohenden Imageschadens als „abgehängte Region“.

Dauerhafte Sicherung und mögliche Nutzung des Empfangsgebäudes

Das bislang fast unveränderte, glücklicherweise noch in intaktem baulichem Zustand erhaltene Empfangsgebäude – eines der größten der Pfalz – wechselte in den vergangenen 12 Jahren mehrmals den Besitzer. Es wurde 2007 von der Deutschen Bahn AG an Immobilienfirmen verkauft und wechselte mehrmals den Eigentümer. Im Jahr 2013 wurde es dann bei einer Versteigerung in Köln für 50 000 € an einen privaten Bieter veräußert, der mit Maßnahmen im Inneren des Kulturdenkmals begann.

Außerdem kam es zwischen dem neuen Eigentümer und der DB zu Problemen hinsichtlich der freien Zugänglichkeit der Bahnsteige. Der Bahnhofsvorplatz wurde für Busse gesperrt und Parkautomaten aufgestellt, was die Bahnkunden massiv verärgerte. Mittlerweile sind diese Maßnahmen eingestellt, der Eigentümer ist nicht mehr erreichbar. Es wurden mehrfach Türen und Fenster aufgebrochen. Durch eine private Initiative wurden die Behörden aktiv und sorgten zunächst für eine provisorische Verschließung des Empfangsgebäudes.

Da das Objekt ein geschütztes Kulturdenkmal darstellt und nach wie vor Teil eines benutzten Bahnhofs ist bzw. der Zugang zum Bahnsteigtunnel nur über den Hausbahnsteig möglich ist, besteht für das Baudenkmal eine besondere Verkehrssicherungspflicht. Deshalb muss für den Erhalt des Empfangsgebäudes in Pirmasens Nord so schnell wie möglich eine dauerhafte Lösung gefunden werden. Der Bahnhof hat aufgrund der Lage am Westrand des Pfälzerwaldes sowie seiner Bedeutung als zentraler Verkehrsknoten der Südwestpfalz das Potenzial, als „Tor zum Biosphärenreservat Pfälzerwald“ zu einem attraktiven Wanderbahnhof aufgewertet werden. Es handelt sich nach wie vor um die wichtigste Bahnstation im Landkreis Südwestpfalz. Hinzu kommt, dass man sich in Pirmasens durch die Eröffnung der Jugendherberge in der früheren Hauptpost eine Steigerung der Besucherzahlen erhofft. Es liegen also –auch weil es sich um ein bedeutendes Kulturdenkmal handelt, dessen Erhalt laut Denkmalsgesetz im öffentlichen Interesse liegt- beste Voraussetzungen für eine Förderung vor.

Auf Grund dieses Sachverhalts wäre beim Empfangsgebäude in Pirmasens Nord folgendes Nutzungskonzept durchführbar und zu überdenken:

- Bürgerfreundlicher Einsteigepunkt mit Parkmöglichkeit zum SPNV, insbesondere für die Pendler nach Kaiserslautern, Fernreisende und Touristen.
- Wiedereröffnung der Bahnhofsgaststätte durch einen erfahrenen Betreiber mit gutem gastronomischem Angebot (wie in Bad Bergzabern, Kandel oder Lauterecken).
- Infopunkt in der Bahnhofshalle zum Biosphärenreservat, Wanderwegen, Burgen, sonstigen Sehenswürdigkeiten in der Region (ohne Personal; analog zum Bahnhof Freudenstadt-Stadt).

- Infotafeln in der Bahnhofshalle und im Bahnsteigtunnel, speziell zu Zielen im Landkreis und zur beliebten touristischen Attraktion Steinenschloss, zum Freibad Biebermühle oder zum Clausensee (wie die Tafeln im Eisenbahntunnel des Bahnhofs Friedberg in Hessen)
- Kleines, frei zugängliches „Eisenbahnmuseum“ in einem der ehemaligen Betriebsräume (ähnlich wie in Freudenstadt Hbf mit entsprechenden Schautafeln und Folien mit Fotos).
- Im Obergeschoß Pächterwohnung und ggf. weitere Wohnungen nach Bedarf.

Dieses Konzept ist realisierbar, wenn die öffentliche Hand (Kreis, Verbandsgemeinde, Land) das Gebäude zunächst übernimmt und anschließend an einen geeigneten, privaten Investor dauerhaft verpachtet. Grundsätzlich wäre auch ein Weiterverkauf möglich, allerdings mit dem Risiko einer vielleicht nicht dauerhaften Einflussmöglichkeit, die bei einem solchen Objekt für die öffentliche Hand erforderlich wäre.

Für die Sanierung wären u.a. LEADER-Mittel, BKM-Mittel und Zuschüsse aus der Tourismusförderung anzuwerben, außerdem Anträge bei der Daniel-Theysohn - Stiftung, der Rheinbergerstiftung sowie bei der Deutschen Stiftung Denkmalschutz zu stellen. Da es sich bei der Bahnhofsanlage und ihrem Empfangsgebäude um ein überregional bedeutendes Zeugnis der Eisenbahngeschichte handelt und der Erhalt des Kulturdenkmals akut gefährdet ist (wie oben ausreichend begründet wurde), liegt aus denkmalfachlicher Sicht eine Förderwürdigkeit mit sehr hoher Priorität vor.

Unabhängig vom Denkmalschutz besteht natürlich auch Verkehrssicherungspflicht, die durch den Eigentümer offensichtlich nicht mehr erfüllt wird und deshalb die Behörden zum Handeln zwingt. Aufgrund seiner soliden Konstruktionsweise und einfachen Baustruktur könnte das Gebäude ohne großen Aufwand professionell gesichert werden, bis ein Eigentümerwechsel erfolgt.

Modernisierung der Verkehrsstation Pirmasens Nord

Ebenso wichtig wie der Erhalt des akut bedrohten Empfangsgebäudes ist der Erhalt der historischen Bahnsteigüberdachungen, die im Zuge einer verschobenen Stationsmodernisierung fast vollständig beseitigt werden sollten. Sie stehen nicht nur als herausragende technische Zeugnisse unter Denkmalschutz, sondern sind als wesentliches Qualitätsmerkmal der Verkehrstation auch für die Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs in der Region von entscheidender Bedeutung.

Grundsätzlich ist die Deutsche Bahn AG dazu verpflichtet, die als Kulturdenkmale benannten Bahnsteigdächer zu erhalten. Ihre Pflicht, die zur Eisenbahninfrastruktur zählenden Überdachungen sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten, ist in § 4 Abs. 3 Satz 2 AEG festgeschrieben. Außerdem ist die Bahn nicht nur in ihrer Eigenschaft als EIU, sondern auch in ihrer Eigenschaft als Denkmaleigentümer nach § Abs. 1 DSchG RLP zum Erhalt verpflichtet.

Laut einem aktuellen Bescheid des EBA wäre ein aus rein wirtschaftlichen Gründen resultierender Abbruch von Kulturdenkmälern die sich im Besitz der Deutschen Bahn AG befinden nicht genehmigungsfähig. In ihrer Ablehnung des Antrages auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung für den Abriss des Reiterstellwerkes „Wsa“ auf dem Bahnhof Wannsee vom 18.12.2018 lieferte die Außenstelle Berlin des EBA eine

Erläuterung der Rechtslage, die sicherlich auch auf die Bahnsteigdächer in Pirmasens Nord zuträfe:

„Auf eine wirtschaftliche Unzumutbarkeit des Erhalts von Denkmälern können sich die Unternehmen des Konzerns der Deutschen Bahn AG nicht berufen. Dies gilt zunächst grundsätzlich für den Bund und die Länder: Reichen die öffentlichen Mittel nicht aus, um alle gesetzlichen Aufgaben zu erfüllen, so dürfen Kürzungen nicht einseitig die Pflege der eigenen Denkmäler treffen. Alle Rechtspersonlichkeiten des öffentlichen Rechts können sich nicht auf Unzumutbarkeit berufen, weil ihnen das Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 GG nicht zusteht.

Dieser Grundsatz gilt aber ebenso für die Unternehmen des Konzerns der Deutschen Bahn AG. Diese sind zwar juristische Personen des privaten Rechts, befinden sich aber zum einen nicht nur überwiegend sondern zu 100% in Staatseigentum. Zum anderen nehmen sie öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge wahr. In der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist anerkannt, dass Grundrechte für eine juristische Person des privaten Rechts nicht gelten, soweit ihre Funktion in der Wahrnehmung gesetzlich zugewiesener und geregelter öffentlicher Aufgaben der Daseinsvorsorge besteht.

Die Deutsche Bahn AG nimmt öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge wahr, indem sie aufgrund von Bestellungen der Länder Verkehrsleistungen erbringt. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass die Bahn ihr Betriebsvermögen aufgrund der gesetzlichen Regelung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes aus Mitteln der öffentlichen Hand von vornherein nur mit den der Herkunft dieses Eigentums entsprechenden Pflichten erlangt hat. Mit diesen Pflichten ist das Eigentum weiterhin belastet; es handelt sich insoweit nicht um Volleigentum im Sinn des durch Art. 14 GG geschützten Privateigentums. In Bezug auf diese ihrer Eigentumsposition anhaftenden, noch aus der Vergangenheit als Staatsbetrieb herrührenden Pflichten können die Unternehmen der DB AG deshalb auch nicht denselben Schutz wie ein privater Eigentümer beanspruchen“¹.

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass weder eine zu geringe Reisendenzahl noch eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Bahnsteigüberdachungen eine Berechtigung zu deren Beseitigung auslösen könnten. Das öffentliche Interesse an einer sparsamen Betriebsführung der Bahn ist zwar in der denkmalpflegerischen Abwägung durchaus zu berücksichtigen, es überwiegt aber nicht das öffentliche Interesse am Erhalt der Bahnsteigüberdachungen.

Es bleibt somit zu hoffen, dass alle Beteiligten eine tragfähige Lösung finden, um das akut gefährdete Ensemble „Pirmasens Nord“ vor dem fortschreitenden Verfall zu retten und wie in vielen anderen Städten von Rheinland-Pfalz eine moderne Verkehrsstation herzustellen,

¹ Quelle: Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Berlin), Ablehnung (Teil I) Des Antrages auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für das Vorhaben „Rückbau Stellwerk Wsa und Radsatzdiagnoseanlage SBahnbetriebswerkstatt Wannsee, Streckenkilometer 24,854 und 24,682, Strecke: 6024“ bezüglich des Stellwerkes Wsa Bescheid (Teil II) zum Entfallen der Planfeststellung und Plangenehmigung gemäß § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 7 VwVfG für das Vorhaben „Rückbau Stellwerk Wsa und Radsatzdiagnoseanlage SBahnbetriebswerkstatt Wannsee, Streckenkilometer 24,854 und 24,682, Strecke: 6024“ bezüglich der Radsatzdiagnoseanlage im Bezirk Zehlendorf des Landes Berlin Bahn-km 24,854 und 24,682 der Strecke 6024 Berlin Ostbahnhof - Potsdam Stadt.

die insbesondere durch ihr historisches Ambiente eine für die Bevölkerung sehr attraktive Einstiegsmöglichkeit zu den Zügen des Rheinland-Pfalz-Taktes darstellen würde.

Patrick Jung, Dellfeld im März 2019.