

Der Bahnhofs-Krimi

von Winfried Wolf

19. Februar 2007

Eine überzeugende Philosophie der Bahnhöfe sieht wie folgt aus: „Die Reise unserer Kunden beginnt nicht erst im Zug, sondern schon auf dem Weg dorthin. Die schönsten Züge mit dem besten Komfort verlieren an Akzeptanz, wenn der Kunde den Weg zum Bahnsteig nur widerwillig gehen kann.“

Die sinnvolle Einordnung der Bahnhöfe in ein Gesamtkonzept des Schienenunternehmens Deutsche Bahn AG wird wie folgt richtig beschrieben: „Bahnhöfe sind die Visitenkarte von Städten und Gemeinden... Sie sind aber auch das Eingangstor zum System Bahn. Damit sind die Bahnhöfe ein wichtiger imagebildender Faktor für den internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister Deutsche Bahn AG.“

Beide Zitate stammen von Vertretern der Deutschen Bahn AG. Die erste Formulierung wurde 1995 von dem Vater der Bahnreform, Heinz Dürr, damals Chef der DB AG, geäußert. Das zweite Zitat ist nur ein gutes Jahr alt und stammt von Wolf-Dieter Siebert, dem Vorstandsvorsitzenden der DB Station & Service AG, der für die Bahnhöfe zuständige Tochter der DB AG.

Diese Zitate stehen in einem krassen Gegensatz zu den jüngsten Meldungen bezüglich der Zukunft der Bahnhöfe: Danach will die Bahn rund zwei Drittel ihrer Bahnhöfe verkaufen. Für Bayern und für alle neuen Bundesländer einschließlich Berlin stehen die exakten Zahlen bereits fest: In Bayern hat die DB noch 308 Bahnhöfe mit Empfangsgebäude. Sie will davon 210 oder 68 Prozent verkaufen und nur noch 98 behalten. Zieht man die 37 Bahnhöfe im Einzugsbereich der Münchner S-Bahn ab, dann verbleiben für dieses größte deutsche Bundesland gerade noch 61 DB-AG-Bahnhöfe übrig. Nicht einmal jeder Landkreis wird dann über einen DB-eigenen Bahnhof verfügen.

Im Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin befinden sich noch 283 Bahnhöfe in Bahnbesitz. Davon sollen 177 oder 63 Prozent verkauft werden, so dass noch 106 im Besitz der DB AG verbleiben werden. Auch hier haben wir dasselbe Phänomen wie im Fall München respektive Bayern. Zieht man die S-Bahnhöfe in Berlin und Umland ab, dann sieht die Lage weit trostloser aus. Von den 153 Bahnhöfen, die es derzeit im Bundesland Brandenburg gibt, sollen nur 17 oder 11 Prozent im Eigentum der Bahn verbleiben. In den Bundesländern Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt sollen nur noch 39 Bahnhofsgebäude bahneigen bleiben.

Insgesamt gibt es im 34.000 km langen Netz der DB AG noch 5400 Personenbahnhöfe und Stationen (Haltepunkte im Schienenpersonenverkehr). Davon handelt es sich bei 2400 um „Bahnhöfe mit einem Empfangsgebäude“ – so das Bahner-Deutsch. Von 1800 dieser Bahnhöfe im klassischen Sinn will die Bahn sich trennen.

Die Erklärung der Bahn bzw. der zuständigen Bahn-Tochter DB Station & Service AG zu diesem Kahlschlag lautet: „Nur rund 600 dieser Bahnhöfe sind wirtschaftlich zu betreiben.“ Es handle sich hier um ein „gewaltiges Erbe“, das die Bahn „allein nicht stemmen“ könne, da diese Bahnhöfe oft aus der Gründerzeit der Bahn stammten und „stark überdimensioniert“ seien. Auch die „Allianz pro Schiene“ springt der DB AG zur Seite und erklärt: „Niemand kann der Deutschen Bahn AG ... die Verkaufsabsicht unrentabler Gebäude ernsthaft vorwerfen.“

Doch genau dies ist der DB AG vorzuwerfen. Die Argumentation der DB AG hält aus drei Gründen einer sachlichen Überprüfung nicht stand.

Erstens sind die Bahnhöfe integraler Bestandteil eines attraktiven Schienenverkehrs. Sie sind auch kulturgeschichtlich Teil der Eisenbahnen. Der Satz „Lasst die Kirche im Dorf“ sollte ergänzt werden um „... und den Bahnhof in der Stadt!“ Eine Bahnfahrt beginnt meist mit dem Weg zum Bahnhof und sie endet in der Regel dort. Wer diese Ziel- und Endpunkte kappt, trägt erheblich zur Verschlechterung des gesamten Systems Schienenverkehr bei. Im übrigen sind die Bahnhöfe meist nur deshalb überdimensioniert, weil die Bahn sich längst aus der Fläche zurückgezogen hat. Erfolgrei-

che regionale Bahnen (auf Usedom, im Karlsruher Umland, in Oberschwaben) öffnen bereits geschlossene Bahnhöfe neu anstatt solche zu schließen. Zu behaupten, solche Bahnhöfe seien „nicht rentabel zu betreiben“ ist fragwürdig. Jeder kluge größere Autohändler verfügt über einen „Showroom“. Diese Räume, oft Hallen, für sich genommen sind natürlich auch nicht „rentabel“. Doch sie gehören zum Gesamtsystem Autoverkauf. Hier zu sparen, heißt, eine Atmosphäre zu zerstören, die für erfolgreiche Geschäfte unentbehrlich ist. Im übrigen rechnen sich ja gerade die neuen Bahnhöfe der DB AG nicht. Der neue Berliner Hauptbahnhof, der weit teurer als eine Milliarde Euro war, bringt jährlich weniger als zehn Millionen Euro an Pachteinnahmen. Das entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von weniger als einem Prozent! Einerseits argumentiert die DB AG in diesem Fall klassisch und will durch einen großen „Showroom“ für sich werben. Andererseits konnte sie sich diesen weit überbewerteten Glaspalast hinstellen, weil mehr als 80 Prozent seiner Kosten die öffentliche Hand trägt.

Zweitens wurden die Bahnhöfe von den Steuerzahlenden und den Fahrgästen der Bahn finanziert. Auch werden die Investitionen in die Bahnhöfe zu mehr als der Hälfte direkt aus öffentlichen Mitteln finanziert. 2005 gab es laut Bilanz der DB Station & Service AG Investitionen in die Bahnhöfe in Höhe von 619 Millionen Euro. Davon waren 331 Millionen Euro oder 54 Prozent öffentliche Mittel, die in der Regel von den Kommunen und den Ländern kamen. Die Veräußerung dieser Immobilien zugunsten einer demnächst teilprivatisierten DB AG stellt somit eine Enteignung gesellschaftlichen Vermögens dar.

Drittens gehört das meiste Gelände der DB AG nur dann der Bahn, insoweit sie auf diesem auch Schienenverkehr betreibt bzw. insoweit sie die auf diesem Gelände errichteten Gebäude für den Schienenverkehr nutzt. Das geht aus der Bahngeschichte hervor. Dies ließe sich, wenn dazu der politische Wille besteht, auch juristisch einklagen. Die drei unten folgenden Beispiele machen dies deutlich.

Tatsächlich ist der Ausverkauf eine Konkretisierung der Bahnprivatisierung, die wiederum auf eine gewaltige Enteignung und Privatisierung gesellschaftlichen Vermögens hinausläuft. Er macht im übrigen nur Sinn, wenn die Bahn sich aus der Fläche weitgehend zurückziehen will, was ebenfalls eine logische Folge der Bahnprivatisierung ist.

Wem gehört das Bahngelände – wenn es kein Bahngelände mehr ist?

Die DB AG betrachtet die Bahnimmobilien seit vielen Jahren als ihr ureigenstes Eigentum. Doch bereits bei der Bahnreform 1994 wollte der Gesetzgeber klarstellen, dass nur diejenigen Liegenschaften von Bundesbahn und Reichsbahn, die „bahnnotwendig“ sind, die also für den Bahnbetrieb genutzt werden, in das Eigentum der DG AG übergehen dürfen. Die anderen Immobilien sollten dem bundeseigenen Bundeseisenbahnvermögen (BEV) zugeordnet werden und dort der Gegenfinanzierung für die Zinslast der Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn, die auf das BEV übertragen wurden, dienen. Diese Regelung wurde dann faktisch unterlaufen. So gut wie alle wertvollen Gelände von Bundesbahn und Reichsbahn, auch solche, die bereits damals - z.B. im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs – nicht (mehr) „bahnnotwendig“ waren, befinden sich heute im Eigentum der DB AG bzw. einer ihrer Infrastruktur-Töchter. Bei dem sich abzeichnenden Modell der Bahnprivatisierung erhalten private Investoren direkten Zugriff auf diese Immobilien.

Dass die Bahnprivatisierung aus allgemeinen politischen und aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen zu kritisieren und als typisches Modell einer Privatisierung gesellschaftlichen Eigentums zu charakterisieren ist, ist die eine Sache. Dies wird ergänzt um einen in der Öffentlichkeit kaum bekannten Tatbestand: Der größte Teil des Bahngeländes wurde im 19. und frühen 20. Jahrhundert den – oftmals privaten – Bahnen von der öffentlichen Hand geschenkt, mit der erklärten oder stillschweigenden Auflage, darauf Schienenverkehr zu betreiben. Wenn dieses Gelände nun an private

Investoren verkauft wird und darauf kein Schienenverkehr mehr veranstaltet wird, entfällt die Geschäftsgrundlage für diese Übereignung. Drei Fälle.

Beispiel 1 Weldenbahn in Bayern: Im Landkreis Augsburg wurde 1986 durch die Bundesbahn die Weldenbahn eingestellt. Die Kommunen Adelsried und Horgau wollten das Bahngelände übernehmen, um einen Geh- und Radweg anzulegen. Als ihnen der Preis, den die Bundesbahn für die Überlassung der Trasse verlangte, zu hoch erschien, stöberten sie in den Archiven. An Hand von Urkunden auf den Jahren 1899 und 1902 konnten sie den Nachweis führen, dass damals die Grundstücke für die Bahntrassen von den Kommunen zunächst gekauft und dann der Bahn kostenlos überlassen wurden – mit der Auflage, darauf Schienenverkehr zu betreiben.

Beispiel 2 Inselbahnhof Lindau/Bodensee: In Lindau will die DB AG seit Ende der 1990er Jahre den Hauptbahnhof, der sich im Bodensee auf der Insel Lindau befindet, veräußern, die Bahn auf dem Festland enden lassen, und auf dem Gelände des bisherigen Inselbahnhofs ein Kongreßzentrum errichten. Tatsächlich konnte belegt werden, dass das Gelände für den Bahnhof am 18. März 1851 durch den Magistrat der Stadt der Eisenbahngesellschaft gratis überlassen wurde. Auch hier musste die Kommune das Gelände zuvor teilweise von privaten Eigentümern abkaufen. Diese Großzügigkeit machte nur Sinn, weil niemand auch nur auf die Idee kam, das Gelände könnte anders als für den Schienenverkehr genutzt werden.

Beispiel 3 Hamburg: Im Bereich des „Hannoverschen Bahnhof“ wurde Bahngelände frei, das die DB AG bzw. deren Tochter Aurelis vermarkten will. Der Notar und ehemalige Hamburger Bürgermeister Henning Voscherau verwies jedoch auf alte Verträge aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Danach trat die Hansestadt damals das entsprechende Gelände zwar an die Bahn ab. Sie konnte dabei jedoch „eine tückische Klausel durchsetzen: Danach muss die Bahn das Gelände bei Aufgabe der betrieblichen Nutzung wieder an die Hansestadt herausrücken.“ In dem Bericht der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ zu diesem Vorgang konnte man nachlesen, mit welcher halbbrecherischen Argumentation die DB AG dies zu parieren versucht: „Die Bahn meint nun, so Voscherau, dass mit der Gleichschaltung der Länder im Dritten Reich diese Rechtsansprüche erloschen seien.“ Das aber, so Voscherau, „könne in den Zeiten der Restitution anders gesehen werden.“

Voscherau verweist hier auf den Umstand, dass es nach der deutschen Einheit in den neuen Bundesländern flächendeckend Restitutionen von (West-) Alteigentümern gab, obgleich es ein halbes Jahrhundert lang andere Eigentumsverhältnisse gab. Diese Linie wurde von den höchsten deutschen Gerichten vielfach betätigt. Auch vor diesem Hintergrund erscheint es ausgesprochen fragwürdig, warum alte Grundstückseigentümer nicht dann wieder in ihre Rechte eingesetzt werden sollten, wenn die Eisenbahn bzw. deren Nachfolgegesellschaften, denen das Gelände gratis oder deutlich unter den Marktpreisen zum Zweck des Betriebes von Schienenverkehr überlassen wurde, nunmehr den Schienenverkehr aufgeben und ihrerseits das Gelände verkaufen und die Einnahmen „privatisieren“ wollen?

Alles halb so schlimm?

Es gibt Stimmen, die sagen: Das liegt doch alles im grünen Bereich! Viele dieser Bahnhöfe machen heute keinen Sinn mehr. Und dort, wo diese „Empfangsgebäude“ weiter für die Zwecke des Schienenverkehrs sinnvoll sind, können private Investoren – gemeinsam mit den Kommunen – die Bahnhöfe aufmöbeln. Da entstehen dann Erlebniswelten und hübsche Cafe-Latte-Bistros. Die „Allianz pro Schiene“, die viele Verdienste hat, die jedoch beim Thema Privatisierung faktisch die Interessen privater Investoren unterstützt und die Interessen der Fahrgäste ignoriert, fordert in dieser Situation einen „Bahnhofsakt“. Die Bahnhofsgebäude müssten „den Kommunen in einem ... transparenten Verfahren zum Kauf angeboten werden.“

Tatsächlich wurde das entsprechende Gelände in vielen Fällen der Eisenbahn von den Kommunen geschenkt. Tatsächlich waren es die Kommunen, die in den vergangenen Jahrzehnten – zum Beispiel nach dem Zweiten Weltkrieg, beim Wiederaufbau auch von Bahnhöfen – immer wieder für

diese Bahnhöfe eigene Mittel einsetzen. Warum sollten sie nun dafür bezahlen, wenn die Bahn die Bahnhöfe nicht mehr nutzen will? Und was ist, wenn die Kommunen für solche Käufe schlicht kein Geld haben – zumal die DB AG gerade die zum Verkauf anstehenden Gebäude systematisch verfallen ließ und im Fall einer Übernahme erhebliche Sofortinvestitionen anstehen?

Vor allem aber wird bei dieser Argumentation von der Funktion der Bahnprivatisierung abgesehen. Der aktuell anstehende Verkauf von bis zu 1800 Bahnhöfen dient zwei Zielen. Zum einen soll die Bilanz der DB AG ein Jahr vor dem Börsengang durch ein paar Hundert Millionen Euro Sondereinnahmen nochmals geschönt werden. Zum anderen wird den Investoren signalisiert: Das ist eine nochmals „schlankere“ Bahn; wir haben in der Fläche weiteren „Ballast“ abgestoßen und biedern uns Euch mit überwiegend rentablen Strecken und wertvollen Immobilien an. Denn natürlich befinden sich unter den abzustoßenden Bahnhöfen keine wertvolle Hauptbahnhöfe in den Zentren großer Städte.

Der Verweis auf „Investoren“, die im Interesse eines sinnvollen Bahnverkehrs in die neu übernommenen Liegenschaften investieren würden, ist dummdreist. Schließlich ist das Thema so neu nicht. In den Jahren 2001 bis 2004 verkaufte die DB AG bereits mehr als 1000 solcher Bahnhöfe an einen privaten Investor. Diese Immobilien tauchten bald darauf in einem von Dänemark aus gesteuerten Spekulationsfonds mit Namen „First Rail Estate“ auf. Eine wichtige Mittelsperson war ein gewisser Harald Polster, bis 2000 SPD-Landtagsabgeordneter in Hessen, dann führender Manager im Immobilienbereich der DB AG, dann Geschäftsführer der First Rail Estate. Die First Rail Estate wurde kontrolliert von einer dubiosen Gesellschaft namens Phoenix Kapitaldienst mit einem nochmals fragwürdigeren Chef Dieter Breitkreuz. Herr Breitkreuz geriet 2004 mit seinem Piper-Jet ins Trudeln und kam zu Tode. Der Phoenix Kapitaldienst stürzte bald darauf ebenso ab und ging Konkurs. Kurz darauf war auch die First Rail Estate pleite. Seither sind mehrere Hundert Bahnhöfe – mit und ohne Cafe-Latte-Bistros – Teil der Konkursmasse.

Jetzt also: Auf ein Neues!

Quellen:

Heinz Dürr in: Bahnhofsguide Deutschland, herausgegeben von Helmut Frei, Bonn und Konstanz, o.J. (ca. 1994), S. 6.

Wolf-Dieter Siebert in: DB Station & Service AG, Geschäftsbericht 2005, S. 2.

Allianz pro Schiene – Pressemitteilung 9/2007 vom 16.2.2007.

Angaben zu den Bahnhofsinvestitionen nach: DB Station & Service AG, Geschäftsbericht 2005, S. 12.

Angaben zur Weldenbahn nach: Süddeutsche Zeitung vom 4.3.1988.

Angaben zu Lindau: Vgl. Winfried Wolf u.a., Inselkrimi Bahnhof Lindau, Berlin 2004, S.77; Lindauer Bahnbote – Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof vom 14.12.2006.

Angaben zu Hamburg nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6.10.2006.

Angaben zur First RailEstate und zum Phoenix Kapitaldienst nach: FAZ Net vom 17.8.2005; Winfried Wolf, „Endstation für Bahnhöfe“, in: Frankfurter Rundschau vom 30. März 2004; Sendung des SWR (TV) vom 10.8.2005.