

■ Privatisierungsfolgen:

Bahn ohne Bahnhof?

aus SIGNAL 06/2007 (Dezember 2007/Januar 2008), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10000094)
 Peter Hettlich, MdB, Vizevorsitzender des Verkehrsausschusses und Sprecher für Aufbau Ost und
 Baupolitik der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag
 Rüdiger Herzog, Leiter des Büros von Peter Hettlich

**Durch den Druck der Bahnprivatisierung wird auch bei den Bahnhöfen
 ausgesiebt. Lukrative Bahnhöfe bleiben, aber noch viele mehr fallen hinten
 runter...**

Vor dem Hintergrund einer schwindenden und alternden Bevölkerung steht die Gesellschaft vor bislang ungekannten Herausforderungen. Eine davon ist es, ein Mindestmaß an Mobilität zu sichern. Vor allem im ländlichen Raum fällt dies der öffentlichen Hand immer schwerer. Die Deutsche Bahn (DB) jedoch will sich an der Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht mehr beteiligen und zieht sich aus der Fläche zurück, insbesondere in Ostdeutschland. Das zeigt sich deutlich an der Immobilienpolitik von Konzernchef Hartmut Mehdorn. Sein Schwerpunkt sind offenbar Großprojekte wie die gescheiterte Wiederbelebung des Flughafens Berlin-Tempelhof, das milliardenschwere Bahnhofprojekt Stuttgart 21 oder der zweckfreie Citytunnel unter der Leipziger Innenstadt. Bahnhöfe an Nebenstrecken dagegen werden sich selbst überlassen, bestenfalls verkauft. Hierbei kann Mehdorn auf Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bauen.

Nach den Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums soll die Förderung von Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen an Bahnhofsgebäuden durch Bundesmittel künftig an hohe Bedingungen geknüpft werden. Eine Anlage zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG mit Stand vom 28. September 2007, die die Schienenqualität im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der Bahn regeln soll, sieht klare Kriterien vor. Nur noch Ausbaumaßnahmen an Bahnhöfen mit täglich 100 Ein-, Ausoder Umsteigern sollen gefördert werden können. Dies ist der sogenannte Bahnhofstyp 2. Für eine Förderung von Bahnhöfen mit Mittelbahnsteig und niveaufreiem Zugang an mehrgleisigen Strecken (Typ 1) müssen sogar 1000 Reisende erreicht werden. Wenn diese Minima unterschritten werden, soll eine Förderung aus Infrastrukturbeiträgen des Bundes ausgeschlossen sein. Mit solchen k. o.-Kriterien können langfristige strategische Planungen von Ländern und Kommunen nicht mehr umgesetzt werden. Die Reisenden - vor allem Ältere und sozial Schwächere - bleiben in dünn besiedelten Regionen im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke.

Die gleichen Kriterien gehen aus einem bahninternen Papier zur Zukunft der Bahnhöfe der DB AG vom 29. Januar 2007 hervor. Die DB empfiehlt für Strecken einschließlich zugehöriger Bahnhöfe/Stationen eine Querschnittsbelastung von mindestens 1000 Reisendenkilometern je Kilometer Betriebslänge pro Werktag. Auch in diesem Papier werden 1000 Reisende für Bahnhöfe des Typs 1 und 100 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Werktag für Stationen des Typs 2 als Minimum definiert. Investitionen in Verkehrsstationen mit geringerer Auslastung seien »volkswirtschaftlich nicht zu vertreten«, so das DB-Papier.

Die Deutsche Bahn hat ihre Abschiedspläne schon längst konkretisiert. Ein internes



Der Bahnhof Hennigsdorf (b Berlin) ist im »Kernportfolio« und wurde schon 1998 mit der S-Bahn-Wiedereröffnung völlig umgestaltet. (Foto: Florian Müller)

Ostdeutsche Bahnhöfe im „Kernportfolio“ der DB (ohne Berlin)		
Bundesland	Anzahl der Bahnhöfe (Stand 2005)	Anzahl der Bahnhöfe gemäß „Kernportfolio“ (Stand Nov. 2006)
Brandenburg	153	19
Mecklenburg-Vorpommern	67	15
Sachsen	99	14
Sachsen-Anhalt	99	13
Thüringen	110	12



Bahnhof Caputh-Geltow bei Potsdam. Das Empfangsgebäude steht leer und verfällt - wie viele andere Bahnhofsbauten der DB. (Foto: Rüdiger Herzog)

Papier der DB-Tochter »Station & Service« vom 29. November 2006 benennt die Bahnhöfe, die noch im sogenannten Kernportfolio der Bahn verbleiben sollen. Nur noch einen Bruchteil der Gebäude will die DB behalten. Selbst Bahnhofsgebäude in Mittelzentren wie Fürstenwalde/Spree, Eisenhüttenstadt, Rathenow, Anklam oder Waren (Müritz) finden sich nicht im künftigen »Kernportfolio«. Der Aderlass ist erschreckend, wie die Tabelle beispielhaft für Ostdeutschland zeigt.

Glück haben die Kommunen, für deren Bahnhöfe Kaufinteressenten existieren. Allerdings verliefen viele der bisherigen Verhandlungen zwischen potenziellen Käufern und DB AG zähflüssig. Ein Grund dafür dürfte gewesen sein, dass die Bahn in den Verhandlungen für diese Immobilien Buchwerte zugrunde legte, die realistische Werte zum Teil weit überstiegen. Ob sich die chronisch klammen Kommunen in Ostdeutschland oder die wenigen potenten Investoren überhaupt den Ankauf von Bahnhöfen leisten können, ist fraglich. Das Schicksal der unverkäuflichen Bahnhöfe kann man vielerorts bereits besichtigen. Die Gebäude werden zugemauert oder vernagelt und einem stetigen Verfall preisgegeben. Was bleibt, sind allenfalls Wartehäuschen auf den Bahnsteigen.

Ein Beispiel dafür ist der Bahnhof Caputh- Geltow im sogenannten Speckgürtel um Berlin. Der Bahnhof liegt an der Regionalbahnverbindung von der brandenburgischen Landeshauptstadt Potsdam zum Flughafen Berlin-Schönefeld. Spätestens seit Albert Einstein hier lebte, ist Caputh als vornehmer Wohnort wie auch als Ausflugsziel für Berliner und Potsdamer bekannt. Die Deutsche Bahn wollte das stattliche Empfangsgebäude schon in den 90er Jahren nicht mehr tragen, ein Investor für eine Wohn- oder touristische Nutzung konnte trotz der hervorragenden Lage nicht gefunden werden; der Bahnhof verfällt.

An der »Bahnhofspolitik« der DB AG und des Bundesverkehrsministers lassen sich die negativen Auswirkungen der Privatisierung deutlich erkennen. Die öffentliche Daseinsvorsorge im ländlichen Raum bleibt auf der Strecke, wenn nicht endlich ein Kurswechsel einsetzt. Wer, wenn nicht Bahn und Bund, steht in der Verantwortung für ein Minimum an Mobilität im ländlichen Raum? Prestigeprojekte oder auch der Einstieg in den internationalen Verkehrsmarkt müssen zurückstehen vor den Mobilitätsangeboten in der Fläche, erst recht angesichts des demografischen Wandels.

Anhang: Bahnhöfe in Ostdeutschland (ausgenommen Berlin), die gemäß Beschluss vom 23. November 2006 im »Kernportfolio« von DB Station & Service verbleiben sollen:

Brandenburg:

Angermünde, Bernau (b Berlin), Birkenwerder (b Berlin), Cottbus, Eberswalde Hbf, Elsterwerda, Erkner, Berlin-Schönefeld Flughafen, Frankfurt (Oder), Griebnitzsee, Hennigsdorf (b Berlin), Hoppegarten (Mark), Königs Wusterhausen, Lübben (Spreewald), Oranienburg, Potsdam Hbf, Potsdam Medienstadt Babelsberg, Prenzlau, Strausberg

Mecklenburg-Vorpommern:

Bergen auf Rügen, Ostseebad Binz, Greifswald, Güstrow, Ludwigslust, Neubrandenburg, Neustrelitz Hbf, Ribnitz-Damgarten West, Rostock Hbf, Rostock Lütten Klein, Sassnitz, Schwerin Hbf, Stralsund, Warnemünde, Wismar

Sachsen:

*Bad Schandau, Bautzen, Chemnitz Hbf, Dresden Hbf, Dresden Mitte,
Dresden-Neustadt, Görlitz, Leipzig Hbf, Meißen, Pirna, Plauen (Vogtl) ob Bf, Riesa,
Zittau, Zwickau (Sachs) Hbf*

Sachsen-Anhalt:

*Aschersleben, Bitterfeld, Dessau Hbf, Halle (Saale) Hbf, Köthen, Lutherstadt
Wittenberg, Magdeburg Hbf, Merseburg, Naumburg (Saale) Hbf, Stendal, Weißenfels,
Wernigerode, Zeitz*

Thüringen:

*Altenburg, Arnstadt Hbf, Eisenach, Erfurt Hbf, Gera Hbf, Gera Süd, Gotha, Jena
Paradies, Jena West, Nordhausen, Saalfeld (Saale), Weimar*

Kontakt: www.gruener-aufbau-ost.de

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000094>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten