

Endstation Privatisierung Der Abbau und Ausverkauf der Bahnhöfe ist in vollem Gange

Bahnhöfe sind Empfangshallen, Tränenpaläste und Public Relation des Schienenverkehrs. Den Showrooms des Autoverkäufers und den Smart-Türmen der DaimlerChrysler-Tochter gleich zählt bei Bahnhöfen nicht in erster Linie die Rentabilität je Kubikmeter, sondern der repräsentative und der Werbe-Wert. Bahnhöfe haben darüber hinaus eine höchst konkrete Funktion. Sie sind Zu- und Auslaßstellen, »Ventile« im Schienennetz: Eine ausreichende Zahl attraktiver Bahnhöfe im Netz ist Voraussetzung für Zugänglichkeit und Akzeptanz des Schienenverkehrs.

Nun erleben wir in der Praxis eine umfassende Entwertung der Bahnhöfe. In ihrer Summe wird dadurch der Schienenverkehr als Ganzes gefährdet. Völlig neu ist dabei der Aspekt, daß Bahnhöfe bereits in beträchtlichem Umfang privatisiert und dem Kapitalmarkt zugeführt werden. Dadurch wird der Börsengang in gewissem Sinn vorweggenommen.

Vielfältige Entwertung

Doch im einzelnen. Die Entwertung der Bahnhöfe und ihrer Funktion im Gesamtsystem Schiene findet auf unterschiedliche Weise statt. Da ist als erstes der quantitative Aspekt. 1994 – am Beginn der Bahnreform – gab es im deutschen Schienennetz noch 5 843 in Funktion befindliche Bahnhöfe. 2001 waren es noch genau 5 300 (Statistisches Jahrbuch 2003). Dabei hat sich die »Bahnhofsichte« ständig verschlechtert: Indem die Zahl der Bahnhöfe schneller abnahm als die Schienennetzlänge, liegen die Zugangs- und Auslaßstellen weiter auseinander. 1966 lag die »Bahnhofsichte« in Westdeutschland noch bei 4,1 Kilometern (auf 30 128 Kilometer Schienennetz kamen 7 355 Bahnhöfe), heute liegt sie bei knapp sieben Kilometern (auf 35 800 Kilometer Schienennetz kommen 5 300 Bahnhöfe).

Es gibt sodann die qualitative Entwertung: Ein Großteil der Bahnhöfe befindet sich in einem miserablen baulichen Zustand. Nach einer Studie des Deutschen Städtetags sind 15 Milliarden Euro für die »Beseitigung des Instandhaltungsrückstaus« erforderlich, um, wie es die Deutsche Bahn AG schreibt, »alle Bahnhöfe zu renovieren und aus ihnen wieder würdige Visitenkarten für die Bahn zu machen.« Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender der DB AG-Tochter Station& Service meint: »Von unseren großen Bahnhöfen sind 30 Prozent in einem befriedigenden Zustand, von den kleinen und mittleren ganze 17 Prozent.«

Eine Entwertung erfolgt vielerorts auch hinsichtlich der verkehrstechnischen Funktion. So wenn in Berlin derzeit der teuerste Bahnhofsbauprojekt, den Lehrter Bahnhof, dort entsteht, wo kaum ein Fahrgast seinen Zielpunkt haben wird – und die derzeit hochfrequentierten Fernbahnhöfe Berlin Zoologischer Garten und Berlin Ostbahnhof abgewertet werden. Gleichzeitig ließ der Bahnchef 2002 das Dach dieses neuen »Zentralbahnhofs« kurzerhand um 110 Meter kürzen, so daß nun Fahrgäste auf dem Bahnsteig im Wortsinn im Regen stehen. Mehdorns Begründung für den Radikalschnitt spricht für das geringe Vertrauen des Top-Managements in die Zukunft der Bahn. Wenn der Lehrter Bahnhof einmal fertig sei, werde es so lange ICE wie heute gar nicht mehr geben. Meinhard von Gerkan, Architekt des Lehrter Bahnhofs: »Es ist so widersinnig. Es war alles (vom gesamten, längeren Dach; W.W.) produziert, gebaut, bezahlt. Und das weniger Dach des Bahnhofs ist jetzt teurer als das mehr Dach.«

Oder nehmen wir das Beispiel Lindau am Bodensee: Im Dezember 2003 wurde hier ein Planfeststellungsverfahren mit dem Ziel eingeleitet, den Kopf- und Inselbahnhof Lindau zugunsten eines wenig repräsentativen Neubaus in Stadtrandlage aufzugeben. Dabei wurde just diesem Jugendstilbahnhof in einer Studie der Deutschen Bank attestiert, er habe (auch wegen der Verbindung Bahn–Seepromenade– Schiff) »das Potential, Leitbild-Funktion für die touristischen Bahnhöfe Süddeutschlands und eine bedeutende Rolle als Imagerträger für die Deutsche Bahn AG zu übernehmen.«

Ein besonderer Aspekt der verkehrstechnischen Entwertung der Bahnhöfe besteht im flächendeckenden Abbau von Schaltern und Reisezentern in den Bahnhöfen. Hier soll es in den nächsten zwei Jahren einen regelrechten Kahlschlag geben.

Der Bahnhof als »Profitcenter«

Schließlich gibt es eine entscheidende Entwertung der Bahnhöfe in struktureller Hinsicht – immer mehr Bahnhöfe sind nicht mehr Teil des Gesamtsystems Schiene und folgen Vorgaben, die in Widerspruch zu den Erfordernissen

des Schienenverkehrs geraten. Mit der Bahnreform wurde 1994 zunächst beschlossen, die Trassen einschließlich der Bahnhöfe in einer getrennten AG, der DB Netz, zusammenzufassen. 1997 kam es handstreichartig zu einer weiteren Aufspaltung: Die Bahnhöfe wurden aus dem Netz ausgegliedert und in der AG Station&Service zusammengefaßt. Zwar befinden sich die verschiedenen Bereich-AGs noch unter dem Dach der Deutschen Bahn AG. Intern wird jedoch bereits so abgerechnet, als handle es sich um getrennte Unternehmen, das heißt, die Schienenverkehrsbetreiber DB Regio (Nahverkehr), DB Reise&Touristik (Fernverkehr) und Railion (Güterverkehr; zuvor DB Cargo) bezahlen an die DB Station&Service für Durchfahrten oder Halte in den Bahnhöfen feststehende Gebühren. Das gilt natürlich erst recht für private Betreiber wie Connex, die entsprechende Abgaben an Station&Service zu entrichten haben. Völlig offen ist, wie sich die Sache im Fall eines Börsengangs darstellt, ob die jetzige DB AG mit all ihren Töchtern an die Börse geht, ob nur Teile davon und wenn letzteres der Fall ist, welche Teile das sind.

Während bisher die Öffentlichkeit einigermaßen auf einen konkreten Termin für den Börsengang fixiert ist und dieser zunächst für 2005 und inzwischen für März 2006 in Aussicht gestellt wird, stellt sich in unterschiedlichen Bahnbereichen heraus, daß größere Teile des in der Bahn – im Schienenverkehr – angehäuften Vermögens und Betriebskapitals seit 1994 auf unterschiedliche Art und Weise privatisiert wird (z. B. im Fall der bahneigenen Signalanlagen (Basa), die überwiegend zu Mannesmann/Arcor, dann zu Vodafone gingen, im Fall des Verkaufs von Mitropa, im Fall des Einstiegs privater Mietlok-Betreiber wie »Angel Trains«).

Eine solche vorzeitige Privatisierung von Bahn-Vermögen erleben wir auch bei den Bahnhöfen. Bereits 2002/2003 wurden 1 000 Bahnhöfe aus der AG Station&Service ausgegliedert. Seit kurzem wird im Internet dafür geworben, daß sich private Kapitalanleger in solche Bahnhöfe einkaufen können. Dafür muß man die Homepage der Investmentgesellschaft First Rail Estate – German Rail Estate – besuchen (www.german-rail-estate.com). Dort heißt es unter anderem: »Faszination Bahnhöfe. Keine andere Immobilie ist annähernd so emotional geprägt wie Bahnhöfe und ihre Empfangshallen ... German Rail Estate 1 steht für die Zukunft der Immobilie Bahnhof und ist deshalb ein Fonds mit Zukunft. Für unsere Anleger sind die Gewinne in der 1. Rendite-Klasse schon reserviert. First Rail Estate hat von der Deutschen Bahn AG 600 zukunfts- und renditefähige Immobilien zu einem günstigen Kaufpreis übernommen, um sie fit für die Zukunft zu machen.«

Dabei wird im Fondsprospekt von vornherein klar gemacht, daß es sich keineswegs nur um Bahnhofsgebäude an nicht aktiven Strecken oder um Bahnhöfe ohne Halte von Bahnen handelt. Ausdrücklich heißt es dort, es handle sich um »weit überwiegend an aktiven Strecken gelegene Bahnhofsempfangsgebäude«. Es wird auch dafür geworben, daß »mit dem Weiterbetrieb der Bahnhöfe« die entsprechende »Frequenzierung (gegeben ist), die diese Immobilien attraktiv machen«.

Der konkrete Vorgang der Herauslösung dieser Bahnhöfe ist kompliziert; vereinfacht stellt er sich wie folgt dar: Die DB AG-Tochter Station&Service hat 2002/2003 rund 1 000 Bahnhöfe an eine neugegründete Gesellschaft mit Namen First Rail Estate GmbH, Frankfurt/M. (oder auch als First Rail Property GmbH bezeichnet) »zu einem günstigen Preis« (so der Käufer) verkauft. Der Käufer und damit neue Bahnhofseigner ist eng verbunden mit dem Phoenix Konzern, an dem wiederum die Deutsche Bank maßgeblich beteiligt ist. Aus diesem Komplex von 1 000 Bahnhöfen werden seit Ende 2003 600 besonders »entwicklungsfähige« und »profitable« Bahnhöfe ausgegliedert, die in dem Unternehmen »German Rail Estate GmbH & Co., Fonds I KG«, kurz auch »German Rail Estate«, zusammengefaßt werden.

Die 600 Bahnhofsempfangsgebäude haben eine für Pacht und Mieten zur Verfügung stehende Nutzfläche von 237 000 Quadratmetern, wobei 151 000 Quadratmeter bisher »nicht für die Fremdvermietung genutzt« wurden. Um welche Bahnhöfe es sich im einzelnen handelt, wird bisher nicht publik gemacht; namentlich genannt werden Stralsund, Görlitz, Garmisch, Saarlouis; insgesamt 14, teilweise eher kleine, teilweise ausgesprochen repräsentative Bahnhofsgebäude sind auf der Homepage mit Bild, aber ohne Ortsnennung wiedergegeben. Wichtigste Gesellschafterin (»Komplementärin«) in dem letztgenannten Unternehmen ist die o. g. First Rail Estate, womit offensichtlich auch hier letzten Endes die erwähnte Phoenix AG das Sagen hat.

Kapitalanleger gesucht

Für den Fonds German Rail Estate werden nun Kapitalanleger (Kommanditisten) gesucht. Die Mindestsumme für einen Einstieg liegt bei 20 000 Euro. Eine Verdopplung des angelegten Kapitals in rund zehn Jahren sei, so der Prospekt, möglich. Verheißungsvoll heißt es dort: »Am Anfang von etwas Großem steht immer eine Vision ... so wie bei der First Rail Estate GmbH, die als Investment-Gesellschaft gegründet wurde, um die ganze Kraft und Energie ihrer Gründer und Mitarbeiter, ihre Erfahrung und ihr Spezialwissen einzig und allein auf die Verwirklichung eines großen Ziel zu konzentrieren: die gewinnbringende Übertragung der Vergangenheit in die Zukunft.«

An dieser Stelle ist es nicht unwichtig zu erwähnen, daß laut Fondsprospekt der »Stab« des Unternehmens First Rail

Estate aus »ehemaligen hochqualifizierten Mitarbeitern« der Bahn bestehe, die die betreffenden »Immobilien bis ins kleinste Detail kennen«. Die Bahn hat also mit den Bahnhöfen einen Teil ihres Top-Managements »privatisiert« oder dieses hat sich selbst in noch profitablere Sphären abgesetzt bzw. »outsourced«.

Mit einer gewissen Gutmütigkeit oder Naivität könnte man jetzt noch sagen: Da wird doch Privatkapital dafür mobilisiert, um unwirtliche Bahnhöfe aufzumöbeln und den Schienenverkehr attraktiver zu machen. Gewissermaßen das, was Wohlwollende und das Lehrbuch unter »private public partnership«, dem Zusammengehen von privater Finanzierung und öffentlicher Hand verstehen. Immerhin heißt es im zitierten Prospekt auch, es gehe darum, »Rohdiamanten (müßten) geschliffen werden«, diese Bahnhöfe sollten auf diese Weise »fit für die Zukunft« gemacht werden.

Doch tatsächlich werden in bisher zwei aufgelegten, ausführlichen Fondsprospekten der German Rail Estate und auf den Internetseiten der Fondsgesellschaft der Schienenverkehr und bahennahe Aufgaben mit keinem Wort erwähnt. Es geht ausschließlich um die Nutzung bestehender Miet- und Pachtverträge und um eine Vermarktung von bisher in den übernommenen Bahnhöfen nicht genutzten Flächen für bahnfremde Zwecke.

Es geht auch kaum um eine ernsthafte Renovierung der übernommenen Bahnhöfe. In der finanziellen Übersicht wird als »Gesamtetat für die Instandsetzung von 600 Gebäuden« für die nächsten zehn Jahre gerade mal ein Betrag von 23,4 Millionen Euro – oder 39 000 Euro je Gebäude – ausgewiesen. Gleichzeitig sind in den Verträgen, die der Zeichnung der Anteile zugrunde liegen, tote Kosten für Vermittlung, Werbung, Erstellung des Gesamtkonzepts, Treuhandarbeiten, Managementtätigkeiten usw. aufgeführt, die sich am Ende auf fast 50 Prozent der »Investition« der privaten Bahnhofseigner belaufen. Diese Gelder fließen überwiegend dem eigentlichen Eigner, der First Rail Estate, zu.

Dennoch werden den privaten Anlegern Gewinne versprochen, die deutlich über der durchschnittlichen Marktverzinsung liegen. Als entscheidendes Kriterium, das die Auswahl der 600 Fonds-Bahnhöfe aus der Gesamtzahl von 1 000 bestimmte, wird eine zu erwartende Rendite je Bahnhof von »mindestens zehn Prozent« genannt. »Jeder Standort wird zum Profitcenter«, verspricht der Prospekt. In der Homepagewerbung heißt es: »Nach unserer Einschätzung kann der Gewinn (im Fall des Weiterverkaufs der Immobilien nach 13 Jahren) bei bis zu 100 Prozent über die Ausschüttungen hinaus liegen.«

Dabei bleiben die Fondsanleger über eine spezielle Unternehmensstruktur überwiegend im Verborgenen, womit im Prospekt gezielt geworben wird: »Grundsätzlich erfolgt der Beitritt (zum Fonds) als Treugeber über die Treuhandkommanditistin, die für den Anleger im Außenverhältnis – so auch im Handelsregister, so daß die Beteiligung des Anlegers anonym bleibt – tätig wird.«

Es bleibt die Frage: Wie kommen die erwarteten großen Gewinne zustande, wenn die tatsächlichen Investitionen in Instandhaltung gering und die toten Kosten hoch sind? Da gibt es zunächst die offiziell erwähnten »3 200 bestehenden Miet- und Pachtverhältnisse«. Sodann sollen 151 000 Quadratmeter zusätzlich vermietet werden. Erwartet wird auch, daß die Miet- und Pachteinnahmen deutlich erhöht werden können. Schließlich wird darauf verwiesen, daß die Bahn bisher einen Teil der Fläche »kostenfrei nutzte«. Das soll heißen, die neuen privaten Eigner werden in Zukunft zusätzliche Einnahmen von Bahngesellschaften für Flächen erhalten, für die diese bisher nichts bezahlen mußten. Was wiederum heißt, daß die Bahnfahren teurer wird bzw. die Betreibergesellschaften stärker belastet werden. Ergänzend wird im Prospekt davon gesprochen, daß Entwidmungen in Frage kommen, so daß die entsprechenden Bahnhöfe nicht mehr der Genehmigungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt, sondern »unter allgemeines Bauordnungsrecht unterstellt« und nur noch dem Namen nach Bahnhöfe wären.

Moderne Wegelagererei

Die Ausgliederung von Bahnhöfen aus dem Gesamtsystem Schiene – sei es »nur« in Form der AG Station&Service, sei es in der »weiterentwickelten«, wie hier beschriebenen Form einer German Rail Estate – ist in dreifacher Weise zerstörerisch:

Zunächst wird damit ein wichtiger Bestandteil des Gesamtsystems Schiene aus diesem herausgenommen, was dem Schienenverkehr auf längere Frist gesehen höhere Kosten verursacht, was jedoch vor allem aufgrund der sich widersprechenden Interessenlagen zu funktionalen Störungen führen muß. Wenn die Frankfurter Rundschau ihr Verlagsgebäude verkauft und sich dort einmietet, dann wird dies nicht als pfiffige Idee, sondern als Teil der lebensbedrohenden Krise dieses Blattes verstanden (und von den Eignern auch so dargestellt). Im Fall der Bahn verhält es sich nicht anders, wenn auch hier die Krise bewußt herbeigeführt und Teil der »Unternehmung Privatisierung« zugunsten von Straße und Luftverkehr ist. Diese Ausgliederungen bedeuten in jedem Fall einen erheblichen Verlust an Synergie im Gesamtunternehmen. Im Fall eines Eigentümerwechsels der Bahnhöfe wirken diese und ihre neuen Eigentümer dort, wo der Bahnbetrieb aufrechterhalten wird, wie mittelalterliche Trutzburgen

respektive Wegelagerer.

Ein zweiter zerstörerischer Aspekt besteht darin, daß die öffentliche Hand für privaten Gewinn bezahlen soll. Die Kommunen, Städte und Länder sind bei Bahnhöfen vielfach engagiert und finanziell involviert. In den vergangenen Jahrzehnten gab es Summen in Höhe mehrerer Milliarden Mark öffentlicher Mittel, die in den Unterhalt und die Renovierung von Bahnhöfen flossen. Voraussetzung war dabei immer, daß es sich faktisch um öffentliches Eigentum handeln würde. Auch heute laufen in fast allen Bundesländern aufwendige, öffentlich geförderte Bahnhofssanierungsprogramme. In Niedersachsen z. B. trägt das Land drei Viertel eines 2002 beschlossenen Bahnhofsmmodernisierungsprogramms. Wolf-Dieter Siebert, Vorstandsvorsitzender von DB Station&Service, meint dazu: »Die Modernisierung der Bahnhöfe geht alle an.« Doch angesichts des Privatisierungsprozesses der Bahn stellt sich die Frage: Wer profitiert davon – wirklich alle?

Schließlich erleben wir mit der Privatisierung der Bahnhöfe einen Prozeß, mit dem vielfach Kulturgeschichte zerstört wird und eine gesellschaftliche Leistung, an der in den vergangenen mehr als hundert Jahren Hunderttausende Menschen beteiligt waren, privatisiert wird. In Abwandlung eines Gedichts von Bertolt Brecht:

Fragen eines lesenden Bahnkunden

Wer baute den großartigen Bahnhof von Leipzig?

In den Grundbüchern steht der Name von Station&Service.

Haben die Aufsichtsratsmitglieder die Steine herbeigeschleppt?

Und der im Kriege zerstörte Bahnhof von Köln?

Wer baute ihn neu auf?

Wer baute 1917 das Bahnhofsensemble zu Görlitz?

Mit wessen Mitteln wurde es 1993 anlässlich des »Tags der Sachsen« aufwendig renoviert?

Der Börsenprospekt nennt eine German Rail Estate 1 als neue Eigentümer.

Nach einem Jahrhundert ein großer Aktionär.

Wer bezahlt die Spesen?

* Von Winfried Wolf neu erschienen: Deutsche Bahngeschichte: Vom Aufbruch zum Abbruch. 150 Jahre Ludwig Süd-Nord-Bahn. Inselkrimi Bahnhof Lindau. Beziehbar über: UMKEHR e.V., Exerzierstr. 20, 13357 Berlin; buergerbahn@umkehr.de