

Rede

Kiel, 13.11.2002

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Bahnstationsmodernisierung

Seien wir doch einmal ehrlich: Seit die Deutsche Bahn AG in viele Bereiche aufgeteilt ist und in jedem dieser Bereiche wirtschaftlich gearbeitet werden soll, haben wir ein Problem. Und das Problem heißt Deutsche Bahn AG. Früher als es bloß die eine Bundesbahn gab, war alles einfach. Da die Bundesbahn alle Verkehre durchführte, war sie natürlich auch an einem vernünftigen Bahnhof interessiert. Jetzt ist alles anders. Die Bahnhöfe müssen sich rechnen und ihre Wirtschaftlichkeit beziffert sich nicht mehr nach ihrer Frequentierung, sondern unter anderem auch nach Mieteinnahmen und der Frage, wer denn den Bahnhof anläuft. Dort, wo die Deutsche Bahn AG im Wettbewerb gegen andere Wettbewerber unterliegt, hat sie natürlich als Gesamtkonzern nur dann ein Interesse den Bahnhof zu modernisieren, wenn die Einnahmen die hierfür notwendigen Aufwendungen über einen gewissen Zeitraum übersteigen. Dies ist bei weitem nicht bei jedem Bahnhof der Fall. Welcher kleine regionale Bahnhof in Schleswig-Holstein hat schon vermietbare Flächen in 1a-Lage? Die meisten Bahnhöfe verfügen im Vermietungsbereich nicht über das Potential, das notwendig wäre, um aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus eine Renovierung zu rechtfertigen. Damit fällt ein wichtiger Finanzierungseckpfeiler weg.

Die zweite Begründung für eine Renovierung von Bahnhöfen wäre, dass ein anderer Geschäftsbereich der Deutschen Bahn AG von dieser Renovierung profitieren würde. Hierbei muss man zwischen dem Nahverkehr und dem Fernverkehr unterscheiden. Die Entwicklung der letzten Jahre im Bereich Fernverkehr macht deutlich, dass Schleswig-Holstein eher wenig attraktiv für die Deutsche Bahn AG ist. Manch ein Fernverkehr muss politisch erstritten



werden. Das heißt aber auch, dass dieser politisch erstrittene Fernverkehr, eher von geringem Umfang ist. Wenn nun das Aufkommen des Fernverkehrs eher gering ist oder der Fernverkehr sogar eingestellt wird, stellt sich für die Deutsche Bahn AG die Frage, ob wirklich in Bahnhöfe in den betroffenen Regionen investiert werden soll. Der Bahnhof Husum ist ein typisches Beispiel hierfür. Seit Jahren wird der Fernverkehr auf der Westküstenstrecke ausgedünnt was dazu führt, dass die Deutsche Bahn AG seit Jahren ein immer geringer werdendes Interesse hat, den Bahnhof in Husum auf einen gewissen Mindeststandard zu bringen.

Hinzu kommen jetzt noch die Entwicklungen im Regionalverkehr. Die Deutsche Bahn AG verliert Ausschreibung um Ausschreibung, weil sie der privaten Konkurrenz nicht gewachsen ist. Das ist im ersten Moment zu begrüßen und auch nicht zu hinterfragen, weil wir als öffentlicher Auftraggeber mehr Leistung bei geringerem Preis erhalten. Aber in bezug auf die Infrastruktur hat dies natürlich Auswirkungen. Die Deutsche Bahn AG hat natürlich nur noch ein eingeschränktes Interesse, die Infrastruktur und insbesondere die Bahnhöfe entsprechend zu modernisieren.

Nach der Ausschreibung der Westküstenstrecke droht die Deutsche Bahn auch hier einen Auftrag im Nahverkehr zu verlieren. Wenn sich Bahnhöfe auf diesen Strecken finanziell nicht ausreichend tragen und die eigenen Züge auf dieser Strecke nicht unterwegs sind, welchen Grund sollte die Deutsche Bahn AG dann noch haben, solche Bahnhöfe zu renovieren? Gerade Husum wird genau diese Überlegung treffen.

Nun gibt es zwar Gesetze und Verordnungen, die vorschreiben, dass auch die entlegensten Bahnhöfe renoviert werden müssen, aber uns allen ist klar, dass der Konzern Deutsche Bahn AG seine Prioritäten setzt und nur das tut, was unbedingt notwendig ist. Somit werden wir uns auch in den nächsten Jahren mit der unzulänglichen baulichen Unterhaltung der Bahnhöfe herumärgern müssen.

Das einzige was wirklich hilft, ist die Herausnahme der Infrastruktur aus dem Konzern Deutsche Bahn AG. Mit der Infrastruktur sind aber nicht nur die Schieneninfrastruktur, sondern auch die Bahnhöfe gemeint. Würde man beides in einer unabhängigen Infrastrukturgesellschaft vereinen, hätte man die Chance, die Bahnhöfe in ganz Deutschland entsprechend der Notwendigkeiten zu renovieren. Solange wir keine Infrastrukturgesellschaft haben, werden wir mit der unzulänglichen baulichen Unterhaltung der Bahnhöfe leben müssen und sind dann auf Resolutionen, wie im vorliegenden Antrag, angewiesen. Die Resolution im vorliegenden Antrag sehen wir daher als eine kurzfristige Maßnahme, die wir unterstützen, von der wir aber erwarten, dass sie weitergehende Denkprozesse auslöst.

