

Bahn-Privatisierung:**Kurzes Abenteuer****Bahnlinie nach fünf Jahren zurückgekauft**

➤ Fünf Jahre nach der „Privatisierung“ hat die öffentliche Hand die Eisenbahn nach Thedinghausen zurückgekauft. Der Investor, der die Bahn erwarb, entpuppte sich als Liquidator. Die Anliegergemeinden handelten – und kauften die Bahn zurück, gemeinsam mit der Bremer Straßenbahn AG. Ist das Beispiel der Bremisch-Hannoverschen Eisenbahn AG ein Vorbild für die Zukunft des Netzes der Deutschen Bahn AG?



*Gerettet vor der Liquidation:
die Eisenbahn nach Thedinghausen.*

■ Betriebswirtschaft entdeckt Werte

Als die Eisenbahnen in den sechziger Jahren notleidend wurden, verloren auch die Aktien der Bahngesellschaften ihren Wert. Betriebswirtschaftler entdeckten damals, dass die Werte der Grundstücke, die im Besitz der Eisenbahngesellschaften waren, den Wert der Aktien weit überstiegen und erhebliche Gewinne bringen könnten, sobald die Eisenbahnen stillgelegt waren. So galt als Geheimtipp: Aktien kaufen und die Bahn dann liquidieren. Wie viele Eisenbahnen so ihr Ende nahmen, ist nicht dokumentiert – aber es werden einige gewesen sein. Das Wort „Reaktivierung“ war noch unbekannt.

■ Privatbahn am Stadtrand

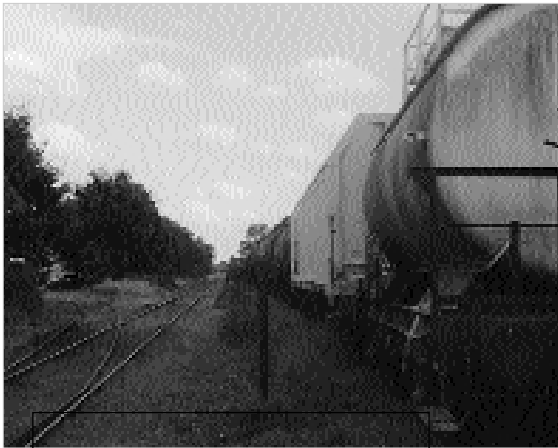
Auch die Eisenbahn von Bremen-Huchting nach Thedinghausen hätte nach fast hundertjährigem Bestehen so enden können. Am 1. Oktober 1908 war die erste Teilstrecke von Huchting nach Brinkum eröffnet, bis zum 1.10.1910 dann die Strecke bis Thedinghausen fertiggestellt worden. Eigentümerin war die Bremisch-Hannoversche Kleinbahn, Betriebsführerin die Deut-

sche Eisenbahngesellschaft, beide mit Sitz in Frankfurt. Damit war die Bahn eine typische Gründung dieser Zeit: Anliegergemeinden und Spediteure legten Kapital ein, um ihre Wirtschaft zu fördern, der Betrieb sollte sich selbst tragen. Zum Zeitpunkt der Gründung waren Bus und Lastwagen noch keine Konkurrenz.

■ Auf und Ab des Wirtschaftsunternehmens

Für den Personenverkehr der Bahn mussten wenige Züge ausreichen: Der Fahrplan 1914 nannte sieben Zugpaare, 1938 waren es nur noch vier. Die Züge fuhrten zwar bis Bremen-Neustadt, erreichten aber nicht den Bremer Hauptbahnhof. Schon 1927 wurde daher eine direkte Buslinie von Thedinghausen nach Bremen eingerichtet. Die Anschaffung von „Wismarer Schienenbussen“ (1934 und 1936) machte die Bahn nicht dauerhaft konkurrenzfähig. Lange, bevor der private Pkw Deutschlands Straßen verstopfte, gingen die Fahrgastzahlen stark zurück. Zum 1. Oktober 1955 wurde der Personenverkehr dann gänzlich eingestellt.

Der Güterverkehr aber blieb, auch wenn sich die erhofften Großkunden nicht an der Strecke



Wenn sich nichts mehr bewegt, werden die Gleise vermietet: arbeitslose Güterwagen im Bahnhof Riede.

ansiedelten. Der Wagenladungsverkehr wurde zeitweise sogar als „erfreulich“ bezeichnet. Doch durch die Strukturveränderungen Anfang der neunziger Jahre ging auch der Güterverkehr zurück, die Strecke verkam zusehends.

■ Macht Immobiliengesellschaft immobil?

Aktionäre der BHE – inzwischen unter dem Namen Bremisch-Hannoversche Eisenbahn AG tätig – waren die Stadt Bremen, die Landkreise Verden und Diepholz, die Gemeinden Stuhr, Weyhe und Thedinghausen, aber auch Güterkunden. Von diesen waren Aktien an freie Kapitalanleger gelangt, so dass die Aktien auch tatsächlich an der Börse gehandelt wurden und Aktionärsversammlungen unter Beteiligung von Kleinaktionären stattfanden.

Im Jahre 1996 verkaufte die Stadt Bremen die Aktienmehrheit der BHE von 50,3 Prozent an einen „Investor“, die WCM Beteiligungs- und Grundbesitz AG.

Insgesamt hatte die BHE bis dahin kostendeckend gearbeitet: Der Geschäftsbericht des Jahres 1997 nennt für den Bahnbetrieb ein Defizit von 356.000 DM, für den LKW-Verkehr ein Defizit von 66.000 DM, für den Omnibusbetrieb ein Plus von 162.000 DM und für den sonstigen Bereich (wie z.B. Vermietung) ein Plus von 243.000 DM. Daraus ergab sich ein Jahres-Defizit von 34.000 DM.

In jenem Jahr wurde der defizitäre LKW-Verkehr eingestellt. Beobachter halten die Bahn nach wie vor für überlebensfähig, denn allein für die Gleiserhaltungsmaßnahmen hätte die Bahn wesentlich höhere Zuschüsse vom Land Niedersachsen erhalten können, wenn eine Bestandsgarantie für den Bahnbetrieb gegeben worden wäre.

Doch daran war der „Investor“ nicht interessiert. Wie das Manager-Magazin damals berichtete, hatte WCM-Chef Ehlerding schon als Student Aktien regio-

nal Eisenbahngesellschaften in Niedersachsen aufgekauft, die bald darauf ihre Strecken stillgelegt und die wertvollen Grundstücke verkauft hätten. So entpuppte sich der „Investor“ bald als „Liquidator“. Zum Schaden des Steuerzahlers sollte die Bahnlinie liquidiert werden, die Gesellschaft leitete bereits das Stilllegungsverfahren ein.

■ Bremen entdeckt das Umland

Firmen an der Strecke hatten sich mit hohen Investitionen in Waggons, Gleisanschlüsse, Container und Verladeeinrichtungen auf die Bahn ausgerichtet. Aber nicht nur aus der Wirtschaft gab es Gegenwind. Der private Pkw hatte die Grenzen der Hansestadt überwunden, die Menschen waren nach Leeste, Kirchweyhe und Sudweyhe gezogen. Bremen und das Umland hatten sich gegenseitig entdeckt, der Gemeinschaftstarif Bremen/Niedersachsen war bereits in Kraft. Im Süden der Republik war die Entwicklung schon weiter fortgeschritten: Die ersten Straßenbahnen verließen Karlsruhe und eroberten das Umland – Grund genug, auch in Bremen darüber nachzudenken, wie das Umland besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden kann.

■ In letzter Minute gerettet

Gerade noch rechtzeitig gelang es, die Bahnlinie nach Thedinghausen zu retten. Die betroffenen Gemeinden Stuhr und Weyhe sowie die Samtgemeinde Thedinghausen und die Bremer Vorortbahnen GmbH (BVG), eine hundertprozentige Tochter der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), gründeten im Dezember 1999 die BTE – Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH als Auffanggesellschaft. Diese hat mit Vertrag vom 29. Februar 2000 nicht nur die als Eisenbahn gewidmeten Flächen und Anlagen übernommen, sondern mit Wirkung zum 1. März 2000 auch eine Lokomotive. Die Gemeinden Stuhr und Weyhe sowie die Samtgemeinde Thedinghausen sind diesem Vertrag gleichzeitig als Gewährsträger beigetreten.

■ Die neue Güterbahn

Die „neue“ BTE führt seitdem den Güterverkehr weiter. Grundlage dafür ist ein Konzept, das von der BSAG und der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH entwickelt worden war und zur Grundlage für die Entscheidung der kommunalen Gesellschafter genommen wurde, um den Eisenbahnbetrieb zu erwerben. Sie finanzierten ihre Gesellschaftsanteile an der BTE mit der Veräußerung ihrer Aktien, die sie an der BHE gehalten hatten, an den Mehrheitsaktionär WCM AG. Deren Anteil wird durch Aktienverkäufe der Gemeinden und der Landkreise Verden und Diepholz künftig ca. 83 Prozent betragen. Sofern die Erlöse nicht in die Gesellschaftsgründung fließen, werden sie von den Landkreisen der neuen Gesellschaft als Startkapital zur Verfügung gestellt.

■ Straßenbahn ins Umland

Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs im früheren Zustand kam von Anfang an nicht in Betracht. Die Bahn litt schon immer darunter, dass die Fahrgäste von Stuhr bis zum Bremer Hauptbahnhof in einem Halbkreis um die Innenstadt herumfahren mussten. Da die Bremer Straßenbahnen auf Normalspur fahren wie die Thedinghauser Bahn, drängte sich ein Konzept nach Karlsruher Vorbild auf. Ein solches Konzept wurde im März 2000 vorgestellt: Zwei Straßenbahnlinien aus der Innenstadt sollen verlängert werden und die Trasse abschnittsweise nutzen:

Vom Bremer Roland-Center über Friedhof Huchting soll die Linie 8 bis nach Stuhr fahren, und die in Bremen-Huckelriede endende Straßenbahnlinie 5 soll über Bremen-Kattenturm bis nach Weyhe-Leeste fahren. Von hier aus ist die Verlängerung über Kirchweyhe bis Sudweyhe nicht ausgeschlossen. Ob die Straßenbahn bis Thedinghausen kommt, ist ungewiss,

denn in Sudweyhe endet die geschlossene Bebauung. Auch die Möglichkeiten einer Verlängerung in Richtung Syke sind noch nicht untersucht worden, aber die Verbindungskurve von Leeste zum DB-Bahnhof Kirchweyhe fordert geradezu dazu heraus.

■ Gute Gründe für die Straßenbahn

Die südliche Region Bremens wurde in den vergangenen Jahrzehnten immer dichter besiedelt und viele Bewohner pendeln täglich nach Bremen. Doch bisher gab es keine Alternative zum eigenen Pkw: Die Bahnlinie in Richtung Osnabrück ist aufgrund der dezentralen Lage des Bahnhofs Kirchweyhe fast bedeutungslos, die Buslinien sind nicht attraktiv genug. Erst die Erweiterung der Straßenbahn, die heute noch an der Bremer Stadtgrenze endet, wird daher die gesamte Verkehrssituation entspannen.

Insgesamt sollen beide Vorhaben das Straßenbahnnetz um 12,1 km verlängern. 17 neue Haltestellen werden fast 20.000 Einwohnern den Zustieg ermöglichen.



Strahlt schon in neuem Anstrich: Der Bahnhof Leeste ist Sitz der „neuen“ Bahn.



NEU



Die Bremer Straßenbahn – hier vor dem im Umbau befindlichen Hauptbahnhof – drängt ins Umland. Die Linie 5 soll bis Leeste fahren, die Linie 8 bis Stuhr.

Rund 100 Millionen DM sollen investiert werden. Um für das Projekt zu werben, wurde am 1. Oktober 2000, dem 90. Geburtstag der Bahn, Personenverkehr auf allen Streckenteilen im dichten Takt und mit Fahrzeugen aller Art – vom Dampfzug bis zu neuen Regionalbahntriebwagen – angeboten.

■ **Bahngesellschaft ohne Bahn**

Der Güterbahnbetrieb bei der BHE hatte im Jahre 1999 einen Verlust von 604.000 DM erbracht, von dem nur 135.000 DM durch Zuschuss gedeckt wurden. Im Busbetrieb (zwei Linien) war die Zahl der beförderten Passagiere um 20 Prozent zurückgegangen, der Betriebsüberschuss lag bei 150.000 DM.

Nachdem der Bahnbetrieb verkauft war, wurde auch der Omnibusbetrieb im Laufe des Jahres 2000 verkauft. In der Gesellschaft bleiben – neben den baren Erlösen – danach ca. 60.000 Quadratmeter Flächen, mit deren Nutzung und Vermarktung die Gesellschaft nun Rendite erzielen will.

Doch das allein macht den Wert einer Aktie nicht aus. Nach Berichten von Anlageberatern „gilt die BHE AG als eine der interessantesten und langfristig vielversprechendsten „Mantelaktien“ des deutschen Kurszettels“. Mantel heißt: Mit der alten Firma kann man nun völlig neue Geschäfte machen. Nach dem Ver-

kauf des Busbetriebes „könne man sich voll und ganz auf die Verwertung des Vermögens konzentrieren“ erklärte Vorstand Flach in der Hauptversammlung der BHE.

■ **Welcher Verlust für den Steuerzahler?**

Welchen Verlust die Transaktionen von 1996 und 2000 eingebracht haben, wird in den einschlägigen Veröffentlichungen verschwiegen. Die Gewinnerwartungen des „Investors“ wurden nicht ganz erfüllt, denn von 370.000 Quadratmeter Grund gingen 310.000 Quadratmeter an die neue BTE.

Aber die 60.000 Quadratmeter, die der BHE verbleiben, gewinnen durch die Investitionen der neuen BTE an Wert. Wie es von Seiten der BHE heißt, werde man „die Entwicklung dieser Grundstücke vorantreiben“. Das heißt im Klartext: ihren Wert durch Planungsentscheidungen der Gemeinden verbessern.

Allein der Verkauf des Busbetriebes sollte einen Erlös von über 700.000 DM bringen, hieß es auf der Hauptversammlung der BHE. Es ist ein hübsches Startkapital, das da zusammenkommt. Der Vorstand der BHE hat schon „große Pläne“. Nur eines wird er nie wieder tun: ein Rad rollen lassen, um Güter oder Personen zu befördern.

(re)

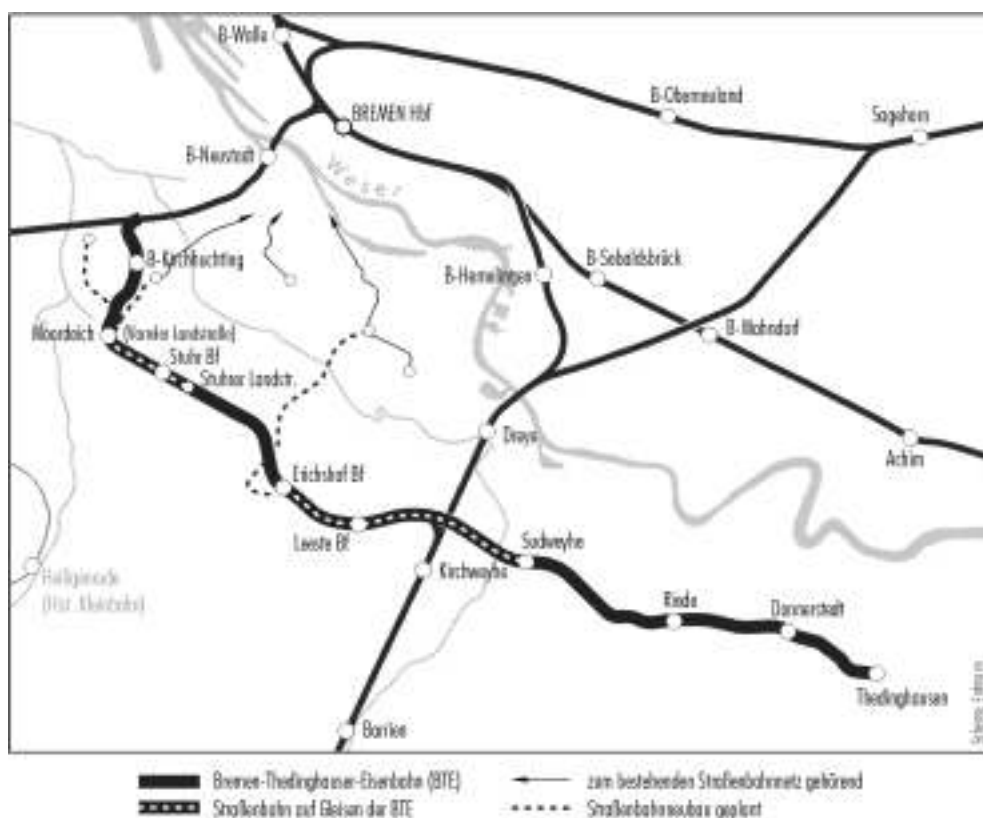


Demnächst Straßenbahn-Anschluss: Bahnhofstraße in Leeste.



Neubauten am Haltepunkt Kirchweyhe-Ort: Hält künftig die Straßenbahn vor der Tür?

NEU



Der Kommentar

Grund und Boden in Staatsbesitz!

Die Gemeinden an der Thedinghauser Bahn haben noch einmal Glück gehabt. Nicht immer aber finden Gemeinden einen starken Partner, der neue Konzepte umsetzen kann. Nicht immer kommen die neuen Konzepte rechtzeitig. Fünf Jahre früher wären Straßenbahnen auf Gütergleisen in das Reich der Fabel verwiesen worden.

Das Beispiel der Thedinghauser Eisenbahn ist ein Lehrstück. Wenn Bahnlinien wie Fabrikhallen behandelt werden, dann geht es so aus wie in Thedinghausen und Leeste: Erst wird an einen Investor verkauft. Dann stellt der Investor fest, das Liquidation lukrativer als Betrieb ist. Schließlich stellen die Anlieger fest, dass man ohne Schienen weder Personenzüge noch Güterwagen in ihre Gemeinde fahren kann. Und endlich kaufen die Gemeinden ihre Bahn – weil sie keine andere Wahl haben.

Dieses Schicksal droht auch der Bundesregierung und den Bundesländern. Die Deutsche Bahn AG entwickelt sich immer mehr zu einer Immobilien-Besitzgesellschaft. Einen ganzen Strauß von Bahnlinien hat sie schon verpachtet: von Karlsruhe nach Heilbronn und Freudenstadt, von Freiberg nach Holzau, von

Osnabrück nach Dissen. Auch das „Sonneberger Netz“ soll jetzt verpachtet werden. Auf den ersten Blick kann man froh sein, dass es geschieht: überall, wo wirkliche Interessenten Hand anlegen, wird aus der Bahn wieder ein zukunftsfähiger Verkehrsweg.

Doch ist es der Sinn der Bahnreform, dass ein Unternehmen die eine Hälfte der Fabrikhallen vermietet, um die Löcher zu stopfen, die aus Unfähigkeit in den anderen Fabrikhallen aufgerissen werden?

Eisenbahn in Privatbesitz kann auch im Einzelfall erfolgreich sein. Aber immer dann, wenn die Privatunternehmen nicht mehr erfolgreich sind, haben sie ein Recht auf Stilllegung, und wenn sich kein anderer Interessent findet, ist die Bahnlinie verloren. So steht es in § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Dagegen schützt nicht einmal der Vorbehalt des Verkaufs der DB AG in Art. 87e des Grundgesetzes.

Was also spricht dagegen, der DB AG Grund und Boden wieder abzunehmen und dem Staat zurückzugeben?

Rainer Engel