

Börsengang und Fahrgäste

interview



➤ *Wie ist es aus Sicht der Fahrgäste zu beurteilen, dass sich private Investoren an der Deutschen Bahn AG beteiligen? derFahrgast sprach mit dem PRO BAHN-Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann über diese Frage und darüber, welchen Einfluss der Fahrgastverband PRO BAHN in dieser Frage auf die Öffentlichkeit nimmt.*

➔ **derFahrgast:** In der Presse heißt es, der Fahrgastverband PRO BAHN habe den Kompromiss der Koalitionsparteien begrüßt. Heißt das, dass PRO BAHN für den Börsengang der Deutschen Bahn AG ist?

Naumann: PRO BAHN hat immer gegen den Börsengang des Schienennetzes Stellung genommen. Der Börsengang der Verkehrsunternehmen ist hingegen schon 1994 vom Bundestag beschlossen worden und ist jetzt auch nicht mehr politisch zu bremsen. Im Übrigen profitiert auch der Kunde von Bahnen im Wettbewerb, wenn der Gesetzgeber dafür kundenorientierte Rahmenbedingungen schafft.

derFahrgast: Warum meinen Sie, dass ein Börsengang der Bahn nicht mehr zu bremsen ist?

Naumann: Dafür gibt es mehrere Gründe. Für ein Zurück zur Staatsbahn müsste die Verfassung geändert werden, dafür ist eine

Mehrheit auf absehbare Zeit nicht zu finden. Die Europäische Union hat den freien Zugang zum Schienennetz durchgesetzt, und auch das wird sich nicht mehr zurückdrehen lassen. Und DB-Chef Mehdorn hat den DB-Konzern so mit internationalen Unternehmen wie Schenker und Bax Global ausgebaut, dass er so nicht auf Dauer in Staatsbesitz bleiben kann. Der DB-Konzern wird früher oder später an die Börse gehen – die entscheidende Frage ist, wie.

derFahrgast: Gibt es einen Unterschied zwischen der Beteiligung von Investoren an der Deutschen Bahn AG und einem echten Börsengang?

Naumann: Durchaus. Nur ein Unternehmen, das an der Börse notiert wird, unterliegt einer vollständigen Publizitätspflicht und auch der Bewertung durch die Börse. Wenn – was derzeit von Regierung und Bundestag bevorzugt wird – sich nur Geldgeber an der DB beteiligen und die Börse

außen vor bleibt, ist geheimen Verträgen Tür und Tor geöffnet. Eine Beurteilung der Geschäftspolitik der DB findet dann – wie heute schon – nur hinter verschlossenen Türen statt. Ist es politisch verantwortbar, dass sich die Bundesrepublik die Beteiligung an einem solchen Unternehmen leistet?

derFahrgast: Börsengang-Kritiker sehen in einem Börsengang der DB nur Nachteile. Gibt es auch Vorteile?

Naumann: Private Unternehmen arbeiten meistens kundenorientierter und effizienter als Großunternehmen im Staatsbesitz. Das beweist die Entwicklung im Regionalverkehr und im Güterverkehr. Eine Teilprivatisierung führt auch bei der Deutschen Bahn AG dazu, dass Manager sich Fehler und Missmanagement nicht mehr uneingeschränkt leisten können. Nehmen Sie das Beispiel Telekom: Wenn ihr 1,5 Millionen Festnetz-Kunden davon-



derFahrgast Lesereinfahrt

Hamburger Hafen

Sonntag, 18. März 2007, Abfahrt Hamburg Hbf zwischen 9 und 10 Uhr (genaue Abfahrt wird mit Bestätigung mitgeteilt, Dauer ca. 3 – 4 Stunden)

Anlässlich des PRO BAHN-Bundesverbandstages 2007 bietet PRO BAHN den Teilnehmern eine Bereisung des Hamburger Hafens mit einem AKN-Triebwagen an.

Die Bereisung soll Einblick in den sonst nicht öffentlich zugänglichen Hafenbetrieb bieten. derFahrgast bietet seinen Lesern ein beschränktes Kontingent Fahrkarten an (Zuteilung in der Reihenfolge des Eingangs).

Unkostenbeitrag: 25 Euro, für PRO BAHN-Mitglieder 20 Euro.

Anmeldung nur schriftlich an:

Fax: (04121) 6 39 83
E-Mail: pbz@pro-bahn.de

**Anmeldeschluss:
15. Februar 2007**



PRO BAHN gegen Netz-Privatisierung.

laufen, dann kostet das dem Spitzenmanager seinen Posten. Als Hartmut Mehdorn nach der „Tarifreform“ von 2002 die Kundenscharenweise davonliefen, wurde er mit einer Vertragsverlängerung belohnt. Ein privater Miteigentümer hätte das nicht mitgemacht, und die Börsenkurse wären in den Keller gegangen.

derFahrgast: Löst Wettbewerb denn alle Probleme?

Naumann: Nein. Wettbewerb im Sinne der Fahrgäste heißt nicht Wettbewerb um jeden Preis. Wettbewerb muss kundenorientiert gestaltet werden. Gerade im Nahverkehr zeigen sich für den Kunden, wie erfolgreich ein Ausschreibungswettbewerb sein kann, insbesondere dann, wenn der Auftraggeber (das Land) Durchführung und Ergebnisse kontrolliert.

derFahrgast: Hat PRO BAHN die Koalitionsvereinbarung denn uneingeschränkt begrüßt?

Naumann: Nein, wir haben auch deutlich gesagt, dass das nur gilt, wenn das Gesetz, das nach dieser politischen Einigung erstellt wird, keine Mogelpackung ist. Der Staat muss die Kontrolle und die Verantwortung über das Schienennetz behalten, auch wenn die DB es verwaltet.

derFahrgast: Steht denn nicht schon fest, wie dieses Gesetz aussehen wird?

Naumann: Nein, keineswegs. Die Einigung der Koalition fordert die Erfüllung aller Forderungen der SPD und der CDU/CSU. Das ist – so sagen viele Kommentatoren der Wirtschaftspresse – die

Quadratur des Kreises. Wie rund oder wie eckig das Ergebnis ist, wird sich erst zeigen, wenn das Parlament darüber berät. Wir werden diesen Prozess aufmerksam verfolgen und kommentieren.

derFahrgast: Wovon hängt es ab, wer wie viel von seinen Vorstellungen durchbringt?

Naumann: Zunächst einmal muss das Tiefensee-Ministerium beweisen, dass es unabhängige Arbeit leistet und sich den Gesetzentwurf nicht von Herrn Mehdorn schreiben lässt. Und dann müssen die Abgeordneten des Bundestages genauestens prüfen, was in dem Gesetz wirklich steht. Der Bundestag hat die Fachleute und Verbände bereits angehört und viel Sachverstand gewonnen. Er sollte die Fachleute ein zweites Mal befragen, was sie von dem Gesetzentwurf halten.

derFahrgast: Warum tritt PRO BAHN eigentlich gegen den Börsengang des Schienennetzes auf?

Naumann: Weil das Schienennetz genauso ein Monopol ist wie das Stromnetz oder die Straßen, denn kein Wettbewerber kann es wirtschaftlich leisten, ein zweites Netz zu bauen. Private Monopole sind aber gefährlich – für Verbraucher und für die produzierende Wirtschaft. Am Beispiel des Stromnetzes sollten Politiker und Öffentlichkeit das eigentlich gelernt haben. Zum Zweiten wird und muss der Staat mit der (Schienen-)Infrastruktur auch Strukturentwicklung betreiben können, indem er schwache Regionen in guter Qualität erschließt, auch wenn solche Bahnlinien betriebswirtschaftlich unrentabel sind.

derFahrgast: Sehen Sie Vorteile für die Endverbraucher, wenn die DB – ohne Netz – an die Börse geht?

Naumann: Die Bahnreform von 1994 war halbherzig: Sie hat die DB zwar zu einem privatrechtlichen Unternehmen gemacht, aber für ihre Kunden gilt weiter das Recht der Staatsbahnzeit, beispielsweise die Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1938. Die Politik hat bei der Bahnreform so getan, als gehe sie das alles nichts an. Bei Post und Telefon hat die Politik hingegen viel früher die Dienstleistungen als private Leistungen begriffen und dafür die notwendigen Gesetze geschaffen und auch

mehrfach nachgebessert. Bei der Erkenntnis, dass der Fahrgast ein gleichberechtigter Vertragspartner ist, ist die Politik noch ganz am Anfang. Der Börsengang wird diesen Erkenntnisprozess erheblich beschleunigen.

derFahrgast: Gegner des Börsengangs der DB behaupten, dass der Börsengang die Sicherheit des Schienenverkehrs dramatisch verschlechtern werde. Teilen Sie diese Befürchtung?

Naumann: Für das Schienennetz gilt ein eindeutiges „Ja“. Die Privatisierung des britischen Schienennetzes ist an Unfällen und Sicherheitsmängeln gescheitert. Für die Verkehrsunternehmen gilt hingegen ein eindeutiges „Nein“. Schlamperei und Unzuverlässigkeit können sich genauso in einem Staatsbetrieb breit machen wie in einem Privatunternehmen. Schauen wir in die hochgelobte Schweiz: Dort wurde nach einem Unfall bei der kantonalen BLS zutage gefördert, dass Arbeitszeitvorschriften nicht eingehalten wurden. In der Schweiz werden Züge inzwischen aber auch von der Bundespolizei angehalten und überprüft wie Lastwagen. Wenn aber das Schienennetz unabhängig von den Verkehrsunternehmen ist, kontrollieren sich Netz und Verkehrsunternehmen gegenseitig. Das ist der effizienteste Kontrollmechanismus. Bei einer „integrierten“ DB kann das Netz verkommen, weil DB-Lokführer den Mund halten müssen.

derFahrgast: Käme eine Staatsbahn ohne Aufsicht aus?

Naumann: Wir haben seit 1994 keine Staatsbahn mehr. Die DB ist ein privates Unternehmen im Staatsbesitz. Staatliche Aufsicht über ein Unternehmen in Staatsbesitz ist immer ein Problem: Es sind oft dieselben Politiker, die für Aufsicht und beaufsichtigtes Unternehmen verantwortlich sind. Schon das verzerrt den Wettbewerb und beeinträchtigt die Effizienz der Aufsicht.

derFahrgast: Halten Sie den Börsengang-Kompromiss der Koalition für ausreichend?

Naumann: Nein, wir treten für die vollständige Trennung von Netz und Verkehr nach britischem und schwedischem Vorbild ein. Diese Modelle werden in diesen
Lesen Sie auf Seite 10 weiter.

Ländern heute nicht mehr grundsätzlich infrage gestellt.

derFahrgast: *Die Trennung in dieser Form sieht die Vereinbarung der Koalition aber nicht vor. Haben Sie denn ihr Ziel nicht erreicht?*

Naumann: Die vollständige Trennung ist derzeit nicht mehrheitsfähig. Das haben wir schon im Jahr 2000 so eingeschätzt und anlässlich der Zwischenbilanz der Bahnreform genau den Kompromiss vorgeschlagen, den die Koalition jetzt vereinbart hat. Das ist ein gewaltiger Erfolg: Hätte der Bundestag im Jahr 2000 beschlossen, dann wäre der integrierte Börsengang ohne Diskussion abgesegnet worden.

derFahrgast: *Warum tritt Bahnchef Mehdorn für den integrierten Börsengang ein?*

Naumann: Weil Mehdorn weiß, dass das Schienennetz ein ungeheurer Machtfaktor ist. Private Monopole können sogar den Staat in die Knie zwingen. Die vier großen Stromkonzerne in Deutschland führen das gerade mit der Drohung, nicht mehr in Kraftwerke zu investieren, vor.

Mehdorn möchte mit dem Schienennetz tun und lassen, was er will, und weiter uneingeschränkt staatliche Baukostenzuschüsse erhalten. Das haben wir verhindert.

derFahrgast: *Überschätzen Sie den Fahrgastverband PRO BAHN mit dieser Aussage nicht erheblich?*

Naumann: Nein. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat sachlich und ohne ideologische Scheuklappen argumentiert und dabei gezeigt, dass er komplexe Zusammenhänge fachlich kompetent erklären kann. Er hat dadurch das System Schienenverkehr für Politiker und Journalisten begreifbar und durchschaubar gemacht. Diese mühsame Arbeit spiegelt sich heute in einem hohen Wissensstand der Parlamentarier des Bundestages und kompetenter Berichte und Kommentare in vielen einflussreichen Medien. Beispielsweise rufen Journalisten bei uns an, wenn sie in

Sachen Bahn etwas nicht verstehen, weil sie wissen, dass sie schnell und kompetent informiert werden. Unsere Argumentation hat wesentlich dazu beigetragen, dass der Deutsche Bundestag Anhörungen und Gutachten zu wichtigen Bahnthemen durchgeführt und sich nicht mehr darauf verlassen hat, welche Auskünfte das Ministerium ihm gibt.

derFahrgast: *Wäre denn das Schienennetz im Gesamtkonzern DB hinreichend kontrollierbar, wenn er in Staatsbesitz bliebe?*

Naumann: Nein. Die DB hat seit Jahren – auch schon zu Staatsbahnzeiten – vielfältig vorgeführt, wie wenig kontrollierbar sie ist. Illegale Streckenstilllegungen, systematische Vernachlässigung von Schienenstrecken, Klagen gegen das Eisenbahnbundesamt, wenn dieses die betriebssichere Unterhaltung des Netzes einfordert, Trassenpreissysteme, die vor Gericht als Monopolmissbrauch verworfen werden – alles das zeigt, dass das DB-Netz kein verlässlicher Dienstleister für die Unternehmen ist, die darauf fahren.

derFahrgast: *Warum muss das Schienennetz denn ein verlässlicher Dienstleister sein?*

Naumann: Gegenfrage: Kann sich ein Unternehmer für Schienentransport begeistern, wenn er das Risiko hat, über viele Jahre einen Gleisanschluss einklagen zu müssen? Er greift zum Lkw-Transport. Denn die Brücke zu seinem Betrieb wird der Bürgermeister ganz schnell bauen, weil Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen. Rechtsicherheit und Zuverlässigkeit von Verwaltung und Justiz sind immer noch einer der wichtigsten Standortfaktoren Deutschlands. Für das Schienennetz gilt das nur, wenn es staatlich verantwortet ist.

derFahrgast: *Halten Sie es für realistisch, dass ein Netz, das zu einem Konzern gehört, wettbewerbsneutral bleibt? Es wird immer wieder davon gesprochen, dass „Chinesische Mauern“ innerhalb des Konzerns verhindern sollen, dass Weisungen der Konzernspitze im Sinne der konzerneigenen Verkehrsunternehmen die Geschäftspolitik des Netzes beeinflussen.*

Naumann: Die Politik führt selbst vor, welchen Kuhhandel der integrierte Konzern möglich macht. Die DB sagt für Schleswig-Holstein eine Elektrifizierung zu – und gleichzeitig ordnet der Verkehrsminister an, statt eines Ausschreibungsverfahrens nur ein „Interessenbekundungsverfahren“ für den Regionalverkehr auf der gleichen Strecke durchzuführen mit Randbedingungen, die für die DB viel erfolversprechender sind. Während sich an Ausschreibungsverfahren in Schleswig-Holstein stets mehrere Unternehmen beteiligt haben, sind hier nur die DB und Veolia Deutschland beteiligt. Oder: Mehdorn sagt zu, dass der ICE zum Flughafen Berlin-Brandenburg International fährt – und bekommt das Geld für den Flughafenbahnhof. Wer glaubt, ein Unternehmen würde seine Möglichkeiten nicht nutzen, Wettbewerber zu behindern, ist ein Träumer.

derFahrgast: *Gibt es für das Münchener Transrapid-Projekt auch einen solchen Aspekt?*

Naumann: Ja! Die DB will den Transrapid betreiben. Dann kann der Verkehr nicht ausgeschrieben werden – der Motor steckt bekanntlich im Fahrweg, nicht im Fahrzeug. Bei einer Express-S-Bahn könnte aber schon vom Start weg der Zug eine andere Farbe als DB-Rot haben, weil der Verkehr ausgeschrieben werden muss.

derFahrgast: *Wo sehen Sie die Stellung des Fahrgastverbandes PRO BAHN in einem Umfeld, das durch Lobbyisten und Interessenvertreter geprägt ist?*

Naumann: Der Fahrgastverband PRO BAHN hat sich als Verband etabliert, der wirtschaftlich und personell von Eisenbahnunternehmen jeder Art völlig unabhängig ist und nur Verbraucherinteressen vertritt. PRO BAHN ist daher auch Mitglied im „Verbraucherzentrale Bundesverband e. V.“. Mit Unabhängigkeit und Sachkompetenz hat sich PRO BAHN einen geachteten Platz unter vielen, oft sehr viel größeren und finanziell besser ausgestatteten Verbänden erarbeitet.

interview

Umzug?

Bitte teilen Sie uns Ihre neue Anschrift rechtzeitig mit!
PRO BAHN e. V.,
Friedrichstr. 95, 10117 Berlin

Telefon: (030) 2018 1742
Fax: (030) 2096 2586
E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de