

Börsegang kontra Kundenservice

Eine Deutsche Bahn an der Börse würde noch unfreundlicher zu den Kunden, sagen Kritiker. Zughersteller dagegen hoffen auf mehr Geld.

JOSEF BRUCKMOSER

Die Deutsche Bahn soll in ihrer bestehenden Form an die Börse gehen. Dabei solle das Schienennetz zwar juristisch beim Bund bleiben, die Bahn würde es aber für 18 Jahre unumschränkt nutzen können. Das ist der Kern des Gesetzesentwurfs für den Börsegang der Deutschen Bahn, der zu heftigen Auseinandersetzungen geführt hat.

Schon frühzeitig haben die Gegner dieses Konzepts, das Bahnchef Hartmut Mehdorn im Jahr 2008 durchziehen will, die unternehmerische Trennung von Netz und Fahrbetrieb gefordert. Wenn die Bahn als Ganze an die Börse käme, könnte das Unternehmen unter Umständen nur die lukrativen Strecken pflegen und Konkurrenz trotzdem nicht zulassen.

Als Leidtragende sehen sich vor allem die deutschen Bundesländer. Sie befürchten, dass sie beim Nahverkehr zum Handkuss kommen könnten. Das unterstreicht auch eine Stellungnahme der Fahrgastinitiative Pro Bahn.



Die Deutsche Bahn AG nimmt Kurs auf die Börse. Kritiker befürchten, dass die Kundenfreundlichkeit darunter leiden könnte.

Bild: SN/AP

In dieser Expertise vom 12. Juli 2007 heißt es, die Deutsche Bahn AG habe „ein natürliches Interesse“ daran, die Regionalisierungsmittel des Bundes für den Schienennahverkehr durch überhöhte Leistungsentgelte für Netz und Stationen in die Unternehmenskassen umzuleiten.

Pro Bahn verweist dazu auf bereits praktizierte Subventionierung des Güterverkehrs durch überhöhte Trassenent-

gelte für Reisezüge, die wiederum aus Regionalisierungsmitteln bezahlt würden. „Damit schrumpft das Volumen des Nahverkehrs, das mit den Regionalisierungsmitteln bezahlt werden kann, erheblich. Eine Schwächung und Reduzierung des Regional- und Nahverkehrs ist programmiert, Streckenstilllegungen werden die unausweichliche Folge sein“, sagt Pro Bahn. „Mehr Schalter, mehr Stre-

cken und besseren Service“ fordert auch der Verkehrsexperte Heiner Mohnheim. „Die Bahn ist zu unfreundlich zu ihren Kunden und zu weit weg von deren Bedürfnissen“, schimpfte der Professor für Raumentwicklung und Landesplanung der Uni Trier am 29. März 2007 in einem Interview für „Die Zeit“.

Die Deutsche Bahn habe 8000 Stationen geschlossen und Personal durch Automa-

ten ersetzt. Damit sei das Bahnfahren nicht zuletzt für ältere Fahrgäste zu einem Technikrätsel geworden. „Das ist der Anfang vom Abstieg“, kritisiert Mohnheim. „Stolz könnte die Bahn nur dann sein, wenn sie ein Drittel des Mobilitätsmarkts bedienen würde. Tatsächlich erledigt der Bürger aber nur einen von zwölf Wegen mit dem Zug.“

Für den Verkehrsexperten steht außer Zweifel, dass die

Gleisanlagen in öffentlicher Hand bleiben müssten und nicht einem börsennotierten Unternehmen übertragen werden dürften. Denn der Staat habe den Versorgungsauftrag.

„Besoffen von der Globalisierungsidee“

Den Zug der Zeit und des Unternehmens Deutsche Bahn sieht Mohnheim in die entgegengesetzte Richtung brausen. „Die Bahn ist ganz besoffen von der Globalisierungsidee. Das sind Dessau oder Bensheim völlig uninteressant. Das ist so dramatisch am Börsegang. Der Bürger erwartet, dass der Bundeskonzern für den Steuerzuschuss deutsche Verkehrsprobleme löst. Er wird enttäuscht sein“, sagte Mohnheim in dem Interview.

Ganz anders sieht die Bombardier Transportation, einer der größten Zughersteller, den geplanten Börsegang der Deutschen Bahn. „Der beflügelt uns als Zughersteller“, sagte André Navarri am 30. Juli 2007 der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“. „Der Börsegang wird das Unternehmen mit frischem Geld versorgen, so dass es sich modernisieren und expandieren kann. Die Bahn ist einer unserer größten Kunden weltweit. Wenn ein so großer Kunde neues Kapital bekommt, profitieren wir als Lieferanten davon sehr.“

Nachdenken ist gut. Vordenken ist EnBW.

Energie braucht Impulse – und einen, der schon heute an morgen denkt. Die EnBW setzt deshalb auch 2007 auf neue Ideen und Technologien. Zum Beispiel mit Deutschlands größtem Wasserkraftprojekt in Rheinfelden, der Förderung der Geothermie und der Weiterentwicklung der Biogas-Brennstoffzelle. Ihre EnBW.

Mehr Information unter:

www.enbw.com

EnBW
Energie
braucht Impulse

klima:aktiv



lebensministerium.at

Österreich hat ein Ziel: „Ich radel mit!“

„Radfahren zahlt sich doppelt aus, sowohl für die Umwelt als auch für die persönliche Fitness und Gesundheit.“

Vera Russwurm



Lass die Wadeln auch im Alltag radeln!

Österreich hat ein gemeinsames Klimaschutzziel: Den **CO₂-Ausstoß** um 13 Prozent zu **verringern**, um damit seinen Beitrag gegen den globalen Klimawandel zu leisten. Wichtig dabei ist **Energiesparen** im Bereich Industrie und beim Wohnbau. Wir setzen auf Passivhäuser und alternative Energien. Enorme **Anstrengungen** müssen wir aber vor allem **beim Verkehr** unternehmen.

Es geht um Spritsparen, **Biotreibstoff** und **Alternativen zum Autofahren**. Um das gemeinsame Ziel zu erreichen, müssen alle ÖsterreicherInnen ihren Teil beitragen. Hier kommt es auf jeden Einzelnen an. Mit dem **Fahrrad** im Alltag oder am Weg ins Büro können Sie Ihren **persönlichen Beitrag** zum Klimaschutz leisten. Gerade in der Stadt und für kurze Strecken ist

das Radeln eine gesunde **Alternative zum Auto**. **Machen Sie mit**, schwingen Sie sich auch **im Alltag aufs Rad**. Es macht Spaß, ist gesund, hilft unserer Umwelt und der Gesundheit unserer Kinder.

Danke fürs Umsteigen!


Josef Pröll
Umweltminister