

Speech
Kiel, 22.02.2006

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

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

Ablehnung des integrierten Börsengangs der Bahn

Der SSW hat die Bahnreform von Anfang an trotz erheblicher Kritik konstruktiv begleitet. Für uns war das Ziel der Reform, die vorhersehbaren nationalen und internationalen Verkehrszuwächse im Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, das ausschlaggebende Argument. Mit der Reform sollten aber auch die für uns nicht beeinflussbaren Vorgaben der Europäischen Union, hin zu mehr Wettbewerbsfähigkeit, Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern und ein diskriminierungsfreier Zugang zum Schienenverkehrsmarkt erfüllt werden.

Darüber hinaus wurde aber auch das Ziel verfolgt, dass die Bahn sich nach wirtschaftlichen und unternehmerischen Prinzipien am Markt behaupten soll. Somit ist der Börsengang der Bahn eine logische Konsequenz der Reform. Auch wenn wir diese Entscheidung immer noch kritisch sehen.

Nun wissen wir, dass es für den Börsengang der Bahn fünf Modelle gibt. Dies ist zumindest das Ergebnis des Gutachterkonsortiums, das etwaige Privatisierungsvarianten – mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen – herausgearbeitet hat. Die Organisationsmodelle reichen von der Beibehaltung des integrierten Konzerns über verschiedene Mischmodelle bis hin zur völligen Trennung von Infrastruktur und Verkehrsunternehmen. Untersucht wurden hierbei verkehrs-, haushalts- und finanzpolitische Konsequenzen der verschiedenen Modelle. Diese wurden dann ergebnisorientiert in einer Tabelle gegenübergestellt. Grundsätzlich gilt für alle Modelle, dass sie börsentauglich sind.

Aus einem ergebnisoffenen Gutachten, kann natürlich jeder das herauslesen, was ihm speziell gefällt. Bemerkenswert hierbei ist jedoch, dass jetzt nur zwei Optionen in der politischen Landschaft debattiert werden; das "integrierte Modell" und das "getrennte Modell".

Aus Sicht von Herrn Mehdorn, als Chef des Bahnkonzerns, kann ich gut verstehen, dass er das integrierte Modell bevorzugt. Schließlich möchte er schnellst möglich privatisieren und ein wirtschaftlich leistungsfähiges Unternehmen an der Börse präsentieren, das dann auch den größtmöglichen Gewinn garantiert. Diese Zielrichtung lässt nur das integrierte Modell zu. Nachvollziehen kann ich auch die Kritik der Gewerkschaft Transnet, die zum einen den Börsengang generell in Frage stellt und hierbei lieber den Bund weiterhin der Verantwortung sieht und die zum anderen mehrere tausend Arbeitsplätze bedroht sieht, wenn es zu einer Aufspaltung von Netz und Betrieb kommt.

Demgegenüber haben wir aber auch das getrennte Modell, das sich in dem Gutachten als sehr vorteilhaft für weiteren Wettbewerb herausgestellt hat und somit im Interesse der Kunden liegt. Zu diesem Ergebnis ist auch eine Studie des Deutschen Industrie- und Handelskammertages und des Bundesverbandes der Deutschen Industrie gekommen, die von Unternehmensberatern und Banken erstellt wurde. Demnach ist der integrierte Börsengang kein geeignetes Mittel, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und für mehr Wettbewerb zu sorgen. Dort wird empfohlen das Netz aus dem Konzern heraus zu lösen und in eine eigene Gesellschaft in Staatsbesitz zu überführen. Erst dann sollten die Transporttöchter privatisiert werden. So das Gutachten aus der Wirtschaft.

Diese Forderung findet auch unsere Unterstützung. Und der Schleswig-Holsteinische Landtag hat schon früher gefordert, dass die Schieneninfrastruktur in öffentlicher Hand verbleiben muss und nach Möglichkeit in regionale Verantwortung übergehen werden muss. Nur durch die Abkopplung der Infrastruktur aus dem Mutterkonzern bekommen wir mehr Wettbewerb und ein breiteres Angebot auf der Schiene. Und nur so können wir gewährleisten, dass alle zu den gleichen Bedingungen auf den Strecken fahren. Somit herrscht auf der Schiene Waffengleichheit.

Denn was würde passieren, wenn die Bahn samt Netz an die Börse geht und auf einmal wirklich den marktwirtschaftlichen Bedingungen ausgesetzt wird – ohne dass der Bund immer wieder Milliarden nachschießt? Dann ist natürlich jegliche Konkurrenz der Bahn ein Dorn im Auge. Wie die Konditionen für die Nutzung der Schienen dann ausgestaltet werden, kann sich jeder ausmalen. Wir können nicht auf der einen Seite sagen, dass wir die Bahn in einem marktorientierten Wettbewerb sehen wollen, aber gleichzeitig geben wir ihr das Monopol für die Schienen mit an die Hand. Hier muss man schon ehrlich

bleiben.

Schleswig-Holstein als Flächenland kann daher nur ein Interesse haben. Das Erfolgsmodell der Regionalisierung, wie wir es bisher haben, muss fortgesetzt werden und dies kann nur mit dem getrennten Modell geschehen. Die Kapitalmarktfähigkeit der Bahn ist das Eine, aber für uns steht die Wettbewerbsfähigkeit und Kundenorientierung an vorderster Stelle.