

Begleiterscheinungen der Expansion [30.01.2009](#)

BERLIN (Eigener Bericht) - Heftige Machtkämpfe im In- und Ausland begleiten die Expansion der Deutschen Bahn AG. Die Zukaufsstrategie des Konzernmanagements sei "aggressiv" und "anmaßend", beschwert sich der Vorsitzende der französischen Bahn. Britische Gewerkschafter werfen dem deutschen Unternehmen vor, die größte Güterbahn des Landes nur aus taktischen Gründen erworben zu haben und jetzt ihre Infrastruktur zu ruinieren. Während die Firmenspitze die deutsche Weltmarktposition mit Geschäften am Persischen Golf und in Ostasien stärkt, provoziert sie mit einem hartnäckigen Sparkurs gegenüber den Beschäftigten im Inland im zweiten Jahr in Folge Streiks. Neue Proteste ruft die Bspitzelung von 173.000 Mitarbeitern durch die Firma hervor. Kritiker sprechen von totalitären Praktiken. Das weithin als rücksichtslos empfundene Vorgehen des Managements gilt der Umsetzung des erklärten Ziels, zum "weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden".

Aggressiv, arrogant, anmaßend

Scharfe Kritik am Vorgehen der Deutschen Bahn hat in den vergangenen Wochen Guillaume Pépy geübt, der Vorsitzende der französischen Staatsbahn SNCF. Die Konzernspitze betreibe den Kampf um die Vorherrschaft im europäischen Schienenverkehr "aggressiv", "arrogant" und "anmaßend", erklärte Pépy kürzlich gegenüber der Presse.[1] Die Kritik bezog sich unter anderem auf das Bestreben der deutschen Firma, die britischen Anteile am Eurostar zu übernehmen. Eurostar, ein französisch-belgisch-britisches Joint Venture, betreibt die Hochgeschwindigkeitszüge durch den Kanaltunnel zwischen Großbritannien und dem Kontinent. Die Deutsche Bahn hatte hinter dem Rücken von Pépy verhandelt, der auch Präsident von Eurostar ist. Auch bei anderen Übernahmeprojekten im europäischen Ausland missbrauche das deutsche Unternehmen seine "dominante Position", beschwert sich der SNCF-Chef.[2] SNCF sucht sich gegen das eiserne Streben der Deutschen Bahn nach Vorherrschaft auf dem europäischen Markt zu behaupten.

Verzichtbar

Kritik an den deutschen Expansionspraktiken wird auch in Großbritannien laut. Die Bahngewerkschaft RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers) hat bereits im Dezember vor Massenentlassungen bei der Deutsche Bahn-Tochter EWS (English Welsh and Scottish Railway Holdings Limited) gewarnt. Wie es bei RMT heißt, hintergehe EWS Gewerkschaften und gesetzliche Fristen und dränge dem Personal sogenannte "Null-Stunden-Verträge" auf, die zu Dienstbereitschaft verpflichteten, ohne Arbeit und Verdienst zu garantieren. RMT befürchtet außerdem einen Infrastrukturabbau bei der Güterbahn EWS und protestiert: "Der Schienengüterverkehr ist (...) für die langfristige Gesundheit der Wirtschaft und der Umwelt unverzichtbar".[3] Beobachter meinen, das Vorgehen der Deutsche Bahn-Tochter lasse sich nur durch taktische Pläne der Muttergesellschaft erklären: EWS eröffnet dem deutschen Konzern einen Zugang zum begehrten französischen Markt, während die Arbeit der Güterbahn im britischen Verkehr nicht genügend Profit abwirft und daher für die Deutsche Bahn verzichtbar ist.[4]

Ostasien, Persischer Golf...

Mit ihren Expansionsbemühungen stellt die Deutsche Bahn nicht nur darauf ab, den europäischen Schienenverkehr zu dominieren. Der Konzern erklärt

ausdrücklich, zum "weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen" werden zu wollen. Zu den Expansionszielen gehört Ostasien. Ab diesem Februar wollte die Deutsche Bahn regelmäßig Güterzüge von Hamburg nach Beijing rollen lassen; zwar muss der Start jetzt verschoben werden - der Bahn zufolge wegen der Weltwirtschaftskrise -, er soll jedoch nachgeholt werden.[5] Außerdem ist die Bahn am Persischen Golf aktiv; nach Projekten in Saudi-Arabien sowie in den Vereinigten Arabischen Emiraten hat sie im Sommer 2008 einen Auftrag in Katar erhalten, der den Bau eines Netzes für Güterzüge und Hochgeschwindigkeitsbahnen in der arabischen Wüste beinhaltet.[6]

Kleiner Fisch

Vergleichsweise bescheiden nimmt sich daneben der im Dezember vollzogene Kauf der rumänischen Spedition Romtrans aus, mit der die Deutsche Bahn Zugang zum Schwarzmeerhafen Constanza erhält [7] - und damit zu Schiffstransporten in den Kaukasus (mit Anschluss zum Kaspischen Becken) sowie in Richtung Mittelost. Mit einem Umsatz von 90 Millionen Euro ist Romtrans für das deutsche Unternehmen nur ein kleiner Fisch - die Bahn erzielte 2006 und 2007 allein Gewinne von rund 1,7 Milliarden Euro. Rumänien jedoch gibt mit dem Verkauf seine größte Speditionsfirma aus der Hand.

Unter der Inflationsrate

Die Finanzierung ihrer Expansion sichert die Deutsche Bahn unter anderem mit einem rigiden Sparkurs gegenüber ihren Beschäftigten, der inzwischen im zweiten Jahr in Folge Streiks provoziert. Am gestrigen Donnerstag legten zahlreiche Angestellte die Arbeit nieder, weil sie angesichts der Milliarden Gewinne nicht mit einem Einkommenszuwachs weit unter der Inflationsrate zufrieden sind und auf wenigstens zwölf freien Wochenenden im Jahr bestehen.

Totalitär

Ergänzend greift die Konzernspitze auch auf das Ausspähen von Mitarbeitern zurück, um innerhalb des Konzerns vermuteten finanziellen Unregelmäßigkeiten auf die Spur zu kommen. Wie in diesen Tagen bekannt geworden ist, hat das Unternehmen rund 173.000 Angestellte einer Art Rasterfahndung unterzogen, für die es laut Fachleuten aus dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages keinerlei Rechtsgrundlage gibt. Zwar ist der eigenartige Umgang mit Daten bei der Bahn offenbar kein Einzelfall; SNCF-Chef Pépy wirft dem Unternehmen vor, auf der Suche nach Lokführern für eine in Frankreich tätige Tochterfirma das SNCF-Intranet ausgespäht zu haben.[8] Dennoch ruft die ungewöhnliche Dimension des aktuellen Spitzelskandals große Aufmerksamkeit hervor. "Sollten sich die Hinweise bestätigen, hätte der Vorstand der Bahn eine Grenze überschritten, die ein Gemeinwesen wie die Bundesrepublik Deutschland bisher von totalitären Staaten trennt", urteilt der Vorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel.[9] Alleiniger Besitzer der Deutschen Bahn AG ist bis heute der deutsche Staat.[10]

Weitere Informationen zur Expansion der Deutschen Bahn AG finden Sie hier: [2004? 2020!](#) , [Märkte öffnen](#) , [Demütigende Übernahme](#) , [Beispiellos](#) , [Deutsche Industrienorm \(DIN\)](#) , [Signale auf Expansion](#) , [Der Herr der Wege](#) , [Boomdiktaturen](#) , [Wachstum](#) , [Der Herr der Schienen](#) , [Erhebliches Potenzial](#) , [Zukunftsmärkte jenseits deutscher Grenzen](#) , [Effizienzgewinn](#) , [Perle](#) , [Zum zweiten Mal](#) und [Weiterstricken](#) .

Bitte beachten Sie auch unser EXTRA-Dossier [Elftausend Kinder](#) .

- [1] Frankreichs Bahnchef übt scharfe Kritik an Mehdorn; [www.dasjournal.net](#) 12.12.2008
 [2] SNCF und Deutsche Bahn: Bahnchefs streiten um Marktzugang; Handelsblatt 17.12.2008
 [3], [4] Warnung vor Kahlschlag bei DB-Tochter: Deutsche Bahn will sich Marktführerschaft im europäischen Schienenverkehr sichern; Neues Deutschland 20.12.2008
 [5] China-Zug rollt vorerst nicht; Hamburger Abendblatt 22.01.2009. S. auch ["Verkehrsraum" - bis nach China](#) , [Deutsche Industrienorm \(DIN\)](#) , [Zum](#)

zweiten Mal und **Nach Ostasien**

[6] Katar: Deutsche Bahn baut neues Schienennetz in der Wüste; www.pressebox.de
05.09.2008. S. auch **Rebuild the Gulf** und **Boomdiktaturen**

[7] DB Schenker schließt Akquisition der rumänischen Spedition Romtrans erfolgreich ab;
www.deutschebahn.com 17.12.2008

[8] Frankreichs Bahnchef übt scharfe Kritik an Mehdorn; www.dasjournal.net 12.12.2008

[9] Generalverdacht gegen 173.000 Bahnmitarbeiter; Frankfurter Allgemeine Zeitung
29.01.2009

[10] Ein weiteres Unternehmen, das im Mittelpunkt eines Spitzelskandals steht, ist die
Deutsche Telekom, die sich zum Teil ebenfalls in Staatsbesitz befindet. S. dazu
Spitzelkultur

Copyright © 2005 Informationen zur Deutschen Außenpolitik

info@german-foreign-policy.com