

WIRTSCHAFT



Die Zukunft des internationalen Logistikmonopolys findet auf der Strasse statt: Stau auf der Köhlbrandbrücke beim Hamburger Hafen.

FOTO: KAY NIETFIELD, KEYSTONE

DEUTSCHE GÜTERBAHN Bundesrat Leuenberger nennt die Deutsche Bahn AG sein Vorbild. Inzwischen ist sie grösster Strassenspediteur Europas und will weltweit weiterexpandieren – mit Geld, das die Teilprivatisierung bringen soll.

Runter von der Schiene

Von Tim Engartner

Hartmut Mehdorn, der Chef der Deutschen Bahn AG (DB), scheint am Ziel. Die deutsche Regierung hat einen Kompromiss gefunden, der voraussichtlich im Parlament die notwendige Mehrheit finden wird: Das Bahnnetz soll in staatlicher Hand bleiben, 24,9 Prozent der DB-Aktien am Kapitalmarkt platziert werden.

Mit dieser Teilprivatisierung droht aber nicht nur der GAU: der grösste anzunehmende Unsinn. Der Konzern kann auch auf seinem Kurs bleiben – weg von der Eisenbahn, hin zum weltweit operierenden Logistikunternehmen: Mobility Networks Logistics. Dieser dem DB-Label angefügte Anglizismus findet sich mittlerweile sogar auf den Zugbilletten. Das «Unternehmen Zukunft» (DB-Eigenwerbung) erhebt den Anspruch, für Transport, Netzwerke und Logistik jeder Art zuständig zu sein – mit mehr als 1500 Standorten in 152 Staaten.

Weltweite Unternehmenszükäufe

Mehdorn – dessen Schreibtisch Bulle und Bär als Symbol für die Börse zieren – verteidigt den Expansionskurs in Richtung Dallas, Delhi und Den Haag energisch. Dem Magazin «Stern» sagte er: «Wir knallen keine Steuergelder raus. Wir haben einen weltweit offenen Markt, das muss man endlich verstehen und akzeptieren, das müssen Sie verstehen! Wenn wir jetzt nicht in England, Spanien oder anderswo angreifen, dann werden wir hier in Deutschland zurückgedrängt. Dann verlieren wir auch hier. (...) Angriff ist die beste Verteidigung.»

Mehr als sechzig Prozent ihres Umsatzes erwirtschaftet die DB inzwischen mit bahnfremden Dienstleistungen. Dank millionenschwerer Zukäufe ist

das Unternehmen heute der grösste Strassenspediteur Europas, die Nummer zwei in der weltweiten Luftfracht und der weltweit drittgrösste Seefrachttransporteur. Seit seinem Amtsantritt im Dezember 1999 hat Hartmut Mehdorn tüchtig eingekauft: Die Deutsche Bahn übernahm die in Mülheim an der Ruhr ansässige Stinnes AG, die auf strassengebundene Logistikdienstleistungen spezialisiert ist, das US-ameri-

Die DB verkauft Bahnhofsgebäude, legt Randstrecken still, dünnt den Taktfahrplan aus.

kanische Luftfrachtunternehmen Bax Global Inc., die Aargauer Spedition Hangartner und die in Frankreich beheimatete Joyau-Gruppe, die dort vornehmlich im Landverkehr tätig ist. Mit dem in Hongkong ansässigen Unternehmen StarTrans, Spezialist für Luftfracht im asiatisch-pazifischen Raum, ging die Bahn ein Joint Venture ein – ebenfalls ein deutliches Zeichen, dass sich der letzte deutsche Konzern, der noch in Bundesbesitz ist, bevorzugt auf dem ausländischen Markt tummelt.

Vor sechs Jahren ging die Deutsche Bahn mit der Schweizer BLS Cargo, die sich auf den alpenquerenden Gütertransport konzentriert, eine Kooperation ein. Die grösste SBB-Konkurrentin konnte dank ihrer starken deutschen Partnerin den Marktanteil im Transitgüter-

verkehr auf mehr als vierzig Prozent ausbauen, weil die DB für die BLS nicht nur die Akquisitionen tätigt, sondern auch die gesamte Planung übernommen hat. SBB Cargo, die ihrerseits versuchte, in Deutschland Fuss zu fassen, fuhr dort im letzten Jahr hohe Verluste ein, da ausländische AnbieterInnen im deutschen Markt immer noch diskriminiert werden. Gleichzeitig hat SBB Cargo im Wettlauf mit BLS Cargo in der Schweiz das Nachsehen, da die BLS vom Know-how der DB-Logistikspezialisten profitiert, aber – anders als SBB Cargo – nicht verpflichtet ist, auch innerhalb der Landesgrenzen ein flächendeckendes Angebot bereitzuhalten.

Deutsche Bahn in Britannien

Vergangenen Monat stieg Britannien zum grössten Auslandsmarkt des einstigen deutschen National Carrier auf: Zuerst kaufte die DB für rund 170 Millionen Euro das dortige regionale Eisenbahnunternehmen Laing Rail Ltd., und hat nun unter anderem auch noch die ebenfalls regional tätige Chiltern Railways übernommen, die unter BranchenkennerInnen als Perle gilt. Hinter diesem Kauf verbirgt sich ein doppelter Schachzug: Einerseits kann die DB erstmals mit einer ausländischen Grossakquisition ihre stagnierende Personenverkehrssparte ausbauen – andererseits kann Bahnchef Mehdorn nun Laing Rail mit der britischen Güterbahn EWS verschmelzen, die er im Sommer 2006 für rund 460 Millionen Euro erworben hatte. Ob sich die erhofften Synergieeffekte verwirklichen lassen, bleibt abzuwarten. In jedem Fall soll Laing Rail als Plattform für weitere Zukäufe jenseits des Ärmelkanals dienen.

Anfang 2009 steht im europäischen Schienenverkehrsmarkt eine weitere Liberalisierung an. Davon will die DB-Unternehmensführung profitieren und stilisiert deshalb weitere geplante Zukäufe zur Überlebensfrage hoch: «Bisher beherrschen die grössten acht Logistiker nur acht Prozent des Weltmarkts», mahnt Mehdorn, doch «die grosse Konzentration auf wenige Anbieter» werde kommen. «Gut verankert im Heimatmarkt Deutschland und mit starken Armen auf den wichtigen drei Kontinenten», so stellt sich der Konzernchef die Zukunft vor – und blendet dabei ein zentrales Problem aus: Eine solche Strategie kostet sehr viel Geld, das die Bahn derzeit (noch) nicht hat. Schon jetzt belaufen sich die Nettoschulden des Unternehmens auf knapp 20 Milliarden Euro, obwohl es von den SteuerzahlerInnen 1994 vollständig entschuldet worden war.

Um im internationalen Logistikmonopoly mitspielen zu können, benötigt die DB somit Geld, das im Zuge des Bör-

sengangs in ihre Kassen gespült werden soll. Nicht beachtet wird dabei jedoch ein ehernes Gesetz: Der Bahnsektor zeichnet sich durch hohe Fixkosten und einen immensen Bedarf an sehr langfristigen Investitionen aus. Dieser generationenübergreifende Zeithorizont steht in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis zu den kurzfristigen Rentabilitätsinteressen börsennotierter Unternehmen, deren Erfolg sich nach dem

AUGEN ZU UND DURCH Die Privatisierung der DB → Seite 10

Willen der Anteilseigner nach Möglichkeit bereits in den nächsten Quartalszahlen niederschlagen soll.

Der Grund für die vom Schienenverkehr losgelösten Expansionsbestrebungen liegt auf der Hand. Wie im Personenverkehr hat die DB in den vergangenen Jahren auch im schienengebundenen Güterverkehr trotz der zum 1. Januar 2005 eingeführten Schwerverkehrsabgabe (Lkw-Maut) Marktanteile verloren. Nur etwa fünfzehn Prozent der Güterverkehrsleistungen werden gegenwärtig noch über die Schiene abgewickelt (vgl. Grafik). Kaum zu glauben, dass dies 1950 noch mehr als die Hälfte war. Selbst die Deutsche Post AG, eine langjährige Grosskundin der Bahn, wickelt mittlerweile gemeinsam mit ihrem Frachtdienstleister DHL nahezu den gesamten Transport von Paketen und Briefen über den Strassen- und Luftverkehr ab.

Immer teurere Tickets

Die DB-Tochter Schenker, die Güter auf der Strasse sowie auf dem Luft- und Seeweg transportiert, konnte im letzten Jahr ihren Umsatz um mehr als sechs Prozent auf 14,1 Milliarden Euro steigern. Der Umsatz der Railion, die für die DB den Schienengüterverkehr abwickelt, verharrte hingegen mit 3,9 Milliarden Euro auf dem Niveau des Vorjahres. Aber noch immer ist Railion mit 24 000 MitarbeiterInnen und 4300 bedienten Kundengleisanschlüssen auf dem Heimatmarkt, in den Niederlanden, in Dänemark, Italien und in der Schweiz die führende Anbieterin im Schienengüterverkehr. Die Zahl der industriellen Gleisanschlüsse wurde allerdings in den vergangenen fünfzehn Jahren um mehr als zwei Drittel reduziert, obwohl verschiedene Beispiele wie der Container-Shuttle-Zug zwischen dem Hamburger und dem Bremer Hafen zeigen, dass mit Gleisen versehene Industriezonen zu einem spürbaren Mehrverkehr auf der Schiene beitragen können.

Während die Mitarbeiterzahl in der Transport- und Logistiksparte kontinu-

ierlich steigt, werden im Bereich Personenverkehr immer weniger Menschen beschäftigt. Dies kann angesichts der Konzernstrategie kaum verwundern: Künftig ist bundesweit nur noch in 83 grösseren Bahnhöfen ein sogenannter «personenbedienter Service» vorgesehen. Auch legt die DB Randstrecken still, verkauft Bahnhofsgebäude, dünnt den Taktfahrplan aus, schaffte die preiswerten Interregiozüge ab und erhöhte binnen vier Jahren die Fahrpreise schon zum fünften Mal.

Es ist offensichtlich: Das DB-Management steigert die Eigenkapitalrendite, um das Unternehmen den potenziellen Investoren als wertvolle Braut zu präsentieren. Die margenschwachen heimischen Schienen lässt das einstige Bahnunternehmen hinter sich – während es gleichzeitig im Ausland zu profitableren neuen Ufern aufbricht.

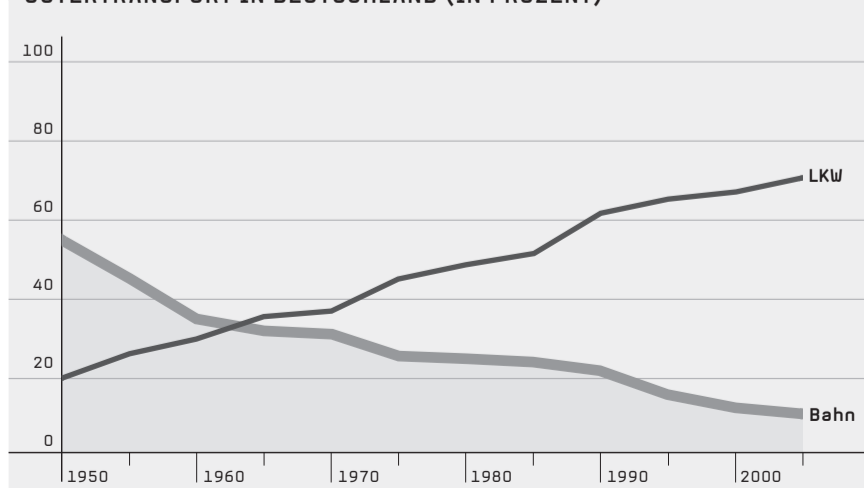
TIM ENGARTNER studierte Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. Gerade ist seine Dissertation «Die Privatisierung der Deutschen Bahn» erschienen (VS Verlag).

WOZ übernimmt UBS!

Vor rund 20 Millionen Jahren bewohnten bereits menschenaffenähnliche Wesen die Wälder Afrikas. Sie trugen zwar noch keine Krawatten, konnten sich aber mit Zisch- und Presslauten verständigen: «CS! CS! CS!» hiess zum Beispiel «Weniger Staat!», und «UBS! UBS! UBS!» hiess «Alles privat!», während «WOZ! WOZ! WOZ!» ein ganz fürchtbares Schimpfwort war, das nie jemand übersetzt hat. Heute, zwanzig Millionen Jahre später, fragen wir uns, wie es mit der Erde herausgekommen wäre, hätte jene Affen ein ähnliches Schicksal getroffen wie ein paar Millionen Jahre früher die Saurier. Nicht fragen möchten wir uns, wie es auf der Welt in weiteren 20 Millionen Jahren aussieht. Noch genau 19 937 954 Jahre dauert es nämlich, bis die WOZ im Besitz der Aktienmehrheit der UBS ist. Falls es im Tempo der vergangenen Woche weitergeht. Wollen Sie das? WOZ-plus-UBS-Abos gibt es jetzt ganz schnell auf www.wozkaufubs.ch. Kaufen Sie, bevor Ihre eigenen Sedimente als Erdöl gefördert werden!

WOZ DIE WOCHENZEITUNG

GÜTERTRANSPORT IN DEUTSCHLAND (IN PROZENT)



1950 wurde mehr als die Hälfte der Güter auf der Schiene transportiert – heute sind es noch fünfzehn Prozent. QUELLE: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG; KARTE: WOZ