

Deutsche Bahn AG und die Logistik:

Wann verkauft Mehdorn das Netz?



Verrottete Schienen und zu wenig staatliches Geld – wie lange will ein weltweiter Logistikkonzern ein deutsches Schienennetz besitzen?

> Die „Deutsche Bahn“ wird zum weltweit tätigen Logistik-Konzern. Zu diesem Logistik-Konzern gehört ein Schienennetz, an dem die Bundesrepublik Deutschland zu 50 % beteiligt bleiben muss. So will es das Grundgesetz. Wozu braucht der deutsche Staat eine Beteiligung an einem weltweit tätigen Logistik-Konzern – und wozu braucht ein weltweit tätiges Logistikunternehmen ein deutsches Schienennetz? Allein dieser Interessengegensatz wird den Konzern früher oder später auflösen.

Umzug nach Hamburg?

Geschick nutzt DB-Chef Hartmut Mehdorn das Machtvakuum zur Zeit des Regierungswechsels. Er will mit der DB-Konzernzentrale nach Hamburg umziehen. Im Gegenzug möchte er den Hamburger Hafen (genauer: die Hamburger Hafen- und Lagerhausgesellschaft (HHLA)) mitsamt dem Schienennetz übernehmen und gleich auch noch die Hamburger Hochbahn, einem der Wettbewerber der DB im Regional- und Stadtverkehr. Viel früher, als ihnen lieb sein konnte, mussten sich die neuen Bundeskanzlerin

Angela Merkel und ihr neuer Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee mit der DB befassen. Ihre erste Reaktion war, dass sie sich gegen den Umzug aussprachen. Doch der Umzug ist nicht vom Tisch.

Mehdorn hat Fakten geschaffen, die eine Weiterentwicklung des DB-Konzerns unumgänglich machen: Er hatte nicht nur das US-amerikanische Logistikunternehmen „Bax Global“ gekauft. Auch – so berichtete „Die Welt“ – stehe die DB in Verhandlungen um den Erwerb des chinesischen Transportanbieters „Startrans“ mit Sitz in Hongkong.

Geld verdienen mit Logistik

Mit dem Kauf von „Bax Global“ hat die DB nun rund 240.000 Mitarbeiter in der ganzen Welt, von denen nur noch 196.000 in Deutschland arbeiten. Die DB verdient inzwischen mehr Geld mit Transporten in der Luft, auf der Straße und zur See als mit Schienenverkehr. Für ein Unternehmen ist es konsequent, dort zu investieren und die Marktposition zu stärken, wo Geld zu verdienen ist.

Was ist eigentlich Logistik? Logistik ist ein Begriff, der ursprünglich aus dem Militärwesen kommt und definiert wird mit „Planen, Ausführen und Kontrolle von

Material-, Informations-, Werte-, Personen- und Energieflüssen“.

Es gilt, eine gewisse Menge in einer vorgegebenen Zeit an einen bestimmten Ort zu schaffen. Wie – das ist dem vor allem bei Informationen und Gütern völlig gleichgültig. Hauptsache, das Ergebnis und der Preis stimmen mit dem Wunsch des Auftraggebers überein.

Die starke Marktposition der Logistikfirmen beruht darauf, dass sie den Überblick über die verschiedenen Transportmöglichkeiten haben. Die Produzenten, die Waren versenden, sind aus eigener Kraft meist außerstande, Transporte zu organisieren, die mehr als ein Verkehrsmittel benötigen. Die Logistiker haben so in der Warenwirtschaft eine Stellung erlangt, die denen der Banken und Börsen im Geldgeschäft vergleichbar ist.

Transporteure gegeneinander ausspielen

Qualität und Preis sind die entscheidenden Faktoren für den geschäftlichen Erfolg – auch für Logistiker untereinander.

Beim Faktor „Preis“ spielt eine wesentliche Rolle, dass der Logistiker die verschiedenen Anbieter einer Transportleistung ge-

geneinander ausspielt. Ein Logistiker muss nicht selbst transportieren, sondern kann sich die Transporteure nach Preis und Leistung aussuchen, sie gegeneinander ausspielen und so die Preise drücken. Erfolgreich kann ein Logistikunternehmen sein, das keinen Lastwagen, kein Schiff oder kein Flugzeug selbst besitzt. Spediteure, Fluggesellschaften und Reeder gibt es genug und die Transportwege sind öffentlich verfügbar.

Monopol an Schnittstellen

Wichtig für Logistiker ist es, strategisch günstige Schnittstellen zwischen den Verkehrswegen optimal zu organisieren und möglichst allein zu besitzen. Die Schnittstellen sind Häfen, Flughäfen und Verteilzentren – überall dort, wo Waren umgeschlagen oder kurzzeitig zwischengelagert werden.

Das ist einer der wesentlichen Hintergründe, warum Mehdorn ein so großes Interesse am größten Unternehmen im Hamburger Hafen hat. Der Hamburger Hafen hat eine natürliche geografische Monopolstellung als Schnittstelle zwischen dem Atlantischen Ozean und Osteuropa.

Schiene im Abseits

Die meisten Logistikunternehmen haben sich aus dem Bereich der Transporteure entwickelt. Für sie war Logistik ein Mittel,

mehr Aufträge für das eigene Transportunternehmen zu erhalten. Doch da dem Endkunden gleichgültig ist, wie transportiert wird, muss ein Logistiker zwangsläufig das anbieten, was für den Endkunden am günstigsten ist – gleichgültig, ob er es im Konzern produzieren kann oder nicht. So rutscht die Schiene innerhalb des DB-Konzerns in eine Nebenrolle: Sie wird nur genutzt, wenn sie gut genug ist. Das schlägt sich sogar in den Trassenpreisen bei DB-Netz nieder: Der Güterverkehr wird begünstigt, während beim staatlich subventionierten Regionalverkehr abkassiert wird. Am meisten davon profitiert der DB-Güterverkehr. Für den Konzernteil „Netz“ heißt das aber, dass er Verluste schreibt und seine Stellung im Konzern geschwächt wird.

Mischkonzern Deutsche Bahn

Im Sinne der Wirtschaft ist die Deutsche Bahn AG ein Mischkonzern, dessen einzige Klammer das Schienennetz ist. Und ausgerechnet diese Klammer muss zu 50 % in Staatsbesitz bleiben. In der amerikanischen und europäischen Wirtschaftswelt herrscht seit den 1990er Jahren eine starke Tendenz vor, Mischkonzerne nach der Devise „Konzentration auf die Kernkompetenzen“ zu entflechten und nur solche Unternehmensteile zu behalten, die dem definierten Unternehmenszweck unmittelbar dienen. Der Zweck eines Logistikunternehmens, möglichst effizient vor allem Waren zu transportieren, steht im Gegensatz zu einem Schienennetz, das große Effizienzdefizite aufweist, die darin begründet sind, dass das Schienennetz gleichzeitig ganz anderen Aufgaben dienen muss: Im Schienenfernverkehr ist Geschwindigkeit Trumpf und im Regionalverkehr bestimmen die öffentlichen Auftraggeber, was geleistet werden soll. Das Schienennetz ist für alle nur ein sekundärer Dienstleister, der drei verschiedenen Herren mit ganz unterschiedlichen Zielen dienen muss.

Für ein Logistikunternehmen, das die Transportwege freizügig wählt, ist ein Schienennetz im eigenen Konzern nur dann von Interesse, wenn man mit dessen Besitz andere Logistikunternehmen von der Nutzung ausschließen oder sie behindern kann. Dafür würde die DB aber nur einen kleinen Teil des Schienennetzes benötigen. Könnte die DB sich im Hamburger Hafen einkaufen, dann wären das die Hauptstrecken von Hamburg nach Süden und Osten.

Anleger und Mischkonzern

Weil Mischkonzerne Gewinne und Verluste verschiedener Sparten ausgleichen, ist ihre Entwicklung meist stabil, aber die Gewinnerwartungen sind bescheiden. Anleger, die große Summen über die Börse einsetzen, legen meist auf hohe, schnelle Gewinne Wert – und das verspricht ein Konzern, der in nur einem lukrativen Geschäftsfeld tätig ist, viel eher.

Wozu also braucht Mehdorn das Verluste produzierende Schienennetz, wenn er die DB an die Börse bringen und Aktien an Anleger verkaufen will?

- Das Schienennetz mit seinem Grundvermögen eignet sich als Sicherheit für die Aufnahme von Krediten.
- Das Schienennetz eignet sich, um Wettbewerber, die vom freien Netzzugang Gebrauch machen wollen, in Schach zu halten.
- Das Schienennetz eignet sich, um vom Staat dauerhaft Geldleistungen zu fordern.

Wann verkauft Mehdorn das Netz?

Er wird es selbst nicht verkaufen – aber seine Nachfolger. Denn das Eigentum am Netz führt nach dem Grundgesetz zu einem dauerhaften Miteigentum des Staates. Ein dauerhaftes Miteigentum eines Staates an einem weltweit tätigen Logistikunternehmen liegt aber nicht im öffentlichen Interesse. Dies gilt umso mehr, als das Netz dauerhaft auf staatliche Investitionen und staatliche Aufträge aus dem Regionalverkehr angewiesen ist. Den Staat ständig als gleichberechtigten Eigner in einem weltweit tätigen Unternehmen zu haben liegt nicht im Interesse des Unternehmens und seiner privaten Anteilseigner, sobald der Staat Ansprüche stellt und den Geldhahn zudreht, wenn sie nicht erfüllt werden.

Es ist daher nur eine Frage der Zeit, wann dieser interne Konflikt um die Konzerninteressen ausbricht. Schon jetzt befürchten sich Befürworter und Gegner des Hamburg-Engagements innerhalb des Konzerns. Fraglich ist nur noch, ob die Politik aus dieser Lage rechtzeitig die Konsequenzen zieht – oder erst, wie in Großbritannien, bittere und teure Erfahrungen machen muss. Das britische Problem war nicht die Trennung von Netz und Verkehr, sondern ein Netz in der Hand privater Anteilseigner.

(red)

PRO BAHN in Ihrer Nähe

PRO BAHN hat über 100 regionale und lokale Organisationen. Die aktuelle Liste finden Sie im Internet:



www.pro-bahn.de

