

Netzwerk Privatbahnen e.V.

„Schöne“ Aussichten für alle konkursfähigen Eisenbahnen



**Arthur-Iren Martini, Geschäftsführer
des Netzwerk Privatbahnen e. V.**

Foto: C. Wiechel-Kramüller

Die deutsche Staatsbahn hat die staatliche dänische und die niederländische Gütereisenbahn gekauft. In der Schweiz strebt Railion die Kontrolle über den Lötschbergtunnel nach Italien an. Ihr gehören inzwischen 45 % der Anteile an BSL Cargo/CH. Railion Italia ist auf den Schienen Italiens unterwegs. In einem Joint Venture mit der staatlich-schwedischen Green Cargo betreibt die DB Güterverkehr mit Skandinavien. In Großbritannien hat Railion die vormals staatliche EWS mit einem Marktanteil von 65 % gekauft, samt ihrer französischen Tochter ECR. Da Railion auch die spanische Transfesa kontrolliert, wird Frankreich zum Transitland der deutschen Staatsbahn.

Im Osten arbeitet Railion eng mit den österreichischen Staatsbahnen zusammen („RailSelect“).

In Polen betreibt sie mit der privaten PCC Rail die „East West Railways“. Dem Vernehmen nach versucht Railion, die Warschauer CTL Logistics zu übernehmen, die größte private Güterbahn in Polen. Medienberichten ist zu entnehmen, dass deren Neu-Eigentümer, ein englischer Finanzinvestor, sich von den deutschen CTL-Töchtern trennt, um einen Einstieg von Railion bei CTL/Warschau kartellrechtlich zu erleichtern. Langsam erhellen sich die Motive für den Einstieg eines völlig branchenfremden Finanzinvestors ausgerechnet in das polnische Eisenbahngeschäft. *Honi soít, qui mal y pense!*

Railion kann demnächst Container- und Kohletransporte aus einer Hand zwischen Le Havre, den Nordseehäfen und allen wichtigen Destinationen in Zentral- und Osteuropa anbieten. Die private Konkurrenz hat keine Chance dagegenzuhalten. Spätestens seit dem Erwerb der deutschen RAG-Kohlebahn ist Railion zudem quasi Kohlewaggon-Monopolist. Nun kommen möglicherweise noch gut 2.000 Waggons von CTL hinzu. Die russische Staatsbahn wird beim IPO der DB AG zum strategisch interessantesten Aktionär. Gespräche mit arabischen Staatsfonds kann man getrost als Ablenkungsmanöver bezeichnen. Die Deutsche Bahn kann nur deshalb so hemmungslos expandieren, weil bei ihr das Korrektiv der Marktwirtschaft nicht greift: die Gefährdung der eigenen Existenz bei ungünstigem Geschäftsver-

lauf. Die staatseigene DB Aktiengesellschaft ist nur auf dem Papier konkursfähig. Für die Banken der DB AG ist es deshalb von nur untergeordneter Bedeutung, dass die Verbindlichkeiten des Konzerns aus dem operativen Geschäft innerhalb von 13 Jahren von 0 auf heute ca. 18 Mrd. € explodiert sind. Weil im Zweifel der Staat einspringt, wird der Schuldner DB AG von den Kreditinstituten als „Governmental Risk“ eingestuft: d. h. Staatsbonität. Daran ändert auch die Teilprivatisierung der Transport-Division nichts. Staatsunternehmen sind die beliebtesten Kunden aller Banken. Heute mehr denn je. Denn Kredite an Staatsunternehmen bergen kaum Risiken. Folglich vernimmt man von den Analysten der internationalen Bankenszene offiziell kein kritisches Wort zu den Auswirkungen der Expansionspolitik der europäischen Staatsbahnen auf Angebote, Wettbewerb, Markt und Preise. Wenn die Expansion so weitergeht, gibt es in Europa bald nur noch ein paar große Staatsbahnen (Oligopol). Der gerade entstehende Wettbewerb auf der Schiene droht zu ersticken. Und mit ihm die mittelständischen Gütereisenbahnen, die den Wettbewerb auf der Schiene überhaupt entfacht haben. Berlin und Brüssel schauen zu.

Arthur-Iren Martini
Netzwerk Privatbahnen –
Vereinigung Europäischer
Eisenbahngüterverkehrs-
unternehmen e.V.