

Der Herr der Wege

22.01.2007 - LONDON/MOSKAU/DUBAI/BERLIN - (Eigener Bericht) - Der Aufstieg der Deutschen Bahn AG zu einer beherrschenden Position im europäischen Schienenverkehr stößt auf Widerstand in Großbritannien. Bahnchef Mehdorn will die Milliardenlöse der bevorstehenden Privatisierung des Unternehmens nutzen, um die Bahngesellschaften mehrerer EU-Mitglieder zu übernehmen. Schreite Brüssel nicht gegen diese Art staatlicher Subventionen ein, werde man es schon bald mit einem "monströsen, europäischen Bahn-Monopolisten" zu tun haben, heißt es in London. Die geplante Expansion der Deutschen Bahn AG ist Teil eines umfassenden Ausbaus der deutschen Logistikwirtschaft, der staatlich gefördert wird und den Hauptrichtungen des boomenden deutschen Außenhandels folgt. Berlin treibt derzeit Logistikgeschäfte in Ländern des Nahen und Mittleren Ostens sowie in Russland voran. Während der Persische Golf zur Drehscheibe für Ausfuhren in die arabischen Welt ausgebaut wird, gilt die Russische Föderation als "Korridor" für Landtransporte nach China - Waffenlieferungen an den afghanischen Kriegsschauplatz inklusive. Ergänzend finanziert die Bundesregierung die Expansion des deutschen Seehandels mit weiteren Milliardenbeträgen. Ziel ist die dominierende Stellung Deutschlands im globalen Warentransport ("Transportweltmeister").

Aktiv

Die deutschen Logistikunternehmen, mit ca. 2,6 Millionen Beschäftigten die drittgrößte nationale Branche hinter dem Handel und der Automobilindustrie, zählen sich zur Weltspitze. Die Bundesvereinigung Logistik (BVL), mit über 7.500 Mitgliedern die größte Vereinigung von Logistikern in Deutschland, will diese Position "aktiv und investorenwirksam vermarkten", um die Expansion in den Transportsektor der Nachbarstaaten ausweiten zu können. Für die umliegenden Länder solle die deutsche Logistikwirtschaft verstärkt als "Europa-Hub" fungieren, heißt es.[1] Deutschland verfüge über die "dichteste, insgesamt best ausgebaute Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur aller europäischen Länder - und weltweit", hatte zuvor eine von den Bundesministerien für Wirtschaft und Arbeit und für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geförderte Studie erklärt. Wenn es gelänge, diese Standortvorteile sowie die Vorteile der geografischen Lage voll auszuschöpfen, habe der Exportweltmeister Deutschland [2] auch das Zeug zum "Transportweltmeister".[3]

Positiv

Der deutsche Seetransport sieht sich auf einem guten Weg zu diesem Ziel. Zum Jahresende zählte die deutsche Handelsflotte 2.998 Schiffe - zehn Prozent mehr als vor einem Jahr. Damit hat sich die Flotte seit 1999 verdreifacht; deutsche Reeder verfügen inzwischen über die drittgrößte Handelsflotte der Welt nach Griechenland und Japan. Bei den ökonomisch wichtigsten Schiffen, den Containerfrachtern, liegt Deutschland mit 1.280 Stück sogar an der Spitze. Weiteres Wachstum ist programmiert: 727 Schiffe im Wert von rund sieben Milliarden Euro wurden 2006 bei den Werften neu bestellt. Insgesamt haben deutsche Reeder Bauaufträge im Wert von 26,4 Milliarden Euro vergeben.[4] Der Verband Deutscher Reeder gibt sich dementsprechend optimistisch: "Der Standort Deutschland nutzt seine Potentiale im Bereich Seeschifffahrt und expandiert. Das ist positiv."[5]

Offenes Ohr

Nicht nur die Reedereien, sondern die gesamte deutsche See- und Hafenwirtschaft boomt derzeit. Auch Werften und Hafenbetreiber machen Rekordumsätze und können erneut mit staatlichen Milliardensubventionen und Steuervorteilen rechnen - wegen des "sehr harten internationalen Wettbewerbs". Die Volksrepublik China mache erhebliche Anstrengungen, zur Schiffsbaunation Nummer eins zu werden, meinte Bundeskanzlerin Angela Merkel auf der Fünften Nationalen Maritimen Konferenz warnen zu müssen. Deutschland drohe dadurch der Verlust von Marktanteilen. Schifffahrt sei eine "nationale Aufgabe", erklärte die Regierungschefin und versprach den entsprechenden Wirtschaftsunternehmen Regierungsförderung.[6] Neben finanziellen Beihilfen - allein der Bund will für den Ausbau und die Anbindung der Häfen 5,1 Milliarden Euro bereitstellen - sagte die Kanzlerin politische Einflussnahme zu. Die Bundesregierung

werde "gerade auch während der deutschen EU-Präsidentschaft" ein "offenes Ohr für die maritime Wirtschaft" haben.[7]

Monströs

Auf EU-Ebene sorgt zu Beginn des Jahres der europaweite Expansionskurs des ehemaligen Staatsunternehmens Deutsche Bahn, eines der weltgrößten Logistikunternehmen, für handfesten Streit mit London.[8] Der Vorsitzende der Interessenvertretung der britischen Güterbahnen Rail Freight Group (RFG), Lord Tony Berkeley, macht in Brüssel Front gegen die Pläne der Deutschen Bahn, die mit den Erlösen aus ihrer Privatisierung zu einem "europäischen Champion" aufsteigen will. In einem Brief an EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot bemängelt Lord Berkeley, es sei nicht mit EU-Recht vereinbar, wenn die öffentliche Hand die Einnahmen aus dem Verkauf eines Staatskonzerns an eben jenes Unternehmen zurückfließen lasse, das daraus dann Zukäufe finanziere. Subventionen dieser Art schüfen unfaire Bedingungen, sagte Berkeley und warnte vor einem "monströsen, europäischen Bahn-Monopolisten".

Knotenpunkt

Außerhalb der EU bearbeitet die Bundesvereinigung Logistik (BVL) derzeit zwei Expansionschwerpunkte, zu denen sie in den kommenden Wochen spezielle Großveranstaltungen anbietet: Den Nahen und Mittleren Osten und Russland. In Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) veranstaltet die BVL gemeinsam mit den deutschen Außenhandelskammern in der kommenden Woche (24. und 25. Januar) einen Logistik-Gipfel, der sich insbesondere an deutsche und europäische Manager aus Industrie, Handel und Transport wendet. Dubai gilt der BVL als einer der dynamischsten Wirtschaftsstandorte überhaupt - seit Jahren werden Wachstumsraten von durchschnittlich zehn Prozent gemeldet ("Tor zu den Absatzmärkten der arabischen Wirtschaftswelt und Nordafrika").[9] Dort sei "binnen kürzester Zeit ein Knotenpunkt des Welthandels entstanden, ein Wasserkreuz, das China mit Europa verknüpft, ein Luftkreuz, das Nordafrika mit Europa und Asien verbindet".

Korridor

Auf der osteuropäischen Achse werden deutsche Unternehmen vom 7. bis zum 9. Februar 2007 in Moskau weitere Expansionsschritte vorbereiten. Treffpunkt ist eine deutsch-russische Logistikkonferenz, die der deutsche Fachverband BVL gemeinsam mit dem Transportministerium der Russischen Föderation veranstaltet. Beim BVL sieht man "enorme Chancen für Logistikunternehmen" in Russland [10]. Unter den deutschen Logistikern mache sich "Goldgräberstimmung" breit, berichtet der Osteuropa-Beauftragte der BVL.[11] Der Umsatz auf dem russischen Logistikmarkt wird für die kommenden Jahre auf ein Potenzial von mehr als dreißig Milliarden Euro geschätzt; davon werden gegenwärtig weniger als zehn Prozent erreicht. Das Marktvolumen könne in der nächsten Zeit um wenigstens 25 Prozent jährlich zulegen, erwartet DHL, das Frachtunternehmen der Deutschen Post, das in den vergangenen drei Jahren seinen Russland-Umsatz um Raten von vierzig Prozent und mehr steigerte. Marktchancen sieht man bei Erschließung der russischen Regionen, vor allem aber durch "logistischen Entwicklung des Korridors zwischen China und Europa (...) Russland ist der Zukunftsmarkt. Und die deutschen Unternehmen sind bestens aufgestellt, um davon zu profitieren."[12]

Tradition

Die intensive logistische Kooperation auf der osteuropäischen Achse geht mit deutsch-russischen Kriegsgeschäften einher. So stellt Moskau sein Eisenbahnnetz für den Antransport deutscher Waffen und NATO-Gerät in Richtung Afghanistan zur Verfügung. Eine Erweiterung dieser Zusammenarbeit peilt die Deutsche Bahn AG an und möchte - ähnlich wie auf der Strecke der früheren Bagdad-Bahn - ein Joint Venture für betriebliche Modernisierungsleistungen erreichen.[13] Solche Offerten haben Tradition. Bereits in der Zarenzeit waren deutsche Eisenbahner in Moskau willkommen und galten dort als geniale Ingenieure. Das gegenwärtig entstehende Bahn-Bündnis zwischen Deutschen und Russen richtet sich unmittelbar gegen die Aufstandsbewegungen im Mittleren Osten und in Vorderasien, mittelbar kommt es der logistischen Einkreisung der Volksrepublik China zugute.

- [1] Thesenpapier: Wachstum schaffen - Zukunft gestalten. Logistik als Motor für Wachstum und Innovationen in Deutschland; www.bvl.de
- [2] s. dazu Kraftvolle Impulse
- [3] s. dazu Der zukünftige Transportweltmeister und Masterplan
- [4] Deutsche Handelsflotte bald verdreifacht - Verband Deutscher Reeder zieht positive Jahresbilanz; www.reederverband.de 01.12.2005. Volle Kraft voraus für deutsche Schiffe; Spiegel online 22.12.2006
- [5] Jahrespressekonferenz 2006; www.reederverband.de 07.12.2006
- [6] Merkel nennt Schifffahrt "nationale Aufgabe"; Die Welt 05.12.2006. Leuchttürme unter Wasser; Neues Deutschland 06.12.2006
- [7] Bundesregierung sichert maritimer Wirtschaft Unterstützung zu; www.auswaertiges-amt.de 05.12.2006. S. auch Beispiellos
- [8] Briten füchten sich vor deutschem Bahn-Monster; Die Welt 04.01.2007. S. auch Signale auf Expansion
- [9] MENA-Summit 2007: Business Success between the Middle East, North Africa and Europe; www.bvl.de
- [10] Logistikwirtschaft sieht Marktchancen in Russland: Programm der Deutsch-Russischen Logistikkonferenz liegt vor; www.bvl.de 13.12.2006
- [11], [12] Russland lockt deutsche Logistikunternehmen; Frankfurter Allgemeine Zeitung 03.01.2007. S. dazu Stürmische Entwicklung
- [13] s. auch Die neue Bagdad-Bahn, "Verkehrsraum" - bis nach China und Deutsche Industrienorm (DIN)