

Hochbahn: Expansion statt Privatisierung

Plan: Das Unternehmen will zehn Prozent des deutschen Schienennetzes betreiben.

Von Sven Kummereincke

Günter Elste gibt sich selbstbewußt. "Angst vor Privatisierung? Nein, die habe ich wirklich nicht", sagt der ehemalige SPD-Fraktionschef, der seit gut acht Jahren Vorstandschef der Hamburger Hochbahn AG ist. "Wir haben uns sehr frühzeitig auf den Wettbewerb eingestellt und stehen heute als eines der erfolgreichsten Verkehrsunternehmen in Deutschland da." Verluste macht die Hochbahn freilich immer noch. Rund 67 Millionen Euro waren es 2004. Damit weist das Unternehmen einen Kostendeckungsgrad von 83 Prozent aus - der Durchschnitt in Deutschland liegt bei 70 Prozent.

Das Defizit, sagt Elste, liege quasi in der Natur der Sache. Die Politik wolle ein umfassendes Angebot für die Bürger, auch wenn sich manche Buslinie und manch hohe Taktfrequenz nicht rechne. Er verweist auf die positive Entwicklung der Hochbahn. "1995 lag das Minus bei 160 Millionen Euro. Und die damaligen Planungen gingen von 240 Millionen für 1998 aus", führt Elste aus. Tatsächlich sei eine gegenteilige Entwicklung eingetreten.

Elste hat der Hochbahn im Zuge der Liberalisierung des Verkehrsmarktes einen Expansionskurs verordnet. Gemeinsam mit Partnerunternehmen betreibt die Hochbahn mittlerweile Strecken in Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Hessen - all diese Tochterunternehmen schreiben schwarze Zahlen. "Und wir wollen weiter wachsen", kündigt er an.

Dafür braucht das Unternehmen Kapital. Da der Senat zur Zeit keine Teilprivatisierung plane, will Elste einen anderen Weg gehen: Er will noch in diesem Jahr eine Holding gründen, an der sich private Kapitalgeber beteiligen können. "Die Holding würde alle Bahnprojekte außerhalb Hamburgs bündeln. Es gibt bereits eine Reihe von Interessenten", sagt Elste. Als nächster Schritt soll später eine zweite Holding für den Busverkehr folgen. Zur Zeit ist aber vor allem der Bahnverkehr umkämpft. Nach und nach werden immer mehr Strecken öffentlich ausgeschrieben. In diesem Jahr zum Beispiel die lukrative Verbindung Hamburg-Lübeck. Dort erwartet Elste einen beinharten Wettbewerb: "Wir werden uns daran beteiligen, wahrscheinlich mit einem unserer Partner." Das könnte die Nordbahn sein, an der die Hochbahn zu 50 Prozent beteiligt ist. Mittelfristig will die Hochbahn zehn Prozent des deutschen Schienennetzes betreiben. Ein ehrgeiziges Ziel, wenn man bedenkt, daß die Bahn AG noch immer 90 Prozent der Marktanteile hält. Elste: "Wir wollen der Bahnbetreiber Nummer eins im Norden werden." Die Voraussetzungen dafür wurden Ende der 90er Jahre durch ein hartes Sanierungsprogramm geschaffen: Lohnkürzungen, Mehrarbeit, Effizienzsteigerungen. "Das war hart für die Mitarbeiter", sagt Elste. Dafür stehe die Hochbahn heute sehr gut positioniert da und biete sichere Arbeitsplätze.

erschieden am 13. Januar 2005 in Hamburg