

Ulrich Homburg, Chef des DB-Personenverkehrs, im Interview

## „Profitieren von der Liberalisierung“



*Ulrich Homburg, 1955 in Hannover geboren, ist seit 2000 für die Deutsche Bahn tätig, zunächst als stellvertretender Vorstandsvorsitzender, seit 2003 als Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Am 1. Juni 2009 hat Ulrich Homburg das Vorstandsressort Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG übernommen.*

*Foto: DB/AG Bernd Roselieb*

kehr aus Südwestdeutschland nach Lyon und Marseille aufzunehmen, verfolgen wir in Partnerschaft mit der französischen Staatsbahn. Im internationalen Fernverkehr spielt für uns der Netzwerkgedanke eine zentrale Rolle, den wir mit sieben Partnern innerhalb der Allianz Railteam verfolgen.

**PRIMA:** Die Hochgeschwindigkeitsverkehre (HGV) in Deutschland gelten in vielen Kreisen als wirtschaftlich nicht sinnvoll. Mit welchen Argumenten treten Sie den Kritikern gegenüber?

**PRIMA:** Herr Homburg, 2010 steht die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs auf der EU-Agenda. Welche Wege im grenzüberschreitenden Verkehr wird die Deutsche Bahn kurz- und mittelfristig einschlagen?

**Ulrich Homburg:** Wie in Deutschland müssen wir auch international zwischen Fern- und Regionalverkehr unterscheiden. Im Regionalverkehr, der im In- und Ausland von der öffentlichen Hand bestellt wird, bewerben wir uns um langjährige Verkehrsverträge. Die beiden Auswahlverfahren, die wir mit unseren Tochterunternehmen in der südschwedischen Provinz Östergötland und in England mit der Tyne and Wear Metro in Newcastle Ende 2009 gewinnen konnten, betrachte ich als unseren internationalen Durchbruch. Im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr können wir neue Netze und Verbindungen über Grenzen hinweg künftig in eigener Regie oder wie bisher in Kooperationen planen und realisieren. Unsere Vision ist klar: Die Marktführerschaft in Deutschland wollen wir auf Europa ausdehnen, als internationaler Mobilitätsmanager. Von der Liberalisierung werden wir profitieren.

**PRIMA:** Die nationalen Regelungen sind trotz EU-Vorgaben noch sehr unterschiedlich. Insbesondere die französischen Schienen scheinen nach wie vor „unbefahrbar“, während die SNCF bereits verschiedene Fernverkehrsverbindungen, unter anderem zwischen Hamburg und Berlin, plant. Wie wird die DB damit umgehen?

**Ulrich Homburg:** Frankreich ist ein gutes Beispiel für die unterschiedlich weit fortgeschrittene Marktöffnung in Europa: Während französische Unternehmen hierzulande zu unseren schärfsten Wettbewerbern zählen, ist der französische Markt im Regionalverkehr komplett abgeschottet. Auch beim grenzüberschreitenden Fernverkehr gibt es noch Hindernisse. Wir fordern deshalb gleiche und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Länder. Zugleich arbeiten wir mit der SNCF in unserem Joint Venture Alleeo seit Sommer 2007 äußerst erfolgreich zusammen. Die Hochgeschwindigkeitsverbindungen von Paris nach Frankfurt/Main und Stuttgart/München, die wir gemeinsam mit ICE und TGV befahren, sind äußerst erfolgreich. Auch unseren Plan, ab 2012 den Hochgeschwindigkeitsver-

**Ulrich Homburg:** Zweifel an der Wirtschaftlichkeit unseres ICE-Angebots kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Für die DB ist der ICE ein Hauptumsatzbringer und behauptet sich auch in der aktuellen Wirtschaftskrise. Über 60 Prozent der Fahrgäste im Fernverkehr sind mit unseren Hochgeschwindigkeitszügen unterwegs. Unser Netz ist effizient und bietet schnelle, klimafreundliche Verbindungen. Wie potenzielle Konkurrenten den liberalisierten deutschen Markt und ihre Chancen bewerten, kann ich nicht beurteilen. Wir als DB registrieren jedenfalls dort hohe Zuwächse, wo wir unseren Fahrgästen durch Neu- oder Ausbaustrecken konkurrenzfähige oder sogar kürzere Fahrzeiten als mit dem Flugzeug oder dem Auto anbieten können.

**PRIMA:** Welche Visionen haben Sie langfristig in der Trassenplanung für den HGV in Deutschland?

**Ulrich Homburg:** Die Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel und die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle–Berlin sind keine Visionen mehr, an ihnen

wird mit Hochdruck gebaut. In Planung haben wir die Verbindungen Frankfurt/Main–Mannheim und Stuttgart–Ulm, für die sogenannte Y-Trasse im Städtedreieck Hannover–Bremen–Hamburg laufen die Planungen jetzt an. Mindestens genauso wichtig ist aber – übrigens nicht nur für den ICE-Verkehr – die Beseitigung von Nadelöhren in unseren großen Knoten, denn unsere Kunden beeindruckt weniger mit spektakulären Höchstgeschwindigkeiten als mit attraktiven Reisezeiten von City zu City.

**PRIMA:** Für wie realistisch halten Sie die Umsetzung der von Ihnen genannten Projekte?

**Ulrich Homburg:** Die notwendige Weiterentwicklung der Infrastruktur liegt nicht in unserem Ermessen. Wir sind hier von politischen Weichenstellungen abhängig und der Fra-

ge: Welche Verkehrswege braucht Deutschland in Zukunft und wofür werden die knappen öffentlichen Mittel verwendet? Der Klimawandel spricht langfristig für den Verkehrsträger Schiene, denn er kann schon heute CO<sub>2</sub>-freie Mobilität ermöglichen. Hier gehen wir mit verschiedenen Angeboten und Projekten mit gutem Beispiel voran. Allerdings wird unser Engagement von der Politik bislang kaum honoriert, im Gegenteil, im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ist die Schiene bei Umweltabgaben wie der Ökosteuern benachteiligt. Die DB ist jedenfalls schon heute in der Lage, auch anspruchsvolle Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu verwirklichen.

**PRIMA:** Als einer der größten Zukunftsmärkte im Personenverkehr auf der Schiene gelten die USA. Welche Möglichkeiten sehen Sie jenseits des Atlantiks?

**Ulrich Homburg:** Ein spannender Markt, in der Tat, auf dem wir bislang nur in der Logistik aktiv sind. Wenn die USA, wie angekündigt, tatsächlich eine Renaissance des Schienenpersonenverkehrs in die Tat umsetzen, wollen wir unser umfassendes Know-how auch dort einbringen. Die 1.000 Ingenieure unserer weltweit tätigen Tochtergesellschaft DB International planen und bauen seit Jahrzehnten Eisenbahnen auf allen Kontinenten. Im arabischen Emirat Katar wird die DB in den kommenden Jahren ein ganz neues Bahnsystem mit Hochgeschwindigkeitszügen, Güterverkehr und Metro für die Hauptstadt Doha bauen. Dieser Milliardenauftrag aus Katar beweist, wie gut wir in der Welt aufgestellt sind.

**PRIMA:** Herr Homburg, vielen Dank für das Gespräch.

Das Interview führte Ulrich Vössing.

Anzeige

# ALMEX

## Ticketing Systeme Telematik Lösungen



Public Transport by Höft & Wessel

[www.almex.de](http://www.almex.de)