

Wirtschaft entgleist

Der weltweite Finanzcrash und die Folgen für die Bahnbranche

Spätestens als Bundeskanzlerin Merkel und Finanzminister Steinbrück Anfang Oktober vor die Öffentlichkeit traten, um zu erklären, dass die Regierung für die Ersparnisse der Bundesbürger garantierte, war klar, dass sich die Finanzkrise zu einem globalen Problem entwickelt und Deutschland und Europa mit voller Wucht erreicht hat.

„Experten“, erklärt Wouter Radstake, Research Analyst und Senior Vice President des Bereichs Landtransport der DVB Bank im Gespräch mit dem Privatbahn Magazin, „haben schon seit Jahren darauf hingewiesen, dass der US-Hypothekenmarkt große Risiken in sich birgt.“ Mit einer ungehemmten Kreditvergabe an Personenkreise, die wirtschaftlich eigentlich nicht in der Lage



Foto: DVB Bank

Wouter Radstake ist Senior Vice President und Research Analyst der DVB Bank mit Sitz in Rotterdam und beobachtet regelmäßig die Bahnmärkte in Europa und Nord-Amerika

waren, eine Hausfinanzierung zu stemmen, wuchs in den USA ein finanzielles Pulverfass heran, das jederzeit durch Selbstentzündung zu explodieren drohte.

Rohstoffpreise lassen die Zinsen steigen

„Doch den entscheidenden Funken, der die Detonation letztendlich mit auslöste“, erläutert Wouter Radstake, „lieferte erfolgte Zinserhöhungen und vor allem auch die starken Öl- und Rohstoffpreissteigerungen der vergangenen Monate.“ Spätestens mit der sprunghaften Verteuerung der Benzin- und Energiepreise fehlten nun auch den US-Haushalten, die ihre Verbindlichkeiten bisher gerade noch bedienen konnten, die finanziellen Mittel, um die monatlichen Kreditraten zahlen zu können. Damit brachen in den USA verstärkt im Jahr 2007 reihenweise Hausfinanzierungen in sich zusammen, was wiederum den Wert von Immobilien stark nach unten trieb – und zwar auch von solchen Immobilien, deren Kredite bisher gar nicht gefährdet waren.

Sicherheiten schwinden

Weil aber Immobilien über Hypotheken besichert sind (in Deutschland erfolgt dies in der Regel über eine sogenannte Grundschuld), verringerten sich mit dem schwindenden Immobilienwert für die US-Hypothekenbanken auch die Kreditsicherheiten. Ausgehend von der nun vorhandenen Krise am amerikanischen Hypothekenmarkt laufen jetzt die ersten

Schockwellen um den Globus, da die amerikanischen Immobilienfinanzierer die vorhandenen Hypotheken gebündelt und in Finanzderivate (Wertpapiere), sogenannte Asset-Backed-Securities (ABS), umgewandelt hatten. Diese Derivate werden seit mehreren Jahrzehnten weltweit gehandelt und auch an europäische bzw. deutsche Banken verkauft. Der Hintergrund dieser Art Geschäfte liegt zum einen darin, dass die US-Banken die Risiken aus dem eigenen Immobiliengeschäft breiter streuen und somit weiter minimieren können. Gleichzeitig können sich die veräußernden Banken mit weiterer Liquidität, also „fresh money“, am Geldmarkt versorgen.

Für die europäischen Banken waren diese Geschäfte, trotz des vorhandenen Risikos, überaus interessant, da die Amerikaner für ihre Finanzderivate in der Regel attraktive Zinsen zur Verfügung stellten.

Der Geldhandel gerät ins Stocken

Nachdem Ende 2007 in den USA deutlich geworden war, dass die durch die Hypothekenkrise ausgelösten Verluste noch höher lagen als Fachleute befürchtet hatten und die Sicherheit zahlreicher erworbener Derivate damit nicht mehr gegeben war, mussten auch europäische Finanzinstitute in hohem Maße Wertberichtigungen vornehmen. Teilweise in solchen Höhen, dass sich hieraus für einige Banken, wie zum Beispiel die

deutsche IKB, eine gefährliche Schieflage einstellte. „Spätestens nach der Insolvenz von Lehman Brothers“, sagt Wouter Radstake, „haben die Banken begonnen, sich extrem zu misstrauen, und deshalb fast aufgehört, untereinander Geld zu verleihen.“ Damit jedoch bestand die akute Gefahr, dass der Geldhandel weltweit komplett zum Erliegen käme. Damit es weder an der Börse noch am Geldmarkt zu einer Katastrophe kommt, senkten zahlreiche Notenbanken kurzfristig ihre Leitzinsen, und Regierungen schnürten in aller Eile Rettungspakete in bis zu dreistelliger Milliardenhöhe. Allein Deutschland stellt der Finanzwirtschaft ein staatliches Rettungspaket in Höhe von rund 500 Milliarden Euro zur Verfügung.

Auswirkungen auf die Bahnbranche

Während die Börsen auf die staatlichen Maßnahmen schon in den ersten Tagen mit großer Erleichterung reagierten, wird erst die Zukunft zeigen, welche mittel- und langfristigen Auswirkungen die Finanzkrise auf die „reale“ Wirtschaft und damit auch auf die „Schiene“ haben wird.

Als erstes „Opfer“ dieser Krise kann innerhalb der Bahnbranche wohl der Börsengang der Deutschen Bahn AG angesehen werden, den die Bundesregierung kurzfristig auf Eis gelegt hat.

Inwieweit zum Beispiel finanzielle Probleme der Logistikkunden auf die Güterbahnen durchschlagen, kann zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht gesagt werden. Sicher ist laut Medienmeldungen jedoch, dass die „Kreditklemme“ schon

nehmern die Kreditlinien gekürzt hatten.

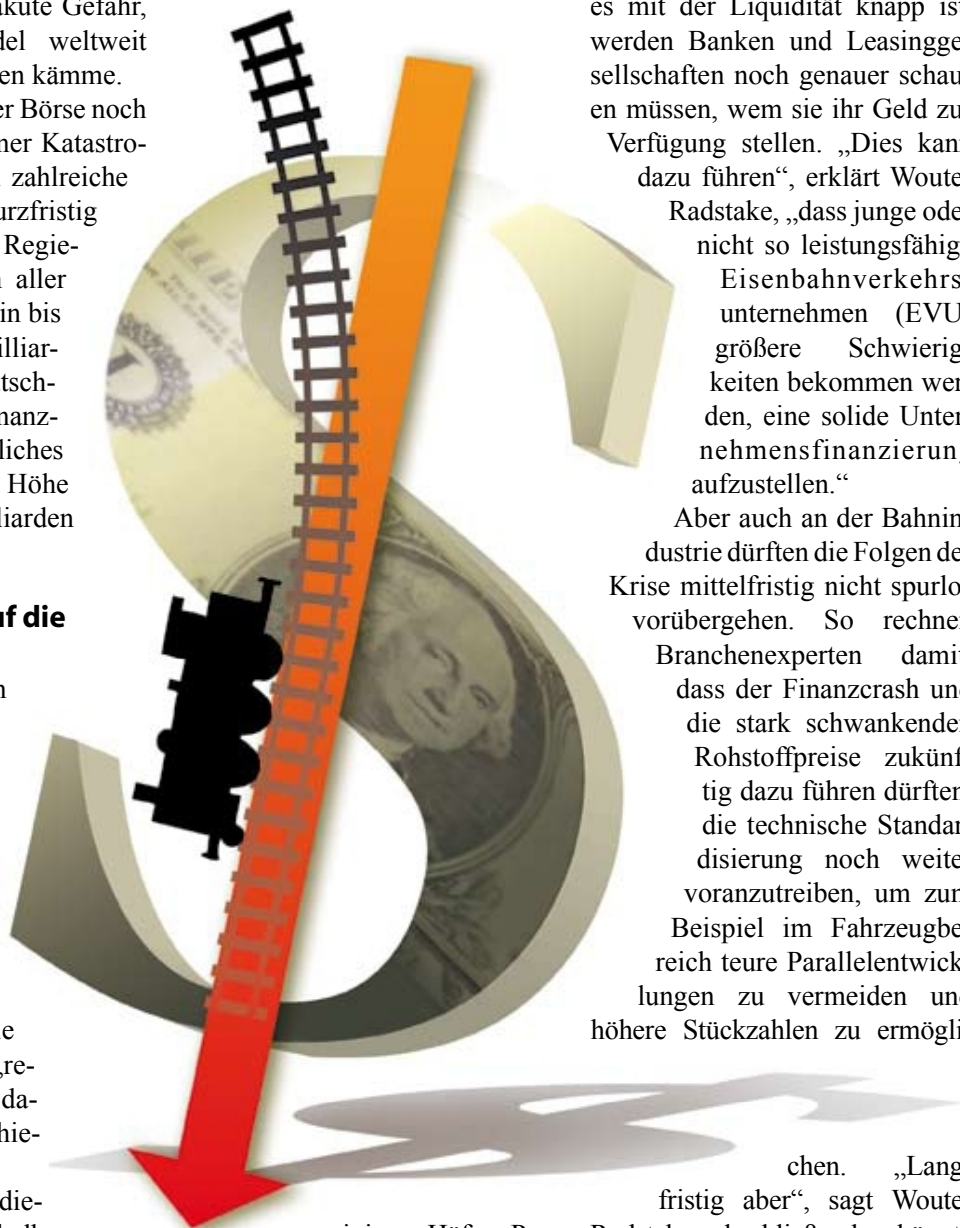
Insgesamt wird eine Verknappung des Geldangebots, sofern es nach den erfolgten Rettungspaketen tatsächlich dazu kommen sollte, auch Auswirkungen auf die Bahnbranche haben, denn wenn es mit der Liquidität knapp ist, werden Banken und Leasinggesellschaften noch genauer schauen müssen, wem sie ihr Geld zur Verfügung stellen. „Dies kann dazu führen“, erklärt Wouter

Radstake, „dass junge oder nicht so leistungsfähige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) größere Schwierigkeiten bekommen werden, eine solide Unternehmensfinanzierung aufzustellen.“

Aber auch an der Bahnindustrie dürften die Folgen der Krise mittelfristig nicht spurlos vorübergehen. So rechnen Branchenexperten damit, dass der Finanzcrash und die stark schwankenden Rohstoffpreise zukünftig dazu führen dürften, die technische Standardisierung noch weiter voranzutreiben, um zum Beispiel im Fahrzeugbereich teure Parallelentwicklungen zu vermeiden und höhere Stückzahlen zu ermögli-

chen.

„Langfristig aber“, sagt Wouter Radstake abschließend, „könnte die europäische Bahnbranche aus dieser Krise gestärkt hervorgehen, denn Europa ist Vorreiter im Bereich technischer Bahninnovationen – und dies weltweit.“ •CWK



einigen Häfen Probleme bereitet hat, weil durch Zahlungsschwierigkeiten zum Teil Ladungen nicht mehr übernommen werden konnten, nachdem die Finanzinstitute den Ab-