

## Deutsche Bahn

# Milliarden verhindern Strukturreform

Milliardenverluste und düstere Aussichten. Das ist die zentrale Botschaft der DB-Bilanz für das erste Halbjahr 2020. Finanzvorstand Levin Holle bezifferte allein den Verlust aus dem regulären Betrieb auf 1,8 Milliarden Euro. Hinzu kommt ein Minus von 1,4 Milliarden Euro durch eine Sonderabschreibung bei der Auslandstochter Arriva. Für das ganze Jahr rechnet die DB damit, dass das Minus ohne Arriva auf 3,7 Milliarden Euro wachsen wird.

## Riesenprobleme schon vorher da

Die Corona-Pandemie hat die ohnehin angespannte Situation der DB jedoch nur verschärft. Die Riesenprobleme waren schon vorher da. Das zeigt ein Blick in die Berichte des Bundesrechnungshofes und auf die Vor-Corona-Bilanz der DB aus dem Jahr 2019. So lag das Konzern-Gesamtergebnis schon im Jahr 2019 bei null. Und selbst diese Null ist tiefrot, denn ohne eine fragwürdige Umstellung der Steuerberechnung hätte die DB bereits für 2019 einen Verlust von gut einer halben Milliarde Euro ausweisen müssen. Noch dramatischer wird das Bild, wenn man schaut, wie sich das operative Ergebnis (EBIT) auf die Geschäftsbereiche verteilt: Von den 1,8 Milliarden Euro entfallen knapp 1,1 Milliarden Euro – also fast 60 Prozent – auf die Infrastruktur. DB Netz erzielte einen Gewinn von 807 Millionen Euro und DB Schenker 538 Millionen Euro. Drei Viertel des Ergebnisses liefern somit die größte Infrastrukturgesellschaft und ein bahnfremdes Logistikunternehmen, und nicht die drei Transportgesellschaften DB Regio, DB Cargo und DB Fernverkehr.

## Schieneinfrastruktur sträflich vernachlässigt

Das Grundübel liegt in der falschen Struktur des DB-Konzerns. Der Zwitter aus gewinnbringendem Unternehmen und Daseinsvorsorge wurde bereits bei der Bahnreform 1994 angelegt und wird durch das Versagen der Politik und daraus resultierend des Managements zementiert. Es gibt kaum richtige Eisenbahner in der DB-Führungsspitze und die zentrale unternehmerische Entscheidung gibt der Bundesverkehrsminister vor. Und so wurden jahrzehntelang Gleise stillgelegt, Bahnhöfe und Gü-



Es ist schon fünf vor zwölf für die Reformen, und es geht dabei um nichts weniger als um die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland und damit die Zukunft unserer Mitglieder.

terverkehrsstellen geschlossen und die Brücken sind marode. Außerdem arbeitet DB Netz weitgehend mit einer Leit- und Sicherungstechnik der 1950er-Jahre. Stattdessen wurden Milliarden in Leuchttürmen wie die automatische S-Bahn in Hamburg und in Höchstgeschwindigkeitsstrecken versenkt. Es wird noch Jahrzehnte dauern, bis die Milliardeninvestitionen die Infrastruktur auf Vordermann bringen können.

## Strukturprobleme werden vertuscht

Wegen der Corona-Schäden will der Bund dem DB-Konzern

nun zusätzlich bis zu 13,5 Milliarden Euro zuschießen. „13,5 Milliarden Euro hören sich zwar gut an, lösen aber das Strukturproblem nicht“, so der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky und spricht Tacheles: „Im Gegenteil. Durch die massiven Eigenkapitalerhöhungen bei der DB werden die zwingend notwendigen Reformen verhindert. Vielmehr sind sich DB und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer einig, die Strukturprobleme der DB unter dem Schleier von Corona weiter zu vertuschen. So muss die Politik ein Jahr vor der Bundestagswahl keine unangenehme Verantwortung übernehmen.“

## Beim Zugpersonal wird nicht gespart

Außerdem haben sich die DB und die EVG wegen dieser Milliardenhilfe zugestanden, zwei Milliarden Euro bei den Personalkosten einzusparen. Die GDL hat das „Bündnis für unsere Bahn“ dazu übrigens nicht unterzeichnet. Weselsky: „Mit uns wird beim Zugpersonal nicht gespart. Unsere Kolleginnen und Kollegen halten nicht nur in Corona-Zeiten oft unter widrigen Umständen den Zugverkehr rund um die Uhr sicher und zuverlässig am

Laufen. Im Gegenteil:

Es gibt noch viele Stellschrauben, an denen gedreht werden muss, damit die Entgelt- und Arbeitsbedingungen



gen verbessert werden, denn ohne Lokomotivführer und Zugbegleiter geht noch sehr lange nichts auf der Schiene.“

## Zweite Bahnreform zwingend notwendig

Was ist denn nun zu tun? Eine zweite Bahnreform ist zwingend notwendig, um die Eisenbahn in Deutschland zu stärken und mas-

siv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Das Herzstück einer solchen Reform ist die Zusammenführung von DB Netz, DB Energie, DB Station & Service und den Werkstätten zu einer gemeinnützigen Gesellschaft – eine echte Bahnreform II. Die Einnahmen aus den Trassenpreisen und Stationsentgelten sowie die Mittel des Bundes könnten so transparent und ohne Profitzwang in die Infrastruktur investiert werden. Trassenpreise und die Anlagenutzungsentgelte könnten günstiger werden. Insbesondere wäre aber ein Verschieben von Kosten oder Gewinnen in andere Transportgesellschaften dann nicht mehr möglich. Dass die DB dafür anfällig ist, deckte „Panorama“ erst vor wenigen Wochen auf. So haben DB-Töchter über Jahre hinweg viel zu viel für IT-Dienstleistungen ausgegeben. Das DB-Unternehmen Systel verlangte offenbar das bis zu Zwanzigfache der marktüblichen Summen. Nicht zuletzt könnte die Politik mit einer gemeinnützigen Infrastruktur die Corona-Ausfälle der DB-Transportgesellschaften zu gleichen Konditionen wie für alle anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland kompensieren.

## Ausbau nach Deutschlandtakt

Gleichzeitig muss das Schienennetz für den Güter- und den Personenverkehr nach dem kapazitätsorientierten Deutschlandtakt ausge-

baut werden. Zwar sind im „Masterplan Schienenverkehr“ dazu schon gute Ansätze vorhanden. „Es macht nämlich wenig Sinn, mit 300 Stundenkilometern viel Energie zu verschwenden, um dann 20 Minuten auf den Anschlusszug zu warten. Vielmehr muss der Fokus auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit liegen. Überhaupt wird der Taktfahrplan mit der kürzesten Fahrzeit nur anfälliger für Störungen. Der Reisende muss sich auf seine Bahn verlassen können“, so Weselsky.

## Rückgrat des Schienengüterverkehrs

Auch bei DB Cargo liegt vieles im Argen. Schon seit Jahren macht das Unternehmen Verluste in dreistelliger Millionenhöhe. Hauptursache für das Defizit ist der Einzelwagenverkehr – das Rückgrat des Schienengüterverkehrs – mit seinen hohen Anlagennutzungsentgelten. „Das Kuppeln der Wagen mit der Hand offenbart dabei den gravierenden Mangel“, so der Bundesvorsitzende. Jede Tonne, die auf der Schiene transportiert wird, spart im Vergleich zum Lkw rund 80 Prozent Kohlendioxid. Ein Güterzug ersetzt bis zu 52 Lkw. Weselsky: „Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene wird ohne bessere Bedingungen für den Einzelwagenverkehr nicht funktionieren, denn solange der Schienengüterverkehr langsamer

und sogar teurer ist als der Transport auf der Straße, bleibt der Verkehr auf der Straße.“ Die GDL fordert dazu auch eine Verringerung der im Vergleich zum Straßenverkehr immer noch viel zu teuren Trassenpreise.

## Rückzug aus ausländischen Aktivitäten

Eine weitere Baustelle sind die zahlreichen ausländischen Beteiligungen. An 700 Töchtern ist die DB mittlerweile beteiligt. Sie erwirtschaftet mehr als 40 Prozent ihrer Umsätze im Ausland. Weselsky: „Geld wird mit den wenigsten verdient. Vielmehr wird wie bei Arriva massiv Geld verbrannt.“ Aktuell wurden hier milliardenschwere ungedeckte Pensionszusagen aufgedeckt. „Eisenbahn in Deutschland ist das Herzstück des DB-Konzerns und darauf muss der Fokus gerichtet werden“, forderte Weselsky.

## Chance auf eine Verkehrswende

Werden all diese Reformen beherzt umgesetzt, dann gibt es eine wirkliche Chance auf fairen Wettbewerb und auf eine Verkehrswende, die wirklich hilft, den Klimawandel zu verringern. Weselsky: „Es ist dabei schon fünf vor zwölf und es geht um nichts weniger als um die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland und damit die Zukunft unserer Mitglieder.“

G. S.

