

Das katastrophale Ergebnis der Deutschen Bahn AG im ersten Halbjahr 2020 und die Lage des Schienenverkehrs in der Krise

Zusammenfassung

Das am 30. Juli 2020 verkündete Halbjahresergebnis der Deutschen Bahn AG muss als katastrophal bezeichnet werden. Die rund 5 Milliarden Euro an erwarteten Verlusten für 2020 und der sprunghafte Anstieg der Verschuldung von 24 Mrd. Euro von Ende 2019 auf rund 30 Milliarden Euro Ende 2020 sind nicht allein Resultat der Krise und der Corona-Restriktionen. Darin drückt sich auch ein Versagen des Top-Managements der DB AG und des Bundesverkehrsministers aus.

Wir sehen die Gefahr, dass vor dem Hintergrund dieser tief roten Zahlen die Schiene als diejenige motorisierte Verkehrs- und Transportform, die die Umwelt und das Klima am wenigsten belastet, noch mehr ins Hintertreffen gelangt. Die Fortschritte, die in der öffentlichen Wahrnehmung im vergangenen Jahr, stark beeinflusst durch die Fridays for Future-Bewegung, in Sachen Verkehrswende im Allgemeinen und Schienenverkehr im Besonderen erzielt wurden, drohen in Vergessenheit zu geraten. Dabei bleiben die Themen Klimaerwärmung und drohende Klimakatastrophe auf der Tagesordnung. Mehr noch: Die aktuelle Krise böte die Chance, die Verkehrswende, zu der die Politikerinnen und Politiker seit Jahren wortreiche Erklärungen veröffentlicht haben, nun auch umzusetzen und klare Prioritäten zugunsten der Verkehre des Umweltverbundes (Fußwege, Radeln, ÖPNV und Bahn) zu setzen. Die Bundesregierung und die EU-Kommission gehen jedoch den umgekehrten Weg: Gefördert werden mit der Luftfahrt, mit den Flugzeugherstellern und mit der Autoindustrie in erster Linie diejenigen Industrien und Verkehrsformen, die die Umwelt und das Klima am stärksten belasten.

1. Lage in der Krise

Der Schienenverkehr in Deutschland ist mit der Wirtschaftskrise und den Corona-bedingten Restriktionen in eine deutliche Krise geraten. Die Einbrüche lagen in den Monaten März bis Mai im höheren zweistelligen Prozentbereich. Im Juni gab es eine leichte Belebung; ein Vorjahresniveau konnte jedoch noch nicht erreicht werden. Nach aktuellem Stand werden die Rückgänge auf das gesamte Jahr 2020 bezogen jedoch nicht so desaströs sein, wie oft dargestellt. Sie dürften zwischen 12 bis 20 Prozent liegen. Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Krise vertiefen und vor allem verlängern wird. Möglich ist auch eine zweite Welle der Epidemie. Es ist jedoch nicht sinnvoll, entsprechende Spekulationen anzustellen und Verluste weit über das Jahr 2020 hinaus hochzurechnen.

Insoweit die aktuell erkennbaren Einbrüche allgemein Resultat der Wirtschaftskrise oder/und Corona-bedingt sind, sollten die damit verbundenen Verluste so, wie dies bei anderen vergleichbaren Unternehmen erfolgte (siehe Lufthansa), durch eine Schutzschirm-Politik ausgeglichen werden. Insoweit Verluste bei den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen

(EVU) ausgeglichen werden, sollte dies für *alle* EVUs gleichberechtigt erfolgen – also für DB Regio, DB Fernverkehr und die Wettbewerber. Zusätzlich sollten im Rahmen eines Post-Corona-Konjunkturprogramms jedoch vor allem Hilfen für die Schienenverkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

2. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung in der Krise

Die Bundesregierung hat in der Corona-Krise in der Öffentlichkeit den Eindruck vermittelt, dass es im Verkehrssektor vor allem die Autoindustrie und die Luftfahrt sind, die Hilfe benötigen. Ohne Zweifel gab es hier massive Einbrüche. Tatsachen sind jedoch auch: Die Autokonzerne verfügen auch Mitte 2020 noch über ein Rücklagen-Polster in Höhe von mehr als 100 Milliarden Euro. Die Gewinne der Konzerne VW, Daimler und BMW bewegten sich 2019 auf Rekordniveau. Ein erheblicher Teil der Verluste der Autokonzerne hat auch mit dem umfassenden Dieselmotoren-Betrug zu tun. Auch die Lufthansa hob 2019 förmlich ab und vermeldete einen Gewinn (EBIT) in Höhe von 2 Milliarden Euro. Ausdrücklich erklärte noch im März 2020 Ulrik Svensson, der Finanzvorstand der Lufthansa: „Die Lufthansa Group ist finanziell gut gerüstet, um auch einer außerordentlichen Krisensituation zu begegnen.“ Die Verschuldung der Autokonzerne und Lufthansa Group sind – im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG – minimal.

Die bisher von der Bundesregierung beschlossenen Hilfen zielen im Verkehrsbereich in starkem Maß auf die Bereiche Autoindustrie und Zulieferer und Flugverkehr. Es handelt sich um Verkehrsformen, die in erheblichem Maß zur Klimaerwärmung beitragen. Die in Aussicht gestellten und teilweise bereits ausgereichten Hilfen zielen auf eine Stärkung dieser Branchen in ihrer alten Form, also auf eine Förderung des Straßenverkehrs und des Luftverkehrs ab. Das gilt auch für die ein weiteres Mal deutlich angehobenen Hilfen im Fall des Erwerbs für Elektroautos¹ und für die vergrößerten Investitionen in die Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw. Angesichts der fragwürdigen Umweltbilanz auch der reinen Elektroautos im Vergleich zu herkömmlichen Pkw mit sparsamen Benzin- und Dieselmotoren leisten diese keinen Beitrag zur Reduktion der Belastungen für Umwelt, Klima, Lebensqualität und Urbanität durch den Straßenverkehr.

Es handelt sich bei all diesen Fördermaßnahmen um Beiträge, die in Widerspruch zu einer nachhaltigen Klimapolitik stehen. Wenn die Bundesregierung in Richtung der beiden Branchen Autoindustrie und Luftfahrt aktiv wird, dann sollten solche Hilfen darauf abzielen, dass eine Konversion dieser Branchen weg vom Flugverkehr und weg vom Straßenverkehr und hin zu sinnvollen, nachhaltigen Wirtschaftsformen gefördert wird und *auf diese Weise* Arbeitsplätze gesichert werden.

¹ Von diesen Hilfen – und von der Erhöhung dieser Förderung – profitieren auch die Plug-in-Hybrid-Pkw. Deren tatsächlicher CO₂-Ausstoß liegt beim dem Doppelten der seit Anfang 2020 geltenden EU-Grenzwerte. Siehe Wirtschaftswoche vom 30. April 2020.

3. Corona-Krise und Wirtschaftskrise als Chance, die Verkehrsmarkt-Unordnung zu beseitigen

Die Corona-Epidemie und die neue Wirtschaftskrise sind auch als Chance insofern zu begreifen, dass endlich die völlig falsche Struktur des Verkehrsmarkts vom Kopf auf die Füße gestellt wird. Seit mehr als sieben Jahrzehnten werden diejenigen Verkehrsarten, die die menschliche Gesundheit, die Umwelt und das Klima besonders belasten, am stärksten gefördert und umwelt- und klimafreundlichen Verkehrsarten strukturell benachteiligt. In diesem Sinne sind weiterhin grundsätzlich notwendig:

- eine Besteuerung von Kerosin
- die Aufgabe des Dieselpprivilegs
- die Aufgabe der steuerlichen Privilegien zur Anschaffung von Geschäftswagen
- der Stopp jeglichen weiteren Straßenneubaus
- der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- ein Plan hin zum Nulltarif im ÖPNV mit der Zwischenstation des 365-Euro-Jahres-Tickets (1 ÖPNV-Euro pro Tag)
- der Ausbau der Schiene und ein umfassender Plan zur Elektrifizierung des Schienennetzes

In der aktuellen Krise herrscht hinsichtlich dieser Zielsetzungen plötzlich das große Schweigen. Das ist jedoch der völlig falsche Ansatz. Wann, wenn nicht jetzt können Pflöcke eingeschlagen werden pro Verkehrswende? Aber auch: Wann, wenn nicht jetzt werden Pflöcke noch weiter eingerammt, die eine fatale Vertiefung der falschen Verkehrsmarktordnung bewirken? Die aktuelle Politik der Bundesregierung in der Krise ist nicht nur klimapolitisch falsch. Es handelt sich auch keineswegs um eine Politik, mit der Arbeitsplätze verteidigt werden. Ganz im Gegenteil: Mit dieser Politik wird ein Desaster in der Arbeitsmarktpolitik angerichtet; es werden perspektivisch viele hunderttausende Jobs gefährdet, da *an veralteten Strukturen festgehalten* wird. Nur eine Politik der Verkehrswende ist in der Lage, Arbeitsplätze zu sichern und Hundertausende sinnvolle Arbeitsplätze im Rahmen einer Verkehrs- und Energiewende zu schaffen.

4. Hilfen gegenüber der Schiene – „Bündnis für unsere Bahn“

Ende Mai kam es zur Bildung eines „Bündnisses für unsere Bahn“, das vom Bundesverkehrsminister, vom Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn und dem

Vorsitzenden der Eisenbahn-Verkehrsgewerkschaft (EVG) vorgestellt wurde.² Wir sehen die in der Plattform für dieses Bündnis aufgeführten Forderungen und Zielsetzungen kritisch.

Zunächst ist festzuhalten: Ein ausschließliches Bündnis Gewerkschaft EVG mit der DB AG ignoriert, dass es um die Schiene als Ganzes gehen muss. Aktuell werden mehr als 35 Prozent des deutschen Schienenmarktes von EVUs außerhalb der DB beherrscht. Auch dafür sind Perspektiven zu weisen. Im Übrigen öffnet ein solches Bündnis auch rein juristisch Flanken für erfolgreiche Klagen der Privaten auf EU-Ebene gegen staatliche Hilfen für die Schiene, weil diese fast ausschließlich der DB zufließen.

Sodann ist zu kritisieren, dass die Bündnisplattform faktisch auf Lohnabbau und Arbeitsverdichtung im Bereich der DB hinausläuft. So heißt es dort: „Weitere Einsparpotentiale werden durch kostensenkende Maßnahmen bei dem Personal- und Sachaufwand gehoben.“ Und: „Die Tarifpartner bekennen sich dazu, die Krise gemeinsam [...] zu bewältigen. Sie schließen dazu [...] Eckpunkte zu einer tarifvertraglichen Vereinbarung ab. [...] Gleichzeitig leisten die Tarifpartner ihren Beitrag im Sinne der [...] Gegensteuerung, um das Unternehmen [gemeint: DB AG] wirtschaftlich zu stabilisieren und finden konkrete Lösungen, damit die Mitarbeitenden die Herausforderungen der Corona-Pandemie unmittelbar bewältigen.“

Das sind klassische Formulierungen, die als Einfallstore zur Aushebelung von Tarifverträgen, zum Lohnabbau, zur Verschlechterung der Schichtpläne und zur Arbeitsverdichtung genutzt werden können. Es ist aus Umwelt- und Beschäftigten-Sicht falsch, ein solches Bündnis zu unterstützen. Wir halten fest: Gerade die Corona-Krise hat gezeigt: Der öffentliche Verkehr im Allgemeinen und die Schiene sind systemrelevant. Es gibt im direkten, produktiven Bereich³ nicht zu viele, sondern deutlich zu wenige Beschäftigte. Die in diesen produktiven Bereichen Beschäftigten sind nicht zu hoch, sondern deutlich zu niedrig bezahlt. Es ist dann der falsche Weg, die Corona-Krise dazu zu nutzen, nochmals im produktiven Bereich des Schienenverkehrs die Axt anzulegen und Bahnbeschäftigte abzubauen bzw. die Arbeitsverdichtung weiter zu erhöhen. Richtig ist allerdings der im Papier „Bündnis für unsere Bahn“ knapp angedeutete Ansatz, im Bereich „Overhead“ (der oberen und obersten Management-Ebenen) Einsparungen vorzunehmen. Während bei der DB seit Ende der 1990er Jahre die Zahl der Beschäftigten in den produktiven Bereichen um mehr als 30 Prozent abgebaut wurde, hat sie sich in den Bereichen Verwaltung und Top-Management um mindestens 30 Prozent erhöht. Dieses Missverhältnis gilt es zu beseitigen.

² Andere für eine Unterzeichnung Eingeladene – so die GDL und die Vertreter der privaten Wettbewerbsbahnen – verweigerten eine Unterstützung.

³ Hierzu zählen insbesondere: Fahrdienstleiter, Werkstattmitarbeiter, Gleis- und Fernmeldebauer, Wagenmeister, Aufsichten, Vertriebsmitarbeitende, Disponenten auf und in den Einsatzstellen und Betriebsleitzentralen, Zugbegleiter und Lokomotivführer.

5. Die Problematik einer fortgesetzt hohen und steigenden Verschuldung der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG war Anfang 2020 mit rund 25 Milliarden Euro bereits hoch verschuldet. Bis Mitte 2020 soll der Schuldenberg bereits auf 30 Milliarden Euro angewachsen sein. Noch vor der Corona-Krise gab es die Entscheidung, im Rahmen eines „Klimapakets“ zehn Jahre lang das Eigenkapital der DB durch jährlich eine Milliarde Euro neuer Bundeszuschüsse zu erhöhen und damit die Möglichkeiten zur zusätzlichen Verschuldung der DB deutlich und langfristig auszuweiten. Bereits im zitierten Papier „Bündnis für unsere Bahn“ wurde erklärt, zur „Schließung der verbleibenden Finanzierungslücken der Deutschen Bahn“ werde der „Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags gebeten, einer Anhebung der Verschuldungsgrenze zuzustimmen“. Hierfür wurde in einer Mitteilung der Bundesregierung an den Verkehrsausschuss des Bundestags bereits konkrete Zahlen genannt und eine „Hilfstranche in Höhe von 4,5 Milliarden Euro“ gefordert. Man will ganz offensichtlich in noch stärkerem Maß als bislang geplant, die Verschuldung einerseits zulassen und sie andererseits durch eine mit Steuergeld erhöhte Kapitalerhöhung bilanztechnisch teilweise kaschieren.

Dazu halten wir fest: Der Weg Bundes-Zuschüsse an die DB zur Eigenkapitalerhöhung bei gleichzeitiger fortgesetzter Steigerung der DB-Schulden ist grundfalsch. Damit wird auf mittlere Frist das Unternehmen Deutsche Bahn AG existenziell gefährdet. Das ist zunächst ein FREIBRIEF zur Schulden-Produktion. Der Bund sagt gegenüber einem unfähigen Bahn-Top-Management: Weitgehend gleichgültig, wie tiefrot Eure jeweilige Bilanz ist – wir werden den fortgesetzten Schuldenanstieg durch ein fortgesetzt erhöhte Eigenkapital ausbalancieren.

Das erklärte Ziel der Bahnreform des Jahres 1994 war eine *schuldenfreie Deutsche Bahn*. Deshalb übernahm damals der Bund im Januar 1994 mehr als 50 Milliarden DM an Bundesbahn- und Reichsbahn-Schulden. Deshalb startete die DB im Januar 1994 komplett schuldenfrei. Nun ist Mitte 2020 die DB erneut in einer Höhe verschuldet, die derjenigen der Bundesbahn und der Reichsbahn von Ende 1993 entspricht. Sie ist faktisch überschuldet. Im zitierten Papier „Bündnis für unsere Bahn“ gibt es diesbezüglich tiefe Einblicke, worauf dies hinausläuft. Dort heißt es: „Im Hinblick darauf, dass sich die Kreditkonditionen mit zunehmender Verschuldung des Konzerns [Deutsche Bahn] verschlechtern, ist die Bundesregierung [...] bereit, dem Haushaltsgesetzgeber vorzuschlagen, den Großteil (80%) der [...] Schäden [...] auszugleichen.“⁴

Das heißt: Auch die Bundesregierung geht davon aus, dass die Kreditwürdigkeit der DB weiter Schaden nimmt. Konkret bedeutet dies: Es kommt zu Herabstufungen der

⁴ An dieser Stelle heißt es im Übrigen: „... unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Prüfung und Unbedenklichkeit aus Sicht der europäischen Kommission“. Im Klartext: Die Verschuldung der DB ist eine Tatsache. Doch die in Aussicht gestellten Ausgleichsmaßnahmen durch den Bund können von der EU-Kommission wieder kassiert werden.

Kreditwürdigkeit durch die Ratingagenturen. Damit verteuern sich alle neuen Kredite und Anleihen, die die DB begibt. Die Bundesregierung stellt nun in Aussicht, einen Teil („80%“) der entstehenden Mehrkosten des Schuldendienstes zu übernehmen. Was bereits im Umkehrschluss heißt: Die DB, also: Fahrgäste, Beschäftigte und Steuerzahlende, sollen ein Fünftel des ständig ansteigenden höheren Schuldendienstes selbst tragen. Wobei selbst dies unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die EU-Kommission steht. Das ist eine falsche, fatale und selbstmörderische Politik, die die Bundesregierung und der Vorstand der Deutschen Bahn AG damit vorgegeben.

6. Das wachsende Risiko der Auslandsbeteiligungen der Deutschen Bahn

Die DB erwirtschaftet gut 50 Prozent ihres Umsatzes im Ausland. Und gut 50 Prozent des Weltumsatzes der DB (im Ausland und im Inland) werden mit bahnfremden Engagements getätigt.⁵ Damit vereinen sich in einem Konzern, in den Jahr fürs Jahr mehr als zwölf Milliarden Euro staatliche Unterstützungsgelder, die ausschließlich für die Schiene *gedacht* sind, fließen, kaum entwirrbar Bahnbereiche mit Bereichen, die mit der Schiene nichts zu tun haben und oft sogar in scharfer Konkurrenz zur Schiene stehen. Dieser Mix ist verkehrspolitisch fatal, finanzwirtschaftlich und steuerrechtlich fehl-orientierend und unternehmenswirtschaftlich hoch-risikoreich. Jetzt stellt sich mit der neuen Halbjahresbilanz 2020 heraus, dass allein für die DB-Auslandstochter Arriva ein Abschreibungsbedarf von 1,4 Milliarden Euro zu verzeichnen ist.

Das ist aus unserer Sicht, die wir immer eine Trennung der DB von ihren großen Auslandsbeteiligungen gefordert haben, keine Überraschung. Gerade die jüngeren Krisen haben gezeigt, dass Anlagen von deutschen Unternehmen mit staatlicher Beteiligung im Ausland mit hohen Risiken verbunden sind. Die Deutsche Post hat in früheren Jahren in den USA massive Verluste eingefahren. Die Deutsche Bahn AG hat nach der Finanzkrise 2007-2009 die bis dahin größte DB-Bahnkonzern-Kapitalanlage im Ausland, Bax Global, aufgeben müssen, was ebenfalls mit großen Verlusten verbunden war. In der aktuellen Krise droht ein neues Desaster. Dabei fordern auch der Bundesrechnungshof, Verkehrswissenschaftler wie Prof. Christian Böttger und verantwortungsbewusste Verkehrspolitiker seit mehr als fünf Jahren, dass die Deutsche Bahn ihre Auslandsengagements aufgibt. Seit knapp drei Jahren behauptet auch die Bundesregierung, die DB werde ihre Auslandsengagements zumindest teilweise aufgeben. Doch nichts dergleichen ist bislang erfolgt. Vor drei Jahren hieß es, für einen Verkauf von Schenker und Arriva sei es aktuell „der falsche Zeitpunkt“. Damals hätte ein Verkauf dieser Investments rund zehn Milliarden Euro eingebracht (ein Verkauf von Arriva 4-5 Milliarden). Noch im Mai 2020 hieß es, für einen Verkauf dieser Investments, insbesondere für einen Verkauf von Arriva, sei es „der falsche Zeitpunkt“. Inzwischen

⁵ Die beiden Aussagen ergänzen und überschneiden sich. Ein Teil des im Ausland aktiven DB-AG-Kapitals findet im Schienenbereich statt (weniger als 15%). Und ein größerer Teil der DB-Engagements im Inland (mehr als 20%; vor allem das Lkw-Speditionsgeschäft von Schenker) findet im Inland statt.

produziert Arriva Milliardenverluste. Auch wenn Schenker aktuell noch schwarze Zahlen schreibt, kann es auch hier im Fortgang der Krise zu roten Zahlen kommen. Am Ende kann es durchaus sein, dass die DB bei einer Trennung von ihren Auslandsengagements noch draufzahlen muss. (Wie das im Übrigen der Fall war, als sich Thyssen von seinen Amerika-Geschäften trennen musste).

Zu fordern ist: *Sofortiger Ausstieg aus allen Auslandsengagements*. Schnellstmöglicher Ausstieg der DB aus denjenigen inländischen Engagements, die nicht zur Schiene, zu Busverkehren oder dem übrigen ÖPNV oder zum direkten Vor- und Nachlauf des Schienenverkehrs gehören. Es handelt sich dabei wohlgerne nicht allein um eine finanzpolitisch begründete Forderung. *Es geht vor allem auch darum, dass sich die Deutsche Bahn AG und ihr Personal auf das konzentriert, was ihr eigentlicher Unternehmenszweck ist: der Schienenverkehr* – und damit auch auf das, wofür die jährlichen Steuermilliarden fließen.

7. Zerstörerische Großprojekte stoppen

Auch in den Zeiten von Krise und Corona betreibt die Deutsche Bahn AG mehrere Projekte weiter, die den Schienenverkehr schädigen und Verkehrsinfrastruktur abbauen. Dies trifft zu auf

- Stuttgart 21 (= Verkleinerung der Kapazität um 30%)
- auf das Projekt der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich (= Verkleinerung der Kapazitäten um 20%; Verunmöglichung des Autoreisezugs und Verschlechterung der Nachreisezug-Kapazitäten)
- auf die „Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München“ und auf die Zulaufstrecken für eine Fehmarnbelt-Querung.

Für diese vier Projekte zusammen muss die Deutsche Bahn ab Sommer 2020 und bis zu deren Vollendung weitere 20 bis 25 Milliarden Euro aufbringen.

Wer über „Einsparpotentiale“ im Bereich Schiene redet, darf zu diesen Projekten nicht schweigen. Wer eine derart katastrophale Halbjahresbilanz vorlegt, wie die DB das aktuell tat, muss diese Projekte auf den Prüfstand stellen. Diese Projekte müssen, um weiteren Schaden von der Schiene abzuwenden und Milliarden-Beträge freizusetzen, sofort gestoppt und die damit freiwerdenden Gelder für sinnvolle Bahninfrastrukturprojekte genutzt werden.

8. Neue Sonderausgaben der DB stoppen oder zu 100 Prozent aus Bundesmitteln ausgleichen

Ausgerechnet ab dem Corona-Jahr 2020 jährlich entstehen der DB jährlich bis zu 700 Millionen Euro Extra-Kosten dadurch, dass seit dem 1. Januar 2020 alle mehr als 180.000

Bundeswehrangehörigen dienstlich und privat die DB gratis nutzen. Für diese Dienste gibt es keine nachvollziehbare Begründung. Wer den – gut bezahlten – Dienst an der Waffe im Rahmen der Bundeswehr als einen Dienst an der Allgemeinheit erklärt, der sollte zumindest heute, in Corona-Zeiten, so fair sein, und zum Beispiel allen aktuell ja vielfach gelobten und für „systemrelevant“ bezeichneten 750.000 Pflegekräften in den Krankenhäusern die Gratisfahrt mit der Bahn anbieten.

In jedem Fall muss der Bund, der die Entscheidung „Freifahrt aller Bundeswehrangehörigen mit der Bahn“ herbeiführte, die damit dem DB-Konzern entstehenden Verluste 1:1 ausgleichen. Erfolgt dies nicht, ist die Vereinbarung rückgängig zu machen.

9. Steuerung der DB und Struktur der Deutschen Bahn (Konsequenzen)

Das Aktienkapital der Deutsche Bahn befindet sich zu 100 Prozent im Besitz des Bundes. Was bei Stadtwerken, die oft auch den Charakter einer AG haben, undenkbar ist, ist bei der DB Alltag: Der Schwanz wedelt mit dem Hund. Sprich: Der Schienenkonzern tanzt seinem Eigentümer auf der Nase herum.

Und seit mehr als fünf Jahren behaupten die jeweiligen Bundesregierungen, sie würden ein neues Steuerungskonzept ausarbeiten, auf dass der Bahnkonzern sich ohne Reibungsverluste in die vorgegebene Verkehrspolitik einfügen würde. Sprich: eine Politik der Verkehrswende umsetzen würde. Doch nichts von alledem passiert. Im Gegenteil. Es gibt drei Ebenen der *fatalen Beziehungen zwischen Deutscher Bahn und der Politik (der Bundesregierungen)*: (1) Teilweise agiert die Deutsche Bahn AG eigenmächtig und setzt Projekte um, die verkehrspolitisch und hinsichtlich Nachhaltigkeit kontraproduktiv sind. (2) Teilweise regieren „die Politik“ respektive die Bundesregierungen in die DB auf eine Art und Weise hinein, dass dem Schienenverkehr im Allgemeinen bzw. dem Unternehmen DB im Besonderen hohe Schäden entstehen. (3) Und teilweise gibt es verkehrspolitisch kontraproduktive Entscheidungen, bei denen bewusst oder unbewusst im Dunkeln gehalten wird, wer – die Politik oder die DB – dafür die Verantwortung trägt.

Zwei *Beispiele für die erstgenannte Variante* einer fatalen DB-Politik sind der Beschluss, die Nachtzüge einzustellen und der Umgang mit Kohlestrom aus dem Kraftwerk Datteln 4. Als Mitte 2016 das Aus für alle Nachtzüge der Deutschen Bahn AG angekündigt wurde, behauptete die Politik, es handle sich hier um eine eigenwirtschaftliche Entscheidung der Deutschen Bahn AG. Damals gab es Anhörungen im Verkehrsausschuss des Bundestags, in dem die große Mehrheit der zugelassenen Experten dem Nachtzug eine positive Bilanz bestätigte und von guten Perspektiven hinsichtlich einer Ausweitung auf europäischer Ebene berichtete. Dennoch stellte die DB im Dezember 2016 allen Nachtzugverkehr ein. Seither gibt es einen nachhaltigen Erfolg der Nachtzüge der ÖBB, die rund die Hälfte der DB-AG-Nachtzug-Verbindungen übernahm. Und es gibt, nicht zuletzt durch Fridays-for-Future, eine

von der übergroßen Mehrheit der Medien getragene Berichterstattung, in der ein Wiedereinstieg in einen von der DB mitgetragenen Nachtzugverkehr gefordert wird. Auch tritt die große Mehrheit der im Bundestag vertretenen Parteien und deren verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher für die Wiederaufnahme des Nachtzugverkehrs ein. Doch es wedelt der Schwanz mit dem Hund – die Verantwortlichen stellen sich taub gegenüber den Anforderungen des hundertprozentigen Eigentümers des Unternehmens.

Nochmals fataler das Thema Datteln 4. Am 30. Mai 2020 ging das umstrittene Kohlekraftwerk Datteln 4 ans Netz. Dabei wurde im Januar 2019 vereinbart, dass bei „bereits gebauten, aber noch nicht in Betrieb befindlichen Kraftwerken“ eine Lösung anzustreben sei, um diese „nicht in Betrieb zu nehmen“. Das traf nur zu auf das Steinkohlekraftwerk Datteln 4. Diese faktische Vereinbarung wurde nun offenkundig gebrochen. Mit einer Inbetriebnahme dieses Kraftwerks wird das Klima auf Jahrzehnte massiv durch Kohlendioxid-Mehremissionen belastet.⁶ Die Deutsche Bahn hat sich durch langfristige Verträge verpflichtet, von Datteln 4 bis zu 40 Prozent der Stromleistung abzunehmen – für die gesamte Laufzeit des Kraftwerks, also für rund vier Jahrzehnte. Dass dieses Kraftwerk nun im Nebel von Krise und Corona quasi klammheimlich Ende Mai in Betrieb genommen wurde, ist ein bundespolitischer Skandal. Dass die Deutsche Bahn ihre vertraglichen Verpflichtungen zur Kohlestromabnahme nicht aufkündigte, ist ein verkehrspolitischer Skandal. Dass der damalige Vorsitzende der Kohlekommission, Ronald Pofalla, zugleich Infrastrukturchef der Deutschen Bahn AG ist, ist ein ausgemachter Skandal der Deutschen Bahn AG.

Ein *Beispiel für die zweite Variante* dieser fatalen Fehlsteuerung der DB ist das erwähnte Beispiel, wonach alle Bundeswehrangehörigen beruflich und privat gratis die Bahn benutzen dürfen. Diese Forderung wurde im Sommer 2019 von der Bundesverteidigungsministerin vorgetragen; die Bundesregierung stimmte dem zu. Die DB kommentierte dies am Ende nicht – obgleich ihr, wie oben beziffert, dafür allein in einem Jahrzehnt Kosten in einer Höhe von mehreren Milliarden Euro entstehen.

Ein *Beispiel für die dritte Variante* des kontraproduktiven Verhältnisses DB-Politik ist das Projekt Stuttgart 21. Das Vorhaben wurde im April 1994 vom damaligen Bahnchef Heinz Dürr und dem damaligen Verkehrsminister Matthias Wissmann öffentlich vorgestellt. Es handelte sich ganz offensichtlich um ein *Bundesprojekt*. Und bis zum Jahr 2012 gab es auch weiter diese Einheit von Politik und Bahnspitze, die S21 vorantrieben. Das ging so weit, dass die Bundeskanzlerin behauptete, Deutschland sei „unregierbar“, wenn S21 nicht umgesetzt werden würde. Nachdem die Kosten von Jahr zu Jahr explodieren und inzwischen bei 10 und mehr Milliarden Euro liegen und nachdem inzwischen so gut wie allen klar ist, dass hier *mit viel Geld ein Abbau von Schieneninfrastruktur betrieben wird*, behauptet die Bahnspitze, das Projekt sei falsch und würde „aus heutiger Sicht“ nicht nochmals beschlossen bzw. nicht umgesetzt werden. Die Bundesregierung wiederum behauptet seit vielen Jahren, es handle

⁶ Laut BUND sind dies selbst dann, wenn alte Kraftwerksblöcke stillgelegt werden, „pro Jahr Kohlendioxid-Mehremissionen von rund 2 Millionen Tonnen – eine große Hypothek im enger werdenden klimapolitischen Korsett“.

sich ausschließlich um ein „eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG“. Beide Seiten finden dann aber Wege, dass immer weiter gebaut und die Verluste immer größer werden. Ein Weiterbau fand selbst auf dem Höhepunkt der Corona-Krise statt, obgleich maßgebliche S21-Baufirmen auf anderen Baustellen ihre Tätigkeit eingestellt hatten und obgleich sich erwies, dass mehrere S21-Bauarbeiter sich mit dem Virus infiziert hatten. Im Juni 2020 wurde bekannt, dass eine Bebauung des dann ehemaligen Gleisvorfelds nicht vor 2035 stattfinden kann – was alle Behauptungen, es gehe bei S21 darum, in Stuttgart neuen Wohnraum zu schaffen, absurd werden lässt. Und im Juli 2020 wurde bekannt, dass weitere 12 bis 20 Kilometer zusätzliche Tunnelbauten notwendig werden, um mit S21 den Anforderungen des Deutschlandtakts vielleicht gerecht zu werden. Das aber heißt, dass weitere Kosten in Milliarden Euro Höhe auf die DB zukommen. Doch dazu findet sich in der Halbjahresbilanz der DB kein Wort.

Ganz offensichtlich sind privatwirtschaftliche Strukturen im Bereich der Daseinsvorsorge falsch. Unsere in der Corona-Krise neu bestärkte und seit vielen Jahren vorgetragene Erkenntnis lautet: Die Deutsche Bahn muss anstelle einer Aktiengesellschaft mit multinationaler Konzernstruktur eine öffentlich-rechtliche Betriebsform erhalten und dabei auf Basis eines ergänzenden Status und unter Verweis auf Grundgesetz Artikel 83 dem Allgemeinwohl und den Verkehrsbedürfnissen, konkret der optimalen Verlagerung von Verkehr auf die Schiene verpflichtet werden. Es spricht viel dafür, dass die Struktur „Anstalt des öffentlichen Rechts“ – wie es sie bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW gibt – dafür geeignet wäre.

10. Unsere Forderungen

Aus dieser Analyse leiten wir die folgenden Forderungen ab.

1. Das Bekenntnis zu einer Verkehrswende, bei der die Schiene eine zentrale Rolle spielt, muss von der Bundesregierung erneuert bzw. bestätigt werden. „Corona“ ist kein Argument, hier Abstriche zu machen. Das Gegenteil ist der Fall.
2. Die vor der Corona-Epidemie beschlossenen Maßnahmen und Investitionsvorhaben zur Stärkung der Schiene müssen 1:1 umgesetzt werden – mit der Krise haben diese nichts von ihrer Bedeutung verloren. Das gilt insbesondere für die Investitionen in das Schienennetz und in eine zügige Umsetzung eines Projekts für einen Integralen Taktfahrplan. Dabei ist vor allem darauf zu setzen, dass kleinteilige und schnell Wirksamkeit erlangende Optimierungen im Netz umgesetzt werden (Elektrifizierung von Teilstrecken; Ausbau von Zweigleisigkeit – jeweils als „Lückenschlüsse“). Neue unnötige und große Geldsummen bindende Tunnelprojekte sind abzulehnen.
3. Ausfälle der Schienenverkehrsunternehmen (DB und Wettbewerber), zu denen es durch Corona-Epidemie-bedingte Maßnahmen kam, sind transparent publik zu machen und in

Form einer „Schutzschirmpolitik“, wie es dies bei anderen Wirtschaftsbereichen gab, weitgehend auszugleichen.

4. Die Deutsche Bahn muss sich auf dem schnellstmöglichen Weg von ihren ausländischen Engagements trennen und zu 100 Prozent auf das Inland und das Kerngeschäft Schienenverkehr konzentrieren.

5. Großprojekte, die Schienenverkehrsinfrastruktur schwächen oder gar abbauen, wie Stuttgart 21, die Schließung von Hamburg-Altona und die Verlegung dieses Bahnhofs nach Diebsteich, die Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München und die Zulaufstrecken zu einer Fehmarnbelt-Querung sind aufzugeben.

6. Eine Unterstützung für die Schiene in Deutschland als Maßnahme zur Abfederung der Krise sollte primär in Form der Stärkung der Schieneninfrastruktur stattfinden (Abbau des Rückstaus bei der Schieneninfrastruktur-Instandhaltung, Ausbau des Schienennetzes, Beseitigung von Flaschenhälsen, deutlich beschleunigte Elektrifizierung).

7. Eine Politik, die eine weitere Steigerung der Schulden der Deutschen Bahn AG (ggfs. flankiert um eine weitere Stärkung des Eigenkapitals) ist strikt abzulehnen.

8. Sonderbelastungen der Deutschen Bahn, die Ergebnis von Entscheidungen der Bundesregierung sind, müssen durch den Bund 1:1 ausgeglichen werden. Das gilt für die Entscheidung der Gratisfahrt aller Bundeswehrangehörigen, die am 1. Januar 2020 in Kraft trat. Grundsätzlich darf die Deutsche Bahn nicht für Ziele der Militarisierung genutzt werden.

9. Die Trassengebühren und die Stationsentgelte sind deutlich und soweit zu senken, dass sie keine ernsthaften Hindernisse für die Zielsetzung Verlagerung von Verkehren auf die Schiene darstellen.

10. Der Nachtzugverkehr einschließlich des Autoreisezugverkehrs ist neu aufzubauen. In Kooperation mit den anderen europäischen Eisenbahngesellschaften und in Absprache mit in diesen Bereichen engagierten Gruppen wie back on track ist ein europaweites Nachtzugsystem aufzubauen.

11. Die wichtigste Ressource im Schienenverkehr sind die Beschäftigten. Diese sind und erwiesen sich in der Corona-Krise erneut als systemrelevant. Notwendig ist eine allgemeine Offensive zur Neueinstellung von Beschäftigten in allen produktiven Bereichen der Bahn und – in Absprache mit den Tarifpartnern - eine allgemeine Anhebung der Einkommen. Vorstellbar wäre eine Unterstützung der von Entlassungen bedrohten Beschäftigten bei den Airlines (vor allem Lufthansa, Condor und TUI). Was spricht gegen das Angebot einer Integration von einigen Tausend Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern in den Schienenverkehr und deren Einsatz als Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter? Vergleichbar könnte Piloten, die von Erwerbslosigkeit bedroht sind, eine Umschulung zu

Triebfahrzeugführern angeboten werden.⁷ In diesen Bereichen fehlen rund 1500 Lokführer und eine nochmals größere Zahl von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern bzw. von Personal im Gastronomie-Bereich der Bahn.

12. Die Unternehmensstruktur „Aktiengesellschaft“ hat sich im Fall der Deutsche Bahn als ungeeignet erwiesen. Die Deutsche Bahn muss eine öffentlich-rechtliche Unternehmensstruktur – vorzugsweise die einer Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) – erhalten und gleichzeitig mit dieser neuen Struktur, durch eine entsprechende personelle Neubesetzung der Leitungsgremien und mit einer darauf ausgerichteten Satzung dem Allgemeinwohl und der optimalen Verlagerung von Verkehren auf die Schiene verpflichtet werden.

Bündnis Bahn für Alle, Stellungnahme zum Halbjahresergebnis der Deutschen Bahn AG

Verantwortlich. Dr. Winfried Wolf // Berlin, 30. Juli 2020

+++++

Bahn für Alle setzt sich ein für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand.
Im Bündnis sind die folgenden Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischen Jugendverbänden und Gewerkschaften vertreten:
Attac, autofrei leben!, Bahn von unten, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz BBU, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand GiB, Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten NGG, Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, ProBahn Hessen, ROBIN WOOD, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und ver.di.

⁷ Natürlich ist dabei das unterschiedliche Lohn- und Gehaltsgefälle zu beachten. Im Zweifelsfall wären die Lohneinkommen der Bahnbeschäftigten (Zugbegleiter und Lokführer) entsprechend anzuheben. Allerdings liegen die Verdienste des Kabinenpersonals ausgesprochen niedrig; sie sind kaum höher als diejenigen bei den Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern. Die Lufthansa-Piloten wiederum boten soeben an, auf bis zu 40 Prozent ihrer Einkommen zu verzichten, womit sich die Lücke zu den Triebfahrzeugführern auch deutlich verkleinert.