

# Schienenabbaukonzern

## Deutsche Bahn

Die DB AG braucht einen Vorstand, der Eisenbahn kann und will

Die Deutsche Bahn AG wird zur Bilanzpressekonferenz am 16. März 2016 für das Geschäftsjahr 2015 erstmals wieder einen Verlust ausweisen, und der fällt gleich happig aus: 1,3 Milliarden Euro waren es zur Sitzung des Aufsichtsrates im Dezember. Der Konzern ist in einer tiefen Krise. 1994 wurden Bundesbahn und Reichsbahn auf Staatskosten entschuldet und als bundeseigene AG privatrechtlich verfasst. Die hat inzwischen 20 Milliarden Euro neue Schulden angehäuft und bekommt für Regionalverkehr und Infrastruktur nicht weniger Zuschüsse als ihre öffentlich-rechtlichen Vorläufer. Von volkswirtschaftlicher Effizienz durch privatrechtliche Verfassung kann also nicht die Rede sein.

Wenn DB-Vorstand Grube erklären soll, wo der Hase im Pfeffer liegt, scheint seit seinem Amtsantritt 2009 der ganz normale Eisenbahnbetrieb das Problem zu sein: Es gibt Wetter – besonders viel davon im Sommer und im Winter. Es gibt Beschäftigte, die streiken, krank oder im Urlaub sind. Es gibt Züge und Schienen, die altern und kaputtgehen. Es gibt hohe Benzinpreise, die auf die Energiekosten schlagen, und niedrige Benzinpreise, bei denen die Fahrgäste wegbleiben. Nun gibt es auch noch Fernbusse. Zwar betreibt die DB diese auch selbst, trotzdem reagierte sie auf die Konkurrenz der Busse komplett unvorbereitet.

Die Bilanzen widerlegen Grubes Ursachenanalyse seit Jahren: Große Summen gaben er und sein Vorgänger Mehdorn für den Kauf bahnfremder Logistik aus. Mit Bussen, Lkw, Schiffen und Flugzeugen auf der ganzen Welt macht die DB AG zwar viel Umsatz, im letzten Geschäftsjahr sogar erneut mehr als mit dem inländischen Schienenverkehr. Aber sie erzielt nur ein Viertel ihres Gewinns mit der globalen Logistik und Arriva. Drei Viertel des Gewinns »verdient« die DB AG mit ihrer angeblichen Problemzone inländischer Eisenbahnbetrieb. Verbal gelobte Grube, sich auf das »Brot- und Buttergeschäft« eines Bahnunternehmens zu konzentrieren. Praktisch ist der Umsatzanteil von Güterbahn, Personennah- und Fernverkehr unter seiner Ägide wie bei seinem Vorgänger kontinuierlich geschrumpft. Und das bedeutet, dass sich auch die Aufmerksamkeit des Managements immer mehr auf das Ausland richtet.

Seit Sommer 2015 spricht Grube von einem Konzernumbau. Hinter dem »Umbau« verbirgt sich allerdings ein weiterer Abbau von Schienenverkehr.

Aus dem Betrieb der Zuggattung Nachtzug – im Sinne von Schlaf- und Liegewagen – will sich die DB spätestens im Dezember 2016 komplett zurückziehen. Es werden zwar noch einzelne Nachtzüge durch Deutschland fahren, aber diese werden von der Russischen Staatsbahn oder der

Österreichischen Bundesbahn betrieben. Als Begründung bemüht der DB-Vorstand ein zweistelliges Millionendefizit – trotz guter Nachfrage – und veraltetes Wagenmaterial. Selbst Mitarbeiter aus der zweiten Reihe der Führungsetage sehen, dass diese Argumentation nicht ausreicht, um einen weiteren Stützpfeiler aus dem Gesamtsystem Schiene herauszubrechen (siehe S. II).

Bei der **Güterbahn** sollen noch mehr Gleisanschlüsse abgebaut und noch mehr Leute entlassen werden. Damit die kontinuierliche Schrumpfung weniger auffällt, hat das Kind einen neuen Namen bekommen: Aus DB Schenker Rail wird (wieder) DB Cargo. Nomen est omen – im Namen hat das DB-Management die Schiene (Rail) in ihrer Logistiksparte schon abgeschafft. Statt Einbindung in intermodale Transportketten wird die inländische Güterbahn noch stärker von der zum Teilverkauf aufgerüshten DB Schenker Logistics abgegrenzt (siehe S. II).

Beim **Personenfernverkehr** ist die im März 2015 angekündigte »größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs« dagegen bisher nicht materiell unterfüttert: Weder gibt es auf absehbare Zeit genügend Züge, um die erst vor einigen Jahren stillgelegten IC-Linien nun wieder aufzunehmen, noch reicht das Personal dazu aus. Ohnehin sind die Pläne reichlich langfristig und zu wenig ambitioniert, um den angekündigten Qualitätssprung im Bahnverkehr zu rechtfertigen. Und die bestehende Qualität lässt derweil weiter zu wünschen übrig: Noch immer fallen zu viele Züge aus, sind verspätet oder fahren mit defekten Toiletten, Türen und Bordrestaurants durchs Land. Und auch das immer wieder angekündigte durchgehende WLAN im Zug für alle existiert bisher nur in der Welt der Ankündigungen.

Sogar beim **Nahverkehr** – bis vor wenigen Jahren aufgrund der staatlichen Regionalisierungsmittel die Gewinnmaschine des Konzerns – sieht es alles andere als rosig aus: Die DB verliert immer mehr Ausschreibungen an die Konkurrenz. Doch auch wo sie den Zuschlag erhält, winken lange nicht mehr die saftigen Gewinne wie bei den Exklusivverträgen, die die DB besonders zu Mehdorns Zeiten unter oft zwielichtigen Bedingungen abschloss.

In Beton gegossenes Symbol dieser verfehlten Bahnpolitik ist **Stuttgart 21**. Aus acht unterirdischen Durchgangsgleisen, die ein Zug in einer Richtung befährt, lässt sich zwar ein schöner Dreisatz mit 16 oberirdischen Kopfgleisen, die ein Zug in zwei Richtungen befährt (rein und wieder raus) bilden, und es kommt das Gleiche raus. Doch wer so rechnet, hat keine Ahnung vom Eisenbahnbetrieb. Trotzdem werden weiterhin Milliarden in ein Projekt versenkt, das Schienenkapazitäten abbaut und einem zukünftigen Taktverkehr im Weg steht (siehe S. III).

Beim Konzernumbau wird also auf der einen Seite weiter am inländischen Eisenbahnbetrieb gesägt. Auf der anderen Seite soll die Bedeutung der internationalen, nicht-schienenengebundenen Logistik weiter wachsen. Der DB-Vorstand verhandelt mit der Bundesregierung über eine **Teilprivatisierung** der europäischen Bustochter Arriva, von Grube 2010 für die Rekordsumme von fast drei Milliarden Euro gekauft. Außerdem steht der Teilverkauf von DB Schenker

Logistics, dem weltweiten Frachtgeschäft zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft, auf der Agenda. Geplant ist allerdings kein vollständiger Verkauf, mit dem sich Geld für einen besseren Eisenbahnbetrieb generieren ließe. Grube will stattdessen einen Teilverkauf, mit dem privates Kapital am bisher bundeseigenen Konzern teilhätte. Doch auch aufgrund der hartnäckigen Warnungen von Bahn für Alle scheiterten bereits drei Versuche, den Teilverkauf durch den DB-Aufsichtsrat zu bringen (siehe S. IV).

Die formelle Privatisierung der Bahn im Jahr 1994 hat einen guten, zuverlässigen und bezahlbaren bundesweiten Eisenbahnbetrieb dem Gewinnziel untergeordnet. Statt diesen Prozess weiter voranzutreiben, ist es an der Zeit, die Deutsche Bahn wieder auf das Gemeinwohl zu verpflichten. Das heißt: Güter auf die Schiene. Faire Preise auch für Tickets ohne Zugbindung. Nachtzüge. Taktfahrplan statt Prestigeprojekte. Ausstieg aus Stuttgart 21.

Grubes Vertrag läuft Ende 2017 aus. Noch gilt sein Vize Kefer als aussichtsreichster Nachfolger, vor Grubes Kronprinz Pofalla. Aber von beiden ist kein Kurswechsel zu erwarten. An die Spitze des Unternehmens Deutsche Bahn AG gehört stattdessen endlich wieder eine Person, die Eisenbahn kann und will.

# Editorial

*von Monika Lege*

Eine neue Privatisierungswelle schwappt auf die Verkehrsinfrastruktur zu. Bund und Länder verhandeln über eine Bundesfernstraßengesellschaft, die Bau und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen zentralisieren und die Beteiligung privater Investoren ermöglichen soll. Wir finden: Das ist eine tolle Idee – unter der Bedingung, dass der zukünftige Chef der Deutschen Autobahn AG, nennen wir ihn Bob, Mehdorns Rezepte zur Schrumpfung der Eisenbahn nachkocht: Mehdorn strich den Interregio aus dem Netz. Also sperrt Bob als Erstes die Bundesstraßen. Mehdorn ließ Weichen und Nebengleise abbauen. Also streicht Bob jedes zweite Autobahnkreuz. Statt Bahnhöfen legt Bob Abfahrten, Raststätten und Parkplätze still. Schäden am Gleis ließ die DB AG nicht für teuer Geld beheben, sondern viele Langsamfahrstellen brachten Ruhe in den Schienenverkehr. Für Bob heißt das: Wo Schlaglöcher sind, gilt Tempo 30. Bröselt die Brücke, reduziert Tempo 60 das Verkehrsaufkommen. Geld gespart, Laster vom Pflaster! Schwierig wird für Bob, die Verwirrung und Vervielfachung der DB-Fahrpreise auf die Straße zu übertragen. Eine intelligente Maut? Oder doch lieber eine Mautlotterie, mit Flexi-, Schnupper- und Schnäppchenpreisen? Linke Spur für Premium-Kunden, rechte Spur für's preissensible Segment. Ach, und im ganz großen Stil steigt Bob natürlich in den Schienenverkehr ein und verjubelt dort die Profite aus der Maut. Ja, so gesehen, wäre die Deutsche Autobahn AG eine prima Idee für weniger Straße und mehr Schiene.

Und nun im Ernst: Im Verkehrssektor stiegen die Treibhausgasemissionen im letzten abgeschlossenen Messjahr (2014) um 1,2 Prozent auf 161 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Das ist ein Fünftel der nationalen Kohlendioxid-Emissionen. Verantwortlich dafür ist der wachsende Straßenverkehr.

Das Aktionsprogramm Klimaschutz der Bundesregierung zielt auf minus 40 Prozent der nationalen Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990. Damals waren es 1.248 Millionen Tonnen Kohlendioxid, 2014 sind es noch 901 Tonnen. Trotz Industrie-Abbau im Osten gingen die Treibhausgasemissionen in 24 Jahren nur um ein Viertel zurück. Nun will die Bundesregierung in nur sechs Jahren weitere 15 Prozent einsparen. Das geht nicht ohne weniger Straßen- und Flugverkehr sowie Verlagerung auf die Schiene. E-Mobilität ist auf der Schiene viel effizienter als auf der Straße.

Leider ist der Mehdornsche Straßenkahlschlag nur geträumt. Einer klimagerechten Verkehrswende stünde die Deutsche Autobahn AG genauso im Weg wie eine auf Schienenabbau gepolte Deutsche Bahn AG. Sie würde einseitig Straßenbau fördern. Wird sie privatrechtlich mit dem Ziel möglichst hoher Rendite betrieben, ist ihr unmittelbares Interesse möglichst viel Auto- und Lkw-Verkehr. Doch das Rückgrat postfossiler Mobilität und einer fairen Grundversorgung mit Mobilität für Alle ist die Schiene.

# Nachtzüge: Die Deutsche Bahn macht platt statt mobil

Am 29. November 2015 erklärte DB-Vorstand Ronald Pofalla die Ära der Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen für beendet. Er tat dies ausgerechnet im Sonderzug zum UN-Klimagipfel in Paris, und absurderweise als Reaktion auf Kritik an bereits vorgenommenen Einschränkungen des Nachtzugangebots. Pofalla erklärte dem erstaunten Journalisten, man wolle künftig die Nachfrage nach Nachtzügen mit ICEs bedienen – natürlich nur mit Sitz- und ohne Schlaf- und Liegewagen. Knapp drei Wochen später, am 17. Dezember 2015, beschloss der Vorstand von DB Fernverkehr die Einstellung der Verkehre zu Ende 2016, während der Konzernvorstand sich am Vortag nicht getraut hatte, diesen Plan dem Aufsichtsrat des Konzerns zur Genehmigung vorzulegen.

Die Konzernspitze fütterte 2013 und 2014 Medien und Politiker fleißig mit der Behauptung, die Reisendenzahlen in den Nachtzügen seien deutlich zurückgegangen. So hieß es im »Münchner Merkur« vom 11. August 2014: »2009 verzeichnete die Bahn noch 1,9 Millionen Fahrgäste in dem Segment, 2013 waren es nur noch 1,4 Millionen.« Umso größer war das Erstaunen im Bundestag, als bei der Anhörung zum Nachtzug-Antrag der Linkspartei am 14. Januar 2015 Bahnvorstand Ulrich Homburg auf die erste Frage zur Nachfragesituation der Nachtzüge erklären musste: »Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.« Die Abgeordneten, Medienleute und Gäste bekamen noch mehr zu hören: So waren die Reisendenzahlen gar nicht gesunken, sondern gestiegen. Sie lagen 2013 fast doppelt so hoch wie von der DB angegeben, denn die Konzernspitze hatte sage und schreibe 1,2 Millionen Sitzwagenreisende in den Nachtzügen nicht als Nachtzugreisende, sondern bei den Intercitys verbucht, was die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge auf dem Papier drastisch verschlechterte. »Auf der Schiene sind die Nachtzüge profitabel – das Defizit entsteht im Bahntower« hatten die Beschäftigten schon 2014 erklärt.

Die DB hat(te) aber noch mehr Tricks auf Lager, um die Nachtzüge schlecht aussehen zu lassen: fehlende Präsenz auf der Auskunfts-Website der DB, Hindernisse bei der Onlinebuchung, verschleppte Reparaturen, fahrlässige bis mutwillige Verspätungen beim Rangieren... Kurzum: Die DB hat das Potenzial der Nachtzüge bei weitem nicht ausgeschöpft. Manche sagen: Die Manager haben das Produkt nicht verstanden. Ein Journalist resümierte: »Die wollen nicht.« Dem kann man kaum widersprechen, denn weder in der 2015 vorgestellten Fernverkehrsstrategie noch in der dazu gehörenden Werbekampagne mit dem Slogan »Diese Zeit gehört Dir« kommen Nachtzüge überhaupt vor. Die zahlungskräftige und verspätungssensible Kundengruppe – Geschäftsreisende, Reisende aus Wissenschaft und Politik – wurde bei der

Zielgruppenanalyse ausgeblendet. Wer für ein schöneres Reiseerlebnis, aus ökologischen oder medizinischen Gründen nicht das Flugzeug, sondern die Bahn nutzt, wurde als »Flugphobiker und Eisenbahnnostalgiker« diffamiert.

Dass die DB nur noch mit ICEs und ICs durch die Nacht fahren will, begründete Pofallas Vorstandskollege Berthold Huber am 17. Dezember 2015 mit einem einzigen Argument: »Die können wir aus dem laufenden Produktionskonzept fahren, also ausgesprochen günstig produzieren.« Gemeint ist: Jeweils zwei Zuggarnituren, die bisher nachts an entgegengesetzten Ecken der Republik herumstehen, tauschen nachts die Positionen und nehmen dabei Fahrgäste mit, z.B. zwischen Hamburg und Basel, Köln und Berlin oder München und Düsseldorf – sitzend, grell beleuchtet, von Lautsprecherdurchsagen beschallt: schlaflos durch die Nacht. Die klassischen Nachtzüge will die DB an die ÖBB abgeben, weil – so Huber – »der Nachtzugverkehr in deren Produktionsstrukturen und deren Fahrzeugstrukturen besser passt als bei uns.« Die ÖBB kann also mit lokbespannten Zügen, die nachts auch mal rangiert werden, besser umgehen als die DB. Ein bemerkenswertes Eingeständnis des eigenen Versagens.

Während die DB das Aus für ihre Nachtzüge bekanntgab, führte sie gleichzeitig sinnvolle und erfolgreiche Veränderungen ein: In allen Sitzwagen wurde die Reservierungspflicht in der Nacht aufgehoben. Alle Sitzwagen sind auf der Gesamtstrecke in Deutschland nutzbar und werden als IC angezeigt. Pendler und Sparpreis-Kunden können sie endlich so einfach nutzen wie ICs am Tage. Warum gibt die DB diesem Konzept keine Chance? Fürchtet man etwa, bei weiter steigenden Fahrgastzahlen die Abbaupläne nicht mehr rechtfertigen zu können?

Die DB hat sogar ein 1:1-Modell eines neuen Liegewagenkonzepts bauen lassen, das den wenigen Menschen, die zur Besichtigung zugelassen waren, sehr gut gefiel. Als das Aus bekannt wurde, verkaufte sie es an die ÖBB, die es öffentlich am Wiener Hauptbahnhof ausstellte und ihre Kundschaft um Bewertungen und Ideen bat.

Nachtzüge sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes rund um die Uhr. Nur wenn die Bahn nicht die Bahnsteige zwischen 24 und 6 Uhr hochklappt, wird sie gegen die klimaschädliche Konkurrenz der Flugzeuge und gegen die Fernbusse bestehen können. Nachtzug heißt: Es gibt (auch) Betten und Liegen an Bord und eine angemessene Gastronomie. Das von der DB seit Dezember 2015 gefahrene Konzept eines »CNL und IC im selben Zug« ist nur noch einen Schritt von dem Modell entfernt, das Umweltverbände, Verkehrsfachleute und Mitarbeiter seit längerer Zeit vorgeschlagen haben: Nächtliche ICs haben je nach Bedarf einen oder mehrere Schlaf- und Liegewagen. Auch diese Züge können als Wendezüge und mit Tempo 200 gefahren werden. Damit ließen sich sogar die bestens gebuchten Kurswagen in den Urlaub wieder einführen, bei denen z.B. der Hauptteil des IC aus Hamburg in die Schweiz weiterfährt, aber einige Wagen in Offenburg an einen Regionalzug an den Bodensee gehängt werden. Für eine traumhafte Reise mit Kind, Kegel, Hund und Fahrrad.

Das ist die ganzheitliche Idee vom Nachtzug. Doch der DB-Vorstand schert sich nicht um nachhaltige Mobilität und will unverbesserliche Bahnreisende zum Umstieg auf Flugzeug und Busse zwingen.

Muss man noch extra erwähnen, dass der DB-Vorstand auch seine treuesten Stammkunden verprellt, indem er die Autoreisezüge ebenfalls streicht? Alle reden von Umweltschutz – die DB nicht.

*Peter Dreier (ehemaliges Betriebsrats- und Gesamtbetriebsratsmitglied bei MITROPA und ehemaliger Betriebsrats- und Gesamtbetriebsratsvorsitzender der DB European Railservice)*

# Schrumpfung als Rettung?

## Die DB und der Güterverkehr

Die Güterbahn ist einer der Sanierungsfälle der DB AG: Die Umsätze stagnieren, und nach Mini-Gewinnen in den Vorjahren hat sie 2015 wieder deutliche Verluste gemacht. Jetzt soll die Sparte durch Schrumpfung gesunden: Güterverkehrszentren werden geschlossen, und jede zehnte Stelle wird gestrichen. Ein neuer Name soll Aufbruch signalisieren: Statt »DB Schenker Rail« heißt das Unternehmen jetzt »DB Cargo« – so wie in den 1990er Jahren. Das freut die Hersteller von Lackiermaschinen, ist aber kein Zukunftskonzept.

Vor mehr als zehn Jahren legte der damalige Bahnchef Mehdorn ein Programm zur Sanierung des Schienengüterverkehrs auf. Es hieß »Marktorientiertes Angebot Cargo« (»Mora C«) und beinhaltete den Abbau zahlreicher Güterverkehrsstellen und die massenhafte Kappung von Gleisanschlüssen, die direkt auf das Betriebsgelände führten. Da die betroffenen Unternehmen seitdem kaum noch wirtschaftlich mit der Bahn transportieren können, wurden viele Transporte von der Bahn auf die Straße verlagert.

Die Strategie der DB AG im Güterverkehr konzentriert sich seit Mora C auf die gut 300 Großunternehmen, mit denen die DB den Großteil ihrer Umsätze erzielt. Die Unternehmen chartern ganze Güterzüge mit einem Start und Ziel und bringen der Bahn damit den meisten Profit. Aus dem Stückgutverkehr ist die DB hingegen komplett ausgestiegen. Auch den Einzelwagenverkehr vernachlässigt sie, weil er personalintensiv und technisch aufwändig ist und die Gewinnmargen geringer sind. Dass dieser Schrumpfkurs nun noch verschärft werden soll, zeigt die Schienenabbaustrategie des DB-Managements. Statt ein neues Medikament zu nehmen, wird die Dosis des alten immer weiter erhöht.

Insider bemängeln, dass vielfach an der falschen Stelle Personal abgebaut wurde und dass die DB viel zu wenig investiert. Dadurch sind Transporte zu oft verspätet. Hinzu kommt, dass aufgrund der Stilllegungen die nächste Verladestelle häufig so weit entfernt ist, dass ein Transport mit der Bahn sich kaum lohnt. Immer mehr Logistik-zentren werden inzwischen ohnehin völlig ohne Bahnanschluss gebaut.

Aber muss wirklich jede einzelne Verladestelle und jeder einzelne Güterzug Gewinn erwirtschaften? Kann es nicht auch sinnvoll sein, einige Teilbereiche mit wenig oder keinem Gewinn zu betreiben, um im Gegenzug ein umfassendes Netz von Gütertransporten im ganzen Land anbieten zu können?

Was der DB AG beim Schienengüterverkehr – und leider nicht nur dort – fehlt, ist eine Vorwärtsstrategie: eine Vision, wie eine Güterbahn aussehen könnte, die nicht über 70 Prozent des Transportvolumens dem Straßenverkehr überlässt. Eine solche

Vorwärtsstrategie müsste statt einer Stilllegung den Ausbau von Bahn- und Logistikzentren sowie Gleisanschlüssen umfassen, um mehr Unternehmen den Transport per Bahn anbieten zu können. Wenn dadurch zusätzliche Transporte auf die Schiene gelockt und Anlagen damit besser ausgelastet werden, müsste dies nicht einmal unwirtschaftlich sein.

Aber selbst wenn eine solche Strategie rein betriebswirtschaftlich betrachtet nicht tragfähig wäre, wäre sie volkswirtschaftlich mit Blick auf Klima, Umwelt und Unfälle dennoch wünschenswert. Die Botschaft der DB AG an die Bundesregierung müsste lauten: Damit könnten wir endlich einen deutlich höheren Anteil des Güterverkehrs auf die Bahn bringen. Schließlich steht die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene immer wieder im Programm jeder Bundesregierung – ohne dass dies jemals geschehen wäre: In den letzten 20 Jahren seit der Bahnreform ist das Verhältnis der Verkehrsträger trotz aller Lippenbekenntnisse auffallend konstant. Der Marktanteil der Bahn am Güterverkehr stagniert bei 17 bis 18 Prozent; in den letzten beiden Jahren nahm das Transportvolumen auf der Schiene sogar ab.

Auch die Politik ist für die schwierige Lage des Schienengüterverkehrs verantwortlich: Während das Bahnnetz und die Verlademöglichkeiten für Güter auf die Bahn beständig abgebaut werden, wird das Straßen- und Autobahnnetz jährlich erweitert – auf Kosten des Bundes. Schon jetzt gibt es im Bahnnetz zahlreiche Engpässe an neuralgischen Punkten, die eine Verlagerung von Transporten auf die Bahn besonders von und zu den Seehäfen schon technisch zunehmend schwierig machen. Diese werden aber trotz vieler Ankündigungen nur schleppend beseitigt. Dieselkraftstoff als Energieträger der Lkw wird überdies durch die Steuerbefreiung in Milliardenhöhe subventioniert, während für Elektrizität als Haupt-Energieträger des Schienengüterverkehrs Stromsteuer und EEG-Umlage zu zahlen sind. Und nicht zuletzt ist ein entscheidender Wettbewerbsvorteil des Straßengüterverkehrs, dass er seine Folgekosten – durch Unfälle, Klima- und Umweltauswirkungen (die sogenannten externen Kosten) – auf die Allgemeinheit verlagert. Die Lkw-Maut gleicht nur einen kleinen Teil dieser Kosten aus.

All diese Punkte könnte und müsste ein DB-Management, das eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene will, gegenüber der Bundesregierung vertreten und ihr klar vermitteln: Wir könnten mehr Verkehr auf die Bahn verlagern, wir haben eine Strategie dafür. Aber die Regierung müsste uns mit den entsprechenden politischen Maßnahmen begleiten. Stattdessen setzen Bahnchef Grube und seine Vorstandskollegen jedoch offensichtlich auf den fortgesetzten Rückzug der Bahn vom Transportmarkt und expandieren umgekehrt in Sparten, die dem Schienenverkehr Konkurrenz machen. Der neueste »Coup« ist der Einstieg in das ohnehin hart umkämpfte Paketgeschäft – mit Lkw-Transporten.

Das bringt den schwindenden Nutzen privatisierter, vormals öffentlicher Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger auf den Punkt: Mitte der 1990er Jahre wurden Post und Bahn – formell – privatisiert. Die Post hat ihre Brief- und Paketlogistik vollständig von der Schiene auf Straße verlagert. Die früher in den Städten zentral

gelegenen Brief- und Paketbahnhöfe lässt sich die DB auf dem Immobilienmarkt vergolden. Post und Bahn buhlen beide als »Global Player« um den Status des weltweit größten Logistikunternehmens (Deutsche Post / DHL ist es sogar, die DB AG folgt einige Plätze weiter hinten) und machen sich gegenseitig Konkurrenz: Postbus gegen DB-Fernverkehr, DB-Pakete gegen DHL-Pakete. Gleichzeitig versagen sie in ihrem ursprünglichen Kerngeschäft: Beide ziehen sich aus der Fläche zurück und sind lange nicht mehr so zuverlässig wie die früher viel gescholtenen »Beamtenunternehmen«. Der großen Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger nützt der angebliche Fortschritt durch Privatisierung von Post und Bahn – nichts.

*Bernhard Knierim*

Ausstieg aus Stuttgart 21:

# Es geht um mehr als einen Bahnhof

Ginge es bei Stuttgart 21 nur um die Frage, ob im Südwesten ein Kopf- oder ein Durchgangsbahnhof erhalten oder gebaut werden soll, man könnte diesen Konflikt getrost den Stuttgarterinnen und Stuttgartern überlassen. Es geht aber um »mehr als einen Bahnhof« – so eine der identitätsstiftenden Losungen der weiter sehr lebendigen Bürgerbewegung gegen das Projekt.

Stuttgart 21 ist der Inbegriff, das Beton werdende Symbol einer verfehlten Bahnpolitik, die gerade an allen Ecken und Enden in die Krise gerät – einer Politik, die auf ein paar prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitsstrecken setzt, Verlässlichkeit, Komfort und Leistungsfähigkeit des Systems aber geradezu mutwillig ruiniert. Hier wird das Symbolische dieser Politik sehr materiell. Die Milliarden, die in Stuttgart vergraben werden, fehlen andernorts: »Mit den 3,5 Milliarden Euro Mehrkosten für S 21 hätte man den Dortmunder Hauptbahnhof und viele andere Bahnhöfe locker attraktiv modernisieren können«, so SPD-MdB Marco Bülow aus Dortmund, nachdem ein neues Kostengutachten Ende letzten Jahres dem Projekt eine weitere Kostenexplosion auf zurückhaltend kalkulierte 9,8 Milliarden Euro testiert hatte.

Erstellt hatte das Gutachten im Auftrag des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 die Münchner Verkehrsberatungsfirma Vieregg & Rössler, die schon 2010 die letzte große Kostenexplosion von 4,5 auf 6,5 Milliarden Euro punktgenau prognostiziert hatte – was die DB AG mit hohem Erregungsgrad als substanzloses Gefälligkeitsgutachten abmeierte, um die Ergebnisse im Dezember 2012 dann kleinlaut bestätigen zu müssen. Damit war das Projekt schon 2012 der Unwirtschaftlichkeit überführt und hätte eingestellt werden müssen. Wäre es wohl auch, wenn nicht massiver politischer Druck, inzwischen auch aktenkundig, via Roland Pofalla, damals Bundeskanzleramt, auf die ausstiegswilligen Aufsichtsratsmitglieder ausgeübt worden wäre. Umso unwirtschaftlicher ist es heute, nachdem sich die Kosten rapide auf die Zehn-Milliarden-Euro-Schallmauer zubewegen – mit besten Aussichten auf weitere Steigerungen. Hinzu kommt andererseits, dass die von der DB immer behaupteten hohen Ausstiegskosten durch ein weiteres Gutachten von Vieregg & Rössler vom Januar 2016 ins Reich der politischen Propaganda verwiesen werden konnten. Ein Aufsichtsrat, der so massiv gegen die aktienrechtlich gebotene Wirtschaftlichkeit verstößt, macht sich der Untreue strafbar. Es gibt mutige Staatsanwaltschaften, die nicht vor einer Strafverfolgung der Großen zurückschrecken (»too big to jail«). Die zuständige Berliner Staatsanwaltschaft, die Ermittlungen dazu bislang verweigert, gehört nicht dazu.

Alles, was seit Jahren zu massiven Reputationsschäden der DB führt, hängt mit falschem Ressourceneinsatz zusammen, für den Stuttgart 21 steht: die notorisch gewordene Unpünktlichkeit, vernachlässigte Investitionen in die Infrastruktur, angefangen von Funktionsmängeln in Stellwerken bis hin zur Vielzahl von Löchern im Notruf-Funknetz, wie sie jetzt im Zusammenhang mit der Katastrophe von Bad Aibling bekannt wurden, Hunderte Kilometer eingeleisiger und immer noch nicht elektrifizierter Strecken und vieles mehr.

Nicht nur weil Geld in die falschen Kanäle fließt, geht es hier um weit mehr als einen Provinzkonflikt. Auch verkehrlich hat Stuttgart 21 weit über die Region hinaus negative Auswirkungen. Das Projekt muss als einer der größten wissenschaftlich-technischen Betrugsfälle der Nachkriegsgeschichte gesehen werden, wie es Analyst Dr. Christoph Engelhardt ([www.wikireal.de](http://www.wikireal.de)) titulierte, der sich wie wohl kein zweiter bahntechnisch mit dem geplanten Stuttgarter Knotenpunkt befasst hat. Mit Werbelügen von einer Leistungssteigerung, gar Verdopplung der Kapazität hat man Politik und Publikum genasführt. Inzwischen kann aufgrund bahnwissenschaftlicher Analysen, teils auch unter Berufung auf Dokumente der DB selbst, das Gegenteil als erwiesen gelten: S21 stellt einen Rückbau von Verkehrskapazität dar: In der Hauptverkehrsstunde schafft S21 nur 32 Züge statt der derzeit möglichen 54 Züge – von möglichen 72 Zügen bei einem Ausbau des oberirdischen Kopfbahnhofs ganz zu schweigen, die für den wachsenden Bahnverkehr der Zukunft notwendig wären. Mit S21 entstände entgegen der schein-visionären Werbevideos hier keine spektakuläre Magistrale Paris – Bratislava; es würde vielmehr in eine bestehende, wenn auch verbesserungsbedürftige Verbindung ein neues Verkehrshindernis, ein Nadelöhr, eingebaut.

In einem von 16 ½ Kopfbahnhofs- auf 8 Tiefbahnhofsgleise verkleinerten Verkehrsknoten könnten Züge kaum auf einander warten. Das hieße: Schnell wieder raus, um Platz für den nächsten Zug zu machen. Damit würde das allseits als Maß der Dinge vertretene Konzept des Integralen Taktfahrplans, zuletzt unter dem Label »Deutschlandtakt« im Koalitionsvertrag der Bundesregierung verankert, in Stuttgart auf Generationen hin verunmöglicht. Und wenn dieser Fahrplan in Stuttgart nicht möglich ist, dann hat das Systemfolgen weit über Baden-Württemberg hinaus.

Mit einer gewissen Fassungslosigkeit und politischen Verzweiflung fragen sich alle, die sich auf die Details des Projekts eingelassen haben, wie so etwas in einer eigentlich doch offenen Demokratie am Anfang des 21. Jahrhunderts möglich ist.

Zwei ineinandergreifende Schlüsselmechanismen können eine Erklärung sein. Zum einen die Strategie des Faktenschaffens. Statt ein durchgeplantes Projekt mit einer ehrlichen Kostenberechnung auf den Tisch zu legen, begann die DB vor sechs Jahren – befeuert vor allem von CDU und SPD – mit einer groß inszenierten Prellbockanhebung den Bau. Entscheidende Plangenehmigungen fehlen bis heute, viele Planungen mussten mit hohen Mehrkosten und Verzögerungen revidiert werden. Beim Bauabschnitt Bahnhofsröhre gibt es

inzwischen die 16. Planänderung. Zu diesem Durchmarsch hat wesentlich das Versagen des Eisenbahn-Bundesamtes – vergleichbar die Rolle des Kraftfahrt-Bundesamts bei »Dieselgate« – beigetragen, indem es so gut wie alle Absurditäten einfach durchwinkte, als da sind: ein bahnregelwidriger Höhenunterschied von sechs Metern zwischen Bahnsteiganfang und -ende; die Erlaubnis, Hochgeschwindigkeitszüge durch engere S-Bahntunnel fahren zu lassen; die Genehmigung eines Brandschutzkonzepts, von dem sich selbst die Bahn wegen zu hoher Risiken wieder verabschiedet hat, und vieles mehr. Ein „Baufortschritt“ von gerade mal 12 bis 13 Prozent des Bauvolumens – die schwierigsten Abschnitte stehen noch bevor – verbunden mit maßlos übertriebenen Ausstiegskosten sollen den Eindruck der Unumkehrbarkeit vermitteln. Das hat funktioniert. Gefühlte zwei Drittel der Bevölkerung halten einen Ausstieg nicht mehr für möglich, obwohl eine ähnliche Mehrheit das Projekt Umfragen zufolge, nach allem was inzwischen rausgekommen ist, nicht mehr für möglich hält – und bei der Volksabstimmung, der zweiten Erklärung für das Möglichwerden des Unmöglichen, gegen das Projekt gestimmt hätte.

Noch heute wird die Volksabstimmung von 2011 von interessierter Seite als die finale Legitimation von S21 angeführt. Interessierte Seiten sind u.a. Grüne und SPD, die dieses Plebiszit vor allem als Konfliktauflösungsmechanismus für das einer Koalition im Wege stehende Bahnhofprojekt benötigten – und die ganze Legislaturperiode zum Erhalt der Koalition brauchten. Es wäre vielleicht wirklich als großes Demokratieexperiment in die Geschichte eingegangen, wäre das Volk nicht auf einer bewusst falschen Faktenbasis zur Abstimmung gebeten worden. Dass der Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro, der mit allem, wozu Politiker in der Lage sind, immer wieder beschworen wurde, nicht zu halten war, wusste die DB AG schon zuvor. Ebenso wusste sie, dass S21 ein Rückbau-Projekt ist. Dass zwei U-Bahn-Stammstrecken für zusammen fast vier Jahre gesperrt werden müssen und nicht unter rollendem Rad gebaut würde, hätte damals den Volkszorn heraufbeschworen, heute wird es zähneknirschend hingenommen. Hinzu kommt, dass so gut wie keine der Zusagen aus der sogenannten Geißler-»Schlichtung« eingelöst wurde, obwohl bei der Volksabstimmung selbst die CDU offensiv damit geworben hatte. Ein so manipulatives Verfahren diskreditiert den Gedanken der Bürgerbeteiligung und ist keine Legitimation für S21, eher im Gegenteil.

Der Ausstieg aus dem Projekt bleibt auf der Tagesordnung. Das gebietet die Vernunft, das kann juristischer Druck bewirken, das erfordert eine Kostensituation, nach der heute ein Ausstieg samt Umstieg, für den es realistische Optionen gibt, um mindestens 5,9 Milliarden Euro günstiger ist als der Weiterbau – wenn man bei einem kontraproduktiven Projekt nicht ohnehin alle bisher getätigten Ausgaben als verlorene Kosten abschreibt. »Sunk costs« nennen das die Betriebswirte. Der Volksmund würde sagen, man solle schlechtem Geld kein gutes hinterherwerfen.

# Geld her – Grubes letzter Versuch

## Der geplante Teilverkauf von DB Arriva und Schenker Logistics

Dreimal ist Bahnchef Grube inzwischen mit seinem Anliegen gescheitert, sich vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG grünes Licht für einen Teilverkauf der international tätigen Unternehmenstochter DB Arriva und DB Schenker Logistics zu holen. Arriva betreibt Personenverkehr hauptsächlich mit Bussen, zum kleineren Teil auch mit Zügen. Schenker Logistics transportiert Güter per Schiff, Flugzeug und Lkw. Grube will damit dringend benötigtes Geld einnehmen, da die DB AG mit bald 20 Milliarden Euro Schulden in immer schwierigeres Fahrwasser kommt. Bei den Sitzungen im Juli und Dezember 2015 wurde der Punkt vertagt. Die im Februar anberaumte Sondersitzung des Aufsichtsrates fiel ganz aus. Angeblich gibt es Differenzen zwischen der DB und ihrem Eigentümer, dem Bund, wer von beiden denn wieviel von den Erlösen bekäme und ob überhaupt beide etwas abbekämen. Wie beim von Grubes Vorgänger Mehdorn geplanten Bahnbörsengang ging es nur um das WIE, nicht aber um das OB einer Teilprivatisierung. 2008 hat sich die Große Koalition eine blutige Nase geholt, weil sie die vielen berechtigten Einwände gegen eine Teilprivatisierung der DB ignorierte.

Diesmal scheinen die Warnungen von Bahn für Alle in den Reihen der Gewerkschaften und Sozialdemokratie früher zu fruchten: Im Sommer 2015 hat Bahn für Alle als Erste analysiert, wie der von Grube favorisierte Teilverkauf der internationalen Logistik zu einem Einstieg privater Anteilseigner am bisher bundeseigenen Unternehmen Deutsche Bahn AG missbraucht werden kann. Denn Grube will sich nicht etwa vollständig von dem europaweiten Busunternehmen Arriva und dem globalen Lkw-, Schiffs- und Luftfrachtbetreiber Schenker Logistics trennen, um so dringend benötigte Investitionen für den inländischen Schienenverkehr zu finanzieren. Im Gegenteil, er will Minderheitsanteile verkaufen und so private Aktionäre in das internationale, nicht-schienengebundene Geschäft hereinholen. DB-Finanzvorstand Lutz erklärte den Plan eigentümlich verschwitzt: »Die zwei hübschesten Töchter, die wir haben, sollen in der Familie bleiben.«

Den Konzern Arriva hatte Grube im Spätsommer 2010 für die Rekordsumme von 2,8 Milliarden Euro gekauft. Es war die größte Übernahme in der Geschichte der Deutschen Bahn. Grube, der Mehdorn mit dem Versprechen ablöste, er werde sich auf das »Brot- und Buttergeschäft« konzentrieren, toppte damit die globale Einkaufstour seines Vorgängers. Schenker gehört schon seit 2002 wieder zur DB, nachdem die Bundesbahn das Unternehmen 1991 verkauft hatte. 2006 kaufte

Mehdorn zudem für 1,1 Milliarden Euro den US-amerikanischen Logistiker Bax Global und verwirklichte damit vorübergehend seinen Traum vom weltgrößten Logistiker. Kurz vor seinem erzwungenen Rücktritt 2009 sortierte Mehndorn die Sparte neu. Aus DB Schenker wurden Schenker Logistics und – sauber getrennt und kaputtgespart (siehe Seite II dieser Beilage) – der inländische Schienengüterverkehr namens DB Schenker Rail.

Grube begründet seinen Plan für einen Teilverkauf von Arriva und Schenker Logistics damit, dass die DB AG dringend »frisches Geld« braucht. Im Oktober 2015 und Februar 2016 ließ das Unternehmen Anleihen im Wert von mehr als einer Milliarde Euro ausgeben und demonstriert damit eindrücklich ihren Finanzbedarf. Als bundeseigenes Unternehmen zahlt die DB AG sehr niedrige Zinsen für ihre Anleihen. Warum also leiht sich die DB AG nicht das benötigte Geld? Bahnchef Grube erwartet ein größeres Interesse potenzieller Geldgeber an einer Minderheitsbeteiligung, weil sie dann mit deutlich mehr Rendite rechnen können als bei Anleihen. Er argumentiert nicht im Interesse des Eigentümers und des Gemeinwohls, sondern redet einer Umverteilung von Gemeingut in private Hände das Wort. Nicht zuletzt kaschiert ein »Umbau« genannter Teilverkauf das Scheitern des Bahnvorstands besser als ein Haufen neuer Schulden.

Vieles spricht gegen Grubes geplante Minderheitsbeteiligung, vor allem zwei Gründe sprechen dafür, dass der Staatskonzern Deutsche Bahn seine Tochtergesellschaften Arriva und Schenker Logistics mehrheitlich oder vollständig verkauft. Erstens haben beide verschwindend wenig mit einem funktionierenden inländischen Eisenbahnbetrieb zu tun. Würden die von der DB-Spitze viel beschworenen Transportketten im Güterverkehr aufgehen, dürfte das Ergebnis der Konzernsparte Schienengüterverkehr nicht so dramatisch schlecht sein, wie es ist. Zweitens erwirtschaften beide keine ausreichenden Gewinne, um ihre Kapitalkosten zu decken, bergen aber angesichts internationaler Krisen große Risiken für den Gesamtkonzern. Mit den Einnahmen könnte die DB ihre Schuldenlast reduzieren. Und sie könnte davon endlich das Schienennetz sanieren, Engpässe beseitigen und ausreichend Eisenbahnerinnen und Eisenbahner für einen zeitgemäßen Mobilitäts-Dienstleister einstellen. Die DB muss sich auf ihr Kerngeschäft besinnen und die Aufmerksamkeit des Managements auf das Sachziel eines Eisenbahnunternehmens richten. Internationale Logistik und Busse in anderen Ländern gehört nicht dazu.

# **Wer ist Bahn für Alle und warum machen wir den 9. Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG?**

Der Alternative Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG erscheint heute bereits zum neunten Mal als kritische Auseinandersetzung mit der Jahresbilanz des Unternehmens – und zum dritten Mal als Beilage zur taz. Erstellt und finanziert wird dieser Bericht vom Bündnis Bahn für Alle.

Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die DB AG zu privatisieren («Börsengang»). Geplatzt ist dieser Plan am 9. Oktober 2008, als der Börsenprospekt schon gedruckt war und die Börsenemission noch im gleichen Monat terminiert war. Doch die vier Konsortialbanken, die den Bahn-Börsengang managen sollten, waren tief in die Lehman-Pleite und die nachfolgende größte Finanzkrise seit 1929 involviert. Politisch war von der Merkelgeführten Großen Koalition nicht mehr vermittelbar, das sichere öffentliche Anlagevermögen Bahn von diesen Banken in zweifelhafte Wertpapiere umwandeln zu lassen. Der Preis für das jahrelange Fahren auf Verschleiß, um die Bilanz für die Börse aufzuhübschen, war hoch. Bahn für Alle deckte auf, dass der ICE-Achsbruch vom 8. Juli 2008 in Köln kein Einzelfall war, sondern die Radsatzwellen mehrerer Baureihen von ICE-Hochgeschwindigkeitszügen nicht dauerhaft sind.

Nach 2008 gab es dennoch keinen Kurswechsel in der Geschäftspolitik der DB AG. Abbau und Kahlschalg bei der inländischen Schieneninfrastruktur auf der einen Seite, Prestigeprojekte ohne verkehrlichen Nutzen und teure Zukäufe bahnfremder Unternehmen weltweit auf der anderen. Im Sommer 2015 intervenierte Bahn für Alle, als der DB-Vorstand versuchte, in der parlamentarischen Sommerpause den Einstieg privater Anteilseigner in den Konzern zu ermöglichen statt bahnfremde Sparten zu verkaufen.

Bahn für Alle setzt sich für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand ein und wendet sich gegen jede Bahnprivatisierung. Das Netzwerk arbeitet als Zusammenschluss von 21 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politischer Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden.

Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten in der EVG, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Pro

Bahn Hessen, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr e.V., VCD Brandenburg und Ver.di.

Diese Publikation wird ausschließlich aus Spenden von Bahn für Alle und vielen weiteren Spenderinnen und Spendern finanziert. Wir sind dringend auf zusätzliche Spenden angewiesen, um unsere Arbeit fortzusetzen. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00 (GLS Bank, BIC: GENODEM1GLS);  
Betreff: »Bahn für Alle, Sonderzeitung«.