

Brief an den DB-Vorstand:
**„Aber, aber Herr Homburg!
Da haben Sie ja nochmals Ihren Kopf gerettet!“**
Oder: Die große Mogelpackung „Kundenoffensive“

Die Deutsche Bahn AG und hier der für den Schienenpersonenverkehr verantwortliche Vorstand Ullrich Homburg stellten am 18. März, am Tag vor der Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG, ein überraschendes neues Konzept für den Fernverkehr vor. Da am 19. März vor allem rötlich eingefärbte Zahlen präsentiert werden – Gewinnrückgang; Verluste in einzelnen Sparten; der Chef der Logistiksparte gefeuert; im Fernverkehr sogar absolut weniger Fahrgäste – ist es sicher eine pfiffige PR-Strategie, wenn tags zuvor eine Schienenverkehrsoffensive präsentiert wird. Und diese Rechnung ging auch auf: Die Medien waren am 18. März voll des Lobs über die offensive Strategie des Deutsche Bahn AG.

Und wie sieht diese Offensive der Deutschen Bahn AG im Schienenpersonenfernverkehr aus? Ganz bescheiden ist die Rede erstens von „einer nie dagewesenen Ausweitung des Fernverkehrsangebots um 25 Prozent“, zweitens von einem „konsequenten Ausbau der Stärken des Systems Bahn“. Und drittens davon, dass nunmehr die Bahn „stärker als bisher gegen die Konkurrenz von Auto, Bus und Flugzeug punkten“ werde.

Das lasen wir.

Das hörten wir.

Das fanden wir auf erste Blicke hin echt gut.

Dann fielen uns Worte aus Goethes Faust II ein: „Die Botschaft hör ich wohl – allein mir fehlt der Glaube.“

Doch lassen Sie uns beim Positiven beginnen:

Ja, es wäre ganz ausgezeichnet, wenn die Deutsche Bahn AG ihr Fernverkehrsangebot wieder ausweiten würde.

Ja, es ist wunderbar, dass Sie dabei faktisch vorschlagen, zu 85 Prozent das alte InterRegio-Netz zu reaktivieren. Dieses IR-Netz wurde im Zeitraum 1988 bis 1998 äußerst erfolgreich aufgebaut und zwischen 1999 bis 2002 dann äußerst destruktiv wieder komplett abgebaut.¹ Einige der letzten – noch einsatzfähigen! – InterRegio-Wagen wurden noch vor kurzem – übrigens zu einem Zeitpunkt, als Sie, Herr Homburg, bei DB Fernverkehr längst das Sagen hatten – in den Iran und nach Bulgarien

¹ 1998 konnte der Interregio mit 68 Millionen Fahrräten 40 Prozent aller Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr auf sich vereinen; der ICE brachte es auf 31 Millionen (18%) und der IC/EC auf 53 Millionen (31%). Insgesamt gab es damals 148,9 Millionen Fahrgäste im Schienenpersonenfernverkehr (1997: 152,2 Mio.). 2013 waren es 130,9 Millionen. 2014 waren es noch weniger. Als der Beschluss zur Stilllegung des IR fiel, wies die DB-interne Statistik für den ICE für das Jahr 1992 einen Verlust in Höhe von 77 Mio. DM aus, der IR erzielte einen geringen Gewinn in Höhe von 9 Millionen DM, die Zuggattung IC/EC brachte es auf einen Jahresgewinn von 492 Mio. DM, das System D-Zug fuhr 142 Mio. Verlust ein. Zahlen zu den Fahrgästen nach: Daten & Fakten, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG (zuletzt Ausgabe 2013, S.17); Angaben zur DB-internen betriebswirtschaftlichen Bilanz nach: Karl-Dieter Bodack, InterRegio – Die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems, Freiburg/Brsg. 2005, S.97 und S.118.

verkauft. Und dies auf der Basis von Spott- oder fast Schrottpreisen – und angesichts fehlender Kapazitäten beim rollenden Material hierzulande!

Und man kann natürlich einen wirren Blick bekommen, wenn man feststellt, dass unter Ihrer Ägide Jahr für Jahr Städte vom Fernverkehrsnetz abgehängt wurden, was ja zu Protesten hunderter betroffener Bürgermeister führte, und dass diesen Städten jetzt plötzlich wieder die Ehre zu Teil wird, von ICE oder IC angefahren zu werden. Es gibt ja sogar Städte wie Trier oder Chemnitz, die Sie noch vor einem Vierteljahr, im Dezember 2014, ganz vom Fernverkehr abknipsten – und wo Sie nun erklären, diese würden –zumindest bis 2030 – wieder in das Fernverkehrsnetz integriert werden.

Positiv zu werten ist sicher auch, wenn Reservierungen in Zukunft auch in der 2. Klasse kostenfrei sind. Die Frage sei jedoch gestattet, Herr Homburg: Warum wurde zuvor, auch unter Ihrer Ägide, der Preis je Reservierung kontinuierlich angehoben – er hat sich seit 2002 mehr als verdoppelt! Vor allem ist grundsätzlich zu fragen: Warum benötigen wir viele und zunehmend mehr Reservierungen? Doch primär deshalb, weil die Züge oft derart voll sind, dass ein großer Teil der Fahrgäste Angst hat, keinen Sitzplatz zu bekommen. Was ja wohl auch damit zusammenhängt, dass im Fernverkehr die Sitzplatzkapazität seit 2001 um 32 Prozent abgebaut wurde (von 237.559 im Jahr 2001 auf 161.001 im Jahr 2013) – wobei der Abbau auch noch unter Ihrer Ägide fortgesetzt wurde: Allein seit 2010 wurde die Sitzplatzkapazität im Fernverkehr von 166.248 auf 161.001 oder um 3,2 Prozent reduziert.

Positiv ist es weiterhin zu konstatieren, dass Fernverkehrszüge auf bestimmten Relationen die Funktionen von Nahverkehrszügen wahrnehmen sollen und dass damit in einigen Fällen Regionalexpress-Züge ersetzt werden. Wir haben auch nichts dagegen, wenn es in solchen Fällen (Stichwort Gäubahn bei Stuttgart) zu einer Mischfinanzierung kommt, solange die Bundesländer dabei deutlich weniger (und z.B. maximal 5 Euro je Zug-Kilometer) an Sie, die DB AG, zuschießen, als wenn sie einen Regionalexpress einsetzen und diesen in Gänze aus Regionalisierungsmitteln finanzieren müssten. Allerdings ist das ja keine Angebotsoffensive – schließlich fährt damit kein Zug mehr: Intercity ersetzt Regionalexpress.

Aber auch hier unsere Frage: Warum wurden dann Nahverkehr (DB Regio) und Fernverkehr (DB Fernverkehr AG) mit der Bahnreform derart strikt organisatorisch und finanztechnisch getrennt? Sind es nicht wir, das Bündnis Bahn für Alle, die seit gut einem Jahrzehnt feststellen, dass diese Trennung fatal ist, dass sie dem Synergiegrundsatz des Systems Eisenbahn widerspricht? Fordern nicht wir seit gut einem Jahrzehnt, diese Trennung aufzugeben – was nun Sie teilweise vollziehen wollen? Wobei es dann auch ein grundsätzlich anderes, neues Finanzierungssystem des gesamten Schienenpersonenverkehrs geben müsste. Davon lasen wir bei Ihnen kein Wort.

Es ist natürlich auch nicht negativ zu werten, wenn es, wie von Ihnen angekündigt, mehr und beschleunigte Sprinterzüge geben würde. Auch da unsere bescheidende Gegenfrage: Warum wurden dann mehr als ein Jahrzehnt lang Sprinterzüge abgebaut – so Frankfurt/M.-München? Warum wurden sie verlangsamt und damit unattraktiv gemacht? 2005 zum Beispiel benötigte der Sprinter Frankfurt am Main nach Berlin 3 Stunden und 29 Minuten – heute sind es 11 Minuten mehr Fahrtzeit.

Doch nun, Herr Homburg, zur Sache – in medias res! Es sind *vier Aspekte*, weswegen wir Ihre „Offensive Fernverkehr“ als eine *Mogelpackung* bezeichnen müssen. *Erstens* wegen der Zeitspanne; *zweitens* wegen Ihrer fortgesetzten Missachtung der Stammkundschaft; *drittens* aufgrund des Komfortabbaus, der mit den neuen Zügen verbunden ist und *viertens* aufgrund der Tatsache, dass Sie keinerlei Vorschläge unterbreiten, wie ein Mehr an Schienenpersonenfernverkehr materiell – mit entsprechendem rollendem Material und mit neuem Personal – abgedeckt werden könnte.

1) Zeitspanne „2015-2030“

In den von Ihnen, Herr Homburg, vorgelegten Plänen zur Realisierung der Offensive Fernverkehr ist als Zeit-Ziel wiederholt das Jahr 2030 genannt. Wir könnten noch nachvollziehen, wenn es eine Zielsetzung „2020“ geben würde. Doch „2030“ liegt derart in weiter Ferne – Sie sind da längst im verdienten Ruhestand; Ihr Chef freut sich auf die 80er Lebensjahre – dass dies unernst wirken muss, zumal im Zusammenhang mit dem kontinuierlichen Abbau von Schienenfernverkehr, wie wir ihn seit mehr als einem Jahrzehnt erleben.

Waren Sie nicht noch vor wenigen Wochen im Bundestag anlässlich der Anhörung des Verkehrsausschusses zu den Nachtzügen? War es da nicht so, dass alle anwesenden Gutachter, auch diejenigen, die CDU/CSU und SPD eingeladen hatten, argumentierten, dass der Nachtzugverkehr ein enormes Wachstumspotential aufweisen würde? Dass die Nachtzugverkehrssparten in einigen anderen Ländern ausgebaut werden! Vertraten da nicht Sie, Herr Homburg, als einziger Gutachter die Meinung, dass es ein solches Potential nicht geben würde? Rechtfertigten dort nicht Sie die Kahlschlagpolitik, die der Bereich Fernverkehr – wohlgemerkt: unter Ihrer Verantwortung! – hier betreibt. Ausdrücklich sagten Sie, man beabsichtige nicht, das für die Zukunft der Zuggattung Nachtzugverkehr neue Wagenmaterial zu kaufen. Um dann hinterher am Rande dieses Treffens auch noch einzugestehen, dass Sie persönlich, als oberster Chef dieser Nachtzugverkehrssparte, noch nie in einem Nachtzug gefahren sind!

2) Stammkundschaft

Sie, Herr Homburg, behaupten, Sie wollten „unsere Stammkundschaft noch fester an uns binden“. Und weiter: „Alle bestehenden BahnCards (25, 50, 100)“ blieben „erhalten“. Allerdings würden nunmehr auch „für die gesamte BahnCard-Familie ergänzende Varianten mit nur noch 3 Monaten Laufzeit eingeführt.“

Nun lag dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG auf seiner Sitzung am 10. Dezember 2014 ein Papier vor, das von Ihnen, Herr Homburg, mit verantwortet wurde. In diesem Papier heißt es: „Die BahnCard wird zum Kundenkonto.“ Und in diesem Dokument wird sodann erläutert, dass diese zum Kundenkonto umgemodelte BahnCard dann „Rabatte gemäß Auslastung eines Zuges und individuelle Rabatte nach Kundenumsatz“ gewähren würde.

Käme es zu einer solchen „Umstrukturierung“ der BC50, dann würde es sich bei dieser nicht mehr um eine Mobilitätskarte, die grundsätzlich 50 Prozent Rabatt gewährt, handeln.

Sie, Herr Homburg, untermauerten diese Orientierung noch wie folgt²: „Wir müssen einfach zur Kenntnis nehmen, dass ein System, das die Rabatthöhe vorher festlegt und für das im Voraus zu bezahlen ist, einer ganzen Reihe von Kunden nicht attraktiv genug erscheint.“

Offensichtlich gab es hier bei Ihnen einen grundlegenden Sinneswandel. Die massiven Proteste in der Öffentlichkeit dürften dafür hilfreich gewesen sein. Doch wenn es diesen Sinneswandel gibt, dann fragen wir Sie: Warum präsentieren Sie dann nicht Konzepte, die tatsächlich das Potential einer Stammkundschaft der Deutschen Bahn AG erweitern?

² zitiert nach *Die Welt* vom 5. Dezember 2014

Ihr Modell mit Vierteljahres-BahnCards (25, 50 und 100) stärkt eher die Tendenz, Gelegenheitskundschaft anzulocken. Am Beispiel Schweiz – und hier dem „Halbtax-Ticket“, dem Äquivalent zur BC50 – sehen Sie, dass es rund zehn Mal mehr BahnCard 50 geben könnte, wenn diese nicht derart überbeuert wie aktuell angeboten werden würde. Selbst in Österreich sind es, die unterschiedliche Bevölkerungszahl berücksichtigend, gut drei Mal mehr Fahrgäste, die dort das BC50-Äquivalent, die „Vorteilskarte“ besitzen.

Schließlich gab es 2001, bevor die BahnCard abgeschafft wurde, drei Millionen solcher Mobilitätskarten. Heute sind es nur noch 1,4 Millionen. Der Grund für diese Halbierung der BC50-Stammkundschaft ist wesentlich im Preis der BahnCard 50 zu suchen. Eine solche BahnCard kostete bis Ende 2002 138 Euro. Heute werden dafür 255 Euro verlangt. Das entspricht einer Preissteigerung von 85 Prozent.

3) Das neue Zugmaterial

Sie, Herr Homburg, preisen als Teil der offensiven Strategie der Bahn im Fernverkehr die neuen Züge – so die Doppelstock-IC und den ICx.

Neue Züge werden ohne Zweifel dringend benötigt. Doch die Lobgesänge auf diese neuen Züge sind doch mit dem einen und anderen Misston verbunden. Die Doppelstockwagen beispielsweise haben grundsätzlich *keine Bordrestaurants* mehr, was verglichen mit den klassischen Intercity- und Eurocity-Zügen, aber auch im Vergleich mit den InterRegio-Zügen, einen drastischen Abbau an Service darstellt. Diese Doppelstock-Züge werden auch deutlich weniger Raum für Gepäck bieten als die Züge, die sie dann ersetzen sollen.

Ausgesprochen irritiert sind wir über Ihr Loblied auf die neuen ICx-Züge, die „Ende 2017“ „schrittweise im Regelbetrieb eingesetzt“ werden, und die „bis 2030 dann mit insgesamt 360 Fahrzeugen das Rückgrat des neuen ICE-Netzes bilden“ sollen. Dieser neue Zug hat, das sei eingestanden, auch einige wenige Vorteile. Insbesondere begrüßen wir, dass grundsätzlich in diesen Zügen endlich wieder eine Fahrradmitnahme möglich sein wird (wenn auch mit einer deutlich *zu* geringen Fahrrad-Mitnahmekapazität).

Wir dürfen Sie aber daran erinnern, dass der Schienenverkehrsexperte Markus Hecht von der TU Berlin feststellte, dass der ICx „auf der ganzen Linie einen Rückschritt“ darstellen würde.³ Dass es in diesem Zug keine Abteile mehr gibt, dass keine individuellen Leselampen und keine Fußstützen verfügbar sein werden, dass es deutlich weniger Toiletten geben wird – und dass bei einem Sitzabstand von 856 Millimetern dann das Niveau der Economy-Class mancher Billig-Airline erreicht sein wird. Das sind im übrigen 17 Prozent weniger Sitzabstand als es der ICE-1 in seiner Ursprungsversion aufwies.

Tatsache ist, dass der ICx, der auch als „fahrende Sardinendose“ bezeichnet wurde, und dass die Doppelstock-Intercity-Züge im Vergleich mit den Zuggattungen, die sie ersetzen (und hier im Vergleich mit deren ursprünglicher Konzeption) einen *Abbau an Komfort und Reisequalität* mit sich bringen. Oder in der Sprache Ihres Chefs: Das sind dann „Komfortstörungen“, aber keine zeitweiligen, sondern dauerhafte!

³ Zitat nach: Nicolaus Doll, „Bahn frei für den IC-eng“; in: Welt am Sonntag vom 24. Juli 2011.

4) Es gibt bestenfalls Ersatz und keine neuen Kapazitäten – weder beim rollenden Material noch beim rotierenden Personal!

Herr Homburg – gestatten Sie, dass wir beim Thema Gesamtkapazitäten ausgesprochen drastisch werden müssen: Ihr gesamtes „offensives Konzept Fernverkehr“ ist in Wirklichkeit eine echte Mogelpackung, weil Sie einerseits behaupten, man werde bis 2030 „50 Millionen Fahrgäste mehr mit ICE und IC transportieren“ (was immerhin eine Steigerung von derzeit 130 Millionen Fahrgästen auf dann 180 Millionen oder ein Plus von knapp 40 Prozent wäre) und andererseits dabei unter Verweis auf die neuen ICx- und die Doppelstock-IC-Züge so tun, als gebe es für dieses Plus auch neues Wagenmaterial.

Das aber ist nicht der Fall.

Sie verschweigen komplett, dass es kein **zusätzliches** Wagen- und Zugmaterial im Fernverkehr gibt – auch und gerade auch nicht bis zum Jahr 2030. Wenn die von Ihnen erwähnten neuen 130 ICx-Züge bis 2030 in den Einsatz gelangen, werden die rund 120 ICE-1-Züge 30 Jahre alt sein. Damit aber befinden diese sich am Ende ihrer Einsatzfähigkeit. Die neuen ICx-Züge werden damit sukzessive ICE-1-Garnituren ersetzen.

Die sodann von Ihnen angeführten 120 Doppelstock-IC, die es – ebenfalls erst bis 2030 – geben soll, müssen rund 280 IC-Züge, die aktuell noch im Einsatz befindlich sind, ersetzen. Diese Züge sind dann gut 40 Jahre alt und müssten längst aus dem Verkehr gezogen werden.

Herr Homburg! Alle von Ihnen präsentierten Angaben hinsichtlich der konkreten Investitionen und Bestellungen von rollendem Material sind *nicht neu*. Davon sprechen Sie, davon spricht Herr Grube, seit vielen Jahren. Wobei die Bestellungen immer neu verschoben, die realen Einsatzseiten des neuen rollenden Materials in immer weitere Ferne rückten – Stichwort: „2030“. Und es war immer klar, dass ICx- und Doppelstock-Züge bestenfalls Fernverkehrszüge *ersetzen* werden, die zu den entsprechenden Zeitpunkten aus Verschleiß-Gründen ausfallen.

Neu ist Ihre hochwohllobliche Absicht, den Schienenpersonenfernverkehr bis 2030 um 40 Prozent steigern zu wollen. Doch dafür muss es eine materielle und eine personelle Basis geben. Diese gibt es nicht. Oder trafen Sie sich am Vortag mit Herrn Kirchner von der EVG und sagten diesem zu, Personal in Höhe von 10.000 Vollzeitstellen zusätzlich einzustellen, darunter mindestens 1000 neue Leute auf den Stellwerken? Trafen Sie sich am Vortag mit Herrn Weselsky von der GDL und sagten Sie diesem zu, mindestens 3000 zusätzliche Menschen beim fahrenden Personal – als Lokführer, als Zugbegleiter, als Bordgastronomen – einzustellen? Versprachen Sie den Herren Kirchner und Weselsky, die laufende Tarifrunde im Wortsinne *zügig* zu beenden, die berechtigten Forderungen der Gewerkschaften zu erfüllen – unter anderem die Überstunden deutlich abzubauen und die Arbeitszeiten einzuschränken? Nichts von alledem konnten wir lesen, sie sprachen nur ganz allgemein von 1500 neuen Arbeitsplätzen. Und es handelt sich hier um Personal das heute bereits fehlt – nicht erst 2030!

Ihre Perspektive ist im Wortsinne „nicht untersetzt“ – es gibt hierfür keine fahrbaren Untersätze beim rollenden Material. Und das Personal rotiert – befindet sich im Sonderstress.

Und, Herr Homburg, waren es nicht Sie, der noch vor einem Vierteljahr, im Dezember 2014, sagte: Die Bahn müsse im Segment Fernverkehr „bis 2019 insgesamt 1,5 Milliarden Euro *einsparen*“. Sie sagten damals, dass der Gewinn in diesem Bereich gesteigert werden müsse. Tatsächlich sank er seitdem weiter.

Unter all diesen Bedingungen müssen wir davon ausgehen:

Ihre Konzeption einer Fernverkehrsoffensive ist sympathisch – wir unterstützen sie. In Ihrer Konzeption für eine solche Offensive fehlen so gut wie alle konkreten – finanziellen und materiellen – Unterlegungen, mit denen eine solche Offensive erfolgreich sein könnte.

Wir müssen ernsthaft davon ausgehen, dass Ihre gesamte Offensive im Fernverkehr unernst oder rein voluntaristisch geprägt ist. Und dass die Deutsche Bahn und dass Sie damit sich nur als Nebelwerfer betätigen, dass Sie Zeit schinden oder auch schlicht ihren Job retten wollen.

Uns geht es um anderes.

Wir wollen die Schiene retten.

Wir wollen die Chancen der Schiene wahren.

Wir werden eine Mogelpackung wie die von Ihnen gestern präsentierte aufdröseln und den Fahrgästen und engagierten Verkehrsverbänden verdeutlichen:

Echte Verbesserungen im Eisenbahnverkehr wird es nur geben, wenn die Fahrgäste und die Bahnbeschäftigten selbst aktiv werden.

Hamburg, Berlin und Wilhelmshorst, den 19. März 2015

Monika Lege (Robin Wood)

Bernhard Knierim (Bahn für Alle - BfA)

Winfried Wolf (Bürgerbahn statt Börsenbahn - BsB)

Thema 2015:
**Nachtzüge streichen, Stammkunden vergraulen,
Klimaschutz sabotieren**

„Nachfragesituation der Nachtzüge: Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.“ So eröffnete Ulrich Homburg, DB-Vorstand Personenverkehr, seinen Beitrag bei der Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 14. Januar. Sechs von sieben Expertinnen und Experten aus Bahnwesen und Verbraucherschutz sprachen sich bei der deutlich für Erhalt und Verbesserung des Nachtzugangebotes der DB aus. Einzig Homburg findet es richtig, ein stabil nachgefragtes und gut gebuchtes Fernverkehrsangebot vom Markt zu nehmen – und hat dafür die Unterstützung der Regierungskoalition.

Die DB AG hat im letzten Dezember die Nachtzüge aus Berlin, Hamburg und München nach Paris eingestellt. Der letzte Nachtzug ab Amsterdam, Basel und Prag nach Kopenhagen fuhr bereits Anfang November. Die Verbindung von Berlin nach Amsterdam endet jetzt in Oberhausen. Auch Oberhausen hat seinen Reiz, doch das internationale DB-Nachtzugangebot beschränkt sich nun auf eine Nord-Süd-Achse. Viele weitere Verbindungen sind überdies schon in den letzten Jahren weggefallen. Und all dies, während die DB AG gleichzeitig die „größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“ ankündigt. Warum vergisst sie dabei die internationalen Verbindungen?

Nach Konzernangaben haben Nachtzüge im Geschäftsfeld DB Fernverkehr 2013 ein Defizit von 18 Millionen Euro verursacht, davon 3 Millionen durch den Kopenhagen-Zug und 6 Millionen durch den Paris-Zug. Ein erheblicher Teil der Kosten für die Nachtzüge sind Trassen- und Stationsgebühren – in der Bilanz der DB AG finden sich diese als Einnahmen im Geschäftsfeld DB Netze wieder. Die Fragen, wieviel Trassengebühr die DB Personenverkehr an die Infrastrukturtochter DB Netz zahlt, und wie diese Zahlungen in der Bilanz der DB AG verbucht werden, beantwortete Homburg trotz mehrfacher Nachfragen weder dem Verkehrsausschuss noch der Bundesregierung.

Die DB AG weigert sich, ihren internen Geldfluss nach dem Prinzip ‚Linke Tasche, rechte Tasche‘ zu beziffern. Ein geringer einstelliger Millionenbetrag hält also letztlich als Begründung für massive Einschnitte ins europäische Nachtzugnetz her – mit weitreichenden Folgen für das europäische Bahnnetz und den Reisekomfort. Völlig konträr zu dieser Sparfuchs-Performance hat der DB-Aufsichtsrat im März 2013 eine Kostensteigerung um 50 Prozent auf 6,8 Milliarden Euro für Stuttgart 21 abgenickt. Stuttgart 21 – einst als Knoten einer Magistrale Paris-Bratislava angepriesen – baut nachweislich Kapazitäten im Schienenverkehr ab.

Nachtzüge sind die klimafreundliche Alternative zu innereuropäischen Flügen. Ende des Jahres tagt der Weltklimarat in Paris. Die Bundesregierung schreibt in ihrem Ende 2014 verabschiedeten „Aktionsprogramm Klimaschutz“, dass der Verkehrssektor in den nächsten sechs Jahren bis zu zehn Millionen Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid einsparen müsse. Der Bund sendet ein falsches Zeichen an die Privatwirtschaft, wenn ausgerechnet die bundeseigene Deutsche Bahn klimafreundliche Mobilität sabotiert.

Nachtzüge sind unverzichtbar für den Systemnutzen der Bahn im Personenverkehr. Ohne sie kostet die einfache Bahnfahrt für die Fahrgäste auf längeren Strecken einen zusätzlichen Tag und eine Hotelübernachtung. Das gleiche gilt für Rück- oder Anschlussreise. Viele ändern ihre Reisegewohnheiten und sind öfter im Flugzeug und auf der Straße unterwegs. Die DB AG will ganz offensichtlich nicht, dass ihre Fahrgäste sie als Alternative zu Auto und Flugzeug nutzen.

Zweiundvierzig Prozent der Menschen in Deutschland benutzen nie die Bahn. An schlechten Tagen frage ich mich, ob sich die DB-Spitze mit Absicht bei ihren Stammkundinnen und -kunden unbeliebt macht. Wegekeln – damit notorische Bahnfahrerinnen und -fahrer irgendwann glauben, ein privater Betreiber könne es nicht schlechter machen als die zu hundert Prozent im Eigentum des Bundes befindliche DB AG. Aber das ist Blödsinn. Unser Bündnis „Bahn für Alle“ streitet für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand, für klimafreundliche Mobilität für Alle an jeden Tag (und in jeder Nacht).

Alternativer Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG 2014:

Grube verabschiedet sich vom Brot- und Buttergeschäft der Bahn

Bahnchef Grube, inzwischen seit fast sechs Jahren an der Spitze der DB AG, stellt den neuen Geschäftsbericht des Bahnkonzerns am 19. März vor. Der Enthusiasmus der früheren Jahre ist bei den Präsentationen dieser Daten inzwischen etwas gewichen, auch die Mittelfristplanungen werden immer weiter nach unten korrigiert. Und dennoch bleibt: Der Konzern weist auch für 2014 noch rund 2,1 Milliarden Euro an Gewinn aus – eine Menge Geld. Die spannende Frage ist aber weniger die Höhe dieses ausgewiesenen Gewinns, sondern seine Herkunft – und was das mit dem Bahnverkehr zu tun hat.

Ein Blick in die Bilanz der DB AG fördert Erstaunliches zutage: Trotz des Namens „Deutsche Bahn“ dominieren bei den Umsätzen des Staatsunternehmens seit drei Jahren die Geschäftsfelder, die nicht zum Bereich Schiene zählen, nämlich Schenker Logistics als Mutter des weltweiten Logistikgeschäfts mit insgesamt 14,8 Milliarden Euro¹, Arriva als Mutter des europaweiten Personenverkehrs, vor allem von Buslinien, mit 4,2 Milliarden Euro² und der Bereich „Beteiligungen/Sonstige“ mit 1,2 Mrd. Euro³. Diese Bereiche gemeinsam machen mit 20,22 Milliarden Euro mehr als die Hälfte des gesamten Konzernumsatzes von gut 39 Milliarden Euro⁴ aus. Die eigentlichen Bahn-Sparten, die dem Namen des Unternehmens gemäß ja den Schwerpunkt bilden sollten, machen gemeinsam gerade einmal 48 Prozent aus: DB Fernverkehr kommt auf 3,9 Milliarden Euro Umsatz pro Jahr⁵, DB Regio (Nahverkehr) auf 8,7 Milliarden Euro⁶, beim Schienengüterverkehr unter dem Label DB Schenker Rail sind es 4,5 Milliarden Euro⁷, und im Schienennetz und im Bereich Bahnhöfe, also mit den Konzerntöchtern DB Netz und DB Station & Service, wird ein (externer) Umsatz von knapp 1,5 Milliarden Euro erzielt⁸.

Der Rückblick zeigt: Es gibt eine kontinuierliche Verschiebung von der Schiene zu den Nicht-Schiene-Bereichen. Im Jahr 1994, beim Start der Deutschen Bahn AG, entfielen noch rund 96 Prozent des Gesamtumsatzes auf den Schienenbereich. 1999, im letzten Jahr mit Heinz Dürr als Bahnchef, waren es immer noch rund 95 Prozent. Die wesentliche Wende kam mit Bahnchef Mehdorn – im letzten „Mehdorn-Jahr“, 2009, machte der Bereich Schiene noch 58 Prozent des Gesamtumsatzes aus.⁹ Grube setzte den Kurs „Raus aus dem Brot-und-Butter-Geschäft und rein in die Nicht-Schiene-Bereiche“ fort. Dies erfolgte entgegen seiner eigenen Aussagen und Ankündigungen zum Amtsantritt: „Meine wichtigste Aufgabe ist es, das Brot-und-Butter-Geschäft wieder in Ordnung zu bringen [...] Das heißt: Die Züge müssen ordentlich sein, die Produkte müssen stimmen: pünktlich und in guter Qualität.“¹⁰ Tatsächlich wurde der Mehdorn-Kurs der Verstärkung der Nicht-Schiene-Bereiche unvermindert fortgesetzt. Ein Höhepunkt bei dieser Entwicklung war die Übernahme von Arriva im Jahr 2010 – was den bislang größten Aufkauf durch die DB AG darstellt. Und erneut handelte es sich um die Übernahme eines Konzerns,

¹ 14,814 Mrd. € Außenumsatz im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

² 4,175 Mrd. € Außenumsatz im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

³ 1,233 Mrd. Euro Außenumsatz im Jahr 2013; Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

⁴ 39,119 Mrd. € im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013. Umsatz 2014: 39,7 Mrd. €, Quelle: Reuters vom 10.3.2015.

⁵ 3,933 Mrd. € Außenumsatz im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

⁶ 8,734 Mrd. € Außenumsatz im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

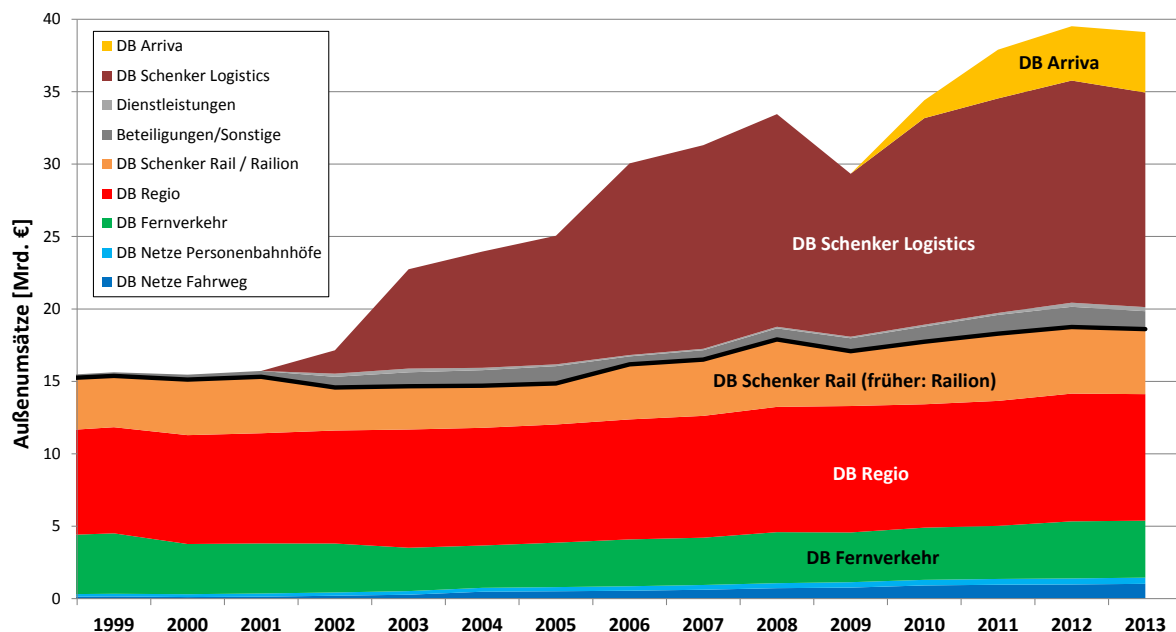
⁷ 4,495 Mrd. € Außenumsatz im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

⁸ 1,024 Mrd. € Außenumsatz mit dem Netz und 0,428 Mrd. € mit den Personenbahnhöfen im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

⁹ Der Gesamtumsatz im Jahr 2009 betrug 29,335 Mrd. Euro. Die dem Schienenverkehr zuzuordnenden Bereiche - Fernverkehr, Nahverkehr (DB Regio), Stadtverkehr, Schienengüterverkehr (DB Schenker Rail), Netz (DB Netze Fahrweg) und Bahnhöfe (DB Netze Personenbahnhöfe) – brachten es auf einen Umsatz von 17,091 Mrd. Euro (es wurden jeweils die „externen Umsätze“ addiert). Quelle: Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2010, S. 148.

¹⁰ Thüringer Allgemeine Zeitung vom 22. Februar 2010. Ähnliche Äußerungen von Grube gab es in der Zeit in vielen Medien.

der überwiegend im Nicht-Schienen-Bereich arbeitet, oft sogar im Busverkehrsbereich, der mit bestehenden Eisenbahnverkehren konkurriert.¹¹ Das Ergebnis dieses Kurses: Bereits 2013 entfielen nur noch 48 Prozent des Konzern-Außenumsatzes auf den Nicht-Schienen-Bereich. 2014 dürfte dieses Verhältnis etwa gleich geblieben sein.



Grafik 1: Entwicklung der Außenumsätze bei der DB AG nach Sparten von 1999 bis 2013. Die dicke Linie stellt die Abgrenzung zwischen dem Bahnbereich (unten) und den bahnfremden Sparten (darüber) dar, die inzwischen mehr als die Hälfte der Außenumsätze ausmachen.

Ganz anders sieht es dagegen beim Verhältnis der Gewinne aus: Zu den gut 2 Milliarden Euro Jahresgewinn¹² steuert der riesige Bereich Schenker Logistics nicht einmal 15 Prozent¹³ bei; im Fall Arriva sind es knapp 11 Prozent¹⁴. Dagegen entfällt mehr als ein Drittel des Gewinns alleine auf den Regionalverkehr¹⁵. Die Infrastruktur bestehend aus Netz und Bahnhöfen bringt es auf einen Anteil am Gesamtgewinn von 40 Prozent¹⁶. Direkt in Zahlen fassen lässt sich dieses Verhältnis mit der Netto-Umsatzrendite, also dem jeweiligen Verhältnis von Gewinn zu Umsatz für jedes Geschäftsfeld: Spitzenreiter hier sind die Personenbahnhöfe mit traumhaften 20,5 Prozent, gefolgt vom Netz mit 13,9 Prozent. Der Bahnbetrieb liegt im Mittelfeld: DB Regio bringt es auf 8,8 Prozent, DB Fernverkehr auf 7,9 Prozent. Arriva hat dagegen nur 5,9 Prozent Netto-Umsatzrendite und der riesige Bereich Schenker Logistics gar nur 2,3 Prozent.¹⁷

¹¹ Arriva betrieb 2009, zum Zeitpunkt der Übernahme, Busse und Bahnen in zwölf Ländern, setzte umgerechnet 3,6 Milliarden Euro um und erwirtschaftete operativ einen Gewinn von 180 Millionen Euro. Das Unternehmen hatte zum Zeitpunkt der Übernahme 14.800 Busse in seinem Bestand. Das Bus-Geschäft brachte 2010 rund 64 Prozent des gesamten Arriva-Umsatzes. 72 Prozent des Arriva-Gewinns entfielen zu diesem Zeitpunkt auf das Bus-Business. Angaben nach: Wirtschaftswoche vom 27. April 2010.

¹² 2,236 Mrd. € im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013. Gewinn 2014: ca. 2,1 Mrd. €, Quelle: Reuters vom 10.3.2015.

¹³ Im Jahr 2014 330 Mio. € lt. Börsen-Zeitung vom 13. März 2015; 335 Mio. € im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

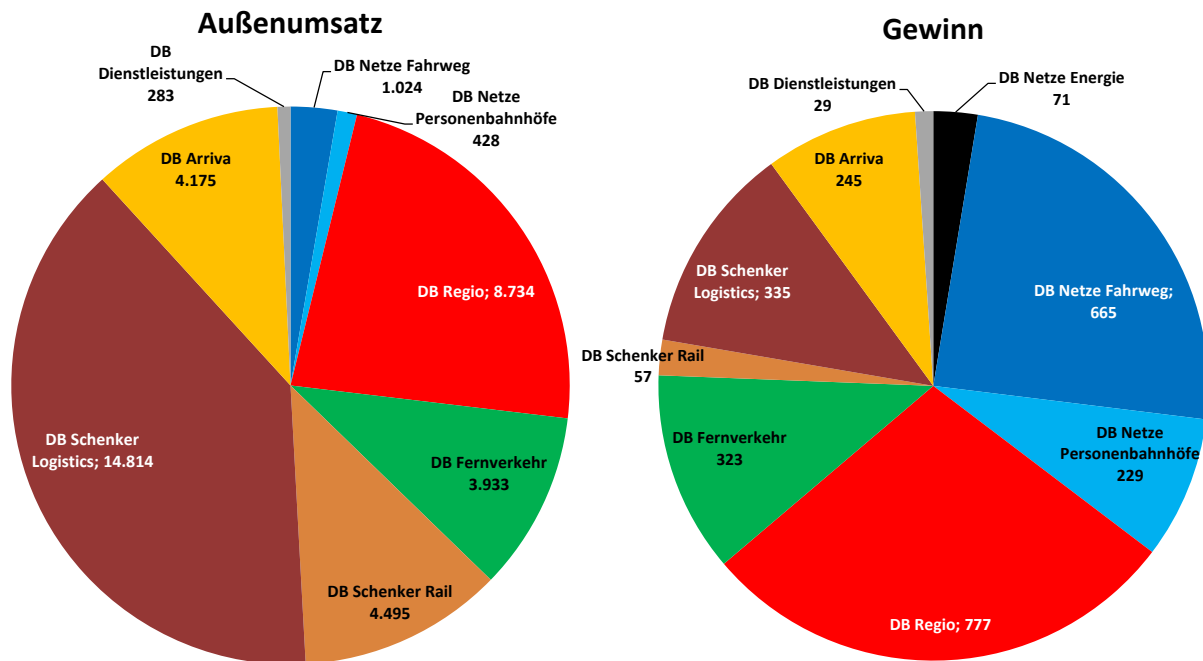
¹⁴ 245 Mio. € im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

¹⁵ 777 Mio. € im Jahr 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

¹⁶ 665 Mio. € DB Netz und 229 Mio. € DB Station & Service, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

¹⁷ Eigene Berechnungen auf Grundlage der oben dargestellten Zahlen für 2013, Quelle: Geschäftsbericht der DB AG 2013.

Das Ergebnis dieser Analyse ist also: Mit dem gesamten internationalen Geschäft bewegt die DB AG zwar riesige Summen an Geld, die maßgeblichen Gewinne erzielt sie jedoch nicht dort, sondern nach wie vor im Inland. Die großen Gewinnmaschinen sind dabei vor allem der Regionalverkehr und die Infrastruktur. Der Löwenanteil der Investitionen der letzten Jahre mit riesigen Unternehmenszukäufen ist hingegen in die internationale Ausrichtung geflossen – wo zwar beeindruckende Summen umgesetzt, aber nur bescheidene Gewinne gemacht werden.



Grafik 2: Außenumsätze (links) und Gewinne (rechts) der einzelnen Sparten der DB AG. Die Zahlenwerte sind alle in Millionen Euro angegeben.

Schauen wir uns eben diese Geschäftsfelder, die offensichtlich den Großteil der DB-Gewinne ausmachen etwas genauer an:

Regionalverkehr und die Infrastruktur – das sind ausgerechnet die Bereiche, in die in erheblichem Maße staatliche Unterstützungsgelder – faktisch Subventionen – fließen. Alleine an Bestellentgelten für den Regionalverkehr erhielt die DB Regio AG im Jahr 2013 4,2 Milliarden Euro¹⁸ aus der Bundeskasse. Diese werden als sogenannte Regionalisierungsmittel vom Bund den Bundesländern zugewiesen; die Länder bestellen dafür wiederum – meist über zwischengeschaltete Aufgabenträger – Nahverkehrsleistungen. In den Infrastruktur-Bereich DB Netz fließen rund 1,2 Milliarden Euro über das Bundes-schieneausbauprogramm, 2,5 Milliarden Euro über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie noch diverse kleinere Beträge; auch hier insgesamt über 4 Milliarden Euro pro Jahr.¹⁹ Hinzu kommen einige hundert Millionen Euro, die der Bahn für die Renovierung und Instandsetzung von Bahnhöfen, hier oft aus den Kassen der Bundesländern und der Kommunen, zufließen.

Wir haben hier also zwei Sparten der DB AG, in die jedes Jahr jeweils über vier Milliarden Euro an öffentlichen Geldern fließen und die gleichzeitig jeweils um die 800 Millionen Euro Gewinne machen. Diese Zahlenverhältnisse deuten schon an, dass die bundeseigene DB AG hier nach dem Prinzip „Linke

¹⁸ 2012 waren es noch 4,265 Mrd Euro; 2013 4,168 Mrd. Euro. Quelle: Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2013, S. 152.

¹⁹ Stand 2012, Datenquelle: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE betreffend „Ausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen und Zielerreichung der Bahnreform“, Bundestags-Drucksache 18/0049; Anlage 1.

Tasche, rechte Tasche“ rechnet: In die eine Tasche steckt sie Staatsgelder hinein, aus der anderen Tasche holt sie angebliche Gewinne heraus. Natürlich hat die DB AG ein erhebliches Interesse daran, möglichst hohe öffentliche Mittel zu erhalten und diese nicht vollständig wieder zu investieren, um dann auf der anderen Seite möglichst hohe Gewinne ausweisen zu können.

Sind solche Gegenrechnungen nur kleingeistige Mäkeleien? Der Betriebswirtschaftsprofessor Christian Böttger, der sich wie kaum ein anderer mit den Bilanzen der DB AG auskennt, urteilt: „[Die Politik] duldet die Ausrichtung des DB-Konzerns als Global Player unter Vernachlässigung der Eisenbahn in Deutschland. Dabei werden international kaum Gewinne erzielt, zugleich werden seit Jahren massiv Mittel aus der Eisenbahninfrastruktur abgezogen.“²⁰

Was macht die DB AG mit den Geldern in den unterschiedlichen Bereichen und welche Konsequenzen hat das? Die folgenden beiden Abschnitte beleuchten die Bereiche, in die die staatlichen Subventionen fließen. Der dritte Abschnitt untersucht die internationalen Geschäfte, in die die DB AG in den letzten Jahren massiv investiert hat, die aber eben keine relevanten Gewinne abwerfen.

1) Der Regionalverkehr: Gewinne auf Staatskosten

Seit der zweiten Stufe der Bahnreform im Jahr 1996 ist der Regionalverkehr nicht mehr automatisch Sache der DB. Stattdessen liegt die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei den Bundesländern, die dafür jährlich gut 7 Milliarden Euro an sogenannten Regionalisierungsmitteln vom Bund erhalten. Die Länder oder von ihnen beauftragte Aufgabenträger (wie im Fall Berlin und Brandenburg der VBB, im Rhein-Main-Gebiet der RMV oder im Ruhrgebiet der VRR) verwenden diese Gelder dann, um Nahverkehrsleistungen zu bestellen – entweder von der DB AG oder von andere Bahnunternehmen, die oft Tochterunternehmen anderer europäischer Staatsbahnen und seltener auch Privatunternehmen sind. Inzwischen wird fast ein Drittel der Nahverkehrsleistungen von solchen konkurrierenden Bahnen erbracht, nur noch gut zwei Drittel von der DB AG²¹, Tendenz weiter zugunsten der Nicht-DB-Bahnen (auch als „NE-Bahnen = nicht bundeseigene Bahnen“ bezeichnet).

Mit der Ankündigung in dieser Woche, etwa 350 zusätzliche Stationen im Land bauen zu wollen, gibt es tatsächlich die Chance, den SPNV in Regionen, die zuvor vom Bahnverkehr abgekoppelt worden waren, wieder deutlich zu verbessern. Die DB AG hat aber gleichzeitig bereits angekündigt, dass sie die Bundesländer dafür zur Kasse bitten will. Das riecht nach einem neuen Geschäftsmodell der DB AG: Neu-Aufbau von noch mehr Haltepunkten mit dem Standard von Bushaltestellen, die komplett von den Ländern finanziert werden.

Wie kommt es nun, dass in einem Geschäftsfeld, in dem offensichtlich ein Wettbewerb zwischen vielen Bahnunternehmen um die SPNV-Aufträge herrscht, solche hohen Gewinne erzielt werden können? Wie erklärt sich eine Netto-Umsatzrendite von 8,8 Prozent bei DB Regio, dem DB-Tochterunternehmen, das diese Verkehre betreibt? Für diese Gewinne sind vor allem ältere Verträge verantwortlich, die in der Regel geradezu fürstliche Bedingungen für die DB AG bieten. In vielen Bundesländern wurden die Verträge bis vor einigen Jahren meist exklusiv mit DB Regio abgeschlossen – und das nicht zufällig, sondern es gab massive Interessenvermischungen. Einige Beispiele:

²⁰ Christian Böttger, Statement im „Privatbahn Magazin“ 5/2014, S. 16.

²¹ Im Fahrplanjahr 2014: 27,3% von Wettbewerbern und 72,7% von der DB AG, jeweils gemessen an der Betriebsleistung. Die von den Wettbewerbern erbrachte Verkehrsleistung ist mit 15% jedoch deutlich geringer – was vor allem auf den Betrieb der großen S-Bahn-Netze durch die DB AG zurückzuführen ist. Quelle: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014, herausgegeben von Mofair und dem Netzwerk Privatbahnen.

- Baden-Württemberg zahlt deutlich mehr für die SPNV-Leistungen an die DB Regio als andere Bundesländer. Während z.B. im benachbarten Bayern die Preise pro Zugkilometer zwischen 2002 und 2014 von 7,49 auf 7,37 € pro Kilometer gesunken sind, sind sie in Baden-Württemberg im gleichen Zeitraum von 7,2 auf 10,12 € pro Kilometer angestiegen – und das obwohl dort mit die ältesten Züge der Republik unterwegs sind.²² Der Grund: Ein Nahverkehrsvertrag aus dem Jahr 2003 sehr zugunsten der DB AG und zuungunsten des Landes, mutmaßlich als Gegenleistung für den Bau von Stuttgart 21 durch die DB AG, den die damaligen CDU-Landespolitiker unbedingt wollten.
- Für den Regionalverkehr in Berlin-Brandenburg wurde gezeigt, dass die gezahlten Preise an DB Regio um bis zu ein Drittel zu hoch waren. Die Verträge wurden vom damaligen Verkehrsminister Hartmut Meyer unterzeichnet, der offensichtlich auch eigene Interessen mit diesem für die DB sehr günstigen Vertrag verfolgte: Meyer wechselte wenig später zur DB AG, um dort als Berater tätig zu werden.
- In vielen weiteren Fällen droht DB Regio im Falle der Vergabe an eine der anderen Bahnen mit dem Verlust von Arbeitsplätzen – was durchaus nicht von der Hand zu weisen ist und einer der Kollateralschäden des Prinzips Ausschreibungswettbewerb im SPNV ist. Auch dieses Druckpotenzial nutzt DB Regio jedoch immer wieder, um für sie günstigere Verträge mit höheren Gewinnmargen durchzusetzen.

Das Geschäftsmodell der günstigen Exklusivverträge bricht der DB Regio in den letzten Jahren aber zunehmend weg. Grund dafür ist, dass die Regionalisierungsmittel aufgrund der steigenden Preise (dazu im nächsten Abschnitt mehr) immer knapper werden und die Aufgabenträger daher zunehmend mehr Leistungen im Ausschreibungswettbewerb vergeben – auch wenn sich dabei im Schnitt immer weniger Anbieter bewerben und von einem „Wettbewerb“ kaum noch gesprochen werden kann.²³ Und tatsächlich zeigt sich genau die Tendenz, dass der DB AG die exklusiven Verträge wegbrechen, auch in den Zahlen: Während DB Regio in den Jahren 2007 und 2008 noch über eine Milliarde Euro und damit zwischenzeitlich deutlich über 50 Prozent zum Konzernergebnis beitrug, ist der Betrag bis zum Jahr 2013 auf 777 Millionen Euro abgesunken und trägt damit „nur“ noch 34,8 Prozent zum Konzerngewinn bei.²⁴ Und auch bei der Netto-Umsatzrendite als Verhältnis von Gewinn zu Umsatz das gleiche Bild: Waren es 2007 noch 12,2 Prozent²⁵, sind es inzwischen nur noch 8,8 Prozent. Das heißt nichts anderes, als dass sich mit dem Regionalverkehr für die DB immer schwerer Geld verdienen lässt.

Wenn nun aber der Regionalverkehr als „Gewinnmaschine“ zunehmend wegfällt, womit verdient die DB AG dann zukünftig das Geld? Hier zeigen die Zahlen eine interessante Verschiebung vom Regionalverkehr zur Infrastruktur, die den Rückgang der Gewinne im Regionalverkehr ausgleicht: Der Anteil der Sparten DB Netz und DB Station & Service gemeinsam am Gesamtgewinn ist zwischen dem Jahr 2007 und 2013 von 27 Prozent auf 40 Prozent gestiegen.

Das Bemerkenswerte dabei ist, dass auch ein erheblicher Anteil der Gewinne aus dem Bereich Infrastruktur letztlich aus den Regionalisierungsmitteln stammt. Auch die Regionalzüge müssen für die Benutzung des Netzes und der Stationen bezahlen und machen sogar den Löwenanteil dieser Einnahmen aus. Dieses Geld landet unabhängig davon, ob die Züge nun von DB Regio oder einem anderen Bahnunternehmen betrieben werden, in der Kasse des Gesamtkonzerns Deutsche Bahn AG. Welche Konsequenzen das hat, soll im nächsten Abschnitt näher beleuchtet werden.

²² Quelle: Vortrag von Matthias Lieb, <http://www.kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/Vortrag-VCD-20-Jahre-Stuttgart-21-20-Jahre-kreative-Finanzierung.pdf>; Folie 10ff

²³ Zuletzt bewarben sich im Schnitt nur noch gut zwei Unternehmen pro Ausschreibung; Quelle: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014, herausgegeben von Mofair und dem Netzwerk Privatbahnen.

²⁴ EBIT von DB Regio im Jahr 2007: 1.027 Mio. €; 2008: 1.062 Mio. €; 2009: 970 Mio. €; 2010: 791 Mio. €; 2011: 801 Mio. €; 2012: 882 Mio. €; 2013: 777 Mio. €. Quelle: jeweilige Geschäftsberichte der DB AG.

²⁵ Eigene Berechnungen auf Grundlage der DB-Zahlen, Quelle: jeweilige Geschäftsberichte der DB AG.

2) Die Infrastruktur: Gewinne auf Kosten der Substanz

Die Höhe der Regionalisierungsmittel ist momentan gerade zwischen dem Bund und den Ländern umstritten – eine unschöne Hängepartie, die dem Regionalverkehr schadet. In dem Streit geht es insbesondere um die Höhe der jährlichen Steigerung dieser Regionalisierungsmittel. Die Länder fordern eine höhere Steigerungsrate als der Bund sie anbietet und verweisen dabei insbesondere auf die rapide steigenden Trassen- und Stationsentgelte. Tatsächlich sind die Trassenpreise, die für die Benutzung des Bahnnetzes bezahlt werden müssen, und die Stationspreise, die für jeden Halt an Bahnhöfen und Haltepunkten fällig sind, in den letzten Jahren deutlich stärker angestiegen als die Höhe der Regionalisierungsmittel. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass die Aufgabenträger für den SPNV immer weniger Bahnleistungen einkaufen können – letztlich können also weniger Züge fahren und das Angebot verschlechtert sich.

In einem Gutachten zur Revision der Regionalisierungsmittel beschreibt Michael Holzhey von der Beratungsfirma KCW die Einnahmenstruktur der DB AG so²⁶: „Rund 3,6 Mrd. Euro der im SPNV-Markt zu entrichtenden Infrastrukturentgelte landen bei den Infrastrukturtöchtern des DB-Konzerns. Diese 3,6 Mrd. Euro (kumuliert) machen etwa 60% der Trassenentgelte und gut 85% der Stationsentgelte der DB AG aus. Ohne sie wären die sogenannten eigenwirtschaftlichen Segmente Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr nicht ansatzweise in der Lage, die „inkrementelle“, d.h. von ihnen spezifisch benötigte Schieneninfrastruktur zu finanzieren. Der Beitrag der Regionalisierungsmittel ist demnach die Herz-Lungen-Maschine für das Gesamtsystem.“

Zugleich setzt der Bund als Eigentümer des DB-Konzerns die Vorgabe, einen höheren dreistelligen Millionenbetrag des Konzerngewinns pro Jahr als Dividende an ihn abzuführen. Angesichts der systematisch schwachen und z.T. volatilen Ertragskraft der eigenwirtschaftlichen Segmente geht die Rechnung nur auf, wenn [...] DB Regio und die DB-EIU hohe Gewinne abwerfen. Bei beiden speist sich die Ertragsseite zu einem Gutteil aus Regionalisierungsmitteln (von denen DB Regio wiederum den Löwenanteil innerhalb des Konzerns an die Schwestern weiterreicht). [...] Im Ergebnis haben sich Finanzierungskreisläufe entwickelt, in die der Bund zu Beginn Milliardenbeiträge einspeist, um am Ende einen möglichst großen Teil des Kuchens wieder auf seinem Teller ankommen zu sehen – in einem Daseinsvorsorgesektor. Ein solches System ist nicht rational, sondern absurd und überaus anreizschädlich.“

Im Klartext: Die DB Netz AG als Tochter der DB AG hat einen erheblichen Anreiz, die Trassenpreise immer weiter anzuheben – was eine eigentlich gewünschte Verlagerung von Verkehr auf die Schiene verhindert. Mehrfach wurden auch schon übermäßige Steigerungen der Trassenpreise durch die DB Netz AG dieser gerichtlich untersagt, so z.B. die Berücksichtigung von „Konstruktionsprioritäten“, sog. „Sondertrassen“ oder die Berechnung von „Regionalfaktoren“, die die Trassenpreise des SPNV im ländlichen Raum teilweise fast verdoppelten– wobei die Nicht-DB-Unternehmen überproportional stark betroffen waren. In diesem Zusammenhang musste die DB AG inzwischen in mehreren Klageverfahren Trassenentgelte in Millionenhöhe an die Betreiber zurückerstatten; viele weitere Verfahren laufen noch. Ein Vergleich der Trassenpreise in unterschiedlichen europäischen Ländern zeigt, dass die DB Netz AG hier in der Tat extrem teuer ist. Und eine Reduktion dieser Preise könnte umgekehrt tatsächlich wieder deutlich mehr Verkehr auf die Schiene bringen.²⁷

In einer solchen Politik der DB, die dem Bahnverkehr eindeutig schadet, sieht die Bundesregierung als Vertreterin von uns allen kein Problem: „Höhe und Struktur der Trassenentgelte werden durch den Betreiber der Schienenwege bestimmt. Betreiber der Schienenwege haben ihre Entgelte dabei so zu

²⁶ Holzhey, Michael: Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 23.2.2015, Bundestags-Drucksache 18(15)178-D.

²⁷ Hans Leister: Halbierung der DB-Trassenpreise: eine reale Option für 2015. Eisenbahn-Revue International 5/2013, S. 255-258.

bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen entstehenden Kosten zusätzlich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, insgesamt ausgeglichen werden. Eine Rechtsvorschrift, die vorsieht, dass die auf dieser Grundlage erzielten Einnahmen aus Trassenentgelten vollständig zum Betrieb und zur Instandhaltung der jeweiligen Trassenabschnitte verwendet werden, besteht nicht.²⁸ Die Bundesregierung akzeptiert also, dass die DB AG mit dem Betrieb des Netzes solche exorbitanten Gewinne macht. Diese Position der Bundesregierung steht in einem Spannungsverhältnis, wenn nicht in einem direkten Widerspruch zum Grundgesetz. Die im Rahmen der Bahnreform von 1994 geänderten Verfassungsbestimmungen sehen einerseits vor, dass die Infrastruktur in besonderem Maß Aufgabe des Bundes ist und z.B. nie voll privatisiert werden darf. Dies legt bereits nahe, dass in diesem Bereich auch andere Parameter zu gelten haben als rein betriebswirtschaftliche. Andererseits bestimmt Artikel 87e des Grundgesetzes, dass der Bund dafür Sorge zu tragen hat, dass auch die Angebote im Schienennetz – hier im Fernverkehr – sich am „Wohl der Allgemeinheit“ und den „Verkehrsbedürfnissen“ orientieren.²⁹ Wenn die Trassenpreise und die Stationsentgelte sich aber im beschriebenen Kontext mit den eingefrorenen Regionalisierungsmitteln so entwickeln, dass Schienenverkehr ausgebremst oder eine sinnvolle Verlagerung auf die Schiene nicht stattfindet, dann sind diese verfassungsmäßigen Regelungen ernsthaft tangiert.

Die beschriebenen Gewinne aus dem Netz werden noch dadurch erheblich gesteigert, dass die DB AG in erheblichem Umfang Infrastruktur stilllegt:

- Seit der Bahnreform von 1994 wurden über 7000 km des Streckennetzes oder 18 Prozent komplett stillgelegt. Die Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte wurde dabei um 23 Prozent gesenkt. Viele Strecken wurden auch von zwei Gleisen auf eines zurückgebaut.³⁰
- Mehr als die Hälfte der Weichen und Kreuzungen wurden im gleichen Zeitraum ausgebaut. Die Folge davon sind Kapazitätsengpässe im Netz, weil z.B. langsamere Züge nicht durch schnellere überholt werden können – oft mit vermeidbaren Verspätungen als Konsequenz.
- Mehr als 9.000 Gleisanschlüssen von Unternehmen oder 81 Prozent sind seit der Bahnreform stillgelegt worden. Im Gegenzug sind durch das hoch gelobte Gleisanschlussprogramm der Bundesregierung gerade einmal 112 Gleisanschlüsse wieder hergestellt worden.³¹ Das heißt: Viele Unternehmen haben keine Möglichkeit mehr, Güter direkt auf der Schiene zu transportieren.

Zu dem Rückbau von Infrastruktur kommt als weiteres Problem, das ebenfalls mit dem Versuch der zunehmenden Gewinnauspressung aus dem Infrastrukturbereich zu tun hat: der schlechter werdende Zustand der Infrastruktur. Während die DB AG in ihren jährlichen Infrastruktur-Zustandsberichten immer behauptet, das Netz sei in tadellosem Zustand, sagt ihr Chef Rüdiger Grube inzwischen selbst: „Wir haben im Netz einen Investitionsstau von 30 Milliarden Euro; wenn wir jetzt nicht gegensteuern, werden es in nicht allzu langer Zeit 50 Milliarden Euro sein.“³² Dieser Investitionsrückstau ist ein ganz reales

²⁸ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE. Bundestags-Drucksache 17/8219; Antwort auf Frage 1.

²⁹ §87e, Abs. 4 GG. Der Fernverkehr wird an dieser Stelle im Grundgesetz deshalb hervorgehoben, weil der SPNV 1994 zur Ländersache geworden war. Doch der SPNV unterliegt indirekt denselben Zielsetzungen „Allgemeinwohl“ und „Orientierung an den Verkehrsbedürfnissen“, da Vergleichbares in den ÖPNV-Gesetzen der Länder festgelegt ist. Im Übrigen verweist die Konstruktion der Regionalisierungsgelder des Bundes speziell für den SPNV in dieselbe Richtung.

³⁰ Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE "20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014". Bundestags-Drucksache 18/3266, Tabellen S. 65 bis 85.

³¹ Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE "20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014". Bundestags-Drucksache 18/3266, Antwort auf Fragen 43 bis 45.

³² zitiert nach: Michael Machatschke: Außer Plan – warum Bahnchef Grube mehr Geld braucht (www.manager-magazin.de, 19.8.2014)

Problem und lässt sich beispielsweise am Durchschnittsalter der Infrastruktur fassen, der in der folgenden Tabelle dargestellt ist. Diese Zahlen zeigen, dass das durchschnittliche Anlagenalter der Gleise, Weichen und Brücken immer weiter zunimmt.³³

	2010	2011	2012	2013
Gleise	19,5	20,7	20,3	20,5
Weichen	16,7	19,6	19,9	20,0
Brücken	54,8	55,1	55,9	56,4

Tabelle 1: Durchschnittsalter der Bahninfrastruktur

Auch der Modernitätsgrad der Infrastruktur zeigt das gleiche Bild: Während dieser bis 2004 tatsächlich anstieg – was nicht nur durch Erneuerung von Gleisen sondern auch durch Stilllegung alter Gleise verursacht wird – ist er seitdem beständig rückläufig.³⁴ Es findet also tatsächlich ein Substanzverzehr im Bahnnetz statt; der beschworene Investitionsstau ist real.

Behoben werden soll das Problem nun mit der 2014 neu abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II, durch die die DB AG wie schon zuvor jedes Jahr Bundesmittel für das Schienennetz erhält. Die Idee ist gut, die Umsetzung jedoch nicht. Hauptproblem ist, dass die Verwendung der Mittel nach wie vor nur unzureichend überprüft wird. In der Vergangenheit konnte der Bundesrechnungshof immer wieder zeigen, dass Mittel nicht wie vorgesehen verwendet wurden – und sieht die Anreize für einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel auch mit der neuen LuFV weiter als zu gering an.³⁵ Problematisch ist aber vor allem eine grundlegende Konstruktion der LuFV: Für die reine Instandhaltung verwendet die DB AG Eigenmittel, während der Bund notwendige Ersatzinvestitionen fast ganz aus seiner Kasse bezahlt. Damit ist also immer ein Anreiz gegeben, Infrastruktur durch unterlassene Investitionen salopp gesagt „verlottern“ zu lassen. Das erklärt der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, Michael Cramer³⁶: „Für die Unterhaltung ist zwar die Bahn zuständig. Den Neu- und Ausbau finanziert aber der Bund. So lässt die Bahn bestimmte Strecken lieber verrotten, als sie rechtzeitig zu sanieren. Denn wenn sie erneuert werden müssen, zahlt der Bund. Das ist zwar viel teurer für die Steuerzahlenden – aber für die Bahn rechnet sich das. Die Schweizer machen das anders. Die SBB bekommt eine bestimmte Summe für den Unterhalt sowie für den Neu- und Ausbau. Dann ist das Interesse der Bahn größer, durch frühzeitige Sanierung milliardenschweren Neu- und Ausbau zu vermeiden.“

Und noch eine weitere Konstruktion der neuen LuFV II ist höchst fragwürdig: Der direkte Beitrag der DB AG für Ersatzinvestitionen wurde von bislang 500 Mio. Euro auf 100 Mio. Euro pro Jahr abgesenkt. Der Rest des Geldes geht zukünftig erst als Dividende an den Bund, der sie dann wiederum der DB AG für die Ersatzinvestitionen zur Verfügung stellt. Auf den ersten Blick könnte man den genauen Fluss der Mittel für egal halten, solange am Ende genug zur Verfügung steht. Tatsächlich verbirgt sich hier jedoch ein erhebliches Problem: Dadurch, dass die DB AG dieses Geld nicht als Eigenmittel einsetzt sondern es als Bundesmittel wieder in die Infrastruktur fließt, wird es schlichtweg nicht in der Bilanz der DB AG als auf der Aktivseite unter „Anlagevermögen“ und hier als „Sachanlagen“ verbucht. Die Befürworter dieses Vorgehens verweisen auf einen verringerten Druck für einen weiteren Anstieg der

³³ Quelle: Infrastrukturzustandsberichte für die Jahre 2010 bis 2013, Daten von der DB AG.

³⁴ Verkehr in Zahlen 2014/15, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; S. 42f.

³⁵ Bericht nach §88 Abs. 2 BHO über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II zum Erhalt der Bundesschienenwege. Bundesrechnungshof, Bonn 2014.

³⁶ Voraus (Magazin der GDL), März 2015

Trassenpreise – was nicht stichhaltig ist, da es sich ohnehin um „politische Preise“ handelt, die verändert werden können. Auch die aktuell hohen Trassenpreise decken nur einen Teil der tatsächlichen Kosten. Gefährlicher sind zwei andere Effekte: Zum einen wird auf diese Art erreicht, dass es auch keine Abschreibungen auf diese neuen Anlagen gibt – mit erheblich negativen Folgen in mittelfristiger Zukunft. Dazu weiter unten. Zum anderen wird mit diesem Buchungstrick das „Capital Employed“ der DB AG insgesamt niedriger ausgewiesen als es in Wirklichkeit ist, was im Umkehrschluss heißt: Der „Return on Capital Employed“ (ROCE) ist höher. Damit sieht die DB AG wirtschaftlich sehr viel besser aus und stellt sich wieder als Börsenkandidat dar.

Was sind nun die mittel- und langfristigen Folgen dieses Nicht-Bilanzierens neuer Infrastrukturinvestitionen – der Investitionen des Bundes in das Bahnnetz? Das hat zunächst rein formal und hinsichtlich der Verkehrsstatistik zur Konsequenz, dass das Anlagevermögen der DB AG in den – korrekten – Zahlen des Bundesverkehrsministeriums mit einem Wert von 187,212 Milliarden Euro angegeben ist³⁷, in den Zahlen der DB AG jedoch nur einen Wert von 37,696 Milliarden Euro.³⁸ Die exakt gleichen Werte – Infrastruktur und Rollmaterial – werden also von der DB AG nur mit noch nicht einmal einem Viertel dessen bewertet, was der Bund als Wert ermittelt.

Die dramatische Konsequenz davon ist wiederum, dass die DB AG nur einen Bruchteil der Rückstellungen für die Erneuerung dieser Infrastruktur, die eigentlich erforderlich wären, vornimmt. Dies muss langfristig zu einer immer stärkeren Schieflage des Konzerns führen. Denn wenn diese seit Mitte der 1990er Jahre neu geschaffenen Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnelbauten, Viadukte, teilweise auch Bahnhofsbauten nach 25 oder 50 Jahren grundlegend saniert oder sogar neu gebaut werden müssen, dann gibt es im Konzern Deutsche Bahn AG – insoweit es dann überhaupt noch einen solchen gibt oder insoweit es dann überhaupt noch einen Nachfolge-Unternehmen gibt, auf das man normalerweise in einem solchen Fall „zurückgreifen“ würde – keine entsprechenden Rücklagen, mit denen diese gewaltigen Investitionen getätigt werden könnten. Dann wird ein weiteres Mal der Ruf nach dem Staat groß sein – und es ist absolut unsicher, ob ein Gemeinwesen beispielsweise im Jahr 2025 oder 2030 bereit sein würde, für diese Folgeinvestitionen aufzukommen.

Die immer stärkere Orientierung auf Gewinnerzielung aus der Infrastruktur hat also eine Reihe von sehr negativen Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Diese Kritik teilt auch der Betriebswirtschaftsprofessor und DB-Bilanzkenner Christian Böttger von der HTW Berlin: „In der Ära Mehdorn begann der Konzern, die Sparten, die natürliche Monopole betrieben, zu Cash-Maschinen umzubauen. Es gelang Mehdorn, den Bund zu überzeugen, dass dieser sowohl Neu- als auch Ersatzinvestitionen zu bezahlen habe; der Konzern wollte nur sehr begrenzt eigene Mittel für die Infrastruktur bereitstellen. In der Folge stiegen die Gewinne und Cash Flows an; inzwischen sind die Infrastruktursparten Hauptquelle des Konzerngewinns.“³⁹

³⁷ Gesamtanlagevermögen der DB AG: 187.212 Mio. €; davon nur Verkehrswege: 127.944 Mio. €. Quelle: Verkehr in Zahlen 2014/15, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; S. 39.

³⁸ Geschäftsbericht der DB AG 2013.

³⁹ Christian Böttger: 20 Jahre Bahnreform – eine Würdigung des bisher Erreichten. Bahn-Report 1/2014, Seite 5.

3) Die DB als Global Player: Die Rechnung geht nicht auf

Trotz der gestrigen Ankündigung von Bahnchef Grube, nun stehe die „Größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“ bevor, ging seine Unternehmenspolitik der letzten Jahre in eine ganz andere Richtung: Seit der Zeit von Hartmut Mehdorn an der Konzernspitze richtet sich die DB AG immer stärker international aus. Sein Nachfolger Rüdiger Grube erklärte mehrmals, die Bahn werde sich künftig wieder auf „ihr Brot- und Buttergeschäft konzentrieren“. Das sollten Worthülsen bleiben. In Wirklichkeit setzte Grube den Mehdorn-Kurs auch auf diesem Gebiet fort.

In der folgenden Tabelle sind die größten Zukäufe von Unternehmen der letzten Jahre einschließlich der Kaufpreise dargestellt⁴⁰:

Jahr	Aufgekauftes Unternehmen	Kaufpreis
2002	Stinnes	2.483 Mio. €
2005	BAX	944 Mio. €
2007	Spain-Tir	140 Mio. €
2007	EWS	329 Mio. €
2008	Transfesa	133 Mio. €
2009	PCC	202 Mio. €
2010	Arriva	3.100 Mio. €
2013	Veolia Osteuropa	152 Mio. €

Tabelle 2: Größte Unternehmensaufkäufe durch die DB AG.

Zusammen mit einer Reihe kleinerer Erwerbungen hat die DB AG damit seit 2002 zwischen 7,5 und 8 Milliarden Euro für Aufkäufe anderer Unternehmen, fast ausschließlich internationale Logistikunternehmen, ausgegeben. Dies trug auch dazu bei, dass die DB AG trotz eines schuldenfreien Starts im Jahr 1994 inzwischen wieder mit 16,4 Milliarden Euro⁴¹ verschuldet ist und nach eigenen Angaben alleine für die Zinsen pro Jahr über 800 Millionen Euro ausgibt⁴² – also fast 40 Prozent ihres gesamten Gewinns.

Die Bundesregierung feiert hingegen die Entwicklung der DB AG als „wirtschaftlich erfolgreiches und international tätiges Unternehmen“ als großen Erfolg.⁴³ Mit der Bahnreform von 1994 war eine solche Ausrichtung des Unternehmens zwar nicht beabsichtigt; das Management verteidigt ihn aber immer wieder als unausweichliche Strategie. Das sehen allerdings auch wirtschaftsfreundliche Medien wie das Manager-Magazin höchst kritisch: „Wie ein Dogma vertritt Rüdiger Grube, dass die DB heute ein Universallogistiker sei und der enge Verbund allen Transportparten nutze. Soll wohl heißen: Weil der Konzern mit seiner Tochter DB Schenker Logistics eine Weltmacht in der See- und Luftfracht ist und über die größte Lkw-Armada Europas gebietet, geht es auch der Fracht auf Schienen gut. Zu merken ist davon indes nichts. ‚Unsere Kunden‘, verteidigt Weltlogistiker Grube seinen Kurs, ‚wollen Lösungen aus einer Hand.‘ Als Beispiel nennt er eine Bahnverbindung von Leipzig nach China, mit der BMW Bauteile in sein chinesisches Montagewerk karrt. Gewiss eine lohnende, internationale Aufgabe für die Güterbahn. Aber kein Beleg dafür, dass die DB auch Handys von Südkorea nach Kanada fliegen muss.

⁴⁰ Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE "20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014"; Bundestags-Drucksache 18/3266, Antwort auf Frage 102. Dargestellt sind alle Aufkäufe über 100 Mio. Euro.

⁴¹ 16,362 Mrd. € zum 31.12.2013; Quelle: Geschäftsbericht 2013 der DB AG.

⁴² Reuters-Meldung vom 10.3.2015

⁴³ Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE "20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014"; Bundestags-Drucksache 18/3266.

Viele Fachleute halten Grubes Logistikmantra für Wortgeklingel. Die Synergien der verschiedenen Frachtgeschäfte seien allenfalls gering.⁴⁴

Interessant ist auch, dass das Argument „alles aus einer Hand“ eben nicht konsequent praktiziert wird. Immer wieder findet das Gegenteil statt: So veräußerte die Deutsche Bahn AG die Bodensee-Schifffahrt und den Fährenbetreiber Scandlines. In beiden Fällen handelte es sich um Unternehmen, für durchgehende Transportketten standen: nach Österreich und in die Schweiz im Fall der Bodensee-Schiffsflotte, und nach den skandinavischen Staaten im Fall von Scandlines. Doch die Deutsche Bahn AG unterbrach mit diesen Verkäufen solche Transportketten, die seit einem Jahrhundert erfolgreich bestanden. In einem allgemeinen Sinn trifft das auch auf den Umstand zu, dass die Deutsche Bahn AG systematisch die wichtigen internationalen Verkehre kappt und die grenzüberschreitenden Verkehre einschränkt und entsprechende Netze radikal abbaut.

Gefährlich an dieser internationalen Ausrichtung ist zum ersten die hohe Verschuldung zur Finanzierung der Aufkäufe bei gleichzeitig sehr geringen Profiten. Auch diese Kritik teilt das *Manager-Magazin*: „Unglücklich auch die Expansion ins globale Logistikgeschäft, die schon unter Mehdorn begann. Weltweite Dienstleistungen abseits der Schiene, etwa Luftfracht von Asien nach Amerika, bescheren der DB zwar viel Umsatz, aber nur mickrigen Profit. Vor allem bringen sie den Schienenkonzern nicht in seiner eigentlichen Aufgabe voran.“⁴⁵ Die Rendite aus den Geschäften genügt letztlich nicht einmal, um die Zinskosten zu finanzieren. Die Kritik, dass zur Finanzierung der internationalen Geschäfte Geld aus dem nationalen Schienenverkehr abgezogen wird, ist also durchaus stichhaltig.

Die DB AG streitet allerdings jeden Zusammenhang zwischen den im letzten Abschnitt beschriebenen Mängeln bei der Infrastruktur und dieser teuren internationalen Ausrichtung ab. Das sieht Bahnkenner Prof. Christian Böttger deutlich anders. Laut Böttger „gelang es der DB AG, etliche Milliarden Euro durch Gewinnausschüttung, Desinvest und Immobilienverkäufe aus der Infrastruktur abzuziehen und in andere, bahnferne Geschäfte zu investieren. Bereits seit vielen Jahren führt der Kapitalabzug aus der Infrastruktur zu einer Zustandsverschlechterung. Jahrelang gelang es der DB AG – mit der in der ‚Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung‘ (LuFV) vereinbarten – ‚zahnlosen‘ Messung der Infrastrukturqualität den Eindruck zu vermitteln, es sei alles in Ordnung.“⁴⁶

Das zweite große Problem an der internationalen Ausrichtung sind die damit verbundenen Risiken. Nicht nur in der Krise 2009 brachen die Gewinne massiv ein und belasteten die Bilanz der DB AG damit zusätzlich, sondern auch im täglichen Geschäft bergen die internationalen Geschäfte oft große Risiken, wie das auf der nächsten Seite dargestellte Beispiel des Arriva-Busverkehrs auf Malta illustriert.

Im Übrigen entlässt Bahnchef Grube Thomas Lieb, der seit 2008 Chef der Logistik-Sparte Schenker und Mitglied im Vorstand der Konzernholding war, pünktlich zur Vorstellung der Jahresbilanz 2014. Als Gründe werden u.a. Korruptionsvorwürfe im Zusammenhang mit Schenker-Aktivitäten im Hafen von St. Petersburg genannt. Doch in Konzernkreisen heißt es laut Börsen-Zeitung auch, „es gebe Unzufriedenheit mit den Geschäftsergebnissen der Sparte Logistics, in der das weltweite Geschäft mit See- und Luftfracht sowie der Landtransport per Lkw gebündelt ist. Die Renditen liegen seit längerem unter denen der Konkurrenz.“⁴⁷

⁴⁴ Michael Machatschke: Außer Plan – warum Bahnchef Grube mehr Geld braucht (www.manager-magazin.de, 19.8.2014)

⁴⁵ Michael Machatschke: Außer Plan – warum Bahnchef Grube mehr Geld braucht (www.manager-magazin.de, 19.8.2014)

⁴⁶ Christian Böttger: 20 Jahre Bahnreform – eine Würdigung des bisher Erreichten. Bahn-Report 1/2014, Seite 5.

⁴⁷ Börsen-Zeitung vom 13.3.2015.

Wie Strategien scheitern: Arriva als Busbetreiber auf Malta

Ein eindrucksvolles Beispiel, wie Global-Player-Strategien krachend und teuer scheitern können, bietet die DB-Tochter Arriva, die insbesondere Busverkehre in ganz Europa betreibt und von der man daher eigentlich Kompetenz im Betrieb von Busnetzen erwarten sollte.

Auf den Inseln Malta und Gozo besteht der öffentliche Nahverkehr aus etwa 80 Buslinien. Bis Juli 2011 wurden diese von lokalen Unternehmen unter dem Dach des staatlichen Betreibers ATP betrieben, oft gehörten die Busse sogar den einzelnen Fahrern. Das hatte zur Folge, dass auf Malta viele klassische, alte Busse unterwegs waren, die oft mit viel Liebe zum Detail instand gehalten und bemalt wurden und dadurch insbesondere bei vielen Touristen Kultstatus hatten.

Unter Verweis auf die – allerdings nicht zwingenden – EU-Vorgaben wurde der Busverkehr europaweit ausgeschrieben. Dabei gewann Arriva und plante das gesamte Bus-Netzwerk neu – ohne viel Rücksicht auf die traditionellen Strukturen. Busse unterschiedlicher Größe, darunter viele Mercedes-Niederflurbusse, wurden nach Malta verschifft. Zum 3. Juli 2011 übernahm Arriva dann den Busverkehr auf Malta mit insgesamt 264 Bussen.

Doch schon bald wurde klar, dass bei den Planungen offensichtlich einiges schief gelaufen war: Viele Busse waren verspätet oder fuhren überhaupt nicht, sie hatten falsche Informationen über die Fahrtrouten oder gar technische Defekte. Teilweise waren Busse zu lang und blieben in den engen Gassen von La Valetta und anderen Städten hängen. Es gab sogar mehrere Brände von Bussen. Viele der neuen Fahrer, die oft früher eigene Busse gefahren hatten, erschienen nicht zum Dienst, weil sie mit Arriva andere Verträge abgeschlossen hatten als ihre Dienstpläne nun vorgaben. Daraufhin brachte Arriva Fahrer aus Großbritannien auf die Insel und vergab einige Linien an andere Firmen. Die neuen Fahrer wiederum verstanden vielfach nicht die Landessprache, maltesisch, so dass es zu erheblichen Kommunikationsproblemen kam. Doch auch dies und Veränderungen des Liniennetzes brachten keine Erleichterung, das Bussystem blieb insgesamt höchst unzuverlässig. Über die ersten zweieinhalb Jahre hinweg summierten sich die Verluste für Arriva durch die Probleme auf 50 Millionen Euro.

Am 2.1.2014 endete für Arriva der Betrieb des Busverkehrs auf Malta – das DB-Unternehmen war auf ganzer Linie gescheitert. Im Geschäftsbericht der DB ML AG liest man dazu: „Im Januar 2014 haben wir die Aktivitäten von DB Arriva auf Malta und Gozo [...] an das Land Malta veräußert. Maßgeblich für diesen Schritt waren die andauernden betrieblichen Schwierigkeiten.“⁴⁸ Im Geschäftsbericht des Gesamtkonzerns wird die Realität der enormen Verluste wie folgt, fast in Orwell-Sprache beschönigt: „Da auf Basis des bestehenden Vertrags keine angemessene Profitabilität erzielt werden konnte, haben wir Arriva Malta veräußert.“⁴⁹

Siebeneinhalb Jahre vor dem Auslaufen des Vertrages zog sich Arriva zurück. Die gesamten Kosten für das Abenteuer nach DB-Informationen „ein dreistelliger Millionenbetrag“.

⁴⁸ Geschäftsbericht 2013 der DB ML AG, Seite 111

⁴⁹ Geschäftsbericht Deutschen Bahn AG 2014, S. 154.

4) Der Fernverkehr: Gewinne rauf, Qualität runter

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gehört im Gegensatz zum Nahverkehr traditionell nicht gerade zu den Gewinnmaschinen der DB AG. Dort sind Gewinne auch deutlich schwieriger zu erzielen als mit den hochsubventionierten Bereichen SPNV und Infrastruktur (siehe oben). Dennoch versuchte die DB AG auch in diesem formell eigenwirtschaftlichen Bereich immer stärker Gewinne zu generieren.⁵⁰ Da die Fahrgastzahlen im SPFV jedoch im Gesamtverlauf 1994 bis 2014 stagnieren, in den Jahren 2001 bis 2004 rückläufig waren und nun, angesichts der Konkurrenz mit den Fernbussen erneut leicht rückläufig sind, bleibt als Strategie für eine höhere Rendite nur zweierlei: Höhere Preise und Senkung der Kosten. Genau dies tut die DB im Geschäftsfeld Fernverkehr auch – auch hier mit negativen Folgen.

Zuerst einmal wurde der Fernverkehr in dem Bestreben, die Gewinne durch Wegfall der wenig lukrativen Züge zu steigern, erheblich ausgedünnt. Seit dem Jahr 2001 sind gut 20 Prozent der Zugleistung im Fernverkehr weggefallen.⁵¹ Besonders der komplette Wegfall der Zuggattung InterRegio hat hier fatale Folgen gehabt, denn diese Züge stellten zuvor vor allem für viele kleinere Städte eine Anbindung an den Fernverkehr dar. Seit der Jahrtausendwende wurde das Angebot in den Orten mit touristischer Bedeutung außerhalb des Kernnetzes fast halbiert.⁵² Aber auch viele Großstädte haben deutliche Angebotsverschlechterungen erfahren: Etwa 100 Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern, darunter sogar einige mit über 100.000 Einwohnern, wurden komplett vom Fernverkehr abgekoppelt.⁵³ Mindestens 13 Oberzentren haben dabei ihre Fernverkehrsanknüpfung gänzlich oder fast vollständig verloren.⁵⁴ Unter anderem wurden folgende bedeutenden Städte abgehängt: Chemnitz (240.000 Einwohner), Krefeld (234.000 Einwohner), Potsdam (161.000 Einwohner und Landeshauptstadt), Leverkusen (161.000 Einwohner), Heilbronn (124.000 Einwohner), Offenbach (123.000 Einwohner), Bremerhaven (113.000 Einwohner), Gera (fast 100.000 Einwohner), Zwickau (94.000 Einwohner), Dessau (90.000 Einwohner) und neuerdings auch Trier (107.000 Einwohner). Wenn die DB AG nun ankündigt, die Anbindung vieler Städte aus genau dieser Liste „Neu im Flächennetz“ herstellen zu wollen, so ist das eine Mogelpackung: Alle diese Städte waren – z.T. sogar noch bis zum Dezember 2014 – bereits an das DB-Fernverkehrsnetz angebunden, es wird also lediglich der alte Status wieder hergestellt.

Die DB AG konzentrierte ihr Fernverkehrsangebot in den letzten Jahren zunehmend auf die großen Hauptstrecken, die im ICE-Verkehr bedient werden, während die Anbindung der Regionen abseits dieser Hauptstrecken vernachlässigt wurde. Das bedeutet für die Menschen in diesen Regionen, dass sie nur mit Umsteigen und zusätzlichen Wartezeiten – verbunden mit dem Risiko, den Anschlusszug zu verpassen – auf den Strecken fahren können, wo es vor einigen Jahren noch Direktverbindungen gab. Für all diese Menschen ist die Bahn damit sehr viel unattraktiver geworden. Dass die DB AG einige dieser Verbindungen nun wiederherstellen möchte, ist generell zu begrüßen. Es ist allerdings sehr fraglich, ob die nun angekündigten Verbindungen ausreichen, und es bleibt abzuwarten, was von den großen Ankündigungen tatsächlich umgesetzt wird – denn eine Mitfinanzierung durch die Länder scheint von Grube dabei fest eingeplant zu sein, erfordert aber noch zähe Verhandlungen.

Neben Verschlechterungen in quantitativer Hinsicht gibt es aber auch einen Abbau bei der Qualität des SPFV: Die beschriebenen Angebotsveränderungen im SPFV haben zu einer Verkehrsverlagerung auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) geführt, der aus den Regionalisierungsmitteln finanziert wird. Es findet somit eine Verlagerung vom eigenwirtschaftlichen SPFV zum gemeinwirtschaftlichen

⁵⁰ Gewinn 2013: 323 Mio. €; 2014: 212 Mio. €. Quelle: Geschäftsbericht der DB AG.

⁵¹ Im Jahr 2001 fuhr die DB AG noch rund 180 Mio. Zugkilometer pro Jahr, 2013 noch 142,6 Mio. Zugkilometer.

⁵² Der Vergleich der Fahrplanjahre 1999 und 2010 ergibt ein Minus von 48%; Quelle: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011, herausgegeben vom Netzwerk Privatbahnen und Mofair.

⁵³ Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE "20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014"; Bundestags-Drucksache 18/3266, Antwort auf Frage 60.

⁵⁴ Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011, herausgegeben vom Netzwerk Privatbahnen und Mofair.

SPNV statt. In der Folge müssen Millionen Reisende über viele Stunden in Nahverkehrszügen fahren, die für diese Reisen nicht ausgelegt sind – unter anderem ist kein ausreichender Platz vorhanden, Gepäckablagen sind völlig unzureichend dimensioniert und es gibt keine Möglichkeit, Plätze zu reservieren. Die DB AG hat in dem Bestreben, die Auslastung ihrer Fernverkehrszüge zu erhöhen, auch das Platzangebot um fast ein Drittel reduziert.⁵⁵ Das führt dazu, dass viele Züge in nachfragestarken Zeiten inzwischen deutlich überlastet sind, was ebenfalls zu Lasten des Reisekomforts geht. In Extremfällen können Fahrgäste sogar nicht mehr mitgenommen werden. Dem will die DB AG nun mit ihrer neuen Strategie begegnen, indem sie verstärkt Fernzüge am Ende des Laufweges auch als Regionalzüge freigibt – natürlich nur gegen entsprechende Zuzahlungen der Bundesländer. Auch wenn solche Angebote grundsätzlich zu begrüßen sind, wird damit die ursprünglich geplante „Eigenwirtschaftlichkeit“ des Fernverkehrs allmählich zur Farce.

Aber auch die Qualität der noch fahrenden Züge im Fernverkehr lässt zu wünschen übrig: Trotz anderslautender Bekundungen hat es die DB AG noch immer nicht geschafft, das Problem der Verspätungen und Zugausfälle in den Griff zu bekommen. So ist unabhängigen Untersuchungen zufolge fast ein Drittel der Fernzüge deutlich verspätet, in vielen Fällen können deswegen Anschlusszüge nicht mehr erreicht werden, so dass schnell Verspätungen von ein bis zwei Stunden entstehen.⁵⁶ Insgesamt gab es im deutschen Fernverkehr im Jahr 2013 fast 3,8 Millionen Verspätungsminuten – und dieser Wert hat in den letzten zehn Jahren um fast ein Drittel zugenommen.⁵⁷ Außerdem kommt es immer wieder zu wartungsbedingten Zugstillständen und -ausfällen, regelmäßig fallen Toiletten, Türen, ganze Wagen und Bordbistros aus. Insbesondere das Zugmaterial der IC- und EC-Züge ist aufgrund der jahrelang aufgeschobenen Neubestellung inzwischen stark überaltert – die DB AG wollte die Kosten für die neuen Züge schlichtweg sparen. Rüdiger Grube verspricht nun, diesen „Komfortstörungen“ mit zusätzlichen Investitionen begegnen zu wollen⁵⁸ – hoffentlich diesmal erfolgreich.

Trotz der qualitativen Probleme sind die Fahrpreise in den letzten Jahren beständig angestiegen: Alleine seit der Bahnpreisreform „PEP“ vor 12 Jahren⁵⁹ und bis Frühjahr 2015 haben sich die Preise im Fernverkehr um 39 Prozent und im Nahverkehr um 41 Prozent erhöht. Auch die ausnahmsweise Aussetzung der jährlichen Steigerungen in der 2. Klasse des Fernverkehrs im letzten Dezember ändert kaum etwas an dieser allgemeinen Entwicklung überproportionaler Preissteigerungen. Die Preisentwicklung mit den einzelnen Steigerungen – jeweils nach den Angaben der DB AG – ist in der Grafik auf der folgenden Seite dargestellt.

In der Grafik ist unten (grau schraffiert) die allgemeine Inflation gezeigt. Die Analyse zeigt also, dass die Preise im Bahnverkehr ziemlich genau doppelt so stark angestiegen sind wie die allgemeine Teuerung. Und die Grafik zeigt außerdem auch, dass die Preise für Zusatzleistungen sogar noch deutlich schneller steigen: Die BahnCard 50 als Mobilitätskarte für Vielfahrende ist in dem Zeitraum um 85 Prozent teurer geworden, die Preise für Reservierungen haben sich sogar mehr als verdoppelt. Es ist daher generell zu begrüßen, dass die Reservierungen nun für alle Reisenden bereits im Fahrpreis enthalten sein sollen. Wünschenswert wäre allerdings ein ausreichendes Platzangebot in den Zügen, das auch spontan Reisenden einen Sitzplatz quasi garantiert – so wie es in der Schweiz beispielsweise problemlos möglich ist, wie es dies in deutschen Zügen aber insbesondere zu Stoßzeiten kaum noch gibt.

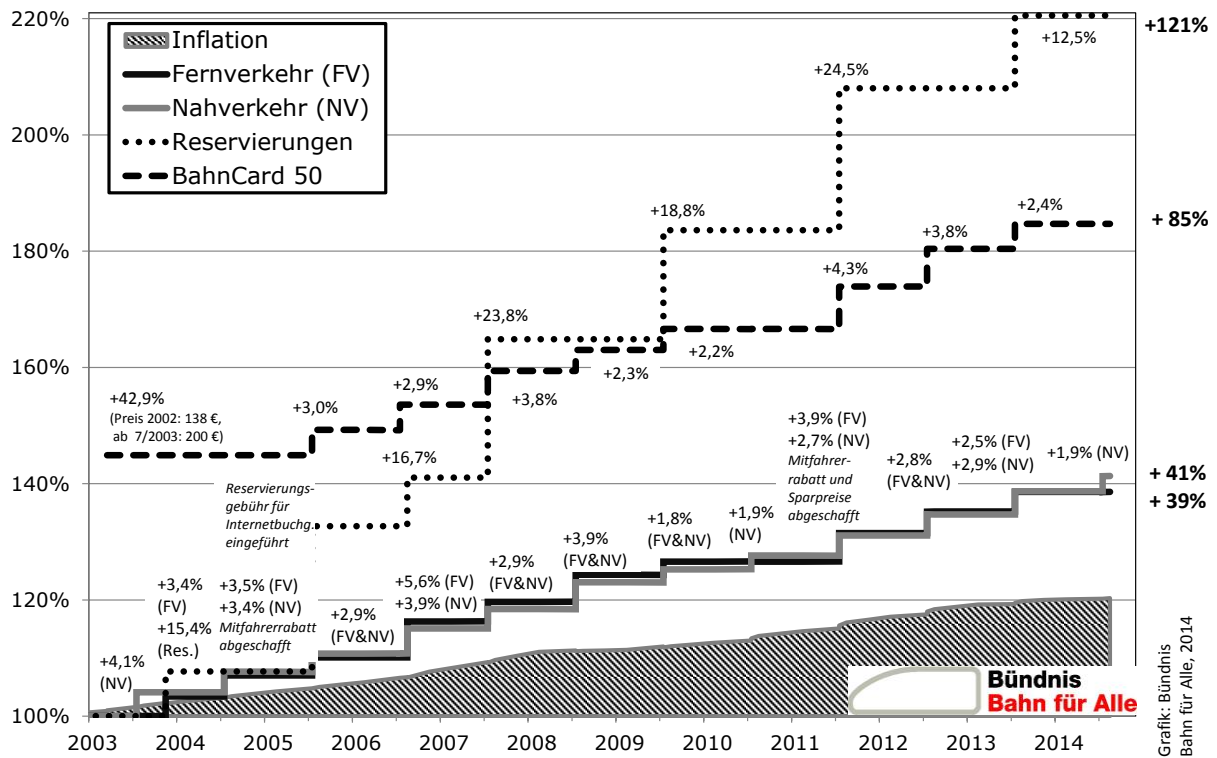
⁵⁵ 2001 gab es noch insgesamt 298.867 Sitzplätze in den Zügen von DB-Fernverkehr, 2013 waren es nur noch 204.524. Quelle: „Daten und Fakten“ den entsprechenden Jahre, herausgegeben von der DB AG.

⁵⁶ Stiftung Warentest, „Geheimnis gelüftet“. Test 5/2011, S. 78-81.

⁵⁷ 2004 gab es 2.915.144 Verspätungsminuten im Fernverkehr; 2013 waren es 3.787.237 Minuten. Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage von Abgeordneten und der Fraktion DIE LINKE "20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014"; Bundestags-Drucksache 18/3266, Antwort auf Frage 88.

⁵⁸ Meldung von www.tagesschau.de am 14.3.2015.

⁵⁹ Dieser Bezugspunkt wurde gewählt, weil die Preise sonst nur für Einzelstrecken vergleichbar wären. Vor „PEP“ gab es einen Kilometerpreis, seitdem festgelegte Preise für jede Verbindung.



Grafik 3: Preissteigerungen der DB zwischen 2003 und 2014.

Die DB AG behauptet dagegen, es gebe doch die Sparpreise, mit denen man sehr günstig unterwegs sein könne; jetzt will sie sogar verstärkt Sparpreise für 19 Euro anbieten. Im Einzelfall stimmt das durchaus, aber diese Tickets sind stark kontingentiert und oftmals überhaupt nicht erhältlich. Die Mengen und Verteilung dieser Sparpreise hält die DB geheim – was ihr regelmäßig Kritik der Verbraucherschützer einbringt. Dazu kommt, dass die diversen unterschiedlichen Sparangebote mit verschiedenen Konditionen das ganze Preissystem extrem unübersichtlich machen. Für die Kundinnen und Kunden der Bahn hat das nicht nur die unangenehme Konsequenz, in diesem Flickwerk ein gutes Angebot für ihre Reise finden zu müssen, sondern es manifestiert vor allem auch das schlechte Image: Die Reisenden haben nämlich immer wieder das – nicht ganz unberechtigte – Gefühl, dass sie gerade wieder einmal teurer unterwegs sind als nötig.

Aber trifft der Vorwurf der großen Teuerung nun auch zu, wenn man nicht nur die Normalpreise, sondern auch die Sparpreise mit berücksichtigt? Diesen Mix bildet erfreulicherweise die offizielle Statistik ab, und auch diese zeigt: Zwischen 1993 und 2013 sind die Fahrpreise im Bahnverkehr insgesamt um 78,6 Prozent angestiegen, während die allgemeine Teuerungsrate mit 37,1 Prozent nicht einmal halb so hoch war⁶⁰ - also auch hier insgesamt das gleiche Bild. In Anbetracht der Fernbusse als neue Billigkonkurrenz sind diese hohen Bahnpreise ganz besonders fatal.

Kaum überraschend, dass eine solche Preispolitik kaum dazu geeignet ist, viele Fahrgäste in die Bahn zu locken. Das Manager-Magazin analysiert: „Im Jahr 1999 beförderte die Fernflotte der Bahn gut 146 Millionen Passagiere. Man möchte meinen, dank der Neubaustrecken und der modernen ICEs müssten es heute erheblich mehr sein. Tatsächlich waren es 2013 fast 16 Millionen Fahrgäste weniger. Gemessen an den zurückgelegten Kilometern ergibt sich ein etwas günstigeres Bild; die Fahrten sind heute im Schnitt weiter. Aber auch da sprang kein merklicher Zuwachs heraus. Ein peinlicher Befund für die Managementleistung der Bahn. Anders als der Regionalverkehr, der allein 2014 von 7,3 Milliarden Euro

⁶⁰ Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Staatsgeldern profitiert, muss die Fernsparte ohne Stütze auskommen. Hier soll das Management zeigen, was es kann – oder eben nicht. Personenverkehrsvorstand Ulrich Homburg (58) hat auf eine Hochpreisstrategie gebaut. In reger Folge erhöhte er die Ticketpreise, deutlich schneller als die Inflationsrate. Das war offenbar kein Anreiz, in den ICE einzusteigen.⁶¹ Im Jahr 2014 ist die Zahl der Fahrgäste sogar von 131 Millionen (2013) auf 129 Millionen – oder um 1,5 Prozent – zurückgegangen.

Die Folge dieser Fernverkehrsstrategie der DB: Der Marktanteil der Schiene, Nah- und Fernverkehr zusammengenommen, stagniert seit Jahren bei knapp acht Prozent – für den Bahnverkehr in Deutschland insgesamt.⁶² Da die Verkehrsleistung im SPNV aber erheblich zugenommen hat, heißt das im Umkehrschluss: Im SPNV wurde der Marktanteil deutlich reduziert – was sich auch mit den oben zitierten sinkenden Fahrgastzahlen, mit dem kontinuierlich ansteigenden innerdeutschen Flugverkehr und mit den hohen Wachstumsraten des noch jungen Fernbusverkehrs deckt.

Immerhin hat das Management der DB AG dieses Problem in Anbetracht der Fernbus-Konkurrenz offensichtlich endlich erkannt und macht sich nun Gedanken über günstigere Preise. Dabei wäre zu wünschen, dass nicht einfach noch mehr Sonderpreise und Sparangebote geschaffen werden, die wie die seit neuestem über Fernbusportale verkauften Sonder-Sparpreise nicht in das System eingebunden sind, sondern dass das Preissystem generell vereinheitlicht und damit für die Reisenden übersichtlicher gestaltet wird. Dabei müssen auch die spontan und flexibel Reisenden weiter ein gutes Angebot erhalten, weil diese sonst auf das immer flexibel verfügbare Auto ausweichen.

Die Art und Weise, wie die DB AG den Fernverkehr entwickelt hat, scheint also bislang kaum dazu geeignet, Reisende auf die Schiene zu locken – auch wenn genau dies immer wieder in sämtlichen Sonntagsreden als großes Ziel beschworen wird. Die wesentlichen Ursachen für diese Fehlentwicklung sind, wie aufgezeigt, hausgemacht. Oft gewinnt man auch den Eindruck, dass das Management der Deutschen Bahn günstige Möglichkeiten für den Schienenpersonenfernverkehr schlicht ignoriert und diese sogar konterkariert. Beispielsweise wurde jüngst dokumentiert, dass der Schienenfernverkehr von Deutschland ins benachbarte Ausland zwischen 2013 *zunahm* – bei Fahrten in die Niederlande um 7 Prozent, bei Fahrten nach Frankreich um 3 Prozent und bei Zugreisen nach Belgien um 1,5 Prozent. Das deckt sich mit dem Boom bei den innereuropäischen Städtereisen. Die Süddeutsche Zeitung sah sich bereits veranlasst einen Artikel mit der Überschrift zu versehen: „Immer mehr Fahrgäste reisen lieber mit der Bahn ins Ausland als mit dem Flugzeug.“⁶³

Doch genau hier legte die Deutsche Bahn AG in jüngerer Zeit die Axt an. Einstellung des Autoreisezugverkehrs 2014. Massive Einschnitte bei den Nachtzugverbindungen Ende 2014. Kappung der Schienenfernverkehrsverbindung München – Prag bereits zu einem früheren Zeitpunkt und stattdessen Einsatz von Bussen auf dieser Verbindung. Ausdünnung und Kappung der Schienenfernverkehrsverbindung Berlin – Warszawa. Einsatz eines IC-Busses in Konkurrenz zur eigenen EC-Verbindung auf der Strecke München – Zürich seit Herbst 2014. Beim letztgenannten Beispiel ist die Reisezeit beim IC-Bus sogar kürzer als diejenige im EuroCity. Der Fernbus ist schneller, weil sich der Zustand der Infrastruktur im deutschen Streckenabschnitt sich in jüngerer Zeit deutlich verschlechterte und weil der Zugverkehr auf dem Abschnitt München- Lindau nicht elektrifiziert stattfindet, der Streckenabschnitt Lindau – Zürich jedoch elektrifiziert ist, so dass in Lindau ein Lokwechsel stattfinden muss. Die Schweiz bietet der Deutschen Bahn AG seit Jahren an, die Elektrifizierung Lindau – München mitzufinanzieren. Doch die DB AG zeigte bislang die kalte Schulter – und setzt auch noch einen eigenen Bus gegen die bestehende Schienenverbindung ein.

⁶¹ Michael Machatschke: Außer Plan – warum Bahnchef Grube mehr Geld braucht (www.manager-magazin.de, 19.8.2014)

⁶² 1993 waren es 7,0%, 2013 7,8%. Quelle: Verkehr in Zahlen, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

⁶³ Daniela Kuhr, „Im Zug nach Paris“. Süddeutsche Zeitung vom 6. Februar 2015.

5) Die Bahn hat es nicht einfach und macht es sich nicht einfach

Die in den vorigen Abschnitten beschriebene Misere der Bahn hat vor allem zwei Ursachen: Zum ersten hat sie es in dem bestehenden Umfeld extrem schwer, was vor allem die Folge vieler Jahre verfehlter Verkehrspolitik ist. Zum zweiten macht sie es sich aber auch selbst schwer, indem sie sich immer wieder selbst ein Bein stellt.

Zunächst zum Umfeld: Die mit der Bahn konkurrierenden Verkehrsträger – also vor allem der Straßenverkehr und der Luftverkehr – erhalten jedes Jahr umfangreiche Subventionen, obwohl ihre Umwelt- und Klimabilanz um ein Vielfaches schlechter ausfällt als die der Bahn. Das Umweltbundesamt stellt diese Subventionen regelmäßig zusammen⁶⁴:

- Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff: 7,05 Mrd. € pro Jahr
- Energiesteuerbefreiung für Kerosin im Luftverkehr: 6,915 Mrd. € pro Jahr
- Entfernungspauschale, die v.a. dem Autoverkehr zugutekommt: 4,35 Mrd. € pro Jahr
- Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge: 3,49 Mrd. € pro Jahr

Dem gegenüber zahlt die Bahn als sehr viel umwelt- und klimafreundlicheres Verkehrsmittel Energiesteuer, eine Umlage für das Erneuerbare-Energien-Gesetz, und alle Bahntickets im Fernverkehr sind überdies mit der vollen Mehrwertsteuer von 19 Prozent belegt (im Nahverkehr gilt der reduzierte Steuersatz von 7 Prozent). Der Unterschied der Steuern macht sich insbesondere auf den internationalen Verbindungen bemerkbar: Der grenzüberschreitende Teil des Flugtickets umfasst 0 Prozent Mehrwertsteuer, der ganze Flug 0 Prozent Energiesteuer. Die Bahn zahlt dagegen volle 19 Prozent Mehrwertsteuer, Energiesteuer und EEG-Umlage, dazu kommt bei den Nachtzügen noch, dass die Übernachtungen dort deutschlandweit die einzigen sind, die ebenfalls mit 19 Prozent Mehrwertsteuer belegt sind, während in Hotels nur noch der reduzierte Steuersatz von 7 Prozent gilt. Weiter verschärft wird die Lage durch die 2014 beschlossene Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, durch das die Bahn nochmals in dreistelliger Millionenhöhe zusätzlich belastet wird.

Zu diesen direkten finanziellen Ungerechtigkeiten zwischen den Verkehrsmitteln kommt die allgemeine Investitionspolitik: Noch immer werden jedes Jahr viele Milliarden an öffentlichen Mitteln in die Straßen- und Flughafeninfrastruktur investiert. Das Netz der Bundesautobahnen wächst immer weiter auf inzwischen fast 13.000 Kilometer⁶⁵, im ganzen Land werden mit vielen Millionen Regionalflughäfen aufgebaut, die sich wirtschaftlich nie tragen werden. Gleichzeitig schrumpft das Bahnnetz beständig immer weiter. Dazu kommt eine weitere erhebliche Benachteiligung der Bahn als Verkehrsmittel dadurch, dass die externen Kosten, die jeglicher Verkehr verursacht – u.a. durch Unfälle, Luftverschmutzung, Unfallfolgen uvm. – nicht den Verkehrsträgern angelastet, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Da die Bahn im Vergleich zum Flugzeug, dem Auto und dem Lkw nur einen Bruchteil dieser Kosten verursacht, stellt diese Nicht-Anlastung der externen Kosten eine weitere erhebliche Benachteiligung der Bahn dar.

Und noch ein Gesetz der Bundesregierung macht der Bahn in erheblichem Maße zu schaffen: Die noch von schwarz-gelben Regierung beschlossene Liberalisierung des Fernbusverkehrs – auch hier wieder, ohne zuvor faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Bahn und Fernbus herzustellen. So muss die Bahn einen erheblichen Anteil der Trassen- und Stationsgebühren aus eigenen Mitteln erwirtschaften, während Fernbusse – anders als Lkw – komplett von der Autobahnmaut befreit sind und auch fast nirgendwo für die Benutzung der Stationen bezahlen. Hinzu kommen extrem unterschiedliche Regelungen für die Fahrgastrechte, die ebenfalls zuungunsten der Bahn wirken, von den fragwürdigen

⁶⁴ Umweltschädliche Subventionen in Deutschland - Aktualisierung für das Jahr 2010. Umweltbundesamt 2013.

⁶⁵ 12.917 km im Jahr 2014, dazu kommen 39.400 km an Bundesstraßen. Quelle: Verkehr in Zahlen 2014/15, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Arbeitsbedingungen der Fahrer der Fernbusse und den damit verbundenen Sicherheitsproblemen ganz zu schweigen. Gegen diese Art der Fernbusliberalisierung fällt der DB AG nichts Besseres ein als selbst zu einem großen Fernbusanbieter zu werden und somit den eigenen Schienenverkehrsangeboten zunehmend Konkurrenz zu machen: Wenige Wochen vor der Bilanzpressekonferenz kündigte DB-Personenverkehrsvorstand Homburg an, das Fernbusnetz der DB erheblich ausweiten zu wollen.

In Anbetracht einer solchen Politik hätte es selbst ein großartiges DB-Management extrem schwer, die Bahn erfolgreich gegen die anderen Verkehrsträger zu positionieren. Tatsächlich tut das DB-Management jedoch erstaunlich wenig, um auf diese Missstände hinzuweisen und Lobbyarbeit für politische Veränderungen zugunsten der Bahn zu machen. Außerdem schwächt es den Bahnverkehr weiter, in dem es oft Strategien verfolgt, die einen weiteren Rückzug der Bahn umfassen: Bei fast allen Problemen reagiert es mit einer Rückzugsstrategie, statt neue Lösungen und Produkte zu entwickeln.⁶⁶

- Auf die Ertragsschwäche im Güterverkehr reagierte es mit dem Programm „Mora C“, das einen Rückzug der Bahn aus vielen Geschäftsfeldern umfasste.
- Auf die angeblich geringen Gewinnmargen des InterRegio-Verkehrs hin schaffte es diese Zugattung schlichtweg ab – mit den oben beschriebenen Folgen (siehe dazu Abschnitt 0.
- Die Sparte Autoreisezüge wurde 2014 nach DB-Berechnung als „unwirtschaftlich“ abgeschafft.
- Die gleiche Reaktion auf die Probleme im Nachtreiseverkehr: Auch diese Züge werden zunehmend abgeschafft.

Dem Management der DB AG fehlt es schlichtweg an Visionen, wie – auch „in schwierigen Zeiten“ – eine bessere Bahn aussehen und umgesetzt werden könnte.⁶⁷ Das hat sicherlich auch damit zu tun, dass es im Management des Staatsunternehmens an Kompetenzen fehlt: Seit einigen Jahren findet sich im Vorstand kein einziger Manager mehr, der wirklich Bahnverkehr von der Pike auf gelernt hat. An der Spitze des Konzerns stehen stattdessen seit Jahren eine große Zahl von Menschen, die aus der Luftfahrt- und der Autobranche stammen. Dies gilt sowohl für Heinz Dürr (DB-Vorsitzender von 1991-1997), der Großaktionär des Autozulieferers Dürr AG ist, als auch für Hartmut Mehdorn (DB-Vorsitzender von 1999 bis 2009), der vor seiner Zeit bei der DB bei Airbus und Daimler beschäftigt war und danach für Air Berlin und die Berliner Flughafengesellschaft arbeitete, und für Rüdiger Grube (DB-Vorsitzender seit 2009), der als ehemaliger Büroleiter von Hartmut Mehdorn eine sehr ähnliche Karriere hinter sich hat. Ähnlich sieht es im Aufsichtsrat aus: Mehrere Aufsichtsräte haben Interessen, die dem Bahnverkehr entgegenstehen: Der Aufsichtsratsvorsitzende Utz-Hellmuth Felcht ist Partner der Investmentgesellschaft One Equity Partners und beim Baustoffkonzern CRH. Des Weiteren gibt es im Aufsichtsrat zwei Repräsentanten der Atom- und Kohlestromlobby, von denen einer zugleich ein großer Bahnstromlieferant ist, dazu ein ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Bank und der Alleineigentümer der Georgsmarienhütte, die der Bahn u.a. Radsatzwellen und Überprüfungsanlagen liefert.

Immerhin gibt es jetzt erstmals Anzeichen für eine Trendwende, die DB kündigte gestern tatsächlich erstmals eine Expansionsstrategie im Fernverkehr an. Diese ist generell zu begrüßen, jedoch an ihrer Umsetzung und nicht an der Ankündigung zu messen. Es ist offensichtlich nicht der Bund als Eigentümer der DB, der diese Richtungsänderung vornahm, obgleich er dem Grundgesetz zufolge diese Aufgabe hat. Dazu noch einmal Christian Böttger: „Sämtliche Bundesregierungen seit 15 Jahren haben in den letzten Jahren hingenommen, dass sich das DB-Management seine Ziele selbst festlegt und darüber die Eisenbahn in Deutschland vernachlässigt. Mit der Bahnreform hat die Politik sich von der Aufgabe verabschiedet, die Eisenbahn in Deutschland zu steuern. Dabei hat sie allerdings auch solche Steuerungsfunktionen aufgegeben, die bitter nötig wären.“⁶⁸

⁶⁶ siehe dazu auch: <http://www.mobilitaetswen.de/die-strategie-der-bahn-rueckwaertsgang/>

⁶⁷ Auf der Titelseite des 2013-Geschäftsberichts prangt die Zeile: „DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten“.

⁶⁸ Christian Böttger: 20 Jahre Bahnreform – eine Würdigung des bisher Erreichten. Bahn-Report 1/2014, Seite 5.