



Günter Ederer
13. 02. 2017

Warum die Deutsche Bahn komplett vom Gleis ist



Von Günter Ederer. Der Rücktritt des Bahnchefs Rüdiger Grube bietet die Möglichkeit, das Verkehrsunternehmen endlich so zu reformieren, dass es wirtschaftlich arbeiten könnte. Aber die Chancen stehen schlecht: Die Bahn steckt seit Jahren im Würgegriff von Politikern und Gewerkschaftsfunktionären, die das Unternehmen nach Art von Gutsherren vor allem als Selbstbedienungsladen missbrauchen.

Am grundsätzlichen Wohlwollen der deutschen Bevölkerung kann es nicht liegen. Die Bundesbahn, wie sie noch immer im Volksmund genannt wird, gilt als klimaschonendes, ökologisch korrektes Verkehrsmittel, um dessen Wohlergehen sich alle Parteien kümmern. Dass der Service oft miserabel ist, die Pünktlichkeit eher zufällig, die Kosten nicht gedeckt sind und vor allem die Güterzüge ganze Landschaften beschallen, wird eher dem Management als dem System angelastet. Und jetzt hat der oberste Manager Rüdiger Grube hingeschmissen - überraschend und noch nicht einmal, weil er mehr Geld, sondern mehr Respekt für seine Arbeit wollte.

Der düpierte Aufsichtsrat und die für die Bahn verantwortlichen Politiker haben wieder einmal die Macht - und die Chance -, einige Weichen so zu stellen, dass dieser Moloch sich zu einem erfolgreichen Verkehrsunternehmen entwickeln kann. Oder aber sie machen weiter wie bisher und betreiben auf Kosten der Steuerzahler ein politisch verseuchtes Unternehmen, das sie ihren Geltungs- und Machtspielen aussetzen. An zwei Entscheidungen wird das deutlich. Rafft sich der alleinige Aktienbesitzer, die Bundesrepublik Deutschland, auf und trennt das Netz von dem Betrieb, um so Wettbewerb und zukunftssträchtige Investitionen zu ermöglichen, oder wird wieder ein Politiker, in diesem Fall der frühere Kanzleramtsminister Ronald Pofalla (CDU), dafür belohnt, dass er seiner Partei und seiner Kanzlerin immer ein zuverlässiger Diener war?

Die Trennung von Netz und Betrieb war schon bei der Bahnreform 1994 geplant. Das bedeutet: Eine eigene Gesellschaft besitzt und betreibt das Netz, also die Gleisanlagen mit der dazu gehörenden Stromversorgung. Die Nutzer, also Betreiber von Güter- und Personenzügen, bezahlen dann eine Trassengebühr, gestaffelt nach Streckenfrequenzen, Beanspruchung der Gleisanlagen, Lärm usw. . Diese Netzgesellschaft kann, muss aber nicht Eigentum des Staates sein. Wichtig ist nur, dass sie keinem Nutzer Vorteile einräumt. Über diesen Vorschlag wird gerade wieder vertraulich diskutiert. Die Neubesetzung des Vorstandes wäre eine gute Gelegenheit dazu. Zum Zeitpunkt der Bahnreform wurde er noch von Gewerkschaften abgelehnt. Aber nach den ständigen Milliardenverlusten ist vielleicht doch die Einsicht gewachsen, dass das Netz in der jetzigen Konstellation zunehmend verkommt.

Organisierte Geldvernichtung

In diesem Jahr wird es wieder so eine feierliche Einweihung einer Hochgeschwindigkeitstrasse geben, die kein wirtschaftlich orientiertes Unternehmen angefasst hätte. Nach 25 Jahren Bauzeit wird die ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt fertig. Sie hat dann etwas mehr als fünf Milliarden Euro gekostet, damit pro Stunde etwa zwei Fernzüge in jede Richtung fahren und zusätzlich nachts noch 20 Güterzüge. Dieses Projekt wurde von Politikern erdacht und der Bahn aufs Auge gedrückt. Die musste das dann schön rechnen, was in vielen Varianten endlich gelang. Diese Trasse wird das Betriebskostendefizit der Bahn erhöhen.

Wie gesagt: Die Bahn war dagegen und jetzt bleibt es Rüdiger Grube erspart, dazu die tollen Worte zu finden, warum diese Bahnlinie gebaut wurde. Er hätte auch die Gelegenheit nutzen können, einmal vorzurechnen, wie Politiker die Bahn in die Pleite treiben. Die 1,12 km lange Geratal-Brücke wurde schon 1996 gebaut und war im Jahre 2000 fertig. Sie hat 25 Millionen Euro gekostet. Mehrfach wurde das Projekt von Politikern (Helmut Kohl) angeschoben, von Verkehrsminister Franz Müntefering (SPD) gestoppt, von dessen Nachfolger Kurt Bodewig (SPD) erst mit kleiner Flamme (150 Millionen Euro pro Jahr, Einweihung im Jahr 2041) weiter betrieben und dann unter Schwarz-Rot wieder voll alimentiert. Dadurch wurden bis jetzt - also bis endlich der erste Zug fährt - 40,5 Millionen Euro an Zinsen fällig, also mehr als die Baukosten, die in keiner Bilanz auftauchen.

So, wie das deutsche Bahnnetz entstanden ist und betrieben wird, bleibt es ein Zuschussgeschäft. Die wahren Zahlen werden entweder vertuscht oder nur häppchenweise und versteckt bekannt. Daran hat sich seit Ende des zweiten Weltkriegs nichts geändert, weder in Deutschland West noch in Deutschland Ost noch in der gesamten Republik. Im Südwest-Fernsehen gibt es eine Sendung mit dem schönen Titel „Bahnromantik“. Mit einer Mischung aus romantischen Dampflok-Erinnerungen und staatlicher „Daseinsvorsorge“ werden Milliarden Euro verbrannt, ohne dass das die Öffentlichkeit groß aufregt. Oder ist Ihnen bewusst, dass der Bahnbetreiber und die Altlasten immer noch mit jährlich rund 15 Milliarden Euro vom Steuerzahler subventioniert werden?

Linksgrüne Romantiker

Es sind vor allem linksgrüne Romantiker, die für die heutigen Probleme die Bahnreform von 1994 verantwortlich machen. Eine Bahnreform, die außer einer Qualitätssteigerung auch die Beteiligung von privatem Kapital zum Ziel hatte. Für die Systemgegner aber haben Profitgier und der Neoliberalismus die Bahn in die Krise getrieben und dann stoßen sie gern noch den Seufzer aus: „Ach gäbe es doch die gute alte Bundesbahn noch, da konnte man sich auf die Bahn verlassen.“

Die gute alte Zeit! Die Bahnkommission, die damals die Finanzen der DB durchleuchtete, stellte fest, dass der Finanzbedarf 1993 schon 18 Milliarden DM jährlich erreicht hat. Die Summe wäre bis zum Jahr 2000 auf 41 Milliarden DM angestiegen. Insgesamt wurde bei zurückhaltenden Schätzungen von 1991 bis 2000 ein Kapitalbedarf von 417 Milliarden DM (= 213 Milliarden Euro) festgestellt. Dass eine neue Deutsche Bahn AG gegründet werden konnte, war nur möglich, weil mittlerweile 66 Milliarden DM (34 Mrd. Euro) Schulden vom Bund übernommen wurden. Dazu kommen noch Bilanzsünden von der Beamtenbahn mit 75,9 Mrd. Euro aus der Vergangenheit, darunter 26,6 Mrd. Euro zu hoch bewertetem Anlagevermögen. Wenn Ihnen immer noch nicht schwindlig ist, dann liegt das wohl daran, dass die Mehrheit der Deutschen offenbar bereit ist, sich von der politisierten Geschäftsführung der Eisenbahn endlos verschaukeln zu lassen.

Früher bestimmte ein Verwaltungsrat die Geschicke der Deutschen Bundesbahn. Seine Mitglieder bestanden aus Politikern, Gewerkschaftern (vor allem der GdED im DGB und des Deutschen Beamtenbundes) und aus gewählten Vertretern der Wirtschaft, etwa dem Bauernverband. So beschäftigte die Bahn 230.000 unkündbare Beamte, für die sich Pensionsansprüche von 80,5 Mrd. DM (41 Mrd. €) angesammelt hatten, ohne dass es dafür einen Pfennig Rücklagen gab. Sie alle verfolgten ihre Einzelinteressen bis zur Pleite des Unternehmens. Die Rechnung wurde dem deutschen Steuerbürger geschickt, der bis heute dafür zahlt.

Aus dem Repertoire der Satiriker

So entstand damals die Bundeseisenbahnvermögensbehörde. Den Namen hätte ein Satiriker erfinden können. Denn das Vermögen dieses Unternehmens besteht aus den 140.000 Pensionären, für die Ruhegelder gezahlt werden und noch etwa 70.000 von ehemals 140.000 aktiven Beamten, die ja nicht kündbar sind. Sie werden jetzt für 75 Prozent ihrer Kosten an die neugegründete Deutsche Bahn AG ausgeliehen - machte im Jahr 2012 immer noch fast 5.5 Milliarden Euro. Jaja, die gute alte Bahn.

Statt eines Verwaltungsrates wird die Deutsche Bahn AG nach der „Privatisierung“ 1994 von einem Aufsichtsrat geführt, der unter anderem den Vorstand beruft und dessen Gehälter festlegt. In diesem Aufsichtsrat sitzen Politiker, Gewerkschafter, jetzt vor allem von der EVG (Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft im DGB) und einige ausgesuchte Wirtschaftsvertreter. Wenn Sie das mit der strukturellen Zusammensetzung des früheren Verwaltungsrates vergleichen, stellen Sie fest: Es hat sich nichts geändert. Früher verwaltete der Verwaltungsrat im Auftrag der Politik die Bundesbahn, heute vertritt der Aufsichtsrat im Interesse der Politik die Deutsche Bahn AG, deren alleiniger Aktieninhaber die Bundesrepublik ist. Da ist es kein Wunder, wenn die Deutsche Bahn AG auf den Pfaden ihrer Vorgängerin wandelt und wieder neue Schulden anhäuft. Zurzeit liegen sie bei rund 17 Milliarden Euro, Tendenz steigend.

Das Gehalt des bisherigen Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube setzte sich, wie in allen Konzernen, aus einem Basisgeld und Bonuszahlungen zusammen. Mit 900.000 Euro pro Jahr Grundgehalt gehörte er sicher nicht zu den teuersten Managern im Land. Interessant aber sind die Voraussetzungen, die an eine Bonuszahlung von 500.000 Euro geknüpft sind: Mindestens vier parlamentarische Runden mit EU-Politikern, zehn Treffen mit Spitzenbeamten der Bundesländer, regelmäßige Treffen mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann (wegen Stuttgart 21). Also Bonuszahlungen für Lobbyarbeit. Typisch für dieses komische Unternehmen DB AG: Der Bonus richtet sich nicht nach Gewinn oder Verlust des Unternehmens, sondern hängt von Treffen mit Politikern ab. Das hat seine Logik: Für Gewinn und Verlust sind Politiker ebenso zuständig wie für das Wohlwollen bei der Gewährung von Subventionen.

Rechte Tasche, linke Tasche

Mehrfach wurde ich darauf angesprochen, dass die DB doch eine Bilanz vorlege und dabei auch Gewinne ausweise. Wieso erhalte sie dann Subventionen? So werden die tatsächlichen Verhältnisse vor der Öffentlichkeit verschleiert. Der Anteilseigner Bund schreibt einen Gewinn vor. Der sollte pro Jahr 950 Millionen Euro betragen. Die bucht dann der Finanzminister unter Einnahmen. Aber: Da die Bahn Schulden macht, wurden ihr zum Beispiel im Herbst 2016 rund 2,4 Milliarden Euro zusätzlich aus dem Haushalt bewilligt und die Gewinnvorgabe auf 600 Millionen im Jahr verringert. Also rechte Tasche, linke Tasche.

Solche Verwirrspiele sollten in einem funktionierenden Unternehmen mit einem wirtschaftlich verantwortlichen Aufsichtsrat nicht möglich sein. Aber der Aufsichtsrat ist das Problem. Von zehn Arbeitnehmervertretern sind neun Betriebsräte oder hochrangige Gewerkschaftsfunktionäre der EVG, (die früher mal GdED, Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, dann Transnet hieß und jetzt den Namen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft trägt). Sie hat damit einen großen, wenn nicht gar entscheidenden Einfluss auf das Unternehmen. So ist der EVG-Chef Alexander Kirchner auch stellvertretender Vorsitzender des Bahn-Aufsichtsrates und war in dieser Funktion maßgeblich an Grubes Rücktritt beteiligt.

Die Auswahl der Anteilseigner-Vertreter im Aufsichtsrat macht endgültig deutlich, dass die DB AG eigentlich eine unmögliche Konstruktion ist. Die Bundesregierung entsendet in das Gremium Beamte und Abgeordnete entsprechend der Kräfteverhältnisse der Regierungsparteien CDU/CSU und SPD. Das ganze Elend der politisch geprägten Zusammensetzung des Aufsichtsrates lässt sich an Kirsten Lüthmann als Vertreterin der Anteilseigner festmachen. Sie sitzt im Bundestag, in den sie über die Landesliste der SPD Niedersachsen gerutscht ist. Die Polizistin ist auch stellvertretende Bundesvorsitzende des Dt. Beamtenbundes (DBB). Sie nimmt also die Interessen dieser Organisation ein, aber nicht auf der Arbeitnehmerseite, sondern auf der Kapitalseite. Dort wäre es ihre Aufgabe, eine Bahngesellschaft zu fördern, die möglichst viel Gewinn für den Anteilseigner abwirft. Doch sie sagt: „Die Bahn ist Daseinsvorsorge.“

Ein unsäglicher Begriff aus der NS-Zeit

Dieser unsägliche Begriff aus dem „Dritten Reich“ beschreibt Staatsfürsorge, Staatsmacht, staatlich organisierte Wohlfahrt. Eine Bahn, die der Daseinsvorsorge dient, kann und muss keine Gewinne machen. Was aber macht dann Frau Lühmann auf der Anteilseignerseite im Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft? Sie wird sich im Parlament schnell mit dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses verständigen können. Der heißt Martin Burkert, ist über die bayerische Landesliste der SPD in den Bundestag gewählt und war jahrelang Gewerkschaftsfunktionär der Vorläuferorganisationen der EVG.

Es könnten jetzt noch viele Absätze darüber folgen, wie der öffentliche Schienennahverkehr mit gegenwärtig 8,2 Milliarden Euro pro Jahr subventioniert wird, so dass deshalb alle Verkehrsminister so gern unrentable stillgelegte Bahnstrecken wieder reaktivieren wollen. Offiziell erzählen sie natürlich das Märchen von der umweltfreundlichen, ökologischen Umsteuerung. Man könnte auch noch ein ganzes Kapitel darüber schreiben, wie Landesminister aller Parteien dazu gebracht werden, der Deutschen Bahn AG bei Ausschreibungen von Regionalnetzen behilflich zu sein - schließlich haben sie etwas davon, entweder einen gut bezahlten Beiratsposten oder Beratervertrag und/oder Investitionen in ihrem Bundesland.

So bekam etwa der ehemalige bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) einen Posten im Vorstand der Bahn, der mit mehr als einer Million Euro pro Jahr dotiert war. Oder Jürgen Heyer, SPD, weiland Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt. Während seiner Amtszeit unterzeichnete er Ende Februar 2002 einen umstrittenen milliardenschweren Vertrag über den Regionalverkehr mit der Deutschen Bahn, der später rückgängig gemacht wurde. Trotzdem wurde Heyer 2003 in den Aufsichtsrat der (damaligen) DB-Tochter Scandlines berufen. Oder Hartmut Meyer (SPD), Verkehrsminister in Brandenburg, der freihändig Zugverbindungen an die DB vergab. Er trat dann als Berater in die Dienste der Deutschen Bahn AG ein. Auch Bayerns ehemaliger Finanzminister Georg von Waldenfels (CSU), Bremens früherer Regierungschef Klaus Wedemeier (SPD) und der einstige NRW-Verkehrsminister Franz-Josef Kniola (SPD) hatten solche Beraterverträge.

Japanische Privatbahnen fahren Gewinne ein

Es stimmt leider: Die meisten Bahngesellschaften Europas verdienen kein Geld. Es stimmt aber auch, dass alle europäischen Bahngesellschaften mehr oder weniger unter politischer Aufsicht stehen. Die Vorstellung, eine Trennung von Netz und Betrieb könnte der erste Schritt einer Bahnreform mit dem Ziel sein, dass sich private und meinetwegen auch staatliche, aber nicht subventionierte Unternehmen auf den wettbewerbsfähigen Transport von Gütern und Personen konzentrieren können, erscheint angesichts der Verzahnung eigennütziger Interessen von Politikern und Gewerkschaften als frommer Wunsch. Da hilft wahrscheinlich auch nicht der Hinweis, dass private Eisenbahngesellschaften in den USA fast 40 Prozent des Güterverkehrs bewältigen (in Deutschland sind es gerade mal acht Prozent), und dass in Japan gleich sechs Bahnunternehmen seit ihrer Privatisierung Gewinne erzielen und Steuern zahlen. Freilich: Mit der Qualität der japanischen Bahnen kann unsere politisch beherrschte Schienengesellschaft nicht einmal ansatzweise mithalten.

Vor diesem Hintergrund wirkt Ronald Pofalla geradezu als idealer Nachfolger des bisherigen Bahnchefs Grube. Mit der Verkehrspolitik hatte der ehemalige Kanzleramtsminister bisher nichts zu tun. Von den technischen und organisatorischen Herausforderungen der europäischen Bahnzukunft hat er keine Ahnung. Dafür aber ist er gewieft im politischen Grabenkrieg, ein treuer Diener politischer Vorgaben und williger Vollstrecker innerparteilicher Disziplin. Unvergessen, wie er den CDU-Abweichler Wolfgang Bosbach abgekanzelt hat („Ich kann Deine Fresse nicht mehr sehen“) und während des NSA-Abhörskandals nach Kräften bemüht war, im Sinne der Regierung abzuwiegeln.

Und wenn doch nicht Pofalla Nachfolger von Rüdiger Grube wird? Dann ändert sich auch nichts. Dann kommt ein Statthalter für ihn - denn Pofalla hat ein enges Verhältnis zur Kanzlerin und weiß, wie Politik geht. Für die Bahn AG bleibt der Steuerzahler zuständig - und der ist weder bei den Anteilseignern noch bei den Arbeitnehmern im Aufsichtsrat vertreten.

P. S.: Viele Zahlen stammen aus dem Buch: „[Deutschland im Stau](#)“, das der Autor dieses Beitrags zusammen mit Dr. Gottfried Ilgmann geschrieben hat. Der Mitverfasser war mehr als 10 Jahre Gutachter für die Regierungskommission Bahn, das Bundesverkehrsministerium und den Vorstand der Deutschen Bahn. Keine dieser Zahlen wurde angezweifelt, die Bundeszentrale für politische Bildung nahm das Buch in ihre [Schriftenreihe](#) auf.

Foto: [WillMcC CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons](#)

Helfen Sie uns Die ACHSE DES GUTEN noch besser zu machen und auszubauen!

Spendenkonto

Kontonummer: 4801474

Augusta-Bank, Augsburg

Bankleitzahl 720 900 00

Internationale Bankleitzahl BIC GENODEF1AUB

Internationale Konto-Nr. IBAN DE27720900000004801474