Bei der DB AG gibt es die gleiche Schuldenentwicklung wie zuvor bei der Bundesbahn. Die Bundesregierung fördert diesen Prozess. Damit laufen DB AG und Bundesregierung in vollem Wissen in die offenen Messer des EU-Wettbewerbsrechts. Die Gefahr einer neuen neoliberalen Offensive zur Zerschlagung und Privatisierung der Bahn wächst parallel mit der Verschuldung. Von **Winfried Wolf**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/200831-DB-Schulden-Dramatik-NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Das Ende Juli vorgestellte Halbjahresergebnis der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist Ausdruck eines Desasters. Es läuft darauf hinaus, dass der Bahnkonzern im laufenden Jahr 2020 einen Rekordverlust in Höhe von 5 Milliarden Euro einfährt. Gleichzeitig wird der Schuldenberg der DB allein in diesem laufenden Jahr 2020 von 24,1 auf gut 30, möglicherweise sogar auf knapp 35 Milliarden Euro gesteigert werden. Einen vergleichbaren Verlust hat die Deutsche Bundesbahn auch in den schlechtesten Jahren ihrer Existenz nicht eingefahren. Die Deutsche Bahn AG hat damit die Bundesbahn sogar hinsichtlich des Schuldenbergs in den Schatten gestellt: Am 31. Dezember 1993, dem letzten Tag der 44 Jahre währenden Bundesbahn-Existenz und kurz vor Gründung der Deutschen Bahn AG, war dieser Schuldenberg mit 58,21 Milliarden DM und umgerechnet rund 29,76 Milliarden Euro sogar noch etwas niedriger als der Schuldenberg, den die Deutsche Bahn AG in nur 26 Jahren und bis Herbst 2020 akkumuliert. Damals – am Vorabend der Bahnreform – galt die hohe Verschuldung der Bundesbahn zu recht als Hemmschuh für jede weitere positive Entwicklung. Deshalb wurden die Bundesbahn und die Reichsbahn mit der Bahnreform komplett *entschuldet*. Die DB startete im Januar 1994 schuldenfrei.

Der aktuelle *Schuldenexzess* wird von der Bundesregierung und dem Bundesverkehrsminister gefördert, ja geradezu angefüttert: Dies, indem das Eigenkapital der Deutschen Bahn ein Jahrzehnt lang durch Bundeszuschüsse um jährlich eine Milliarde Euro erhöht wird. 2020 soll es darüber hinaus noch eine Extrafinanzspritze in Höhe von rund fünf Milliarden Euro geben – ganz oder überwiegend ebenfalls zur Eigenkapitalerhöhung. Auf diese Weise wird auch die Verschuldungsgrenze Schritt für Schritt nach oben angehoben. Dem Bahnkonzern wird also systematisch Raum für eine immer größere Verschuldung geschaffen. Was aber nichts daran ändert, dass die Schuldensumme und mit dieser der jährlich auf diese zu entrichtende Schuldendienst – die Zahlungen für Zins und Tilgung – ansteigen werden.

Das aber hat erhebliche negative Folgen. Genau wie damals bei der Bundesbahn wird damit perspektivisch die Aktionsfähigkeit der DB immer weiter eingeschränkt; die jährlichen Zahlungen für den Schuldendienst werden im laufenden Jahr bereits höher als eine Milliarde Euro liegen. Zur Freude von Beratern und Banken. Zum Schaden von Fahrgästen und Beschäftigten.

Darüber hinaus laufen Bundesregierung und Deutsche Bahn auf EU-Ebene sehenden Auges in ein Desaster. Die Eigenkapitalerhöhung wird in Brüssel mit großer Wahrscheinlichkeit als „Wettbewerbsverzerrung" angesehen und möglicherweise nachträglich untersagt werden. Ende August 2020 wurde bekannt, dass das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), der Zusammenschluss der privaten Güterverkehrsunternehmen, bereits in diesem Sinne aktiv wurde: Die geplante Eigenkapitalerhöhung würde „für die von unserem Verband vertretenen Güterbahnunternehmen […] eine schwerwiegende Wettbewerbsverzerrung bedeuten", heißt es in dem auf den 18. August datierten NEE-Schreiben an EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager und EU-Transportkommissarin Adina Valean. Man werde eine Klage auf EU-Ebene einreichen – es sei denn, so dieses Netzwerk und ähnlich die verbündeten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des Personenverkehr, Betreiber, der DB würden als Ausgleich massive „Kompensationen" auferlegt. [1]

Und woher kommen Rekorddefizit und Schuldenberg? Sicher, ein Teil ist Resultat von Krise und Epidemie. Doch ein großer Teil des Defizits entsteht durch zwei Faktoren, für die das Bahnmanagement und das Bundesverkehrsministerium die Verantwortung tragen: Erstens durch das Auslandsgeschäft. Die Bahntochter Arriva hat 2020 einen Abschreibungsbedarf von 1,3 Milliarden Euro. Zweitens durch massive Fehlinvestitionen in politisch motivierte Großprojekte, insbesondere in das gigantische Finanzloch Stuttgart 21. Es spricht rein rational, aus betriebswirtschaftlicher und erst recht aus volkswirtschaftlicher Perspektive, so gut wie alles dafür, dass die Deutsche Bahn AG das Projekt Stuttgart 21 aufgibt, um nicht immer neue gute Steuermilliarden den schlechten Steuermilliarden hinterherzuwerfen. Dagegen spricht jedoch die „Staatsräson": Niemand unter den Verantwortlichen in Berlin (Regierung), in Stuttgart (Landesregierung und Landeshauptstadt) und bei der Deutschen Bahn AG hat den Mut zu einem solchen Schritt. Vor diesem Hintergrund spricht einiges dafür, dass das ständige Füttern der Deutschen Bahn mit neuen Staatsgeldern auch dazu dient, das Großprojekt Stuttgart 21 weiterlaufen zu lassen.

Die Bundesbahn-Verschuldung im Vergleich zur DB-AG-Verschuldung

Heinz Dürr führte 1992 aus: „Wesentliche Elemente des Gesetzespaket Bahnreform sind […] die Übernahme der Altschulden der beiden Deutschen Bahnen durch den Bund. Das bedeutet eine Entlastung von rund 5 Milliarden DM Zinsen pro Jahr […] und die Entlastung

der Bahnen von den überhöhten Personalverbindlichkeiten.“[2] Entsprechend startete die Deutsche Bahn AG im Januar 1994 mit einem Schuldenstand von Null. Die gesamten Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn wurden vom Bund übernommen. Damit wurde der Schienenverkehr komplett entschuldet. Eine Forderung, die in der Chefetage der Bundesbahn jahrzehntelang erhoben und von den Regierungen in Bonn und Berlin nie erfüllt wurde, wurde am Jahresende 1993 über Nacht wahr.

Nun existierten beim Start der Deutschen Bahn AG hinsichtlich der Aufnahme neuer Verbindlichkeiten keine Vorgaben. Dass eine Aktiengesellschaft auch Verbindlichkeiten in einer gewissen Höhe haben würde, wurde dabei zweifellos unterstellt. Ganz sicher nicht vorgesehen war jedoch ein Anstieg der Schulden auf ein Rekordniveau von mehr als 24 Milliarden Euro, wie dies im Geschäftsjahr 2019 erreicht wurde.

In der folgenden Tabelle werden die Entwicklung der Deutsche-Bahn-AG-Verschuldung und des Schuldendienstes, den der Bahnkonzern jährlich zu bezahlen hat im 26-Jahres-Zeitraum 1994 bis 2020 verglichen mit der Bundesbahn-Verschuldung und den Zins- und Tilgungszahlungen der Bundesbahn in einem vergleichbar langen Zeitraum, demjenigen von 1967 bis 1993.

Tabelle: Entwicklung der Verschuldung bei Bundesbahn und Deutsche Bahn AG, jeweils im 26-Jahres-Vergleich (Bundesbahn = 1967-1993; Deutsche Bahn AG = 1994-2020] [3]

	Deutsche Bundesbahn								
	1967	1970	1975	1980	1985	1990	1992	1993	Zeitraum 26 Jahre
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro*	5,2	8,7	13,5	16,7	18,5	24,1	24,6	29,7	plus 24,5 Mrd. Euro
Schuldendienst In Mrd. Euro	0,38	0,61	0,87	1,18	1,54	1,74	1,81	2,60	massiv ansteigend
	Deutsche Bahn AG								
	[1.1.94]	1994	2000	2005	2010	2015	2019	2020	Zeitraum 26 Jahre
Nettofinanzschulden in Mrd. Euro*	0,0	6,1	15,5	19,7	16,9**	17,9	24,2	32-35	plus 32-35 Mrd. Euro
Schuldendienst in Mrd. Euro	0,0	0,03	0,25	0,95	0,91	0,80	0,66	0,95	seit 2005 stabil

*Schuldenstand jeweils am 31.12. (bei den Zahlen bis 2002 umgerechnet in Euro) // **Teilentschuldung vorausgegangen

Aus den Zahlen hervor: Die Deutsche Bahn AG steigerte ihre Nettofinanzschulden deutlich schneller als die Bundesbahn im gleichen Zeitraum. Es gab bei beiden Bahnen mehrmals zwischengeschaltete Entschuldungsmaßnahmen; der Staat übernahm einen Teil der Schulden, um den jeweils dramatischen Schuldenanstieg auszubremsen. Das war besonders ausgeprägt der Fall bei der DB AG im Vorfeld des geplanten Bahn-Börsengangs 2005 bis 2008. Damals übernahm Berlin alle bislang gewährten „zinslosen Kredite des Bundes“, was mehr als 7 Milliarden Euro ausmachte.[3] Das hatte der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn so eingefädelt; damit sollte die Braut Deutsche Bahn AG hübsch gemacht werden für Investoren. Hinzu kommt: Der Schuldenanstieg der DB AG wurde ab 2010 deutlich ausgebremst, da seither Zuschüsse für den Schienenwegebau und –ausbau ab 2008 in einen Spezialvertrag, die „Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV)“ gegossen wurden und diese LuFV danach noch zwei Mal erheblich aufgestockt wurde.[4]

Der Schuldendienst, die Zahlung von Zins und Tilgung auf die Schuldensumme, lag bei der Bundesbahn – wie ebenfalls aus der Tabelle hervorgeht – wesentlich höher als bei der DB AG. Der entscheidende Grund dafür war das deutlich höhere Zinsniveau, das in dieser Zeit vorherrschte. Umgekehrt profitiert die Deutsche Bahn AG bislang enorm von dem seit vielen

Jahren vorherrschenden extrem niedrigen Zinsniveau, gepaart mit dem relativ guten Rating, das die DB aufgrund ihrer Staatsnähe erhält.

Dennoch sind die Bahnschulden der DB AG genauso ein Sprengsatz, wie es diejenigen der Bundesbahn waren. Das sah auch die Spitze der Deutschen Bahn lange Zeit so. Der Vorstand der Deutschen Bahn AG hat mehrfach erklärt, dass ein derart hoher Schuldenstand vermieden werden müsse. Im Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG des Jahres 2010 heißt es zum Thema Schulden: „Wir streben eine unseren guten Bonitätseinstufungen angemessene Verschuldung an.“[5] Damals lagen die Netto-Finanzschulden bei 17,8 Milliarden Euro. Diese Schuldenhöhe – gut die Hälfte des aktuellen Schuldenstands – wurde damals bereits als kritisch angesehen, weswegen die Schuldenhöhe reduziert werden sollte. Dieses Ziel einer Rückführung der Schulden wurde auch mehrmals vom damaligen Bahnchef Grube formuliert und auf Bilanzpressekonferenzen vorgetragen. Doch in Wirklichkeit stiegen die Verbindlichkeiten ausgerechnet in der Ära Grube wieder an. Das ist auch insofern bemerkenswert, als es zwischenzeitlich neue Sonder-Finanzspritzen des Bundes gab. So gewährte der Bund 2017 der Deutschen Bahn AG, nach dem Scheitern eines neuerlichen Versuchs einer Teilprivatisierung 2016/17, eine solche Finanzspritze in Höhe von 2 Milliarden Euro.

Die seit 2020 zugespitzte Problematik der DB-AG-Verschuldung

Die Deutsche Bahn AG war, wie erwähnt, Anfang 2020 mit rund 25 Milliarden Euro bereits hoch verschuldet. Dieser Schuldenberg ist bis Mitte 2020 bereits auf 30 Milliarden Euro angewachsen. Noch vor der Corona-Krise gab es die Entscheidung, im Rahmen eines „Klimapakets“ zehn Jahre lang das Eigenkapital der DB durch jährlich eine Milliarde Euro neuer Bundeszuschüsse zu erhöhen und damit die Möglichkeiten zur zusätzlichen Verschuldung der DB deutlich und langfristig auszuweiten. In einem Papier mit dem Titel „Bündnis für unsere Bahn“, datiert auf den 25. Mai 2020, das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, von Bahnchef Richard Lutz und von Klaus-Dieter Hommel von der Eisenbahn- und Verkehrs-Gewerkschaft EVG unterzeichnet wurde, wurde festgestellt, dass zur „Schließung der verbleibenden Finanzierungslücken der Deutschen Bahn“ der „Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags gebeten (wird), einer Anhebung der Verschuldungsgrenze zuzustimmen“. Hierfür wurde in einer Mitteilung der Bundesregierung an den Verkehrsausschuss des Bundestags bereits eine „Hilfstranche in Höhe von 4,5 Milliarden Euro“ gefordert. Diese gewaltige „Hilfstranche“ wurde dann im Juli genehmigt. Dieses interessante, für die Krisensituation programmatische Papier ermöglicht tiefe Einblicke, worauf diese Verschuldungspolitik hinausläuft. Dort heißt es: „Im Hinblick darauf, dass sich die Kreditkonditionen mit zunehmender Verschuldung des Konzerns [Deutsche Bahn] verschlechtern, ist die Bundesregierung […] bereit, dem

Haushaltsgesetzgeber vorzuschlagen, den Großteil (80%) der […] Schäden […] auszugleichen."[6]

Demnach geht auch die Bundesregierung davon aus, dass die Kreditwürdigkeit der DB deutlich nunmehr Schaden nimmt. Konkret bedeutet dies: Es kommt zu Herabstufungen der Kreditwürdigkeit durch die Ratingagenturen. Damit verteuern sich alle neuen Kredite und Anleihen, die die DB begibt. Die Bundesregierung stellt nun in Aussicht, einen Teil („80%") der entstehenden Mehrkosten des Schuldendienstes – also auch hier nur die Differenz zwischen dem neuen, höheren Zinssatz und dem alten, den es geben würde ohne die Abwertung bei der Kreditwürdigkeit – zu übernehmen. Was bereits im Umkehrschluss heißt: Die DB – also: Fahrgäste, Beschäftigte und Steuerzahlende – soll ein Fünftel des ständig ansteigenden höheren Schuldendienstes selbst tragen.

Die Rating-Agenturen und die Pleitemöglichkeit

Längst unterliegt die Deutsche Bahn AG einer kritischen Beobachtung durch die Rating-Agenturen. Bereits dem DB-Geschäftsbericht 2015 war zu entnehmen: „Die Rating-Agentur S&P [Standard & Poor´s] hat eine Anpassung des Rating-Ausblicks [für die DB AG; d. Red.] von stabil auf negativ vorgenommen."[7] In einem weiteren Bericht von Standard & Poor´s, demjenigen vom 21. August 2018, wird festgehalten, dass die Verschuldung der DB „sehr hoch" sei (hier nennt S&P mit 22,1 Milliarden Euro Bahnschulden bereits wesentlich mehr, als damals offiziell als Schulden ausgewiesen wurden), dass die betriebswirtschaftlichen Aussichten als negativ eingestuft werden, obgleich der Bund damals, im Jahr 2017, die bereits erwähnten „erheblichen zusätzlichen Mittel (2,7 Mrd. Euro) als neue staatliche Hilfen" bereitgestellt hätte. Die dennoch insgesamt zurückhaltend-positive Bewertung in diesem Bericht ist allein darauf zurückzuführen, dass laut Ratingagentur davon auszugehen sei, dass im Fall einer Schieflage des Unternehmens der deutsche Staat der DB AG „sufficient and timely extraordinary support" gewähren würde.[8]

Im Juni 2020, also inmitten der aktuellen Krise und der Corona-Epidemie, publizierte die andere große Ratingagentur, Moody´s, einen Bericht zur Einschätzung der Kreditwürdigkeit der DB. In diesem ist erneut von einem „negativen Ausblick hinsichtlich des Ratings der DB" die Rede. Dem müsse man jedoch „die wahrscheinliche Eigenkapitalstärkung durch die Bundesregierung" entgegenstellen, wobei man allein für das Jahr 2020 einen solchen Zuschuss in Höhe von 5,5 Milliarden Euro erwarte.[9]

Nun könnte man sagen, die Deutsche Bahn AG sei eine Staatsbahn. Sie bleibe dies; in keinem Fall könne sie Pleite gehen. Dem widerspricht der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestags. In einer Ausarbeitung zum Thema „Insolvenz von

Eisenbahnunternehmen nach Artikel 87e Absatz 3 GG“ (Grundgesetz) kam diese Einrichtung des Deutschen Bundestags nach Abwägung aktienrechtlicher und verfassungsrechtlicher Aspekte zu dem folgenden, hoch spannenden Schluss: „Mit der Privatisierung eines vormaligen ´Staatsunternehmens´ in Gestalt einer Kapitalgesellschaft wird dieses grundsätzlich insolvenzfähig und unterliegt im Insolvenzfall den Vorschriften der Insolvenzordnung. Dies gilt grundsätzlich auch im Anwendungsbereich von Artikel 87e GG. Auch eine Verpflichtung zum Ausgleich von Gesellschaftsverbindlichkeiten durch den Staat als Anteilseigner ist aufgrund Aktienrechts – unbeschadet etwaiger anderslautender Regelungen im konkreten Einzelfall – nicht ersichtlich. Das strikte Trennungsprinzip aus §1 Absatz 1 Satz 2 Aktiengesetz als Grundprinzip des Aktienrechts sieht gerade im Gegenteil eine Trennung von Gesellschaftsvermögen und dem Vermögen der Investoren vor. Eine Durchbrechung dieses Grundsatzes ist nach der Rechtsprechung nur in engen Ausnahmefällen möglich.“[10]

Perspektiven

Eine Pleite der Deutschen Bahn AG als solche ist tatsächlich unwahrscheinlich. Doch zwischen einem locker-flockigen „Weiter so“ und einem Konkurs-Kladderadatsch gibt es einen breiten Fächer anderer möglicher Entwicklungen, die allesamt für den Bahnkonzern als eine öffentliche und soziale Veranstaltung kritisch sind. Bereits im zitierten Papier „Bündnis für unsere Bahn“ ist schwarz auf weiß zu lesen, die in Aussicht gestellten neuen Bundesmittel für die DB würden nur „… unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Prüfung und Unbedenklichkeit aus Sicht der europäischen Kommission“ fließen. Das heißt im Klartext: Die Verschuldung der DB ist eine Tatsache. Doch die in Aussicht gestellten Ausgleichsmaßnahmen durch den Bund, mit denen diese Verschuldung abgefedert und ihre Folgen zeitlich gestreckt werden könnte, können auch aus Sicht der Bundesregierung, der DB AG und der Gewerkschaft EVG von der EU-Kommission wieder kassiert werden.

Und dafür, dass sie kassiert werden, spricht einiges. So haben die privaten Eisenbahnbetreiber bereits Ende des letzten Jahres eine ausführliche, 30-seitige wissenschaftliche Studie vorgelegt, die zu dem Schluss kommt, dass Bundeshilfen zur Erhöhung des Eigenkapitals dem EU-Wettbewerbsrecht widersprechen.[11] In der Summe argumentieren Anwälte der Gesellschaft CMS Maasche Sigle, dass „die geplante Kapitalerhöhung bei der DB AG mit einem Volumen von EUR 11 Mrd. über 11 Jahre hinweg [,…] eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV [Arbeitsweise der Europäischen Union] dar(stellt).. […] Wettbewerber der DB AG hätten im Hinblick auf die mit der Kapitalerhöhung absehbare Beihilfe an die DB AG die Möglichkeit, sowohl eine Beschwerde bei der Kommission zu erheben, wie auch gerichtliche Ansprüche auf Unterlassung geltend zu machen.“ Wohlgemerkt: Auf die hier erwähnten 11 Milliarden Euro wurde im November

2019 verwiesen; bis Herbst 2020 hat sich dieser Betrag auf mehr als 15 Milliarden Euro erhöht – womit sich auch die Aussichten darauf, dass die EU-Kommission gegen diese Hilfe einschreitet, deutlich gesteigert hat.

Die Argumentation in der zitierten juristischen Stellungnahme ist aus meiner Sicht schlüssig. Vor allem gäbe es eine immer wieder von unterschiedlicher Seite, so auch von der Gewerkschaft GDL, angesprochene, einleuchtende Alternative, bei der die DB nicht in die offenen Messer des EU-Beihilferechts getrieben werden würde. Dieser Weg wird auch explizit in der Expertise genannt; dies wie folgt: „Die beihilferechtliche Problematik könnte vermieden werden, indem die geplante Zuwendung nicht im Wege einer Kapitalerhöhung erfolgt, sondern […] Gegenstand einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) oder eines neu aufzulegenden Infrastrukturfonds wird.“ Damit würde sichergestellt, dass diese Hilfe *dem gesamten Schienennetz* und damit dem *gesamten* Schienenverkehr und nicht einem spezifischen Marktteilnehmer, der Deutschen Bahn AG, zufließt. Zur Erinnerung: Mehr als 40 Prozent des Marktes des Schienenpersonennahverkehrs und fast 50 Prozent des Schienengüterverkehrs werden inzwischen von privaten Betreibern kontrolliert!

Inzwischen haben die Privatbahnen im Vorgriff auf die EU-Untersuchung konkrete und im Interesse der Verteidigung der Bahn als eine öffentliche ausgesprochen fatale Vorschläge gemacht, wie die unterstellte Wettbewerbsverzerrung wieder teilweise „geheilt“ werden könnte – und für diesen Zweck im Juli 2020 einen ganzen Katalog solcher „Kompensationsmaßnahmen zur Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene“ vorgelegt. U.a. wird da vorgeschlagen: „Ein bestimmter Teil der attraktiven Trassen im Takt-/Kernnetz, auch im Hochgeschwindigkeitsnetz, wird den Wettbewerbern zur Verfügung gestellt. […] Für Abstellanlagen und sonstige Serviceeinrichtungen der DB fällt der Konzernvorrang“. Letzteres soll heißen, dass private Bahnunternehmen auf diese Serviceeinrichtungen Zugriff erhalten sollen – was im Übrigen im Fall der geplanten Teilprivatisierung der Berliner S-Bahn ein wichtiges Einfallstor für die Privatisierer darstellt! Weiter wird in diesem Papier gefordert bzw. der EU-Kommission vorgeschlagen: „Um Quersubventionierungen zwischen den Monopol- und den Wettbewerbsbereichen ab sofort auszuschließen, werden die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb des Konzerns gekündigt. […] Nach einer gewissen Zeit sollen Unternehmensanteile [der DB AG] im Wert von 5 Milliarden Euro, dem Volumen der jetzt angedachten Eigenkapitalerhöhung, an den Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo veräußert werden.“[12]

Als Bilanz dieser Entwicklung sind fünf Aspekte festzuhalten:

1. Die Bundesregierung haben der Deutschen Bahn AG bereits 2019 einen FREIBRIEF zur fortgesetzten Schulden-Produktion ausgestellt. Der Bund sagt gegenüber einem unfähigen Bahn-Top-Management: Weitgehend gleichgültig, wie tiefrot eure jeweilige Bilanz ist – wir werden ein gutes Jahrzehnt lang den fortgesetzten Schuldenanstieg durch ein fortgesetzt erhöhtes Eigenkapital ausbalancieren.
2. Diese Grundhaltung wird offensichtlich im Windschatten der Corona-Krise verstärkt, indem schlagartig zusätzliche bis zu 5 Milliarden Euro der DB zur Erhöhung des Grundkapitals der DB AG zufließen sollen.
3. Vor allem diese neue Hilfe wird jedoch ausdrücklich unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die EU-Kommission gewährt.
4. Es existiert eine alternative Möglichkeit, den Schienenverkehr im gleichen Umfang zu unterstützen. Diese besteht darin, dass die entsprechenden Gelder ausschließlich der Schieneninfrastruktur zufließen. Dennoch verzichtet der Bund darauf, diesen Weg zu wählen. Es gibt nicht einmal eine öffentliche Diskussion über eine solche Alternative.
5. Das erklärte Ziel der Bahnreform des Jahres 1994 war eine *schuldenfreie Deutsche Bahn*. Deshalb übernahm damals der Bund im Januar 1994 mehr als 50 Milliarden DM an Bundesbahn- und Reichsbahn-Schulden. Deshalb startete die DB im Januar 1994 komplett schuldenfrei. Nun ist Mitte 2020 die DB erneut in einer Höhe verschuldet, die diejenige der Bundesbahn übersteigt. Das, was 1993/1994 galt, wonach eine derart überschuldete Bahn keine nachhaltige Perspektive weist, wonach eine solche Politik der Überschuldung den Schienenverkehr strangulieren muss und selbstmörderisch ist, gilt auch 26 Jahre später.

Wenn der Bund und der Vorstand der DB AG dennoch diesen fatalen Weg beschreiten und wenn die Gewerkschaft EVG dabei – ähnlich wie die Vorgängerorganisation Transnet 2005-2008 im Fall des Bahnbörsengangs – diesen Weg auf einen Prellbock mit unterstützen, dann muss gefragt werden: Handelt es sich hier um tumbe Ignoranz oder um perfide Absicht? Dass eine Regierung, die mehrheitlich eine neoliberale Agenda verfolgt und die darüber hinaus in starkem Maß von den Interessen der Lobby der Autoindustrie und der Luftfahrt bestimmt wird, Interesse an der Zerschlagung der Bahn als ein öffentliches Unternehmen hat, ist naheliegend. Hinzu kommen höchst spezifische politische Interessen, die mit den folgenden Forderungen kurz angesprochen sein sollen.

Forderungen

In der aktuellen Situation ist das Folgende zu fordern; Gewerkschaften, fortschrittliche Verkehrsinitiativen und Gruppen wie Fridays for Future sollten sich in diesem Sinn zusammenfinden:

1. Ausfälle der Schienenverkehrsunternehmen (DB und Wettbewerber), zu denen es durch Corona-Epidemie-bedingte Maßnahmen kam, sind transparent publik zu machen und in Form einer „Schutzschirmpolitik“, wie es dies bei anderen Wirtschaftsbereichen gab, weitgehend auszugleichen. Diese Ausfälle sollten nicht zum Gegenstand von Sonderzahlungen für einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen gemacht werden.
2. Die Deutsche Bahn muss sich auf dem schnellstmöglichen Weg von ihren ausländischen Engagements trennen und zu 100 Prozent auf das Inland und das Kerngeschäft Schienenverkehr konzentrieren. Allein die DB-Tochter Arriva produzierte 2020 mehr als eine Milliarde Euro Verluste. Bei DB Schenker können in diesen Krisenzeiten vergleichbare und höhere Verluste entstehen. Vor allem geht es darum, dass die DB AG das sein muss, was draufsteht: ein Unternehmen, das für den Schienenverkehr zuständig ist und dies in Deutschland. Punkt.
3. Großprojekte, die die Schienenverkehrsinfrastruktur schwächen oder gar abbauen, wie die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich, die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München und die Zulaufstrecken zu einer Fehmarnbelt-Querung sind aufzugeben. Insbesondere muss das Projekt Stuttgart 21, das sich zum Finanzdebakel und zum größten Hindernis für die Umsetzung des Deutschlandtaktes entwickelt, gestoppt werden. Hier gibt es seit Juli 2020 zwei neue Hiobsbotschaften und eine Freudennachricht: Es werden *zusätzliche* 12 bis 20 km Tunnelstrecken (die zusätzliche 1,5 bis 2 Milliarden Euro verschlingen) notwendig, um den Bahnknoten in Stuttgart für den Deutschlandtakt zu ertüchtigen. Sodann wurde im Juli publik, dass eine Bebauung des mit S21 frei werdenden Gleisfeldes erst ab 2035 möglich sein wird. Damit wird das seit 1994 vorgetragene Argument, Stuttgart 21 diene dazu, die Wohnungsnot in Stuttgart zu mildern, immer absurder. Die Freudennachricht lautet: Da die US-Army inzwischen bekanntgab, ihre Anwesenheit in Stuttgart zu beenden, werden in der Landeshauptstadt weit größere Flächen für weit mehr Wohnungen zu einem weit früheren Zeitpunkt frei, als es solche mit dem Tunnelbahnhof S21 geben würde. Wobei es sich dann um Gelände handelt, dessen Bebauungen vor allem umgewidmet werden müssten.
   Die mit der Aufgabe der zerstörerischen Großprojekte freiwerdenden Gelder, die bis 2030 weit mehr als 15 Milliarden ausmachen, sind in die Infrastruktur, beispielsweise in das Ziel „100 Prozent Elektrifizierung des Netzes“ zu investieren.
4. Eine Unterstützung für die Schiene in Deutschland als Maßnahme zur Abfederung der Krise sollte primär in Form der Stärkung der Schieneninfrastruktur stattfinden (Abbau des Rückstaus bei der Schieneninfrastruktur-Instandhaltung, Ausbau des Schienennetzes, Beseitigung von Flaschenhälsen, deutlich beschleunigte Elektrifizierung).
5. Eine Politik, die eine weitere Steigerung der Schulden der Deutschen Bahn AG – zumal

eine solche, mit der das Eigenkapital der DB erhöht und damit die Schuldengrenze kontinuierlich angehoben wird – ist strikt abzulehnen.

6. Sonderbelastungen der Deutschen Bahn, die Ergebnis von Entscheidungen der Bundesregierung sind, müssen durch den Bund 1:1 ausgeglichen werden. Das gilt für die Entscheidung der Gratisfahrt aller Bundeswehrangehörigen, die am 1. Januar 2020 in Kraft trat. Allein diese Entscheidung kostet die DB AG pro Jahr mehr als eine halbe Milliarde Euro. Grundsätzlich darf die Deutsche Bahn nicht für Ziele der Militarisierung genutzt werden.[13]
7. Die wichtigste Ressource im Schienenverkehr sind die Beschäftigten. Diese sind und erwiesen sich in der Corona-Krise erneut als systemrelevant. Notwendig ist eine allgemeine Offensive zur Neueinstellung von Beschäftigten in allen produktiven Bereichen der Bahn und – in Absprache mit den Tarifpartnern – eine allgemeine Anhebung der Einkommen. Vorstellbar wäre eine Unterstützung der von Entlassungen bedrohten Beschäftigten bei den Airlines (vor allem Lufthansa, Condor und TUI). Was spricht gegen das Angebot einer Integration von einigen Tausend Flugbegleiterinnen und Flugbegleitern in den Schienenverkehr und deren Einsatz als Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter? Vergleichbar könnte Piloten, die von Erwerbslosigkeit bedroht sind, eine Umschulung zu Triebfahrzeugführern angeboten werden.[14] In diesen Bereichen fehlen rund 1500 Lokführer und eine nochmals größere Zahl von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern bzw. von Personal im Gastronomie-Bereich der Bahn.
8. Die Unternehmensstruktur „Aktiengesellschaft“ hat sich im Fall der Deutschen Bahn als ungeeignet erwiesen. Die Deutsche Bahn muss eine öffentlich-rechtliche Unternehmensstruktur – vorzugsweise die einer Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) – erhalten und gleichzeitig mit dieser neuen Struktur durch eine entsprechende personelle Neubesetzung der Leitungsgremien und mit einer darauf ausgerichteten Satzung dem Allgemeinwohl und der optimalen Verlagerung von Verkehren auf die Schiene verpflichtet werden.

Winfried Wolf *ist Chefredakteur von Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie (lunapark21.net). Jüngste Veröffentlichungen: Bernhard Knierim und Winfried Wolf/, Abgefahren – Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen (Köln, PapyRossa, 2019); Carl Waßmuth und Winfried Wolf, Verkehrswende – ein Manifest (Köln 2020, PapyRossa); Verena Kreilinger, Winfried Wolf, Christian Zeller, Corona, Kapital, Krise – Plädoyer für eine solidarische Alternative (Köln 2020, PapyRossa).*

Titelbild: Frederick Hornung / Shutterstock

[«1] Das Schreiben des Netzwerks wurde am 29. August 2020 veröffentlicht und datiert auf den 18. August. Siehe hier.
Die „Kompensationsmaßnahmen zur Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene für den Fall einer weiteren Eigenkapitalerhöhung der Deutschen Bahn AG“ datieren auf den 1. Juli 2020; niedergelegt in einer Stellungnahme von mofair – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr.

[«2] In: Die Deutschen Bahnen, Geschäftsbericht 1992, Seite 7.

[«3] Quellen: Geschäftsberichte Deutsche Bahn AG und Berichte Deutsche Bundesbahn; Letztere nach: Winfried Wolf, Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1992, Seite 185f und Seite 406ff.
Der Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG des Jahres 2004 nennt 7,5 Milliarden Euro an „zinslosen Darlehen“ des Bundes für das Jahr 2003; 2004 waren es noch 5,6 Milliarden Euro. Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2004, S. 168. Diese Darlehen, die bei Gründung der Deutschen Bahn AG durchaus als rückzahlbar, wenn auch nicht als zu verzinsen, vorgesehen waren, wurden komplett und weitgehend stillschweigend vom Bund übernommen. Sie stammten „aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und Ersatz der Schienenwege“ (Geschäftsbericht, S.189).

[«4] Eine erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wurde 2008 für den Zeitraum 2008-2013 abgeschlossen. Eine zweite 2013 bis 2019. Zum 1. Januar 2020 ist die LuFV III mit einer Laufzeit von zehn Jahren (2020 – 2029) in Kraft getreten. Es handelt sich um einen Vertrag zwischen dem Bund und der DB über die Höhe der jährlich vom Bund an die DB vergebenen Infrastruktur-Gelder. Im Rahmen der neuen Vereinbarung hat der Bund seinen Beitrag stark erhöht. So sollen in den Jahren 2020 bis 2029 insgesamt 63,4 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz eingesetzt werden. Hinzu kommen Bedarfsplaninvestitionen des Bundes, die dem Bestandsnetz zugutekommen. Diese Gelder fließen den Infrastrukturtöchtern der Deutschen Bahn AG, insbesondere der für das Gleisnetz verantwortlichen Tochter DB Netz AG zu. Aufgrund der integrierten Struktur des Bahnkonzerns ist jedoch eine Kontrolle darüber, dass diese Gelder strikt ausschließlich der Infrastruktur dienen, nicht möglich. So erhöht z.B. DB Netz kontinuierlich die Trassengebühren, die alle Schienennutzer – also die DB-Töchter DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo ebenso wie private Betreiber – an DB Netz zu bezahlen haben. Gleichzeitig macht DB Netz große Gewinne, die an die Mutter-Holding, DB AG, abzuführen sind. Diese wiederum investiert große Summen unter anderen in den Erwerb von neuen Gesellschaften im Ausland. So kaufte die DB im März 2010 für 2,8 Milliarden Euro den britischen Bus- und

Bahnbetreiber Arriva. In den vergangenen 15 Jahren hat die DB rund zehn Milliarden Euro für Aufkäufe im Ausland ausgegeben.

[«5] DB Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2010, S.80.

[«6] Papier „Bündnis für unsere Bahn“, Stand 5. Mai 2020. Vorgestellt am 26. Mai 2020 im Bundesverkehrsministerium. Das Papier selbst wird hier zitiert auf Basis eines Schriftsatzes des EVG-Vorstands. Zur Vorstellung des Papiers siehe hier.

[«7] Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2015, S.100.

[«8] Der S&P-Bericht vom 21.8.2018 im Wortlaut: „High debt levels, reported debt at about €22.1 billion in FY2017, and negative discretionary cash flows until at least FY2020 resulting from large capex needs required to improve service quality. • Continued support from the German government in the form of ongoing financing of infrastructure capex and a support package totalling more than €2.7 billion over FY2017-FY2021. • Our view of the very high likelihood that the German government would provide sufficient and timely extraordinary support to Deutsche Bahn AG (DB) in the event of financial distress.”

[«9] „We expect DB´s liquity to deteriorate as a result oft he coronavirus pandemic. We nevertheless expect DB to maintain satisfactory liquity over the next 12 months by ist cash position […] and an expected government capital injection of at least Euro 5 billion (including the Climate Action Programme).“ Moodys Investors Service, 5 June 2020.

[«10] Deutscher Bundestag – Wissenschaftliche Dienste, Insolvenz von Eisenbahnunternehmen nach Artikel 87e Absatz 3 GG. Zur privatrechtlichen Haftung der Bundesrepublik Deutschland bei Bestehen eines verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrages, Studie vom 10. Februar 2016 (WD 7 – 3000 – 024/16). S.9f.

[«11] Klimapaket. Eigenkapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG. Bewertung nach EU-Beihilferecht. Erstellt für Mofair e.V. und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, durch CMS Hasche Sigle EU Law Office Brüssel, November 2019.

[«12] Mofair-Papier – siehe Anmerkung [11]

[«13] Seit dem 1. Januar 2020 entstehen der DB jährlich rechnerisch bis zu 700 Millionen Euro Extra-Kosten dadurch, dass seit dem 1. Januar 2020 alle mehr als 180.000 Bundeswehrangehörigen dienstlich und privat die DB gratis nutzen. Unterstellt, es nutzen nur 120.000 Soldatinnen und Soldaten regelmäßig die Bahn, dann kommt dies je Nutzer dem Wert einer BahnCard100 2. Klasse (3878 Euro) gleich, was in der Summe 465

Millionen Euro entspricht – pro Jahr. Wer den – passabel bezahlten – Dienst an der Waffe im Rahmen der Bundeswehr als einen Dienst an der Allgemeinheit erklärt, der sollte zumindest in Corona-Zeiten so fair sein und zum Beispiel allen aktuell ja vielfach gelobten und für „systemrelevant“ bezeichneten 750.000 Pflegekräften in den Krankenhäusern die Gratisfahrt mit der Bahn anbieten.

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