Die DB AG hat im Vorjahr 1,8 Milliarden Euro an Verlusten eingefahren – bei noch einmal weniger Passagieren im Fernverkehr und historischem Rekord in Sachen Unzuverlässigkeit. „Den Verfall stoppen“, fordert die Initiative „Bürgerbahn“ in ihrem alljährlich veröffentlichten „Alternativen Geschäftsbericht“ und warnt vor der drohenden Zerschlagung des Konzerns. Die Koalitionäre in spe setzen womöglich auf die sanfte Tour und liebäugeln mit „Entflechtung“ und Austausch der Chefetage. Aber Schlimmeres ist längst nicht ausgeschlossen. Derweil bringen gestreifte Wühler in der Pfalz für Wochen den Betrieb zum Erliegen. Oder war‘s der Osterhase? Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/250403_Dachs_statt_DAX_Deutsche_Bahn_ergibt_sich_Inkompetenz_Wetter_und_Getier_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Was wird aus der Deutschen Bahn unter einer schwarz-roten Bundesregierung? Die schlimmsten Befürchtungen könnten sich möglicherweise nicht bewahrheiten. Wobei der Konjunktiv bis auf Weiteres ein Muss bleibt. Bisher haben die Verhandler von Union und SPD wenig mehr als dies durchsickern lassen: Die Infrastruktursparte InfraGO solle vom Gesamtkonzern „weiter entflochten werden innerhalb des ‚integrierten Konzerns‘“. Außerdem wolle man den Vorstand und Aufsichtsrat sowohl bei der Netztochter InfraGO als auch der Holding „neu aufstellen“. Damit sei der Job von DB-Chef Richard Lutz „gefährdet“, raunte der *Spiegel*.

Ist eine Zerschlagung der Bahn, wie sie CDU/CSU in ihrem Wahlprogramm mit dem Sätzchen „für mehr Wettbewerb müssen Infrastruktur- und Transportbereich stärker als bisher voneinander getrennt werden“ verniedlicht hatten, damit vom Tisch? Abwarten und Tee trinken. Wobei die Bahn heißen Stoff auch außerhalb des schwankenden Bordbistros auftischt. Zum Beispiel liegt seit Wochen die Strecke zwischen Winden und Landau in der Pfalz lahm, weil – Experten sind sich uneins – entweder Dachse oder Kaninchen das Gleisbett unterhöhlt haben. Das passt: Die Bahn wäre so gerne ein DAX-Konzern, aber ein Dachs sabotiert das leidige Fahrgeschäft.

Kunden wegsaniert

Gestört bleibt das freilich auch im großen Maßstab. In der Vorwoche hat die DB ihren Geschäftsbericht für 2024 vorgelegt. Die Bilanzzahlen sind wie gehabt bedrückend,

insbesondere die Kennziffern, die sich bei Fahrgästen durch strapazierte Geldbörsen und gequälte Nerven manifestieren. Mit einer Pünktlichkeitsquote von 62,5 Prozent im Fernverkehr wurde das nächste Allzeittief verbucht. Die IC- und ICE-Flotte beförderte mit 133 Millionen Passagieren sieben Millionen weniger als im Jahr davor und hinterließ ein Defizit von 96 Millionen Euro. Ferner brach der Verkauf der Bahncard um 330.000 ein, was offenbar Folge der Zwangsdigitalisierung des Angebots ist und die aktuelle „Schnupper-Aktion – BahnCard 25 wird zur BahnCard 50“ auch nicht wieder gutmacht.

Wohlgemerkt ist das die Bestandsaufnahme nach bloß einer von 40 geplanten „Generalsanierungen“, nämlich jener der „Riedbahn“ zwischen Mannheim und Frankfurt am Main. Dabei werden die stark frequentierten Abschnitte über mehrere Monate voll gesperrt, während man vergleichbare Bauprojekte in anderen Ländern „unter rollendem Rad“ erledigt. Als Nächstes steht ab August die Verbindung Hamburg-Berlin sehr lange still, bis einschließlich April 2026. Das dürfte mithin Zehntausende Pendler und Reisende zum Umstieg aufs Auto animieren – auf Nimmerwiedersehen. Für Benedikt Weibel, ehemaliger Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), ist die Gangart ein „Abgewöhnungsprogramm für Bahnkunden“ und „Selbstmord mit Ansage“.

Teuer, aufwendig, „überflüssig“

Im vom Bündnis „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ vor acht Tagen veröffentlichten „Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2024“ ist dem Thema ein eigener Beitrag gewidmet. Darin wundert sich Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative „Prellbock-Altona“, dass die Option einer „minimal invasiven Sanierung“ gar nicht diskutiert wird und Fachwelt, Medien und Politik das Narrativ der Bahn „lammfromm“ übernommen hätten. Der Volkswirt zerpflückt das Konzept der „Generalsanierungen“ anhand von zehn Punkten, wobei er neben hohen Kosten und hohem Aufwand bei wenig Ertrag vor allem die Zumutungen für die Kunden problematisiert. Und dass der ganze Aufriss auf das Treiben des Managements zurückgeht, welches „zuvor über Jahre hinweg systematisch selbst standardmäßige Instandhaltungsarbeiten entweder minimiert oder gar gänzlich unterlassen hat“.

Noch mehr starker Tobak: Wie Jung ausführte, vermute der Bundesrechnungshof gar, die Marschroute sei gewählt worden, „damit mehr Geld (hier öffentliche Zuschüsse) in das überschuldete Unternehmen DB fließt“. Tatsächlich bekommt die DB pauschal bis zu einem Viertel der Baukosten für Planung und Bauüberwachung vom Bund erstattet. Daraus ergäben sich Gewinne von „fünf bis zehn Prozent der Gesamtbaukosten“, wie ein Bahnexperte zu Jahresanfang im Interview mit der *WirtschaftsWoche* (hinter Bezahlschranke) vorrechnete. Darin urteilte dieser gnadenlos: „Die Sanierung der Riedbahn

war überflüssig.“

Kaputtmachprämie: 2,1 Millionen Euro

Apropos: Die Strecke ging vor Weihnachten wieder in Betrieb, nach fünf Monaten Bauzeit und zu Kosten von 1,5 Milliarden Euro, „nur“ 200 Millionen Euro über dem Soll. Aber richtig flutscht es immer noch nicht. Nach Auskunft von InfraGO-Chef Philipp Nagl gingen Verspätungen um ein Drittel zurück, Störungen wegen Defiziten bei der Infrastruktur um 27 Prozent, an einzelnen Tagen gar um die Hälfte. Dass man eigentlich ein Minus von 80 Prozent angepeilt hatte und die Marke erst irgendwann im Laufe des Jahres knacken will, läuft bei dieser Bahn unter „Erfolgsmeldung“.

Konzernoberboss Lutz lässt sich da nicht lumpen. Den im Vorjahr „erwirtschafteten“ Gesamtverlust von 1,8 Milliarden Euro verzeichnet er unter „Deutsche Bahn auf Sanierungskurs“. Persönlich ließ er sich das mit 2,1 Millionen Euro Jahressalär honorieren, ein wahrhaft üppiger Ansporn für „ein kleines Bisschen weniger schlimm“. Unter ihm hat die DB das fünfte Mal in Serie rote Zahlen geschrieben und ebenso lange ging es bergab in puncto Zuverlässigkeit. Alles Chefsache? Nein, findet Lutz. Für ihn liegen die Fehler anderswo, wie er anmerkte: streikende Lokführer, die schwache Konjunktur und natürlich das marode Schienennetz. Bereits 15 Jahre lang gehört der 60-Jährige zur DB-Führungsriege, seit 2017 im Spitzenamt. Wer wollte ihm da eine Mitschuld am allgemeinen Verfall geben?

Panzer aufs Gleis

Der Zustand der Bahn und ihres Personals zwingt förmlich zum Zynismus. Die angestrebte Neubesetzung des Vorstands begründen die kommenden Koalitionäre mit „schlanken Strukturen“ und „mehr Fachkompetenz“. Das war kein Anfall von Selbstironie. Die „Kernkompetenz“ aller Bundesregierungen seit der sogenannten Bahnreform 1994 bestand immer darin, Autos und Straßen zu pushen und bei der Bahn zu pfuschen. Lutz’ Beitrag zum Kaputtkurs war fraglos gehörig, und eigentlich wären ihm die Vorgesetzten zu Dank verpflichtet. Allerdings hat sich der Zeitgeist gewandelt und die Ansage lautet plötzlich: Wir machen die Bahn wieder heil, damit Panzer und Kanonen auch bei Regen, Schnee und Hitze zur Front gelangen.

Wie hätte Lutz das ahnen sollen während der vielen Jahre, in denen er die Schiene mit dem Wohlwollen der Politik hat verkommen und etwa die Frachtsparte DB Cargo vor die Wand fahren lassen? Einmal mehr hat die Tochter Hunderte Millionen Euro an Miesen eingefahren, ein paar weniger als 2023 zwar, dies aber nur dank eines „Schrumpfkurses“,

mit dem die Cargo-Vorstandsvorsitzende Sigrid Nikutta sich 5.000 Beschäftigter entledigen will. Am Standort Halle (Saale) ist der Kahlschlag schon im Gange, 270 Eisenbahner wurden vor die Tür gesetzt. „Aber die Notwendigkeit wird gesehen, dass wir das machen“, ließ sich die Chefin vom *Mitteldeutschen Rundfunk (MDR)* zitieren. „Das verstehen die Kolleginnen und Kollegen.“ Bestimmt! Verständlich auch, dass man mit viel weniger Leuten viel weniger leisten kann. DB Cargo hat 2024 noch einmal neun Prozent weniger Güter transportiert als 2023, die Verkehrsleistung sank um 7,9 Prozent und der Umsatz um 3,2 Prozent.

Ohne Schenker spindeldürr

Der Erlös der Holding schmierte gar um 20 auf knapp über 26 Milliarden Euro ab. Die Hauptursachen sind der Verkauf der Auslandstochter Arriva sowie die bevorstehende Trennung von DB Schenker. Die Veräußerung der Logistiksparte an den dänischen Konkurrenten DSV soll im laufenden Jahr über die Bühne gehen. Schenker und Arriva liefen im abgelaufenen Jahr bereits unter „nicht fortgeführter Geschäftsbereich“ und sind deshalb in der Gesamtbilanz nicht berücksichtigt. Allein durch die Trennung von Schenker, über viele Jahre der einzige echte Gewinnbringer, gehen der Bahn eine Milliarde Euro an Ertrag flöten.

Dagegen ist die Verkaufssumme von rund 14 Milliarden Euro ein schwacher und flüchtiger Trost. Das Geld soll vornehmlich dem Abbau von Schulden dienen, die sich auf über 32 Milliarden Euro türmen. Ob das nachhaltig ist? Victor Perli, bis vor Kurzem Bundestagsabgeordneter von Die Linke, hatte die Transaktion vor einem halben Jahr gegenüber den *NachDenkSeiten* „eine groteske Fehlentscheidung zum Schaden der Bahn“ genannt. Ohne Schenker würden die Verbindlichkeiten künftig noch schneller steigen. „Das ist im Interesse derjenigen, die die Bahn zerschlagen und weitere Filetstücke privatisieren wollen.“

Ein Logo – vier Lügen

Also doch die Zerschlagung? Die Deutsche Bahn erledigt das wie von selbst. Nach Arriva und Schenker könnte mit DB Cargo schon bald das nächste Puzzleteil aus dem Konzernverbund herausbrechen. Die Sparte darf auf Geheiß der EU-Kommission nicht länger durch die Mutter quersubventioniert werden und soll bis Ende 2026 „rentabel“ sein. Das ist zwar utopisch, aber immerhin Anreiz, „effektiver“ zu werden, also mit reduzierter Belegschaft zu geringeren Kosten noch weniger Waren über die Schiene zu verfrachten. Die *Süddeutsche Zeitung (SZ)* hat dieser Tage über Nikuttas 41 Punkte umfassenden „Umstrukturierungsplan“ berichtet (hinter Bezahlschranke). Zu den „radikalen Veränderungen“, mit denen man die Verwaltungskosten drücken wolle, gehörten demnach

„auch die Sozialleistungen für die Mitarbeiter und ein überdimensioniertes Verpflegungsangebot“. Soll wohl heißen: Derart „verschlankt“ lässt sich der Laden künftig leichter und zu besserem Preis loswerden. Auch in Frankreich musste die staatliche Eisenbahngesellschaft SNCF auf Druck Brüssels einen Großteil ihrer Güterbahnen an die Wettbewerber abtreten.

„Den Verfall stoppen – gegen die Zerschlagung – für eine Bahnreform 2.0“ lautet der Titel des besagten Alternativberichts von „Bürgerbahn“. Er ist wie jedes Jahr ein Verriss auf ganzer Linie und handelt mit fast 50 Beiträgen auf über 150 Seiten eine Vielzahl an DB-Baustellen ab: irrwitzige Prestigeprojekte, Unpünktlichkeitsrekorde, Hochgeschwindigkeitswahn, „Digitalisierungsrausch“ und „Tunnelmania“. Ein Artikel befasst sich mit einer Greenwashing-Kampagne und dem Kunststück, „vier Lügen in ein Logo zu packen“. Diese lauten: „Für das Klima“, „Für die Menschen“, „Für die Wirtschaft“, „Für Europa“. Fehlt nur noch: „Für die Katz“ oder den DAX.

Titelbild: KI-generiertes Symbolbild (Grok3)