

Seite: 22
Ressort: Wirtschaft
Seitentitel: Unternehmen
Ausgabe: Hauptausgabe

¹ IVW 4/2021
² AGMA ma 2021 Tageszeitungen

Mediengattung: Tageszeitung
Nummer: 91
Auflage: 202.094 (gedruckt)¹ 201.726 (verkauft)¹
210.695 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,941 (in Mio.)²

Milliarden allein machen die Bahn nicht besser

Das marode Netz bremst den Schienenverkehr in Deutschland aus. Eine neue Struktur des DB-Konzerns soll mithelfen, das zu ändern. Doch den Konkurrenten geht alles viel zu langsam voran.

Von Corinna Budras, Berlin und Thiemo Heeg, Frankfurt
Die Ampelregierung hat mit der Deutschen Bahn viel vor. Es geht um mehr Verkehr: Man will in diesem Jahrzehnt die Fahrgastzahlen verdoppeln und deutlich mehr Güter auf die Schiene bringen. Und es geht um die Struktur des integrierten Staatskonzerns. Er soll zwar nicht aufgespalten werden in einen Netzbereich und einen Betriebsbereich, wie von Kritikern seit Jahren gefordert. Dafür ist geplant, die für die Infrastruktur zuständigen Einheiten - die Unternehmen DB Netz und DB Station und Service - zu einer "gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte" zusammenzulegen.

Das hat erhebliche Konsequenzen. Im bisherigen integrierten Unternehmen kamen die Erlöse aus der Infrastruktur dem Gesamtkonzern zugute. Kritiker klagten über Quersubventionierung. Ein Blick auf die vor Kurzem vorgelegte Bilanz des Jahres 2021 bestätigt die Vorteile für die DB: Mit sämtlichen Verkehrsbereichen in Deutschland hat sie tiefrote Zahlen geschrieben. Der Fernverkehr fuhr einen Verlust (Ebit bereinigt) von 1,8 Milliarden Euro ein, der Regionalverkehr von mehr als 400 Millionen Euro und der Güterverkehr von knapp einer halben Milliarde Euro. Demgegenüber wiesen die Bereiche DB Netze (Fahrweg, Personenbahnhöfe, Energie) einen Gewinn von mehr als einer halben Milliarde Euro aus. Einen Gewinn, mitbezahlt von den Konkurrenten: Denn die fahren genauso wie die ICEs und Regionalzüge der DB über das gut 30 000 Kilometer lange Gleisnetz des Staatskonzerns nicht gratis. Für jeden Zug wird ein sogenannter Transsenpreis fällig, eine Art Schienenmaut. Das soll sich nach dem Willen der

Ampel ändern. Mit den Schienen soll der Staatskonzern künftig kein Geld verdienen, das im unübersichtlichen Finanzgeflecht des Konzerns versickern kann. Das versprach jüngst der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, der FDP-Mann Michael Theurer, im Gespräch mit der F.A.Z.

Wird die dafür geplante gemeinwohlorientierte Gesellschaft Realität, könnte dies eine der effektivsten Veränderungen seit der Bahnreform im Jahr 1994 sein, als die Bundesbahn privatisiert wurde, zumindest ein wenig. Auf diese Änderung hofft nicht nur die Politik, sondern setzen auch die Wettbewerber der Deutschen Bahn. Tobias Heinemann, Präsident des Verbandes der Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr (Mofair), geht die Umsetzung nur viel zu langsam: "Die Idee von der Gemeinwohlorientierung ist überzeugend, sie muss jetzt aber auch mal kommen." DB Netz und Station müsse man vom "Ergebnisdruck" befreien, stattdessen sollten die Sparten den Fokus auf die Qualität legen, fordert er im Gespräch mit der F.A.Z.

Schneepflüge fürs Gemeinwohl
Heinemann ist im Hauptberuf Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. Der deutsche Ableger des auf fünf Kontinenten aktiven französischen Verkehrskonzerns ist nicht irgendwer: Mit 60 eigenen Tochterunternehmen hierzulande - wie der Bayerischen Regiobahn oder der S-Bahn Hannover - sei man größter privater Nahverkehrsanbieter im deutschen Bahn- und Busverkehr. Damit gilt Transdev auch als schärfster Konkurrent des Marktführers DB Regio.

Entsprechend weiß Heinemann ganz

genau, wo es im deutschen Bus- und Bahnwesen hakt. Nicht zuletzt, weil er im früheren Leben als Manager für DB Regio arbeitete. Der 51-Jährige kann etliche Bereiche aufzählen, in denen es sich negativ auswirkt, dass die Bahn spätestens seit der ersten Bahnreform stets auf Gewinnoptimierung getrimmt wurde - zumal ihn Sparmaßnahmen bei der Berliner S-Bahn und eine dadurch ausgelöste Krise einst selbst das Chefamt dort kosteten.

Heinemann zählt die großen Unwetter der vergangenen Jahre auf, das Schneechaos 2019, die Stürme im Februar. Sie beeinträchtigten die Nutzung der Schienen tagelang, weil die Bahn am Grünschnitt oder der Schneebeseitigung gespart habe. Nicht nur die Kunden der Bahn litten darunter, sondern auch die der Wettbewerber, klagt Heinemann. In diesem Punkt fühlen sich die kleineren Konkurrenten der großen Deutschen Bahn und ihrem Krisenmanagement ausgeliefert. Eine gemeinwohlorientierte Gesellschaft würde mehr Wintervorsorge betreiben, mehr Weichenheizungen einbauen, mehr Schneepflüge beschaffen und Personal vorhalten, glaubt der Transdev-Chef.

Auf viel Ärger stößt unter den Mofair-Mitgliedern auch das Baustellenmanagement der DB. Im vergangenen Jahr hatten schon die privaten Güterbahnen die Netzsparte deswegen scharf angegangen und wegen teils gravierender Verkehrseinschränkungen von einer "absoluten Katastrophe" gesprochen. In einem Brandbrief an die EU, die deutsche Regierung und die Bahn war zu lesen, dass der Schienengüterverkehr in und durch Deutschland auf den Hauptkorridoren "nahezu zum Erliegen" gekommen sei.

"Absolut chaotisch"

Ganz so schlimm ist es im Personenverkehr noch nicht, und vor allem nicht über lange Zeiträume. Und doch sind auch hier die Klagen gelegentlich sehr laut. Erst im vergangenen Herbst hatte der Geschäftsführer der zu Transdev gehörenden Bayerischen Oberlandbahn verlauten lassen, ihm reiße langsam der Geduldsfaden. Auch hier war von "Baustellenkatastrophe" und "Wahnsinn" die Rede, weil die DB Netz AG das Oberland faktisch vom Rest Bayerns mit einem Baustellenmanagement abgeschnitten habe, "das absolut chaotisch war".

Woran liegt das? Transdev-Chef Heinemann weiß: Häufig fehlt es an der notwendigen Koordination. Als Beispiel nennt der Manager das Glasdach auf dem Dresdner Hauptbahnhof. Für die Sanierung mussten die Gleise gesperrt werden, dafür war DB Station und Service zuständig. "Kaum ist die Sanierung vorbei, müssen die Gleise noch mal gesperrt werden, weil die Schienen ausgetauscht werden", berichtet Heinemann. Diesmal seien die Arbeiten organisiert von DB Netz. "Da frage ich mich: Spricht der eine nicht mit dem

anderen?" Wenn man ohnehin den Bahnhof sperre, könne man doch beide Arbeiten gleichzeitig erledigen. "Das sind Beispiele, die zeigen: Den integrierten Konzern gibt es gar nicht", schimpft der Verbandspräsident.

Die Deutsche Bahn weiß um das schlechte Baustellenmanagement und hat es selbst schon auf dem Schirm. Schließlich war dies ein wesentlicher Grund, warum im vergangenen Jahr die Pünktlichkeitswerte der Züge in den Keller rauschten. Nur drei Viertel aller Fernzüge erreichten ihr Ziel rechtzeitig - nach den offiziellen eigenen Kriterien, die unter anderem kleinere Verspätungen ignorieren. Bahnchef Richard Lutz machte in der Bilanzpressekonferenz vor Kurzem jedoch andere Gründe als fehlende Absprachen für das Desaster aus: Die Bauunternehmen seien nicht in der Lage, Baustellen fristgerecht abzuwickeln, erklärte er. Auch diese Unternehmen seien mit hohen Krankenständen durch Corona und mit Schwierigkeiten in den Lieferketten konfrontiert. Ob bald alles besser wird, auch ange-sichts des in den kommenden Jahren anstehenden Milliarden-Rekordbauvolu-mens, bleibt fraglich. Der Weg zum

Umbau der Deutschen Bahn und zur Gründung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft dürfte lang werden. Das wissen auch die Privatbahnen. Deshalb fordert Heinemann, die ersten Schritte sehr zügig einzuleiten. Schon jetzt müsse innerhalb des Konzerns der Vertrag gekündigt werden, der dafür sorge, dass die Netzsparthe der DB ihre Gewinne an den Konzern abgibt. Das könnte sofort beendet werden, sagt der Sprecher der Privatbahnen.

Die schlechte Ertragslage der Bahn allerdings führt derzeit ohnehin nicht dazu, dass große Gewinne aus dem Schienennetz irgendwo versickern. Die Netz AG habe in den Pandemiejahren gar keine Gewinne erwirtschaftet, sagt Finanzvorstand Levin Holle. Derzeit sei es vielmehr so, dass Sparten wie die profitable Logistik-Tochtergesellschaft Schenker Verluste anderswo ausgleichen. Aber auch sonst gehe nichts verloren, beteuert er. Alle Gewinne flössen über Dividenden direkt an den Eigentümer, also den Staat. Und der investiere sie direkt wieder in die Schiene.

Abbildung:

Auf der Suche nach einem besseren Netz: Nicht überall haben Züge soviel Platz wie hier. Foto dpa

Wörter:

1147

Urheberinformation:

Alle Rechte vorbehalten. © F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main