



GDL und BRH fördern von der neuen Bundesregierung zwingend eine stärkere Kontrolle des DB-Konzerns.

Bundesrechnungshof

Die Regierung darf nicht länger ihre Augen verschließen!

„Setzen, sechs!“ – der Bundesrechnungshof (BRH) hat Ende letzten Jahres einen rund 50-seitigen Bericht veröffentlicht, in dem er das Missmanagement des DB-Konzerns und den Umgang der Regierung mit dem eigenen Staatskonzern heftig kritisiert. „Als GDL begrüßen wir ausdrücklich den Bericht des BRH, denn er bestärkt uns an vielen Stellen in unserer langjährigen Forderung nach einer Bahnreform. Ich hoffe inständig, dass sich die neue Bundesregierung intensiv mit diesem Bericht auseinandersetzt und künftig den undurchsichtigen Spielchen und Lügenmärchen des DB-Konzerns Einhalt gebietet“, so der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky.

Bericht enthüllt Lügengerüst der DB

Aufgabe des Bundesrechnungshofes ist es unter anderem, den Jahresabschlussbericht des Staatskonzerns DB genauer unter die Lupe zu nehmen sowie die Betätigung des Bundes zu prüfen und daraus entsprechende Handlungsempfehlungen für die Regierung abzuleiten. Bereits zum dritten Mal in Folge fällt das Ur-

teil der Prüfer allerdings fatal aus. In ihrer Analyse stellten sie fest, dass die wirtschaftliche Lage des Staatskonzerns weitaus prekärer ist, als es die Verlautbarungen des DB-Managements vermuten lassen:

Der Umsatz des Konzerns sank im Jahr 2020 von 44,4 auf 39,9 Milliarden Euro – also um insgesamt 4,5 Milliarden Euro. Vor allem DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva ha-

ben große Verluste zu verzeichnen. Sicherlich hat die COVID-19-Pandemie keinen unerheblichen Anteil an diesen besorgniserregenden Entwicklungen, jedoch stellt der Bundesrechnungshof klar, dass die finanzielle Schieflage des Staatskonzerns „durch wesentliche pandemieunabhängige Sachverhalte verstärkt wurde“.

Operative Defizite bei DB Arriva

Dies offenbaren unter anderem die bilanziellen Wertberichtigungen im Konzernabschluss 2020, die keinen nachweislichen Zusammenhang mit der Pandemie aufweisen. In diesem Kontext hinterfragt der Bundesrechnungshof auch den Umsatzverlust von DB Arriva, der 2020 insgesamt 1,4 Milliarden Euro betrug. Zu diesem schreibt die DB in ihrem Konzernabschluss, die Abwertung sei einzig und allein mit einer „im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierten Ergebnis- und Cashflow-Planung im Segment DB Arriva [...] zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten“ begründet. Damit versucht der Konzern zu verschleiern, dass sich DB Arriva bereits vor der Pandemie in einer prekären Schieflage befand, wie einige operative Probleme aus der Vergangenheit zeigen: 2020 verlor das Unternehmen mit „Rail North“ seinen bisher größten Auftrag aufgrund anhaltender Qualitätsprobleme, es wurde eine strategische Neuausrichtung eingeleitet und schließlich auch das Management neu besetzt.

Fehlentscheidungen bei DB Fernverkehr

Auch in der Sparte DB Fernverkehr werfen die Rechnungsprüfer dem Konzern erhebliches Missmanagement vor. So kritisiert der Rechnungshof,

dass die Bahn das angeblich „stabile Grundangebot“, das während der Coronapandemie gehalten werden sollte, mit dem Regelfahrplan gleichgesetzt habe und das, obwohl die Nachfrage zu Beginn der Pandemie drastisch eingebrochen sei. Auch die Entscheidung, während des Lockdowns weiterhin Superpreise anzubieten, werteten die Prüfer als großen Fehler.

Regierung nahm Missstände hin

Außerdem kommt die alte Bundesregierung nicht gut weg. Trotz der offensichtlichen Missstände unterstützte die Bundesregierung den Kurs des DB-Konzerns, ohne gewisse operative Entscheidungen zu hinterfragen. In den Bemerkungen 2021 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes des BRH war das mangelnde Eingreifen des früheren Verkehrsministeriums in den eigenen Staatskonzern eines der Hauptthemen.

DB hält Gewinne vor dem Bund zurück

So hätte man in den vergangenen Jahren die unregelmäßige Gewinnabführung der Bahn an den Bund einfach so hingenommen. Vertraglich sind die Tochterunternehmen der Bahn, die sich um Betrieb und Bau des Netzes kümmern, dazu verpflichtet, ihre Gewinne eins zu eins an den Eigentümer Bund zu übermitteln. Dieser investiert die Gelder wiederum in den Erhalt sowie Aus- und Neubau der Infrastruktur. Auf diese Weise soll garantiert werden, dass die erwirtschafteten finanziellen Mittel nicht in infrastrukturfremde Tochterunternehmen des DB-Konzerns fließen, sondern der Allgemeinheit zugutekommen. Doch die DB nahm es mit der Abführung offen-

sichtlich nicht so genau und zahlte statt der tatsächlichen Gewinne lediglich geschätzte Beiträge. Dies nahm die Regierung stillschweigend hin.

Weitere Laissez-Faire-Haltung beim Ausbau

Auch bei der Umsetzung eines Maßnahmenpakets für Rangierbahnhöfe durch die DB Netz AG wirft der BRH dem damaligen Bundesverkehrsministerium vor, „nicht steuernd eingegriffen [zu haben], als sich einzelne Maßnahmen um Jahre verzögerten und Mehrausgaben entstanden“. Ursprünglich sah das Projekt Investitionen von insgesamt 495 Millionen Euro und eine Laufzeit bis zum Jahr 2015 vor, doch die Umsetzung ist von zahlreichen Fehlentwicklungen gezeichnet, sodass die Ausgaben bisher um fast 150 Millionen Euro gestiegen sind und sich die Laufzeit bis zum Jahr 2026 verlängert hat.

„Diese Vorkommnisse zeigen eindeutig, dass die Regierung dem DB-Konzern zwingend genauer auf die Finger schauen und mehr eingreifen muss, ansonsten sehe ich für die Zukunft der Eisenbahn hier in Deutschland schwarz!“, so Weselskys Fazit zu den Ergebnissen des BRH.

Wissing und Theurer – neue Hoffnungsträger

Die GDL und weitere Branchenkenner erhoffen sich von der neuen Bundesregierung den dringend benötigten Umbruch im Bahnsektor. Ob der neue Verkehrsminister Volker Wissing und der Eisenbahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, den maroden Staatskonzern komplett umkrempeln, bleibt abzuwarten. Doch ein kürzlich erschienener Artikel im manager magazin behauptete, dass Wissing hinter den Kulissen bereits an einer „Radikalre-

form“ der DB arbeite. Auch öffentlich übt der FDP-Politiker erste unterschwellige Kritik an dem Staatskonzern. Auf dem DB-Symposium „Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor“, an dem auch die GDL teilnahm, unterstrich er die Notwendigkeit einer Trennung von Netz und Betrieb. Sie sei essenziell, „damit transparente und effiziente Strukturen geschaffen werden, von denen alle Eisenbahnverkehrsunternehmen profitieren.“ Weiter betonte er, dass das Eisenbahnsystem den Wettbewerb dringend brauche!

Dass die neue Bundesregierung von der DB künftig mehr abverlangen wird, darauf deuten auch Theurers Äußerungen in einem kürzlich erschienenen Artikel der Deutschen Presseagentur hin. So sagte er beispielsweise, höhere Pünktlichkeit bei der Bahn sei ein zentrales Thema, „das wir auch als Eigentümer beim Bahnvorstand klar artikuliert haben“.

GDL spricht Anfang März mit Theurer

In einem ersten bilateralen Gespräch Anfang März wird der GDL-Bundesvorsitzende Weselsky Michael Theurer jedenfalls genauer auf den Zahn fühlen. Dann werden auch die ersten 100 Tage der neuen Bundesregierung verstrichen und hoffentlich ein genauerer Richtungsweg für die Bahnpolitik der nächsten vier Jahre erkennbar sein.

Die Berichte des Bundesrechnungshofes können Sie mit dem QR-Code abrufen

➤ Hier gehts zum Bericht des Bundesrechnungshofes



I. F.