

PRESSEINFORMATION

vom 26. Juli 2020

DB-Cargo 2019 mit Rekorddefizit

EU-Auflagen müssen Regierung vor einer Demontage der Bahnreform bewahren

Fast eine halbe Milliarde (488 Mio.) Euro Verlust entstanden bei der DB-Güterverkehrstochter DB Cargo AG im Jahr 2019. Dem mit dreimonatiger Verzögerung veröffentlichten Geschäftsbericht zufolge fiel der Jahresabschluss damit noch einmal drastisch schlechter aus als im Herbst vergangenen Jahres prophezeit. Dass die DB-Tochter im fünften Jahr in Folge mit – wachsendem – Verlust gearbeitet hat, obwohl sie in den letzten beiden Jahren auf ebenfalls wachsende Zuschüsse aus Förderprogrammen des Bundes zurückgreifen konnte, ist ein Problem für den gesamten Eisenbahn- und Transportsektor.

„Weitere Zuschüsse des Bundes, gleich ob es die mit Corona begründete Eigenkapitalerhöhung durch den Bund, die angekündigte „Anlagenpreisförderung“ oder heftig begehrte Zuschüsse für den Einzelwagenverkehr sind, werden nach meiner festen Überzeugung das Grundproblem nicht lösen“ sagte der NEE-Vorstandsvorsitzende Ludolf Kerkeling am Wochenende in Berlin. „Sie könnten aber dazu beitragen, dass der wirtschaftlich bisher gesunde Teil der Güterbahnbranche mit in den Abgrund gerissen wird.“

Die staatlichen Zuschüsse führten laut Kerkeling dazu, dass DB Cargo die Rentabilität vernachlässigen könne und mit den Kunden immer wieder nicht kostendeckende Preise vereinbart würden. Das Risiko einer Insolvenz verhinderten der DB-Konzern, der vertraglich zum Defizitausgleich – 2018 zum Beispiel 341 Millionen Euro – verpflichtet sei und zunehmend der Eigentümer Bund. Nutznießer der Niedrigpreisstrategie seien zunächst die Bestandskunden der DB Cargo. Die ersten Verlierer seien die Wettbewerbsbahnen und andere Wettbewerber, die Preiskämpfe nicht mitmachen wollten oder könnten und deren Entwicklung ausgebremst würde. Kerkeling: „Mittelfristig verlieren aber alle, denn diese Vorgehensweise macht den Markt enger, es leiden Kundenorientierung und Qualität und der Finanzminister wird beginnen, die DB-Defizitfinanzierung bei den zukunftssträchtigen Ausgaben des Bundes für die Schieneninfrastruktur und die dringend notwendige Innovationsförderung wieder einzusparen.“

Ungeachtet der identischen Zielsetzung von DB und Wettbewerbsbahnen, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene durch attraktivere Angebote voran treiben zu wollen, müssten gleiche und damit faire Wettbewerbsbedingungen gewährleistet sein. Denn ohne den Wettbewerb leistungsfähiger Bahnunternehmen, die so viel Rendite erwirtschaften, dass sie rentable Ersatz- und Wachstumsinvestitionen selbst finanzieren können, werde es kein Wachstum und keine Verkehrsverlagerung geben. Die DB Cargo, die beispielsweise 2019 fast 40 Prozent ihrer zugleich mehr als halbierten Lokomotiv-Investitionen aus Bundeszuschüssen bestritten hat, müsse produktiver werden, um aus eigener Kraft schwarze Zahlen zu schreiben.

Der Bund müsse alle Güterbahnen durch geeignete Rahmenbedingungen für den Verkehrsmarkt und Innovationsförderung diskriminierungsfrei kräftigen und nicht allein die DB durch schulden- und steuerfinanzierte Dauersubventionen über Wasser halten, wie es vor der Bahnreform versucht wurde.

„Leider“, so Kerkeling, „ist die Regierungskoalition in der Hinsicht ein Totalausfall. Sie fördert nicht nur den Lkw-Verkehr mit Milliarden. Sie irrt bei der Eisenbahn im Interessendickicht zwischen Eigentümerrolle, Gewerkschaftsmacht und Verladendruck planlos umher, sieht die Wettbewerbsbahnen offensichtlich noch als zusätzliches Problem und gibt der DB am Schluss ein ordentliches Handgeld zum Weiterwurschteln.“

Anders sei es nicht erklärbar, dass trotz knapper Schienenmittel immer unverblümter erhebliche staatliche Zuschüsse nur der DB gewährt würden. So soll es Corona-Hilfen im Güterverkehr nach dem Willen der Regierung - anders als im Personenverkehr - ausschließlich für die DB geben. Die geplante Reduzierung der Nutzerentgelte von Nebenanlagen wie Abstellgleise oder Rangierbahnhöfe wurde durch das Klimakabinett faktisch auf die DB Cargo begrenzt. Und die DB Cargo sei 2019 das einzige deutsche Eisenbahnunternehmen gewesen, das einen Zuschuss in Höhe von 45 Millionen Euro aus dem Energie- und Klimafonds der Regierung erhalten habe.

Die „unausweichlichen“ (Kerkeling) Wettbewerbsverzerrungen einer bis zu fünf Milliarden Euro umfassenden unkonditionierten Kapitalspritze an die DB müssen nach Auffassung des NEE durch Auflagen verhindert werden. Im Einklang mit den am 8. Mai aktualisierten Beihilferichtlinien der EU hat der Verband daher die EU-Kommission unter anderem aufgefordert, Beihilfen an die Verkehrsunternehmen der DB an einen späteren Verkauf von Anteilen in entsprechender Höhe zu knüpfen, die dann etwa wieder für Infrastruktur oder Innovationsförderung eingesetzt werden könnten. Weiterhin sollen die konzerninternen Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge aufgehoben und eine Preisbeobachtungsstelle im Güterverkehr etabliert werden.

Außerdem müsse das von der DB Cargo faktisch als Monopol betriebene Einzelwagenverkehrssystem geöffnet werden. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hatte bereits im Herbst dem Bund und der DB den Vorschlag unterbreitet, nach und nach Elemente dieses Produktionssystems über Ausschreibungen für weitere Betreiber zu öffnen und damit in den Regionen zu beginnen. Im Schienenpersonennahverkehr werden Ausschreibungen seit Jahren effizienzsteigernd praktiziert. Kerkeling: „Wir wollen die Bedienung in der Fläche und den Transport kleinerer Mengen ausbauen, um wirklich mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen.“ Dazu müsse aber ein Bündel technischer und organisatorischer Modernisierungen auf den Weg gebracht und vor allem mit den Verladern abgestimmt werden. So oder so sei der Einzelwagenverkehr, mit dem die DB Cargo etwa ein Drittel ihrer Verkehrsleistung erbringt, aber kein Element der Daseinsvorsorge, sondern eine komplexe, aber eben nüchtern betrachtete auch eine ganz normale Transportleistung für Industrie und Handel, die nicht nur von einem Unternehmen alleine erbracht werden sollte. Kerkeling: „Kaum hat der Bundestag fünf Milliarden Euro Eigenkapitalzuschuss beschlossen, haben die DB und die Gewerkschaft EVG die nächste politische Mittelbeschaffungs-Kampagne zu diesem Thema gestartet. Statt eines unüberprüfbaren Dauertransfers an DB Cargo brauchen wir eine effiziente und anbieterneutrale Konzeption für mehr Transporte kleinerer Ladungsmengen auf der Schiene. Und dann kann man schauen, wo eine öffentliche Förderung aus strukturpolitischen Gründen gegebenenfalls erforderlich ist.“