

Berlin – 10. Juni 2021

Keine guten Argumente für die Verteidigung des status quo - das Bahnpapier der grünen Gewerkschafter

Ob und inwieweit die DB AG als integrierter Konzern das System Schiene stärkt oder schwächt, ist seit vielen Jahren Gegenstand kontroverser Diskussionen. Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) sieht Handlungsbedarf, um die infrastrukturellen und die verkehrlichen Aufgaben unabhängig und nach ihren jeweiligen Spezifika zu organisieren.

Im Januar dieses Jahres haben vier grüne Gewerkschaftsmitglieder ein Positionspapier mit dem Titel „Untrennbar - Warum Netz und Betrieb zusammengehören“ veröffentlicht. Es stellte offenbar eine Reaktion auf die im Grundsatzprogramm-Beschluss der Partei Bündnis 90/Die Grünen im November 2020 und eine von der Bundestagsfraktion im Dezember veröffentlichte „Bahnstrategie“ dar, in denen u.a. erneut gefordert wurde, die bundeseigene Schieneninfrastruktur in eine gemeinwirtschaftliche Form zu überführen und die Verkehrsdienste auch des DB-Konzerns wettbewerbsfähig zu organisieren.

Das umfangreiche Papier geht nach Auffassung des von zahlreichen Fehlannahmen aus, die in diesem Papier knapp kommentiert werden. Geschlussfolgert wird, dass sich die Politik aus der Rahmensetzung des Eisenbahnverkehrs möglichst heraushalten und auf die DB vertrauen, dieser aber deutlich mehr finanzielle Mittel zur Verfügung stellen sollte.

Neben dem DB-Management sprechen sich die Gewerkschaft EVG, der DGB und viele gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB AG immer wieder für die Erhaltung des DB-Konzerns aus. Eine „Zerschlagung“ der von der Konzernleitung gleichzeitig kontrollierten Infrastruktur und sie maßgeblich nutzenden Verkehrsunternehmen - eine im Verkehrssektor einmalige Konstellation - gefährde die ohnehin prekäre Lage der umweltfreundlichen Schiene im Verkehrssektor. Die Politik zeigt sich verunsichert und scheut kontroverse Diskussionen mit Mitarbeitenden und deren Interessenvertretungen schon aufgrund der schier unendlichen Anzahl. Während SPD und Linke den integrierten Konzern entschieden verteidigen, sehen die übrigen demokratischen Parteien Diskussionsbedarf zur Eisenbahnorganisation.

Eine Verengung auf die die Formel „Trennung von Netz und Betrieb“ greift zu kurz. Notwendig ist eine unabhängige Analyse der Leistungsfähigkeit der derzeitigen Struktur statt kompromissloser Verteidigung des status quo.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass mittlerweile in den nicht zum DB-Konzern gehörenden Eisenbahnunternehmen im Güter-, wie im Personenverkehr viele Eisenbahner:innen tätig sind, die sich in der von EVG/DGB forcierten Diskussion nicht wiederfinden. Aus dieser Perspektive bedeutet die Proklamation eines „Eisenbahner-Zusammengehörigkeitsgefühls“ innerhalb des DB-Konzerns (stellvertretend für das System Schiene) eine Exklusion und wirkt zugleich als Abwertung der in anderen Eisenbahnen erbrachten Leistung. Auch wird damit die Legitimität des Anspruchs, gleichberechtigt an der Weiterentwicklung des Systems Schiene mitzuwirken, negiert.

Fälschlicherweise werden Wettbewerb und Kooperation in einen argumentativen Gegensatz gezwängt.

Folgende aus dem Text der grünen Gewerkschafter hervorgehende Fehlannahme seien hervorgehoben:

1. Fehlannahme: Wettbewerb hat negative Folgen auf Innovationen, da nur der integrierte Konzern die Mittel hat, diese zu finanzieren.

Die Unternehmensgröße alleine ist für das Investitionsvermögen nicht aussagekräftig. Aus dem Cash-Flow kann die DB AG durch diverse fehlgeschlagene Strategien kaum noch größere Investitionen finanzieren. Die hohe und weiter steigende Verschuldung entfaltet nur wegen des staatlichen Eigentümers noch keine starke Erhöhung der Kosten der Fremdfinanzierung. Zunehmend ist die DB aber auf staatliche Förderprogramme oder Eigenkapitalzuschüsse des Steuerzahlers angewiesen und geht vielfach nur unter hohem Wettbewerbsdruck (z.B. W-LAN-Ausstattung) oder politischem Druck (z.B. PZB-Nachrüstung) überfällige Investitionen an. Start-ups zeigen im Übrigen, dass die Tragfähigkeit der Unternehmensstrategie entscheidend für die Investitionsfinanzierung ist. Sofern mit Innovationen auch auf Forschung und Entwicklung gezielt wird, scheint es für die Weiterentwicklung der Schiene deutlich sinnvoller, „zweigleisig“ neben unternehmerischen Aktivitäten auch auf öffentliche Unterstützung durch diskriminierungsfrei geförderte F&E, z.B. durch öffentliche Forschungseinrichtungen oder -programme zu setzen.

2. Fehlannahme: Wettbewerber betreiben ausschließlich Cherry-Picking

Es handelt sich zunächst um ein moralisches Argument, das weniger aus Sicht gerne zufriedengestellter Kunden formuliert ist. Um aber im Bild zu bleiben: „Süße, saftige Rosinen“ gibt es in der (Eisenbahn-)Verkehrswelt selten. Wenn das doch einmal der Fall sein sollte, wollen in einer funktionierenden Wettbewerbssituation viele Anbieter – natürlich auch die DB-Verkehrsunternehmen – die Leistung erbringen. Beispiel: der (intermodal nahezu wettbewerbsfreie) Transport auf die Insel Sylt oder Güterverkehre, für die Spezialwaggons benötigt werden. Gute Leistungen für die Kunden und zugleich wirtschaftliche Ergebnisse bei den Bahnen, die deren Investitionsfähigkeit gewährleisten, gibt es nur bei fair organisiertem intramodalem Wettbewerb. Es ist ein offenes Geheimnis, dass die DB-Verkehrsunternehmen durch ihren Eigentümer Bund, die mit ihm verbundene Landes- und Kommunalpolitik und Arbeitneh-

mervertretungen - oder auch in vorseilendem Umfang - unwirtschaftliche Verkehre betreibt. Nachhaltig für Gesellschaft und Bahnen wäre es, wenn gewollte, aber wirtschaftlich nicht darstellbare Leistungen, in einer offenen Ausschreibung vergeben und vergütet würden.

3. Fehlannahme: Wettbewerber können nur durch schlechtere Beschäftigungsbedingungen punkten

Für diese uralte Behauptung gibt es keine Belege. Sowohl die völlig üblichen Tarifverträge als auch die Arbeitsmarktsituation ließen hierfür auch gar keinen Raum. Viel entscheidender für den Unternehmenserfolg als Gehaltsaufwand und Sonderleistungen ist die Produktivität der Beschäftigten, die wiederum stark mit deren Zufriedenheit korreliert.

4. Fehlannahme: Schnittstellen im System führen zu Mehrkosten; Wissensspillover-Effekte, Synergie- und Skaleneffekte in einem int. Konzern geben überkompensieren die Effekte durch Wettbewerb

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass gut organisierte Kooperation der an der Leistungserbringung Beteiligten ausgerechnet für die komplex und über sehr viele Hierarchiestufen organisierte DB AG sprechen soll. Der exakte Aufwand für den sogenannten „Overhead“ des Konzerns und der Leitungsfunktionen in den Geschäftsfeldern ist zum einen Definitionssache, zum anderen von der DB AG selbst nicht konkret beziffert. Als Hinweis auf die Dimension kann aber schon der 730 Mio. Euro umfassende Personalaufwand alleine der Dachgesellschaft DB AG im Jahr 2019 dienen. Die Klagen über fehlende interne Kooperation sind vielfältig (z.B. in einem Brandbrief des Vorstandsvorsitzenden vom Herbst 2019) und bekommen immer wieder neue Nahrung (siehe „Winterkapitulation“ im Februar 2021). Wo ein gesellschaftliches Interesse besteht (insbesondere bei den natürlichen Monopolen der Infrastrukturen, aber beispielsweise auch Themen wie durchgehenden Tarifen, Auskunfts- und Vertriebssystemen), muss der Staat diskriminierungsfreie Vorschriften und die einheitlichen Schnittstellendefinition für Verkehrsunternehmen vorgeben. Auch Kooperation und Innovation bei den Verkehrsunternehmen werden am besten durch fairen Wettbewerb und öffentlich organisierte Formate gefördert. Aber auch der kontinuierliche fachliche Austausch der Wettbewerbsunternehmen ist ein gutes Gegenbeispiel zur Behauptung. Die DB AG ist dagegen nicht bekannt dafür, exklusives know-how zu teilen, künftige Entwicklungsrichtungen ergebnisoffen zu diskutieren oder andere Bahnunternehmen an ihren unbestreitbaren Größenvorteilen bei Finanzierung, Einkauf oder politischer Interessenvertretung teil haben zu lassen.

5. Fehlannahme: Nicht der integrierte Konzern ist das Problem, sondern die finanzielle Ausstattung durch den Bund, es läuft ja so schon ganz gut, mehr Geld wird alle Probleme lösen

Es kann kein Zweifel daran bestehen, dass der Bund andere Verkehrsmittel viel stärker als die Schiene unterstützt und seine finanziellen Verpflichtungen u.a. aus der Bahnreform nicht eingehalten hat und hier großer Nachholbedarf besteht. Allerdings

zeigt ein Blick auf die Produktivitätskennzahlen und die Entwicklung der Verschuldung der DB AG, dass mehr staatliches Geld an dieser Stelle kein Garant für einverkehrliches Wachstum der Schiene ist. Ungeachtet der Frage, ob das gewünschte Schienenverkehrswachstum überhaupt durch mehr staatliche Einflussnahme bei der staatlichen DB AG erreichbar wäre – daran gibt es nicht erst seit dem von der Pällmann-Kommission empfohlenen Rückzug des Staates aus der operativen Steuerung und mit Blick auf die Entwicklung anderer ehemaliger Staatsunternehmen berechtigte Zweifel – stellt beispielsweise der Bundesrechnungshof regelmäßig fest, dass sich der Konzern der politischen Steuerung immer wieder effizient entzieht. Die vermengte konzerninterne Steuerung der völlig unterschiedlichen Aufgaben „Infrastruktur“ und „Verkehrsangebote“ sowie das Wissensgefälle zwischen Top-Management und Kontrolleuren spielen hierbei eine Hauptrolle.

6. Fehlannahme Weniger Sicherheit im Bahnbetrieb durch Wettbewerb

Die DB hat bei der Sicherheit keine Sonderstellung inne. Das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt allen Bahnen (und Eisenbahninfrastrukturbetreibern) ein hohes Sicherheitsniveau. Die – wesentlich europaeinheitlich geltenden - gesetzlichen Sicherheitsvorschriften müssen von allen Bahnen mit Hilfe ihrer verpflichtenden und anspruchsvollen Sicherheitsmanagementsysteme samt Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eingehalten werden.

7. Wettbewerb führt nicht zu mehr Verkehr oder besseren Angeboten

Das Gegenteil ist der Fall. Auch das DB-Management hat ein ums andere Mal betont, dass der Wettbewerb auf der Schiene Anstoß zur Verbesserung eigener Angebote und Leistungen war. Innovationen und höhere Wirtschaftlichkeit (durch Kosteneffizienz und höheren Absatz) sind für die Schiene im harten intermodalen Wettbewerb unerlässlich.