

Berlin, 25. Juli 2024

Neuerliche Überschuldung der DB verhindern

Der DB-Konzern stellt heute seine Halbjahresbilanz vor. Neben Defiziten in Verkehrsunternehmen tragen auch Kosten für die Infrastrukturerhaltung zu den roten Konzernzahlen bei – Kosten, die üblicherweise der Bund zu tragen hat. Selbst wenn durch jüngste Vereinbarungen Mehrkosten aus hohen Baukostensteigerungen nachträglich vom Bund in Form von Eigenkapitalzuführungen kompensiert werden, lässt sich die DB von der Regierung immer weiter in finanzielle Treibsandgebiete führen.

Die Fortsetzung oder Beschleunigung der bisherigen Verschuldungsstrategie der DB ist unverantwortlich. GÜTERBAHNEN-Geschäftsführerin Neele Wesseln forderte von der Bundesregierung eine generationenfeste Finanzierung der Schieneninfrastruktur und warnte vor unkalkulierbaren finanziellen Zeitbomben zu Lasten der jüngeren Generation: „Das heißt aber gerade nicht, dass wir die Sparschraube noch weiter anziehen sollten. Im Gegenteil: Der Bund und sonst niemand muss seiner grundgesetzlichen Gewährleistungsverpflichtung für Erhalt und Ausbau seines Schienennetzes aus Artikel 87 e gerecht werden. Kaputte und fehlende Schienen widersprechen der Formulierung dieses verfassungsmäßigen Auftrages. Eigenkapitalzuführungen oder auch die wiederaufgebrachte Debatte über Darlehen des Bundes an die DB für Netzsanierung und -ausbau sind reine Buchungstricks. Damit will die heutige Generation ihre finanzielle Verantwortlichkeit auf entweder die Nachwachsenden oder die Eisenbahnkunden verschieben. Weder das eine noch das andere sieht Artikel 87 e des Grundgesetzes vor. Schließlich finanziert der Bund auch seine Fernstraßen weit überwiegend aus allgemeinen und jährlichen Steuermitteln.“

Wesseln kritisierte zudem, dass die Struktur der im letzten Jahrzehnt rasant auf mittlerweile über 34 Milliarden Euro angewachsenen DB-Verschuldung ebenfalls ein Generationenproblem ist. Wesseln: „Wettbewerbsschwache DB-Gesellschaften und der Konzern-Wasserkopf steigern die Verschuldung immer weiter und hoffen insgeheim, dass der Bund sein Unternehmen irgendwann entschuldet. Diese Strategie schädigt aber das gesamte System Schiene im Verkehrsmarkt.“

Weil nicht mehr zeitgemäße Subventionen wie beispielsweise das Dieselsteuerprivileg selbst in herausfordernden Situationen aufrechterhalten werden, fehlen Mittel für Zukunftsinvestitionen. Nicht die Schuldenbremse, sondern eine niedrige Staatsquote ist für den Finanzminister die zentrale politische Kennzahl, an der er sein Verhalten ausrichtet. Wesseln: „Dies führt zunehmend dazu, dass notwendige Investitionen in den Ausbau und sogar die Erhaltung von Infrastrukturen wegen der schwierigen Haushaltslage unterbleiben. Die Folgen spüren Reisende und Unternehmen durch immer weiter sinkende Qualität.“