

Profitabler Sanierungsfall

Deutsche Bahn verzeichnet zur Amtseinführung von Bundesverkehrsminister Bilger Halbjahresgewinn. Konzernchefin hält an Stellenstreichungen fest. Bündnis fordert mehr Züge und günstige Tickets

Von Ralf Wurzbacher

Das ist mal ein Einstand nach Maß: Kaum einen Tag im Amt, verbucht der frischgebackene Bundesminister für Verkehr auch schon seinen ersten Erfolg. Am Mittwoch verkündete die Deutsche Bahn (DB) einen Halbjahresüberschuss im dreistelligen Millionenbereich. Nach sieben Jahren Tristesse hat der kriselnde Staatskonzern endlich wieder einen Gewinn in seinem Kerngeschäft erwirtschaftet. Und was hat Steffen Bilger (CDU) damit zu tun? Mutmaßlich nichts! Jedenfalls weniger als sein kalt abservierter Vorgänger Patrick Schnieder (CDU), der immerhin die neue DB-Chefin Evelyn Palla installiert hatte und damit wohl nicht ganz falsch lag. Was einmal mehr die Frage aufwirft: Weshalb nur hat ihn der Bundeskanzler in die Wüste geschickt?

Noch am Mittwoch abend, wenige Stunden nach seiner Ernennung durch den Bundespräsidenten, beschied Bilger im *ZDF*: »Ich kann keine Wunder versprechen.« Und dann das: »Dank eines Ergebnissprungs von über 900 Millionen Euro schreibt die Bahn mit plus 147 Millionen Euro unterm Strich wieder schwarze Zahlen«, teilte die DB-Führung Donnerstag vormittag mit. Zugelegt haben sowohl der Umsatz, um 1,8 Prozent auf 13,6 Milliarden Euro, als auch das operative Ergebnis vor Abzug von Zinsen und Steuern auf 415 Millionen Euro. Man sei »gut vorangekommen« und rechne auch fürs Gesamtjahr mit einer positiven Bilanz, erklärte die DB-Vorstandsvorsitzende. »Ich freue mich sehr über diesen wichtigen Meilenstein, aber ich bin erst zufrieden, wenn auch die Qualität im täglichen Eisenbahnverkehr überzeugt.«

Natürlich hob Palla die in ihrer Verantwortung vorgenommenen Schritte für einen »umfassenden Umbau des Konzerns« mit der Marschrichtung »Verlässlichkeit, Qualität, wirtschaftliche Tragfähigkeit« hervor. Dazu zählt besonders ein radikaler Personalabbau in der Größenordnung von bis zu 30.000 Stellen in der Verwaltung, bei Management und Tochtergesellschaften. Die bis 2028 ausgegebenen Vorgaben seien »bereits jetzt zu rund 30 Prozent erfüllt«. Ferner verwies die Bahn-Chefin auf die laufenden Sanierungsarbeiten. Noch nie hätten Bund und Bahn in einem Halbjahr so viel Geld in die Schieneninfrastruktur investiert. »Wenn wir auf diesem Niveau weiterbauen, legen wir das Fundament für eine nachhaltig stabile Bahn. Ich meine eine Bahn, die schafft, wofür sie da ist: ihre Fahrgäste und die Transportgüter der Wirtschaft verlässlich ans Ziel bringen.«

Dabei gibt es freilich noch viel Luft nach oben. In den ersten sechs Monaten sind die DB-Fernzüge nur zu 59 Prozent »pünktlich«, also mit weniger als sechs Minuten Verspätung, ans Ziel gelangt. Bremser waren laut DB-Mitteilung die vielen Baustellen (14.000), der harte Winter zu Jahresbeginn sowie die Hitzewelle im Juni. Nach wie vor in den roten Zahlen, wenngleich nur mit einer Million Euro, war im ersten Halbjahr die Frachtsparte DB Cargo unterwegs. Das Tochterunternehmen habe »erneut Rückgänge bei Transportleistung und Umsatz« verzeichnet. Das nur minimale Minus erklärt sich mit der harten Gangart beim »Umstrukturieren«. Die Cargo-Belegschaft soll bis 2030 um mehr als 40 Prozent weggekürzt, Jobs nach Polen und Rumänien verlagert werden. Der Kahlschlag folgt einem Diktat der EU-Kommission, die bis Jahresende den Nachweis für »Rentabilität« erbracht sehen will, andernfalls droht die Zerschlagung. Die »schwarze Null« sei »zum Greifen nahe«, freut sich die DB-Spitze. Dabei bedeutet »Wirtschaftlichkeit« in diesem Fall nichts anderes als den erheblichen Abbau von Kapazitäten, wodurch noch mehr Güter von der Schiene auf die Straße abwandern.

Im Personenverkehr zeigt der Trend in die andere Richtung. Tatsächlich verdankt sich die verbesserte Konzernbilanz im wesentlichen den gestiegenen Fahrgastzahlen. Von Anfang Januar bis Ende Juni fuhren 17 Millionen Menschen mehr mit der Deutschen Bahn als im Halbjahr davor. Mit insgesamt 960 Millionen Passagieren in sechs Monaten kommt man den Werten von vor der Coronakrise wieder näher. Allerdings ist der verstärkte Zuspruch speziell auf die hohen Benzinpreise im Gefolge des USA-Iran-Krieges zurückzuführen. Vor allem auf Pendlerstrecken habe die Nachfrage angezogen, weil Berufstätige vom Auto zum Zug gewechselt seien, heißt es im Bilanzbericht.

Carl Waßmuth, Sprecher beim Bündnis »Bahn für alle«, zeigt sich mit Abstrichen zufrieden. »Es ist sehr gut, dass mehr Menschen mit der Bahn fahren, ein Plus von 1,8 Prozent kann aber nur ein Anfang sein«, befand er am Donnerstag gegenüber *junge Welt*. Um einen Anteil am Gesamtverkehr zu erreichen wie in Österreich mit 28 Prozent oder Japan mit 33 Prozent, dauere es bei dem Tempo noch 55 bis 65 Jahre. »Da geht noch mehr! Unser Tip: günstige Fahrpreise, endlich mehr Züge und Beschäftigte und eine gemeinnützige Bahn.« Nur die achte auf den Wert der öffentlichen Infrastruktur, während die Konzern-DB das Netz auch weiterhin schädige zugunsten von Profiten – »auch unter Frau Palla«, sagte der Aktivist. Und wie tickt ihr neuer Chef, Bilger? Überliefert ist von ihm der Satz: »Das Verbrenner-Aus war ein Fehler.«

<https://www.jungewelt.de/artikel/527050.verkehrspolitik-profitabler-sanierungsfall.html>