

Protokoll: „Die Bahn: vom Gewinnstreben zum Gemeinnutzen“ (Carl Wasmuth)

Workshop am Samstag, 02.11.2024 nachmittags von 13:30 bis 16:30
protokolliert von Jane

Einleitung

- Vorstellung von Carl Wasmuth (Mitgründer verschiedener Organisationen zum Thema Verkehrswende und Bahn-/ Zugmobilität)

Phase 1: frontaler Input zu Zahlen, Fakten, Entwicklungen

Geschichtlicher Abriss der Deutschen Bahn

- Wie ist es zur gewinnorientierten Bahn gekommen? Was hat sie für eine Struktur und wie ist diese entstanden?
- 1994 Gründung, Zusammenführung von Reichsbahn und Bundesbahn, auch als Aktiengesellschaft DB AG
- Privatisierung lässt sich unterscheiden in verschiedene Formen, wie z.B.:
 - o Formelle
 - o Materielle
 - o Funktionelle
 - o Privatisierung der Finanzierung
- Fall DB: materielle Privatisierung nicht, die anderen Formen schon
- Bezug bzw. Vergleich zu Großbritannien
- Trennung von Infrastruktur und Betrieb ist ein Schritt zur Privatisierung

Gewinnorientierte Bahn

- Eröffnungsbilanz 1994, ab da jährliche Bilanzierung der DB AG
- Verschiedene Elemente:
 - o Man hat die Infrastruktur der Bahn geschenkt
 - o Verkauf der Filets (DB verkauft an Private Grundstücke)
 - o Preissteigerungen
 - o Management Steigung
 - o Tochtergesellschaften verkauft
 - o Auslandsinvestitionen
 - o Personalabbau (weniger Gehälter bezahlen)
- Eigenkapital der DB aktuell 13,5 Mrd. €
- Bruttoanlagenwert vom Schienennetz der DB (wenn man das alles neu bauen müsste) war 2022 247 Mrd. brutto, 152 netto, Investitionsstau (alles, was kaputt ist beläuft sich auf) 95 Mrd.

Entwicklungen der DB in den letzten 30 Jahren seit 1994 (Zahlen von 2019)

- Streckennetz
 - o Streckenkilometer der Gleise: Reduktion auf 83%
 - o Zahl der Weichen: Reduktion auf 60 %
 - o Industriegleise: Reduktion auf 20%
- Beschäftigte

- Im Zug Beschäftigte: Reduktion, beim Tiefpunkt auf 53% (200.000 statt 340.000, aber gerade wieder steigend).
- Beschäftigte auf Bahnhöfen: Reduktion auf 5 % vs. Direktoren/ Manager: starker Anstieg auf ?% → gegenläufige Entwicklung
- Tochterfirmen: auf dem Höhepunkt waren es 900 Firmen, jetzt sind es rund 500
- Schuldenentwicklung: Bei der Zusammenführung wurden die Schulden von 25 Mrd. „gelöscht“, ab da dann Anstieg bis heute von 0 auf auf 35 Mrd.
- Geld für Nahverkehrszüge: mit der Privatisierung hat der Nahverkehr dreimal mehr Geld bekommen, jetzt aber wieder rückläufig seit 2007, in Personenkilometern ist der Nahverkehr auf 200% angestiegen
- Güterverkehr und Fernverkehr auch gestiegen, aber weniger stark als Nahverkehr
- DB AG wurde nie materiell privatisiert, aber sie hat immer weniger geleistet (dafür agieren andere ausländische Bahnunternehmen in Deutschland wie Privatfirmen)
 - Nahverkehr und Fernverkehr von DB anteilig gesunken (auf 50 bzw. 20% des Gesamtverkehrs in DE) → hat also sehr große Marktanteile verloren!
- Intakte Brücken: Reduktion auf 85%
- Sonderverkehr, dafür gab es den eigens entwickelten Interregio (bei 200km), lief gut aber wurde leider 2002 eingestellt, genauso der Nachtzug, lief gut aber wurde 2016 eingestellt

Gemeinnützigkeit

- Gemeinwohlziele werden nicht erreicht
- Gemeinnützige Firmen (müssen in Satzung gemeinwohl-Ziele wie den Umweltschutz haben) müssen keine Steuern zahlen aber müssen dann auch aufhören, gewinnorientiert zu arbeiten
- EU, Gewinne, Schieneninfrastruktur und Mitsprache

Phase 2: Arbeitsgruppen: Wie kann die Bahn verändert werden, dass sie gemeinnützig wird?

- Schulden: sollten hoch gehen, weil investiert werden muss? Evtl. Anstieg abgepuffert durch Bundinvestitionen
- Beschäftigte: wieder mehr Bahnhofspersonal zur Unterstützung von Menschen, die sich nicht gut zurecht finden (accessability)
- DB zentral oder mehrere kleine Unternehmen? Verstaatlichung im Sinne der Gemeinnützigkeit besser
- Mehr Strecken
- Für mehr Menschen nutzbar machen
- 1. und 2. Klasse beibehalten oder abschaffen? (welche Bedürfnisse stecken hinter der 1, Klasse?) Bedürfnisorientierte Abteile anstatt von zwei Klassen
- D-Ticket für ICEs oder Obergrenzen?

Phase 3: Zusammentragen der Ergebnisse

- Vorteile und Gemeinnützigkeitsaspekte von Nachtzügen (energiearmer, weil langsames Tempo und nachts Energieüberschuss der erneuerbaren, und interkulturelle Verständigung, Ersatz von interkontinentalen Flügen)
- Wiederbelebung von Strecken, aber Neubau immer im Hinblick auf Biodiversität
- Für Autobahnen wird dauernd enteignet
- 100 % intakte Brücken wünschenswert
- Accessibility erhöhen (Niederflureinstiege, Ansprechpersonen, ...)

- Keine Schließung von Bahnhöfen und nicht nur als Durchgangsort
- Werden die Tochterfirmen automatisch auch gemeinnützig, wenn die DB gemeinnützig wird? → Es gibt Beherrschungsverträge und Gewinnabführungsverträge. Gewinne müssten von Tochtergesellschaft dann umverteilt werden auf alle
- Wagons für Fußballfans (oder direkt Sonderzüge), Spielplatz im Zug, ...

Bündnis Bahn für Alle

- 20 Organisationen, u.a. verdi, Naturfreunde, ... etc. drin
- Kampagne von 2005-2008. Bundestag hat 2008 den Börsengang der DB beschlossen (trotz Kampagne), dann kam die Finanzkrise und daher Absage des Börsengangs der DB.
- Bahnverkehr wurde trotzdem nicht wichtig, Autos blieben numero uno
- Trennung von Netz und Betrieb aktuell Hauptthema des Bündnisses
- Aktuell Petition gegen Digitalisierung der Bahntickets
- Was wird gebraucht, um die Bahn gemeinnütziger zu machen?
 - o An die Bahn wird seit 30 Jahren ein Gemeinwohlspruch erhoben aber nicht erfüllt, daher: soll es in die Satzung der DB! (Minimalforderung)
 - o Furcht vor Trennung von Netz und Betrieb (aber die Grünen sind dafür!) → Verhinderung. Aktuell keine vollständige Trennung weil beides an die DB AG gebunden ist
 - o Wir brauchen die ganze Bahn, keine Zerteilung (Flickenteppich von Unternehmen) → infrago etwas Zentrales (umfasst alle Netz-AGs und Bahnhöfe quasi)

Side facts

- Wir haben in Deutschland nur 10% öffentlichen Verkehr, in Japan sind es eher 40%
- Vorstände sind heute meist aus der Autoindustrie, Luftfahrt, aus der Finanzbranche oder RWE – aber es gibt seit 20 Jahren keine Eisenbahner mehr im Vorstand/ Management!
- Subventionierung von Verkehrssystemen ist notwendig (es könnte sich sonst finanziell nicht halten, überall wird es subventioniert)
- In Japan gibt es themenspezifische Wägen, Züge, ...
- Back on track ein Bündnis für Nachtzüge