

Sitzt bei der Deutschen Bahn AG die Autoindustrie am Steuer?

Workshop 11 (WS11)

Dr. Christoph Engelhardt (WikiReal.org)

Dr. Winfried Wolf (Bürgerbahn statt Börsenbahn)

Die Deutsche Bahn (DB AG) hat sich in den 20 Jahren seit Beginn der Bahnreform nicht besonders erfolgreich entwickelt. In der Schweiz liegt der Marktanteil der Schiene mit rund 16 Prozent rund doppelt so hoch wie in Deutschland – und er konnte in den vergangenen zwei Jahrzehnten gehalten und leicht ausgebaut werden.¹ In Deutschland liegt der Marktanteil der Schiene mit 2013 rund 8 Prozent weiterhin auf dem niedrigen Niveau wie zu Beginn der Bahnreform. Untersucht man die Strukturen des jeweiligen Schienenverkehrs genauer, dann ergibt sich: In der Schweiz konnte der hohe Schienenverkehrsanteil im Nah und Fernverkehr weitgehend gleichmäßig gehalten werden; in Deutschland dagegen gab es im stark subventionierten Nahverkehr ein deutliches Wachstum; im Schienenpersonenfernverkehr dagegen stagnierte zwei Jahrzehnte lang die absolute Verkehrsleistung; relativ kam es zu einem deutlichen Rückgang des Marktanteils, weitgehend zugunsten der Inlandsflüge.

Der geringe Erfolg der DB AG bei den Kunden kann verschiedenen hausgemachten Problemen und strategischen Fehlentscheidungen zugeschrieben werden. Es könnte dabei der Eindruck entstehen, dass primär nicht der Markterfolg im Fokus der Unternehmensstrategie steht, sondern das Unternehmen gewissermaßen mit angezogener Handbremse geführt wird. Es werden drei Basishypothesen zur Diskussion gestellt:

- (1) Die Deutsche Bahn AG wird durchgehend zum Wohl der Bahn und ihrer Kunden geführt.
- (2) Wesentliche strategische Entscheidungen der DB AG nutzen mehr der Autoindustrie als der Bahn, es entsteht der Verdacht, sie könnten von der Autoindustrie beeinflusst sein.
- (3) Wesentliche Entscheidungen der DB AG sind von den Wünschen der Politik geprägt, wie dem öffentlichen Auftritt bei Großprojekten, der Vergütung von Parteispenden etwa aus der Bauwirtschaft oder der Gesichtswahrung ggü. früheren großtönenden Aussagen.

Welche der drei Thesen wird durch die Beobachtungen gestützt und in welchem Ausmaß?
Wie wahrscheinlich erscheinen diese Thesen? Lässt sich ein Indizienbeweis führen?

Strategie zum Wohl der DB AG? – Gescheitert oder nicht umgesetzt!

Für die erste These, dass die DB AG durchgehend zum Erfolg der Bahn und ihrer Kunden geführt wird, ergibt sich wenig Beleg, wird der Unternehmenserfolg der 20 Jahre seit der Bahnreform bilanziert. Vor allem gelang es der Bahn nicht, Marktanteile zu gewinnen, d.h. die angestrebte Verlagerung von Verkehr auf die Schiene gelang insbesondere im Personenverkehr nicht. Negativ verliefen:

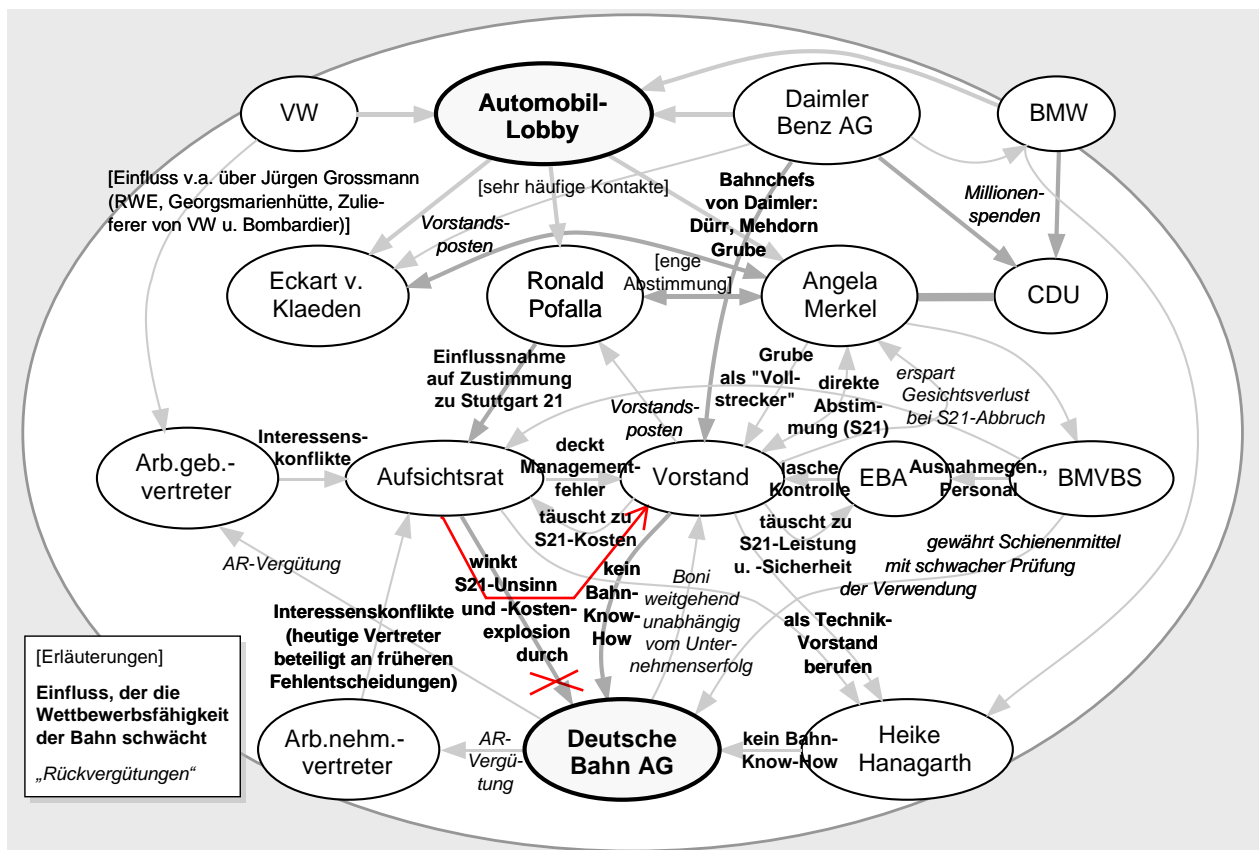
- Mehdornsches Sparprogramm: Engpässe bei Material und Personal
- Der Fernverkehr leidet unter Sicherheitsproblemen (Eschede, Achsen), Technikproblemen (Klimaanlagen), Kapazitätsproblemen (Zulieferung der Züge der neuen Generation).
- Im Regionalverkehr ist die Konkurrenz trotz Behinderungen durch die DB AG (vor allem DB Netz; Trassenpreise!) teils erfolgreicher. DB Regio verlor fast ein Drittel des Marktanteils im Schienenpersonennahverkehrs an konkurrierende Gesellschaften (die sich allerdings überwiegend auch in öffentlichem Eigentum befinden, sei es dem von Ländern/Kommunen oder dem von ausländischen staatlichen Eisenbahngesellschaften).
- Es gab einen deutlichen Rückgang der Pünktlichkeitsquote (wenn unabhängige Untersuchungen wie Stiftung Warentest und VDD zur Grundlage genommen werden).
- Die Preise im Schienenverkehr stiegen seit 1994 real um mindestens 50 Prozent (in Ostdeutschland um knapp 100 Prozent) (siehe Wolf/Knierim, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2014, S. 88 u. 92).
- Das Schienennetz wurde seit 1994 um 7000 km oder um 17 Prozent abgebaut.
- Das verbliebene Netz hat heute einen deutlich schlechtere Qualität, weil im gleichen Zeitraum (seit 1994) 50 Prozent aller Weichen und 82 Prozent der Gleisanschlüsse (Industriegleise) abgebaut wurden.
- Eine komplette und äußerst erfolgreiche Zuggattung, der InterRegio, wurde abgeschafft mit der Folge, dass heute ganze Regionen, wichtige Oberzentren und sogar drei Landeshauptstädte (Potsdam, Magdeburg und Schwerin) weitgehend vom Schienenfernverkehr abgehängt sind.
- Die große Mehrzahl der mehr als 5000 Bahnhöfe von DB Netz befindet sich in einem miserablen, abschreckendem Zustand; mehr als 1000 wurden seit 1994 verkauft.

Als Erfolge können gewertet werden:

- Die Regionalisierung (mit dem genannten Erfolg des größeren Marktanteils im SPNV).
- Eine verbesserte Servicequalität in Teilssegmenten wie einzelne große Bahnhöfe, ICE im allgemeinen und Erste-Klasse-Service im besonderen (was aber zugleich kritisch zu werten ist, da diese Verbesserungen einer höchst spezifischen Klientel zugute kommt und die große Mehrheit der Bahn-Reisenden mit einem Abbau von Service konfrontiert ist).

Die Autoindustrie hat ein Motiv und die Möglichkeiten zur Einflussnahme

Für die Automobilindustrie würde ein hoher Marktanteilsgewinn der Bahn erhebliche Umsatzeinbußen bedeuten. Ein Umschwung der Bevölkerung zu einer vermehrten Nutzung des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs mit Schlagzeilen wie: „Die Deutschen entdecken die Bahn und lassen ihr Auto zuhause“ wäre auch ein Imageschaden für die deutsche Automobilindustrie. Vor allem aus ihren Umsatz- und Gewinninteressen die Autoindustrie ein Motiv für eine mögliche Einflussnahme auf den Unternehmenserfolg der DB AG und sie hat die Möglichkeiten dazu. Die nachfolgende Grafik skizziert die aus der öffentlichen Berichterstattung und den vorliegenden Recherchen bekannten Zusammenhänge. Diese können im Workshop diskutiert, korrigiert und ergänzt werden.



Schematische Darstellung bekannter Zusammenhänge als Diskussionsgrundlage

Eine Einflussnahme ist gar nicht so weit hergeholt, wie ein Blick auf den „großen amerikanischen Schienenverkehrs-Skandal“ zeigt (siehe zweites Thesenpapier von Winfried Wolf, „Snell-Report zur Zerstörung der Eisenbahn in den USA“). Die US-amerikanische Automobilindustrie hatte den schienengebundenen Personenverkehr systematisch und mit hoher krimineller Energie durch verdeckte Operationen zurückgedrängt. Kritik wurde auch dort zunächst als Verschwörungstheorie abgetan, bis sie vor Gericht Bestätigung fand.

Auch die Politik hat einen Nutzen von den Fehlentscheidungen

Die Politik hat einen chronischen Hang zu Großprojekten, da sich Politiker beim Durchschneiden roter Bänder augenfällig als „Macher“ inszenieren können. Außerdem bieten Großprojekte ein weites Betätigungsfeld für die Vernetzung von Politik und Wirtschaft. Bei Stuttgart 21 wird dies sichtbar in dem Engagement mehrerer Landespolitiker bei einer der profitierenden Immobilienfirmen, der ECE.² Oder auch durch die Parteispenden von Tunnelbohrer Herrenknecht, der freimütig in einer Talkshow einräumt, dass er in der Folge – ob S21 gebaut wird oder nicht – einen im Vergleich zu seinen Parteispenden vielfachen Gewinn macht.³ Viele Politiker übernehmen nach dem Ausscheiden aus der Politik sogenannte „Versorgungsposten“ in den Unternehmen, die von ihren Entscheidungen als Politiker profitieren⁴ (Gerhard Schröder bei Gazprom, Roland Koch bei Bilfinger, ein gutes Dutzend ehemalige Verkehrspolitiker auf Landes- und Bundesebene trafen in ihrer aktiven Zeit als Politiker Entscheidungen pro DB AG und wurden nach ihrem Ausscheiden aus der Politik mit hoch dotierten DB-AB-Positionen belohnt – siehe Ex-Verkehrsminister Klimmt, siehe Ex-Wirtschafts- und Verkehrsminister Wiesheu, siehe Ex-MdB Brunnhuber oder auch Ex-Gewerkschaftschef Transnet Norbert Hansen etc.).

Somit sprechen sich Politiker teils übermäßig deutlich für diese Großprojekte oder für Großvorhaben wie die Bahnprivatisierung (Börsengang) aus, im Gegensatz zu ihrem Amtseid, der sie zu ständiger Überprüfung ihrer Politik in Bezug auf das Gemeinwohl verpflichtet. In der Folge droht ihnen bei einer Kurskorrektur ein Gesichtverlust. In Bezug auf die Deutsche Bahn AG haben sich Bundeskanzlerin Merkel und Ministerpräsident Winfried Kretschmann beispielsweise ausgesprochen deutlich für das Projekt Stuttgart 21 ausgesprochen, was ihnen eine Kurskorrektur erschwert:

Bundeskanzlerin Angela Merkel macht am 15.09.2010 Stuttgart 21 zum Maßstab für die "Zukunftsfähigkeit Deutschlands".⁵

Stuttgart 21 müsse kommen, sonst sei „Deutschland unregierbar“, und „Europa sei in Gefahr“, wenn dieses Großprojekt nicht komme, dann könne man keines mehr bauen, behauptet Merkel am 18.10.2010.⁶

„Stuttgart 21 wird gebaut!“

Ministerpräsident Winfried Kretschmann am 07.03.2013 im Landtag.⁷

„Es entscheidet in der Demokratie ja nicht die Wahrheit über die Lüge, sondern die Mehrheit über die Minderheit.“ Kretschmann zu S21 am 18.03.2013 im Spiegel.⁸






Der Nutzen der Umsetzung eines möglicherweise als Irrweg erkannten Großprojekts zur Gesichtswahrung der Politik erscheint jedoch vergleichsweise gering. Schwerer wiegen die handfesten milliardenschweren wirtschaftlichen Vorteile etwa der Autoindustrie aus einem geringen Markterfolg der Deutschen Bahn und ihr starker Einfluss und hohes finanzielles Einwirken auf die Politik durch Parteispenden.



















































Ist der Indizienbeweis einer Fremdsteuerung der Bahn möglich?

Die wesentlichen strategischen Entscheidungen der Bahn und ihrer Eigentümer sollen vor dem Hintergrund der drei Basishypothesen diskutiert werden. Die Unternehmensentscheidungen werden als Indizien für die unterschiedlichen Thesen gewertet. Es wird abgeschätzt, inwieweit diese Indizien die Thesen stützen. Entscheidungen, die dem Unternehmenserfolg der Bahn schaden oder ihre Risiken erhöhen, sind dabei in der Regel für ihren Konkurrenten, die Automobilindustrie, positiv zu verbuchen und umgekehrt.

Im Folgenden wird zur Anregung der Diskussion eine erste Sammlung von Indizien mit einer vorläufigen beispielhaften Bewertung wiedergegeben. Ziel des Workshops ist die Diskussion der Vorgehensweise und die Bewertung dieser und weiterer Indizien. Es soll in der Folge geklärt werden, ob an diesem Beispiel die Anwendung von Beweisregeln ähnlich einem Indizienbeweis in einem juristischen Verfahren (z.B. Beweisring) erprobt werden kann. Ziel des Workshops ist die Empfehlung für ein weiteres Vorgehen.

Legende für die nachfolgende Indziensammlung

 – positiv, unterstützend, förderlich	doppeltes Gewicht:	halbes Gewicht:
 – negativ, widersprechend, hemmend		
 – neutral		
(kein Eintrag) – neutral oder nicht anwendbar.		

Indizien (vorläufig bewertet, zur Anregung der Diskussion)	Bahn	Auto	Politik
Management			
1) Drei der vier letzten Vorstandsvorsitzenden der DB AG kamen vom Daimler-Konzern. (Warum wird die Bahn nicht von Eisenbahnern geführt?)			
2) Ein weiterer Vorstandsposten wird mit einer bahnfernen Automobil-Managerin besetzt (Heike Hanagarth als neuer Technikvorstand von BMW).			
3) Ronald Pofalla sollte am Aufsichtsrat vorbei als Vorstand installiert werden (Verdacht auf Versorgungsposten, evtl. in Zusammenhang mit der Intervention für S21 beim Aufsichtsrat)			
4) Herausdrängen erfahrener Mitarbeiter aus dem Unternehmen, Ersatz von Bahnern mit Herzblut durch unerfahrene Restrukturierer (siehe S-Bahn Berlin GmbH).			
5) Boni weitgehend entkoppelt vom Markt- und Kundenerfolg, sondern insbes. gekoppelt an Umsetzung von S21 (unabhängig von dessen Nutzen für die Bahn). ⁹	 	 	
Einfluss der Autoindustrie			
6) Hohe Parteispenden an die Regierungsparteien aus der Automobil-Industrie (über 5 Mio. Euro)		 	
7) Hohe Präsenz der Automobil-Lobby bei der Bundesregierung (letzte Legislaturperiode 33 Besuche im Kanzleramt), keine merkliche Bahn-Lobby.			
8) Verflechtung der Bundesregierung mit der Automobil-Industrie (z.B. Wechsel von Staatssekretär von Klaeden zu Daimler).			
Stuttgart 21			
9) S21 ist als Rückbau der Bahninfrastruktur für Eisenbahner unverkennbar, wird aber gegen alle Widerstände durchgesetzt.	 	 	
10) Verhinderung eines vollen integralen Taktfahrplans durch S21, Zerstörung vorhandener Takte.			
11) Top-down-Kostenreduktion vor Ablauf der Kündigungsfrist des Finanzierungsvertrags in 2009 um 900 Mio. Euro ohne hinreichende Detailplanung.	 		
12) Die Manager, die zuletzt eine Kostensteigerung bei S21 um 1,1 Mrd. Euro mit Managementfehlern erklärten, gewärtigen keine Konsequenzen.			
13) Abstimmung der Staatssekretäre im Aufsichtsrat für Stuttgart 21 entgegen ihrer eigenen Überzeugung (S21-Dossier des BMVBS, Pofalla-Intervention).	 		
14) Vorbereitung der S21-Aufsichtsrats-Entscheidung (05.03.2013) durch nicht belastbare Kosten-Kalkulation (PwC-Gutachten).	 		

Indizien (vorläufig bewertet, zur Anregung der Diskussion)	Bahn	Auto	Politik
15) Entscheidung für S21-Weiterbau wegen vermeintlichem Kostenvorteil von 77 Mio. Euro, obwohl nach Brief von OB Kuhn ein Kostennachteil von –123,5 Mio. Euro vorlag und laut PwC-Gutachten noch Kostensteigerungen in Milliardenhöhe zu erwarten sind (Nachträge „erheblich“ im Vergleich zum „Gesamtwertumfang“).	⊖ ⊖	⊕	⊕
16) Verdeckung des Rückbaus bei den Personenanlagen durch unrichtige Darstellungen vor einem Finanzierungspartner (Stuttgarter Gemeinderat).	⊖ ⊖	⊕	⊖
17) Statt die international anerkannte Gefährdung durch die hohe Gleisneigung zu vermeiden, werden die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst.	⊖	⊕	⊖
18) Eingehen unkalkulierbarer Risiken bei Mineralwasser, Grundwassermanagement, Brandschutz, Geologie.	⊖ ⊖	⊕	⊖
19) Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (NBS) ist eisenbahntechnisch nachteilig (hoher Scheitelpunkt, hohe Steigungen und hoher Luftwiderstand in den Tunneln).	⊖ ⊖	⊕	⊕
20) Weiterer Infrastruktur-Rückbau im Zuge der NBS im Ulmer Hauptbahnhof.	⊖	⊕	⊖
Sparpolitik			
21) Fahren auf Verschleiß, Kaputtsparen bei Fuhrpark und Trassen, personelle Unterbesetzung (Fahrdienstleiter) bewirkt hohe Ausfälle und Verspätungen.	⊖	⊕	⊖
22) Umlenkung von Bundesmitteln für die Gleisanlagen in den Konzerngewinn, stattdessen weiterer Verfall des Netzes.	⊖	⊕	⊖
23) Jahrzehntelang Rückbau in der Region aufgrund einer falschen Methodik in der Wirtschaftlichkeitsrechnung (zu geringe Abschreibung von Bestandsstrecken).	⊖	⊕	⊖
24) Rückbau von Weichen und Überholgleisen.	⊖	⊕	⊖
Weitere strategische Entscheidungen			
25) Weitere Großprojekte mit bahntechnisch unsinnigen Trassierungen (hohe Scheitelhöhen, lange Tunnel) aber hoher Planungsvergütung. Oder anders ausgedrückt: Geld in unsinnige Projekte, statt in notwendigen Ausbau.	⊖	⊕	⊕
26) Forcierung des Fernverkehrs (überwiegend nur in Konkurrenz zum Flugzeug), Vernachlässigung der Potentiale im Regionalverkehr.	⊖	⊕	⊕
27) Investitionen in ausländische Unternehmen, die keine ausgesprochenen Synergien mit dem Kerngeschäft haben.	⊖	⊕	⊕
28) Der Unwillen der DB AG zur Veröffentlichung von Daten und Fakten deutet auf Verdeckung von Hintergründen (internationaler Vergleich?).	⊖		
Gegenbeispiele			
29) Regionalisierung der Bahn.	⊕	⊖	⊕
30) Bahnhofverschönerungsprogramm.	⊕	⊖	⊕
31) Verbesserungen im Service (ICE, 1. Klasse)	⊕	⊖	⊕
32)			
Bilanz (der vorläufigen Bewertung)			
Summe der Punkte	-31	27	2

Einzelnachweise

- ¹ *Modal-Split Schiene (Marktanteil der Bahn) in Deutschland 2011 rund 8 % ohne Wachstum ggü. 1993, dagegen in der Schweiz 2011 rund 16 % mit einer relativen Zunahme von +23 % ggü. etwa 13 % in 1993. Michael Woodt, „Die Bahnreform im Kontext nachhaltiger Verkehrspolitik: Ein Vergleich zwischen Deutschland und der Schweiz“, S. 18, 20 (books.google.de)*
- ² http://www.lobbypedia.de/index.php/Stiftung_Lebendige_Stadt.
11.10.2010, handelsblatt.com, „Mappus, S-21 und die „Spätzle-Connection“.“
11.10.2010, handelsblatt.com, „CDU-Ministerin zieht Konsequenz aus Filz-Vorwurf“.
19.10.2010, plusminus, youtube.com/watch?v=7dipWfsWcTw
27.10.2010, stuttgarter-zeitung.de, „Das nützliche Netzwerk des Herrn Otto“
- ³ 07.10.2010, 22:15 Uhr, ZDF, „Maybrit Illner“
- ⁴ 12.01.2014, welt.de, „Deutschlands Ex-Spitzenpolitiker fallen weich“
- ⁵ 15.09.2010, bundesregierung.de, „Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel zum Haushaltsgesetz 2011 vor dem Deutschen Bundestag am 15. September 2010 in Berlin“.
17.09.2010, welt.de, „SPD lobt Rückzug des Sprechers von »Stuttgart 21«“
- ⁶ 18.10.2010, spiegel.de, „Die Mutbürger“
- ⁷ 07.03.2013, stuttgarter-zeitung.de, "Kretschmann bekennt sich zum Weiterbau"
- ⁸ 18.03.2013, spiegel.de, „Es gibt kein Zurück mehr“
- ⁹ Boni von Grube und Kefer direkt gekoppelt an „Gespräche mit dem BaWü MP“ bzw. mit der „intensiven Zusammenarbeit mit der S21-Projektgesellschaft“.