

Mitusch, Kay

Article — Published Version

Eisbergspitzen bei der Deutschen Bahn AG

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Mitusch, Kay (2013) : Eisbergspitzen bei der Deutschen Bahn AG, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 93, Iss. 9, pp. 578-579, <https://doi.org/10.1007/s10273-013-1569-2>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/88865>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Eisbergspitzen bei der Deutschen Bahn AG

Unfreiwilliger Sommerurlaub des gesamten Bahnhofsbetriebs der Landeshauptstadt Mainz. Das kann doch nur die Spitze des Eisbergs sein! Stimmt. Aber welches Eisbergs eigentlich? *Ein Eisberg-Kandidat:* Der demografische Wandel und der enger werdende Arbeitsmarkt. Wir werden bald in allen Bereichen der Wirtschaft merken, dass qualifizierter Nachwuchs knapp wird. Schon jetzt sind nicht mehr alle Lehr- oder Ausbildungsstellen zu besetzen, in vielen Branchen, gerade auch im Transport. Speditionen richten sich auf Nachwuchsengepässe bei Lkw-Fahrern ein. Bahnchef Grube hielt im letzten Jahr eine ganze Vorlesungsserie am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), um angehende Ingenieure für die Eisenbahn zu interessieren. Vor 20 Jahren war es noch anders: Bei ihrer Neugründung als „Deutsche Bahn AG“ 1994 startete die DB mit einem gewaltigen Personalüberhang, der reduziert werden musste. Dies ging – einigermaßen sozial verträglich – nur, indem für lange Zeit Neueinstellungen möglichst vermieden wurden. Das führte zu Überalterung im Unternehmen, und daher kommt der demografische Wandel bei der DB nun etwas früher und verschärfter an. Das Ruder wurde wohl etwas zu spät oder zu wenig herumgeworfen, so dass nun Personalengpässe auftreten – z.B. in Mainz.

Damit liegt die Schuld – und das ist sowieso klar – beim Management. Aber wenn ein Personalabbau von 150 000 auf 35 000 Beschäftigte der DB Netz in 20 Jahren zu leisten ist, ist Feinsteuerung nicht so leicht. Dies ist also der *zweite Eisberg-Kandidat:* Größere Anpassungsprozesse ziehen erhöhte Fehler-Risiken nach sich. Sogar in der Automobilindustrie, einer der deutschen Vorzeigebereichen, kommen immer wieder millionenschwere Rückrufaktionen wegen zu spät erkannter sicherheitsrelevanter Produktionsfehler vor. Bei der Bahn häufen sich allerdings die Fehler in den letzten Jahren auffällig. Die meisten Fehler, die Fahrgäste mitbekommen, treten bei den Zügen der DB Fernverkehr auf. Dies hat dort eigene Ursachen, die teilweise auch bei der Zulieferindustrie (z.B. beim ICE-Lieferanten Siemens) zu suchen sind. Hingegen gehört das Stellwerk Mainz zur Infrastruktur (DB Netz). Aber Güter- und Regionalverkehre haben auch anderswo über die Infrastruktur zu klagen.

Damit wird *Eisberg-Kandidat drei* erreicht: „Im Zuge der Privatisierungsbemühungen von 2000 bis 2007 wurde die Infrastruktur kaputt gespart. Davon hat sie sich bis heute nicht erholt.“ Diesen Vorwurf erheben heute viele, auch der gegenwärtige Verkehrsminister Ramsauer. Damals, unter dem Bahnchef Mehdorn, sollte das gesamte Unternehmen, einschließlich der Infrastruktursparten, deren Zahlenwerke dafür aufgebläht werden mussten, (teil-)privatisiert werden. Der Vorwurf an die Mehdorn-Ära geht dahin, dass damals auf Kosten der Zukunft gespart wurde – d.h. in Zukunft (also ab heute) wird es dadurch noch teurer – und dass Geld von der Infrastruktur in andere, gewinnträchtigere Sparten der DB (z.B. DB Schenker Logistik) verschoben wurde. Mehdorn würde diese Vorwürfe sicherlich bestreiten, ansonsten wohl mit den Achseln zucken und sagen: Den Infrastruktursparten musste das Sparen auch mal beigebracht werden. Und auch dabei ist die Feinsteuerung nicht so einfach, da wird es schon mal eng hier und da (siehe Eisberg zwei).

Der *vierte und letzte Eisberg-Kandidat:* „Die Bahn wird vom Bund, der seit Jahren zu wenig investiert, kaputt gespart.“ Dies rufen gern alle Bahnliebhaber unisono und verweisen dabei auf deutlich höhere Pro-Kopf-Ausgaben der Staaten für die Bahn in Österreich, der Schweiz oder Schweden. Doch in den Alpenländern sind



Prof. Dr. Kay Mitusch ist Professor für Netzwerk-ökonomie am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Arbeitsschwerpunkt ist die Verkehrs- und Regulierungsökonomie, insbesondere Bahnpolitik.

viele teure Tunnel und Brücken nötig, und Schweden hat eine sehr geringe Bevölkerungsdichte und damit automatisch hohe Infrastrukturkosten pro Kopf. Und in Deutschland sind die staatlichen Zahlungen auch nicht so gering: Über 11 Mrd. Euro Steuermittel gehen jährlich an die Bahn. Dies entspricht mehr als einem Viertel der jährlichen Mineralölsteuereinnahmen. Was kriegt der Steuerzahler eigentlich dafür? Keineswegs sollen Bahnmitarbeiter auf ihren Urlaub verzichten müssen, aber es soll auch keineswegs bei der Bahn Geld verschwendet werden. Und jeder weiß: Wenn der Ausfall Mainz als Begründung dafür dienen sollte, dass die Bahn zukünftig mehr Geld vom Bund erhält, dann sind die Aussichten für andere Landeshauptstädte düster. Sollten Betriebsausfälle als Geldquelle wirken, dann wären die betrieblichen Anreize ganz schlecht gesetzt. Misstrauisch sollte auch stimmen, dass die DB plötzlich 100 Jahre alte Brücken entdeckt, für deren Erhalt pro Jahr 1 Mrd. Euro mehr benötigt werden – von denen die DB aber vor fünf Jahren scheinbar noch nichts wusste. Wenn sie damit durchkommt, ohne dass sich sonst etwas ändert, wird die DB alle fünf Jahre einen „neuen“ Grund für immer neue Milliarden aus ihrer endlosen Mottenkiste auspacken (und dies gegebenenfalls durch immer neue Infrastrukturmissstände „belegen“).

Also welcher Eisberg-Kandidat ist es denn nun, der in Mainz seine Spitze zeigte? Derzeit ist es leider kaum möglich, den wahren Eisberg zu erkennen. Um die Spitze des Eisbergs ist das Wasser trübe geworden, da immer nur von interessierter Seite einzelne ausgewählte Informationspartikel ausgestreut werden. Kürzlich gab es einen Versuch der Bundesregierung, Licht in das Dunkel zu bringen. Im Rahmen eines geplanten Eisenbahnregulierungsgesetzes sollte die Bundesnetzagentur in den Stand versetzt werden, die Kosten und Prozesse bei der DB Netz genauer zu durchleuchten. Die Bundesnetzagentur hätte Zugang zu Informationen des Unternehmens bekommen, wie ihn bisher kein Externer hatte oder zu nutzen bereit oder in der Lage war. Die Bundesnetzagentur hätte die internen Informationen durch kritische Vergleiche bewerten und Verschwendungen von Finanzmitteln aufdecken sollen. Zur Verschwendung gehört dabei auch der mögliche Missbrauch von Finanzmitteln im Konzern, beispielsweise durch zu hohe interne Verrechnungspreise oder überhöhte Gewinnausschüttungen und Gewinnabführungen an den Konzern. Die Bundesnetzagentur hätte all diese Informationen benutzen sollen, um die Trassen- und Stationsentgelte (die andere Finanzierungsquelle der Infrastruktur neben den Bundesmitteln) so auszutarieren, dass die wirklichen Kosten des Unternehmens (also nach Abzug offensichtlicher und im Laufe der Zeit abbaubarer Verschwendungen) gedeckt werden.

Das hätte langfristig etwas geändert. Das Wort der Bundesnetzagentur wäre wirklich informiert, und dennoch nicht bloß von offensichtlichen Interessen gesteuert gewesen. Vorfälle wie Mainz könnte man dann besser bewerten. Indes, der Bund kam etwas spät in der Legislaturperiode mit dem Gesetzesvorschlag heraus. Und die Länder sahen ihre Chance nicht, obwohl sie vor allem davon profitiert hätten, sondern waren etwas beleidigt über den plötzlichen Schweinsgalopp. So lehnte die Länderkammer im Juni 2013 ab, auch mit den Stimmen der Mainzer Landesregierung.

Nach der Wahl ist auch nach Mainz. Und dann wird die DB ihre Forderung nach einer weiteren Milliarde pro Jahr immer lauter erheben. Es wäre aber unverantwortlich, ihr diese zu geben, ohne ihr Informationsmonopol wenigstens einmal anzukratzen und die Kontrollinstanzen auszubauen. Die Politik sollte daher schleunigst das vorläufig gescheiterte Eisenbahnregulierungsgesetz wieder auf den Weg bringen, diesmal in enger Kooperation mit den Ländern und gleich am Beginn der Legislaturperiode.

Kay Mitusch
Karlsruher Institut für Technologie
kay.mitusch@kit.edu