

Gegen das fatale „Weiter so“ – für eine echte Verkehrswende!

Am 30. März 2022 stellten die GDL, die Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ und „Prellbock Altona e.V.“ auf einer Pressekonferenz im dbb-Forum Berlin den „14. Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2021“ vor. Das Verfahren hat Tradition: Der Alternative Geschäftsbericht wird seit nun 15 Jahren immer am Vorabend der Bilanzpressekonferenz der DB veröffentlicht. Die GDL war zuletzt 2019 beteiligt, 2020 fiel die Erstellung coronabedingt aus. Herausgeber des 80-seitigen Berichts ist die Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“.

Schonungslose Analyse

Der Bericht unterzieht das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr des DB-Konzerns einer gründlichen Analyse und arbeitet schonungslos Defizite, Fehlleistungen und Schwächen in der Unternehmensführung und vorsätzliche Falschbehauptungen des Vorstands heraus. In drei Teile gegliedert, ziehen die Autoren zunächst eine Bilanz des Berichtszeitraumes, weisen der DB im zweiten Teil falsche, für die Eisenbahn schädliche Entscheidungen nach und erläutern abschließend ihre konkreten Vorstellungen für ein zukunftsfähiges Eisenbahnsystem in Deutschland. Der Alternative Geschäftsbericht steht unter www.gdl.de/Aktuell-2022/ Podcast-1648566388 oder unter www.bahn-fuer-alle.de als Download zur Verfügung.



Podcast:
Alternativer
DB-Geschäfts-
bericht

Eine Bilanz des Schreckens

2021 war für die DB erneut ein Jahr mit tiefroten Zahlen und negativen Ergebnissen. Auch wenn dafür zum Teil externe Faktoren verantwortlich waren, sind die Folgen doch dramatisch – auch für die nächsten Jahre. So beläuft sich der addierte Verlust 2020/2021 auf rund fünf Milliarden Euro. Dass die Nettofinanzschulden bei knapp 30 Milliarden Euro verharrten – und nicht, wie vielfach berichtet, auf 35 Milliarden Euro anstiegen, dürfte mit kreativer Buchführung zusammenhängen. Es spricht einiges dafür, dass sich die Krisentendenzen auch 2022 fortsetzen, nicht zuletzt als Folge eines allgemeinen Zinsanstiegs.

Keine Erholung im Personenverkehr

Krisenhaft sind auch die Ergebnisse im Personenverkehr. Hier gab es 2021 gegenüber 2020 so gut wie keine Erholung. Während bei DB Regio sogar ein weiterer Rückgang



 **Bürgerbahn
statt Börsenbahn**

Klartext statt Nebelkerzen: Seit 15 Jahren räumt der Alternative Geschäftsbericht mit den Bilanzmythen der DB auf.

der Reisendenzahl zu verzeichnen war, verharrt diese Zahl im Fernverkehr mit 81,3 Millionen auf dem niedrigen Niveau von 2020 (79,9 Millionen). In beiden Segmenten liegt die DB 2020 und 2021 damit bei weniger als 60 Prozent des Niveaus von 2018 oder 2019. Schwach fällt auch das Ergebnis bei DB Cargo aus. Zwar stieg das Güterverkehrsaufkommen, und auch bei der Leistung wurde wieder das 2019er-Niveau erreicht, doch die Sparte bleibt weiterhin defizitär.

Keine vorausschauende Personalpolitik

Tricksen und Täuschen auch bei der Personalpolitik: Zwa führt Personalvorstand Mar Seiler beständig das Wort von der „Beschäftigungsoffensive im Mund, doch ist dies ein ebenso inflationär gebrauchter wie in die Irre führender Begriff. Tatsächlich wurde 2021 der gesamte Personalbestand im sogenannten „Systemverbund Bahn“ gerade einmal um 1.814 Personen aufgestockt. Bei den Beschäftigten im Fe

Gegen das fatale „Weiter so“ – für eine echte Verkehrswende!

Am 30. März 2022 stellten die GDL, die Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ und „Prellbock Altona e.V.“ auf einer Pressekonferenz im dbb-Forum Berlin den „14. Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2021“ vor. Das Verfahren hat Tradition: Der Alternative Geschäftsbericht wird seit nun 15 Jahren immer am Vorabend der Bilanzpressekonferenz der DB veröffentlicht. Die GDL war zuletzt 2019 beteiligt, 2020 fiel die Erstellung coronabedingt aus. Herausgeber des 80-seitigen Berichts ist die Initiative „Bürgerbahn statt Börsenbahn“.

Schonungslose Analyse

Der Bericht unterzieht das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr des DB-Konzerns einer gründlichen Analyse und arbeitet schonungslos Defizite, Fehlleistungen und Schwächen in der Unternehmensführung und vorsätzliche Falschbehauptungen des Vorstands heraus. In drei Teile gegliedert, ziehen die Autoren zunächst eine Bilanz des Berichtszeitraumes, weisen der DB im zweiten Teil falsche, für die Eisenbahn schädliche Entscheidungen nach und erläutern abschließend ihre konkreten Vorstellungen für ein zukunftsfähiges Eisenbahnsystem in Deutschland. Der Alternative Geschäftsbericht steht unter www.gdl.de/Aktuell-2022/ Podcast-1648566388 oder unter www.bahn-fuer-alle.de als Download zur Verfügung.



Podcast:
Alternativer
DB-Geschäfts-
bericht

Eine Bilanz des Schreckens

2021 war für die DB erneut ein Jahr mit tiefroten Zahlen und negativen Ergebnissen. Auch wenn dafür zum Teil externe Faktoren verantwortlich waren, sind die Folgen doch dramatisch – auch für die nächsten Jahre. So beläuft sich der addierte Verlust 2020/2021 auf rund fünf Milliarden Euro. Dass die Nettofinanzschulden bei knapp 30 Milliarden Euro verharrten – und nicht, wie vielfach berichtet, auf 35 Milliarden Euro anstiegen, dürfte mit kreativer Buchführung zusammenhängen. Es spricht einiges dafür, dass sich die Krisentendenzen auch 2022 fortsetzen, nicht zuletzt als Folge eines allgemeinen Zinsanstiegs.

Keine Erholung im Personenverkehr

Krisenhaft sind auch die Ergebnisse im Personenverkehr. Hier gab es 2021 gegenüber 2020 so gut wie keine Erholung. Während bei DB Regio sogar ein weiterer Rückgang



 **Bürgerbahn
statt Börsenbahn**

Klartext statt Nebelkerzen: Seit 15 Jahren räumt der Alternative Geschäftsbericht mit den Bilanzmythen der DB auf.

der Reisendenzahl zu verzeichnen war, verharrt diese Zahl im Fernverkehr mit 81,3 Millionen auf dem niedrigen Niveau von 2020 (79,9 Millionen). In beiden Segmenten liegt die DB 2020 und 2021 damit bei weniger als 60 Prozent des Niveaus von 2018 oder 2019. Schwach fällt auch das Ergebnis bei DB Cargo aus. Zwar stieg das Güterverkehrsaufkommen, und auch bei der Leistung wurde wieder das 2019er-Niveau erreicht, doch die Sparte bleibt weiterhin defizitär.

Keine vorausschauende Personalpolitik

Tricksen und Täuschen auch bei der Personalpolitik: Zwa führt Personalvorstand Mar Seiler beständig das Wort von der „Beschäftigungsoffensive im Mund, doch ist dies ein ebenso inflationär gebrauchter wie in die Irre führender Begriff. Tatsächlich wurde 2021 der gesamte Personalbestand im sogenannten „Systemverbund Bahn“ gerade einmal um 1.814 Personen aufgestockt. Bei den Beschäftigten im Fe

verkehr und bei DB Regio kam es sogar zu einem minimalen Abbau. De facto gibt es bei der DB keine langfristige Politik zur Sicherung von Personal und für die Ausbildung von ausreichend vielen neuen Arbeitskräften. Stattdessen legt der Arbeitgeber immer wieder neue und hektische Aktivitäten an zur Gewinnung von neuem Personal an den Tag. Das ist aber das Gegenteil einer langfristigen Politik der Beschäftigungssicherung.

Zerstörung der Infrastruktur

Entgegen den tausendfachen Behauptungen von einem Ausbau der Schiene setzt sich der Abbau bei der Infrastruktur fort. So wurde die Betriebslänge des Schienennetzes 2021 gegenüber dem Vorjahr nochmals gekappt – um 111 Kilo-

meter Netz. Seit der Bahnreform 1991 sind es 19,1 Prozent. Gravierend auch der Abbau in den anderen Bereichen in diesem Zeitraum: Betrug der Rückbau bei der Gleislänge 21,1 Prozent und bei den Weichen 54,3 Prozent gegenüber 1991, sind es bei den Infrastrukturanschlüssen sogar 80,1 Prozent. Die Zahlen lügen nicht und zeigen deutlich auf: Der DB-Konzern schützt nicht, wie in der Verfassung (Art. 87) verlangt, die Infrastruktur. Er zerstört sie.

Gegen Starrsinn und Scheuklappendenken

Um zukunftsfähig zu werden, so die Autoren des Alternativen Geschäftsberichts, muss sich die DB von der Fixierung auf die Rolle eines „Global Players“ lösen und sich auf ihr Kerngeschäft, die Schiene in

Deutschland konzentrieren. Beachtenswert ist auch die neue Initiative „Takt vor Tempo“. Sie sieht vor, auf Topgeschwindigkeiten im Schienenverkehr zu verzichten und auf dicht befahrenen Streckenabschnitten die Geschwindigkeiten von Nahverkehr, Güterverkehr und Fernverkehr gleich zu gestalten. Auf diese Weise können gewaltige Kapazitätsgewinne erzielt werden.

Zentral ist und bleibt aber die Erneuerung des Herzstücks des Eisenbahnsystems – der Infrastruktur. Hierzu müssen die drei Kernelemente DB Netz, DB Station und Service, DB Energie in einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft zusammengeführt und von der Gewinnorientierung befreit werden. Erste Schritte der Ampelkoalition sind ermutigend, weitere Maßnahmen müssen folgen.

Eine Chance für die Eisenbahn

Der Blick auf die erschütternde Konzernbilanz, aber auch auf das von Eigennutz, Starrsinn und Scheuklappendenken geprägte Handeln zum Nachteil der Bahn bestätigt es erneut: Im Bahnvorstand fehlen nach wie vor menschliche Intelligenz und Fachkenntnisse. Doch nur wenn diese Faktoren endlich in den Bahntower einziehen und die DB ihre Strategie grundlegend ändert, hat die Eisenbahn eine Zukunft. Statt dem fatalen „Weiter so“ muss endlich eine echte Verkehrswende her. Für diese Perspektive treten die GDL und die mit ihr verbündeten Initiativen auch künftig mit Nachdruck ein.

S. M.

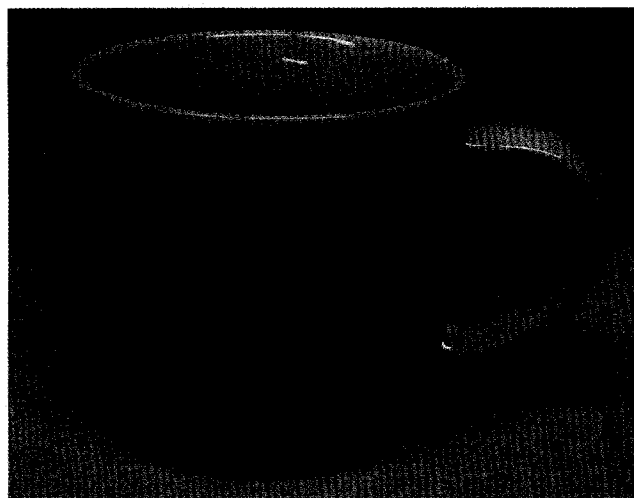
GDL-Kaffeebecher

Energiekick garantiert

Lust auf einen Kaffee? Besonders gut schmeckt der koffeinhaltige Muntermacher aus dem GDL-Becher. Aus kratzfestem Porzellan gefertigt und spülmaschinenfest, verfügt der handliche Becher (9 x 8,5 cm) mit 300 Milliliter Fassungsvermögen genau über die richtige Füllmenge – da ist der Energiekick garantiert. Doch auch die Optik kommt nicht zu kurz: Das mittig platzierte grüne GDL-Logo macht den Becher zum echten Hingucker.

Preis: 2,90 Euro

Bestellung nur für GDL-Mitglieder über die GDL-Ortsgruppen.



DB-Vorstand

90 000 Euro mehr

Eine miese Bilanz mit horrenden Verschuldung, ein marodes Netz mit katastrophal unpünktlichen Zügen, selbst in den wenig frequentierten Coronazeiten. Und was macht der DB-Aufsichtsrat? Er gönnt Richard Lutz ein Plus von 90 000 Euro im Jahr. Zehn Prozent mehr Fixgehalt für den DB-Vorstandsvorsitzenden, der schon bisher 900 000 Euro bekam. Auch der Konzernvorstand für den Personenverkehr, Berthold Huber, erhält zehn Prozent mehr. Sein Lohn steigt auf 715 000 Euro.

Erfolg ist kein Kriterium für die DB. Ein Vorstand erhält nach fünf Jahren im Amt eine Gehaltserhöhung von zehn Prozent, Bilanz hin oder her. So sehen es die internen Vergütungsregeln vor. Der Bahnvorstand will zwar verdienen wie erfolgreiche Manager, aber den Kriterien dazu unterwirft er sich nicht. Jeder DAX-Vorstand hätte schon längst seinen Job verloren. Die DB spart aber lieber bei den Eisenbahnern.

So hat sie vielen Mitgliedern des

Fairness Plans sogar den Härtefonds für die Notstandunterstützung gestrichen.

Chapeau! G. S.

