



Grube fordert mehr Geld für das Bahnnetz – Recht hat er nicht!

Im Wortlaut von Sabine Leidig, 25. November 2013

Von Sabine Leidig

Die Forderungen von DB-Vorstandschef Rüdiger Grube, wonach die Deutsche Bahn AG dringend eine Milliarde Euro mehr pro Jahr benötigen würde, um die Infrastruktur im allgemeinen und die Eisenbahnbrücken im besonderen instandzuhalten, klingt auf den ersten Blick nachvollziehbar. Zumal wenn das immer wieder mit dem Hinweis garniert wird, diese Brücken seien ja teilweise 100 und mehr Jahre alt... was so klingen soll, als habe die moderne Deutsche Bahn AG nun rein gar nichts mit Brücken aus dem frühen letzten oder späten vorletzten Jahrhundert zu tun. Wenn der Bahnchef dann noch verlauten lässt, dass unter Umständen bald Brücken aus Sicherheitsgründen gesperrt werden müssten, dann wirkt das alarmierend. Dies soll die Truppen um Merkel-Kauder und Gabriel-Nahles in Trab setzen, die an ihrem Koalitionsdeal stricken. Die Wirklichkeit ist jedoch komplizierter. Und um es vorwegzunehmen:

Grube Forderungen erweisen sich auch für mich, als Freundin und Unterstützerin der Bahn, als nicht berechtigt.

Halten wir zunächst zwei Dinge fest:

Erstens. Die Bahn und hier ihre Infrastrukturtöchter DB Netz und DB Station & Services erhalten pro Jahr Steuergelder in Höhe von gut 2,5 Milliarden Euro für die Instandhaltung der Infrastruktur. Die Basis dafür ist ein Leistungs- und Finanzierungsvertrag.

Gleichzeitig weisen diese beiden

Tochterunternehmen Jahr für Jahr Gewinne aus, die zusammen bei über einer Milliarde Euro liegen (DB Netz: 894 Mio. Euro; DB Station & Service: 230 Mio. Euro). Diese Gewinne führen die Infrastrukturtöchter Jahr für Jahr an die Holding, die Deutsche Bahn AG, ab. Was diese dann mit ihren Gewinnen macht – 2012 waren es insgesamt immerhin 2,6 Milliarden Euro – ist eine höchst spezielle Angelegenheit. Und vieles davon hat nichts mit den Interessen der Fahrgäste oder der Bahnbeschäftigten zu tun, so 2011 der Kauf von Arriva, des größten Busbetreibers Europas, für drei Milliarden Euro, oder die Investitionen in unsinnige Projekte wie Stuttgart 21. Aber mit dem Verweis auf "Eigenwirtschaftlichkeit des Bahnkonzerns" wird die volkswirtschaftlich sinnvolle, demokratische Kontrolle und Einflussnahme abgewiegelt.

Zweitens. Der Bundesrechnungshof (BRH) ist die wohl einzige unparteiische und zugleich kompetente Instanz in Sachen Überprüfung der DB-Internia. Der BRH kritisiert seit Jahren, dass es keine nachvollziehbare Kontrolle über die Steuermittel, die in den Infrastrukturbereich der DB AG fließen, gebe. Zwei Beispiele: Der BRH bestreitet bereits, dass die Basis dessen, was mit den Infrastrukturberichten (IZB) der Bahn untersucht wird, zutreffend sei ("so

sind im IZB 2009 – wie bereits im IZB 2008 – über 7.300 Gleis-km (rund 12%) und mehr als 31.000 Weichen/Kreuzungen (43 %) unberücksichtigt geblieben"). Er deckte gravierende und gezielte Manipulationen auf, die die DB vornimmt, um hohe Investitionen vorzutäuschen ("Der BRH hat bei einer Stichprobe in mehreren Fällen festgestellt, dass die DB AG zum Jahresende 2008 Materialien und Anlagenteile mit Bundesmitteln beschafft hat, die sie erst im Lauf des Jahres 2009 oder teils erst im Jahr 2010 für Baumaßnahmen benötigte").

Die Schlussfolgerungen, die DIE LINKE daraus ziehen, lauten: Die Bahn muss ihre Gewinne komplett in die Bahn im Inland investieren. Auslandsbeteiligungen sollten verkauft werden und die daraus erzielten Einnahmen in den Schienenverkehr im deutschen Netz investiert werden. Insbesondere müssen Infrastrukturgewinne im Netz selbst reinvestiert werden. Es muss eine nachvollziehbare transparente Kontrolle der Steuergelder geben, die an die Bahn fließen.

Wenn all das verwirklicht ist, dann kann man neu darüber diskutieren, wie viel Geld die DB für welche Zwecke benötigt.

linksfraktion.de, 25. November 2013