

Regierung wirft Bahnchef Missmanagement vor Die Welt 09.12.2013

<http://www.welt.de/wirtschaft/article122703686/Regierung-wirft-Bahnchef-Missmanagement-vor.html>

Auf Rüdiger Grube ist die Bundesregierung nicht gut zu sprechen. Der Bahnchef will mehr Geld für die Trassen und senkt gleichzeitig die Gewinnerwartung. Im Aufsichtsrat geht es um Missmanagement. Von [Nikolaus Doll](#)

Eigentlich sind Bahnchef Rüdiger Grube und der amtierende Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) ein Herz und eine Seele. Sie telefonieren meist mehrmals die Woche und zeigen in grundsätzlichen Fragen gern demonstrativ Einigkeit – oder besser zeigten. Denn in den vergangenen Wochen ist das Verhältnis ganz offensichtlich erkaltet. Grube forderte jüngst ungewöhnlich hoch mehr Geld für das Schienennetz und propagierte in der "Welt am Sonntag" seine Idee eines [Fonds zur Finanzierung der Trassen](#) im Land. Die Bundesregierung reagiert gereizt, kontert mit harscher Kritik am Bahn-Vorstand und hat angekündigt, das Thema Missmanagement in der nächsten Aufsichtsratssitzung zur Sprache zu bringen. Drei Staatssekretäre gehören zu dem Kontrollgremium, und so könnte die Sitzung am Mittwoch turbulent werden. Dass dabei auch die vergleichsweise [schwachen Umsatzzahlen und Gewinne](#) der Deutschen Bahn auf dem Programm stehen, stärkt die Position von Grube nicht gerade.

Unsichere Aussichten

Wie angespannt die Lage im Konzern derzeit ist, zeigt die Tatsache, dass der Vorstand darauf verzichtet, wie sonst eine für fünf Jahre gültige Mittelfristplanung vorzulegen. Zu dieser ungewöhnlichen Maßnahme hatte sich das Management zuletzt in der Krise 2008 geflüchtet. Die Aufsichtsräte, die die Fünf-Jahres-Planung zur Vorbereitung auf die Sitzung hätten bekommen sollen, mussten sich im Vorfeld mit den Zehn-Monatszahlen 2013 begnügen. "Finanzvorstand Richard Lutz hat das Werk kassiert und denkt noch darauf herum", sagt ein Aufsichtsratsmitglied. So unsicher sind offenbar die Aussichten für den DB-Konzern, dass auf eine längere Gewinnfestlegung verzichtet werden soll. Auch bei Kontrolleuren, die nicht von der Bundesregierung gestellt, wächst nun der Unmut. Dennoch will Vorstandschef Grube offensiv in die Aufsichtsratssitzung gehen. "Wir brauchen mehr Geld für das Schienennetz. Alle wissen das, alle reden davon, aber es tut sich nichts", schimpft ein Bahnmanager. "Seit vier Monaten herrscht völliger Stillstand in der Politik. Alle wollen, dass es läuft, gleichzeitig sollen wir jedem mit dem Thema Netzfinanzierung vom Leib bleiben."

Streit um mehr Mittel

Dass die deutschen Schienenwege dramatisch unterfinanziert sind, ist unstrittig. Die Bahn drängt nun darauf, mehr der unabhängig vom Haushalt festgelegten fixen Mittel für das Netz zu bekommen und diese Einnahmen mit anderen Geldern in einem Fonds zu bündeln. Bislang erhält der DB-Konzern jährlich 2,5 Milliarden Euro aus Steuermitteln für Ersatz-Investitionen in die knapp 34.000 Kilometer Schienenwege und [Tausende von Brücken](#). "Da ist bislang noch nicht mal ein Inflationsausgleich drin", klagt ein Vorstandsmitglied. Die Bundesregierung kontert, der Konzern könne es auch mal mit mehr Effizienz und besserem Management versuchen, statt immer nur weiteres Geld zu fordern. Nach einem öffentlichkeitswirksamen Hilfeschrei Grubes, um den Verfall der Bahnbrücken abzuwenden, reagierte die Bundesregierung in einem Papier, das gezielt gestreut wurde: "Nicht die zu geringe Mittelausstattung, sondern die unternehmerische Fehlentscheidung und falsche Prioritätensetzung der Bahn-Seite führen zu dem beklagenswerten Brückenzustand."

Gezielte Attacke gegen Grube

Dem ungewöhnlichen Affront folgt nun kurz vor der Aufsichtsratssitzung eine weitere Attacke seitens der Unions-Parteien, die direkt auf Rüdiger Grube zielt: "Wir halten nichts davon, der Bahn das Netz wegzunehmen. Aber dass Vorstandschef Grube beispielsweise Aufsichtsratsvorsitzender der DB Netz AG ist, also seine eigene Konzerntochter kontrolliert, geht so nicht mehr. Das müssen wir korrigieren", heißt es gegenüber der "Welt" im Umfeld des CSU-Politikers Ramsauer, der das Verkehrsministerium wohl

auch in der kommenden Legislaturperiode führen wird. Aus der Politik wird seit Jahren der Vorwurf laut, die Bahn investiere zu wenig aus eigenen Mittel in die Schienenwege, sondern nutze die Tochtergesellschaft sogar dazu, Geld für andere Geschäftsfelder zu erwirtschaften. Die Bahn weist diese Behauptung regelmäßig zurück. Dass die Staatssekretäre in der nächsten Aufsichtsratssitzung voll durchladen, ist allerdings wenig wahrscheinlich. Noch steht die große Koalition nicht, die amtierende Bundesregierung ist nur geschäftsführend im Amt, und ihre Vertreter werden kurz vor personellen Neuentscheidungen kaum den großen Auftritt suchen. Aber das Thema Schienenfinanzierung ist gesetzt und wird für Kontroversen sorgen – ebenso wie die Frage, warum der Konzern in diesem Jahr so überraschend schlecht abschneidet.

Ziele nach unten korrigiert

Bahnchef Grube hatte vor wenigen Tagen eine Gewinnwarnung herausgeben. Der Erlös werde in diesem Jahr deutlich geringer als 2012 ausfallen. Nach "Welt"-Informationen wird das Ergebnis vor Steuern und Zinsen (Ebit) 2013 bei rund 2,2 Milliarden Euro liegen, das ist eine halbe Milliarde Euro weniger, als der Vorstand im Sommer prognostiziert hat. Schon diese Voraussage war gemessen an den ursprünglichen Zielen nach unten korrigiert. Gestiegene Ausgaben durch hohe Energiekosten, Tarifabschlüsse und die Folgen des Hochwassers im Sommer verhängeln der Bahn die Bilanz. Nach Unterlagen, die der "Welt" vorliegen, war die Logistiksparte beim Umsatz in den ersten zehn Monaten dieses Jahres 1,2 Milliarden Euro unter Plan. Die Netzsparte liegt beim Umsatz zwar weitgehend im Soll, hat aber deutlich weniger verdient als geplant, ebenso der Fernverkehr. Der hätte laut Vorgaben von Januar bis Oktober eigentlich ein Ebit von 371 Millionen Euro erwirtschaften sollen, kommt aber nur auf 306 Millionen Euro. "Wir sind zurzeit weit davon entfernt, unsere Ziele zu erreichen", heißt es im Konzern. Den Aufsichtsräten, denen seit Jahren eine Wachstumsstory verkauft wird, die fast noch steiler ist als zu Zeiten des geplanten Börsengangs, wird der Verweis auf gestiegene Kosten als Grund nicht reichen.

Hochwasser kostet 70 Millionen Euro

Gestiegene Ausgaben allein sind es auch nicht, das Logistikgeschäft beispielsweise reagiert besonders empfindlich darauf, wenn sich die Konjunktur abkühlt. Die [Eurokrise](#) hat der Sparte spürbar geschadet. Der Fernverkehr dagegen wurde vor allem durch das Elbe-Hochwasser zurückgeworfen. 70 Millionen Euro weniger Umsatz hat die Bahn als Folge der Flutschäden gemacht, weil die Kunden weniger Bahn gefahren sind. Da die Züge dennoch fahren, also alle Kosten weiterlaufen, ist Umsatz praktisch Gewinn, fehlen also nahezu 70 Millionen Euro an Erlösen. Zweites Problem des Fernverkehrs ist die [zunehmende Konkurrenz durch Buslinien](#). Würde die gefahrene Leistung der Fernbusse im Oktober zugrunde gelegt, hätte der deutsche Busmarkt für Langstrecken in diesem Jahr ein Gesamtvolumen von 130 Millionen Euro.

Buslinien sorgen für starke Konkurrenz

Interne Berechnungen der Bahn gehen davon aus, dass rund ein Drittel der Buskunden abgeworbene Bahnfahrer sind. Als Folge fehlt der Fernzugsparte durch die Buskonkurrenz schon jetzt ein zweistelliger Millionenbetrag in diesem Jahr – und jeden Monat entstehen neue Buslinien. Mit eigenen Busangeboten tut sich die Bahn schwer, und auf der Schiene kann sie auf Fernstrecken kaum mehr wachsen. Die Auslastung der buchbaren Kapazität in den Fernzügen beträgt schon jetzt mehr als 50 Prozent, im Bahnalltag bedeutet das zu den Stoßzeiten übervolle ICE und IC. Die Kundenzahl und damit den Gewinn zu steigern, ginge erst wieder, wenn [Siemens](#) die schon lange versprochenen neuen Fernzüge liefern würde. Bis dahin bleibt den Lenkern der Fernzugsparte nur ein Trost: Trotz der Rückgänge in diesem Jahr haben die ICE- und IC-Züge zwar nicht das erwartete, aber immerhin das zweitbeste Ergebnis in der Geschichte der Deutschen Bahn eingefahren.