Mit Vollgas in die Pleite

Verband »Bahn für alle« legt alternativen Geschäftsbericht für DB AG vor. Coronakrise liefert Vorwand für Zerschlagung des Staatskonzerns. Von Ralf Wurzbacher

S ieht so die nahe Zukunft der letzt fehlende Transparenz hinsichtlich eingestrichen, und ab 2023 will sich lärden Euro vornehmen. »Bahn für Deutschen Bahn aus? Es spreche vieles dafür, dass nach der Vorjahr in gleicht der Pifführeichten Inaftemen einen Zuschlag von zu von der Bahn fremenne Verlussbringern von der Bahn fremenne Verlussbringer von der Bahn fremen Verlussbringer von der Bahn fremenne Verlussbringer von der Bahn fremenne Verlussbringer von der Bahn fremenne Verlussbringer v Bundestagswahlen ein »Offenbarungs-eid« erfolgen werde und dass dann »als Teil einer Schocktherapie eine neue Bundesregierung mit Verweis auf die Bindesregierung mit Verweis auf die süberraschende präsentierte DB-Rekordverschuldung und verbunden mit der Losung smehr Wettbewerb auf der
Schiene: fatale Entscheidungen zur
Zerschlagung der Bahn treffen wirde.
Davor warnt Bahn-Experte Winfried
Wolf im »Alternativen Geschäftsberrichtet, den Vertreter des Bindnisses
»Bahn für alle» am Mittwoch im Rahmen einer digitalen Pressekonferenz
vorgestellt haben. Die Analyse ist ein
Gegenentwurf zu den offiziellen Bilanzzahlen, die Vorstandschef Richard
Lutz am Donnerstag vorlegen wird.
Der Titel des 76setigen Papiers
"Mit Hochgeschwindigkeit ims Finanzloch» – könnte treffender nicht sein.
Die wichtigsten Kennzahlen des chronisch und wegen Corona noch einmal

nisch und wegen Corona noch einmal verschärft kriselnden Staatskonzerns

den Euro ausweist, hatte die Bunde netzagentur den Schaden im Dezember für die gesamte Eisenbahnbranche auf lediglich 2,5 Milliarden Euro ge-schätzt. Das nährt den Verdacht, dass auch die unterstellten Gesamtkosten der Pandemie, die die DB-Leitung und der Fandemie, die der Bot-Letting ind der Bund auf 13 Milliarden Euro für die nächsten Jahre veranschlagen, den Pandemieeffekt überdramatisieren könnten, um von strukturellen Fehl-steuerungen abzulenken. Auch der Bundesrechnungshof (BRH) hatte zu-

der Finanzsituation bemängelt und im Vorjahr in gleich drei Prüfberichten die Gefahr einer Schuldenexplosion

Die Verfasser des Alternativberichts

die DB-Führungsriege bei Gehalt und Tantiemen einen Zuschlag von zehn Prozent genehmigen. Im Report von »Bahn für alle« laufen solche Aktivitäten unter »Overheadaufbau«, den auch die Prüfer des Bundesrechnungsteilen diese Sorge, wobei auch sie die Pandemie nur als Beschleuniger der Talfahrt und nicht als deren Auslö- Während die DB AG die Belegschaft

und eine Konzentration auf das Kerngeschäft im Inland.

»Umsatzeinbruch, Rekordverlust, Schuldenberg: Diese Krise ist vor allem hausgemacht, insbesondere durch teure und schädliche Großprojekte«,



ser erachten. Fest machen sie das an vier Hauptsünden der DB-Verantwort-lichen: erstens dem starken Rückbau der Schieneninfrastruktur, mit dem insbesondere vor dem geplanten und dann 2008 geplatzten Börsengang die »Braut« für potentielle Anleger aufge-hübscht wurde. Zweitens dem Verpulvern von Milliardensummen für teure und kontraproduktive Großprojekte wie »Stuttgart 21«. Drittens den ver-lustbringenden Auslandsbeteiligungen

Dazu passend, hatten im Vorjahr trotz historischer Schieflage 70 Vor-stände von Konzerntöchtern satte Boni

im inländischen Schienenwerkehr seit 1994 um mehr als 200.000 auf heu-te noch 140.000 Mitarbeiter reduziert hat, wuchsen Kosten und Personal im Bereich Konzernholding seit Jahren ohne Grenzen. Allein zwischen 2012 bis 2018 habe die Bahn die »unglaub-liche Summe von fast zwei Milliarden Euro für »Beratung«« ausgegeben,

Ein teurer Klotz am Bein sind auch Ein teuer Klotz am Bein sind auch die Auslandskirivätien der Töchter Schenker und Arriva. Letzterer entzog die britische Regierung vor einen Jahr vorfristig die Betriebslizenz für ein Streckennetz in Nordengland. Inder Folge musste die DB allein für Arriva Abschreibungen von 1,4 Mil-

beklagte Mitautor Wolf. »Und der Bund befördert die verantwortungslo-se Verschuldung noch durch Eigen-kapitalerhöhung. «Tatsichlich will die Bundesregierung das DB-Eigenkapital bis 2202 um 15 Milliarden Euro und kurzfristig um weitere führ Millia-den Euro als Coronazuschuss erhöhen. Weil das zugleich die Verschuldungs-fähigkeit steigert, wird das Fass ohne Boden immer größer – und damit der Handlungsdruck, die Bahn nach der Mahl durch Privatisierung zu srettens.

Der Spiegel wusste schon vor zwei Wochen: »Die neuen Regierungsparteien dürften bei ihren Koalitionsverhandlungen unter dem Punkt Bahn also einiges zu korrigieren haben.«

sowie viertens dem jahrelangen Be-schäftigtenabbau bei gleichzeitigem Aufblähen des Verwaltungsapparats. Dazu passend, hatten im Vorjahr

Hahn zugedreht ${\sf NRW: Brauwirtschaft\ blockiert\ Tarifgespr\"{a}che.\ NGG\ fordert\ Besch\"{a}ftigungssicherung}$

NRW: Brauwirtschaft blockliert Tarifgespräche. NGG

sie sind wortkarg. Die im
Arbeitgeberverband der Ernährungsindustrie NordrheinWestfalen organisierten größen
Brauereien Krombacher, Veltius und
Warsteiner verweigern «konstrutttarifgespräche». Das wirft ihnen
der NRW-Landesbezirk der Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG) in einer am Mittwoch
verbreitene Mittellung vor. »Es ist
ein Schlag ins Gesicht für die rund
2,500 Beschäftigten bei den Sauerund Siegerländer Brauereibetrieben«, sage der NGG-Verhandungsführer und Landesbezirksvorsitzende, Mohamed Boudih, gleichentags
im/W-Gespräch.

Die zweite Tarifrunde am 16. März
brachen die Bierbrauer bereits nach
wenigen Minuten ab. Die Kontra-

Zur Situationseinschatzung der NGG gehöre auch, eine gewisse Lohnzurückhaltung zu üben. Ent-gelterhöhungen stünden im aktuellen Tarifkonflikt nicht ganz oben auf der Agenda, so Boudih. Statt dessen Be-Agenda, so Boudih. Statt dessen Beschäftigungssicherung. Perspektiven,
für Auszubildende und ein Modell für
Alkersteilzeit. »Und da wir ein Lohnplus nicht bezüffern, geben wir den
Arbeitgebern Raum, ein Tarifpaket zu
schnüren, sagte der NGGGer. Insbesondere in der Krise könne sich niemand wegducken und den Kopf einziehen.
Anwürfe der NGG, die »in erstaunlicher Weise weder unsere Unternehmens- noch die Branchernealität
unserer Mitarbeiter widerspiegeln«,
behauptete der Velfins-Sprecher. Denn
die Beschäftigten wüssten, »dass ihre

Zur Situationseinschätzung der

Arbeitsplätze sicher sind«. Nur: Auf bloße Aussagen will sich die NGG nicht verlassen, deshalb der Appell an die Gegenseite, »echtes Interesse an einer Lösung zu zeigen«. Das dürfte schwierig werden. Weil

die Brauereien in der Pandemie keine Planungssicherheit hätten, seien sie

Planungssicherheit hätten, seien sie aus verantwortungsvoller kaufmännischer Sicht weder verhandlungs- noch abschlussfähig«, meinte eine Unternehmenssprecherin von Warsteiner auf jil-Anfrage.
Zweifel an der Aktionsfähigkeit der Beschäftigten will die NGG nicht aufkommen lassen: »Unser Organisationsgrad in den Betrieben ist gut«, betonte Boudih. Und was ist, wenn sich die Unternehmer weiterhin nicht bewegen? »Dann wird es auf einen Arbeitskampf hinauslaufen. « Oliver Rast

IG Metall rechnet mit Pilotabschluss in NRW

Stuttgart. Die IG Metall rechne nit einem Piiotatschiuss is...deutsche Metall- und Elektroindustrie in Nordrhein-Westfalen Es bestehe die Chance auf einen agte Roman Zitzelsberger, Bezirksleiter der IG Metall Baden Württemberg, im Interview mit Stuttgarter Zeitung und Stuttga. ter Nachrichten (Mittwoch). Es

Stillighter Eeruing und samoga-ter Nachrichten (Mittwoch). Es ärgere ihn dabei «gar nicht», dass der Pilotabschlius voraussicht-lich in NRW zustande komme und nicht wie sonst so häufig in Baden-Witttemberg. Die IG Metall müsse in der Lage sein, viele Pilotbezirke zu haben, sagte Zitzelsberger. »En-scheiden dist, dass am Ende für unsere Mitglieder etwas Gutes herauskomnt. » Der Bezirkschel sieht nach wie vor größere Diffe-renzen bei der Frage des Entgelst. Zugleich betonte er. »Es besteht die Chance, dass vor Ostem der Abschlüss gelingt –aber das ist keinerfalls eine Zwangsläufig-keit.

In Düsseldorf haben sich Gewerkschaft und Kapitalseite bislang stärker angenähert als in Stuttgart. Bei der schon sechsten Verhandlungsrunde am Donners-tag wollen die NRW-Industriellen ein neues Angebot mit einer »substantiellen« Einmalzahlung »substantiellen« Einmalzahlung für das Jahr 2021 vorlegen. Die zunächst regional geführten Ta-rifverhandlungen werden in der Regel in einem Pilotbezirk zum Abschluss gebracht und dann von den übrigen Tarifgebieten im Kern übernommen. (dpa//W)

