



20.12.2022 - Pressemitteilung

Ja zum Verkauf von Schenker !
Ja zu massiven Investitionen in die
Schieneinfrastruktur und in Maßnahmen
zur Vorbereitung des 49-Euro-Tickets !

1. Um was es geht // Schenker bündelt im Konzern Deutsche Bahn AG die Nicht-Bahn-Geschäfte im Inland und die Auslandsgeschäfte der DB, die ebenfalls fast ausschließlich Nicht-Schiene-Geschäfte (Lkw-Transporte, Spedition, Lagerhaltung, See- und Luftfracht) sind. Das Betreiben von Nicht-Schiene-Geschäften, dann oft noch solchen, die in Konkurrenz zur Schiene stehen, widerspricht den Zielsetzungen des staatlichen Unternehmens Deutsche Bahn. Insgesamt entfallen vom 2021er Umsatz der Deutschen Bahn AG in Höhe von 47,3 Milliarden Euro die Hälfte auf den Schenker-Umsatz (23,4 Mrd. = exakt 49,47%).

2. Warum ein Verkauf von Schenker zu begrüßen ist // Als die Deutsche Bahn 1994 gegründet wurde, lag deren Umsatz außerhalb des Bereichs Bahn bei weniger als 10 Prozent. Der Auslandsumsatz war ähnlich niedrig. Es waren vor allem die Bahnchefs Hartmut Mehdorn (1999 - 2009) und Rüdiger Grube (2009-2017), die durch großangelegte Einkäufe im Ausland dazu beitrugen, dass der Charakter des Schienenkonzerns grundlegend deformiert wurde: Aus einem Schienenkonzern in Deutschland wurde ein Global Player, der auch Schienenverkehr in Deutschland betreibt. Berücksichtigt man die DB-Tochter Arriva, die nur im Ausland aktiv ist und die den Umsatz in einer Höhe von 4,1 Milliarden Euro mehrheitlich im Bereich Busverkehre generiert, dann entfallen inzwischen 58 Prozent des DB-Umsatzes auf Auslandsgeschäfte bzw. auf Nicht-Schiene-Bereiche. Selbst im ablaufenden Jahr 2022 wurden neue große Auslandsgeschäfte getätigt, so mit dem Kauf eines großen Lkw-Logistikers in den USA.

Diese Struktur des Konzerns DB AG führte dazu, dass das Selbstverständnis der Top-Manager der Bahn primär das von Global Players ist. Ein erheblicher Teil der Management-Tätigkeiten konzentrieren sich auf Nicht-Schiene-Bereiche.

3. Was wir schon lange forderten // Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), heute Bürgerbahn - Denkfabrik für eine starke Schiene - fordert seit mehr als 15 Jahren einen Verkauf der Nicht-Schiene-Engagements der DB AG - aus den genannten

Gründen. Wir verwiesen dabei – gestützt auf Untersuchungen von Prof. Christian Böttger – darauf, dass sich diese Geschäfte auf längere Sicht nicht rechnen. Die Forderung des Verkaufs der Auslandsgeschäfte scheiterte bislang an früheren Bundesregierungen und dem Vorstand der DB AG. Bis Herbst 2022 sprach sich auch die Gewerkschaft EVG gegen einen solchen Verkauf aus (siehe EVG-Presseerklärung vom 14. September 2022.

[\[https://www.presseportal.de/pm/150063/5320967\]](https://www.presseportal.de/pm/150063/5320967). Es ist zu begrüßen, dass der neue Vorsitzende der EVG, Martin Burkert jetzt auch 2.AR-Vorsitzender des Aufsichtsrats des DB AG Konzern und zugleich Vorsitzender der Allianz pro Schiene - inzwischen dem Schenker-Verkauf zustimmt.

4. Was jetzt wichtig ist: Das Geld in die Schiene für das 49-Euro-Ticket

investieren // Der Verkauf von Schenker wird laut Prognose des Bundesverkehrsministeriums zwischen 10 Milliarden und 20 Milliarden Euro an Einnahmen bringen. Das entspricht mindestens 50 Prozent des Jahresumsatzes der dann deutlich verkleinerten Deutsche Bahn AG. Dieses Geld sollte in Gänze in die notwendige Sanierung der Schieneninfrastruktur und in konkrete Investitionen zur Vorbereitung des 49-Euro-Tickets fließen. Ausgeschlossen werden muss, dass das Geld für bahnerstörerische Großprojekte wie Stuttgart 21, Diebsteich Hamburg, Fernbahntunnel Frankfurt/M., Fehmarn-Beltquerung oder in neue Höchstgeschwindigkeitsstrecken fließt.

Abzulehnen ist auch, dass das Geld in die Bundeskasse oder allgemein in den Bereich des Bundesverkehrsministeriums fließt. Die Verkehrspolitik unter Volker Wissing ist - wie die seiner Vorgänger - deutlich auf den Straßenverkehr und den Flugverkehr als Prioritäten ausgerichtet.

Bürgerbahn hat konkrete Vorschläge gemacht, wie ein überzeugendes Sanierungsprogramm im Bereich Schiene aussehen muss.

Winfried Wolf von Bürgerbahn:

„Der Verkauf von Schenker ist überfällig. Es ist bezeichnend, dass Schenker bereits 1991 von der Deutschen Bundesbahn verkauft wurde – mit der richtigen Begründung, dass flächendeckende Lkw-Geschäfte nicht zur Bahn passen. Es war dann Hartmut Mehdorn, also der auf einen Global Player-Konzern abzielende Bahnchef, der im Jahr 2001 Schenker überteuert von Stinnes zurückkaufte. 2016 wurde dann vom Aufsichtsrat der DB beschlossen, Schenker und Arriva zu verkaufen. Das wurde dann nicht umgesetzt. Hoffen wir, dass es jetzt dabei bleibt – und dass die Sondereinnahmen tatsächlich in eine starke Schiene fließen.“

Weitere Informationen und Kontakt



Winfried Wolf +49 175 5378666

Pressekontakt
Andreas Müller-Goldenstedt
Mitglied des Koordinierungs-Team
Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene
www.buergerbahn-denkfabrik.org
amuego@gmx.net

info@buergerbahn-denkfabrik.com
+49 178 1806932