

DB Cargo: Ursachen, Probleme, Chancen

Frachtriere mit Schlagseite

Die DB Cargo AG hat erneut einen massiven Millionenverlust eingefahren. Während die Vorstandsvorsitzende Sigrid Nikutta von Transformationen spricht, fürchten die Arbeitnehmervertreter um Jobs und warnen vor einer Zerschlagung der Bahntochter. Das Unternehmen steht von vielen Seiten unter Druck, denn auch die EU und die private Konkurrenz fordern Reformen.

Europas größte Güterbahn hat massive Schlagseite, denn die etwa 2600 Lokomotiven und rund 83.000 Güterwagen, die für DB Cargo AG derzeit unterwegs sind, haben alleine vergangenes Jahr einen horrenden operativen Verlust von fast 500 Millionen Euro eingefahren. Die Bahntochter erhält seit Jahren erhebliche Finanzhilfen des Mutterkonzerns, der aber 2023 ebenfalls tief in die roten Zahlen gerutscht ist und einen Verlust von 2,4 Milliarden erwirtschaftet hat. DB Cargo befindet sich seit mehr als zehn Jahren in der Verlustzone und der vor vier Jahren angetretenen Vorstandsvorsitzenden Sigrid Nikutta ist die Rückkehr auf einen erfolgreichen rentablen Wachstumspfad bislang nicht gelungen. Nun aber gibt es Pläne, DB Cargo zu transformieren. Die Gewerkschaften befürchten indes die Zerschlagung der Bahntochter sowie den Verlust zahlreicher Arbeitsplätze.

Die Pläne der Vorstandsvorsitzenden hatten Mitte März zu erheblicher Unruhe unter den Beschäftigten geführt, und vor der DB-Cargo-Zentrale im rheinland-pfälzischen Mainz demonstrierten etwa 350 Mitarbeiter. Unter dem Motto „Wir sehen Rot! Kein Kahlschlag bei DB Cargo“ hatte die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zum Protest aufgerufen und davor gewarnt, dass unter dem „Deckmantel“ der Transformation Personal im kombinierten Verkehr abgebaut und bei Tochterfirmen unter anderen Arbeitsbedingungen wiederaufgebaut werden solle. „Wir haben die Nase voll von einem ahnungslosen Management, das mit den Beschäftigten und der Zukunft von DB Cargo Russisches Roulette

spielt“, hieß es bei der EVG, die ankündigte: „Dagegen wehren wir uns“.

Stellungnahme nur digital

Die entscheidende Frage wird also sein, wie genau die Transformation der Güterbahn aussehen soll, denn als größter Verlustbringer gilt der sogenannte Einzelwagenverkehr, bei dem Wagen oder Wagengruppen verschiedener Versender zu einem Zug gebündelt werden. Eine Anfrage bei der Pressestelle der DB Cargo und der Wunsch, mit Nikutta oder aber dem Vertriebsvorstand Pierre Timmermans über die anstehenden Veränderungen zu sprechen, blieben trotz mehrfacher telefonischer Nachfragen und versandter E-Mails unbeantwortet. Auskunftsfreudiger zeigt sich die Vorstandschefin indes auf dem Business-Portal „LinkedIn“ gegenüber ihren mehr als 82.000 Followern. Unter der Überschrift „Darf ein Vorstand ein Dilemma öffentlichen machen? Ich habe mich entschieden, ja!“ hat sie am Tag der Mainzer Demonstration ihre Sicht der Dinge gepostet und dies damit begründet, dass Demonstrationen ja auch öffentlich seien.

„Wir kämpfen für den Erfolg und den Erhalt des Unternehmens und damit auch für die Mitarbeitenden. Damit die DB Cargo – nach mehr als einem Jahrzehnt von Verlusten an Marktanteil und Umsatz – wieder erfolgreich ist, müssen wir unsere internen Prozesse deutlich anders gestalten“, schreibt die Vorstandsvorsitzende. In den vergangenen Jahrzehnten habe es viele „kluge Konzepte“ gegeben, die umfänglich diskutiert, aber weniger umfänglich umgesetzt worden seien. „Dafür gab es viele Gründe und es ist auch immer

weitergegangen – trotz Verlusten“, so die 54-jährige promovierte Psychologin. Konkreter wird sie dabei nicht, warnt aber davor, dass DB Cargo nur noch ein Marktteilnehmer von vielen sei. Zwar sei das Unternehmen heute noch das größte im Markt, aber die Geschichte lehre, dass dies nicht so bleiben müsse.

Laut Nikutta wird die Transformation für die Mitarbeiter folgende Auswirkungen haben: Freiwerdende Arbeitsplätze würden zum Teil nicht mehr nachbesetzt und Arbeitsplätze in der Verwaltung zum Teil nicht mehr erforderlich sein. „Dabei werden aber allen Mitarbeitenden vergleichbare Beschäftigungsmöglichkeiten im Konzern, der DB AG, angeboten“, verspricht sie. Zudem bedeute dies, dass im Verbund der DB Cargo neue Arbeitsplätze entstehen, denn innerhalb des Verbundes hätte das Unternehmen erfolgreiche Firmen und es sei naheliegend, „dass diese in Zukunft mehr machen“. Für Nikutta ist die Richtung klar: „Es geht darum, DB Cargo wieder wettbewerbsfähig zu machen. Nur so können wir erfolgreich am Markt sein und auf Dauer sichere Arbeitsplätze bieten.“

Von Regeln befreien

Für den Bahn-Experten Professor Dr. Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin ist das eine wenig Erfolg versprechende Strategie. „Die DB Cargo hat sehr komplizierte und umfangreiche Betriebsvereinbarungen und Regeln, die die Produktivität sehr stark senken. Die Überlegung, die operative Leistung in Tochtergesellschaften zu verlagern, hängt damit zusammen, dass man sich von diesen Regeln befreien will“, erklärte er Nikuttas Ansatz. Für ihn stelle sich jedoch die Frage, warum man nicht einfach die Regeln bei der DB Cargo zusammen mit den Gewerkschaften verschlanke. Verlagere man die Leistungen auf Tochtergesellschaft-



Sigrid Nikutta übernahm das Ruder der DB Cargo, um sie rentabel zu machen. Im Ergebnis stehen aber vier richtungslose Jahre.

ten, entstehe nämlich sofort der Verdacht, dass man Teile der Gesellschaften verkaufen wolle. Zudem verfestige sich dann der Eindruck, dass der „als aufgeblasen geltende Verwaltungsapparat“ geschont werden solle. Dabei müsse man seiner Überzeugung nach an diesen Apparat „ran“, um DB Cargo nachhaltig zu sanieren.

EU prüft Beihilfen

Ungemach droht der DB Cargo auch im Rahmen des europäischen Wettbewerbs. Die EU-Kommission will offenbar die Verlustausgleiche durch den DB-Konzern nicht länger dulden und hat bereits Anfang 2022 eine Untersuchung eingeleitet, ob bestimmte Quersubventionen innerhalb des Konzerns zugunsten von DB Cargo mit den EU-Beihilfenvorschriften in Einklang stehen. Hintergrund ist, dass nach Auskunft der Vertretung in Deutschland eine Beschwerde bei der EU eingegangen ist, in der geltend gemacht werde, dass Unterstützungsmaßnahmen zugunsten von DB Cargo staatliche Beihilfen darstellten, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar seien. Das könnte dadurch der Fall sein, dass die Verluste aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der Konzernmutter „vollständig und kontinuierlich“ gedeckt werden, wie die EU-Vertretung schreibt. Druck kommt aber auch von der privaten Konkurrenz. Peter Westenberger, Geschäftsführer der Vereinigung DIE GÜTERBAHNEN, forderte bereits

Mitte vergangenen Jahres, dass der Bund als Eigentümer entweder eine wirkungsvolle Sanierung erzwingen oder sich aus dem Unternehmen zurückziehen müsse.

DIE GÜTERBAHNEN sind eine Vereinigung von rund 100 regionalen und internationalen Unternehmen, die im Bereich des Schienengüterverkehrs aktiv sind. Westenberger hatte mit seiner Forderung auf das in der Bilanz 2022 ausgewiesene Defizit der DB Cargo von 858 Millionen Euro hingewiesen und gefragt, wie der Bund „immer mehr Subventionen für die DB Cargo zu Lasten knapper Investitionsmittel“ rechtfertige. Thomas Ehrmann, Professor für strategisches Management an der Universität Münster, hatte nach der Veröffentlichung der desaströsen Ergebniszahlen des DB-Konzerns im März den Güterverkehr als einen der großen Verlustbringer identifiziert und DB Cargo gegenüber verschiedenen Medien öffentlich als „höchst problematischen Fall“ bezeichnet.

Streit um die Stellen

Vor diesem Hintergrund scheint die Sorge des mächtigen Gesamtbetriebsrats der DB Cargo, dass rund 1500 Stellen gestrichen oder verlagert werden sollen, verständlich. „Der Vorstand muss weg“, forderte Vorsitzender Jörg Hensel während der Protestkundgebung in Mainz und ergänzte, wer nicht bereit sei, Verantwortung zu übernehmen, habe bei DB Cargo nichts mehr

verloren. Auch bei der EVG herrscht Unmut. Cosima Ingenschay, stellvertretende EVG-Vorsitzende, kritisierte während der Kundgebung, dass der Vorstand seine Pläne vorantreibe, ohne zu wissen, was das Ganze am Ende bringe. „Es gibt, obwohl wir mehrfach nachgefragt haben, immer noch keine Kosten-Nutzen-Abwägung“, sagte sie und warf dem Vorstand vor, „unverantwortlich“ zu handeln.

Die Sorge um die rund 1500 Stellen hat Vertriebsvorstand Timmermans in einem Gespräch mit der Allgemeinen Zeitung aus Mainz zu zerstreuen versucht. Niemand, der unter dem Dach des DB-Konzerns arbeite, müsse sich derzeit um seine Beschäftigung sorgen, sagte er. Aber es sei klar, dass DB Cargo schlanker werden müsse. Es gehe darum, Stellen dorthin zu verlagern, wo sie benötigt würden. Konkreter wurde er nicht. Nikutta hatte bereits kurz nach ihrem Amtsantritt 2020 in einem Interview gegenüber dem Privatbahn Magazin angekündigt, dass der Einzelwagenverkehr mit flexiblen Angeboten und starker Infrastruktur rentabel werden solle. Nach der Bilanzpresskonferenz der Bahn teilte sie ebenfalls auf LinkedIn mit: „Unser operatives Ergebnis ist um 168 Millionen Euro besser als im Vorjahr – aber immer noch dreistellig negativ. Die Fachleute wissen: Der Großteil der Verluste ist systematisch aus dem Einzelwagenverkehr.“ Von einer möglichen Rentabilität dieser Sparte sprach sie jetzt aber nicht mehr. Dafür äußerte sie die Hoffnung, dass die Bundesregierung für die gesamte Branche eine gute Regelung in Aussicht gestellt habe.

Für Experte Böttger hat Nikutta jedoch ihren Job in den vergangenen vier Jahren nicht gemacht. „Es scheitern ja nur Leute, die es wirklich versuchen. Ich habe in den vergangenen vier Jahren nur wenig gehört, dass Frau Nikutta sich operativ eingeschaltet hat, um die desolate Lage zu verbessern“, sagte er und fügte an: „Sie hat das einfach laufen lassen und jetzt einen Punkt erreicht, an dem die EU-Kommission und der Eigentümer sagen, dass das nicht mehr geht. Ich sehe das als vier verschenkte Jahre.“ *Robert Maus*