

Das Wallstreet-bestimmte Geschäftsmodell und die Deutsche Bahn

Richard Albrecht

In diesem Beitrag geht es um ein globales, finanzkapitalistisch bestimmtes Geschäftsmodell am Beispiel der Deutschen Bahn als größtem privatrechtlich organisierten Staatsunternehmen in der erweiterten Bundesrepublik Deutschland. Im Sinne von soziologischer Phantasie und exemplarischem Lernen geht der Autor subjektwissenschaftlich von (auch seinen langjährigen) alltäglichen Mobilitätserfahrungen aus, methodisch zunächst anaskopisch vor, beginnt mit der „Froschperspektive“ von unten nach oben¹ und weist in den beschriebenen Mikrostrukturen dieser kleinen Lebenswelten erfahrbare Besonderheiten und Widersprüche nach (etwa Vorkasse als Exklusions- oder Ausschlußpraxis von Kunden). Über allgemein zugängliche DB-Grundinformationen im mittleren oder Mezzobereich hinaus geht es abschließend auf der Makroebene um eine globale Sicht auf die Entwicklung der DB seit Mitte der 1990er Jahre. Und damit um die kataskopische „Vogelspektive“ von oben nach unten in anwendungsbezogener Konkretisierung² des Verhältnisses von Allgemeinem und Besonderem am Beispiel der DB und ihrer destruktiven Wirtschaftspolitik als Objekt und „schiefer Statthalter“ (Ernst Bloch) eines globalistisch ausgerichteten Wallstreet-bestimmten Geschäftsmodells.

Weil ich mit Bahnen und Bussen von Bad Münstereifel aus dem Südzipfel des Bundeslands Nordrhein-Westfalen (NRW) am 7./10. Oktober 2013 nach Prag und wieder zurück fahren wollte, war ich als arbeitender Kunde zwei Mal netzaktiv: erstens am Freitag, dem 23. August; zweitens am Montag, dem 9. September 2013. Innerhalb dieser gut zwei Werktagswochen gab es eine dramatische Fahrpreisentwicklung. Am vorletzten Augustfreitag 2013 hätte ich mit der DB (ohne Reservierungen) mit „Sparpreis“-Rabatt *für 108 € hin und zurück fahren* können. Am zweiten Septembermontag 2013 hätte ich an den gleichen Tagen, weil es keine „Sparpreis“-Fahrkarten mehr gab, für die Hin-Rück-Strecke Bad Münstereifel-Bonn-Mannheim (Bahn) sowie Mannheim-Nürnberg-Prag (Bus) und Prag-Nürnberg-Mannheim (Bus) sowie Mannheim-Bonn-Bad Münstereifel (Bahn) bei gleichen Verbindungen, jeweils viermaligem Umsteigen und Abfahrt/Ankunft an einem Montag (ab Bad Münstereifel 8:01 h, Ankunft Prag 18:18 h) und an einem Donnerstag (ab Prag 9:38 h, an Bad Münstereifel 18:52 h) *255.52 € für hin und zurück* (ohne Reservierungen) ausgeben und damit 236,6 Prozent mehr zahlen sollen.

¹ Weiterführend Richard Albrecht, Gesellschaft. Kurze Einführung in soziologische Sichten; in: HINTERGRUND, 25 (2012) 3: 14-24

² G.F.W. Hegel, Wer denkt abstrakt [1807]; in: ders., Theorie-Werkausgabe 2. Hg. Eva Moldenhauer; Karl Markus Michel. Frankfurt/M. 1986: 575-581 [Anhang]: <http://www.comlink.de/cl-hh/m.blumentritt/agr91.htm> [Netzversion; dieser wie alle weiteren Links wurden vom Autor zuletzt am 130913 überprüft]

Hier interessiert weniger das inzwischen allgemein-universelle Muster des arbeitenden Kunden als zur „gratisen“ Übernahme betrieblicher Kernaufgaben gezwungenem Verbraucher³ und das, was profitbezogen „Auslagerung von Arbeitsaufgaben auf den Kunden“ ist, was Verbraucher als „Teil der betrieblichen Wertschöpfungskette“ mit zu optimierender „Kundenleistung“ sieht und was das alles noch zur erweiterten „Kundenorientierung“ verkehrt. Hier interessiert vielmehr die arbeitenden Kunden zugemutete Preissteigerung. Und das dieser Strategie unterliegende Geschäftsmodell des staatlichen Mobilitätskonzerns. Das kommentierte ich als Betroffener so spontan wie post-brechtisch: Soll sich diese Bahn (wie weiland die DDR-Regierung andere Bürger) doch andere Kunden suchen ...



Deutsche und österreichische BahnCard⁴ (2002; 2010); Quelle: PARABELLUM

Als jahrzehntelangem Vielbahnfahrer, Bahnkartenkäufer und -nutzer (in) der Altbundesrepublik fiel mir schon weiland manches auf: so kritisierte ich im Herbst 1986, einen Fachvortrag über „*BILDER-WELTEN*“ einleitend, die schon damals erkennbare und aparterweise vom damaligen Staatsunternehmen Deutsche Bahn, die streckenweise durchaus auch griffige deutschsprachige Losungen wie „*Halber Preis fürs ganze Volk*“ auf die Schiene setzen lassen konnte, beförderte destruktive „*Neusprache*“ als „Sprachkolonialisierung, in der beispielsweise eine Vergnügungsreise nun ‚Joy Travel‘ [...] und die Verbindung der Verkehrsmittelnutzung von Flugzeug und Zug nun ‚Fly & Ride‘ heißt.“⁵ Und Ende der ganzdeutschen Nullerjahre glossierte ich unter Rückbezug auf Ernst Bloch aktuelle DB-Sprachkonstrukte wie „*service point*“⁶ (anstatt Informationsschalter und Beratungsstelle).

Die scheinbar nur anekdotisch wichtige Werbelosung für die Bahnkarte („*Halber Preis fürs ganze Volk*“) veranschaulicht etwas Weitergehendes: das Phänomen übermäßiger oder *Hyperdiversifikation* etwa bei Zug(p)reisen, -verbindungen und -auskünften: ich erinnere zahlreiche Situationen in DB-Zügen, in denen das früher Schaffner genannte Zugbegleitpersonal infolge dieser Marktstrategie zu irgendeiner angemessenen Zugpreis- und/oder Zugverbin-

³ G. Günther Voß; Kerstin Rieder, *Der arbeitende Kunde*. Wenn Konsumenten zu unbezahlten Mitarbeitern werden. Frankfurt/Main; New York: Campus, 2005, 251 p.

⁴ Die inzwischen auch sprachlich gebräuchliche *BahnCard* ist deutscher Wortbastard und englisches Bastardwort für ungebräuchliche *Bahnkarte* und nicht existierende *rail-card*

⁵ Richard Albrecht, *BILDER-WELTEN: Aspekte veränderter Wahrnehmungsprozesse durch elektronische Medien*; in: *Die Rolle der elektronischen Medien in der Entwicklung der Künste*. Hg. Alphons Silbermann; Walter Nutz. Frankfurt/Main; Bern: Lang, 1987: 83-99, hier 95

⁶ Richard Albrecht, „Zerstörte Sprache – Zerstörte Kultur“. Ernst Blochs Exil-Vortrag vor siebzig Jahren: *Geschichtliches und Aktuelles*; Bloch-Jahrbuch, 13 (2009): 223-240, hier 235f.

dungsauskunft gewiß meist subjektiv bereit, aber objektiv nicht in der Lage und (insofern subjektiv) überfordert war. Andererseits erinnere ich auch positiv engagiert-findige Bahnbeschäftigte: im Spätherbst 1998 halfen mir in/um Grünstadt/Pfalz zwei Zugführer durch Verständigung über „Handy“ noch rechtzeitig mit der Bahn zum Abflug in den Frankfurter Flughafen zu kommen. Im Frühherbst 2001 konnten mir mithilfe ihrer privaten CD-Rom zwei Beschäftigte im Bahnhof Nonnenhorn innerhalb eines Tages eine so komplizierte wie kostengünstige Wochenendverbindung von Wasserburg/Bodensee in die Eifel sowohl richtig nachweisen als auch mit den zahlreichen Umsteigen gleisgenau und übersichtlich ausdrucken. Diese *Ambivalenz personaler Dienste* scheint über den DB-Bereich hinaus verallgemeinerbar: während ich in den letzten zwölf Jahren im Euskirchener Bahnhof entweder keine oder keine richtige Auskunft erhielt, gab es aus dem Mechernicher Bahnhof stets nur richtige Auskünfte.




Quellen http://de.wikipedia.org/wiki/Alle_reden_vom_Wetter. Wir_nicht. [Schwarzes Plakat der Deutschen Bundesbahn: Herbst 1966]; http://www.hdg.de/lemo/objekte/pict/KontinuitaetUndWandel_plakatAlleRedenVomWetter/index.html [Rotes SDS-Plakat: Anfang 1968. In der Quelle faschdatiert auf 1973]

Der beispielhaft angesprochenen DB-Hyperdiversifizierung entsprechen ihre Kartenformen: aus dem Halber-Preis-für-ganze-Volk-Angebot wurden erstens die vier Monate gültige Probe BahnCard 25 „1+4“ für 29 €, zweitens die BahnCard 25 für „Gelegenheitsfahrer“ ab 41 € und drittens die BahnCard 50 für „spontane Vielfahrer“ ab 127 €. Bei allen drei Formen gibt es freilich einen gemeinsamen *Doppeleffekt mit Ausschließungscharakter*: die eingeforderte und abzuleistende *Vorkassepraxis*. Sie entspricht dem *Matthäus-Prinzip* („Denn wer da hat, dem wird gegeben, daß er Fülle habe; wer aber nicht hat, von dem wird auch genommen, was er

hat⁷). Dies hat Telepolis-Autor Alexander Dill am Beispiel von geringen Einkommen, im aktuellen Gegenwartsdeutschland etwa 900 € netto monatlich⁸, beschrieben⁹: „Einen PKW kann man sich mit 900 Euro monatlich nicht leisten – aber woher die 240 € für die Bahncard 50 abzwacken, wenn der Dispo ausgeschöpft ist? [...] Jede Vorauszahlung, jede Anzahlung ist bei diesem Einkommen nicht möglich.“

Alltagsgeschäfte beruhen typischerweise auf dem so informellen wie universellen bürgerlichen *Tauschgrundsatz*. Dieser ist abstrakt im Bürgerlichen Gesetzbuch (§ 242 BGB) als Generalklausel verrechtlicht im Treu-und-Glauben-Satz des 'ehrbaren Kaufmanns'. Entsprechend geht es bei Kaufakten im Handeln von Käufer und Verkäufer um reziproke Austauschbeziehung wie beim das Zug-um-Zug-Geschäft mit dem erst-Ware-dann-Geld-Grundsatz. Dieses Grundprinzip wird bei jeder *Vorkasse* unterlaufen. So auch bei der bundesbahnbeworbene einjährigen *2.-Klasse-Bahncard 50 zum Preis von 240 € pro Jahr* (die käufergünstig wenn/wo möglich erst am Nutzungstag am Schalter gekauft werden sollte). *Vorkasse* bedeutet: bevor Ware vom Verkäufer überhaupt geliefert wird ist vom Käufer, damit geliefert wird, der (zumeist gesamte) Kaufpreis vorab zu zahlen: andernfalls wird *nicht geliefert*. Diese Form der Vorauszahlung verkehrt jeden Treu-und-Glauben-Tauschgrundsatz ins Gegenteil und bedeutet – leicht erkennbar – sowohl die gesamte Risikoverlagerung auf den Käufer als Vertragspartner als auch einen vom Käufer faktisch eingeforderten und von ihm „gewährten“ Kredit (und erhöht darüber hinaus auch die Betrugschancen seitens des Verkäufers)¹⁰.

Deutsche Bahn AG	
 Mobility Networks Logistics	
Rechtsform	Aktiengesellschaft
Gründung	1. Januar 1994 ^[1]
Sitz	Berlin, Deutschland
Leitung	<ul style="list-style-type: none"> • Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender • Utz-Hellmuth Felcht, Aufsichtsratsvorsitzender
Mitarbeiter	300.000 (20. März 2013) ^[1]
Umsatz	39,296 Mrd. Euro (2012) ^[1]
Gewinn	1,477 Mrd. Euro (Jahresergebnis 2012) ^[1]
Bilanzsumme	52,490 Mrd. Euro (2012) ^[1]
Branche	Verkehr/Logistik
Website	www.deutschebahn.com ^[2]

Quelle http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn

⁷ Evangelium des Matthäus: 13/12; weiterführend Richard Albrecht, Der Matthäus-Effekt; in: soziologie heute, 4 (2011)17: 28-31

⁸ Weiterführend Richard Albrecht, Armutsklassismus. Empirisches zur Lage an der Armutfront am Ende der ganzdeutschen Nullerjahre; in: HINTERGRUND, 26 (2013) I: 21-33

⁹ Telepolis, 22.10.2012; <http://www.heise.de/tp/artikel/37/37829/1.html>

¹⁰ Weiterführend Richard Albrecht, Vorkasse-Gesellschaft. Der soziologische Doppelaspekt und seine praktischen Konsequenzen; in: soziologie heute, 6 (2013) 30: 26-29

Die *Deutsche Bahn AG (DB)* „ist ein deutsches Verkehrsunternehmen mit Sitz in Berlin. Es entstand 1994 aus der Fusion der Staatsbahnen *Deutsche Bundesbahn* und *Deutsche Reichsbahn*. Das bundeseigene Unternehmen ist das größte Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Mitteleuropa und bereits seit mehreren Jahren international tätig. Der Konzern ist als *integrierter Konzern* strukturiert und hat über 1000 Tochterunternehmen. Die bekanntesten Tochterunternehmen im Schienenverkehr sind DB Regio (Personennahverkehr), DB Fernverkehr (Personenfernverkehr) und DB Schenker Rail (Schienengüterverkehr). DB Netz ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und betreibt das größte Schienennetz Europas. Im Schienenverkehr erwirtschaftet das Unternehmen heute etwa die Hälfte des Gesamtumsatzes. Das weitere Transport- und Logistikgeschäft sowie verschiedene Dienstleistungen machen die andere Hälfte des operativen Geschäfts aus. Die Konzernzentrale war zunächst in der sogenannten Hauptverwaltung in Frankfurt am Main ansässig ... 2000 wurde der Sitz nach Berlin verlegt. Dort bezog das Unternehmen den sogenannten Bahntower am Potsdamer Platz. Die Konzernentwicklung und einige andere zentrale Abteilungen sind weiterhin in Frankfurt am Main ansässig. Das Grundkapital des Unternehmens beträgt 2,15 Milliarden Euro und ist in 430 Millionen auf Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien eingeteilt. Die Bundesrepublik Deutschland ist Inhaber aller Anteile. Da der Bund alle Anteile beibehält und kein Handel damit stattfindet, handelt es sich aufgrund der Eigentümerstruktur um ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen. Das Unternehmen erwirtschaftet Teile seines Umsatzes über Verkehrsverträge mit der öffentlichen Hand; bezuschusst werden ebenfalls Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur.“¹¹

Viele, einige auch skurrile Einzelheiten wie zuletzt die faktische Nichtbenützbarkeit des Hauptbahnhof Mainz im August 2013, ständige Zugverspätungen, marode Infrastrukturen, ungenügende Sicherheitsfachprüfungen, dazu Curiosa wie Platzkartenverkäufe für nahezu leere oder kaum besetzte Zugabteile finden sich im 2011 veröffentlichten *Schwarzbuch Deutsche Bahn*.¹² Auf dieser oft skandalisierten Ebene – der Einzelheit(en) – läßt sich jedoch das gegenwärtige *DB-Geschäftsmodell* weder angemessen beschreiben noch fundiert kritisieren.

Einen Schritt weiter, wenn auch in die falsche Richtung eines Kopfbahnhofs, ging es kürzlich in „Die Welt“¹³ mit heftiger DB-Schelte als „besonders krassem Beispiel für die deutsche Wirtschaft des frühen 21. Jahrhunderts“. Wohl wird erkannt, daß ganzdeutsche Konzerne investitionssparendes „Kostenmanagement mit einer langfristig orientierten Unternehmensstrategie“ verwechseln, daß weder „eine privatisierte Bahn AG“ als Unternehmen deshalb schon „automatisch kundenorientiert“ handelt, *weil* sie privatisiert ist, daß deshalb auch nicht „nur an der richtigen Stelle und im richtigen Ausmaß“ gespart würde und daß „sparen „richtig, aber nicht alles sein kann.“ Der Beitrag zeigt in seiner argumentativen Widersprüchlichkeit,

¹¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn [dieser wie alle folgenden Links wurden zuletzt am 130913 überprüft]

¹² Christian Esser; Astrid Randerath, *Schwarzbuch Deutsche Bahn*. Mit Karikaturen von Klaus Stuttmann. München: Goldmann, 2011, 296 p.

¹³ Olaf Gersemann, *Geschäftsmodell Geiz*. Die deutsche Wirtschaft spart sich Investitionen; in: *Die Welt*, 15.08.13:<http://www.welt.de/debatte/kommentare/article119027874/Die-deutsche-Wirtschaft-spart-sich-Investitionen.html>

daß das die DB-Politik bestimmende *Geschäftsmodell Sparen* in die wirtschaftspolitische Sackgasse führt.

Der in Köln lebende, linkspolitisch engagierte Publizist Werner Rügemer hat sich zwar bisher nicht mit dem DB-Geschäftsmodell beschäftigt. Gleichwohl können Rügemers kritische Untersuchungen zur Wirtschafts-, Unternehmens- und Bankenpolitik und -kriminalität, zur kommunalen und Staatsverschuldung sowie zur Korruption in privat-kapitalistischen und öffentlich-rechtlichen Bereichen für den hier interessierenden Zusammenhang anregend wirken. Insbesondere Rügemers letzter, im September 2013 unterm Titel *„Deutsches Kapital“*¹⁴ veröffentlichter objektwissenschaftlicher Beitrag zur Entwicklung des „Standort Deutschland“ und seines Stellenwerts in der Weltwirtschaft seit Ende der 1990er Jahre ist als Blick über den Tellerrand von Deutscher Bahn und ganzdeutscher Volkswirtschaft weiterführend.

Sieht man von erinnerter Geschichtlichkeit zur Rekonstruktion des Kapitalismus nach dem Zweiten Weltkrieg in den Westzonen und der alten Bundesrepublik Deutschland¹⁵ ebenso ab wie von der Auflistung zahlreicher Namen wirtschaftlich und politisch einflußreicher Personen und Institutionen finanzkapitalistischer und unternehmerischer, staatlich-nationaler und supra-nationaler Ausprägungen, vom Anti-Stamokack-Exkurs und von plakativen Formulierungen, etwa zur Deutschen Bank („weder deutsch noch eine Bank, sondern eine globale Vorfeldorganisation für ausländische und auch ein paar deutsche Investoren“¹⁶) – dann läßt sich die über die allgemeine These des neuen Akkumulationstyps zur globalen Enteignungsökonomie¹⁷ hinausgehende Position Rügemers so zusammenfassen:

„Die Charakterisierung des Kapitals als ‚deutsch‘ beruht lediglich auf einem politischen Kriterium. Dabei bleiben die Eigentumsverhältnisse vollkommen ausgeblendet. Es wird nicht einmal im Ansatz gefragt, wie das Kapital der Unternehmen in einem Staat überhaupt zusammengesetzt ist.“¹⁸

Zum EU-*Standort Bundesrepublik* weist Rügemer auch als Ausdruck für globale, finanzökonomisch bestimmte Veränderungs- und Umgruppierungsprozesse auf die „Enteignung ‚befreundeter‘ Kapitalismen“ und auf einen speziellen Widerspruch hin: einmal das gestiegene politökonomische Gewicht Deutschlands in der Europäischen Union und zum anderen die ebenfalls gestiegene Bedeutung Deutschlands als „wichtigstem politischen Vasallen der USA in Europa“ und betont: „Dem deutschen Staat bzw. seinen Regierungen geht es auch um die

¹⁴ Werner Rügemer, „Deutsches Kapital? Gibt es das (noch)? Ist das eine wichtige Frage? In: Z., 24 (2013) 95: 160-171; auch ders., Die Deutsche Bank ist weder deutsch noch eine Bank; in: Hintergrund, 3/2012: <http://www.hintergrund.de/201208232215/wirtschaft/wirtschaft-inland/die-deutsche-bank-ist-weder-deutsch-noch-eine-bank.html>

¹⁵ Wilma Ruth Albrecht, Nachkriegsgeschichte/n. Sozialwissenschaftliche Beiträge zur Zeit(geschichte). Aachen: Shaker, 2007, 266 p.

¹⁶ Rügemer in Z. 95: 166

¹⁷ David Harvey, The New Imperialism [2003]; dt. Ausgabe: Der neue Imperialismus. Hamburg: VSA-Verlag für das Studium der Arbeiterbewegung, 2005, 263 p.

¹⁸ Rügemer in Z. 95: 168

Interessen des schrumpfenden deutschen Kapitals (das ohnehin nicht mehr deutsch ist, wie es sich öffentlich gibt), sondern um die Interessen des von Deutschland aus operierenden Kapitals. Und das ist eben mehrheitlich nicht ´deutsch´.¹⁹

Damit wird eine *entscheidende Besonderheit des DB-Komplexes* faßlich. Im Wallstreet-Geschäftsmodell geht es nicht nur um börsengangserprobte und/oder DAX-notierte Großunternehmen wie etwa Deutsche Post und Deutsche Telekom. Die DB AG ist wie diese wohl auch ehemaliger Staatsbetrieb. Aber im Gegensatz zu diesen nicht börsennotiert und (folglich) nicht gedaxt. Und doch wird die DB-Geschäftspolitik nachhaltig von einer *exzessiven Deregulierungspolitik* als Doppelstrategie dominiert: sowohl der allgemeinen Entstaatlichung eines nach wie vor bestehenden Staatsunternehmens als auch der Entgewerkschaftlichung im organisierten und der Entrechtung im nichtorganisierten Bereich der abhängigen lebendigen Arbeit.

Weil das Wallstreet-bezogene Geschäftsmodell mit diesem großen privatrechtlich organisierten Staatsunternehmen nicht „kompatibel“ sein kann, wird es nur katastrophisch weitergehen können. Die nächstgroße *Eschede-Katastrophe* ist tendenziell einprogrammiert. So gesehen, kann ich mit einem Dramatikerwort zum DB-Geschäftsmodell abschließen:²⁰

Es mag Wahnsinn sein. Und hat doch Methode.



Richard Albrecht ist ausgebildeter Journalist, betrieblicher Ausbilder und Sozialwissenschaftler (Diplom, Promotion, Habilitation). Er lebt seit seiner Beurlaubung als Privatdozent (1989) als unabhängiger Wissenschaftsjournalist, Editor und Autor in Bad Münstereifel. 1991 Veröffentlichung des Forschungsansatzes *THE UTOPIAN PARADIGM*. 1994/97 Redaktionsleiter der Carl-Zuckmayer-Blätter und Herausgeber *Theater- und Kulturwissenschaftliche Studien*. 2002/07 Herausgeber des Netzmagazins *rechtskultur.de*. 2011 erschien *HELDENTOD. Kurze Texte aus Langen Jahren*. Bio-Bibliographie <http://wissenschaftsakademie.net>

~ 18.585 Gesamtbruttozeichen

©Autor (2013)

¹⁹ Ebenda: 171

²⁰ „Though this be madness, yet there is method in’t“: William Shakespeare, Hamlet [1602], II/2; London-Glasgow: Collins, 1900: 1140 [Polonius]