

Der Kommentar zur Lage der DB AG:

Gewinn hoch – Netz kaputt

Mehdorn täuscht die Politik

> Die an der Börse notierte britische Netzgesellschaft „Railtrack“ ging in Konkurs, weil nicht ins Schienennetz investiert wurde, sondern Dividenden gezahlt wurden. DB-Chef Hartmut Mehdorn hat den gleichen Kurs eingeschlagen. Mit „überraschend hohen Gewinnen“ täuscht er die Öffentlichkeit über den Verfall der Substanz des Schienennetzes.

„Überraschend hoher Gewinn“

Bereits für das Jahr 2004 hatte die Deutsche Bahn AG im März einen voraussichtlichen Gewinn von 240 Millionen Euro bekannt gegeben. Nach erfreulichen Umsatzzuwächsen im Januar und Februar 2005 sagte der DB-Vorstand für das Jahr 2005 einen Gewinn von 500 Millionen Euro voraus.

„Die Bahn“ ist nicht mehr die Bahn

Kritiker weisen darauf hin, dass die Gewinne der DB AG nicht auf der Schiene gemacht werden. Die DB-Tochter Schenker wickelt ihre Aufträge zu zwei Dritteln mit Lkw und Flugzeug ab und erwirtschaftet dort Gewinne. DB Railion kommt hingegen nicht aus der Verlustzone heraus, obwohl die Trassenpreise durch den Personenverkehr massiv subventioniert werden. Für fast alle Reisezüge erhebt die DB einen Taktzuschlag von 65 % auf die Trassenpreise. „Unser Markt ist nicht mehr die Bahn, sondern die Mobilität“, sagt DB-Chef Mehdorn. Braucht er dafür noch das Schienennetz?

Keine Investition für die Güterbahn

Für den Güterverkehr wird in die Schiene so gut wie nicht investiert. Während die Schweiz bis zum Jahr 2016 den Gotthard-Basistunnel fertig gestellt haben will, liegen die Zulaufstrecken auf deutscher Seite auf Eis. Die Finanzierung des Ausbaus der Rheintalstrecke von Offenburg nach Basel ist nicht gesichert, ein Fertigstellungstermin wird offiziell nicht mehr genannt.

Zugleich wird am Netz auch an anderer Stelle gespart. Auf der für den Güterverkehr wichtigen Bahnlinie Kassel – Halle verschlechtert sich der Zustand Jahr für Jahr. Zu sechs aktuellen Langsamfahrstellen werden demnächst zwölf weitere hinzukommen – Gesamtlänge 15 Kilometer auf rund 75 Kilometern Streckenlänge, weil die planmäßige Unterhaltung wegen Geldmangels einfach nicht mehr stattfindet. Am 31. März 2005 entgleiste zwischen München und Mühldorf ein Kesselwagen: Nach Presseberichten soll mangelnde Gleisunterhaltung die Ursache sein. Der „Münchener Merkur“ spricht davon, dass es möglicherweise das erste Zugunglück sei, das auf mangelhafte Wartung und Reparatur von Gleisen zurückgehe.



Sand und Waschpaste fehlen

Der Unternehmensgewinn der Deutschen Bahn AG beruht auch auf einem Sparkurs, der von Mehdorn rigoros durchgezogen wird. Eine Ausgabensperre führte dem Vernehmen nach bereits zu Mangelscheinungen im laufenden Betrieb: Sand fürs Bremsen und Waschpaste für die Reinigung der Züge werden knapp, schreibt die Eisenbahnfreunde-Presse und kann sich dabei auf Flüsterberichte von Eisenbahnern stützen. Was wirklich hinter den Werkstoren los ist, bekommt man als Außenstehender nicht zu hören. Denn über dem Konzern Deutsche Bahn AG hängt eine von oben verordnete Glocke des Schweigens. Wenn mehr als zwei Personen im Raum sind, erfährt man überhaupt nichts.

An- und Verkauf

Wo die Politik Mehdorn nicht auf die Finger schaut, läuft der An- und Verkauf von Tochterunternehmen auf Hochtouren: Die Bus-Tochter Deutsche Touring GmbH und der Werbeflächen-Vermarkter Deutsche Eisenbahnreklame stehen zum Verkauf, gleichzeitig kaufte die DB die Güterverkehrssparte der Ruhrkohle AG und die Magnetbahn-Versuchsstrecke in Lathen.

Der An- und Verkauf von Tochterunternehmen ist für einen Unternehmer völlig normal. Aber passt dieses Geschäftsgebaren zu einem Schienennetz, das zum einen ein Infrastruktur-Monopol darstellt und zum anderen nach dem Grundgesetz zu 50 % in Staatshand verbleiben muss?

Politik und Prestige

An anderer Stelle sieht Mehdorn zu, dass er möglichst viel bei der Politik herausholt. Während die für die Zukunft wichtigen Projekte für den Güterverkehr nicht vorankommen, werden für Projekte wie „Stuttgart 21“ und „Transrapid München“ Landesmittel zur Vorfinanzierung geboten und die nimmt Mehdorn natürlich gern. Es ist nicht verwunderlich, dass die DB AG im Regionalverkehr in den Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern noch einen besonders hohen Marktanteil hält. Ist es ein Wunder, dass die DB Haupt- und Regionalstrecken in Thüringen, wo der Anteil der DB am Regionalverkehr nur noch 70 % beträgt, besonders übel vernachlässigt und sich nur noch verbal für die Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg einsetzt?

Täuschung oder Selbstbetrug?

Über den Substanzverlust des Schienennetzes gibt es keine verlässlichen Zahlen, über den Umfang unterlassener Investitionen keine Informationen. Das ist Unternehmensgeheimnis. Die Hauptsache: Der Gewinn stimmt heute. Morgen – das ist bei einer langlebigen Infrastruktur nach Mehdorns Amtszeit. Den Eisenbahnern vor Ort tut das schon heute sehr weh. Aber sie müssen den Mund halten, sonst werden sie gefeuert. Einige führende Köpfe in Vorstand und Führungsebene hat es bereits erwischt. Wer traut sich da noch, die Wahrheit zu sagen?

Rainer Engel