

Rundfunk Berlin Brandenburg

Kontraste

Beitrag vom 26.05.2005

Deutsche Bahn - Tricksen für den Börsengang

Welch ein Triumph für den - noch - Chef der Deutschen Bahn, Hartmut Mehdorn. Endlich, endlich darf er verkünden: die Bahn hat Gewinn gemacht und ist gerüstet für den Börsengang. Erfolg auf ganzer Linie? Mitnichten. Um das Zahlenwerk zu schönen hat die Bahn getrickst. Denn wirtschaftlich arbeitet sie noch immer nicht. Das ist ärgerlich, teuer und vielleicht sogar gefährlich für die Fahrgäste. Ursel Sieber und Kristina Tschenett stellten den Bahnchef zur Rede.

Sein Verhältnis zu Frau Merkel sei gut, sagte Bahnchef Mehdorn gestern auf der Bilanzpressekonferenz schon mal vorbeugend. Schließlich ist der Bund sein Arbeitgeber. Und der Kanzler könnte ab Herbst ein neuer, beziehungsweise eine Neue sein... Auch sonst verströmt Mehdorn Erfolg und Optimismus und verkündete prächtige Zahlen. Ursel Sieber und Christina Tschenett aber ziehen eine andere Bilanz, und die wurde gestern nicht veröffentlicht: auf verrottenden Gleisen, mit kriechenden Züge und schimpfenden Kunden fährt die Bahn in die Zukunft.

Gestern Vormittag in Berlin: Ein großer Tag für Bahnchef Hartmut Mehdorn. Er präsentiert eine tolle Bilanz: zum erstenmal schwarze Zahlen..

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Das Jahr 2004 war ein gutes Jahr für die DB AG"

250 Millionen Euro Gewinn. Ein Meilenstein - denn Hartmut Mehdorn will mit der Bahn an die Börse. Um jeden Preis.

Thüringen. Die andere Welt der Bahn: Züge schleichen immer öfter im Schneckentempo. Mit fünfzig, dreißig oder sogar nur

zehn Kilometer pro Stunde. Und das über weite Strecken.

Der Grund: Die Bahn spart. Das Schienennetz verkommt. Wasser steht, Schwellen faulen, Gleise verlieren an Stabilität. Otto Mayer von der Nahverkehrsgesellschaft Thüringen. Im Auftrag des Landes verhandelt er mit der Bahn über Zugverbindungen. Kaum einer kennt die Gleise hier so gut wie er.

KONTRASTE

"Was ist denn hier nicht in Ordnung mit den Schienen?"

Otto Mayer, Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen

"Also hier können Sie exemplarisch sehen, dass die Untergrundsanie rung jetzt ansteht, weil man versäumt hat, die Bahngräben hier zu säubern, und damit tritt das Wasser in die Gleise rein, und die Züge müssen dann eben langsam fahren."

Sogar an Hauptverbindungsstrecken wie hier zwischen Halle und Kassel stehen immer wieder solche Schilder: Die drei bedeutet: Hier beginnt eine Tempo 30-Zone. Der Zug muss abbremsen. Schlecht für die Fahrgäste: sechs neue Langsamfahrstellen gibt es hier seit Anfang des Jahres. Zehn weitere sollen noch dazu kommen.

Ihm geht die Schleichfahrt der Züge gewaltig auf die Nerven: Peter Hellmuth pendelt jeden Tag 120 Kilometer von Thüringen nach Kassel und zurück. Über den Zustand der Gleise hat er sich mehrfach beschwert:

Peter Hellmuth

"Die Folge für mich ist ganz einfach: Ich bin jetzt am Tag 40 Minuten länger unterwegs auf der Bahn, das ist nicht so besonders angenehm, auch mit Umsteigen und Wartezeiten. Und das Zweite: Es ärgert mich einfach, dass man so ignorant mit den Leuten, mit den Kunden der Bahn umgeht."

Eigentlich absurd: Die Bahn hat Vorteile, wenn sie ihr Netz verkommen lässt. Der Trick dabei: nur kleine Reparaturen, wie Schwellen auswechseln, Weichen pflegen muss die Bahn selber zahlen. Sind die Strecken erst einmal richtig kaputt gespart, muss der Bund die Neuinvestition tragen - mit Steuermitteln. So die Regelung.

Das nutzt die Bahn systematisch aus, seit sie an die Börse will, so der Vorwurf von Otto Mayer.

Otto Mayer, Nahverkehrsgesellschaft Thüringen

"Für mich eine ganz klare Strategie, indem man also Eigenmittel einsparen will, um eine günstige Ausgangsbasis zu schaffen für den Börsengang, und diese Instandhaltungsarbeiten dann in die Zukunft zu schieben, damit dann irgend eines Tages die Strecken soweit heruntergefahren sind, dass der Bund die Investitionskosten, zumindest zu großen Teilen, übernehmen muss."

Die Strategie geht auf: Hartmut Mehdorn sonnt sich im Erfolg. Die Bilanz ist endlich positiv - über den Preis will er nicht reden.

KONTRASTE

"Der Punkt ist ja: Sparen auf Kosten der Substanz, was man auch konkret zum Teil im Netz sehen kann..."

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Also ich muss Sie da wirklich korrigieren, wir sparen niemals zu Lasten der Substanz, wir haben gleich bleibend ungefähr 250 Langsamfahrstellen, die werden nicht mehr und nicht weniger, da kommen welche dazu und da werden wieder welche weggemacht. Ich sag das mal ganz schlicht: Leute, die so etwas sagen, die machen da schlicht üble Nachrede und das ist absoluter Quatsch."

Alles nur üble Nachrede? Dieser Lokführer macht täglich andere Erfahrungen. Zum Beispiel, wenn er von Aschaffenburg nach Darmstadt fährt. Neben ihm eine Liste mit den Stellen, wo er abbremsen muss - mal auf 50, mal auf 25 Stundenkilometer. Er fährt einen Güterzug für die Firma Rail4Chem, ein Transportunternehmen - neu und erfolgreich im Markt. Geschäftsführer Matthias Raith fährt auf den Trassen der Bahn und bezahlt dafür.

Matthias Raith, RAIL4CHEM

"Also wir haben festgestellt, dass die Zahl der Langsamfahrstellen, beziehungsweise die Kilometer die davon betroffen sind, wo die Langsamfahrstellen eingerichtet werden, aber nicht gebaut wird, innerhalb eines halben Jahres um 14% angestiegen sind und das ist eine sehr dramatische Entwicklung."

Das hat Bahnkunde Rail4chem ermittelt: Auf den Strecken, die die Firma nutzt, gab es im Juni 2004 Langsamfahrstellen über 274 Kilometer. Im Januar 2005 waren es 312 Kilometer.

KONTRASTE

"Das war eine Zunahme um 14 %!"

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Schlicht falsch. Ich kann Ihnen die Statistik zeigen, die wir hier wöchentlich uns angucken. Zeigen Sie mir den Wettbewerber, warum kommt der nicht zu uns und erzählt das uns, warum erzählt er Ihnen das? Wissen, Sie warum er das will? Weil er Vorteilnahme gegen die Bahn. Er möchte gerne die Stimmung gegen die Bahn schlecht machen, damit er irgendwo was anderes irgendwie kriegt. Lassen Sie sich nicht vor solche Sachen spannen, ich bin da ganz empfindlich."

Zur Erinnerung: Matthias Raith ist Kunde der Bahn.

Anderes Beispiel: Die Verbindung Berlin - Rostock. Die Fahrt an die Ostsee dauert heute gut drei Stunden. Eigentlich sollte die Verbindung längst ausgebaut und über eine Stunde schneller werden. Doch bisher tut sich nichts. Schon 2002 hatte der Bund 475 Millionen Euro für den Ausbau bereitgestellt, die EU zusätzlich 200 Millionen. Die Bahn müsste nur noch 25 Millionen aus ihrer Kasse beisteuern. Doch daran hakt es.

Das bringt sogar den Bundestagsabgeordneten Peter Dankert von der SPD in Rage- einer, der der Bahn und ihrem Chef eigentlich sehr wohl gesonnen ist.

Peter Dankert (SPD), Bundestagsabgeordneter

"Ich vermute, dass die Bahn ihre Eigenmittel hier nicht zur Verfügung stellt, weil sie, um ihre Bilanz sozusagen besser darzustellen, als sie dann wäre, wenn die Eigenmittel ausgegeben werden würden, hier die Mittel zurückhält, die Eigenmittel zurückhält, und damit sozusagen die Bilanz verschönt. Wenn das Geld nämlich ausgegeben ist, kann man es nämlich in der Bilanz nicht mehr zeigen."

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Dass, dass wir die die Maßnahme strecken mussten auf das Jahr 2010, also nicht so schnell wie wir das ursprünglich gerne gekonnt hatten, das trifft bei 66 anderen Maßnahmen in Deutschland genauso zu, weil die Mittel gekürzt wurden und die Maßnahmen, die wir hatten, die mussten wir verlängern."

KONTRASTE

"Aber in dem Fall wurden die Mittel ja nicht gekürzt? Die Mittel des Bundes standen zur Verfügung, auch die Mittel der EU, da wurde kein Pfennig gekürzt."

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Und wir bauen, und wir bauen..."

KONTRASTE

"Sie bauen drei Jahre später als geplant!"

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Also Sie reden von etwas, was Sie wirklich nicht verstehen."

Der Bundestagsabgeordnete Peter Dankert versteht sehr wohl.

Peter Dankert (SPD), Bundestagsabgeordneter

"Ja, die versuchen das natürlich immer auf jemand dann den Schwarzen Peter jemand anders zuzuschieben, aber das ist in diesem Fall einfach unzutreffend, weil das Geld auf unserer Seite da ist."

Kurzfristig Sparen für eine schöne Bilanz - ist doch egal, ob Schienenwege verrotten. Den zunehmenden Verschleiß kritisiert selbst dieser interne Kontrollbericht der Bahn, der KONTRASTE vorliegt: Die Beseitigung von Schäden werde

Zitat:

"vielerorts nicht zeitgerecht realisiert, womit eine Verschlechterung des Gleiszustandes... in Kauf genommen wird".

Auf diesen internen Bericht angesprochen, reagiert Mehdorn erst recht empfindlich.

Hartmut Mehdorn, Deutsche Bahn AG

"Wenn wir Qualitätsbefunde machen, dass Sie sagen "Kassandra, Kassandra", das ist ein starkes Stück. Wir sind stolz darauf, diese Berichte zu haben und wissen, was da Sache ist, und das lassen wir uns auch nicht von solchen Kommentaren wie Sie kaputt reden, dass wir das heimlich machen und denen sagen: vertuscht was! Nein!!!"

Dieser Mann will Geschichte schreiben: Er will es sein, der die Bahn an die Börse führt. Fatal ist nur: sein Konzept führt die Bahn in die Irre.

Beitrag von Ursel Sieber und Kristina Tschenett

Drucken

Fenster schließen!