



Bahn-Fakten **3**

Bahnchef Mehdorn behauptet:

„Die Bahn schreibt erstmals schwarze Zahlen und ist börsenfähig.“

Bahn für Alle stellt fest:

„Das Bahnmanagement färbt die Bilanzen rosa wie ein Politbüro. Sie fährt auf Substanz und steigert Stress und Frust bei den Beschäftigten.“

Geschönte Zahlen – gefährdete Zukunft

Bahnchef Hartmut Mehdorn schrieb im Geschäftsbericht 1999: „Unser wichtigster Gradmesser – das Betriebsergebnis unter Berücksichtigung des Zinsergebnisses – war im Geschäftsjahr 1999 erstmals seit 1994 negativ.“ Dieser „Gradmesser“ war auch 2000 bis 2003 – also vier „Mehdorn-Jahre“ lang – deutlich negativ. Seit 2004 windet er sich in erstaunlich lichte Höhen. Wir sind keine Miesmacher. Doch wir haben ein Ohr bei den Beschäftigten und einen Blick für Bilanztricks.

Tatsachen sind:

Die Gewinnmarge von 2 Prozent 2005 – und eventuell 4 Prozent 2006 – kommt nur zustande, weil das Anlagevermögen der DB AG durch zwei Tricks viel zu niedrig ausgewiesen wird: 1994 wurde das Anlagevermögen der neuen DB AG im Vergleich zu Reichsbahn und Bundesbahn über Nacht um 43 Milliarden Euro abgewertet. 1994 bis 2005 wurden Baukostenzuschüsse des Bundes in Höhe von 42 Milliarden Euro nicht bilanziert.

Der Gewinn 2005 ist zu 45 Prozent auf DB Regio und zu 55 Prozent auf Stinnes-Schenker zurückzuführen. Im Klartext: Schwarze Zahlen gibt es allein durch Steuergelder (Regionalisierungsmittel) und Lkw- und Logistik-Geschäft.

Das Eigenkapital der DB AG ist bereits wieder aufgezehrt. Seit 1994 wurden mit 21,5 Milliarden Euro ebenso hohe Schulden aufgetürmt wie bei der Bundesbahn 1949 bis 1993.

Die Negativ-Bilanz ist umso krasser, als 1994 bis 2005 das Schienennetz um 5700 Kilometer gekappt, 500 Bahnhöfe geschlossen, die Belegschaft von 370.000 auf 180.000 halbiert und eine ganze Zuggattung – der InterRegio – abgeschafft wurde.

Seit gut drei Jahren liegen die Investitionen unter dem Niveau, das die Substanz sichert. Das Durchschnittsalter der Gleise hat sich auf 19,6 Jahre erhöht. Die Gleisanlagen werden jedoch in 20 bis 25 Jahren abgeschrieben.

Ergebnis: Die Bahn fährt auf Substanz. Die Infrastruktur wird immer älter. Folgen: Mehr Langsamfahrstellen; ein Pünktlichkeitsgrad unter 80 Prozent. Die Belegschaft wird ausgedünnt und befindet sich in Dauerstress. Folgen: Dienst nach Vorschrift statt Dienstleistung und Kundenähe.

All das zielt auf kurzfristige Gewinne für Investoren. Beschäftigte und Fahrgäste werden dafür bluten – wenn dieser Kurs fortgesetzt und wenn die Bahn privatisiert wird.