

Die wahre Bilanz 2007 der DB AG

Kritische Betrachtung der DB-Bilanz durch das Bündnis Bahn für Alle

1. Einleitung

Die Bilanz der Deutschen Bahn AG weist – wie bereits im letzten Jahr – glänzende Zahlen auf. Eine grandiose Erfolgsgeschichte, könnte man mit Blick auf die Vergangenheit meinen. Schaut man sich jedoch die Hintergründe zur Entwicklung der DB AG an, ergibt sich ein völlig anderes Bild. Wegen des von Bahnchef Mehdorn angestrebten Börsengangs werden die von uns beschriebenen unbequemen Fakten jedoch zu unterschlagen versucht.

Viele der Zahlen sehen dann bei näherem Hinsehen nicht mehr so rosarot aus. Die vermeintliche kurzfristig vergrößerte Leistungsfähigkeit wird mit massiven, mittel- und langfristig wirkenden Verschlechterungen erkaufte. Diese werden den Steuerzahlenden, den Beschäftigten und der Bahnkundschaft aufgebürdet. Insbesondere leidet die Substanz der Bahn aufgrund der heruntergefahrenen Investitionen und des Fahrens auf Verschleiß. Die weiter unten behandelten vergrößerten Rückstellungen (siehe Punkt 2.1) kamen hinzu.

Da wir in diesen Wochen erneut davon ausgehen müssen, dass es 2008 und möglicherweise 2009 zu einem weltweiten Einbruch der Konjunktur kommt, sollten alle rosigen Prognosen über die zukünftige Entwicklung der Bahn kritisch hinterfragt werden. Ein Einbruch wie vor acht Jahren muss ernsthaft einkalkuliert werden. Die Börse als sichere Geldquelle?

2. Womit verdient die DB tatsächlich ihr Geld?

Ein Blick in die Bahn-Bilanz verrät, dass die rosaroten Zahlen, die da präsentiert werden, wenig realen Hintergrund haben.

Der größte Gewinn (640 Mio. €) wird von der DB Regio erwirtschaftet. „Erwirtschaftet“ ist hier allerdings das falsche Wort, weil diesem „Gewinn“ öffentliche Zuschüsse in Form von Regionalisierungsmitteln gegenüberstehen, die sich für 2007 auf ca. 4,4 Mrd. € belaufen haben (nur der Anteil an den Regionalisierungsmitteln, der an die DB

Regio ging). Das bedeutet, dass der hier ausgewiesene „Gewinn“ sich aus staatlichen Geldern speist. Rechnet man die Regionalisierungsmittel ein (und die Gewinne gegen), so ergibt sich ein Verlust von über 3,7 Mrd. €.

Um Missverständnisse auszuschließen: Die Regionalisierungsgelder sind wichtige und sinnvolle staatliche Unterstützungsleistungen für den Schienenpersonennahverkehr. Nahverkehr ist teuer. Und die Kosten des Nahverkehrs mit Pkw, die u.a. von den Kommunen, von den Sozialsystemen oder auch von späteren Generationen getragen werden, liegen weit höher, auch umgerechnet auf eine vergleichbare Leistungseinheit. Hier soll nur deutlich gemacht werden: Es gibt keine wirklichen Gewinne im Nahverkehr, sondern nur so hohe staatliche Unterstützungsleistungen an DB Regio, dass diese daraus einen formellen Gewinn ausweisen kann. Das trifft in ähnlicher Form auf die privaten Konkurrenten der Deutschen Bahn AG zu, die sich ja überwiegend im Personennahverkehr tummeln. Deren Gewinne stützen sich ausschließlich auf zwei Säulen: Lohndumping und Regionalisierungsmittel.

Was bei den privaten Betreibern das Lohndumping ist, sind bei der DB AG – als zweite, den Gewinn tagende Säule neben den Regionalisierungsmitteln – die exklusiven, besonders profitablen Verträge mit einzelnen Bundesländern. Die DB AG konnte aufgrund ihrer relativen Monopolstellung mit vielen Bundesländern exklusive Verträge ohne Ausschreibungen abschließen. Für den Regionalverkehr in Berlin-Brandenburg wurde z.B. gezeigt, dass die gezahlten Preise an die DB Regio bis zu einem Drittel zu hoch sind. Die Verträge wurden vom damaligen Verkehrsminister Hartmut Meyer (Brandenburgischer Verkehrsminister bis Sept. 2003) unterzeichnet, der wenig später als Berater zur DB AG wechselte. In diesem Fall ermittelt inzwischen sogar die EU-Kommission, und die DB AG lässt durch umfangreiche Rückstellungen erkennen, dass sie durchaus damit rechnet, dass sie verurteilt wird und Beträge in dreistelliger Millionenhöhe zurückzahlen muss.¹ Solche Exklusivverträge für die DB AG mit weit überhöhten Kosten scheinen aber kein Einzelfall zu sein.²

Eine weitere Unstimmigkeit in der Bilanz ist das Nicht-Bilanzieren von Bundeszuschüssen für die Infrastruktur in Milliardenhöhe (sh. Punkt 2.2). Würden diese Zuschüsse korrekt in die Bilanz eingerechnet, so würde auch die Netzsparte der DB AG statt einem in der Bilanz ausgewiesenen Plus von 200 Mio. € ein Minus von über 3 Mrd. € ausweisen.

Auch die für die DB Ag positiven Auswirkungen der Bundeszuschüsse für das Bundes-eisenbahnvermögen sind in der DB-Bilanz nicht aufgeführt. Darin enthalten sind vor allem Gehaltszahlungen für rund 40.000 Beamte, die weiter für die DB arbeiten sowie deren Pensionen. Diese Zuschüsse beliefen sich in den Jahren 1994-2005 auf durchschnittlich über 5,4 Mrd. € pro Jahr.³

Nimmt man all diese Zahlen zusammen und rechnet die staatlichen Zuschüsse konsequent ein, so verwandelt sich der von der DB AG ausgewiesene Vorsteuergewinn von 2,5 Mrd. € in ein Minus von über 11 Mrd. €.

¹ Jens Tartler: „Bahn fürchtet teure Rückzahlungen“. Financial Times Deutschland, 28.3.2008

² Weitere Informationen hierzu auf Anfrage gerne vom Bündnis Bahn für Alle; ein umfangreiches Dossier zu dem Thema wurde bereits erstellt.

³ Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107.

Hinzu kommen noch einmalige Einnahmen, die alles andere als nachhaltig sind: Viele der „Gewinne“ von 2007 speisen sich aus einmaligen Verkäufen von Bestandteilen der DB AG, so z.B. der Verkauf von Aurelis (sh. Punkt 2.3), des DB-Anteils an Scandlines (sh. Punkt 2.4) und der Verkauf von Bahnhofsgebäuden (sh. Punkt 2.5). Damit zehrt die DB AG, um sich für den Börsengang „hübsch“ zu machen, zunehmend von ihrer Substanz.

2.1. Ungeklärte Vermögenswerte und Rückstellungen

Das in den Bahn-Bilanzen verbuchte Anlagevermögen unterscheidet sich sehr deutlich von dem tatsächlichen Wert der Anlagen. Während in der Bilanz der DB AG für 2006 ein langfristiges Anlagevermögen von 43 Mrd. € angegeben ist, beträgt dieses nach den Daten des Bundesverkehrsministeriums als Nettoanlagevermögen 118 Mrd. € und als Bruttoanlagevermögen (zu Wiederbeschaffungswerten) sogar 183 Milliarden €. ⁴ Wie ist diese Differenz um fast einen Faktor 3 erklärbar?

Der DB-Vorstand rühmt sich seit Jahren steigender Renditen, und dies ist die Hauptargumentation dafür, dass das Unternehmen „börsenfähig“ sei. Die Rendite lässt sich aber am einfachsten so erhöhen, dass man das eigene Vermögen niedrig einstuft, und genau dies scheint im Falle der DB AG der Fall zu sein. Bereits bei der Eröffnungsbilanz 1994 tauchten zwei Drittel der Vermögenswerte, die die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn bis Ende 1993 in ihren Bilanzen ausgewiesen hatten, nicht mehr auf. Seither wurden auch alle Bundeszuschüsse für die Bahninfrastruktur nicht bilanziert (siehe unten).

Dass diese niedrige Bewertung oft nicht der Realität entspricht, zeigt sich z.B. bei Verkäufen von einzelnen Grundstücken, wo oftmals ein Vielfaches des Buchwertes erreicht wurde. ⁵

Mit dem Nicht-Ausweisen von mindestens 60 Mrd. € fehlen in der Gewinn- und Verlustrechnung (ein Abschreibungssatz von 3,5 % angenommen) mindestens 2 Mrd. € an Abschreibungen, also an Kosten. ⁶ Würden diese korrekt in die Bilanz eingerechnet, ergäbe sich schon alleine dadurch ein Minus.

Um seine Bilanzen auf den geplanten Börsengang hin gut aussehen zu lassen, verwendet der Bahn-Vorstand einen weiteren Trick: Zum Anfang der Amtszeit von Hartmut Mehdorn wurden erhebliche Rückstellungen gebildet, womit die bis dahin positiven Bilanzen stark ins Negative rutschten. In den letzten Jahren, als der Börsengang in greifbare Nähe zu kommen schien, wurden diese Rückstellungen wieder aufgelöst, womit die Gewinne stark anstiegen.

So betrogen die Rückstellungen in den Jahren 2000 bis 2002 jeweils ca. 14 Mrd. €, während sie im Jahr 2006 nur noch eine Höhe 6,3 Mrd. € hatten ⁷. Der Grund für diese anscheinend niedriger eingeschätzte Notwendigkeit für Rückstellungen ist nicht ersichtlich. Es drängt sich der Verdacht auf, dass die Rückstellungen dafür aufgelöst wurden, um die ausgewiesenen Gewinne in den letzten Jahren in die Höhe zu treiben.

⁴ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2007/2008. Hamburg (Deutscher Verkehrs-Verlag) 2008.

⁵ Aussage in: Herdolor Lorenz, Leslie Franke: Bahn unterm Hammer. Hamburg (Kernfilm) 2007.

⁶ Karl-Dieter Bodack: „Die Deutsche Bahn. Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung. Gröbenzell, März 2008.

⁷ DB AG, Geschäftsberichte der jeweiligen Jahre.

2.2. Nicht bilanzierte Bundeszuschüsse

Wie erwähnt tauchen Zahlungen des Bundes für die Bahninfrastruktur in der Bilanz der DB AG nicht auf. Es handelt sich dabei um zinslose Darlehen und seit dem Jahr 2000 um reine Zuschüsse zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur und für den Neubau von Strecken. Dabei handelt es sich um Bundeszuschüsse in Höhe von durchschnittlich 3,745 Mrd. € jährlich⁸. Die DB AG argumentiert, es handle sich hier gewissermaßen um Schenkungen, was für die Bilanz nicht relevant sei. Das mag formal korrekt ein. Doch diese Argumentation hat zwei Haken: Zum einen wird auf diese Weise erneut eine Gewinnquelle künstlich geschaffen. Zum anderen resultiert daraus mittelfristig ein ernsthaftes Problem, das des Ersatzes der entsprechend vom Bund finanzierten Infrastruktur.

Zur verheimlichten Gewinnquelle: Diese Zuschüsse des Bundes resultieren schließlich in neuen oder qualitativ ausgebauten Strecken (z.B. Hannover - Berlin, Köln - Frankfurt oder München - Ingolstadt). Auf diesen Strecken kann die DB AG deutliche Fahrgastgewinne verzeichnen⁹ und nochmals höhere Umsatzerlöse verbuchen. Das führt zu beachtlichen zusätzlichen Gewinnen. Doch die Strecken selbst, auf denen diese Gewinne eingefahren werden, tauchen in der Bilanz als Vermögen nicht auf.

Zum zweiten Problem, dem des Ersatzes: Prof. Karl-Dieter Bodack hat bereits 2007 eine Anfrage zur Nicht-Bilanzierung dieser großen Bundeszuschüsse für die Infrastruktur an das Verkehrsministerium gerichtet. Daraufhin bekam er die erstaunlich ehrliche Antwort: „Diese vom Bund finanzierten Anlagen braucht die DB AG nach Ablauf der Nutzungsdauer aber nicht zu ersetzen, so dass sie dafür auch keine Mittel über Abschreibungen erwirtschaften muss; die Ersatzinvestitionen finanziert dann wiederum der Bund.“¹⁰

Im Klartext: Sämtliche Neubaustrecken sind Geschenke des Bundes an die DB AG, die diese herunterwirtschaften kann, ohne dass dafür Kosten in Form von Abschreibungen entstehen würden. Die nicht gemachten, obwohl betriebswirtschaftlich eigentlich gebotenen, Rückstellungen für die Erneuerung dieser Strecke helfen weiter, die Bilanz besser aussehen zu lassen. Was jedoch passiert, wenn die Strecken ihre Nutzungsdauer erreicht haben und erneuert werden müssen, bleibt ungeklärt. Dass der Bund dann, wenn diese Neubaustrecken nach rund 25 Jahren grundlegend saniert werden müssen – beispielsweise im Jahr 2020 – erneut mit Milliarden Euro-Beträgen einspringen und diese grundlegende Sanierung finanzieren wird, muss in Frage gestellt werden.

2.3. Verkauf der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG

Bei dem Aurelis-Vermögen handelt es sich überwiegend um Grundstücke, die zum Vermögen der Bundesbahn und der Reichsbahn gehört hatten. Hier ist die Geschichte der Bahnreform hinsichtlich des Umgangs mit Immobilien von Interesse: 1993/94 war

⁸ Durchschnittswert der Jahre 1994 bis 2005, Daten aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 16/2107.

⁹ Z.B. auf der Strecke Hamburg – Berlin wurden nach dem Ausbau erheblich mehr Fahrgäste gewonnen.

¹⁰ Brief des Bundesministeriums für Verkehr Bau und Stadtentwicklung an Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack vom 16.11.2007.

gesetzlich vereinbart worden, dass nur solche Bundesbahn- und Reichsbahn-Immobilien auf die Deutsche Bahn AG zu übertragen seien, die „bahnnotwendig“ sind. Die „nicht bahnnotwendigen“ Grundstücke sollten auf den Bund, konkret auf das Bundesbahnvermögen, übertragen werden. Dazu kam es jedoch nicht. In den Bestand der DB AG gingen auch viele Gelände über, die bereits 1994 „nicht bahnnotwendig“ waren. Ein großer Teil solcher Immobilien tauchte später bei Aurelis auf. Wie im Fall des Verkaufs von in Funktion befindlichen Bahnhöfen (siehe unten Punkt 2.5) muss auch beim Verkauf des Aurelis-Vermögens gefragt werden, inwieweit hier nicht widerrechtlich Vermögenswerte verkauft werden und in die Gewinne der DB AG einfließen.

Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG – ehemals 100-prozentige Bahntochter

Sitz	Eschborn bei Frankfurt am Main
Gegründet	2002
Verkaufsdatum	03.09.08 (rückwirkend zum 01.01.2007!)
Erlös	1,64 Mrd. €
Käufer	HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH (Sitz: Essen), 50 % Finanzinvestor Redwood Grove International LP (Sitz: Cayman Inseln), 50 %

Das Unternehmen Aurelis verfügt über 20 Prozent der gesamten (ehemaligen) Bahngrundstücke¹¹ - etwa 1.500 Liegenschaften in bester Lage in mittleren und großen deutschen Städten. Zum Vermögen zählen 27 Millionen Quadratmeter Fläche aus bisherigem Bahnbesitz, darunter innerstädtische Toplagen deutscher Ballungszentren wie Berlin, Frankfurt, München, Hamburg, Köln, Düsseldorf und Stuttgart.¹² Aurelis gehört damit zu den größten Immobilienbesitzern Deutschlands.¹³ Im Herbst 2007 wurde die 100-prozentige Bahntochter an ein Konsortium aus HochTief und dem Finanzinvestor Redwood Grove zum Preis von 1,64 Mrd. € verkauft – rückwirkend zum 01.01.2008.¹⁴ Redwood Grove hat seinen Sitz auf den Cayman Inseln¹⁵, einem so genannten „Steuerparadies“.

HochTief, Stinnes und die Bahn sind bereits lange miteinander verwoben. Stinnes beteiligte sich 1921 an HochTief, das daraufhin seinen Firmensitz nach Essen verlegte. Stinnes verpflichtete sich dafür, mit sämtlichen Baumaßnahmen nur HochTief zu beauftragen.¹⁶ Stinnes wiederum gehört zum Bahnkonzern.

Der beim Verkauf erzielte Quadratmeterpreis von nur knapp 61 € stellt für diese Flächen in Toplagen jedoch ein denkbar schlechtes Ergebnis dar, das nicht im Sinne der ehemaligen Eigentümerin – der öffentlichen Hand – sein dürfte. Ein Verkauf einzelner Immobilien war dem DB Konzern jedoch zu aufwändig und vor allem zu langwierig. Daher drängt sich ein Verdacht geradezu auf: Wurde der niedrige Quadratmeterpreis in Kauf genommen, um diese Einnahmen unbedingt noch der Bilanz von 2007 zurechnen zu können?

¹¹ Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2000): Bahnflächen zur Stadt machen - Arbeitshilfe zur Aktivierung von Bahnflächen (Teil 1). Dortmund, S. 21.

¹² http://www.stock-world.de/detail/2299-Hochtief-Neue_Nachrichten-2457796.html

¹³ <http://www.aurelis-real-estate.com/de/>

¹⁴ http://www.hyporealestate.com/pdf/PI-Deal_Aurelis_Deutsch_Endfassung.pdf (03.09.07), S. 1

¹⁵ http://www.welt.de/hamburg/article1179196/Altonas_Bahnflaechen_gehen_an_Hochtief_.html

¹⁶ sh. auch Wikipedia

2.4. 2.4 Verkauf von Scandlines

Scandlines (Ehemals 50-prozentige Bahntochter):

Sitz	Rostock
Gegründet	30. September 1903
Verkaufsdatum	30. August 2007
Erlös	1,56 Milliarden €
Käufer ¹⁷	Allianz Capital Partners (Sitz: München) 40 %, 3i Group (Sitz: Frankfurt am Main und Kopenhagen) 40 % Deutsche Seerederei GmbH (Sitz: Rostock) 20 %

Die Geschichte der dänischen Scandlines A/S reicht bis in das Jahr 1872 zurück.¹⁸ Damals richtete die dänische Bahngesellschaft DSB eine Fährlinie zwischen Fünen und Jütland ein.¹⁹ Die Scandlines AG wurde 1998 durch die Fusion der jeweils größten Fährgesellschaften in Deutschland und Dänemark gegründet. So entstand eine der größten Fährreedereien Europas.

Bei der Beteiligung der DB AG an Scandlines handelte es sich um ein „bahnaffines Engagement“, dessen Veräußerung mit erheblichen Nachteilen für den Bahnverkehr verbunden ist. Mit der Beteiligung der DB AG an Scandlines war gewährleistet, dass der Schienenverkehr zwischen Deutschland und den skandinavischen Länder auf den Verbindungen Schiene-Schiff-Schiene optimal organisiert sein würde.

Mit dem Verkauf der Anteile an Scandlines verfügt die Deutsche Bahn nicht mehr über diese wichtige Kontrollmöglichkeit, was den Schienenverkehr in die skandinavischen Länder negativ beeinflussen muss. Eine andere Form des Verkaufs wichtiger, bahnaffiner Beteiligungen erfolgte im Vorjahr (2006) im Fall des Verkaufs der Eisenbahnreklame. Der Verlauf dieses traditionellen Bahngeschäfts wird mittelfristig ebenfalls erheblich negative Auswirkungen auf das (alte?) Kerngeschäft der Bahn, den Schienenverkehr, haben.

Verkäufe dieser Art im bahnaffinen Bereich stehen im schroffen Kontrast zum Kauf neuer Beteiligungen bzw. zum Kauf von ganzen Unternehmen, die mit dem eigentlichen Schienenverkehr wenig zu tun haben (Bax Global) bzw. wo Schienenunternehmen aufgekauft werden, die mit dem direkten deutschen Schienengeschäft – und demjenigen in angrenzenden Regionen – wenig zu tun haben (z.B. EWS in Großbritannien und Interfesa in Spanien).

2.5. Bahnhofsverkäufe

Im Dezember 2007 wurden noch schnell vor Jahresabschluss 490 Bahnhofsgebäude verkauft. Die Bahnhöfe gingen an den britischen Immobilieninvestor Patron Capital und den Hamburger Immobilienentwickler Procom Invest. Schon 2001 waren 500 Bahnhofsgebäude an die Investmentfirma First Rail Property verkauft worden, die allerdings später (im Rahmen der Pleite des Unternehmens Phoenix) in die Insolvenz ging – die Bahnhöfe sind damit Teil der Konkursmasse. Die langfristige Planung der DB AG geht davon aus, dass von den ursprünglich 2.250 Bahnhofsgebäuden nur 600

¹⁷ http://www.boersenforum.de/aktien/topic/bersicht--neu-deutsche-bahn-verkauf-der-deutsch-dnischen-reederei-scandlines-pe_77418.html

¹⁸ http://www.new.scandlines.de/ContentPages/_style_ContentPage_1_col_w_teaser_812

¹⁹ http://www.new.scandlines.de/ContentPages/_style_ContentPage_1_col_w_teaser_812

im Besitz der DB AG bleiben sollen.²⁰ Allein im Bundesland Brandenburg stehen 156 von 176 Bahnhofsgebäuden zum Verkauf.

Nach der Mehdornschen Geschäftspolitik heißen die Bahnhofsgebäude ‚Empfangsgebäude‘ und haben mit dem Bahnhof nichts zu tun; in den allermeisten Fällen seien sie daher für den Bahnverkehr verzichtbar. Tatsächlich haben oder hatten alle diese Bahnhöfe eine wichtige Funktion – in der Regel praktischer Art (Verkauf von Fahrkarten, Beratung, Warteräume, Schutz vor Wind und Wetter), oftmals liegt diese Funktion aber auch im Repräsentativen. Die Konkurrenz, die Autoindustrie, präsentiert ihre Produkte in oftmals luxuriösen Showrooms. Und sie tut dies durchaus auch – am Ende – aus ökonomischen Absichten. Umgekehrt muss sich der Verkauf von Bahnhöfen und oder deren Umfunktionalisierung mittel- und langfristig negativ auf den Schienenverkehr auswirken.

Es liegt der Verdacht nahe, dass der Schnellverkauf der 490 Bahnhöfe zum Ende des Jahres durchgeführt wurde, um noch einige positive Zahlen in die Bilanz einsetzen zu können und diese damit besser aussehen zu lassen. Der Verkauf der Gebäude verhindert aber in Zukunft einen verbesserten Service der Bahn an diesen Orten.

Die Gebäude könnten in einigen Fällen auch von den jeweiligen Kommunen genutzt werden, sind diesen aber anscheinend entweder gar nicht, ohne Nennung von Konditionen oder zu sehr hohen Preisen angeboten worden. Offensichtlich war ein Paketverkauf an einen Investor die bevorzugte Variante der DB AG. Der Verkaufserlös von „einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag“ (ca. 100.000 € pro Bahnhof)²¹ ist bei der DB Station und Service verbucht und führt dort zu einer Steigerung der ausgewiesenen Gewinne. Interessanterweise betrug der Buchwert der verkauften Bahnhöfe allerdings lediglich 15 Mio. €. Hier zeigt sich erneut, dass die Buchwerte in der DB-Bilanz keinesfalls den Verkehrswerten entsprechen, zumal auch der nun erzielte Verkaufspreis noch als sehr niedrig eingeschätzt werden kann.

Dieser Immobilienverkauf könnte die DB AG am Ende sogar noch teuer zu stehen kommen: Für einige Kommunen wurde nachgewiesen, dass Bahngelände den damaligen maßgeblichen Bahnen (z.B. der Königlich-Bayerischen Bahn oder der Reichsbahn) mit der Maßgabe zur Verfügung gestellt wurden, dass darauf Bahnverkehr zum Wohle der Allgemeinheit betrieben werde. Werden die Gelände bzw. auch darauf stehende Gebäude nicht mehr zu diesem Zweck genutzt, müssten sie entsprechend auch an die Kommunen zurückgegeben werden. Entsprechende Klagen könnten daher zu einer Rückübertragung und damit Rückzahlungsforderungen führen.

Neben diesen Verkäufen von Bahnhofsgebäuden hat die DB AG in den letzten zehn Jahren bereits 400 Bahnhöfe ganz stillgelegt. All diese Maßnahmen sind negativ für einen notwendigen Ausbau des Bahnverkehrs und eine Steigerung der Attraktivität des Bahnfahrens.

2.6. Mehrkosten durch die Streiks

In der Bilanz für 2007 sind auch Kosten enthalten, die nicht notwendig gewesen wären: Die Streiktage der GDL haben die DB AG nach eigenen Angaben viel Geld gekos-

²⁰ „Bahn verkauft weiteres Immobilienpaket“: Süddeutsche Zeitung, 5.12.2007.

²¹ <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/presse/lokalredaktionen/bahnhof-fakten-links.php>

tet und sind nach DB-Angaben dafür verantwortlich, dass das Ergebnisziel für 2007 nicht erreicht werden konnte.²²

Für die Eskalation des Tarifkonflikts mit der GDL ist jedoch Hartmut Mehdorn mit seiner Politik direkt verantwortlich: Von Anfang an fuhr Mehdorn eine kompromisslose Linie und sagte: „Einen eigenen Tarifvertrag für die Lokführer wird es in keinem Fall geben.“²³ Diese Strategie war hochgradig riskant, wenn nicht sogar von vorneherein zum Scheitern verurteilt. Am Ende hat die GDL alle ihre Forderungen inklusive einer Lohnsteigerung von 11% durchgesetzt, während Mehdorn mit der harten Linie nichts erreicht hat. Eine solche Einigung hätte aber auch viel früher und ohne die vielen Streiktage erreicht werden können.

2.7. Leistungszahlen der DB AG

Auch die Leistungszahlen der DB AG entpuppen sich bei näherem Hinsehen als nicht annähernd so rosig wie in der Bilanz angegeben. Rechnet man z.B. die seit 1998 unterschiedlich berechneten Fahrgastzahlen auf die alte Berechnung um, so kommt man für das Jahr 2006 auf knapp 1,7 Mrd. Fahrgäste²⁴. Dem stehen 1,5 Mrd. Fahrgäste im Jahr 1994 gegenüber, also alles andere als eine große Steigerung – und dieser Zuwachs geht lediglich auf das Konto des Nahverkehrs, der wie bereits oben gezeigt hoch subventioniert ist. Im Fernverkehr haben die Zahlen hingegen von jeweils ca. 150 Mio. Fahrgästen in den Jahren 1996-2000 auf nur noch 120 Mio. Fahrgäste in den Jahren 2003-2006 abgenommen²⁵. Die leichten Steigerungen innerhalb der letzten Jahre wirken in anbetracht dieser Verluste gering. Vergleicht man diese Zahlen mit den 1993/94 mit der „Bahnreform“ prognostizierten Steigerungen, so wurde dieses Ziel völlig verfehlt.

Ähnliches zeigt sich bei der Leistung im Güterverkehr: Hier wurden im Jahr 2006 knapp 308 Mio. Tonnen transportiert. Im Jahr 1994 wurde mit 309 Mio. Tonnen bereits ebenso viel transportiert, was auch hier die leichten Zunahmen in den letzten Jahren, so erfreulich sie sein mögen, relativiert.

²² „Kreise: Bahn verfehlt wegen Streiks Ergebnisziel“: Reuters, 18.3.2008.

²³ „Betonkopf mit Lernstörungen“: Stern.de, 10.3.2008.

²⁴ Grund für die unterschiedlichen Berechnungen ist das Einbeziehen von Freifahrten und die Berücksichtigung: Klaus Gietinger: Der Markterfolg der Deutschen Bahn AG nach der Bahnreform - Dichtung und Wahrheit. In: Heiner Monheim und Klaus Nagorni (Hrsg.): „Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang“. Karlsruhe (Evang. Akademie Baden) 2004.

²⁵ DB AG, Daten und Fakten 2006. Die Abnahme dürfte insbesondere durch die Einführung des neuen Preissystems „PEP“ sowie die Abschaffung des InterRegio erklärbar sein.

3. Produktivitätssteigerung auf dem Rücken der Beschäftigten

Die Anzahl der DB-Beschäftigten im Schienenverkehr ist zwischen 1994 und Ende 2007 von 380.000 auf 180.000 gesunken.²⁶ Dieser Trend ist weiter ungebremst. Für die Beschäftigten bedeutet dies eine erhebliche Mehrbelastung.

3.1. Massive Arbeitsverdichtung

In den letzten Jahren hat eine massive Arbeitsverdichtung zur Einsparung von Arbeitskosten stattgefunden.²⁷ Die Beschäftigten sind zu immer mehr Überstunden gezwungen, und in letzter Zeit steigt der Krankheitsstand nach vielen Jahren eines sinkenden Krankheitsstandes. Dies ist eine Folge der Arbeitsverdichtung.

Die Anzahl der Ausbildungsplätze beträgt inzwischen nur noch ein Viertel der Anzahl im Jahr 1994. Stattdessen steigt die Anzahl von unbezahlten Arbeitskräften wie PraktikantInnen und DiplomantInnen.

3.2. Sparprogramm nach den Tarifabschlüssen

Die Bahn hat nach den erfolgreichen Tarifabschlüssen ein Sparprogramm aufgelegt. Das „streng vertrauliche“ Dokument sieht Sparmaßnahmen in Höhe von 350 Mio. € ab 2009 „on Top zur bestehenden Planung“ vor. Es umfasst u.a. folgende Punkte:

- „Änderung der bislang praktizierten Konsensorientierung DB Konzern gegenüber Tarifpartnern (mögliche Konsequenzen: Verlagerung Arbeit ins Ausland, Outsourcing, Ausländische Lokführergesellschaften, Verkauf von Gesellschaften, Mindestlohn für Eisenbahnbranche...)“. Diese Planung zeigt, dass die Senkung von Kosten auf dem Rücken der Bahn-Beschäftigten ausgetragen werden soll und die Tarife durch Gründung von neuen Gesellschaften unterlaufen werden sollen. Dies wurde schon dadurch deutlich, dass die DB AG sich an den in 2008 anstehenden Ausschreibungen nicht als DB Regio beteiligt, sondern über Unterfirmen, die den Beschäftigten keine Tariflöhne zahlen.
- „Generierung von Zusatzgeschäften oder Nutzung von Spielräumen zur Anpassung von Preisen“. Im Klartext: Es gibt konkrete Planungen zu weiteren Erhöhungen der Fahrpreise, was die DB AG bislang noch bestreitet.
- „Geschäfte, die bedingt durch Kostensteigerungen nicht profitabel zu führen sind, werden aufgegeben“. Die von Bahn für Alle bereits seit langem befürchtete Konzentration auf ausschließlich lukrative Bereiche ist also tatsächlich geplant.
- „Konsequente Ausgabensteuerung: Aufwendungen und Investitionen“. Es ist also zu befürchten, dass die Sparmaßnahmen, die schon jetzt zu erheblichen negativen Folgen im Betrieb führen, noch intensiviert werden.

Diese konkret geplanten Maßnahmen werden von der DB AG wider besseres Wissen bestritten. So gab Karl-Friedrich-Rausch, der Vorstand für Personenverkehr, in einem

²⁶ Bündnis Bahn für Alle: Bahnprivatisierung stoppen – „Bahn der Zukunft“ entwickeln! Zwanzig-Punkte-Katalog zur Zukunft der Bahn. Berlin, 28.3.2008.

²⁷ Nach Angaben der Bahn-Gewerkschaft Transnet stieg die Arbeitsproduktivität bis 2006 um 160 % und steigt weiter.

aktuellen Interview mit dem Tagesspiegel z.B. an, zusätzlicher Personalabbau sei „momentan kein Thema“, Auch „Lohndumping ist definitiv kein Thema“. Zur Frage von Preiserhöhungen sagte er im gleichen Interview: „Das weiß ich nicht, dazu müsste es entsprechende Planungen geben, und die haben wir nicht.“²⁸

4. Sparen an der Substanz

Um gute Zahlen in der Bilanz ausweisen zu können, ist es am einfachsten, sehr wenig auszugeben. Die Instandhaltung des DB-Netzes kostet jedes Jahr Milliarden. Daher bietet sich das Sparen hier natürlich an, da die Folgen nicht sofort spürbar sind.

Bei einem Bahnnetz in gutem Zustand kann man dies für einige Jahre machen und somit von der Substanz zehren, aber das rächt sich nach einigen Jahren. Dieser Effekt ist im deutschen Bahnnetz schon jetzt allmählich sichtbar. Während sich die DB AG seit Jahren weigert, ihrer Verpflichtung nachzukommen und einen kompletten Netzzustandsbericht vorzulegen, hat der Bundesrechnungshof im Januar 2007 aufgedeckt, dass die DB AG tatsächlich Instandsetzungsarbeiten in Höhe von insgesamt 1,489 Mrd. € unterlassen hat, wodurch sich der Netzzustand erheblich verschlechtert hat²⁹.

Viele DB-Beschäftigte berichten übereinstimmend, dass die Zahl der Langsamfahrstellen aufgrund der mangelnden Instandsetzungsarbeiten erheblich zugenommen habe³⁰. Auch das Netzwerk Privatbahnen und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr bemängeln diesen Zustand³¹. Die Zahl der Langsamfahrstellen sprengt nach Auffassung von Bahn-Kennern nur deswegen noch nicht völlig den Rahmen, weil viele von ihnen jeweils mit dem nächsten Fahrplanwechsel in den Plan übernommen würden, wodurch sich dann zwar die Fahrzeit auf diesen Strecken verlängere, dies aber dann nicht mehr den Namen Langsamfahrstelle trage. Diese Politik lässt sich anhand der Zunahme von Fahrzeiten auf vielen wichtigen Strecken dokumentieren; in der Tabelle seien einige Beispiele genannt³²:

Strecke	Fahrzeit 1996/97	Fahrzeit 2007
Augsburg – Stuttgart (ICE)	96 min.	103 min.
Augsburg – Würzburg (ICE)	108 min.	113 min.
Würzburg – Hamburg Hbf. (ICE)	190 min.	203 min.
Basel SBB – Hamburg Hbf. (ICE)	377 min.	391 min.
Lübeck – Hamburg Hbf. (RB-Züge)	42 min.	50 min.
Lübeck – Dortmund Hbf. (RB und IC)	211 min.	268 min. ³³

²⁸ „Der hohe Spritpreis hat uns geholfen“, Interview mit Karl-Friedrich Rausch, Tagesspiegel vom 25.3.2008.

²⁹ Reinhold Böhmer: „Bundesrechnungshof: Bahn-Chef Mehdorn zehrt von Substanz“. Wirtschaftswoche, 22.2.2007; Bericht des Bundesrechnungshofes, übermittelt am 9.5.2007.

³⁰ Herdolor Lorenz / Leslie Franke: „Bahn unterm Hammer“. Hamburg (Kernfilm), 2007.

³¹ Netzwerk Privatbahnen, Pressemitteilung vom 1.3.2007: „Zustand des Schienennetzes verschlechtert sich weiter. Privatbahnen rügen folgenschwere Managementfehler“.

³² Zahlen: Karl-Dieter Bodack: „Die Deutsche Bahn. Daten – Fakten – Kritik. Vorschläge zur Neuausrichtung. Gröbenzell, März 2008.

³³ Die Fahrzeit stieg hier um fast eine Stunde, weil durch die verlängerten Fahrzeiten der stündlichen Regionalbahnen zwischen Lübeck und Hamburg Hbf. der Anschluss in Richtung Köln verloren ging.

Eine ähnliche Vernachlässigung des Streckennetzes hat auch nach der Bahnprivatisierung in Großbritannien stattgefunden, bis die Infrastrukturgesellschaft Railtrack, die jahrelang riesige Gewinne ausgeschüttet hatte, schließlich 2002 bankrott ging und das Netz wieder in staatliche Hand übernommen werden musste.

Zu der Vernachlässigung von Strecken kommt noch der systematische Abbau von Netzkapazitäten z.B. durch den Abbau von Überholgleisen. Auch dies sind Sparmaßnahmen, z.T. aber auch Maßnahmen, um Wettbewerber der DB AG zu behindern.

Die Folgen dieser Politik zeigen sich an der Verspätungsstatistik: Die Bahn weigert sich zwar seit Jahren, ausreichend aufschlussreiche Statistiken über Verspätungen bekanntzugeben³⁴, allerdings hat Stiftung Warentest aus diesem Grunde eine eigene Untersuchung durchgeführt und die Daten für 90.000 Züge ausgewertet. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist desolat: Mehr als ein Drittel der Züge ist um vier oder mehr Minuten verspätet, jeder siebte Zug sogar um mehr als zehn Minuten. Dadurch kann jeder vierte Anschlusszug nicht erreicht werden³⁵. Diese Zahlen sollten das DB-Management eigentlich alarmieren.

Die Nachbarn in der Schweiz beweisen z.B., dass eine weit höhere Pünktlichkeit möglich ist: Bei der SBB erreichten 2006 96,2% der Züge ihr Ziel mit höchstens fünf Minuten Verspätung³⁶. Diese Leistung wird interessanterweise sogar bei einer um etwa ein Drittel höheren Streckenauslastung erreicht, während die SBB im Vergleich zur DB AG nur ein Drittel der Zuschüsse erhält.

Seit der Kritik des Bundesrechnungshofes im letztem Jahr versucht die DB AG nun, zumindest den Anschein zu erwecken, die unterlassenen Reparaturen nachzuholen, und hat das Programm „Pro Netz“ gestartet. Hinter dem Programm verbirgt sich allerdings ein weiterer schleichender Gleisabbau. Das Programm sieht vor, die Ausgaben auf profitable Gleise zu konzentrieren, so dass Nebengleise verkommen. So werden Optionen auf mehr oder flexibleren Verkehr aufgegeben. „ProNetz“ geht davon aus, dass auf 40 Prozent der Gleise 70 Prozent des Umsatzes erwirtschaftet werden. Entsprechend stark soll dort Geld für die Instandhaltung aufgewendet werden. Für knapp ein Drittel der Gleise sind kaum Ausgaben vorgesehen. Auf vielen Strecken wird also weiterhin auf Verschleiß gefahren.

³⁴ Eine der ersten Amtshandlungen von Hartmut Mehdorn war es, die von seinem Vorgänger Johannes Ludewig angelegten Tafeln mit den täglichen Verspätungsstatistiken wieder von den großen Bahnhöfen zu entfernen.

³⁵ Stiftung Warentest: „Test“, Ausgabe Februar 2008.

³⁶ „SBB pünktlicher als je zuvor“. Baseler Zeitung vom 19.1.2007

5. Kapitalbeschaffung und der geplante Börsengang: Eine „Milchmehdornrechnung“

Der bei dem Börsengang zu verkaufende Teil besitzt einen Anschaffungswert von 25 Mrd. €, soll aber für nur 12,5 Mrd. € verkauft werden³⁷. Außerdem müssen von den erwarteten Einnahmen noch mindestens 15 Prozent IPO-Discount³⁸ abgezogen werden³⁹. Der Verkaufspreis beträgt somit höchstens 10,625 Mrd. €.

→ Verlust: 14,375 Mrd. € einmalig

Die Kapitalbeschaffung ist über einen Börsengang doppelt so teuer wie über eine Bahn-Anleihe⁴⁰.

→ Mehrausgaben: 562,5 Mio. € jährlich

40 bis 50 Prozent des Gewinns ziehen die Aktionäre ab. Für 2007 wird ein Gewinn von 1,7 Mrd. € angenommen⁴¹.

→ Mehrausgaben: 680 Mio. bis 850 Mio. € jährlich

Verluste bzw. Mehrausgaben allein im ersten Jahr des Börsengangs:

Mindestens 15,6 Mrd. €

Fazit: Das Eigentum wurde in 170 Jahren zu großen Teilen aus öffentlichen Mitteln aufgebaut. Die Kosten des Börsengangs sind höher als die einmaligen Einnahmen von höchstens 10,625 Mrd. €! Hinzu kommen jedes Jahr zusätzliche Mehraufwendungen von mindestens 1,242,5 Mrd. €.

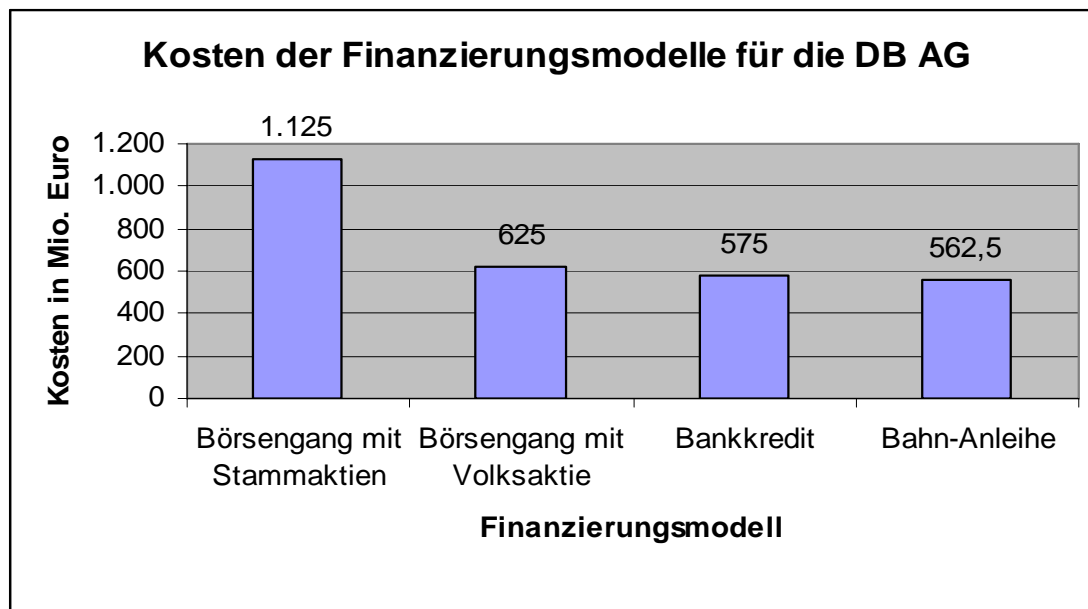


Abb.: nach Zahlen von Dr. Hermann Scheer (13.03.2008)

³⁷ Tagesspiegel vom 20.02.2008

³⁸ IPO: Initial Public Offering – das erstmalige Angebot der Aktien eines Unternehmens auf dem organisierten Kapitalmarkt

³⁹ <http://www.capital.de/unternehmen/100010303.html>

⁴⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2007/2008. Hamburg (Deutscher Verkehrs-Verlag) 2008.; Hermann Scheer, Memorandum, März 2007

⁴¹ <http://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2008-03/artikel-10405740.asp>

6. Bilanz über die Bahnleistungen

Die eigentliche Aufgabe der Deutschen Bahn ist bereits in ihrem Namen enthalten. Zudem ist in Artikel 87e Abs. 4 unseres Grundgesetzes festgehalten:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“⁴²

Die Realität sieht jedoch anders aus. Seit die Bahn 1994 in eine privatrechtliche Form überführt wurde, vor allem jedoch durch die Ausrichtung auf einen Börsengang, wurde eine Verschiebung der Ziele und damit der Unternehmenstätigkeiten vorgenommen. Es wurden 6.000 km des Streckennetzes abgebaut, 600 Bahnhöfe geschlossen, im Rest des Netzes Weichen und damit Netzkapazität abgebaut, Tochterunternehmen verkauft und 180.000 Arbeitsplätze im Schienenbereich vernichtet. Andererseits wurden im Unternehmen Flugverkehr und LKW-Verkehr stark ausgebaut, im Ausland zahlreiche Unternehmen aufgekauft, und die 1994 entschuldete Bahn weist mittlerweile wieder einen Schuldenberg von etwa 18 Mrd. € auf. Die Vorbereitung auf einen Börsengang ist somit alles andere als eine Erfolgsstory.

Bündnis Bahn für Alle, 31.03.2008

„Bahn für Alle“ ist ein Bündnis von 15 Organisationen aus Globalisierungskritikern, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden und Gewerkschaften und setzt sich ein für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand.

Träger des Bündnisses sind Attac, Bahn von unten, BUND, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Eurosolar, Grüne Jugend, Grüne Liga, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend solid, NaturFreunde Deutschlands, Robin Wood, Umkehr, VCD Brandenburg und Ver.di.

Mehr Informationen: www.DeineBahn.de

⁴² Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, Artikel 87e: <http://dejure.org/gesetze/GG/87e.html>