

Mehdorns Kartenhaus

Liebe SuT-Leser!

Hartmut Mehdorn hat's geschafft. Rechtzeitig bevor die Wirtschaftskrise die DB niederzieht, verkündete er zeitgleich mit rekordverdächtigen Abschlusszahlen für das Jahr 2008 seinen Abschied. Aber wie sooft, seit Hartmut Mehdorn das Bahnzepter führt, klaffen Schein und Wirklichkeit krass auseinander. Um das Ziel des Bahn Börsengangs 2008 zu erreichen, hat das Bahnmanagement bereits in den vergangenen Jahren jede sich bietende Grauzone des Bilanzierungsrechts genutzt, um die nach wie vor bestehenden dunklen Seiten des Unternehmens hinter glänzenden Fassaden zu verstecken. So haben zahlreiche Bahntöchter wie die S-Bahn Berlin in den vergangenen Jahren über Rückstellungen Gewinne gebunkert, die nun in die Konzernbilanz 2008 einfließen. Andererseits wurden die dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Monopole schamlos genutzt, um Staat und Bürger für weltweite Einkaufstouren und Logistikexperimente zur Kasse zu bitten.

Eine vom Netzwerk Privatbahnen in Auftrag gegebene Analyse der DB-Bilanz 2008 kommt zu überraschenden Erkenntnissen. So ist das Jahresergebnis der DB 2008 um 20 % und das EBIT um 10 % zurückgegangen. Auch wurden die Konzernumlagen so umgestellt, dass ein großer Teil davon in die Kasse der neu gegründeten DB Mobility Logistics AG fließt, die Mehdorn eigentlich vergangenes Jahr privatisieren wollte. Zahlmeisternummer Nr. 1 des DB-Konzerns sind die Infrastrukturgesellschaften der Bahn. Die DB-Netz AG zahlt mit 10 % ihres Umsatzes nicht nur die höchste Konzernumlage, sondern erzielt auch noch das beste Ergebnis ihrer Geschichte. Hinter dieser an sich erfreulichen Meldung verbirgt sich allerdings ein Skandal. Zum einen handelt es sich bei der Schieneninfrastruktur um ein natürliches Monopol, das der DB AG vom Bund anvertraut wurde, um die im Grundgesetz geregelten gemeinwirtschaftlichen Ziele der Daseinsvorsorge zu erfüllen. Zum anderen braucht die DB AG auf Jahre hinaus eine wirksame Entgeltregulierung nicht zu befürchten und kann ihre überhöhten Schienennutzungsgebühren zur Gestaltung eigener Preisdumping-Attacken zulasten der privaten Konkurrenz nutzen. Gute Zahlen der Infrastrukturgesellschaften bedeuten nichts anderes, als dass der Konzern dort kräftig zugelangt hat, wo die Kunden keine Alternative haben: Der Konzern lebt von seinen Monopolgewinnen.

Ähnliche Verhältnisse herrschen bei DB-Regio: Der regionale Schienenpersonen Verkehr wird von der DB mit ca. 90 % Marktanteil dominiert. Entsprechend traumhaft fallen die Ergebnisse aus: Im massiv aus öffentlichen Kassen bezuschussten Regionalverkehr werden Umsatzrenditen von über 12 % erzielt. „Ohne die rücksichtslose Ausnutzung ihrer Monopole ist die DB mit ihren weltweiten, eisenbahnfremden Engagements gar nicht lebensfähig“, stellt daher zu Recht der Geschäftsführer des Netzwerks Privatbahnen, Arthur-Iren Martini, fest.

Weist die Bahnbilanz für 2008 immer noch einen Gewinn aus, so wird das Jahresergebnis 2009 eklatant anders aussehen. Im Güterverkehr auf der Schiene hat die DB derzeit Umsatzrückgänge von 30 bis 40 % zu verkraften. Traditionell verfügt die DB über einen hohen Fixkostenblock, der ihr im laufenden Jahr trotz Kurzarbeit voraussichtlich kräftige Verluste bescheren wird. Mit Rücksicht auf das wegen der Abhöraffaire gespannte Verhältnis zu den Gewerkschaften und den bevorstehenden Wahlen dürfte Mehdorns Nachfolger Rüdiger Grube zunächst einmal Schwierigkeiten haben, an Personalfreistellungen überhaupt zu denken.

Im Güterverkehr leidet die DB darüber hinaus unter einem ‚Fluch der bösen Tat‘ Hartmut Mehdorns. Mit Billigung des Aufsichtsrats schmiedete Mehdorn durch Zukäufe von Schenker und Bax Global und unter dem Schutzschirm staatlicher Garantien einen internationalen Logistikkonzern mit Transportaufträgen in der ganzen Welt. Während des konjunkturellen Höhenflugs der vergangenen Jahre hat dieses Geschäft den Konzern zusammen mit DB-Regio ernährt und den schwächelnden Personenfern- und Güterverkehr der Bahn mitfinanziert. Nunmehr ist es der Personennahverkehr, der die unter der weltweiten Wirtschaftskrise leidenden Logistiker und den Bahngüterverkehr mitfinanzieren muss.

Trotz eindeutiger Warnungen führender Vertreter des Speditionsgebietes, die Güterbahn Raillion mit dem Logistiker Schenker zusammenzuführen, weil damit die Neutralität der Bahntochter verloren ginge, hatte Mehdorn genau dies getan. Während private Unternehmen die Krise ohne Kurzarbeit managen können, ist DB-Schenker Rail deutlich stärker von den Transportmengeneinbrüchen betroffen. Nunmehr sucht DB Schenker Rail verstärkt die Zusammenarbeit mit der Spedition, um den Einzelwagenverkehr zu stützen, so kürzlich Dr. Klaus Kremper, Vorsitzender der Geschäftsführung. Rund 35.000 Güterwagen seien immer noch abgestellt. „Das ist für ein fixkostenlastiges Unternehmen suboptimal“, stellte Kremper fest. Ob die Spediteure dem Werben Krempers folgen werden, muss bezweifelt werden. Denn nach wie vor haben diese berechnete Zweifel, ob nicht die Daten ihrer an DB Schenker Rail gegebenen Bahntransportaufträge bei der Logistikkonzernschwester landen. Auch im Güterverkehr hat Mehdorn damit alles getan um die eigene Marktposition zu schwächen.

Aber auch im Personenverkehr droht Mehdorns Nachfolger Ungemach. Die in der Vergangenheit erzielten üppigen Renditen bei DB-Regio haben sich nämlich mittlerweile am Markt herumgesprochen und der Staatskonzern gewinnt im Nahverkehr, den die Länder ausschreiben, immer weniger Aufträge. Viele Auftraggeber sind darüber hinaus die völlig überholten Verhaltensweisen der ‚Behördenbahn‘ mit uralten Waggons, schlechtem Service und unzuverlässigen Fahrplänen leid. Auch in diesem Bereich bieten sich den kundenorientiert arbeitenden privaten Wettbewerbern künftig weitere Chancen.

Hartmut Mehdorn hat seinem Nachfolger Rüdiger Grube ein Kartenhaus hinterlassen. Für die falschen Weichenstellungen der Vergangenheit ist Mehdorn allerdings nicht allein verantwortlich: Die vermeintlichen Experten in den Aufsichtsgremien haben daran kräftig mitgewirkt. Dass deutsche Aktienrecht bietet ausreichend Möglichkeiten, die Verantwortlichen für das sich abzeichnende Bahndesaster zur Rechenschaft zu ziehen. Eine lückenlose Aufklärung der Abhör- und Bespitzelungsaffäre, wie von Grube kürzlich versprochen, sollte der Anfang sein – strafrechtliche Konsequenzen für die Verantwortlichen auf der Entscheidungsebene eingeschlossen.

*Herzlichst Ihr
Jans-Wilhelm Jünnes*

