

Markus Wacket

Mehdorn,
die Bahn
und die Börse

Markus Wacket

Mehdorn, die Bahn und die Börse

Wie der Bürger auf der Strecke bleibt

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.

Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-636-01572-3 | Print-Ausgabe

ISBN 978-3-86881-101-8 | E-Book-Ausgabe (PDF)

E-Book-Ausgabe (PDF):

© 2009 by Redline Verlag, FinanzBuch Verlag GmbH, München.
www.redline-verlag.de

Print-Ausgabe:

© 2008 by Redline Wirtschaft, FinanzBuch Verlag GmbH, München.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Lektorat: Brigitte Mues, lüra – Klemt & Mues GbR, Wuppertal
Umschlaggestaltung: ZERO Werbeagentur GmbH, München
Umschlagabbildung: Corbis, Düsseldorf
Satz: M. Zech, Landsberg am Lech
Printed in Austria

Inhalt

Einsteigen, bitte!	9
1. Der Zug zur Börse	11
Hartmut Mehdorn – die Lokomotive	13
Die Koalition der Unwilligen	16
Wie viel Bahn kann sich der Staat leisten?	22
Mit Netz und doppeltem Boden	31
Bahn und Lufthansa – ein himmelweiter Unterschied	35
2. Zwischen Bahntower und Kanzleramt	41
Hartmut Mehdorns Macht	43
Minister sind nicht für die Ewigkeit	53
Operation „Blue Chip“	59
3. Viel Feind, wenig Ehr’	67
Ärger für die Bahnhofsmision	69
Die Geschichte am Bahnsteig	70
Die Kleinen müssen bluten	72
Manfred Schell – der Lokomotivführer-Führer	73
Sogenannte Verkehrsexperten	76
Thilo Sarrazin – der Volksaktionär	81
4. Mehdorns Mannen	85
Getreue, Genossen und „Unionisten“	87
Warum Mehdorn seine Gewerkschaft so mag	91

Starke Lobby:	
Berater, Beauftragte und Bevollmächtigte	100
5. Der Wettbewerb bleibt auf der Strecke	107
Wo der Platzhirsch röhrt	109
Der Eisenbahn Dampf machen	112
Nicht alle Kunden sind gleich	116
Vom Netz genommen	120
Das lukrative Spiel mit der Eisenbahn-Maut	123
300 Bahnen im Wettbewerb	127
Der Staat hilft seiner DB – und schwächt die Eisenbahn	133
6. Die Bahn kommt:	
Trainieren für den Kapitalmarkt	137
Züge sterben für die Börse:	
Aus für den Interregio	139
Mehdorn verliert „PEP“ und gewinnt trotzdem	143
Plan&Spar – wie die Bahn aus den roten Zahlen will	154
Bloß weg von der Schiene:	
Laster, Schiffe, Flugzeuge	160
7. Der gescheiterte Börsengang 2006	165
Anlauf zum großen Sprung	167
Das Parlament probt den Aufstand	170
Brieffeindschaft mit dem BDI	173
Alles auf Rot	177
8. Ringen im Namen des Volkes	183
Die große Koalition – Mehdorns kleine Chance	185
Volksvertreter und Verräter	188
Das Parlament – gar nicht Souverän	194

Wir sind die Bahnfahrer	202
Oktober-Resolution: Genossen stoppen Mehdorn	208
9. Endstation Börse?	213
Zwischen Bürger- und Börsenbahn	215
Was Mehdorn mit seiner Modellbahn machen würde	219
Die Bahn wird anders – auch ohne Börse	223
Ohne Netz und doppelten Boden	225
Speedy Gonzalez und Lame Ducks – das Versagen der Politik	231
Aussteigen, bitte!	235
Anhang	237
Chronik – der lange Weg der Bahn zur Börse	237
Literaturverzeichnis	238
Studien und Gutachten	238
Über den Autor	239

Einsteigen, bitte!

Willkommen im „Sonderzug zur Börse“. Zum Verkauf steht das letzte große Unternehmen im Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Jahrzehntlang das Schmuttel- und Sorgenkind der Politik, soll es herausgeputzt mit Milliarden des Steuerzahlers den gleichen Gang zum Kapitalmarkt antreten wie Post, Lufthansa oder Stromkonzerne vor ihm. Fast erscheint dieser inzwischen als natürlicher Weg aller Staatsbetriebe.

Doch der vorgezeichnete Weg ist holprig geworden. „Privat“ gilt nicht mehr automatisch als besser als der „Staat“. Nicht allein Linke, Globalisierungskritiker und Bundesbahnnostalgiker wehren sich, quer durch alle Parteien im Bundestag ist das Unbehagen gegen den Verkauf zu Widerstand geworden. Dazu hat der Mann an der Spitze der Deutschen Bahn seinen ganz eigenen Beitrag geleistet. Seit acht Jahren treibt Hartmut Mehdorn seine Vorstellungen und Pläne zum Börsenprojekt mit an Fanatismus grenzendem Elan voran, gegen alle Widerstände in Regierung, Parlament und im eigenen Konzern. Das hat ihn zugleich zum wohl bekanntesten wie umstrittensten Manager des Landes gemacht. Ganz nebenbei wird die Frage aufgeworfen, wo die Entscheidungen über die Zukunft der Eisenbahn getroffen werden. Im Bundestag, im Verkehrsministerium oder im Kanzleramt? Oder doch hoch oben in der gläsernen Konzernzentrale, von der aus Hartmut Mehdorn auf alle drei hinabblicken kann?

Aus der Suche nach einer Antwort auf diese Frage erwuchs die Idee zu diesem Buch. Es rückt Schwäche und Ohnmacht unserer Volksvertreter sowie Macht und Verbindungen eines Großkonzerns in den Blick – und dessen Grenzen. Es stellt die Verbündeten Hartmut Mehdorns vor und seine zahlreichen Feinde;

es zeichnet seinen Börsenkurs nach und das, was der Kunde dafür zahlt; es zeigt auf, wie der Bürger auf der Strecke zu bleiben droht – und wie dies vielleicht noch verhindert werden kann.

Hier geht es nicht um irgendein Unternehmen. In jedem der letzten Jahre haben wir Steuerzahler fast 20 Milliarden Euro in das System Eisenbahn gesteckt, pro Jahr werden fast zwei Milliarden kurze und lange Reisen auf Schienen gemacht. Es geht nicht allein um die Deutsche Bahn AG, sondern auch um deren Konkurrenten, die den Steuerzahler entlasten und die Eisenbahn besser machen könnten. Denn die Bahn schont die Umwelt, schützt das Klima und spart Energie – und das fast unfallfrei.

Selbst denjenigen, die sie als zu spät, zu teuer und zu langsam schmähen, ist sie tief ins Unterbewusstsein gerollt. Zahllose Bilder hat sie in Sprache und Vorstellungen geprägt, sodass ein Autor schnell auf „ausgefahrenen Gleisen“ unterwegs ist, wenn wieder einmal die „Weichen gestellt“ werden oder „ausrangierte Politiker“ „aufs Abstellgleis“ geschickt werden. Es ist „höchste Eisenbahn“, die „Notbremse zu ziehen“, bevor dem Leser und Bahnkunden die Gesichtszüge „entgleisen“.

Alle besseren Geschichten beginnen am Bahnhof, hat Kurt Tucholsky einst geschrieben, und so wird auch diese dort ihren Anfang nehmen.

1. Der Zug zur Börse

*„Im Grunde agieren wir bereits wie ein börsennotiertes Unternehmen, wir sind es nur noch nicht.
Diesen Schritt gilt es nun zu tun. Man muss sich an den Erfolgen orientieren.“*

Hartmut Mehdorn – die Lokomotive

Der Mann hat es eilig. Es geht um seinen Traum. Mit kurzen, schnellen Schritten durchquert er die Eingangshalle, die Rolltreppe lässt er links liegen, hastet die Treppe hinauf, dann nach rechts durch die Glastür. Alles scheint hier aus Glas zu sein. Blickt er hinaus, sieht er in seinen Bahnhof. Hell, modern, effizient, sauber, kein Obdachloser weit und breit. Nicht einmal ein Zug. Nur Geschäfte und Boutiquen. So mag er es. Eigentlich ist die „Austernbar“ hier ein schöner Platz für eine Feier mit ein paar Kollegen aus dem Vorstand; man könnte in kleiner Runde auf die Aktie „B“ anstoßen, auf das erfolgreiche Börsendebüt der Deutschen Bahn. Ein Börsengang ist so etwas wie die Krönung für einen Manager, der Ritterschlag der Welt des Kapitals.

Es ist November und es ist kurz vor 9 Uhr morgens. Morgens feiert man nicht. Für Träume ist es schon ein bisschen spät und um seinen steht es ohnehin schlecht. Hartmut Mehdorn ist jetzt 64 Jahr alt. Er setzt sich mit dem Rücken zu den Boutiquen und blickt in die Gesichter seiner gut 25 Gäste. Fast alle Journalisten sind gekommen, und er weiß, warum: Weil das Projekt Börsengang zu scheitern droht, weil sie darauf lauern, dass er in wenigen Minuten von seinem Traum Abschied nimmt. Viele glauben, Hartmut Mehdorn geht gleich mit.

Niemand wird ihm vorwerfen, er habe nicht alles getan. Sieben Jahre hat er gerackert, sein Job gilt als der härteste in der deutschen Wirtschaft. Die Deutsche Bahn, ein Staatsunternehmen und Milliardengrab, angeblich unsanierbar mit zehntausenden Beamten. Regelmäßig landet er bei Umfragen zu Deutschlands Topmanagern ganz unten. Und doch hat er getan, was ein Mann in dieser Position tun muss: Er hat Zehntausende von Arbeitsplätzen gestrichen, hat sich von Kunden, Gewerkschaften und Mitarbeitern beschimpfen lassen. Er hat Manager gefeuert

und fast alle Vorstandskollegen ausgetauscht. Er hat Verräter aufgespürt, angeprangert und gefeuert.

Aber er hat noch mehr getan als das, was andere auch machen: Er hat Machtkämpfe mit seinem Chefkontrolleur aus dem Aufsichtsrat gewonnen und seine Kunden ermahnt, ihren Müll gefälligst nicht in seinen Zügen liegen zu lassen. Er hat den Verkehrsminister entmachtet und sich mit den Schwestern der Bahnhofsmission verkracht. Er hat eine Bundesministerin öffentlich als unfähig bezeichnet und eine Ausstellung über jüdische Kinder auf dem Weg ins KZ vorerst verhindert.

Er hat in sieben Jahren wenige Worte der Entschuldigung verloren und viele Feinde gewonnen.

Sicher, er muss viel einstecken in Deutschland, „wo die Menschen als erste Fremdsprache das Meckern lernen“: Die Züge spät, langsam oder zu teuer, die Schaffner muffelig oder die Bahn ist ein arroganter Monopolist. Und schuld daran ist natürlich sein Börsengang. Dann wird zurück gerempelt, gerauft, geschubst und geschimpft. Eine Lok unter Volldampf, der Kessel glüht und das Ventil muss auf.

Wohl nur solch ein Mann kann etwas so Schwerfälliges wie ein Staatsunternehmen mit 230.000 Beschäftigten, mächtigen Gewerkschaften und Politikern als Bremsklötzen voranbringen. Dahin, wo die Freiheit für das Unternehmen nach Überzeugung des Flugzeugingenieurs fast grenzenlos ist: Auf den weltweiten Logistikmarkt, mit milliardenschweren Investoren im Rücken, Asien und Amerika vor Augen und keine Politiker mehr im Weg, für die er seine ICE-Züge in Horb oder Siegburg zum Halten bringen muss, wie ein Kaufmann den Wagen im Mittelalter an jeder Zollstation. Wie er sie verachtet, diese sogenannten Verkehrsexperten, die überall mitreden wollen und am Ende doch nur seine Modellbahn im Maßstab 1:1 kaputt machen.

Er ist kein Nadelstreifenjurist, er ist Ingenieur und Hobby-schmied mit schwieligen Händen, fühlt sich im Lokschuppen

wohler als im runden Saal des Verkehrsausschusses, wo doch eigentlich über den Börsengang entschieden werden soll.

Das alles darf er in der „Austernbar“ jetzt nicht sagen, jedenfalls nicht so offen: Stattdessen spricht er von einem hervorragenden Bahnjahr, dass das Unternehmen gut unterwegs ist, im Jahr 2006 richtig gutes Geld verdient habe und – natürlich – für die Zukunft „gut aufgestellt ist“. Diese Botschaft geht ihm leicht von den Lippen.

Aber dann muss er etwas sagen, das ihm – so hat es den Anschein – offenbar vorher aufgeschrieben wurde. Dass er nicht wisse, ob die Politik die Kraft für eine Entscheidung zum Börsengang habe. Und auf Nachfrage, ob es das dann gewesen sei mit seinem Projekt, entfährt ihm ein Satz, den er sich scheinbar selbst verboten hatte. „Das ist möglicherweise das Wahrscheinlichste“, sagt er. „Es wäre für uns sehr misslich, wenn wir fünf Meter vor dem Ziel abgewunken würden.“ Und er selbst? Aufgabe, Rücktritt, mit Frau ins Haus nach Südfrankreich?

Die Antwort: Zunächst ein leichtes Wippen der Füße, das setzt sich in den beiden kurzen Beinen fort, überträgt sich auf die kräftigen Arme, bis die erstaunlich breiten Hände mit der Handkante auf den Tisch donnern. Warum werde er das immer gefragt, gebe es da nicht andere? „Ich bin kein Handtuchwerfer!“, ruft er mit gepresster Stimme, als ob je jemand daran gezweifelt hätte.

Er hat gesagt, was er sagen musste.

Hartmut Mehdorn ist jetzt wieder ruhiger. Schweift sein Blick durch die Scheiben von „Austernbar“ und Bahnhofsfassade, bleibt er am Kanzleramt hängen. Dort wird jedes seiner Worte registriert, gespeichert, analysiert. Er hat zwar in den vergangenen Jahren schon viel getan, zuletzt aber hat er alles versucht: Er hat Angela Merkel einen Brief geschrieben, einen sehr langen Brief. Abgeschickt vor einer Woche. Der Bahnchef schreibt gern. Dieser an die „Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin“ klingt nicht

so, wie er sich gewöhnlich ausdrückt. Deutlich ist er trotzdem: „Der politische Diskussionsprozess hat sich von dem Ziel, dem Unternehmen DB AG den Weg in eine erfolgreiche Zukunft zu bereiten, entkoppelt.“ Besonders das Verhalten der Union mache ihm in der Frage der Bahnprivatisierung Sorge, schreibt er der CDU-Vorsitzenden. Mit deren Verhandlungsführern habe er kürzlich erneut sprechen müssen. Solche Positionen „sollten nicht ernsthaft von einem verantwortungsbewussten Eigentümer vertreten werden“, hat er die Kanzlerin belehrt. „Ich habe inzwischen große Zweifel, ob am Ende des politischen Prozesses überhaupt eine umsetzbare Privatisierungsentscheidung stehen wird.“

Zwei Milliarden Euro brauche die Bahn dann statt des Börsengeldes erstmal aus der Staatskasse. „Ich bitte um Verständnis, dass ich mich in Sorge um unseren erfolgreich arbeitenden Konzern so klar und direkt an Sie wende...“, hat er geschrieben. Die Bahn als gefräßiges Monster des Staatshaushaltes – das muss doch wirken, das ist doch seit Jahrzehnten der Schrecken aller deutschen Politiker.

Mehdorn gibt dem ZDF vor der „Austernbar“ noch ein Interview. Dann steckt er die starken Hände in die Taschen, auf dem Weg zurück nimmt er die Rolltreppe.

Die Koalition der Unwilligen

Wenige Wochen vorher, am 21. September 2006, rollte an eben diesem Berliner Hauptbahnhof ein Zug ein, den der Bahnchef wohl gern gestrichen hätte: Unter rot-weißen und mit DB-Logo bemalten Bettlaken stoppt eine Truppe von Bahnfans auf dem Vorplatz, um anschließend von „Investoren“ ausgeschlachtet zu werden. Versteigert mit einem überdimensionalen Papphammer gehen Filetstücke von Zug und Bahn scheinchenweise weg.

Aus dem Streckennetz der DB, aufgemalt auf einem Transparent, werden die attraktivsten Trassen herausgeschnitten. Zum Beispiel die Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Köln, mit Milliarden vornehmlich aus Steuergeld gebaut. Junge Männer mit Haaren voller Gel stecken sie sich gierig ein – ganz offenkundig Heuschrecken in schwarzen Anzügen.

Das Happening der Globalisierungskritiker um „attac“ bleibt keine Einzelaktion. Wenig später treffen sich die Privatisierungsgegner zum Kongress in Berlin, mehrere Hundert füllen einen Kinosaal zur Premiere des Films „Bahn unterm Hammer“ – eines Plädoyers gegen den Verkauf und für die Staats- oder Bürgerbahn. In den Sesseln Kommunisten, PDS-Anhänger, Ex-Bundesbahner, verärgerte Bahnkunden. Aber nicht nur: Im Bündnis „Bahn für Alle“ machen mehr als ein Dutzend Organisationen einschließlich der Umweltschützer vom BUND, des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) und der Gewerkschafter von IG Metall und Verdi mobil. Im Rahmenprogramm heizen linke SPD-Abgeordnete die Stimmung gegen die Verschleuderung öffentlichen Eigentums an. „Reisepläne“ im DB-Design wandern durch die Reihen mit der Parole „Höchste Eisenbahn – stoppt den Börsenwahn“. Eine erste Station für das Jahr 2007 weist der Plan hoffnungsvoll aus: „Der Bundestag verschiebt die Entscheidung um ein Jahr und prüft Alternativen zur Privatisierung der Bahn.“

Hier wird nicht über die Form einer Bahnprivatisierung debattiert – hier steht der Kapitalismus am Pranger und an diesem Abend hat er das Gesicht von Hartmut Mehdorn. Den größten Applaus im Saal gibt es, als sein sofortiger Rücktritt gefordert wird.

Die Organisatoren wissen, dass sie bestenfalls ein Kräuseln an der glatten Oberfläche des Projekts bewirken; aber sie setzen auf eine Welle im Land, die sich allmählich aufbaut und auf der sie eines Tages zu reiten hoffen: eine Welle des Widerwillens ge-

gen den Verkauf von Lebensadern der öffentlichen Hand. Auf die Angst vor anonymen Fonds aus Übersee, einem massenhaften Verlust von Arbeitsplätzen und vor einem privat kontrollierten Monopol, das etwa in der Energiebranche durch überhöhte Strompreise genauso unbeliebt wie reich wurde. Eine Bürgerinitiative formt sich, eine außerparlamentarische Opposition gegen die Koalition von Bahn-Privatisierern.

Eine Bewegung mit unbequemen Fragen in jenem Herbst 2006: Wurde in den Parteien je ein Beschluss zum Bahn-Verkauf gefällt? Wurden Alternativen geprüft? Rechnet sich das Projekt für den Steuerzahler? Wer profitiert vom Börsengang? Was wird aus dem Schienennetz jenseits der Vorzeigestrecken und an welchen Bahnhöfen lassen Finanzinvestoren noch Züge halten? Wie viele Mitarbeiter verlieren ihren Job?

Für die Gegner des Börsengangs sind dies nur rhetorische Fragen, ein ideologisches Projekt, Ausdruck einer Modestimmung zur Privatisierung öffentlicher Infrastruktur. Sie glauben, dass Volksvermögen in kaum zu bezifferndem Ausmaß vernichtet wird: In den vergangenen über hundert Jahren hätten fünf Generationen von Deutschen diese Bahn aufgebaut und ein so dichtes Schienennetz geknüpft, dass es eine Bahn für alle möglich mache. Werte zwischen 100 und 200 Milliarden Euro seien geschaffen worden, die jetzt in der Hoffnung auf schnellen Gewinn verzockt würden.

Ihre Furcht: Die öffentliche Hand zieht sich aus dem letzten Großunternehmen im Dienst des Allgemeinwohls zurück. Private Investoren achten auf Rendite – aber Verkehrspolitik, die Umwelt und der Klimaschutz sind keine Kategorien für Beteiligungskapital. Die neuen Herren der Bahn werden die von Mehndorn ausgerufene Strategie zu einem weltweiten Logistikunternehmen vorantreiben, einem Mega-Konzern, in dem die Sonne nicht untergeht und die gute alte „Eisenbahn“ eine Randerscheinung sein wird. Die Bürgerbahn verfällt dem Börsenwahn, der

„Global Player“ wird zum „Local Loser“, die Hafenterminals in China sind wichtiger als die Regionalbahn nach Cottbus.

Der Privatisierungszauber, demzufolge alles besser, kundenfreundlicher, billiger und flexibler sein soll, hat bei ihnen nie gewirkt. Wasser, Strom, Gas – das alles sind für sie Beispiele, wie sich vermeintlicher Zauber in einen Fluch wandelte. Bürgermeister bedauern öffentlich, dass sie Stromversorger verkauften und andere mühen sich, das Wasser wieder in eigener Regie fließen zu lassen.

Gefährlich ist die bunte Truppe damals noch nicht für Mehndorns Pläne, es sind Randfiguren im politischen Berlin, weit weg von den Hebeln der entscheidenden Stellwerke in Bundestag, Fraktions- und Parteispitzen und Regierung. Doch sie sprechen aus, was viele Abgeordnete in den Wahlkreisen an den Rändern der Republik wegen der Zwänge der großen Koalition nicht sagen dürfen. Es ist die Angst, abgehängt zu werden vom Netz einer Privatbahn und ein für alle Mal die Mitsprache zu verlieren.

Hans-Peter Friedrich ist keiner von ihnen. Nicht nur das CSU-Parteibuch trennt den Franken von attac-Aktivisten, der PDS oder Verdi. Er ist stellvertretender Fraktionschef, Mitglied einer Regierungspartei und Verhandlungsführer für die Union in Sachen Bahn. Er ist kein Privatisierungsgegner, sagt er. Er halte große Stücke auf den Bahnchef, sagt er auch.

Vielleicht galt er deswegen lange als dessen gefährlichster Gegner. Friedrich will die 34.000 Kilometer Schienen, die Bahnhöfe und die Stromversorgung der Züge – kurz „das Netz“ – verteidigen. Jenes Eigentum des Staates, in das der Steuerzahler jedes Jahr Milliarden fließen lässt. Wie für Autobahnen oder Kanäle. Und er wird weiter zahlen müssen, selbst wenn bei der Bahn Investoren aus Russland, Dubai oder China das Sagen haben. Für den Franken bleibt das Netz das Kerngebiet des Staates, besonders in der Marktwirtschaft. Friedrich kämpft wie Mehndorn – aber anders: Er ist ruhig, verbindlich im Ton, beweg-

lich, ein Taktiker. Er weiß, er darf nicht nur dagegen sein, er muss auch für etwas sein, muss Kompromisse vorschlagen oder zumindest mittragen. Vom Zug der großen Koalition aus SPD und Union dürfen nicht zu viele abgekoppelt werden, das wird im Kanzleramt von ihm erwartet. Als letzten Ausweg kann er höchstens auf Zeit spielen.

Denn nach den Spielregeln der Regierenden in Berlins Mitte ist sein Verhandlungsmandat im Koalitionsvertrag klar geregelt. Dort steht, dass die Bahn verkauft wird – offen blieb nur das Wie. Das Papier sorgte im Herbst 2005 für Erstaunen unter Verkehrsexperten. Denn vorhergehende Entwürfe für den Vertrag sahen dies mitnichten vor. Das konnte den Herren im großen gläsernen Turm am Potsdamer Platz 2, dem Sitz der Bahnzentrale, nicht gefallen.

Wie der Privatisierungsauftrag seinen Weg in letzter Minute in den Regierungsfahrplan fand, darüber gehen die Darstellungen auseinander. Übereinstimmend wird jedoch berichtet, dass die Wortwahl Börsengang maßgeblich von zwei Politikern bestimmt wurde, die die Konsequenzen nicht mehr verantworten müssen: Der eine heißt Gerhard Schröder, damals Bundeskanzler und Duzfreund von Hartmut Mehdorn, den er auf seinen Posten gebracht hatte. Schröder war wenig später nicht nur Ex-Kanzler, sondern auch Ex-Parlamentarier. Doch selbst als Kanzler hätte er eine solche Formulierung nicht allein durchdrücken können, er brauchte Partner bei der Union und fand sie unter anderem in Otto Wiesheu, dem Verkehrs- und Wirtschaftsminister Bayerns. Wenige Wochen nach den feierlichen Unterschriften unter den Koalitionsvertrag gab Wiesheu seine politischen Ämter auf und wechselte für ein Millionengehalt in die Führung des größten Staatskonzerns der Republik – seitdem versucht er als rechte Hand Mehdorns und als Vorstand für politische Beziehungen den Börsengang nach den Wünschen seines Chefs durchzudrücken.

Im Reichstagsgebäude kennt die Börsen-Opposition längst keine Parteien mehr: Ob Friedrich oder die Linke der SPD – sie sind heimliche Mitglieder der Anti-Mehdorn-Fraktion, die ihre inoffiziellen Unterstützer überall hat. Bei der FDP, der Linkspartei oder den Grünen. Vor allem bei den zerrissenen Sozialdemokraten. Dort sehen sich viele zur Loyalität mit ihrem Minister Wolfgang Tiefensee gezwungen, der so schnell ins Lager Mehdots wechselte. Nein, diese Bahnprivatisierung ist in Volk und Verkehrsausschuss so populär wie eine Steuererhöhung. Fast drei Viertel der Deutschen sprechen sich in Umfragen gegen sie aus. Zwischen den konkurrierenden Parteien zirkulieren vertrauliche Dokumente, Informationen werden ausgetauscht und an die Presse lanciert. Es ist eine kuriose Koalition aus attac-Aktivisten, PDSlern, Umweltbewegten, Fahrgastverbänden, Betriebsräten, SPD-Linken, FDP-Wirtschaftsliberalen, Industrievertretern sowie Konservativen und selbst Ministern – geeint in der Überzeugung, dass diese Privatisierung à la Mehdotn gestoppt werden muss.

Wie konnte unter diesen Vorzeichen ein solches Projekt Erfolg haben? Wer konnte es gegen diese Riesenkoalition der Gegner so weit vorantreiben, dass es nur noch eine Frage von Monaten schien, bis die erste Notierung der Aktie „DB“ an der Frankfurter Börsentafel leuchtete? Hartmut Mehdotn hat in diesem Spiel ein Gesicht und eine Meinung und die äußert er auch. Wolfgang Tiefensee vertritt als Bundesverkehrsminister die Regierung. Weitere Befürworter erkennt man kaum und hört sie selten, sie werden an den Spitzen von Ministerien, Fraktionen oder im Kanzleramt vermutet, ebenso bei großen internationalen Investmentbanken wie an der Gewerkschaftsspitze. Kaum jemand von ihnen spricht über dieses Thema gern öffentlich und schon gar nicht offen. In Arbeitsgruppen oder Fraktionssitzungen gibt es allenfalls Andeutungen. Halbsätze der Kanzlerin werden auf den Fluren analysiert, gedreht, gewendet und inter-

pretiert. Ist der Bahnbörsengang nur eine Karte im großen Poker in Berlin, wo Arbeitslosenversicherung und Mindestlohn gegen Gesundheitsreform und Online-Durchsuchungen getauscht werden? Dieses Pokerspiel wird meist zwischen drei oder vier Mächtigen gespielt, keiner legt seine Karten offen. Die Privatisierung der Bahn kann eine aufschlussreiche Antwort auf die Frage geben, wer in diesem Land Entscheidungen trifft.

Die Bahn wird verkauft, so steht es im Koalitionsvertrag. Ein Bibeltext ist dies nicht, die Stimmung kann sich drehen – hoffen die einen und fürchtet der andere. Deshalb macht Hartmut Mehdorn hoch oben in der 25. Etage im Bahntower am Potsdamer Platz Druck.

Wie viel Bahn kann sich der Staat leisten?

Vermutlich hätte niemand Hartmut Mehdorn für den diplomatischen Dienst empfohlen. Doch wenn es eng wird, weiß er, welchen Nerv er treffen muss.

Er weiß, dass Angela Merkel viele Sorgen hat und die Bahn selten als Erstes in der wöchentlichen Kabinettsitzung behandelt wird. Es gibt die verfahrenere Gesundheitsreform, die Pflegeversicherung, die Bildungsmisere und die fehlende Betreuung für Kleinkinder. Die Kanzlerin will das wichtigste Vorhaben der zweiten Phase ihrer Kanzlerschaft bis zu den Wahlen 2009 durchziehen – sie will nicht als Verliererin dastehen. Den Verkehrsminister weiß Mehdorn seit Ende 2006 an seiner Seite und es gibt keine Anzeichen dafür, dass die Aktivisten um attac, die SPD-Parteibasis oder gar die Linkspartei in der ausgefeilten Börsenstrategie eine Rolle spielen könnten. Und doch ist das Projekt Börsengang wieder einmal kurz vor der Ziellinie ins Stocken geraten, der Widerstand im Parlament und vor allem in Merksels Union verhärtet sich.

Mehdorn braucht die Kanzlerin jetzt. Er schreibt ihr daher einen Brief, der eher ein Gemälde mit zwei Motiven ist. Eines zeigt etwas Bedrohliches in düsteren Farben und deutlichen Worten, darüber liegt ein Beruhigendes: Es gibt ja ein Regierungsgutachten, das dem Bund beim Verkauf der Bahn Einnahmen von bis zu neun Milliarden Euro verspricht – auf einen Schlag – wenn sie nach dem Modell Mehdorn privatisiert wird. Und dies alles, ohne den Konzern umzukrempeln, ohne Unruhe im Betrieb zu schaffen und sogar mit Billigung der Gewerkschaft. Eine scheinbar verlockende Chance für jeden Regierungspolitiker, ein jahrzehntelanges, unkalkulierbares Risiko für den Haushalt auf stille Weise loszuwerden. Das scheint Mehdorns Ass im Ärmel zu sein.

Darunter schimmert das düstere Bild durch, das die andere Bahn zeigt, einen Betrieb in prekären Verhältnissen und vor allem einen, der ganz dringend Milliarden aus dem Bundeshaushalt braucht. Mehdorn lässt das alte Gespenst im Kanzleramt anklopfen, das dessen Bewohner seit Jahrzehnten immer wieder erschreckt hat.

„Wir können uns nur noch eines leisten – die Bundeswehr oder die Bundesbahn“, hatte schon Ex-Kanzler Helmut Schmidt einst gestöhnt. Und das hatte seinen Grund: Nachdem die Eisenbahn seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen weltweiten Boom erlebte und praktisch konkurrenzlos Kohle, Stahl und Menschen für die industrielle Revolution transportierte, änderte sich das nach dem Zweiten Weltkrieg dramatisch: Die Menschen des Wirtschaftswunders wollten Autofahren, der Lastwagen transportierte ihre Kühlschränke und folglich baute der Staat in erster Linie Straßen.

Im Osten ist es noch schlimmer: Zwar gibt es weder Wirtschaftswunder noch Autoboom, doch die Sowjets demontierten Gleise und transportieren sie als Beute ab. Wo früher zwei nebeneinander lagen, war plötzlich nur noch eins da. Der ge-

plante Bau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes in der DDR wird nie umgesetzt, die Züge zuckeln weiter durch den Arbeiter- und Bauernstaat; im Zweifel hat der Gütertransport für die volkseigenen Betriebe Vorrang.

Noch in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts beförderte die Eisenbahn in Deutschland rund 70 Prozent aller Güter, seit den 90er-Jahren sind es weniger als 20 Prozent. Auch im Personenverkehr dominiert das Auto mit über 80 Prozent. Während sich das Fernstraßennetz der Bundesrepublik zwischen 1949 und 1989 verdoppelt, schnurrt das DB-Netz von über 30.000 Kilometer auf noch 27.000 Kilometer zusammen.

Noch schneller als das Netz schrumpft, wachsen die Schulden der Bundesbahn: 1994 steht sie mit 34 Milliarden Euro in der Kreide und droht den Bundeshaushalt aufzufressen. Auf den ausgefahrenen Gleisen rumpeln Züge mit mehr als 40 Jahre alten Waggons verspätet in schmutzigen Bahnhöfen, wo nur noch der Drogenhandel blüht und immer weniger Reisende auf lustlose Schalterbeamte treffen. Die Bahn wird immer schlechter, weil sie immer schlechter wird. „Ein Dinosaurier im Schuldenmeer“, macht der damalige Bahnchef Heinz Dürr aus.

Nun kann ein Staat zwar ein sehr geduldiges Wesen sein, besonders wenn es um seine Behörden geht. Obwohl täglich Millionenbeträge auf unheimliche Weise auf Fluren und Gängen nahezu ohne Spuren ihre Nullen verlieren. Solche Haushalte des Bundes haben jedoch die Eigenschaft, dass ihre Schatten immer länger werden und es eines Tages den Finanzminister fröstelt. Bei der Bundesbahn wurde ihm eiskalt: Der Fehlbetrag des Jahres 1988 stieg auf fast vier Milliarden Mark, die Verschuldung betrug 43 Milliarden Mark. Mit den Einnahmen konnten nicht einmal die Löhne der Eisenbahner gezahlt werden.

Es war Zeit für eine Notoperation: Als 1989 im Auftrag der Regierung Experten zusammentraten, konnten sie auf der Intensivstation gleich einen weiteren Patienten mitbehandeln. Die