

■ Jan Gympel

Wenn der Schwanz mit dem Hund wedelt

aus SIGNAL 04/2008 (September 2008), Seite 24 (Artikel-Nr: 10000878)
Jan Gympel

Ein Buch über Bahnchef Mehdorn

Gehört Hartmut Mehdorn die Deutsche Bahn AG? Insbesondere durch die Berichterstattung über den letzten Arbeitskampf bei diesem Unternehmen konnte man oft den Eindruck gewinnen, es wäre so. Doch in Wirklichkeit ist natürlich auch der so mächtig scheinende Bahnchef nur ein Angestellter. Und kein Vorstandsvorsitzender kann auf die Dauer anders handeln, als es der mehrheitliche oder gar alleinige Eigentümer des Unternehmens will, zumal wenn dieses nicht an der Börse notiert ist. Im Falle der DB AG ist der Eigentümer bekanntlich (noch) die Bundesrepublik Deutschland. Und an diesem Beispiel zeigt sich besonders schön, wie sich das eben so mit »Volkseigentum« verhält: Es gehört formal allen und damit niemandem wirklich, Entscheidungswege sind verworren und steinig.

Nicht zuletzt daraus bezieht Hartmut Mehdorn seine Macht, seit er 1999 auf seinen jetzigen Posten gelangte. Der Wirtschafts- und Verkehrsjournalist Markus Wacket beschreibt dies in seinem Buch »Mehdorn, die Bahn und die Börse - Wie der Bürger auf der Strecke bleibt« anschaulich. Er zeichnet nach, mit welchen Mitteln der Manager das Ziel verfolgte, das letzte große bundeseigene Unternehmen zu versilbern - samt all der insbesondere den Bahn Nutzern bekannten Folgen und »Nebenwirkungen«, die sich aus den umfangreichen Maßnahmen zur »Sanierung« und Umstrukturierung ergaben.

Den Absichten der vor nunmehr anderthalb Jahrzehnten angeschobenen Bahnreform zuwiderlaufend, habe dazu insbesondere die konsequente Verhinderung ernsthafter Konkurrenz gehört, samt umfassender, volkswirtschaftlich völlig unsinniger, für die DB AG aber strategisch richtiger Vernichtung von Volksvermögen: sei es die Verschrottung von rollendem Material, das nicht etwaigen Wettbewerbern in die Hände fallen soll, sei es die Schrumpfung des Netzes, das - weniger durch Aufgabe ganzer Strecken als durch den Ausbau von Weichen und Gleisen - immer unflexibler gemacht wurde. Am allerwichtigsten war Mehdorn nach Wackets Darstellung jedoch stets das Festhalten an der »integrierten« Bahn, wie die faktische Verteidigung der Vormacht wenn nicht Fast-Monopol-Stellung der DB AG hübsch umschrieben wurde. Börsengang mit Schienennetz, wodurch die DB AG auch weiterhin darüber entscheiden könnte, wer wo Züge fahren lassen darf und letztendlich auch, zu welchem Preis - über die Nutzungsentgelte. Zudem hübsche es die Bilanzen ungemein auf und staatliche Mittel gäbe es allein schon zum Unterhalt des dann teilweise oder voll privatisierten Netzes, Jahr für Jahr zweieinhalb Milliarden Euro, wobei es weitgehend der DB AG überlassen bliebe, wie und wo sie diese einsetze. Für weitere Geldtransfers aus den Taschen der Steuerzahler in jene der privaten Anteilseigner (wie üblich als »Investoren« verklärt) sorgten die Einnahmen aus dem, oft ebenso langfristig und ohne Ausschreibung vergebenen, Nah- und Regionalverkehr. Oh, glückliche Welt des Turbokapitalismus!

Wacket versucht sich auch an einem Psychogramm Mehdorns, dessen persönlichen Vorlieben es anscheinend auch zu verdanken ist, dass die Bahn in den letzten Jahren



Markus Wacket: Mehdorn, die Bahn und die Börse. Wie der Bürger auf der Strecke bleibt. Redline Wirtschaft-FinanzBuch Verlag, München 2008. 240 Seiten. 19,90 Euro.

mehr und mehr Eigenheiten der Luftfahrt übernommen hat. Der gern als ruppig und eigenwillig beschriebene Manager steht ganz im Zentrum des Buches - konsequenterweise, denn die ihm gewogenen wie die ihm feindlich gesonnenen Politiker (und als Feind betrachtete und betrachtet Mehdorn offenbar jeden, der nicht seiner Meinung ist) kamen und gingen. Mehdorn blieb. Und es war anscheinend nicht allzu wichtig, wer den Aufsichtsratsvorsitzenden oder gar den Bundesverkehrsminister geben durfte, insbesondere nicht zu Zeiten der Kanzlerschaft Schröders (der nach seinem Ausscheiden aus der Politik nicht auf der Gehaltsliste der DB AG landete, im Gegensatz zu zahlreichen anderen Politikern - ein Umstand, der den Kenner der Materie mehr überrascht als der Seitenwechsel des Gewerkschaftschiefs Hansen). Lang ist die von Wacket zusammengetragene Liste der kleinen Tricks, großen Ungeheuerlichkeiten und regelrechten Frechheiten, auch und gerade gegenüber den Vertretern des Eigentümers, welche den Vorstandschef jedes normalen Unternehmens wohl längst den Kopf gekostet hätten.

Dabei blitzt in dem Buch gelegentlich Sympathie für Mehdorn durch. Eigentlich kann ihm auch niemand einen Vorwurf machen: Er erledigt seinen Job, und das geradezu gewissenhaft. Und die Aufgabe, welche ihm gestellt wurde, lautet nun einmal nicht, volkswirtschaftlich sinnvoll zu handeln, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, billige und komfortable Verbindungen anzubieten, dem Gemeinwohl zu nutzen, sondern: die Bahn so rentabel wie möglich zu machen und damit so attraktiv wie möglich an der Börse, an welche er sie befördern soll.

Beschwerden über die Folgen des Umbaus der einstigen Behörde zum global agierenden Logistikkonzern sollten daher vor allem an all jene Politiker gerichtet werden, die gerade in den Monaten der heftigen Tarifaueinandersetzung so taten, als wäre die Bahn AG nicht nur auf dem Papier ein Privatunternehmen und zudem eines, mit dem sie leider, leider überhaupt nichts zu tun hätten und das sie deshalb auch nicht beeinflussen könnten.

Wie sich die angeblichen Vertreter des Volkes und seiner Interessen aus der Verantwortung stahlen und stehlen, wie sich die Politiker hinter dem Bahnchef verstecken, der die zunehmende Unbeweglichkeit, Ineffizienz und Impotenz unseres real existierenden politischen Systems geschickt nutzt - das hätte in dem Band ruhig noch etwas deutlicher benannt werden können. Zumal Wacket klar darlegt: Die Interessen der Bahnnutzer, insbesondere jener Mehrheit der Deutschen, die nicht in den wenigen Metropolen und deren Dunstkreis wohnen, können niemals die Interessen einer börsentauglichen Bahn oder deren künftiger (Mit-) Eigentümer sein. Andererseits hegt Wacket Zweifel, die DB AG könnte in der globalisierten, neoliberalisierten Welt noch lange mithalten, ginge sie einen anderen Weg, etwa den der Schweizerischen Bundesbahnen.

Das Buch liest sich flüssig und unterhaltsam, bietet aber - gerade deshalb? - wenig Zahlen und »harte« Fakten. Und da Wacket sich dem Vernehmen nach vieler Zuträger bedient hat, die aus verständlichen Gründen anonym bleiben wollen, nennt es auch für all die Anekdoten, Insiderinformationen und Hintergrundberichte so gut wie keine Quellen. Für die wissenschaftliche Arbeit ist es daher kaum zu gebrauchen, fast ebensowenig für die konkrete politische Argumentation. Einen Index gibt es auch nicht, die Kapitelüberschriften dienen nur begrenzt der Orientierung. Der Band ist vor allem hilfreich und sinnvoll, um die Entwicklung und Geschehnisse der letzten Jahre

noch einmal Revue passieren zu lassen. Und wie die Ereignisse der letzten Monate zwangsläufig fehlen, so fehlt auch eine Antwort auf die Frage, weshalb sich Mehdorn letztlich doch nicht durchsetzen konnte mit seinem Wunsch nach einem Börsengang samt Netz. Obwohl der Leser schon ahnt: Das letzte Wort dürfte hier noch nicht gesprochen sein, der Schwanz längst wieder daran arbeiten, mit dem Hund zu wedeln. Hartmut Mehdorns Vertrag jedenfalls ist schon verlängert worden - vorfristig und entgegen der Gepflogenheit, nach der Vorstandsmitglieder mit spätestens 65 Jahren ihren Posten räumen. Er darf bis 2011 bleiben. Mindestens. Mal sehen, was ihm bis dahin noch alles einfällt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000878>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten