

Hintergrund:

Seilschaft für Mehdorn

Wer will den Verkauf der DB mit Netz?



Man kann die im Folgenden genannten Personen durchaus als „Seilschaft“ bezeichnen, die der ehemalige Bundeskanzler Gerhard Schröder zusammengefügt hat. Es fällt auf, dass die Akteure ausschließlich der SPD zuzurechnen sind.

Hartmut Mehdorn wurde Ende 1999 unter der Regierung Schröder zum Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG berufen. Dass Schröder und Mehdorn sich aus früheren Beziehungen sehr gut kannten, hat die Presse hinreichend beschrieben. Dass Mehdorn das Interesse haben muss, gegen eine Trennung von Netz- und Verkehrsunternehmen sowie gegen jede Einschränkung seiner Macht als Unternehmenschef einzutreten, ist selbstverständlich.

Werner Müller wurde 1998 von Gerhard Schröder zum Minister für Wirtschaft und Technologie berufen und amtierte bis 2002. Heute ist Müller Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG und beaufsichtigt den Vorstand, den die Regierung berief, der er angehörte.

Norbert Hansen ist seit 1999 Vorsitzender der Eisenbahnergewerkschaft Transnet. Transnet gilt unter Fachleuten als „Betriebsgewerkschaft“ der Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG. Sein Interesse ist darauf gerichtet, die Grundlage seiner Gewerkschaft zu erhalten.

Achim Großmann ist seit 1987 Mitglied des Bundestags. Von 1991 bis 1998 war er wohnungspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion und wurde mit dem Amtsantritt Schröders parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Thomas Kohl war unter dem SPD-Verkehrsminister Münterfering zunächst Abteilungsleiter für Luft-, Raum- und Schifffahrt

und löste alsbald als Abteilungsleiter Eisenbahn Hans J. Huber ab, der schon unter den vorangegangenen CDU-Ministern diese Abteilung geleitet hatte. Seither hat Kohl alle Ministerwechsel im Ministerium „überlebt“, sodass davon auszugehen ist, dass nicht der Minister, sondern Kohl die Politik in Sachen Eisenbahn macht – der einzige Minister, der anderer Meinung war, nämlich Kurt Bodewig, wurde von Gerhard Schröder abgesetzt.

Henry B. Cordes war zunächst unter Bundeskanzler Schröder im Kanzleramt tätig. Er wechselte Ende 2002 ins Wirtschaftsministerium Wolfgang Clements (SPD). Er leitete zwei Unterabteilungen: das Ministerbüro mitsamt dem Kabinetts- und Parlamentsreferat sowie die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Nachdem das Wirtschaftsministerium an die CDU fiel, wechselte Cordes in das SPD-geführte Finanzministerium. Dass Cordes zum innersten Machtzirkel Schröders gehört, belegt eine Darstellung von Karl-Rudolf Korte, Professor für Politikwissenschaft an der Universität Duisburg-Essen, mit dem Titel „Information und Entscheidung – Die Rolle von Machtmaklern im Entscheidungsprozess von Spitzenakteuren“ – nachzulesen auf einer Internetseite der Bundeszentrale für politische Bildung. Cordes vertritt unter anderem die Bundesrepublik Deutschland im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH. Nicht ganz zufällig sind gerade die Verträge über den Bau der Anbindung des Flughafens unterzeichnet worden.

Wolfgang Tiefensee ist als Verkehrsminister bisher weitgehend erfolglos. Tiefensee hat – so der Eindruck, der sich dem Beobachter aufdrängt – als gelernter Ingenieur, aufgewachsen in der DDR, kein ausreichendes Gespür für wirtschaftliche und politische Zusammenhänge. Er verlässt sich auf seine Berater, und das sind die vorgenannten Personen.

Was hält die Seilschaft zusammen?

Nur Mehdorn und Hansen haben Interesse daran, die Deutsche Bahn AG ungeteilt zu erhalten – als Grundlage ihrer eigenen Macht. Dafür werden Märchen in die Welt gesetzt, die die Akteure selbst glauben – so Hansens Behauptung, eine „Zerschlagung“ der DB würde bis zu 80.000 Arbeitsplätze kosten.

Bei den übrigen Akteuren – wie schon gesagt, alle aus dem SPD-Umfeld – gibt es zwei Motive. Das eine ist parteipolitisch: Die SPD möchte es den Gewerkschaften recht machen und außerdem einen Rest

von Staatswirtschaft erhalten, indem die DB einerseits das Netz kontrolliert, dafür andererseits reichlich öffentliche Mittel erhält und so wiederum privaten Unternehmen auf anderen Gebieten Konkurrenz macht. Das erklärt, warum ein Scheitern der Kapitalprivatisierung als „Plan B“ nicht nur von der Gewerkschaft Transnet gebilligt wird. Warum aber wird damit der „Börsengang“ nicht einfach abgesagt?

Scheitern nicht zugeben

Als zweiter Grund spielt der Umstand eine wesentliche Rolle, dass die genannten Personen, aber auch viele andere Politiker mit dem

Amtsantritt Mehdorns einen Zukunftsglauben an die Kapitalmarktfähigkeit der DB entwickelt haben, den sie nicht aufgeben können, ohne das Scheitern Mehdorns und ihre eigene Fehleinschätzung einzuräumen. Die Verhaltensweisen sind nicht anders als die der Akteure, die Bahn-Großprojekte wie „Stuttgart 21“ und „Transrapid“ immer noch verteidigen. Eine Verteidigung einmal aufgestellter Glaubenssätze führt früher oder später zu Differenzen mit der Realität. Sind die Machtstrukturen so beherrschend, dass das Anerkennen der Realität für die agierenden Personen selbst zum Problem wird, so beginnen sie, die Realität zu leugnen und die Wahrheit zu verbiegen oder unangenehme Tatsachen aus-

zublenden. Diese psychologische Grundstruktur des Menschen zieht sich durch alle Lebensbereiche und findet sich bei Straftätern, die ihre Taten vertuschen und leugnen, bei Machthabern in Strukturen, die mit Pressezensur die Wahrheit bekämpfen, aber auch bei Akteuren im demokratischen System, die Vertrauen und Einfluss nutzen, um ihre „Wahrheit“ durchzusetzen.

Der Glaube an Mehdorn

Mehdorn ist mit der Vision angetreten, die DB innerhalb weniger Jahre zu sanieren und kapitalmarktfähig zu machen. Noch

Ende des Jahres 2000 rechnete Mehdorn vor dem Deutschen Bundestag vor, dass das Betriebsergebnis der DB bis 2004 auf 2,1 Milliarden Euro (vor Steuern) gesteigert werden könne. Dafür forderte er von der Bundesregierung Chancengleichheit bei der Besteuerung – übrigens unter Übernahme entsprechender Forderungen von PRO BAHN. Doch Schröder ließ Mehdorn mit dieser Forderung alsbald abblitzen und stellte ihn mit mehr Geld für Investitionen ins Schienennetz ruhig. Der Gewinn vor Steuern lag 2004 nicht bei den erwünschten 2,1 Mrd. Euro, sondern bei der sprichwörtlichen „schwarzen Null“.

Mehdorn und sein Vorstand müssen begriffen haben, dass sie Geld an anderer Stelle als mit dem Schienenverkehr verdienen müssen, um ihre Ziele zu realisieren. Erst 2002 wurde der Plan veröffentlicht und dann umgesetzt, die Spedition Schenker, die früher zur DB gehört hatte, zu kaufen und so ein zweites Standbein aufzubauen. Tatsächlich hat das insofern funktioniert, als die DB mittlerweile praktisch den gesamten Gewinn aus dem Logistikgeschäft realisiert. Würde das Schienennetz aus dem Konzern herausgelöst, verlöre Mehdorn die Machtposition, auf deren Basis er gesicherte Staatszuschüsse erhält und zugleich günstige Kredite für den Kauf neuer Unternehmen erhalten kann.

2. Planung 2000 bis 2004



- Die Zielplanung für den Konzern orientiert sich an den folgenden Rahmendaten:

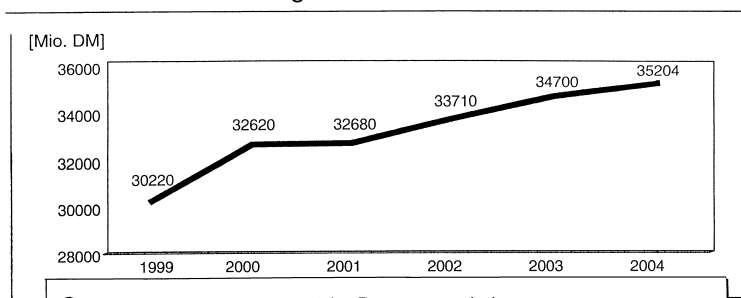
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Umsatz/Mrd. DM	30,2	32,6	32,6	33,7	34,6	35,0
Aufwand Personal	16,0	15,5	14,8	14,7	14,5	14,0
Aufwand Material	13,2	14,1	13,9	14,2	14,8	14,5
Investition Brutto	16,2	16,7	13,4	12,1	11,8	10,9
Investition Netto	6,8	9,7	7,2	6,5	6,5	5,8
Ergebnis vor Steuern [Mrd. DM]	±0	1,2	1,2	1,7	2,4	4,3

- Nur bei erfolgreicher Realisierung aller Teilziele werden die gesamten wirtschaftlichen Konzernziele erreichbar sein.
- Das Jahr 2000 nimmt dabei eine besondere Bedeutung ein!

2. Planung 2000 bis 2004



Erwartete Umsatzentwicklung



- Marktwachstum von ca. 1% im Personenverkehr
- Wachstum im Güterverkehr von ca. 2 - 3%, harter Preiswettbewerb
- Regionalverkehr unter großem Wettbewerbsdruck durch Dritte
- Erweiterung der internationalen Kooperationen
- Verbesserung der Beschaffungsbedingungen insgesamt

Zielvorstellungen, die Hartmut Mehdorn dem Deutschen Bundestag Ende 2000 präsentiert hatte (Original-Präsentation, alle Zahlen in DM). Damals war der Einstieg ins Logistikgeschäft noch nicht einkalkuliert. Die Erfolgswahlen wurden nicht erreicht – eigentlich müsste Mehdorns Plan längst als gescheitert gelten.

Warum drängt die Zeit?

Zwei Tatsachen werden zu einem explosiven Gemisch und treiben zur Eile: Zum einen braucht die DB für ihre Expansion neues Eigenkapital, das die Bundesregierung nicht zur Verfügung stellen will. Daher soll ein Anteil der DB verkauft werden, wobei nach Mehdorns Vorstellung der Erlös wieder an die DB zurückfließen soll. Bekommt die DB kein neues Eigenkapital, so wird der Expansionskurs im gewinnbringenden Logistikgeschäft gebremst.

Zum anderen läuft Mehdorn wie den anderen Akteuren ganz persönlich die Zeit davon. Ihre Amtszeit geht zu Ende (für Mehdorn spätestens in drei Jahren), und bei Erfolglosigkeit ist auch nicht mit einer Verlängerung zu rechnen. Die SPD befindet sich in der Meinung der Wähler auf einem Tiefstand. Eine Regierungsbildung ohne SPD würde allen zusammen ihre Positionen kosten. Also möchten sie ihr Amt und ihren Einfluss mit einem „Erfolg“ krönen.

Warum leistet die CDU/CSU keinen offenen Widerstand?

In der CDU/CSU ist die Erkenntnis, dass das Schienennetz nicht unter private Kontrolle geraten darf, zwar vorhanden, hat aber noch keine „Heimat“. Zu sehr ist bei vielen Konservativen die materielle Privatisierung der Staatsbetriebe (Post, Telekom, Flugsicherung) noch immer ein wünschenswertes Ziel. Dass der Verkauf der Flugsicherung auch von der CDU/CSU „durchgewinkt“ wurde, zeigt, wie schlecht das Problembewusstsein innerhalb der Union ausgeprägt ist. Das fördert die Bereitschaft, die Überzeugung der Fachleute innerhalb der Fraktion dem Koalitionsfrieden zu opfern.