

Mehdorns Befreiungsschlag

Liebe SuT-Leser!

Die Ära Mehdorn ist zu Ende. Das eine Dekade währende Schauspiel „Schmieden des Weltkonzerns Deutsche Bahn“ hatte etwas nibelungenhaftes. Hartmut Mehdorn in der Rolle des jungen Siegfried verteidigte bis zuletzt das über 180 Jahre gewachsene Bahnmonopol. Gestärkt durch das Bad im ‚Blut‘ seiner Gegner - Mehdorn überdauerte in seiner Amtszeit vier Verkehrsminister - hielt er sich für unverwundbar und insofern war es ihm immer egal, wer unter ihm in diesem Amt diente. Ob Reinhard Klimt (1999 – 11/2000), Kurt Bodewig (11/2000 – 10/2002), Manfred Stolpe (10/2002 – 11/2005) oder Wolfgang Tiefensee (seit 2005) - alle lernten die Rambo-Methoden des Hartmut Mehdorn im politischen Tagesgeschäft kennen und traten gegen Kampfschwert, Morgenstern und Lanze mit Degen, Dolch und Blechschild an. Ihrer vom Gesetzgeber vorgesehenen Aufgabe, Mehdorn zu kontrollieren, wurde keiner der Minister gerecht. Auch den illustren Kreis seiner Aufsichtsratsvorsitzenden wählte Mehdorn meist selber aus, immer gestützt durch die Sippenführer im Kanzleramt, Gerhard Schröder und Angela Merkel. Ausgerechnet der von Mehdorn am meisten verachtete Wolfgang Tiefensee kannte die von dem gewerkschaftlichen Feigenblatt überdeckte verwundbare Stelle Hartmuts, und versetzte ihm mit der von Mehdorn unwissentlich inszenierten Abhöraffaire den Todesstoß. Zuvor allerdings zog Brunhilde in der Besetzung Angela Merkel dem bereits angeschlagenen Althelden die schützende Tarnkappe rechtzeitig weg, bevor es zum Äußersten kam. Rasch in die Rolle der Kriemhild wechselnd, verdrückte Angela am Todeslager des treuen Hartmut dicke Krokodilstränen voll des Lobes und der Anerkennung seiner Leistungen im Kampf um die Bahn, um sich gleich dem jungen Helden Rüdiger Grube zuzuwenden, der Hartmut bereits in seiner Jugendzeit als Knappe und Stiefelputzer gedient hatte.

Lässt man die neun Jahre und vier Monate währende Amtszeit von Hartmut Mehdorn Revue passieren, so ist es in der Tat beachtlich, dass sich der kantige Manager solange an der Spitze der Bahn halten konnte. Von Beginn seiner Tätigkeit an verfolgte Mehdorn eine Unternehmensstrategie, die konträr zu den vom Gesetzgeber festgelegten Aufgaben stand. Nach dem Deutsche-Bahn-Gründungsgesetz sollte die DB-Holding in voneinander unabhängig agierende Aktiengesellschaften für den Personenfernverkehr, den Personennahverkehr, den Güterverkehr und den Fahrweg aufgeteilt werden, die selbstständig am Markt agieren. Mehdorn war die weitgehende Selbstständigkeit von Teilunternehmen wie DB-Cargo von Anfang an ein Dorn im Auge. Auch die vorgesehene Trennung von Netz und Betrieb sah Mehdorn als wesentliches Hindernis an, die Kontrolle über das Gesamtunternehmen Deutsche Bahn zu behalten. Vor dem Hintergrund der aufkommenden privaten Konkurrenz liberalisierter Personen- und Güterverkehrsmärkte hielt es Mehdorn für besser, auf die Aufsplitterung der Bahn zu verzichten und stattdessen einen straff geführten Gesamtkonzern unter Beibehaltung wesentlicher Teile der alten Monopolstrukturen an die Börse zu bringen.

Um die lahrende Wirtschaftlichkeit der gewerkschaftlich organisierten Bahnunternehmen zu übertünchen, kaufte Mehdorn 2003 für 2,5 Mrd. EUR den ehemals im Bahnbesitz befindlichen Logistikkonzern Stinnes zurück und übernahm Ende 2005 für 1 Mrd. EUR den US Logistiker Bax Global. Mehdorns selbst erklärtes Ziel dieser Aktion war ein weltweit

in allen Sparten führendes Logistikkonzern: In einer 20-seitigen Beilage zu den wichtigsten deutschen Nachrichtenmagazinen war im Sommer 2007 der Weg der DB von der Adlereisenbahn 1835 zum global player nachzulesen. Ob als Garant für Mobilität auf freien Straßen, als Nr. 1 im europäischen Schienengüterverkehr, als Nr. 2 der weltweiten Luftfracht oder als Nr. 3 in der Seefracht – „die Deutsche Bahn wird ihre Spitzenposition weiter ausbauen, um als Verkehrsunternehmen weltweit die Nr. 1 zu werden“, so die DB in ihrer Imagebroschüre „Zukunft bewegen“. Da sich dem Größenwahn Mehdorns niemand ernsthaft in den Weg stellte, konnte er seine Einkaufstour ungehindert fortsetzen. Neben einst staatlichen Güterbahnen in den Niederlanden und Dänemark landeten private Güterbahnen in Großbritannien, Spanien, Italien, der Schweiz und Polen ebenso in Mehdorns Portfolio wie Expeditionen in den neuen EU-Ländern im Osten. Dabei wird den zugekauften Unternehmen, die meist erfolgreich in Marktnischen operieren, rasch jede Eigenständigkeit abgewöhnt. Bestes Beispiel hierfür ist der von erfahrenen Managern erfolgreich geführte Logistikkonzern Schenker, der gegen den erklärten Willen der früheren Führungskräfte mit dem verlustträchtigen Bahngüterverkehr verwoben wurde und heute eng in die DB Strukturen eingebunden ist. In der Folge verließen exzellente Kenner des weltweiten Logistikmarktes den DB Konzern und wechselten zur Konkurrenz.

Die Finanzkrise hat Mehdorns eigentlichen Plan vereitelt, die lästigen Politiker, die er im Tagesgeschäft ohnehin nie ernst genommen hat, mit der Privatisierung los zu werden. Mit seiner an Stasimethoden erinnernden Abhöraktion aller Mitarbeiter hat Mehdorn vor allem die Gewerkschaften gegen sich aufgebracht, die am Ende zu Recht seine Ablösung forderten. Was Mehdorn in dem wenig durchschaubaren Konglomerat DB Konzern letztlich angerichtet hat, wird in nächster Zeit zu Tage treten. Zum Winkel und die Post sind hier ein Beispiel und zeigen was auf uns zukommen kann. Für die Politik sollte dies Anlass sein, sich der ursprünglichen Aufgabenstellungen des Deutsche-Bahn-Gründungsgesetzes wieder bewusst zu werden, und die DB zukunftsgerichtet neu zu strukturieren. Dazu gehört zuallererst eine klar gefasste Aufgabenstellung an den neuen Vorstand, die dieser kontrolliert abzarbeiten hat. Was die deutsche Wirtschaft und die deutsche Bevölkerung als Kunde des Dienstleistungsunternehmens Deutsche Bahn zuallerletzt braucht, ist eine Neuauflage der alten Verhältnisse, etwa indem der alte Chef dem neuen Chef als ‚Bahnflüsterer‘ zur Seite steht, oder ihn gar aus alter Verbundenheit als seine Marionette betrachtet. Dass Weltunternehmen mit um eigene Führungsstrukturen kastrierten nationalen Tochterunternehmen nicht führbar sind und scheitern müssen, erleben wir aktuell am Beispiel General Motors. Noch ist es Zeit, der DB und dem deutschen Steuerzahler ein vergleichbares Schicksal zu ersparen. Insofern ist Hartmut Mehdorns Rücktritt ein Befreiungsschlag. Möge die Politik ihn nutzen.

*Herzlichst Ihr
Jans-Wilhelm Jünnes*