

Ein erster Kommentar zum Rücktritt des DB-Vorstandsvorsitzenden **Die Aufklärung muss weiter gehen!**

Das jähe Ende von Hartmut Mehdorns Karriere hatte sich schon vor zwei Wochen abgezeichnet, als Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) in einem Zeitungsinterview demonstrativ auf Distanz zu dem DB-Chef ging und auch von Mehdorns verpatztem Lebenswerk, dem Börsengang der Bahn, nichts mehr wissen wollte. Als dann am letzten Wochenende noch die Bahngewerkschaften dem Vorstandsvorsitzenden ihr Misstrauen aussprachen und seinen Abgang forderten, war sein Schicksal besiegelt. Ohne die Unterstützung und zuletzt Duldung durch SPD und Gewerkschaften hätte Mehdorn schon viel früher seinen Hut nehmen müssen.

Auch wenn am Ende nur noch CDU/CSU-Politiker zu ihm hielten, verkörperte Mehdorn wie kein anderer auch den politischen Bankrott sozialdemokratischer Verkehrspolitik. Er wurde von Kanzler Gerhard Schröder Ende 1999 in den Bahnvorstand gehievt und mit einem Blankoscheck für die Umstrukturierung des Konzerns und Weichenstellung hin zum angestrebten Börsengang ausgestattet. Seither meldete sich die SPD weitgehend aus der Debatte über die Zukunft des Schienenverkehrs und eine aktive Bahnpolitik ab. Die Probleme der Bahn sollte der (Kapital-)Markt richten – und eben Hartmut Mehdorn, der zuvor bei Heidelberger Druck und in der Luftfahrtindustrie als Manager tätig war und von Haus aus nichts mit Eisenbahn zu tun hatte. Dieses Defizit glich er freilich durch Hemdsärmeligkeit und Aktionismus aus, mit dem er bei den Beschäftigten das Image eines rührigen Machers polierte.

Hartmut Mehdorn war es – frei nach Franz Josef Strauß – egal, wer unter ihm Verkehrsminister war. Auch wenn die Deutsche Bahn bis zum heutigen Tage voll im Bundesbesitz ist, hatten die in der Ära Mehdorn amtierenden SPD-Verkehrsminister Klimmt, Bodewig, Stolpe und Tiefensee bei der Bahn wenig zu melden. Mehdorn verfügte schließlich über allerbeste Kontakte in das Kanzleramt, die ihm in Krisensituationen regelmäßig den Sessel retteten. Als sich 2007 an der SPD-Basis breiter Widerstand gegen den Börsenkurs herausbildete, reagierte Mehdorn ganz im Sinne Margaret Thatchers: „Zu meinem Kurs gibt es keine Alternative“. Über Jahre fand im Bahn-Management eine Art Konterrevolution statt, bei der Juristen und Betriebswirte die Techniker und Praktiker verdrängten und kritische Geister gemobbt wurden. Dass bei so viel Absolutismus auch der betriebliche Datenschutz unter die Räder kam und das Management gezielt kritische, missliebige Mitarbeiter ausspionierte, liegt auf der Hand.

Es hat sich ein „System Mehdorn“ entwickelt, das verantwortlich ist für das, was passiert ist“, bringt es Alexander Kirchner, der Vorsitzende der Bahngewerkschaft Transnet, auf den Punkt. Dieses „System Mehdorn“ hätte allerdings ohne das „System Hansen“ niemals zu seiner volle Blüte gelangen können. Denn schließlich war es Norbert Hansen, Kirchners Vor-Vorgänger im Transnet-Vorsitz und seit knapp einem Jahr DB-Personalvorstand, der Mehdorn jahrelang den Rücken frei hielt, den Börsengang propagierte und sich damit für den Managerposten qualifizierte. Beim vorletzten Transnet-Gewerkschaftstag 2004 vermittelte die Regie den Delegierten das Bild einer heilen Welt mit der Troika Schröder-Mehdorn-Hansen, die die Kapitalprivatisierung bald zum Happy End führen würde und in deren Händen die Zukunft der Eisenbahner gut aufgehoben sei. Hansen präsentierte damals Mehdorn als verlässlichen Verbündeten und einen der wenigen verbliebenen aufgeklärten Wirtschaftsbosse, die das „erfolgreiche deutsche Mitbestimmungsmodell“ noch ernst nähmen. Solche Töne klingen angesichts der jüngsten Schnüffelfaffäre wie Hohn.

Manches spricht dafür, dass auch Hansen und andere DB-Vorstandsmitglieder, möglicherweise auch Aufsichtsratsmitglieder wie der DB-Konzernbetriebsratsvorsitzende Günter Kirchheim, schon lange von der Bespitzelung missliebiger Mitarbeiter gewusst haben. Daher sollte die Aufklärung dieser Affäre nicht in dem allgemeinen Wirbel um Mehdorns Abgang und einen möglichen Nachfolger verschüttet werden.

TRANSNET kann und muss sich jetzt endgültig aus der Sackgasse des Schmusekurses verabschieden, wie er im „System Mehdorn/Hansen“ geherrscht hat. Ein wirklicher Neuanfang nach Mehdorn bedeutet vor allem: Die Bahn gehört nicht in private Hände. Sie muss unter der Kontrolle und im Dienst der Allgemeinheit stehen. Wer die Klimakatastrophe abwenden und die Eisenbahn als Rückgrat eines sicheren, umweltfreundlichen, bezahlbaren und sozialen Verkehrsangebots für Menschen erhalten und ausbauen will, der darf keine Aktie und keinen Betriebsteil aus der Hand geben.

Bahn von unten - Postfach 2112
65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807
mobil 0173.6528418
info@bahnvonunten.de
www.bahnvonunten.de
V.i.S.d.P.: Hans-Gerd Öfinger

