



WAS BEWEGT ...

Norbert Hansen? Der Umsteiger

Erst brachte er die Gewerkschaft der Eisenbahner auf Privatisierungskurs, dann wechselte er in den Vorstand der Deutschen Bahn **VON ANITA BLASBERG**

Und wenn so ein Aufstieg ein Fluch ist? Sogar der Kioskfritze vor seiner Wohnung hat ihn neulich gefragt, ob er jetzt in eine Villa nach Grunewald ziehe. In der Bahn haben sie ihn angerempelt, ob er glücklich sei mit seiner Kohle. Und dann dieser Brief aus Bochum. Eine IG-Metall-Gruppe warf ihm vor, die Gewerkschaft verraten zu haben.

All diese lästigen Ideologen.

Norbert Hansen nimmt eine Gabel Rührei. Er hat seine Sekretärin einen knappen Gruß zurückschreiben lassen, dazu eine Liste mit IG-Metallern in leitenden Positionen.

Es ist ein sonniger Morgen, als Hansen im Garten des Berliner Cafés Einstein sitzt. Unter seinem weißen Hemd guckt das Unterhemd heraus; er trägt ein dunkles Sakko. Als Vorstandsmitglied eines der weltgrößten Konzerne müsse er sich natürlich jetzt anders bewegen, sagt er. Am Revers steckt ein kleines goldenes DB-Emblem. Hartmut Mehdorn, sein neuer Chef, hat es ihm zum 40. Dienstjubiläum geschenkt. Hansen mag Anstecknadeln. Als er noch an der Spitze der Bahn-Gewerkschaft Transnet stand, ließ er seine gesamte Mannschaft die Gewerkschaftsnadel tragen.

Fast sein ganzes Leben hat Hansen, 56, für die Sache der Arbeiter gekämpft. Seit knapp 100 Tagen ist er Arbeitsdirektor der Bahn.

Sein neues Büro ist hoch oben im 23. Stock des gläsernen Bahntowers. »Für einige bin ich nun eine Reizfigur«, sagt Hansen. Er weiß, er muss vorsichtig sein. Noch bevor er bei der Bahn angefangen hatte, gab er der *Bild* ein Interview. »Wir werden weiter rationalisieren müssen«, sagte er, »und das wird nicht ohne Personalabbau gehen.«

»Wir«, sagte er. Und dann schlug er noch vor, dass Lokführer künftig auch die Abteile reinigen könnten. »Ist ja klar, dass die anderen sich verraten fühlen«, sagt Hansen. Aber er sei froh, als Arbeitsdirektor »die Sorgen der Belegschaft zerstreuen zu können, die im

Zuge der Teilprivatisierung entstehen«.

Muss er jetzt Kapital-Interessen vertreten?

»Ich muss meine Ansichten nicht ändern. Ich habe nie in Klassengegensätzen gedacht. Ich setze dieselben Werte um, nur mit anderen Mitteln.«

Die Exkollegen im Ortsverband Husum halten ihn für einen Verräter

Die Mitglieder von Hansens Heimatverband Husum haben einen Antrag auf seinen Ausschluss aus der Gewerkschaft Transnet gestellt. Er war mit ihnen in den Siebzigern links unten losgezogen, um die Welt gerechter zu machen, jetzt ist er ein Handwerker der Macht geworden.

Wie konnte es so weit kommen?

Günter Carstens und sein Kollege Hans-Dietrich Springhorn sitzen im Nachmittagsdunst einer Kneipe am Hamburger Hauptbahnhof. Carstens leitet den Husumer Ortsverband. Er sagt: »Der Norbert hat uns einfach auf dem Gleis stehen gelassen. Alle haben ihm vertraut, und auf einmal ist die Lokomotive futsch.« Carstens ist ein stiller Typ um die 60, der nicht viele Worte macht, aber in ihm brodet es. Er war 17, Hansen 15, als sie gemeinsam bei der Bahn ihre Ausbildung zum Jungwerker machten. Die Bahn war der Stolz von Husum, rund tausend Eisenbahner arbeiteten damals im Ort, heute ist es gerade noch ein Dutzend.

Im Ortsverband seien sie fast nur noch Pensionäre, murmelt Carstens, aber nach Hansens Wechsel stand sein Telefon nicht mehr still. »Ihr müsst was machen!«, forderten die Mitglieder. Dutzende traten aus. »Alles, was Norbert Hansen erreicht hat, hat er der Transnet zu verdanken«, sagt Carstens. Der Norbert habe vergessen, wo er herkomme.

Hansen lächelt, wenn er auf die Anfänge zurückblickt. Sein Vater war Werftarbeiter, und als der Sohn nach der Hauptschule seine Lehre bei der Bahn begann, war es klar, dass er in die Gewerkschaft eintrat. Als Hansen 16 war, fragte ihn jemand, ob er nicht

Ortsjugendleiter werden wolle. Du reißt doch gern das Maul auf, sagte der Typ, und außerdem bist du beliebt. Hansen nickte. Dann gab der Mann ihm ein paar Scheine, und ein paar Tage später hatte Hansen sein erstes Konzert organisiert. »Ich war der Erste, der Rockmusik und Politik verband«, sagt Hansen, darauf ist er stolz. Er taufte die Jugendzeitung von *Nordlicht* um in *Zugkraft*. Das fand er stärker.

Bei der Bahn verkaufte Hansen Fahrkarten am Schalter, fertigte Güter ab. 1970 wurde er nach Büchen versetzt, ein 600-Seelen-Kaff an der Grenze zur DDR. Hansen trug damals die Haare bis auf die Schultern und raste im Ford Capri durch den Ort. Nachts im Stellwerk hörte er Englischkassetten, er wollte nicht ewig hier bleiben. Mit 22 war er der jüngste Personalratsvorsitzende Deutschlands, mit 23 wurde er als Betriebsrat freigestellt. Er trat den Jusos bei, und es dauerte nicht lange, da war er deren stellvertretender Bundesvorsitzender.

»Es war mein Grundkurs in Macht«, sagt Hansen. Eines Tages fuhren er und der damalige Juso-Vorsitzende Gerhard Schröder in ein Wehrdorf bei Gorleben. Sie fanden Baumhäuser und Erdhöhlen vor, diskutierten eine Nacht lang, und am Ende war Hansen klar, dass es zwei Sorten von Menschen gibt: Ideologen und Pragmatiker. Die Ideologen waren die in den Baumhäusern, Pragmatiker waren Typen wie Schröder und er.

Hansen belegte Rhetorikkurse, er las das *Kapital*. »Ich habe mir alles selbst erarbeitet«, sagt er. Erst Gewerkschaftssekretär in Hamburg, dann Bezirkssekretär, dann Bezirksleiter. Er hatte sich ein Netz aus Vertrauten geknüpft, das ihn hoch trug.

In seiner Hamburger Zeit sei Hansen nicht sonderlich aufgefallen, er habe sich dem *Mainstream* angepasst, sagt in der Bahnhofskneipe Hans-Dietrich Springhorn. Er kann stundenlang über die alte Eisenbahn reden, über das Unternehmen, das Mehdorn abschaffen will. Seit der Bahnreform 94 hat sich der Konzern fast geräuschlos halbiert. Es wurden an die 300 Tochtergesellschaften und GmbHs gegründet, der Service ausgegliedert, die Sicherheit, die Regionalbahnen. Am Ende wusste kein Gewerkschafter mehr, mit wem er noch offen reden konnte. Der Hansen habe das alles mitgetragen, sagt Springhorn. Seid friedlich, habe er immer gesagt, sonst verliert ihr eure Arbeit. Die Privatisierung sei der einzige Weg, den Konzern als Ganzes zu erhalten.

Früher hat Springhorn sich mit Hansen manchmal angelegt. Jahrelang hat er sich gegen die Privatisierung gestemmt. Aber irgendwann, sagt er, habe es intern keine Demokratie mehr gegeben. Es seien lukrative Posten in Aufsichtsräten vergeben worden, bei der bahneigenen DEVK, bei der Sparda-Bank. »Da hingen auf einmal viele an den Fleischtöpfen«, sagt Springhorn. Betriebsräte wurden nun abhängig vom Bahnbetriebsergebnis bezahlt. Und gute Ergebnisse wurden erzielt durch Personalabbau. Springhorn lacht. Er trat irgendwann der Basis-Initiative »Bahn von unten« bei. Zu Hansens Sommerfesten wurde er da schon lange nicht mehr eingeladen.

Hansen winkt ab. Er kennt diese Vorwürfe. In den Gremien habe er für alle Beschlüsse eine Mehrheit gehabt. Er wollte nie alles allein machen, aber es hat sich ja sonst keiner getraut, zu gestalten. So sieht er sich: als der einzige Macher. Er sei immer für die Kapitalprivatisierung gewesen, sagt er, seit 1992. »Für mich gibt es nicht die Gleichung: guter Staat – böses Kapital.« Das Kapital sei beherrschbar, sagt er. Auch wenn das ein bisschen anstrengender sei.

Und die Streckenstilllegungen, die Rationalisierungen, die viele befürchten?

Er steckt sich einen Zigarillo an.

»Alles Quatsch«, sagt er. »Alles widerlegbar.« Dann beginnt er, von seinem Unternehmen zu schwärmen: die Innovationen der vergangenen Jahre, das Car-sharing, der Fahrradverleih. Behindertensport, die Partnerschaft mit der Rütlichschule. Tue Gutes und rede darüber, sagt Hansen.

Er hält inne, als er sein Rührei verspeist hat. Man solle nun aber nicht schreiben, er sei ein Frühstücksdirektor. Hansen grinst wie ein Junge, dem ein Witz gelungen ist. Auf seinen Sommerfesten trug er immer selbst verfasste Gedichte über die Eisenbahn vor.

»Früher wollten der Norbert und ich die Revolution«, scherzte Schröder

Der Hansen kann Leute schnell für sich gewinnen, sagt Armin Duttine, sein ehemaliger Referent. Fast zeitgleich fingen sie 1999 in der Frankfurter Zentrale an. Man duzte sich, Hansen war ein Vorsitzender zum Anfassen. Er war ein Hoffnungsträger unter den Gewerkschaftern. Im Ohr trug er einen kleinen Ohrring, in seiner Freizeit fuhr er Harley. Er taufte die alte Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands um in Transnet, das klang besser, fand er, international und nach neuen Märkten.

An den Wochenenden besuchte er Managementseminare in der Schweiz. Als einziger Gewerkschafter saß er dort unter jungen Führungskräften. »Was machen Sie denn hier?«, fragten die, und Hansen antwortete, er leite eine Organisation, 500 Beschäftigte, 40 Millionen Euro Umsatz. Er belegte Kurse in neuro-linguistischer Programmierung. Dabei achtet man auf Signale der Mimik, der Körpersprache und lernt, Gesprächspartner zu manipulieren. Man beobachtet sein Vorbild, erkennt besondere Fähigkeiten und nähert sich ihm durch Imitation an.

Hansen war im Gespräch für Schröders Kabinett, einen Posten als Staatssekretär, einen Job in Brüssel. Er sei stolz auf seine Kontakte nach ganz oben gewesen, sagt Duttine. Auf dem Gewerkschaftstag 2004 trat Schröder als Redner auf. »Früher wollten der Norbert und ich die Revolution«, dröhnte der Kanzler. »Heute wollen wir sie verhindern.«

Hansens Tür war nun häufiger geschlossen, er fuhr immer öfter von Frankfurt nach Berlin, um Politiker zu treffen. Mit Mehdorn saß er regelmäßig in kleiner Runde zusammen, beim Rotwein. Wir brauchen frisches Kapital, um wettbewerbsfähig zu sein, ließ Hansen seine Mitarbeiter jetzt wissen. In einem Strategiepapier schrieb er von Ex-

pansion, von der Eindämmung der Konkurrenz-Gewerkschaften, der Verbreiterung der Machtbasis. Es ging nicht mehr um gerechte Löhne, es

ging um die Logik des Wachstums. Es muss um 2003 gewesen sein, als Hansen seine Meinung zur Privatisierung änderte, schätzt Duttine. Wichtige Termine mit der Basis ließ er jetzt platzen, bei DGB-Vorstandsrunden rauchte er einfach nicht auf. Duttine schrieb Papiere und Einschätzungen, aber die wurden nicht mal gelesen. Es war eine One-Man-Show, sagt Duttine. Hansen allein bestimmte den Kurs, die Gremien nickten alles ab.

»Im Kopf war er schon lange vor seinem Wechsel auf der anderen Seite«, sagt Duttine. Er sitzt im 6. Stock des ver.di-Hochhauses in seinem Büro und blickt über die Spree. Gemeinsam mit seinem Kollegen Markus Fuß hat er 2008 die Transnet verlassen. Fuß war vier Jahre lang Hansens Vorstandssekretär, sein Kofferträger. »Ich bin der festen Überzeugung, dass Macht Kontrolle braucht«, schrieb er in seinem Abschiedsbrief, »und absolute Macht braucht absolute Kontrolle.«

Kritik saß Hansen jetzt aus, auf unangenehme Fragen habe er mit Schweigen geantwortet, sagen Betriebsräte. Manche Beschlüsse seien erst diskutiert worden, nachdem sie in der Zeitung standen. Hansen logierte monatelang in einem Berliner Fünfsternehotel und empfing seine Mitarbeiter im Hotelzimmer. Er fuhr keinen A8 wie die anderen Gewerkschaftsbosse, er fuhr einen Q7, einen großen Geländewagen. Er saß nun in diesen Bahnvorstandsrunden und im Aufsichtsrat, aber die anderen im Raum verdienten so viel im Monat wie er im ganzen Jahr.

Hansen arbeitete wie ein Besessener, sagen ehemalige Mitarbeiter, er war ständig unterwegs, immer häufiger schlief er in Sitzungen ein. Seine Ehe ging in die Brüche, auf Dienstreisen nahm er seine Freundin mit. War er besoffen vom eigenen Aufstieg?

Bei einem Treffen mit Mehdorn rief er nacheinander Peer Steinbrück, Frank-Walter Steinmeier, Kurt Beck und Gerhard Schröder auf dem Handy an. Es war ein Geben und Nehmen. Seiner Gewerkschaft konnte Hansen sagen, die Politik privatisiere ohnehin; die SPD-Spitze konnte ihrer Basis sagen, unser Gewerkschafter sieht die Privatisierung als notwendiges Übel. Als einziger prominenter Gewerkschafter unterstützte er die Agendapolitik, zwei Mal half er als Aufsichtsratsvizechef, Mehdorns Job zu retten, als dessen Vertragsverlängerung auf der Kippe stand.

Hansen isolierte sich in der Gewerkschaft und im DGB. Auf dem SPD-Parteitag im vergangenen Jahr redete er selbst gegen seine eigene Basis an, eine Front aus Trillerpfeifen und orangefarbenen Warnwesten.

Verändert einen die Macht?

Hansen holt kurz Luft. »Man macht sich nicht nur Freunde«, sagt er ausweichend. Auf das letzte Bikertreffen seiner Gewerkschaft hat er sich nicht getraut. Kurz vor seinem Amtsantritt wurde Hansen von einem Boulevardfotografen abgeschossen, als er nachmittags ins Spielkasino fuhr. Er verdient jetzt etwa 1,4 Millionen Euro im Jahr.

Hansen sieht müde aus. Er ist fertig mit der Politik. Wo man hinschaut: Moralisten. Im Spaß hat er mal überlegt, eine Partei zu gründen. Er hätte sie WaPa genannt, Wahrheitspartei. Der Slogan: »Wir halten nichts von dem, was wir versprochen haben.« Er schreibt an einem Buch. Eine Art Autobiografie. Den Untertitel *The Californian Strategy* hat er gewählt, weil er das Buch an einem Pool in Kalifornien begonnen hat. Er schreibt mit Füllfederhalter. Hansen lächelt. Den konnte er sich in der Schule als Einziger nicht leisten. -

Fahrt zur Börse

Seit Juni 2008 ist **Norbert Hansen**, der zuvor zehn Jahre an der Spitze der Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet gestanden hatte, Personalvorstand der Deutschen Bahn und damit zuständig für 237 000 Mitarbeiter weltweit. Er

folgte seiner früheren Kontrahentin **Margret Suckale** (Foto) in dieser Position, die es während des Lokführerstreiks zu bundesweiter Bekanntheit brachte.

Sie wechselte als Vorstand Personal und Dienstleistungen zur neu gegründeten Tochtergesellschaft **DB Mobility Logistics**, die trotz ihres englischen Namens eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Deutschland ist.

Im Herbst soll sie an die Börse gebracht werden. 24,9 Prozent der Aktien werden dabei in die Hände privater Anleger wechseln, die Muttergesellschaft **Deutsche Bahn** behält 75,1 Prozent des Kapitals und der Stimmen. Die Infrastruktur der Bahn, also das **Schienennetz** und

die **Bahnhöfe**, wird

auch nach der Privatisierung komplett der

Muttergesellschaft ge-

hören, die wiederum

vollständig im Bundes-

besitz bleiben soll. Kon-

zernchef **Hartmut Mehdorn**

(Foto unten) führt Mutter und

Tochter in Personalunion. Kri-

tiker halten das für bedenklich,

weil die Interessen der beiden Aktiengesellschaften voneinander abweichen. So dürfte das Verkehrsunter-

nehmen daran interessiert sein, möglichst wenig für die Nutzung der

Infrastruktur zu zahlen. Mehdorns gescheiterter Plan für **Bedienzuschläge**

für **Fahrkartenverkäufe** am Schalter

hat einmal mehr gezeigt, dass die Interessen privater Investoren mit denen von Bahnkunden und Politikern

schwer zu vereinbaren sind. **JUN**