

Einsteigen, bitte!

Willkommen im „Sonderzug zur Börse“. Zum Verkauf steht das letzte große Unternehmen im Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Jahrzehntlang das Schmuttel- und Sorgenkind der Politik, soll es herausgeputzt mit Milliarden des Steuerzahlers den gleichen Gang zum Kapitalmarkt antreten wie Post, Lufthansa oder Stromkonzerne vor ihm. Fast erscheint dieser inzwischen als natürlicher Weg aller Staatsbetriebe.

Doch der vorgezeichnete Weg ist holprig geworden. „Privat“ gilt nicht mehr automatisch als besser als der „Staat“. Nicht allein Linke, Globalisierungskritiker und Bundesbahnnostalgiker wehren sich, quer durch alle Parteien im Bundestag ist das Unbehagen gegen den Verkauf zu Widerstand geworden. Dazu hat der Mann an der Spitze der Deutschen Bahn seinen ganz eigenen Beitrag geleistet. Seit acht Jahren treibt Hartmut Mehdorn seine Vorstellungen und Pläne zum Börsenprojekt mit an Fanatismus grenzendem Elan voran, gegen alle Widerstände in Regierung, Parlament und im eigenen Konzern. Das hat ihn zugleich zum wohl bekanntesten wie umstrittensten Manager des Landes gemacht. Ganz nebenbei wird die Frage aufgeworfen, wo die Entscheidungen über die Zukunft der Eisenbahn getroffen werden. Im Bundestag, im Verkehrsministerium oder im Kanzleramt? Oder doch hoch oben in der gläsernen Konzernzentrale, von der aus Hartmut Mehdorn auf alle drei hinabblicken kann?

Aus der Suche nach einer Antwort auf diese Frage erwuchs die Idee zu diesem Buch. Es rückt Schwäche und Ohnmacht unserer Volksvertreter sowie Macht und Verbindungen eines Großkonzerns in den Blick – und dessen Grenzen. Es stellt die Verbündeten Hartmut Mehdorns vor und seine zahlreichen Feinde;

es zeichnet seinen Börsenkurs nach und das, was der Kunde dafür zahlt; es zeigt auf, wie der Bürger auf der Strecke zu bleiben droht – und wie dies vielleicht noch verhindert werden kann.

Hier geht es nicht um irgendein Unternehmen. In jedem der letzten Jahre haben wir Steuerzahler fast 20 Milliarden Euro in das System Eisenbahn gesteckt, pro Jahr werden fast zwei Milliarden kurze und lange Reisen auf Schienen gemacht. Es geht nicht allein um die Deutsche Bahn AG, sondern auch um deren Konkurrenten, die den Steuerzahler entlasten und die Eisenbahn besser machen könnten. Denn die Bahn schont die Umwelt, schützt das Klima und spart Energie – und das fast unfallfrei.

Selbst denjenigen, die sie als zu spät, zu teuer und zu langsam schmähen, ist sie tief ins Unterbewusstsein gerollt. Zahllose Bilder hat sie in Sprache und Vorstellungen geprägt, sodass ein Autor schnell auf „ausgefahrenen Gleisen“ unterwegs ist, wenn wieder einmal die „Weichen gestellt“ werden oder „aus-rangierte Politiker“ „aufs Abstellgleis“ geschickt werden. Es ist „höchste Eisenbahn“, die „Notbremse zu ziehen“, bevor dem Leser und Bahnkunden die Gesichtszüge „entgleisen“.

Alle besseren Geschichten beginnen am Bahnhof, hat Kurt Tucholsky einst geschrieben, und so wird auch diese dort ihren Anfang nehmen.