BAHN

Der Weichen-Steller

Niemand kämpft so engagiert gegen die Börsenpläne der Bahn wie der Berliner SPD-Finanzsenator Thilo Sarrazin – mit guten Argumenten und einem niederen Motiv: Rache.

Berlins Finanzsenator Thilo Sarrazin, 62, ist ein Mann, der neuerdings viel lacht. Mit besonderer Vorliebe über andere.

Über seinen SPD-Parteifreund Wolfgang Tiefensee etwa. „Ja, hahaha“, amüsiert sich Sarrazin dann, und sein Lachen klingt wie das Rattern eines Maschinengewehrs, „der Tiefensee“. Derzeit Verkehrsminister.

MICHAEL PROBST / AP (L.); MICHAEL HUGHES / LAIF (R.)

Schienennetz (in Frankfurt am Main), Sozialdemokrat Sarrazin: *„Bedingungsloser Besserwisser“*

Sarrazin kneift sein rechtes Auge zu. „Derzeit“, das findet er sehr gelungen. Er schlägt sich mit der Hand aufs Knie und lässt das Maschinengewehr knattern: „Ja, hahaha.“

So geht es nun schon seit Wochen. Sarrazin ist der momentan vermutlich bestgelaunte Politiker Deutschlands. Er muss nur den Stapel mit den Zeitungsausschnitten durchblättern, den ihm die Sekretärin jeden Morgen auf den Schreibtisch legt. „Frankfurter Allgemeine“, „Süddeutsche“, „Handelsblatt“ – Sarrazin kann sich nicht erinnern, jemals zuvor so viele verheerende Geschichten über seine Gegenspieler gelesen zu haben und gleichzeitig so viel Positives über sich selbst.

„Senator Cool“ lautet an diesem Morgen die Überschrift in der „Bild“-Zeitung. Niemand soll den Artikel übersehen. Sarrazin hat ihn mitten auf dem Besprechungstisch plaziert. Der Mann steht kurz vor seinem größten Erfolg. Er könnte in die Geschichte eingehen als der Weichen-Steller, der die Große Koalition vor einem verhängnisvollen verkehrspolitischen Fehler bewahrt, seinen Gegner gestürzt und nebenbei auch noch Rache genommen hat für die größte Demütigung seiner Karriere.

Es geht um sein ganz persönliches Lieblingsthema: die Eisenbahn. Ein Gutteil seines Berufslebens hat Sarrazin damit verbracht, sich über den Schienenverkehr in Deutschland Gedanken zu machen, zunächst als zuständiger Referatsleiter im Bundesfinanzministerium, später dann als Vorstandsmitglied der Bahn AG. Doch die Karriere nahm ein jähes Ende.

Im Dezember 2001 setzte ihn Bahn-Chef Hartmut Mehdorn nach 22 Monaten vor die Tür – eine Kränkung, von der sich Sarrazin nur sehr schwer erholen konnte.

Nun aber naht der Tag der Vergeltung. In den nächsten Wochen wollen Union und SPD entscheiden, ob und wie sich der Staat von einem großen Teil seines Bahn-Besitzes trennt. Das schwarz-rote Regierungskabinett hat sich bereits auf das Privatisierungsmodell festgelegt, das Mehdorn favorisiert. Doch in Bundestagsfraktionen, Landesregierungen und an der Basis beider Volksparteien wächst der Zweifel.

Sarrazin ist guter Hoffnung, Mehdorn schon bald den finalen Stoß versetzen zu können. Seit er seinen Job bei der Bahn verloren hat, teilt er die Verantwortlichen im Schienenwesen in zwei Lager ein.

Verkehrspolitiker wie Tiefensee hält Sarrazin fast ausnahmslos für ahnungslose Versager. Die Manager des Bahn-Konzerns hingegen zeichneten sich mehrheitlich durch Größenwahn aus. Im Falle Mehdorns kämen auch noch Hinterhältigkeit, Geltungssucht und schiere Geldgier hinzu.

Sarrazin selbst hat sich für die Zukunft der Bahn ein Modell ausgedacht, das nur dem Anschein nach eine Privatisierung ist. Durch die Ausgabe von stimmrechtslosen „Volksaktien“ (siehe Seite 19) will er die Mitsprachemöglichkeiten privater Investoren in Wahrheit auf ein Minimum begrenzen.

Binnen weniger Wochen ist so eine verblüffende Koalition aus SPD-Linken, CDU-Landespolitikern und dem Bundesverband der Deutschen Industrie auf seine Vorschläge eingeschwenkt. Ende Oktober will der SPD-Parteitag über einen entsprechenden Antrag abstimmen.

Dabei hält ausgerechnet Sarrazin in Wirklichkeit nur wenig von seiner eigenen Idee. Im kleinen Kreis erklärt er gern, dass er den Vorschlag lediglich aus strategischen Gründen gemacht habe, um eine möglichst breite Unterstützung in der SPD zu erreichen. Im Prinzip gehe es bei der Volksaktie nur darum, einen schlechten Privatisierungsplan zum Scheitern zu bringen, ohne allzu großen Schaden anzurichten. Jedenfalls keinen bei der Bahn.

Den Schaden hätten seine Gegenspieler. Der Verkehrsminister etwa, den Sarrazin für eine politische Null hält. Was er ihm auch nicht verheimlicht. Erst kürzlich attestierte er dem Leipziger, er verbreite „unbewältigtes ostdeutsches Gedankengut“.

Mit Mehdorn wiederum pflegt der Senator eine von sattem Hass geprägte Dauerfeindschaft. Man schimpft sich „Zwerg“ (Sarrazin über Mehdorn) und „Autist“ (Mehdorn über Sarrazin). Sich wechselseitig als Märchenerzähler zu verunglimpfen, hat hier gute Tradition.

Fürs Klima ebenfalls nicht gerade förderlich war ein jahrelanger Rechtsstreit ums Geld. Durch drei Instanzen klagte Sarrazin gegen seinen früheren Arbeitgeber auf Zahlung einer zusätzlichen Abfindung. Dass der Bundesgerichtshof am Ende gegen ihn entschied, hält er für einen Fehler.

Der Streit zwischen Sarrazin und Mehdorn ist umso bizarrer, als die beiden in Grundsatzfragen gar nicht so weit auseinanderliegen. Beide sind der festen Überzeugung, dass sich der Staat aus den Geschäften der Bahn möglichst heraushalten

Kalkulierter Kahlschlag

Ein geheimes Gutachten legt die Vermutung nahe, dass Bund und Bahn bis zu 14 000 Gleiskilometer stilllegen wollten.

Otto Wiesheu, Cheflobbyist der Bahn (DB), war am Montag vergangener Woche sichtlich angefasst. Kurz zuvor hatten die Länderverkehrsminister ein Gutachten vorgestellt, wonach das Gesetz zur geplanten Bahn-Privatisierung verfassungswidrig sei. Darin hieß es gar, das Gleisnetz könnte um bis zu 10 000 Streckenkilometer gekappt werden. Wiesheu polterte, die Studie sei „absurd und abwegig“ und operiere mit Zahlen, für die es „keinerlei Belege gibt“. Auch SPD-Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee verteidigte: „Ich denke, dass diese Befürchtungen nicht Realität werden.“ Einmütiges Credo von Bund und Bahn: Scharfe Schnitte ins Netz wird es nicht geben.

Doch ein streng vertrauliches Gutachten, das die Investmentbank Morgan Stanley 2004 im Auftrag der Bundesregierung zur Börsenfähigkeit der Bahn erstellt hat, lässt ganz andere Schlüsse zu: Das über tausend Seiten dicke Werk – im Giftschrank des Verkehrsministeriums vergraben – belegt, dass Bund und Bahn verschiedene Szenarien mit teils radikalen Streichungsplänen durchgespielt haben.

In Sitzungen mit Vertretern des Verkehrsministeriums hätte die Bahn „umfangreiche Analysen der Reduzierung des Cash-Bedarfs bei den verschiedenen Reduktionen des Steckenumfangs präsentiert“, notierten die Banker. So habe man unter anderem darüber sinniert, wie viel Geld der Bund künftig an den Konzern überweisen müsste, wenn man 2630, 8000 oder 14 000 Kilometer des Netzes stilllegen würde. Warum so aufwendige Analysen, wenn ein kalkulierter Kahlschlag nach dem Börsengang nicht zur Debatte steht?

Man habe damals nur durchspielen wollen, wie sich mögliche Streckenkürzungen auf die Höhe der Ersatzinvestitionen auswirken würden, versichert die Bahn heute. Dies habe gezeigt, dass der Kostenhebel nur sehr gering sei.

Erst vor einem Monat hatte Tiefensee auf eine kleine Anfrage der Grünen, ob er von Planspielen einer Netzverkleinerung von „mehreren tausend Kilometern“ wisse, geantwortet: „Nein.“ Gedächtnislücke oder verpasste Lektüre?

Experten sind sich ohnehin einig, dass die Bahn auf Dauer ihr Streckennetz ausdünnen oder aber die Preise deutlich erhöhen muss, welche die Bundesländer für die von ihnen bestellten Strecken zahlen. „Eine privatisierte Bahn bedeutet auf lange Sicht die Konzentration auf die wirtschaftlich starken Strecken“, sagt der Verkehrswissenschaftler Hartmut Topp.

Seit 2001 hat das Netz im Schnitt einen Verlust von rund 250 Millionen Euro jährlich eingefahren. Ab diesem Jahr aber sollen Gewinne auch mit Blick auf den anstehenden Börsengang sprudeln. Das Problem: Die Schienen abseits der Ballungszentren sind kaum wirtschaftlich zu betreiben. Diese rund 17 000 Gleiskilometer erwirtschaften gerade mal zehn Prozent des Gesamtumsatzes des Netzes. Die Länder müssen derzeit diese Strecken subventionieren. Schon jetzt ist klar, dass die Preise dort weiter klettern werden.

Für die DB eine unangenehme Debatte. Aus Angst, die Stimmung könnte sich endgültig gegen den Börsengang wenden, wiederholt Wiesheu dieser Tage gebetsmühlenhaft, man fahre nur die Strecken, die die Länder bestellt hätten – und könne selbst gar keine stilllegen. Dies könne nur das Eisenbahnbundesamt – und das auch nur dort, wo niemand mehr fahren wolle.

Bahn-Chef Hartmut Mehdorn sieht das Problem pragmatischer. Er erklärte jüngst: Wenn Strecken nicht rentabel seien, müssten sie auch eingestellt werden. Zur Not könne man die Leute ja mit Bussen transportieren.

Jörg Schmitt

SEAN GALLUP / GETTY IMAGES

Bahn-Chef Mehdorn: *Konzentration auf starke Strecken?*

sollte. Beide halten eine Privatisierung seit Jahren für geboten.

Bereits in den siebziger Jahren plädierte Sarrazin dafür, den Schienenverkehr radikal auf Wirtschaftlichkeit und Effizienz zu bürsten. In einem Papier für die SPD-Bundestagsfraktion schlägt er vor, Bahn-Tochterfirmen wie die Spedition Schenker an den Meistbietenden zu verhökern. Und in Interviews spricht er sich gar dafür aus, den gesamten Güterverkehr in private Hände zu legen; da habe der Staat nichts zu suchen. Dass sich Sarrazin mit seinen Plänen für eine Volksaktie nun plötzlich bei der privatisierungsskeptischen SPD-Linken anbiedert, muss für Bahn-Chef Mehdorn ein Schock gewesen sein. So viel Niedertracht hätte er selbst seinem ärgsten Feind nicht zugetraut.

In einer internen Analyse erinnern Mehdorns Zuarbeiter empört daran, dass Sarrazin früher mit „seiner bedingungslosen Forderung nach Wirtschaftlichkeit keinen Gedanken aufs Gemeinwohl“ verschwendet habe. Auch sonst überwiegt in der Analyse die Hilflosigkeit. Den Vorstandskollegen von damals sei Sarrazin als „bedingungsloser Besserwisser“ und nicht diskussionsfähiger Eiferer in Erinnerung geblieben, heißt es in dem Papier. Wie es ihm gelungen sei, diese Eigenschaften in seiner derzeitigen Tätigkeit zu verbergen, sei ein Rätsel.

Sarrazin selbst nimmt das als Kompliment. Es wird ja nur zu deutlich, wie sehr die Bahn seine herausragenden Managerfähigkeiten unterschätzt hat. Das politische Aus für Verkehrsminister Tiefensee ist aus seiner Sicht nur noch eine Frage der Zeit. Prinzipiell hält er auch Bundesfinanzminister Peer Steinbrück für angeschlagen; immerhin habe der hinter den Kulissen die Strippen gezogen.

Am meisten freilich sehnt sich Sarrazin danach, den Bahn-Chef entgleisen zu lassen. Bei einer Besprechung mit SPD-Kollegen, der Abend war schon spät, gab er unlängst ganz unverstellt preis, was ihn seit langer Zeit umtreibe: Mehdorn muss weg!

Alexander Neubacher