

Holding-Modell als Rutschbahn zur privaten Putschbahn

Bundesanwaltschaft erhebt Anklage gegen Mehdorn, Steinbrück und Tiefensee

von Winfried Wolf

Der Bahnchef, der Bundesfinanzminister und der Bundesverkehrsminister bilden spätestens seit Ende Oktober 2007 eine konspirative Vereinigung. Deren Ziel: Die Privatisierung der Eisenbahn in Deutschland – hinter dem Rücken des Parlaments und zum Schaden des Eigentümers und Souveräns, der Bevölkerung, vertreten durch den Bund. Der Vorgang verdient die Bezeichnung Bahn-Putsch.

Redaktionelle Vorbemerkung

Dass prominente Vertreter der herrschenden Klasse Beträge in Höhe vieler Hunderter Millionen Euro klammheimlich am Fiskus vorbei und in die eigenen Taschen dirigierten, wird dieser Tage nach Bekanntwerden der Affäre um den Post AG-Vorstandsvorsitzenden allorten breit debattiert. Dass die drei genannten Prominenten Hartmut Mehdorn, Peer Steinbrück und Wolfgang Tiefensee auch weiterhin ein gesellschaftliches Vermögen im Wert von einigen Dutzend Milliarden Euro klammheimlich privaten Profiteuren zuschanzen wollen, wurde bisher in der Öffentlichkeit nur bruchstückhaft kommuniziert. Tatsächlich gehen die große Mehrheit der Bevölkerung und der Bahnbeschäftigten seit dem SPD-Parteitag von Ende Oktober 2007 davon aus, dass das Thema Bahnprivatisierung vom Tisch sei. Doch spätestens dieser Parteitag bildete die Geburtsstunde für die das Projekt Bahn-Putsch, für die Bildung einer Putschisten-Gruppe und für die Ausarbeitung eines detaillierten Bahn-Putsch-Planes.

Wir veröffentlichen im Folgenden zentrale Auszüge aus der der Redaktion in Gänze vorliegenden Anklageschrift der Bundesanwaltschaft, die uns aus ungewöhnlich gut informierten Justizkreisen zugespielt wurde.

Putschplan

Spätestens nach dem SPD-Parteitag in Hamburg (26. bis 28. Oktober 2007) war den Angeklagten klar, dass das Vorantreiben des Bahnprivatisierungsprozesses im Parlament und unter den Augen der Öffentlichkeit zum Scheitern verurteilt sein würde. Der mutmaßlich in diesem Zeitraum erarbeitete Putschplan sieht erstens ein neues Privatisierungsmodell und zweitens die Durchsetzung desselben weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit und unter Ausschaltung des Parlamentes vor. Nach dem neuen Modell soll es unter dem Dach der Deutschen Bahn AG (DB AG) zukünftig zwei zentrale Gesellschaften geben, die mit der Muttergesellschaft nicht (mehr) durch einen Beherrschungsvertrag verbunden sind: zum einen eine Infrastrukturgesellschaft (EIU = Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen), in der die 34.000 km Trassen (DB Netz AG), die Bahnhöfe (DB AG Station & Service) und die Energieerzeugung (DB Energie GmbH) zusammengefasst sind. Zum anderen ein Transportbereich mit dem Nahverkehr (DB Regio), dem Fernverkehr (AG Fernverkehr) und der Logistik einschließlich des Schienengüterverkehrs (Railion), des Lkw-Geschäfts (ehemals Schenker) und der internationalen Erwerbungen (u.a. Bax Global in den USA, EWS in

Großbritannien und Interfesa in Spanien). Das letztgenannte Unternehmen wird intern als VuL = Verkehr und Logistik bezeichnet. Während die DB AG als Dachgesellschaft zu 100 Prozent Eigentum des Bundes und die neue Infrastrukturtochter eine 100prozentige Tochter der DB AG bleiben soll, sollen die Anteile an der Transport-Tochter zunächst zu 49 Prozent an private Investoren gehen.

Zwei Manöver zur Täuschung von Öffentlichkeit und Parlament sind integrale Bestandteile des Putschplans: Erstens wird der seit dem 18. September 2007 in den Bundestag eingebrachte, im Plenum in erster Lesung debattierte und an sechs Bundestagsausschüsse überwiesene „Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes“ nicht zurückgezogen (Beweismittel A). Damit soll ein Teil der öffentlichen Kritik an der Bahnprivatisierung ins Leere und weiter auf das ursprüngliche Modell eines sog integrierten Börsengangs gelenkt werden. Sodann erhält das neue Privatisierungsmodell die Tarnbezeichnung „Infrastruktur-Sicherungsmodell“. Damit wird suggeriert, die Infrastruktur werde für die Wahrnehmung öffentlicher Belange „sichergestellt“. Tatsächlich ist das Gegenteil der Fall: Mit dem neuen Bahnprivatisierungsmodell ist ein beschleunigter Netzabbau verbunden. Gleichzeitig wird die ebenfalls gezielt irreführende Terminologie des bestehenden Gesetzentwurfes aufgegriffen.(1)

Der Putschplan ist in eine detaillierte Zeitschiene eingebettet. In der ersten Phase, endend am 24. Februar mit den Wahlen in Hamburg, soll alles getan werden, das Projekt vor der Öffentlichkeit so weit wie möglich geheim zu halten, um die Wahlergebnisse von CDU und SPD nicht negativ zu beeinflussen. In der darauf folgenden Phase II soll das Projekt einer ausgewählten Öffentlichkeit mit den zwei Schlagworten schmackhaft gemacht werden: „Wir haben dazu gelernt“ und „Das neue Modell kombiniert öffentliches Infrastruktureigentum mit Wachstum des Schienenverkehrs durch nachhaltigen Wettbewerb“. Für eine entsprechende PR-Arbeit, die in „grüne“ gesellschaftliche Sektoren und in den Umwelt-Bereich hineinwirkt, wurden in den drei Verbänden **XXX** (geschwärzt) bereits wichtige Kontaktpersonen gewonnen. Die Führung der Bahngewerkschaft Transnet konnte durch einen - voraussichtlich in Bälde durch die EU bzw. durch den Europäischen Gerichtshof kassierten - Vertragsentwurf, der die – zeitlich begrenzte - Fortsetzung des konzerninternen Arbeitsmarktes vorsieht, eingebunden werden. Seit Mitte Februar leistet der Vorsitzende von Transnet ein Übersoll an Arbeitgeber-Loyalität und erklärt, das Privatisierungsmodell der Putschisten sei „eine einmalige Chance“ (Süddeutsche Zeitung vom 19.2.08). Die nunmehr seit gut drei Jahren durch die Deutsche Bahn AG betriebene fortgesetzte Einbindung der Transnetführung in den Privatisierungsprozess wird seitens der Putschisten auch für die entscheidenden kommenden Monate für dringend geboten gehalten. Dabei spielt vor allem die Signalwirkung in die SPD hinein eine maßgebliche Rolle. DB-AG-Aufsichtsratsmitglied und CDU-MdB Georg Brunnhuber, der als einer der Komplizen der Putschisten zu gelten hat, verdeutlichte diesen Zusammenhang jüngst wie folgt: „Wenn die Bahngewerkschaften Transnet und GDBA zustimmen, dann ist das für die SPD das Signal: Da kann man auch mitmachen.“

Phase II endet laut Putschplan Ende März, konkretisiert mit zwei Daten: Am 28. März 2008 gibt es eine Eigentümerversammlung (Hauptversammlung) der Deutschen Bahn AG, auf der der Putsch als solcher vollzogen werden soll (siehe unten unter „Putsch“). Am 31. März 2008 soll die Bilanzpressekonferenz die Kulisse für einen spektakulären Auftritt des Bahn-Top-Managements als eines faktisch teilprivatisierten neuen Unternehmens hergeben. An diesem - letztgenannten - Tag wird der Vorstand der DB AG ein im Vergleich zum Vorjahr nochmals verbessertes Bilanzergebnis 2007 präsentieren. Nach den Erkenntnissen der Bundesanwaltschaft kommt das erneut gesteigerte Jahresergebnis fast ausschließlich durch ein Zurückfahren der Investitionen und durch deutlich reduzierte Ausgaben in der Instandhaltung, also durch Fahren auf Verschleiß, zustande. Gleichzeitig soll anlässlich dieses Ereignisses der neue Plan zur Teilprivatisierung medial als vollendete Tatsache – beschlossen auf der vorausgegangenen Eigentümerversammlung - präsentiert werden. Die „Teilprivatisierung der Bahn“ soll, so die Ausführungen im Putschplan-Dokument „Point of no return“, bis zum 31. Oktober 2008 „weitgehend abgeschlossen und private Investoren in

ausreichendem Umfang gewonnen“ worden sein.

Der Putschplan geht erklärtermaßen davon aus, dass es zu einer Inkraftsetzung des neuen Bahnprivatisierungsmodells weder eines ordentlichen parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens noch einer Entscheidung eines neuen (Sonder-) Parteitags der SPD bedarf. Bestandteile des Putschplans sind bereits fertig erarbeitete Vertragsentwürfe zur Umsetzung des Holding-Privatisierungsmodells. So wurde die neue Trägergesellschaft für den gesamten Transportbereich bereits Mitte Februar 2008 gegründet und im zuständigen Handelsregister eingetragen (Umfirmierung einer bestehenden Bahn-AG bei gleichzeitiger Neufassung der AG-Satzung). Das mögliche Wirksamwerden dieser AG mit neuer Satzungsbestimmung wurde rückwirkend auf den 1.2.2008 datiert. (Beweissicherung B)

Putschisten

Hauptangeklagte des Verfahrens sind die eingangs genannten Peer Steinbrück, Wolfgang Tiefensee und Hartmut Mehdorn. Der Bundesanwaltschaft liegen ausreichend belastende und belastbare Indizien dafür vor, dass seit September 2007 – also lange vor dem SPD-Parteitag - eine enge konspirative Zusammenarbeit der Angeklagten zur Erarbeitung und Umsetzung des oben beschriebenen Putschplanes vorliegt. Nach Auffassung der Bundesanwaltschaft greifen die Angeklagten zur Durchsetzung ihrer Ziele auf ein enges Netz von Hintermännern zurück, das insbesondere durch den Angeklagten H.M. seit Mitte 2001 aufgebaut wurde und das durch die Abteilung **XXX (geschwärzt)** beim Vorstand der Deutschen Bahn AG generalstabsmäßig betreut wird.

Der amtierende Finanzsenator in Berlin, Thilo Sarrazin, hat diesen Zusammenhang in der TV-Sendung „Frontal“ bereits am 25. 9. 2007 wie folgt dokumentiert: „Was er (H. Mehdorn; Bundesanwalt) tut, ist, dass er mengenweise bezahlte Politiker praktisch angestellt hat, mit fetten Verträgen untermauert. Die jetzt für ihn alle Lobbyarbeit machen. Das finde ich fragwürdig: Wenn ein privates Unternehmen Lobbyarbeit macht, ist das legitim. Wenn ein staatseigener Konzern mit staatlichen Geldern Leute bezahlt, die praktisch bei den gewählten Volksvertretern und bei Ministern Lobbyarbeit machen, dann ist das anrüchig.“

Es gibt eine enge Zusammenarbeit der Putschisten mit Leuten, die die Bundesanwaltschaft als mutmaßliche Profiteure des aktuellen Modells der Bahnprivatisierung identifiziert hat. Genannt seien im Inland die führenden Vertreter der Investmentbank Morgan Stanley, die drei Ministerpräsidenten **ABC (geschwärzt)** der Bundesländer **XYZ (geschwärzt)**, denen im Sommer 2007 – im Gegenzug zu deren in Aussicht gestellter Zustimmung zum Bahnprivatisierungsgesetz im Bundesrat - weitreichende Zugeständnisse insbesondere hinsichtlich der Realisierung infrastruktureller Großprojekte gemacht wurden, und die Konzernführungen von Siemens und Thyssen, letztere aufgrund der Zusagen der DB AG zur ausgesprochen entgegenkommenden Kofinanzierung der Transrapidstrecke München Hauptbahnhof - Franz-Josef-Strauss-Airport.

Derzeit werden zwar noch diverse Abhörprotokolle von Gesprächen aus dem Berliner Bahn-Tower mit russischen und arabischen Investoren ausgewertet. Es lässt sich jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt unzweideutig feststellen, dass das aktuelle Modell der Bahnprivatisierung darauf abzielt, große Aktienpakete an der Deutschen Bahn AG bzw. an der neu geschaffenen Transportgesellschaft in den russischen und arabischen Raum zu transferieren. In Russland werden hier namentlich einzelne (staatliche) Großbanken und die staatliche Bahngesellschaft RSD genannt. Der Name „Gazprom“ taucht bisher nur zwei Mal peripher auf. Allerdings verdichten sich die Gerüchte, wonach ein Einstieg russischer staatlicher Banken bzw. ein solcher der Staatsbahn RSD binnen kurzer Zeit darin münden wird, dass die entsprechenden Aktienpakete an Gazprom weitergereicht werden. In diesem Zusammenhang wird auf die enge Zusammenarbeit von Gerhard Schröder (aktuell in Gazprom-Diensten stehend) mit Hartmut Mehdorn und mit dem Evonik- (ehem.

Ruhrkohle AG-) Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Müller, zugleich Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, hingewiesen.

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG Hartmut Mehdorn hat im übrigen keinen Hehl daraus gemacht, dass ein großangelegter Verkauf von Bahnaktien vor allem auf ausländische Investoren zielt. In einem Interview mit dem Wochenblatt „Stern“ antwortete er auf die Frage: „Wer soll die (Bahn-)Aktien zeichnen?“: „Wir reden mit institutionellen Anlegern, etwa Rentenfonds. Wir informieren heute schon Investoren in Japan, China, Amerika und im Nahen und Mittleren Osten. Für diese Anleger ist der Börsengang kein Überraschungsei; die stehen bereit.“ (Beweisstück C)

Der Putsch

Ein **Putsch** im Sinne der Anklage ist eine überraschende Aktion einer gesellschaftlichen Minderheit, mit dem Ziel, die Macht zu übernehmen. Im vorliegenden Fall planen Teile der Exekutive (Mitglieder der Regierung) im Verbund mit Unternehmensvertretern, die Legislative (Bundestag und Bundesrat) auszuschalten und die Bahn unter die Herrschaft von privatem Fremdkapital zu bringen. Der eigentliche Putsch soll anlässlich der Eigentümerversammlung (Hauptversammlung) der DB AG am 28.03.08 stattfinden. Die seit 100 Jahren im Gemeinbesitz befindliche Bahn soll mittels einer handstreichartig durchgeführten Struktur-Umwandlung und dem daran anschließenden Unter-Wert-Verkauf von Anteilen an der DB AG irreversibel der öffentlichen Kontrolle entzogen werden. Die Putschisten aus der Exekutive nutzen dabei die Mißbrauchsmöglichkeit ihres öffentlichen Amtes. Sie stellen formal als Vertreter des Bundes, dem 100-prozentigen Eigentümer der Deutschen Bahn AG, die Eigentümerversammlung der DB AG dar. Diese Schlüsselstellung nutzen sie, um die für den Putsch erforderlichen Fakten zu schaffen: die Zerschlagung der DB AG in teilverkäufliche Stücke ("Holding-Modell").

Der Tatbestand eines Putsches ist auf drei Ebenen konkretisierbar:

Erstens richtet sich das Projekt einer Bahnteilprivatisierung, wie es spätestens seit November 2007 von den Angeklagten klammheimlich betrieben wird, gegen den Deutschen Bundestag.

Die beiden Regierungsparteien CDU/CSU und SPD haben am 18. September den oben zitierten Gesetzentwurf in den Bundestag eingebracht. Wenn nun insbesondere von den beiden Angeklagten Peer Steinbrück und Wolfgang Tiefensee ein völlig anderes Bahnprivatisierungsmodell entwickelt und hinter dem Rücken des Parlaments vorangetrieben wird, dann kommt dieses einem Handstreich gegen das Parlament und einer Außerkraftsetzung seiner gesetzgeberischen Rechte gleich. Hier sei darauf verwiesen, dass Anfang 2006 das u.a. vom Deutschen Bundestag in Auftrag gegebene Gutachten „Privatisierung mit und ohne Netz – PRIMON“, erstellt von der Beratergesellschaft Booz Allen Hamilton, vorgelegt wurde. Im gut 500-seitigen PRIMON-Gutachten werden fünf unterschiedliche, mögliche Bahnprivatisierungs-Modelle vorgestellt. Darunter auch Modelle, die in wichtigen Strukturelementen dem aktuell von den Angeklagten vorangetriebenen Holdingmodell entsprechen (Beweismittel D). Doch bei all diesen Modellen wurde seitens der Gutachter und seitens des Bundestags davon ausgegangen, dass eine Beschlussfassung über dieselben ausschließlich Sache des Bundestags in Form eines gesetzgeberischen Verfahrens sei. Indem die Angeklagten diese Grundvoraussetzungen für eine Bahnprivatisierung, zu der sich Parlament und Bundesregierung bisher bekannten, ignorieren, verstoßen sie gegen die vom Deutschen Bundestag gesetzten Vorgaben für eine Entscheidungsfindung.

Zweitens kann von einem Putsch hinsichtlich des Widerspruchs zwischen der Orientierung der Putschisten und dem Willen des letztendlichen Eigentümers der Eisenbahnen in Deutschland, der Bevölkerung, gesprochen werden. Der Bundesanwaltschaft liegen drei repräsentative Meinungsumfragen (Forsa Mai 2006, Emnid November 2006 und Forsa Juli 2007)

vor, die belegen, dass maximal ein knappes Drittel der deutschen Bevölkerung eine privatisierte Bahn wünscht, wohingegen bei den zwei Untersuchungen jüngerer Datums zwischen 62 und 71 Prozent der Bevölkerung für eine Bahn vollständig in öffentlichem Eigentum eintraten. Wenn die Angeklagten davon ausgehen, diese deutlichen Bevölkerungsmehrheiten ignorieren und mit ihren Aktivitäten dem Mehrheitswillen entgegengesetzte Fakten schaffen zu können, dann kann auch diese Vorgehensweise als Handstreich oder Putsch bezeichnet werden.

Drittens ist der Begriff Putsch in Hinblick auf die gültige Verfassung gerechtfertigt. Diese enthält in dem – erst 1993 neu eingefügten - Artikel 87 e – die folgende Verpflichtung: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz ... Rechnung getragen wird. Dieser GG-Artikel enthält keineswegs nur ein „Infrastruktursicherungsgebot“ des Bundes, wie dies im überwiegenden Teil der vorherrschenden Fachliteratur formuliert wird. Er verpflichtet den Bund nach Auffassung der Bundesanwaltschaft auch dazu, für (ausreichende) *Verkehrsangebote* auf diesem Schienennetz - und zwar „zum Wohle der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen“ - „Rechnung zu tragen“. Jede weitreichende Bahnprivatisierung widerspricht damit diesem verfassungsrechtlichen Gebot, da private Investoren sich grundsätzlich nicht an einem „Wohl der Allgemeinheit“ und an „Verkehrsbedürfnissen“, sondern ausschließlich an der auskömmlichen Rendite orientieren.

Die beiden SPD-Minister ziehen sich auch dem Vorwurf eines Putsches gegen die eigene Parteibasis bzw. gegen den Partei-Souverän, den Parteitag, zu. Auf dem Hamburger SPD-Parteitag war unter der Überschrift „Für eine Bahn mit Zukunft“ u.a. beschlossen worden: „Es darf keine Zerschlagung der Bahn geben. Wir erhalten den integrierten Konzern der Deutschen Bahn AG.“ (Punkt 2, Beschlussübersicht 45). Gleichzeitig wurde dort beschlossen: „Private Investoren dürfen keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik ausüben.“ (Punkt 3, ebenda)

Beide Festlegungen werden mit dem aktuell von den Angeklagten Steinbrück/Tiefensee vorangetriebenen neuen Bahnprivatisierungsmodell nachhaltig verletzt. Die Neuaufteilung der DB AG stellt den integrierten Konzern zumindest in Frage; es kann sogar davon ausgegangen werden, dass die neue Struktur die Sollbruchstellen vorgibt, entlang derer eine auch förmliche Zerschlagung der Eisenbahnen in Deutschland zukünftig realisiert werden wird.

Der Straftatbestand des Putsches erhält dadurch verstärktes Gewicht, dass die Angeklagten sich in dreifacher Weise der Untreue schuldig gemacht haben:

Erstens in finanzieller Hinsicht:

Laut der vom Bundesverkehrsminister herausgegebenen Schrift „Verkehr in Zahlen“ lag der Wert des Bruttoanlagevermögens der Deutschen Bahn AG mit Verkehrsweg 2005 bei 181,403 Milliarden Euro. Abzüglich des dort getrennt ausgewiesenen „Verkehrswegs“ (= 125,955 Mrd. Euro) verbleiben 55,4 Milliarden Euro für den reinen Transportbereich. Die in die Öffentlichkeit gelangten Zahlen über erwartete Einnahmen des Bundes aus einem Verkauf von rund 25 (später 49,9) Prozent der Anteile an der neuen Transporttochter liegen zwischen 2,5 und 6 Milliarden Euro. Damit wird dokumentiert, dass öffentliches Eigentum deutlich unter Wert verkauft bzw. dass privaten Investoren Sondergewinne in Milliarden Euro Höhe zugeteilt werden sollen. Der Straftatbestand der Untreue wird auch durch die Tatsache berührt, dass die beiden genannten Minister im vorliegenden Fall Bundeseigentum im Wert mehrerer Milliarden Euro ohne ein gesetzgeberisches Verfahren des Bundestags veräußern wollen. Die Bundesanwaltschaft verweist in

diesem Zusammenhang auf den Parlamentsvorbehalt aus § 65 Abs. 7 der Bundeshaushaltsordnung, wonach Unternehmensanteile nur mit Einwilligung des Bundestags verkauft werden dürfen, wenn diese „besondere Bedeutung“ haben.

Hinzu kommt die in der Öffentlichkeit noch nicht debattierte Schuldenproblematik: Von den knapp 20 Milliarden Euro Schulden der Deutschen Bahn AG konzentrieren sich rund 15 Milliarden Euro bei den Infrastrukturgesellschaften. Indem mit der Neustrukturierung die Infrastruktur in eine gemeinsame Gesellschaft (EIU) eingebracht wird, die sich zu 100 Prozent in, wenn auch indirektem Bundeseigentum befindet, droht nach Ansicht von Bilanzexperten faktisch eine Entschuldung der neuen teilzuprivatisierenden Transportgesellschaft (VuL) und eine zusätzliche Belastung des Bundes mit neuen Schulden in Höhe von rund 15 Milliarden Euro. Die Behauptung der Angeklagten, ihr Engagement für die Bahnprivatisierung ziele auf wichtige Sondereinnahmen des Bundes in Milliardenhöhe, erweist sich als nichtig. In Wirklichkeit übersteigen bereits die neuen Schulden, die voraussichtlich auf den Bund übertragen werden, die behaupteten Sondereinnahmen deutlich.

Zweitens hinsichtlich eines systematisch herbeigeführten Vertrauensverlustes der Bevölkerung und der Fahrgäste in den Schienenverkehr und der Belegschaft in das eigene Unternehmen Deutsche Bahn AG.

Das Top-Management der Deutschen Bahn AG, an dessen Spitze als Vorstandsvorsitzender seit 2000 der Angeklagte Hartmut Mehdorn steht, und – in geringerem Umfang - das für den Schienenverkehr mit verantwortlichen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, das seit Ende 2005 von dem Angeklagten Wolfgang Tiefensee als Bundesminister führend vertreten wird, haben durch ihre konkrete Verkehrs- und Bahnpolitik und durch ihr persönliches Agieren erheblich dazu beigetragen, dass das Ansehen der Eisenbahnen des Bundes auf einem Tiefpunkt angelangt ist. Im Juli 2007 veröffentlichte die Berliner „Morgenpost“ eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa zur Frage „Wem vertrauen die Deutschen am meisten – wem am wenigsten“. Relativ nachvollziehbar erscheint, dass danach die Bürgerinnen und Bürger mit 76,9 Prozent dem Moderator Günter Jauch „am meisten vertrauen“. Nicht überraschend ist, dass bei dieser Fragestellung der unter Dopingverdacht stehende Ex-Radprofi Jan Ulrich auf dem letzten Platz landete. Ernüchternd muss allerdings, dass knapp vor Jan Ulrich, auf dem vorletzten Platz, Hartmut Mehdorn landete. Das heißt, dem Bahnchef ebenso misstraut wie einem des flächendeckenden Dopings beschuldigten Radrennprofis. Die Umfrage ist repräsentativ für eine größere Zahl vergleichbarer Befragungen. Es gab in den vergangenen fünf Jahr sechs repräsentative Umfragen, meist solche mit einem Ranking der Top-Manager des Landes, in denen der Bahnchef immer den letzten oder vorletzten Platz belegte. Das Boulevardblatt „Express“ (Köln) veröffentlichte am 18. August 2007 eine ganz Seite mit zehn Prominenten, die nach Ansicht der Redaktion das Etikett „Heuchler“ verdient hätten. Darunter befindet sich Hartmut Mehdorn, zu dem geschrieben wurde: „Der Heuchel-Zug ist noch lange nicht abgefahren! Bahnboss Hartmut Mehdorn (65) preist stets die Zuverlässigkeit ´seines´ Verkehrsmittels. Doch für alle Strecken, auf denen er mit dem Zug länger als drei Stunden unterwegs wäre, nimmt er das Flugzeug. Moniert aber, dass die Billigflieger der Bahn die Kunden nähmen. Ein Heuchler im Sackbahnhof!“ Innerhalb der Bahnbelegschaft ist die Identifikation mit dem Unternehmen so niedrig wie in kaum einem anderen großen Unternehmen. Nur vier von zehn Bahnbeschäftigten würden als Kunden die Bahn weiterempfehlen.

Innerhalb des Bundeskabinetts gilt Wolfgang Tiefensee als die schwächste Besetzung. Er steht regelmäßig im Zentrum, wenn die Frage einer Kabinettsumbildung auftaucht. Dabei spielt meist der Umstand eine Rolle, dass Tiefensee das Projekt Bahnprivatisierung mit Verve, manche sagen mit Rücksichtslosigkeit und blindem Gefolgschaftsgeist gegenüber dem Bahnchef, vorantreibt. Ende 2007 bescheinigte eine interne Umfrage unter Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung dem Minister eine extrem schlechte Reputation innerhalb seines eigenen Ministeriums, was unter anderem mit verächtlichen „Nicknames“ wie „Flachwasser“

und „Pfütze“, die Tiefensee zugeordnet werden, dokumentiert wird. Im Bundesrat sah sich Tiefensee im Rahmen des Bahnprivatisierungsprojekts des öfteren einer fast geschlossenen überparteilichen Front der Landesverkehrsminister gegenüber, die den Bundesminister des Einsatzes unlauterer Mittel, gelegentlich sogar der Lüge, bezichtigten. So kam es Anfang Oktober 2007 laut Presseberichten bei einem Treffen aller Landesverkehrsminister mit dem Bundesverkehrsminister „zu einem regelrechten Aufstand“ der Länderminister gegen Tiefensee. Tiefensee hatte öffentlich behauptet, die Länderminister hätten einem Investitionsstopp für angeblich wenig genutzte Zugstrecken und Bahnhöfe zugestimmt. Der Sprecher von Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre sagte dazu, dies sei „eine bewußt falsche Darstellung der Tatsachen“. Das Gegenteil treffe zu: Die Länder hätten ihr Veto zu Protokoll gegeben. Der NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke erklärte: „Solche Methoden sind wir aus dem Hause Tiefensee gewohnt“. Dem Bundesanwalt liegen die internen Sitzungsprotokolle des Treffens vor; öffentlich wurde darüber u. a. in der Magdeburger Volksstimme vom 9.10.2007 und in der Financial Times Deutschland vom 10.10.2007 berichtet.

Die Gründe für ein vom Bahnchef und vom Bundesverkehrsminister praktiziertes Verhalten, mit dem das Ansehen der Eisenbahnen des Bundes geschädigt wird, liegen teilweise im Dunkeln. Die Bundesanwaltschaft hat den begründeten Anfangsverdacht, dass zumindest der Angeklagte Hartmut Mehdorn Interessen von Verkehrsunternehmen vertritt, die den Zielsetzungen eines nachhaltigen Bahnverkehrs entgegengesetzt sind. Als Ende April 2007 der Billigflieger Air Berlin den Börsengang des Unternehmens anstrebte, warb Air Berlin-Chef Joachim Hunold eine Woche lang für dieses Projekt u.a. mit dem Argument, Hartmut Mehdorn sei bereit, einen Aufsichtsposten in dem Unternehmen zu übernehmen. Erst eine Woche später ließ der Bahnchef dementieren. Hartmut Mehdorn beteiligt sich trotz heftiger Proteste – so seitens des Berliner Senats - führend in der Kampagne für den Erhalt des innerstädtischen Berliner Flughafens Tempelhof. Dieser dient fast ausschließlich dem Flugverkehr auf kurzen Distanzen (Regionalflugverkehr). Er steht damit in direkter Konkurrenz zu dem Schienenfernverkehr, dem Hauptsegment im eigenwirtschaftlich betriebenen Bahngeschäft. Während des Streiks der Lokführer Ende 2007 berichtete das Blatt „Schorndorfer Nachrichten“ im Wirtschaftsteil, dass sich Hartmut Mehdorn persönlich dafür einsetze, dass Porsche „vom Streik verschont bleibt“. Grundlage für das Engagement sei die enge Freundschaft, die Hartmut Mehdorn mit Porsche-Chef Wiedeking verbinde. Zur gleichen Zeit veröffentlichte „Spiegel Online“ ein „Streik-Quiz“ unter der Überschrift: „Verstehen Sie Bahnhof?“. Frage 9 (von insgesamt 12 Fragen) lautete: „Mit welchem Verkehrsmittel ist Hartmut Mehdorn am liebsten unterwegs – mit der Bahn? Mit dem Auto? Mit dem Flugzeug?“ Richtig war die Antwort: „Mit dem Auto“, wobei als „Lieblingsauto“ des Bahnchefs der 450.000 Euro teure Pkw Porsche Carrera GT angegeben wurde.

Drittens hinsichtlich der umwelt- und klimapolitischen Ziele: Die Bundesregierung hat sich in den vergangenen Jahren zu weitreichenden umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen verpflichtet. Die vereinbarten Reduktionen der klimaschädigenden Kohlendioxidemissionen können nur erreicht werden, wenn es im Transportsektor zu einer deutlichen Verlagerung von Verkehren von der Straße und aus der Luft auf die Schiene kommt. Das von den Angeklagten betriebene neue Privatisierungsmodell geht jedoch von einem weiteren drastischen Rückbau des Schienennetzes von derzeit 34.000 km auf deutlich weniger als 30.000 km aus. Dies ergibt sich aus den der Bundesanwaltschaft vorliegenden internen Papieren mit der Vorgabe, wonach der jährliche Bundeszuschuss für die Infrastruktural von derzeit 2,5 Milliarden Euro jährlich um rund drei Prozent abgeschmolzen werden soll. Zu einem entsprechenden Rückbau und zu einer parallelen Reduktion der Schienenverkehrsangebote kommt es nach Auffassung der Bundesanwaltschaft auch als Resultat der angeführten Renditeerwartungen privater Investoren, die als erste nachfrageschwache Strecken und entsprechende Angebote ausdünnen und ggfs. abbauen bzw. streichen werden. Damit aber sind die Angeklagten gewillt, einen nachhaltigen Beitrag dafür zu leisten, dass die Bundesregierung ihre u.a. jüngst in Bali erneuerten klima- und umweltpolitischen Verpflichtungen

nicht einhalten kann.(3)

Beweismittel:

A Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD - Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes, Bundesdrucksache 18/6383 vom 18.09.2007.

B Dokument zur Umbenennung der ehemaligen Stinnes AG in DB Mobility & Logistics AG und zur Satzungsänderung derselben Gesellschaft

C „Herr Mehdorn, warum verkaufen Sie unsere Bahn?“, in: Der Stern vom 6.7.2007.

D Privatisierung der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“ - PRIMON-Gutachten, Januar 2006, Booz Allen Hamilton. Vgl. dort insbesondere die Seiten 369ff (zum „Finanzholding-Modell““ und die Seiten 399ff zum „Getrennten Modell“

Anmerkungen (der Redaktion):

- ¹ 1) In dem bestehenden Gesetzentwurf zur Bahnprivatisierung des integrierten Konzerns wird der Begriff „Eigentumssicherungs-Modell“ verwandt. Tatsächlich ist bei diesem Modell nichts unsicherer als das öffentliche Eigentum an der Infrastruktur.
- ² 2) Verkehr in Zahlen (ViZ), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Oktober 2006, S. 39.
- ³ 3) Ähnlichkeiten dieses Texts mit möglichen Originalunterlagen der Bundesanwaltschaft sind rein zufällig.