

Es waren nur fünf dürre Sätze, die am späten Mittwochnachmittag des 22. Septembers an die Faxgeräte bundesdeutscher Nachrichtenredaktionen gesandt wurden. Fünf Sätze aber, die es in sich hatten und deren Absender der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn, Michael Frenzel, höchstpersönlich war. Ein äußerst ungewöhnlicher Vorgang.

In nüchternen Worten teilte Dr. Michael Frenzel mit, dass er sich, in seiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender, mit dem Bund als Eigentümer und dem Vorstand der Bahn darüber verständigt habe, „den ursprünglich vorgesehenen Zeitplan für den Börsengang der Bahn neu zu definieren“.

Weiter heißt es in der Presseerklärung: „Eine Börsennotierung vor der Sommerpause 2006 erscheint angesichts der derzeitigen Rahmenbedingungen nicht realistisch. An dem Ziel der Kapitalmarktfähigkeit der Bahn wird festgehalten“. Und auch sonst ließ der Vorsitzende des Aufsichtsrates der DB AG keine Zweifel am weiteren Kurs: „Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Bahn ist auch der Erhalt des integrierten Bahnkonzerns unabdingbar. Der Eigentümer unterstützt nachhaltig die erfolgreiche Arbeit des Vorstandsvorsitzenden, Hartmut Mehdorn, die Bahn zu

# Das war's! War's das?

einem leistungsfähigen, modernen Verkehrsanbieter auszubauen“. Damit war eigentlich alles gesagt.

Just in jenen Minuten, in denen die Öffentlichkeit über das Aus der ehrgeizigen Pläne von Hartmut Mehdorn informiert wur-



de, nahm dieser an einer Podiumsdiskussion der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Transnet teil, die im Rahmen der ersten Regionalkonferenz zum Thema „Börsengang“ in Berlin veranstaltet worden war.

Doch Mehdorn ließ die anwesenden Mitarbeiter und Führungskräfte im Unklaren. Kein Wort davon, dass sich die ambitionierten Pläne nicht verwirklichen lassen. Immer noch warb der Bahnchef für einen schnellen Börsengang. Anders als bei früheren Veranstaltungen machte Mehdorn aber deutlich, dass die Welt nicht unterginge, wenn sein Vorhaben nicht gelingen würde. „Wichtig sei, dass man Ziele habe. Und wenn sich ein Ziel nicht verwirklichen lasse, dann müsse man sich ein Neues suchen“, sagte er verschmitzt lächelnd. Heute weiß jeder warum. tz

**Offensiv hat Bahnchef Mehdorn seine Vorstellungen von einem Börsengang vertreten. Jetzt wurden seine Pläne vorerst gestoppt.**

## Sachliche Diskussion über Börsengang unmöglich

Als „notwendigen und einzig richtigen Schritt“ hat der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, die Entscheidung bewertet, den Zeitpunkt des Börsengangs der Deutschen Bahn „neu zu definieren“. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DB AG, Michael Frenzel, hatte am späten Nachmittag des 22. Septembers überraschend – im Einvernehmen mit dem Eigentümer Bund und dem Vorstand der Deutschen Bahn – erklärt, dass der bisherige zeitliche Fahrplan nicht mehr aufrecht erhalten wird.

„Angesichts der aufgeheizten Stimmung in den zurückliegenden Tagen war dies die einzige Möglichkeit, Schaden vom Unternehmen abzuwenden und damit Nachteile für die

Mitarbeiter zu verhindern“, machte Hommel deutlich.

Zugleich kritisierte der GDBA-Chef, dass „vermeintliche Experten und solche die sich dafür halten“, durch Mutmaßungen, unbewiesene Behauptungen und persönliche Angriffe ein Klima geschaffen hatten, in dem eine sachliche Diskussion über den Börsengang der Deutschen Bahn nicht mehr möglich gewesen sei. „Ich hatte zunehmend den Eindruck, als ginge es darum, die Bahn als Verkehrsträger sturmreif zu schießen, um einen lästigen Konkurrenten los zu werden“, sagte Hommel.

Der Bundesvorsitzende der Verkehrsgewerkschaft GDBA rief alle Beteiligten auf, die „Verschnaufpause zu nutzen“, um wieder sachlich und kons-

truktiv miteinander zu diskutieren. Die DB AG müsse als „integrierter Konzern“, also einschließlich des Netzes, an die Börse gebracht werden. Dabei dürfe das eigentliche Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, nicht außer Acht gelassen werden. Nur dies schaffe notwendige Mehreinnahmen und sichere zudem Arbeitsplätze. An beidem müsse dem Bund als Eigentümer gelegen sein.

Vor diesem Hintergrund sei es völlig unverständlich, dass viele Politiker ständig an der Deutschen Bahn herummäkeln würden, statt darauf zu drängen, dass die von der Politik gegebenen Zusagen auch eingehalten würden. Wäre dies endlich der Fall, so Hommel, hätte die DB AG ein großes Problem weniger. tz

# Stolpe: Mehdorn soll Chef bleiben

**A**ls erfahrener Manager habe Mehdorn Druck machen wollen. Doch habe es „ein paar Konditionen“ gegeben, die eine Verschiebung des für 2006 geplanten Börsengangs sinnvoll erschienen ließen, hieß es. Auf die Frage, ob Mehdorn noch zu halten sei, antwortete Stolpe: „Ganz sicher.“ Schließlich habe dieser den jetzt mit dem Aufsichtsrat abgestimmten Aufschub des Börsengangs mitgetragen. Die Entscheidung sei also nicht gegen, sondern mit ihm gefallen.

Mehdorn galt als eifrigster Verfechter des Börsenstarts 2006. Er soll bis zuletzt Widerstand gegen die Verschiebung geleistet haben. Am generellen Ziel der Börsenplatzierung halten Bahn und Regierung weiterhin fest. Dies sei sinnvoll, sagte Stolpe. Medienberichten zufolge soll Bundeskanzler Gerhard

**Die Bundesregierung steht zu Bahnchef Hartmut Mehdorn. Verkehrsminister Manfred Stolpe wies Rücktrittsforderungen gegen den Vorstandsvorsitzenden zurück und verteidigte dessen umstrittene Position im Streit um den Börsenstart.**

Schröder persönlich dafür gesorgt haben, die ambitionierten Pläne des Bahnchefs zu stoppen um nicht in die Negativschlagzeilen zu geraten.

Nur einen Tag nach der Entscheidung den Börsengang zu verschieben, stand das Thema Deutsche Bahn auf der Tagesordnung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages. Diskutiert wurde unter anderem um die umstrittenen Preiserhöhungen, die die Bahn für Mitte Dezember plant. Stolpe und Mehdorn nahmen an der Sitzung nicht teil. Bei der Bahn

hieß es, das Unternehmen habe keine Einladung erhalten, weshalb niemand in den Ausschuss entsandt werde, schon gar nicht der Vorstandschef. Stolpe nahm zur gleichen Zeit an einer Sitzung des Haushaltsausschusses teil, der zur Maut-Problematik tagte und schickte einen Staatssekretär.

Nach der Korrektur des Zeitplans für den Börsengang nahm der Druck auf die Unternehmensleitung zu, die angekündigten Preiserhöhungen zurückzunehmen. Der DB AG war vorgeworfen worden, die Tarife

## Börsengang 2007/2008?

Der Bundesminister für Verkehr, Manfred Stolpe, hat einen möglichen Börsengang der Deutschen Bahn für die Jahre 2007/2008 angedeutet. Auf die Frage, ob ein solcher Zeitrahmen realistisch erscheine, sagte Stolpe zu Dow Jones Newswires: „Das leitet sich ganz schnell aus der Verschiebung ab“.

Die Regierung sei der Meinung, der Börsengang solle zum „nächsten verantwortbaren Zeitpunkt erfolgen“. Um sich eine abschließende Meinung zu bilden, erscheine es aber ratsam, erst die Ergebnisse einiger Gutachten abzuwarten.

zu steigern, um sich fit für die Börse zu machen.

In der Kritik steht Mehdorn auch wegen seines Umgangs mit dem Parlament. Verkehrspolitiker verlangen Einsicht in das vom Bund in Auftrag gegebene Gutachten zur jüngeren Entwicklung des Unternehmens, das die US-Investmentbank Morgan Stanley erstellte. Dem Vernehmen nach soll es für die Bahn nicht besonders günstig ausgefallen sein. tz

**D**ie Frage des Börsengangs der Deutschen Bahn ist nur aufgeschoben, nicht aber aufgehoben. Für die Verkehrsgewerkschaft GDBA ist es deshalb auch weiterhin wichtig, die Rahmenbedingung zu klären, unter denen die DB AG neue Anteilseigner finden könnte.

„Wir sprechen uns weiterhin für einen integrierten Konzern aus“, machte GDBA-Chef Klaus-Dieter Hommel deutlich, „eine Trennung von Netz und Betrieb kommt für uns nicht in Frage“, sagte er auf der ersten, von GDBA und Transnet gemeinsam initiierten Regionalkonferenz zum Thema Börsengang, die am Mittwoch, den 22. September, in Berlin stattfand. Hommel kritisierte vor mehreren hundert Mitarbeitern, Mandatsträgern und

## GDBA: Streit um Börsengang hat der DB AG geschadet

Führungskräften, dass die Politik nicht hinter der Bahn stehe und ihre Zusagen nicht einhalte.

Im Hinblick auf den angestrebten Börsengang stellte er klar, dass für die Verkehrsgewerkschaft GDBA die Sicherheit der Arbeitsplätze weiterhin erste Priorität genieße. Auch Fragen der Bezahlung und der Arbeitszeit müssten abgesichert werden.

„Was wird aus den betrieblichen Sozialeinrichtungen, was aus der Wohnungsfürsorge, wenn das Unternehmen DB AG – wie immer wieder gefordert – zerschlagen wird?“ fragte der

GDBA-Chef. Und wie stehe es um berufliche Entwicklungsmöglichkeiten? Wie entwickle sich der konzernweite Arbeitsmarkt, wenn die DB AG in verschiedene Bestandteile zerlegt werde?

Hommel forderte alle Verantwortlichen auf, hier rasch tragfähige Lösungen und Antworten zu finden. Die Zeit dafür sei überfällig, sagte er. Schließlich könne ein Börsengang nur dann erfolgreich sein, wenn er auch von Beschäftigten gewollt und mitgetragen wird. Daran gebe es derzeit aber erheblich Zweifel. Insofern habe sich auch die Verkehrsgewerkschaft GDBA

dafür ausgesprochen, die ambitionierten Pläne von Bahnchef Mehdorn auf Eis zu legen und den Termin des angestrebten Börsengangs neu zu überdenken.

„Jetzt muss ein realistischer Fahrplan gefunden werden“, machte Hommel deutlich. Der in den zurückliegenden Monaten vom Zaun gebrochene Streit um das Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit habe dem Unternehmen sehr geschadet und die Mitarbeiter frustriert. Das, so der GDBA-Chef, darf sich nicht noch einmal wiederholen. Das müsse allen klar sein. tz