

Deutsche Bahn

Die Deutsche Bahn ist ein privatwirtschaftlich organisiertes Verkehrsunternehmen. Bis heute hält der Bund alle Anteile. Nach kontroversen Debatten beschloss die Bundesregierung 2008 eine Teilprivatisierung der Bahn. Der geplante Börsengang wurde aber wegen der Finanzkrise verschoben. 2009 enthüllte LobbyControl, dass die Bahn in der Auseinandersetzung um die Privatisierung verdeckte PR- und Lobbykampagnen eingesetzt hatte. 2010 und 2011 stand der Konzern besonders wegen Stuttgart 21 in der Kritik.

Deutsche Bahn AG

Branche	Verkehr und Transport
Hauptsitz	Berlin
Lobbybüro Deutschland	Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin
Lobbybüro EU	Avenue des Arts 40, 1040 Brüssel
Webadresse	http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/start.html

Inhaltsverzeichnis

1 Kurzdarstellung und Geschichte	1
2 Struktur, Geschäftsfelder und Finanzen	2
3 Akteure (Vorstand, Aufsichtsrat, BahnBeirat, Netzwerke)	3
3.1 Vorstand	3
3.2 Aufsichtsrat und BahnBeirat	3
3.3 Aufsichtsrat	3
3.4 BahnBeirat	5
4 Privatisierungspläne	6
5 Lobbyarbeit: Struktur und Strategien	7
5.1 Netzwerke ehemaliger Politiker	7
6 Fallbeispiele und Kritik	8
6.1 1996: Beeinflussung des Stuttgarter Bürgermeister-Wahlkampfes im Auftrag der Bahn	8
6.2 Verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn zugunsten der Privatisierung	8
6.3 Beschaffung und Auswertung von Daten über Mitarbeiter	10
7 Weiterführende Informationen	10
8 Einzelnachweise	10

Kurzdarstellung und Geschichte

Durch die Bahnreform wurde die staatliche Bundesbahn im Jahr 1993 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, deren Anteile zu 100 % vom Bund gehalten werden. Es handelt sich seitdem um ein privatrechtlich organisiertes Staatsunternehmen. Weiterhin wurde die Reichsbahn der DDR durch die Zusammenführung ihres Vermögens mit dem Vermögen der Bundesbahn zum Bundeseisenbahnvermögen eingegliedert. Seit ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft ist die Politik der Deutschen Bahn unternehmerisch ausgerichtet und von der staatlichen Aufgabe der Daseinsvorsorge befreit. Staatlich bezuschusst werden allenfalls Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur. Heute ist die Deutsche Bahn AG ein weltweit tätiges Mobilitäts- und Logistikunternehmen, zu dessen Kerngeschäft der Personenverkehr (mit Zügen und Bussen), der Transport und die Logistik (Gütertransport auf der Schiene und Straße) sowie die Infrastruktur gehören. In Deutschland betreibt der Konzern das längste Schienennetz Europas.

Im Jahr 2007 forderte der damalige Bahn-Chef **Hartmut Mehdorn** eine umfassende Privatisierung der Bahn einschließlich des Schienennetzes, während sich ein Bündnis aus Attac, Umweltverbänden, Gewerkschaften und Initiativen mit der Bezeichnung **Bahn für alle** dagegen wehrte.^[1] Die Bahn ließ während dieser Auseinandersetzung eine verdeckte Pro-Privatisierungs-Propaganda durch die Denkfabrik berlinpolis e.V. durchführen und baute ein umfangreiches Netz ehemaliger Politiker als Bahnlobbyisten auf. Der für Herbst 2008 geplante Börsengang wurde allerdings wegen der Finanzkrise und der schlechten wirtschaftliche Lage gestoppt.

Struktur, Geschäftsfelder und Finanzen

(Quellen: Website der Deutsche Bahn AG und Geschäftsbericht 2010)

Konzernzentrale ist die Deutsche Bahn AG mit einem Grundkapital von 2,15 Mrd. Euro. Der Konzernumsatz betrug im Jahr 2010 ca. 34 Mrd. Euro, wovon ca. 62 % auf Deutschland entfielen. Die Deutsche Bahn ist in 130 Ländern tätig. Weltweit arbeiten 293 Tsd. Menschen für den DB Konzern, davon in 192 Tsd. in Deutschland. Die Deutsche Bahn bezeichnet sich als die Nr. 1 im Busverkehr in Deutschland und die Nr. 2 im Schienenpersonenverkehr in Europa. Die Tochtergesellschaft DB Schenker Rail ist die führende europäische Güterbahn. Das Schienennetz der Deutschen Bahn ist mit rund 33.600 km das längste in Europa.

Die wichtigsten Geschäftsfelder sind:

- DB Bahn Fernverkehr (nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene)
- DB Bahn Regio (Bus- und Schienenaktivitäten im Regionalverkehr in Deutschland sowie im grenzüberschreitenden Regionalverkehr)
- DB Arriva (Regionalverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands)
- DB Schenker Logistics (Logistikleistungen für weltweite Warenströme im Landverkehr sowie in der Luft- und Seefahrt)
- DB Schenker Rail (europaweite Aktivitäten im Schienengüterverkehr)
- DB Netze Fahrweg (Schieneninfrastruktur)
- DB Netze Personenbahnhöfe (Betrieb der Bahnhöfe sowie Entwicklung/Vermarktung der Bahnhofflächen)
- DB Netze Energie (Energiemanagement für Bahnstrom und Treibstoffe)
- DB Dienstleistungen (Fahrzeuginstandhaltung, DB System, Facility Management u.ä.m.)
- Sonstige Beteiligungen (DB ProjektBau GmbH - Projektmanagement, Planung und Bauüberwachung)

Nachdem sich im Laufe der Privatisierungsdiskussion der damalige Koalitionsausschuss im November 2006 grundsätzlich auf eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn (ohne Netze und Bahnhöfe) geeinigt hatte, wurde im Jahr 2008 der Teilkonzern DB Mobility Logistics AG als 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG gegründet. In diesem sind die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten des Konzerns, die privatisiert werden sollen, gebündelt. Die von der Privatisierung ausgenommenen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die Deutsche Bahn AG direkt. Die Deutsche Bahn AG und die DB Mobility Logistik AG haben im Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die Bereiche/Geschäftsfelder der Deutschen Bahn erzielten im Jahr 2010 die folgenden Umsätze:

Bereich Personenverkehr (DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva) 13,6 Mrd. Euro
Bereich Transport und Logistik (DB Schenker Logistics, DB Schenker Rail) 18,9 Mrd. Euro
Geschäftsfeld DB Dienstleistungen 1,2 Mrd. Euro
Bereich Infrastruktur (DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie, DB Netze Personenbahnhöfe) 8,1 Mrd.
Geschäftsfeld Netze Fahrweg 4,6 Mrd. Euro
Geschäftsfeld Netze Personenbahnhöfe ca. 1 Mrd. Euro
Geschäftsfeld Netze Energie 2,5 Mrd. Euro.

Nach Art. 87e Abs.4 Grundgesetz gewährleistet die Bundesrepublik Deutschland (Bund), „dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes [...] Rechnung getragen wird“. Der Bund kommt diesem Infrastrukturauftrag nach, indem er Investitionsmittel zur Verfügung stellt. Die gesetzlichen Grundlagen sind das Deutsche Bahn Gründungsgesetz und das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die Schienenwege werden im Wesentlichen vom Bund finanziert, der dafür jährlich ungefähr 3,5 Mrd. Euro zur Verfügung stellt.^[2] Die zusätzlichen Investitionen bis 2016 sollen nun aber rein aus Mitteln der Bahn fließen.

Akteure (Vorstand, Aufsichtsrat, BahnBeirat, Netzwerke)

Vorstand

- **Rüdiger Grube**, Vorsitzender, ehem. Mitglied des Vorstands der **Daimler** AG sowie des Verwaltungsrats des Luftfahrtkonzerns **EADS**, Mitglied des Präsidiums des **Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)**, Unterzeichner des "Energiepolitischen Appells", einer Lobbyinitiative der vier großen Stromkonzerne zur Laufzeitverlängerung der Kernkraftwerke)
- Richard Lutz, Vorstand Finanzen und Controlling
- Ulrich Weber, Vorstand Personal
- Volker Käfer, Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen und Infrastruktur
- Gerd Becht, Vorstand Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit

Aufsichtsrat und BahnBeirat

Mitglieder des Aufsichtsrats und des Bahnbeirats sind hauptsächlich Vertreter der Wirtschaft, ihnen nahestehende Professoren und Politiker von CDU, FDP und SPD. Organisationen der Bahnnutzer, Umwelt- und Verbraucherschutzverbände sowie Politiker der Grünen oder der Linken sind in den genannten Gremien nicht vertreten, wohl aber engagierte Befürworter der Kernenergie und ein Leugner der Klimaprobleme.

Aufsichtsrat

Zehn Mitglieder werden von der Hauptversammlung der Aktionäre gewählt. Zehn Mitglieder werden von den Arbeitnehmern gewählt

Vertreter der Aktionäre:

- Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitzender des Aufsichtsrats), gilt als Vertrauter von Verkehrsminister Ramsauer^[3]
Er ist Partner des Finanzinvestors One Equity Partners Europe GmbH, ehem. Vorstandsvorsitzender des Chemieunternehmens **Degussa**, Honorarprofessor der TU München und Mitglied der **Atlantik-Brücke**
- Hans Bernhard Beus, CDU, Staatssekretär im **Bundesministerium der Finanzen**
- Christoph Dänzer-Vanott, SPD, Rechtsanwalt, Mitglied des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung, ehem. Mitglied des Vorstands von **E.ON** und Kernkraftbefürworter
- **Patrick Döring**, MdB, Generalsekretär der FDP
 - verschiedene Tätigkeiten in der Versicherungswirtschaft
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG)
 - Mitglied im Beirat der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS)
 - Mitglied des Beirats der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
 - Vorsitzender der Vereinigung Liberaler Männer in Deutschland e.V. (LiMiD)
- Jürgen Großmann, ehem. Vorsitzender des Vorstandes der **RWE AG**
 - Mitglied des Vorstands der **Atlantik-Brücke**
 - Mitglied des International Council von **JP Morgan Chase**
 - Mitglied des Tönissteiner Kreises
 - Mitglied des Vorstands des Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft
 - Initiator des Energiepolitischer Appells, einer Lobbyinitiative der vier großen Stromkonzerne zur Laufzeitverlängerung deutscher Kernkraftwerke, vom Naturschutzbund Deutschland (NABU) mit dem Preis "Dinosaurier des Jahres 2010" ausgezeichnet
- Bernhard Heitzer, FDP, Staatssekretär im **Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie**, Mitglied der **Ludwig-Erhard-Stiftung**, Mitglied des Kuratoriums des **Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung** (DIW)
- Jürgen Krumnow, ehem. Mitglied des Vorstands der **Deutsche Bank AG**, ehem. Vorsitzender des Aufsichtsrats der **TUI**
- Knut Löschke, Unternehmensberater, ehem. Vorstandsvorsitzender und größter Einzelaktionär der PC-Ware GmbH, vertritt die Meinung, Klimaschwankungen würden nicht primär durch von Menschen produziertes CO2 ausgelöst. Maßnahmen zur CO2-Reduktion hält er für schädlich^[4]
- Michael Odenwald, Staatssekretär im **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**
- Heinrich Weiss, Vorsitzender der Geschäftsführung der SMS Siemag GmbH, ehem. Präsident des **Bundesverband der Deutschen Industrie** (BDI), ehem. Bundesvorsitzender des **Wirtschaftsrats der CDU**

BahnBeirat

Mitglieder des BahnBeirat sind:

- Gerd Aberle
 - ehem. Professor für Volkswirtschaftslehre an der Universität Gießen (Schwerpunkt: Logistik und Transportwesen)
 - Mitglied des Aufsichtsrats in diversen Transportunternehmen
 - ehem. Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr
 - ehem. Vizepräsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft
 - ehem. Mitglied des Beirats der Bundesvereinigung Logistik (BVL)
 - ehem. Mitglied des Beirats der Gesellschaft für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik
- Thomas Ehrmann
 - Leiter des Instituts für Strategisches Management an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster
- Volker Hauff
 - SPD-Politiker
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen Köln//Bonn GmbH
 - Mitglied der Ethikkommission für eine sichere Energieversorgung der Bundesregierung
 - ehem. Vorsitzender des Rates für nachhaltige Entwicklung
 - ehem. Bundesminister für Forschung und Technologie
 - ehem. Bundesminister für Verkehr
 - ehem. Oberbürgermeister von Frankfurt
- Hans Jochen Henke
 - CDU-Politiker
 - ehem. Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium
 - ehem. Generalsekretär des [Wirtschaftsrats der CDU](#)
 - Mitglied des Beirats der [Landesbank Baden-Württemberg](#)
 - Mitglied des Beirats der [Ernst & Young AG](#)
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der my-con AG
- Herbert Henzler
 - Honorarprofessor an der Ludwig-Maximilians-Universität München
 - Vorsitzender des Beirats der [Credit Suisse](#) Deutschland
 - Vorsitzender des Zukunfrats der Bayerischen Staatsregierung
 - ehem. Leiter der Unternehmensberatung [McKinsey](#) für Deutschland bzw. Europa
- Peter Hommelhoff
 - Rechtswissenschaftler
 - Partner der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft [KPMG](#)
 - ehem. Rektor der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg
 - Mitglied des Aufsichtsrats der Universität Witten/Herdecke
 - Mitglied des Heidelberger Club für Wirtschaft und Kultur e.V.
- Jügen Hubbert
 - ehem. Mitglied des Vorstands der [Daimler AG](#)

- Ehrenvorsitzender der Stiftung Deutsche Sporthilfe
- **Walter Leisler Kiep**
 - CDU-Politiker
 - ehem. Finanzminister in Niedersachsen
 - ehem. Bundesschatzmeister der [CDU](#)
 - Ehrenvorsitzender und ehemaliger Vorsitzender der [Atlantik-Brücke](#)
 - 2004 wegen Falschaussage in der CDU-Spendenaffäre rechtskräftig verurteilt
- Christian Kirchner
 - Inhaber des Lehrstuhls für deutsches, europäisches und internationales Zivil- und Wirtschaftsrecht und Institutionenökonomik an der Humboldt-Universität Berlin
 - Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des [Berlin Manhattan Institut](#)
 - Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats des Deutschen Institut für Japanstudien
- Werner Rothengatter
 - ehem. Leiter des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung an der Uni Karlsruhe
 - Stellvertretender Vorsitzender des Beirats der Bundesvereinigung Logistik (BVL)
 - wirkte an der Machbarkeitsstudie und der Volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts Stuttgart 21 mit
- [Thomas Straubhaar](#)
 - Direktor [Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut](#) (HWWI), ist in mehreren wirtschaftsnahen Organisationen und neoliberalen Netzwerken aktiv und hat die Gründung solcher Einrichtungen als Präsident des HWWI initiiert.
 - Er ist u. a. Mitglied bzw. Mitglied von Gremien der folgenden Organisationen:
 - [Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft](#) (INSM): Botschafter
 - [Friedrich-Naumann-Stiftung](#): Mitglied des Kuratoriums
 - [Berlin Manhattan Institut](#) (ursprüngliche Bezeichnung: [Institut für unternehmerische Freiheit](#)): Mitglied des Beirats
 - [Wirtschaftsrat der CDU](#): Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
 - [Wilhelm-Röpke-Institut](#): Mitglied des Vorstands
 - [Forschungsinstitut zur Zukunft der Arbeit](#): Policy Fellow
- Jürgen Weber
 - Vorsitzender des Aufsichtsrats der [Lufthansa](#) sowie Mitglied des Aufsichtsrats diverser Unternehmen
 - ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Lufthansa
 - Vorsitzender des Kuratoriums der Gemeinnützigen Gesellschaft zur Förderung des Forschungstransfers e.V.
 - Mitglied des Kuratoriums der Bucerius Law School gGmbH
 - Mitglied des Stiftungsrats Deutsche Sporthilfe

Privatisierungspläne

Von einem Börsengang der Deutschen Bahn AG war bereits seit dem Jahr 2000 die Rede, doch ist dieser mehrfach wieder abgesetzt oder verschoben worden. Nach der Veröffentlichung des vom Bundestag in Auftrag gegebenen Gutachtens der Unternehmensberatungsguppe Booz Allen Hamilton (auch "PRIMON-Gutachten = Privatisierung Mit und Ohne Netz" genannt) ist die Bundesregierung im Jahr 2006 beauftragt worden, ein Privatisierungsgesetz zu entwerfen, das es privaten Investoren ermöglicht, sich noch im Laufe

der damaligen Legislaturperiode an der Deutschen Bahn AG zu beteiligen.^[5] Nach langen politischen Auseinandersetzungen um die Frage, welche Teile des Bahnvermögens mit welcher Beteiligungshöhe privatisiert werden sollen, billigte das Bundeskabinett Ende April 2008 eine Teilprivatisierung, die vorsieht, dass 24,9 % der in der DB Mobility Logistics AG gebündelten Personen- und Güterverkehrssparte an private Investoren verkauft werden.^[6] Das Netz wie auch die Bahnhöfe sollen weiter in alleinigem Bundesbesitz bleiben. Als Zeitpunkt für die Platzierung der Aktie strebte der Bund den 27. Oktober 2008 an. Während die SPD die 24,9 % als nicht zu überschreitende "rote Linie" ansah, wollte die CDU eine Privatisierung bis 49,9 % erreichen. Der geplante Börsengang wurde dann Anfang Oktober 2008 wegen der Finanzkrise verschoben.

Hartmut Mehdorn, der damalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, sah in dem Börsengang eine Möglichkeit, diese zum Global Player zu entwickeln. Die Geschäftspolitik wurde zur Unterstützung der Privatisierung so ausgestaltet, dass die Bahn potentiellen Investoren möglichst profitabel erschien. Neue Unternehmen wurden erworben und die Bilanz des Unternehmens durch Sparmaßnahmen geschönt, an deren Folgen die Bahn heute noch zu leiden hat. Die Interessen der Bahnkunden wurden überwiegend den Interessen der künftigen Anleger untergeordnet. Begründet wurde die Notwendigkeit der Privatisierung im Wesentlichen mit dem Kapitalbedarf der Bahn, der nur durch den Börsengang gedeckt werden könne. Kritiker wiesen darauf hin, dass die Bahn als Bundesunternehmen sich das benötigte Kapital problemlos auf dem Kapitalmarkt (etwa über Bahnanleihen) besorgen könnte.

Der neue Bahnchef **Rüdiger Grube** löste sich von der Fixierung auf den Shareholder Value und kündigte im Januar 2012 an, die Investitionen in Lokomotiven, Waggons und Schienenverkehr in den nächsten Jahren zu erhöhen und die Höhe der Managergehälter künftig auch von der Zufriedenheit der Kunden und der Mitarbeiter abhängig zu machen.^[7]

Lobbyarbeit: Struktur und Strategien

Die Deutsche Bahn hatte unter Hartmut Mehdorn für die eigene Lobbyarbeit ein Netzwerk ehemaliger Politiker aufgebaut (siehe unten). **Rüdiger Grube** gab bei seinem Amtsantritt an er wolle die Beraterverträge mit ehemaligen Politikern auflösen, weil er dieses **System Mehdorn** nicht fortsetzen will. Allerdings holte er 2010 den ehemaligen Bundestagsabgeordneten **Georg Brunnhuber** als Sonderbeauftragten zur Bahn und machte ihn ab 1. Januar 2011 zum Cheflobbyisten.^[8] Im Januar 2014 wurde bekannt, dass der ehemalige Kanzleramtsminister Ronald Pofalla in den Vorstand der Deutschen Bahn wechseln soll und dort als Cheflobbyist die politischen Kontakte pflegen soll.^[9]

Laut dem freiwilligem **Lobbyregister der EU** gab die Deutsche Bahn 2012 nach eigenen Angaben 650.000 Euro für die Lobbyarbeit in Brüssel aus.^[10] Für Deutschland fehlen solche Zahlen, da es kein Lobbyregister gibt.

Netzwerke ehemaliger Politiker

Nach Recherchen des ZDF-Politikmagazins Frontal 21 bestand das Netzwerk unter Mehdorn aus ehemaligen Verkehrsministern von Bund und Ländern, ehemaligen Beamten aus diesen Ministerien sowie Lokalpolitikern. Dazu gehören:

- der Ex-Bundesverkehrsminister **Reinhard Klimmt** (SPD)
- der ehemalige bayerische Wirtschafts- und Finanzminister **Otto Wiesheu** (CSU)

- die früheren Landesverkehrsminister Franz-Josef Kniola (SPD, NRW), Hartmut Meyer (SPD, Brandenburg), Jürgen Heyer (SPD, Sachsen-Anhalt) sowie
- der ehemalige bayerische Finanzminister Georg von Waldenfels (CSU).

Eine wichtige Rolle spielte zudem die Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet unter ihrem damaligen Chef Norbert Hansen. Transnet unterstützte als einzige Gewerkschaft im DGB den Privatisierungskurs. Im Mai 2008 wechselte Hansen als Arbeitsdirektor zur Deutschen Bahn.

Der neue Bahn-Chef Rüdiger Grube hat inzwischen Otto Wiesheu und Norbert Hansen als Vorstände entlassen.

(Quelle: Ulrich Müller/Heidi Klein: [Jenseits des öffentlichen Interesses](#). Die verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn für die Bahnprivatisierung und gegen den GDL-Streik, aktualisierte Fassung vom 9. Juni 2009, S. 13 ff.)

Fallbeispiele und Kritik

1996: Beeinflussung des Stuttgarter Bürgermeister-Wahlkampfes im Auftrag der Bahn

Die DB Projekt Stuttgart 21 GmbH engagierte 1996 die Lobby-Agentur [Burson-Marsteller](#), um die OB-Kandidaten im Bürgermeister-Wahlkampf zu unterstützen, die Stuttgart 21 befürworteten.^[11] Die Agentur sollte zudem für die Projekt GmbH die Meinungsführerschaft in der Debatte um Stuttgart 21 sichern. Es ging also um eine Einflussnahme auf die Wahlentscheidung zugunsten der Deutschen Bahn und deren Großprojekt Stuttgart 21.

Dabei habe die Projekt GmbH als 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn großen Wert darauf gelegt, "daß bei der Außendarstellung die Konzernmutter im Hintergrund bleibt." So heißt es in einer stichpunktartigen Fallstudie, mit der [Burson-Marsteller](#) Ende der 90er Jahre auf ihrer Webseite für die eigene Arbeit warb. Die Fallstudie verschwand 2001 nach einem Relaunch der Webseite wieder – wir haben sie jetzt nochmal ausgegraben.^[12] (hier zum [Nachlesen als pdf](#))

Zielgruppe der PR-Kampagne waren sowohl „Top-Entscheider“ in Politik und Wirtschaft als auch die stimmberechtigten Bürger Stuttgarts. Für deren Ansprache wurden Flyer und Werbeanzeigen produziert sowie eine Telefon-Hotline eingerichtet.

Am 10. November 1996 gewann der Stuttgart 21-Befürworter Wolfgang Schuster knapp mit 43,1% der Stimmen vor Rezzo Schlauch mit 39,3% (Wahlbeteiligung 53,9%). Damit errang auch die Deutsche Bahn Sieg gegenüber der erstarkenden Protestbewegung gegen das Bahnhofsprojekt.

Weitere ausführlichere Informationen gibt es bei LobbyControl: "[Stuttgart 21: wie die Bahn den Bürgermeister-Wahlkampf 1996 beeinflusste](#)"

Verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn zugunsten der Privatisierung

Während der Auseinandersetzung um die Privatisierung arbeitete die Bahn daran, die privatisierungskritische Stimmung in der Öffentlichkeit zu drehen. Neben TV-Auftritten der Vorstände wurden zahlreiche Redaktionsbesuche bei Leitmedien sowie regionale Presse-Hintergrundgespräche

organisiert. Auf kritische Artikel reagierte die Bahn mehrfach mit Anzeigenboykotten. Darüber hinaus ließ die Bahn verdeckte Pro-Privatisierungs-Propaganda durchführen. Mit der verdeckten PR-Arbeit wurde im Jahr 2007 die Lobby-Agentur "European Public Policy Advisers GmbH" (EPPA) beauftragt, die wiederum die **Berlinpolis** e.V. als Subunternehmer einschaltete. Das Auftragsvolumen der EPPA belief sich auf 1,3 Mio. Euro. Die Vertragsbeziehung mit der EPPA und ihren Subunternehmen wurden bereits 2007 wieder beendet. EPPA ist eine Lobbyagentur, die von Rüdiger May (zeitweiliger Gesellschafter der Berlinpolis GmbH, früherer CDU-Mitarbeiter und Philipp Morris-Lobbyist) gegründet wurde.

Bei **Berlinpolis** handelt es sich um eine sogenannte Denkfabrik mit Sitz in Berlin, die im Jahr 2000 gegründet wurde und sich selbst als unabhängig bezeichnet. Neben eigenen Projekten kooperierte Berlinpolis auch mit Kampagnen der **Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft** (INSM). 2007 stieg der Großteil der ehemaligen Gründer aus, übrig blieb ein kleiner Kreis um den Geschäftsführer Daniel Dettling. In der danach zusätzlich gegründeten Berlinpolis GmbH tauchten dann Josef Grendel und Rüdiger May als Gesellschafter auf. Josef Grendel war Kommunikationschef der Deutschen Lufthansa und gründete 1999 die Agentur für strategische Kommunikation "Grendel & Comp.", deren Website die Deutsche Bahn AG als Referenzkunden aufführt. Grendel kennt Hartmut Mehdorn von früheren Tätigkeiten bei Fokker. Rüdiger May war bis 1989 in der CDU-Zentrale tätig, danach arbeitete er als Lobbyist für den Tabakkonzern Philipp Morris. Ende 2008 stiegen Grendel und May bei der Berlinpolis GmbH wieder aus. Berlinpolis löste sich im Mai 2010 auf; der Berlinpolis-Chef Daniel Dettling gründete kurz danach am gleichen Sitz die Denkfabrik **Re:Public** Institut für Zukunftspolitik.

Berlinpolis griff 2007 massiv in die Debatte um die Bahnprivatisierung und den Tarifkonflikt zwischen der Bahn und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ein. Als zentrale Plattform diente eine separate Webseite, die Berlinpolis unter der Bezeichnung www.zukunftmobil.de als angeblich neutrales Informationsportal einrichtete. Berlinpolis veröffentlichte mehrere Meinungsumfragen zur Bahn und zur Bahnprivatisierung, die bahnfreundlich angelegt waren. Daniel Dettling setzte sich auch in Meinungsartikeln und Kommentaren für die Bahnprivatisierung ein.^[13] Berlinpolis war weiterhin an Online-Aktivitäten zugunsten der Privatisierung beteiligt. Außerdem wurde eine Konferenz mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Tiefensee sowie "40 Spitzenvertretern aus öffentlichen Institutionen und der Wirtschaft" organisiert^[14], was nach eigenen Angaben im Unwissen von Tiefensee geschah. Während der Tarifauseinandersetzung der Bahn mit der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) organisierte Berlinpolis außerdem Umfragen, die darauf angelegt waren, ein günstiges Ergebnis für die Deutsche Bahn zu erhalten. Nach Angaben von Berlinpolis gehörte die Bahn nicht zu den Auftraggebern dieser Umfragen.

Nach Angaben der Bahn und der mit der Untersuchung der verdeckten PR beauftragten KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft AG (KPMG) war allein der inzwischen entlassene Generalbevollmächtigte Ralf Klein-Bölling für die Vergabe und Abwicklung des Auftrags verantwortlich. Den Untersuchungsbericht der KPMG hat die Bahn nicht offengelegt. Der Deutsche Rat für Public Relations (DRPR) hat im Juli 2009 die Durchführung und Steuerung von Maßnahmen der verdeckten PR in den unterschiedlichen Medien gerügt.^[15] Zudem seien offenbar Überlegungen zur verdeckten politischen Kommunikation angestellt worden.

Quelle und weitere Informationen: Ulrich Müller/Heidi Klein: [Jenseits des öffentlichen Interesses](#). Die verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn für die Bahnprivatisierung und gegen den GDL-Streik, aktualisierte Fassung vom 9. Juni 2009

Beschaffung und Auswertung von Daten über Mitarbeiter

Anfang 2009 geriet die Deutsche Bahn AG in die Schlagzeilen, weil sie mehrfach in großem Umfang die Daten der Beschäftigten und teils ihrer Angehörigen mit denen von Lieferanten abgeglichen hatte.^[16] Außerdem hatte die Konzernsicherheit e-mails der Mitarbeiter routinemäßig auf ihre Empfänger und Inhalte überprüft sowie Festplatten und Netzlaufwerke auch mit privaten Dateien durchsucht. Über Detektive hatte sich der Konzern Kontoauszüge und Daten über Kontobewegungen sowie Steuerdaten verschafft. An der Bespitzelungsaktion war der Berliner Recherchedienst Network Deutschland GmbH beteiligt.

Vielen Kritikern des Börsengangs der Bahn ist im System Mehdorn gekündigt worden. Nach Recherchen von Günter Wallraff ist die Kündigung von Gegnern der Bahn-Privatisierung auch mit Material begründet worden, das die Verantwortlichen durch die Ausforschung von Computern der Betroffenen erlangt hatten.^[17] In diesem Zusammenhang seien nach Angaben von Betroffenen auch Daten auf Mitarbeitercomputern manipuliert worden. Um die Datenaffäre aufzuklären, beauftragte der Aufsichtsrat im Februar 2009 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) mit der Untersuchung und setzte die Rechtsanwälte Herta Däubler-Gmelin und Gerhart Baum als Sonderermittler ein. Danach wurde Hartmut Mehdorn als Vorstandsvorsitzender durch Rüdiger Grube ersetzt. Auch die Vorstandsmitglieder Norbert Hansen, Otto Wiesheu, Margret Suckale und Norbert Bensele sowie der Leiter der Konzernrevision (Josef Bähr), der Sicherheitschef (Jens Puls) und der Antikorruptionsbeauftragte (Wolfgang Schuppensteiner) mussten ihre Posten räumen.^[16]

Der neue Vorstandsvorsitzende Grube versprach den Neustart einer neuen Unternehmenskultur und richtete hierzu das neue Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht ein. Das im Oktober 2009 vom Berliner Datenschutzbeauftragten Alexander Dix verhängte Bußgeld wegen mehrerer Verstöße gegen das Bundesdatenschutzgesetz in Höhe von 1,1 Millionen Euro wurde von der Deutschen Bahn akzeptiert.^[18]

Weiterführende Informationen

- Ulrich Müller/Heidi Klein: [Jenseits des öffentlichen Interesses](#). Die verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn für die Bahnprivatisierung und gegen den GDL-Streik, aktualisierte Fassung vom 9. Juni 2009 (pdf)

Einzelnachweise

1. ↑ Ulrich Müller/Heidi Klein: [Jenseits des öffentlichen Interesses die verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn für die Bahnprivatisierung und gegen den GDL-Streik, aktualisierte Fassung Kurzstudie Lobbycontroloder vom 9. Juni 2009](#), Website Lobbycontrol, abgerufen am 20.1.2012
2. ↑ Daniel Kuhr: Lacht der Lokführer, lacht der Chef Bahnvorstand soll ab sofort die Zufriedenheit von Kunden und Mitarbeitern im eigenen Portemonnaie spüren, Süddeutsche Zeitung vom 27. Januar 2012
3. ↑ Utz Hellmut Feucht: Ramsauer-Vertrauter wird Bahn-Aufsichtsratschef, Der Tagesspiegel vom 7. März 2010
4. ↑ [Bahnaufsichtsrat Prof. Knut Lösche spricht am 20.01. über seine Zweifel am Klimawandel der Friedrich von Hayek-Club Passau lädt am Freitag, 20.1 zu einem Vortrag mit Knut Lösche](#), Website passaulive, abgerufen am 21. Januar 2012
5. ↑ Geschäftsbericht 2006 der Deutsche Bahn AG, S. 7.
6. ↑ Bundeskabinett Teile der Bahn werden privatisiert, Süddeutsche Zeitung vom 30. April 2008
7. ↑ Daniela Kuhr: Lacht der Lokführer, lacht der Chef, Süddeutsche Zeitung vom 27. Januar 2010

8. ↑ [Mehdorns Zirkel](#), Berliner Zeitung Online vom 20.08.2010, zuletzt abgerufen am 2.01.2014
9. ↑ [Pofalla wird Politik-Vorstand der Bahn](#), Welt Online vom 2.1.2014, zuletzt abgerufen am 2.1.2014
10. ↑ [Eintrag ins EU-Lobbyregister](#), abgerufen am 2.1.2014. Für 2010 hatte die Bahn 613.000 Euro angegeben (gleiche Quelle am 23.4.2012).
11. ↑ [Stuttgart 21: wie die Bahn den Bürgermeister-Wahlkampf 1996 beeinflusste](#), lobbycontrol.de vom 26.09.2012, abgerufen a 26.09.2012
12. ↑ [Fallstudie: DB Projekt Stuttgart 21](#), burson-marsteller.de, abgerufen über archive.org am 26.09.2012
13. ↑ [Daniel Dettling: Geliebter, gehasster Staat](#), Tagesspiegel vom 28.05.2007, Website Tagesspiegel, abgerufen am 31.07.13
14. ↑ [mm1 Consulting & Management: Pressemitteilung vom 30.11.2007](#), Website mm1-consulting, abgerufen am 30.07.13
15. ↑ [LobbyControl: PR-Rat rügt EPPA GmbH und Deutsche Bahn](#), 7. Juli 2009
16. ↑ ^{16,016,1} [Susanne Amann: Neuer Bahn-Chef Grube beendet das System Mehdorn](#), Der Spiegel vom 13. Mai 2009, Website Spiegel, abgerufen am 2. 2. 2012
17. ↑ [Günter Wallraff: In Mehdorns Diensten Mitarbeiter der Bahn berichten, wie der Sicherheitsapparat ihres Konzerns sie ausspioniert und drangsaliert habe](#), Die ZEIT vom 13. Mai 2009, Website ZEIT, abgerufen am 2. 2. 2002
18. ↑ [Carsten Brönstrup: Deutsche Bahn Schnüffelei kostet 1,1 Millionen Euro](#), Der Tagesspiegel vom 24. Oktober 2009