Deutsche Bahn

Die **Deutsche Bahn** ist ein privatwirtschaftlich organisiertes Verkehrsunternehmen, das allerdings zu 100% in Staatsbesitz ist. 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.

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	www.deutschebahn.com

Im Januar 2014 wurde bekannt, dass der ehemaliger Kanzleramtsminister Ronald Pofalla zur Deutschen Bahn wechselt. Zunächst sollte er als Cheflobbyist die politischen Kontakte pflegen.[1] Am 01.08.2015 stieg Pofalla dann in den Vorstand auf.

Inhaltsverzeichnis

1 Lobbyarbeit: Struktur und Strategien 1
1.1 Lobby-Budget 2
1.2 Parteisponsoring 2
2 Fallbeispiele und Kritik 2
2.1 1996: Beeinflussung des Stuttgarter Bürgermeister-Wahlkampfes im Auftrag der Bahn 2
2.2 Verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn zugunsten der Privatisierung 3
2.3 Beschaffung und Auswertung von Daten über Mitarbeiter 4
3 Privatisierungspläne 4
4 Struktur, Geschäftsfelder und Finanzen 5
5 Akteure (Vorstand, Aufsichtsrat, BahnBeirat, Netzwerke) 6
5.1 Vorstand 6
5.2 Aufsichtsrat 7
5.3 BahnBeirat 8
6 Kurzdarstellung und Geschichte 10
7 Weiterführende Informationen 10
8 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus 10
9 Einzelnachweise 10

Lobbyarbeit: Struktur und Strategien

Die Deutsche Bahn hatte unter Hartmut Mehdorn für die eigene Lobbyarbeit ein Netzwerk ehemaliger Politiker aufgebaut. Rüdiger Grube gab bei seinem Amtsantritt an, er wolle das System Mehdorn nicht fortsetzen und die Beraterverträge mit ehemaligen Politikern auflösen. Allerdings holte er 2010 den ehemaligen Bundestagsabgeordneten Georg Brunnhuber als Sonderbeauftragten zur Bahn und machte ihn ab 1. Januar 2011 zum Cheflobbyisten.[2] Im Januar 2014 wurde bekannt, dass der ehemalige Kanzleramtsminister Ronald Pofalla seine Nachfolge antritt.[3] Dieser Seitenwechsel wurde u.a. kritisiert, weil Pofalla als Kanzleramtschef ein enges Verhältnis zu Bahnchef Grube hatte und mehrfach mit wichtigen Gesetzesvorhaben für die Deutsche Bahn befasst war. Das im Juli 2015 verabschiedete Karenzzeit-Gesetz kam in diesem Fall zu spät.

Seit 2015 ist Frank Miram Cheflobbyist (Konzernbeauftragter, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung). Cheflobbyist in Brüssel ist Johann Metzer (Leiter EU-Konzernrepräsentanz). In Brüssel sind drei Personen beschäftigt, davon eine mit Zugang zu den Räumlichkeiten des EU-Parlaments. Seit 2014 gab es 30 Treffen mit der EU-Kommission.[4]

Lobby-Budget

Laut dem freiwilligem Lobbyregister der EU gab die Deutsche Bahn 2020 nach eigenen Angaben zwischen 600.000 und 700.000 Euro für die Lobbyarbeit in Brüssel aus.[5] Für Deutschland fehlen solche Zahlen, da es kein Lobbyregister gibt.

Parteisponsoring

Da sich das Unternehmen in öffentlichem Eigentum befindet, darf es laut Parteiengesetz nicht an Parteien spenden. Die Deutsche Bahn umgeht dieses Finanzierungsverbot dadurch, dass sie Parteien sponsert. So ist sie regelmäßig gegen Zahlung mindestens vierstelliger Beträge mit Ständen bei Parteitagen von CDU, SPD, FDP und Grünen präsent. Genaue Zahlen liegen wegen der fehlenden Offenlegungspflicht für Parteisponsoring nur in Einzelfällen vor. So erhielten die Grünen, die freiwillig die bei Bundesparteitagen eingenommenen Sponsorgelder offenlegen, in den Jahren 2012-2016 rund 35.000 Euro von der Deutschen Bahn. [6] Der SPD zahlte die Bahn in 2017 13.600 Euro, um sich beim SPD-Parteitag und beim Juso-Bundeskongress zu präsentieren. [7] Dies zeigt, dass die Bahn ihr 2012 nach der Affäre um den von ihr mitfinanzierten "Nord-Süd Dialog" gegebenes Versprechen, ihr Politiksponsoring zu beenden, [8] nicht eingehalten hat.

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.[9] 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 – sie liegt LobbyControl jedoch vor.[10] (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 einen Sieg über die erstarkende 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 Denfabrik 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.[11] 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[12], 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. [13] 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.[14] 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.[15] 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 Bensel sowie der Leiter der Konzernrevision (Josef Bähr), der Sicherheitschef (Jens Puls) und der Antikorruptionsbeauftragte (Wolfgang Schaupensteiner) mussten ihre Posten räumen.[14]

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.[16]

Privatisierungspläne

Von einem Börsengang der Deutschen Bahn AG war bereis 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.[17] 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.[18] 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.

Eine umstrittene Rolle in der Debatte spielte die Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet unter ihrem damaligen Chef Norbert Hansen (SPD). Dieser soll ein ungewöhnlich nahes Verhältnis zur Konzernspitze gehabt haben. Das Schwarzbuch Deutsche Bahn berichtet z.B. von privaten Treffen mit Mehdorn und dem ehemaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder. Mitglieder von Transnet genossen Privilegien gegenüber anderen Beschäftigten, wie etwa einen Fond zur sozialen Absicherung. Transnet-Betriebsräte erhielten unverhältnismäßig hohe Gehälter und Sonderzahlungen, höhere Freistellungsquoten und Zuwendungen wie Dienstwagen und Freifahrkarten. So unterstützte Transnet dann auch als einzige Gewerkschaft im gesamten DGB den Privatisierungskurs der Konzernspitze, drohte u.a. mit einem Warnstreik am Tag des WM-Finales.[19] Im Mai 2008 legte Hansen sein Gewerkschaftsamt nieder und wechselte als Arbeitsdirektor in den Vorstand der Deutschen Bahn. Während er also mit einer deutlichen Gehaltserhöhung rechnen konnte,[20] kündigte er seinen ehemaligen Kollegen einen Stellenabbau an und forderte von Lokführern die 'Flexibilität', zukünftig doch auch die Zugabteile zu reinigen.[21] Das Bündnis *Bahn für Alle* kritisierte ihn nach diesem ungewöhnlichen Wechsel scharf: "Nachdem Hansen die Weichen für die Privatisierung gestellt hat, macht er sich aus dem Staub, kassiert ab und lässt die Beschäftigten die Zeche bezahlen."[22] Der neue Bahn-Chef Rüdiger Grube hat Norbert Hansen inzwischen als Vorstand entlassen.

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.[23]

Struktur, Geschäftsfelder und Finanzen

Der DB-Konzern ist eines der weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen und beschäftigt weltweit 336.278 Mitarbeitende – davon 217.028 in Deutschland. Der Umsatz betrug 2020 ca. 39,9 Mrd. Euro. Im Wesentlichen besteht der DB-Konzern aus dem Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva. Der Systemverbund Bahn umfasst die Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, die Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Kozernunternehmen sind hier abrufbar.

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 waren die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten des Konzerns, die privatisiert werden sollen, gebündelt. Die DB Mobility Logistics AG wurde 2016 im Zuge der Neuausrichtung des Konzerns aufgelöst und die Tochtergesellschaften wieder konzernnah geführt.

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 Mittel werden in der Regel als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse gewährt.[24]

Akteure (Vorstand, Aufsichtsrat, BahnBeirat, Netzwerke)

Vorstand

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahres-tantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan).[25] Im März 2020 hat der Aufsichtsrat die Systematik des Long-term Incentive Plans des Vorstands für künftig auszureichende Tranchen modifiziert. Im Fokus der angepassten LTI-Metho-------dik stehen nunmehr auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie weiterhin die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB Konzerns.

Vorstand		
Richard Lutz	Vorsitzender des Vorstands	• Seit 1. April 2010 Vorstand für Finanzen und Controlling bei der Deutschen Bahn
Ronald Pofalla	Vorstand Infrastruktur	• CDU-Politiker, ehem. Chef des Bundeskanzleramts
Levin Holle	Vorstand für Finanzen und Logistik	• Bundesministerium für Finanzen, ehem. Leiter der Abteilung für Finanzmarktpolitik • Boston Consult Group, früher in diversen Funktionen aktiv
Berthold Huber	Vorstand für Personenverkehr	
Sigrid Nikutta	Vorständin für Güterverkehr	• Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), ehem. Vorstandsvorsitzende
Daniela Gerd	Vorständin für	

Vorstand		
tom Markotten	Digitalisierung und Technik	
Martin Seiler	Vorstand für Personal und Recht	

(Stand: November 2021) Quelle: [26]

Aufsichtsrat

10 Mitglieder werden von der Hauptversammlung der Aktionäre gewählt. 10 Mitglieder werden von den Arbeitnehmern gewählt.

Aufsichtsrat	
Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitzender des Aufsichtsrats)	• One Equity Partners, Managing Director. One Equity Partners ist das Private Equity-Unternehmen der US-amerikanischen Bankengruppe JP Morgan Chase. • Degussa, ehem. Vorstandsvorsitzender • Atlantik-Brücke, Mitglied • gilt als Vertrauter von Ex-Verkehrsminister Peter Ramsauer[27]
Alexander Kirchner (Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrates)	• Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Vorsitzender
Michael Frenzel	• SPD, Präsident des Wirtschaftsforum[28] • TUI, ehem. Vorstandsvositzender • Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW), Präsident
Ingrid Hengster	• Kreditanstalt für Wiederaufbau, Mitglied des Vorstands • Atlantik-Brücke, Mitglied des Vorstands • Royal Bank of Scotland, ehem. CEO Country Executive Deutschland, Österreich, Schweiz • Bundesverband öffentlicher Banken Deutschlands, Mitglied des Ausschusses für das Fördergeschäft[29]

Aufsichtsrat	
Jürgen Großmann	• RWE AG, ehem. Vorsitzender des Vorstandes • Atlantik-Brücke, Mitglied des Vorstands • JP Morgan Chase, Mitglied des International Council • Initiator des "Energiepolitischen Appells", einer Lobbyinitiative der vier großen Stromkonzerne zur Laufzeitverlängerung deutscher Kernkraftwerke. Vom NABU wurde Großmann dafür mit dem Negativpreis "Dinosaurier des Jahres 2010" ausgezeichnet
Susanne Knorre	
Jürgen Krumnow	• Deutsche Bank AG, ehem. Mitglied des Vorstandes • TUI, ehem. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Kirsten Lühmann	• SPD
Michael Odenwald	• CDU, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium
Johannes Schmalzl	• Ministerialdirektor im Bundesministerium der Finanzen
Arbeitnehmervertreter: Jürgen Beuttler, Jörg Hensel, Klaus Dieter Hommel, Ludwig Koller, Jens Schwarz, Fred Nowka, Heike Moll, Mario Reiß, Regina Rusch-Ziemba	

(Stand: März 2017) Quelle: [30]

BahnBeirat

BahnBeirat	
Gerd Aberle (Vorsitzender)	• ehem. Professor für Volkswirtschaftslehre an der Uni Gießen (Schwerpunkt: Logistik und Transportwesen) • Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, ehem. Mitglied • Bundesvereinigung Logistik (BVL), ehem. Mitglied des Beirats • Gesellschaft für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, ehem. Mitglied des Beirats
Michael Brehm	• ehem. Management-Tätigkeiten bei StudiVZ und der Investmentbank Merril Lynch

BahnBeirat	
Thomas Ehrmann	• Leiter des Instituts für Strategisches Management an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster
Jürgen Fleischer	• Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Dekan der Fakultät für Maschinenbau • Daimler, ehem. leitende Tätigkeiten
Volker Hauff	• Flughafen Köln/Bonn GmbH, Vorsitzender des Aufsichtsrats • SPD, ehem. Bundesverkehrsminister
Herbert Henzler	• Credit Suisse Deutschland, Vorsitzender des Beirats • Unternehmensberatung McKinsey, ehem. Leiter für Deutschland bzw. Europa
Peter Hommelhoff	• ehem. Rektor der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg • Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG, Partner • Universität Witten/Herdecke, Mitglied des Aufsichtsrats
Jürgen Hubbert	• Daimler AG, ehem. Mitglied des Vorstands
Werner Rothengatter	• ehem. Leiter des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung an der Uni Karlsruhe • Bundesvereinigung Logistik (BVL), Stellv. Vorsitzender des Beirats • wirkte an der Machbarkeitsstudie und der Volkswirtschaftlichen Bewertung des Projekts Stuttgart 21 mit
Wolfgang Schuster	• CDU, ehem. Oberbürgermeister von Stuttgart • Befürworter des Projekts Stuttgart 21
Lencke Steiner	• FDP, Mitglied des Bundesvorstands und Vorsitzende der Fraktion in der Bremer Bürgerschaft • Die Familienunternehmer - ASU, Mitglied des Präsidiums
Jürgen Weber	• Deutsche Lufthansa AG, Vorsitzender des Aufsichtsrates • Bucerius Law School gGmbH, Mitglied des Kuratoriums

(Stand: September 2015) Quelle: [31]

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.

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.[32] 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.

2007 erhielt die Deutsche Bahn den Negativpreis BigBrotherAward von dem Verein Digitalcourage. Laut Digitalcourage e.V. bekam die Bahn den Preis weil sie anonymes Reisen verhindere unter anderem durch personalisierten Kauf und Videoüberwachung.[33]Ebenso erhielt Hartmut Mehdorn in 2000, als Angestellter der DB, den Negativpreis aufgrund von der Videoüberwachung auf dem Gelände der DB.[34]

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)

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter Twitter Facebook Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ Pofalla wird Politik-Vorstand der Bahn, Welt Online vom 2.1.2014, zuletzt abgerufen am 2.1.2014
2. ↑ Mehdorns Zirkel, Berliner Zeitung Online vom 20.08.2010, zuletzt abgerufen am 2.01.2014
3. ↑ Pofalla wird Politik-Vorstand der Bahn, Welt Online vom 2.1.2014, zuletzt abgerufen am 2.1.2014
4. ↑ [https://lobbyfacts.eu/representative/55082ae6db4a489fb01cd3c01d3835b3/deutsche-bahn-ag lobbyfacts.eu, abgerufen am 21.11.2021
5. ↑ Eintrag ins EU-Lobbyregister, abgerufen am 21.11.2021

6. ↑ Einnahmen von Bündnis90/Die Grünen aus Parteisponsoring auf Bundesebene
7. ↑ Sponsoringeinnahmen der SPD in 2017 auf Bundesebene
8. ↑ Nach Wulffs Rücktritt: Deutsche Bahn stellt politisches Sponsoring ein (FAZ, abgerufen am 7.6.2018
9. ↑ Stuttgart 21: wie die Bahn den Bürgermeister-Wahlkampf 1996 beeinflusste, lobbycontrol.de vom 26.09.2012, abgerufen a 26.09.2012
10. ↑ Fallstudie: DB Projekt Stuttgart 21, burson-marsteller.de, abgerufen über archive.org am 26.09.2012
11. ↑ Daniel Dettling: Geliebter, gehasster Staat, Tagesspiegel vom 28.05.2007, Website Tagesspiegel, abgerufen am 31.07.13
12. ↑ mm1 Consulting & Management: Pressemitteilung vom 30.11.2007, Website mm1-consulting, abgerufen am 30.07.13
13. ↑ LobbyControl: PR-Rat rügt EPPA GmbH und Deutsche Bahn, 7. Juli 2009
14. ↑ [14,014,1] Susanne Amann: Neuer Bahn-Chef Grube beendet das System Mehdorn, Der Spiegel vom 13. Mai 2009, Website Spiegel, abgerufen am 2. 2. 2012
15. ↑ Günter Wallraff: In Mehdorns Diensten Mitarbeiter der Bahn berichten, wie der Sicherheitsapperat ihres Konzerns sie ausspioniert und drangsaliert habe, Die ZEIT vom 13. Mai 2009, Website ZEIT, abgerufen am 02.02.2002
16. ↑ Carsten Brönstrup: Deutsche Bahn Schnüffelei kostet 1,1 Millionen Euro, Der Tagesspiegel vom 24. Oktober 2009, abgerufen am 29.07.2015
17. ↑ Geschäftsbericht 2006 der Deutsche Bahn AG, S. 7.
18. ↑ Bundeskabinett Teile der Bahn werden privatisiert, Süddeutsche Zeitung vom 30. April 2008
19. ↑ Christian Esser, Astrid Randerath: Schwarzbuch Deutsche Bahn, Bertelsmann-Verlag, München 2010, S. 163–169
20. ↑ Transnet-Chef wechselt die Seiten, Tagesschau vom 08.05.2008, abgerufen am 28.07.2015
21. ↑ Flexibilität am Arbeitsplatz, Sueddeutsche Zeitung vom 17. Mai 2010, abgerufen am 28.07.2015
22. ↑ Hansen wechselt offenbar die Seite, Sueddeutsche Zeitung vom 17. Mai 2010, abgerufen am 28.07.2015
23. ↑ Daniela Kuhr: Lacht der Lokführer, lacht der Chef, Süddeutsche Zeitung vom 27. Januar 2010
24. ↑ Investitionen und öffentliche Zuwendungen, deztschebahn.com, abgerufen am 21.11.2021
25. ↑ Vergütungsbestandteile, deutschebahn.com, abgerufen am 21.11.20221
26. ↑ Vorstand, deutschebahn.com, abgerufen am 21.11.2021
27. ↑ Utz Hellmut Feucht: Ramsauer-Vertrauter wird Bahn-Aufsichtsratschef, Der Tagesspiegel vom 7. März 2010
28. ↑ SPD Wirtschaftsforum Präsidium, abgerufen am 27.07.2015
29. ↑ KfW Vorstand, abgerufen am 21.07.2015
30. ↑ [1] Webseite DB, abgerufen am 20.03.2017
31. ↑ [2] Webseite DB, abgerufen am 21.03.2017
32. ↑ 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
33. ↑ bigbrotherawards.dePreisträger 2007, abgerufen am 09.05.2017
34. ↑ bigbrotherawards.dePreisträger 2000, abgerufen am 09.05.2017