

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze, Dorothee Menzner, Cornelia Möhring, Ingrid Remmers, Sahra Wagenknecht und der Fraktion DIE LINKE.

Neubesetzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn

Am 24. März 2010 hat die Bundesregierung den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG teilweise neu besetzt. Neuer Vorsitzender des Aufsichtsrates ist Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, der Werner Müller in dieser Funktion ablöst. Von den zehn vom Eigentümer zu besetzenden Aufsichtsratsmitgliedern sind sechs Vertreter aus der Wirtschaft. Drei weitere Aufsichtsratsmitglieder kommen direkt von der Bundesregierung, einer ist auch Mitglied des Deutschen Bundestages.

Fünf Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE. hatten für die Fragestunde des Deutschen Bundestages an diesem Tag insgesamt zehn Fragen eingereicht, die der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, beantwortete (Plenarprotokoll 17/33).

Zur Tatsache, dass alle zehn Aufsichtsratsmitglieder, die vom Eigentümer benannt wurden, erneut Männer sind (ebenso wie nun die zehn Vertreter der Arbeitnehmerseite), gab es einige Fragen und Nachfragen. Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann führte aus, dass es bislang erst „eine weibliche Mandatsträgerin auf Seiten der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG“ gab (S. 3030 A). Ferner sagte er, „es wird gezielt nach Personen gesucht, die aus fachlichen Gründen (...) in Frage kommen“ (S. 3030 D). Es sei „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten worden“ (S. 3031 C).

Zu den Fragen, warum der Bund sechs Vertreter ausschließlich aus dem Bereich der Wirtschaft und nicht etwa aus Umwelt- und/oder Fahrgastverbänden für den Aufsichtsrat ausgewählt habe, führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus: „Dass es sich um Vertreter von Wirtschaftsunternehmen handelt, spielt für uns eine große Rolle, weil gerade Industrieunternehmen (...) diejenigen sind, die im Rahmen von Güterverkehr und Logistik die Bahn nutzen, also Großkunden sind und wissen, welche Probleme das Eisenbahnsystem insgesamt, sei es Betrieb oder Infrastruktur hat. (...) Wir haben uns deshalb nicht für Vertreter von Fahrgastverbänden und anderen Verbänden entschieden, weil wir diesen Schwerpunkt ganz bewusst setzen wollten“ (S. 3033 B und 3033 C). Darauf, dass die Deutsche Bahn AG vor allem ein klimaschonendes Massenverkehrsmittel für alle Bürgerinnen und Bürger sein soll, wurde von Herrn Ferlemann nicht eingegangen.

Der neue Vorsitzende des Aufsichtsrates, Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht, bekleidet mehrere Funktionen. Auf der Internetseite der DB AG wird angegeben, er ist „Partner One Equity Partners Europe GmbH, München“. Laut Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht handelt es sich dabei um einen „Halbtages-Job“ (Handelsblatt vom 11. März 2010). Von OEP (One Equity Partners) werden Unternehmen

aus dem Bereich der Containerschifffahrt (Clipper) und Unternehmen der Reisebranche kontrolliert – so die Travel Acquisition Group, Travelport und die Carlson Wagon Lits Travel, die maßgeblichen Einfluss im weltweiten Management von Geschäftsreisen haben. Carlson Wagon Lits Travel erzielte 2008 einen Umsatz von 25 Mrd. US-Dollar und gilt als das weltweit führende Unternehmen im Bereich des Managements von Geschäftsreisen. Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht ist auch Mitglied im Board of Directors (non executive director) des irischen Baustoffkonzerns CRH plc Dublin. CRH gehört zu den fünf weltweit größten Baustoffkonzernen (90 000 Beschäftigte; 17 Mrd. Euro Jahresumsatz 2009). Er ist vor allem im weltweiten Betongeschäft führend und ist auch im Tiefbau aktiv. Zugleich ist Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht Aufsichtsratsvorsitzender der Süd-Chemie AG, die seit 2007 von der Private-Equity-Gesellschaft OEP kontrolliert wird. Diese wiederum befindet sich im Eigentum der zweitgrößten US-Bank, JP Morgan. Diese war bei früheren Großdeals der Deutschen Bahn AG aktiv – so 2002 als Beraterin der DB AG bei der Übernahme der Stinnes AG (mit Schenker).

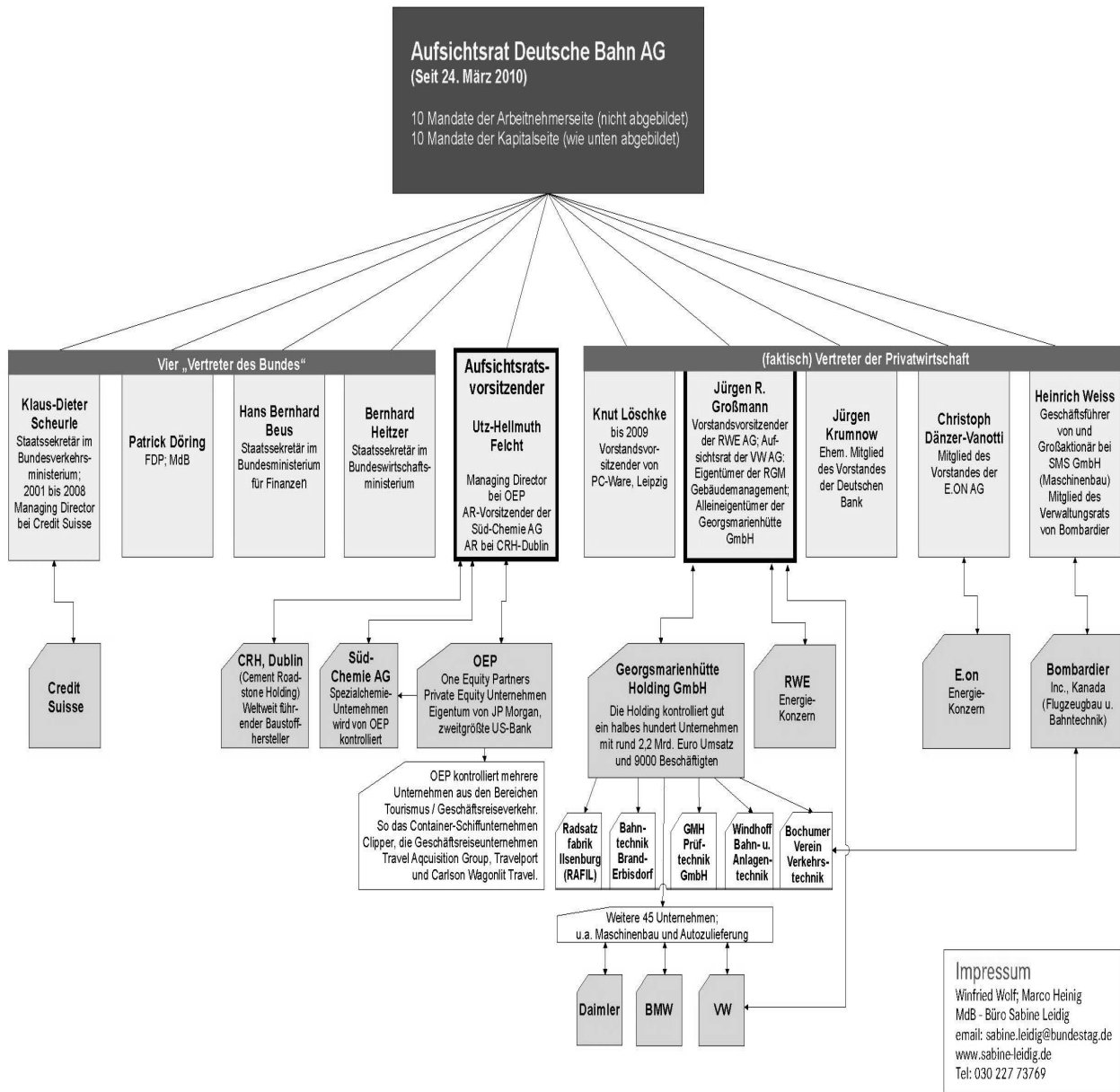
Angesprochen auf Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus, dass er jemand sei, der „einem Unternehmen vorgestanden hat. Aus dieser Beziehung heraus gewinnt natürlich jemand, der solche Managementfunktionen wahrgenommen hat, die notwendige Erfahrung im Umgang auch mit Eisenbahninfrastruktur und mit dem Unternehmen Eisenbahn“ (S. 3031 D). „Gerade deshalb, weil wir Personen gesucht haben, die über einen großen, breiten Erfahrungsschatz auf der Nutzerseite, in der Wirtschaft, insbesondere im Bereich Güterverkehr und Logistik, verfügen, haben wir diese Personalentscheidung so gefällt“ (S. 3034 D).

Weiterhin Mitglied des DB-AG-Aufsichtsrates ist Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann, Vorsitzender des Vorstandes RWE AG, Essen. Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann ist gleichzeitig Alleineigentümer der Georgsmarienhütte. Diese kontrolliert ein Firmengeflecht mit 52 Unternehmen. Darunter befinden sich mit der Bochumer Verein Verkehrstechnik GmbH, mit der Radsatzfirma Ilsenburg GmbH (RAFIL) und mit dem Unternehmen Bahntechnik Brand-Erbisdorf GmbH maßgebliche Bahnlieferanten von Radsatzwellen und Rädern, mit der Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH in Rheine ein Unternehmen zur Wartung von Bahnfahrzeugen und zur Abnahme neuer Fahrzeuge respektive Überprüfung der Betriebssicherheit von Schienenfahrzeugen (Abnahme nach § 32 EBO). Des Weiteren zählt zur Georgsmarienhütte mit der GMH Prüftechnik GmbH ein Unternehmen, das Ultraschallprüfanlagen verkauft und Ultraschallprüfungen von Radsätzen durchführt.

Danach gefragt, ob die Bundesregierung bezüglich Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht und Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann Interessenkonflikte ausschließen könne, führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus, dass „jedes Mitglied in einem Aufsichtsrat zu Beginn seiner Tätigkeit eine Erklärung nach dem Public Corporate Governance Kodex zu unterschreiben hat“ (S. 3032 A). „Die Möglichkeit von Interessenkonflikten ist in jedem Einzelfall vom Aufsichtsratsmitglied selbst zu prüfen und anzuzeigen. Sollte bei einer Aufsichtsratsentscheidung eine Interessenkollision auftreten, so hat der Mandatsträger die Pflicht, darauf hinzuweisen, und darf bei der Entscheidung nicht mitwirken“ (S. 3033 A und 3035 A). Auf die Nachfrage, wie oft dies bei Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann in der Vergangenheit der Fall war, er sich also seiner Stimme enthalten habe, konnte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann keine Auskunft geben (S. 3035 B). „Die Bundesregierung geht von der Unabhängigkeit von Herrn Großmann aus“ (S. 3035 A).

Eine Darstellung der Kapitalvertreter des neuen Aufsichtsrates und die Verbindungen derselben zu anderen Unternehmen ist in der folgenden Grafik (junge Welt vom 31. März 2010) dargestellt.

Neuer Aufsichtsrat Deutsche Bahn AG | Einflüsse. Abhängigkeiten. Verflechtungen



Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum hat die Bundesregierung keine einzige Frau in den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG entsandt, obwohl das Bundesgremienbesetzungsgesetz sie verpflichtet, für jede vorschlagsberechtigte Stelle jeweils eine Frau und einen Mann vorzuschlagen oder zu benennen?
2. Warum wurde „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten“, und in welcher Form hat die Bundesregierung ansonsten versucht, das Bundesgremienbesetzungsgesetz umzusetzen?

3. Wie kommt die Bundesregierung zu dem Urteil, dass keine einzige Frau „aus fachlichen Gründen“ in Frage käme, obwohl „nicht aktiv nach einer weiblichen Person Ausschau gehalten“ wurde?
4. Welchen Nutzen sieht die Bundesregierung jeweils darin, dass der Aufsichtsratsvorsitzende, den sie berufen hat, zugleich in leitender bzw. verantwortlicher Position bei mehreren potenziellen oder tatsächlichen Geschäftspartnern der DB AG ist – so als
 - a) non executive director bei One Equity Partners Europe GmbH,
 - b) im Board of Directors beim Baustoffkonzern CRH plc Dublin,
 - c) Aufsichtsratsvorsitzender bei der Süd-Chemie AG?
5. Ist die schematische Darstellung der Verbindung von DB-AG-Aufsichtsratsmitgliedern mit anderen Unternehmen zutreffend?

Wenn nein, was ist warum nicht zutreffend?

Welche weiteren geschäftlichen Verbindungen der von der Eigentümerseite benannten Aufsichtsratsmitglieder sind der Bundesregierung bekannt?
6. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wie oft sich Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann bislang im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG bei möglichen Interessenkonflikten der Stimme enthalten hat bzw. nicht an der Entscheidung mitgewirkt hat?

Wenn ja, wie oft, und bei welchen Entscheidungen war das der Fall?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung davon keine Kenntnis, obwohl drei Vertreter der Bundesregierung Mitglied des Aufsichtsrates sind?
7. Wie oft wurden im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG in der bisherigen Amtszeit von Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann Entscheidungen über Radsätze getroffen oder Beschlüsse gefasst, die in einem engeren Zusammenhang mit Radsätzen standen?
8. Warum hält es die Bundesregierung für ausreichend, von „der Unabhängigkeit von Herrn Großmann“ auszugehen?
9. Warum beruft die Bundesregierung nicht solche Vertreter in den Aufsichtsrat, bei denen Interessenkonflikte unwahrscheinlich sind, weil keine geschäftlichen Interessen gegenüber der DB AG bestehen?
10. Warum vermeidet es die Bundesregierung, bei der ebenfalls zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindlichen KfW Bankengruppe Verwaltungsratsmandate an Personen zu vergeben, bei denen es vergleichbare Interessenkonflikte zwischen der Wahrnehmung des öffentlichen Interesses und privatwirtschaftlicher Interessen geben könnte?
11. Warum hat die Bundesregierung lediglich Vertreter von Unternehmen und keine anderen „Steakholder“ (Fahrgastverbände, SPNV-Anbieter, Umweltverbände, Behinderten- oder Sozialverbände) in den Aufsichtsrat der DB AG berufen?
12. Warum hat die Bundesregierung nicht zumindest eine/einen unabhängige/unabhängigen Eisenbahnexpertin/Eisenbahnexperten in den Aufsichtsrat berufen?
13. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Bahnkunden bzw. deren Vertretungen nicht „wissen, welche Probleme das Eisenbahnsystem insgesamt hat“?
14. Warum hat die Bundesregierung bei der Besetzung des Aufsichtsrates „ganz bewusst“ den Schwerpunkt auf Vertreter von Wirtschaftsunternehmen gesetzt?

15. Warum ist die Bundesregierung offenkundig der Auffassung, dass der Personenverkehr der Deutschen Bahn AG im Vergleich zum Güterverkehr zu vernachlässigen ist?
16. Bezieht sich die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, „(i)ch erwarte von der Bahn nun absolute Kundenorientierung“ (DER TAGESSPIEGEL vom 1. März 2010) ausschließlich oder in erster Linie auf den Güterverkehr?

Wenn nein, warum spiegelt sich diese Erwartung an die Kundenorientierung auch im Personenverkehr dann nicht in der von der Bundesregierung autark zu entscheidenden Besetzung der Eigentümerversammlung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG wieder?

17. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Personennahverkehr, der von der Deutschen Bahn AG im Auftrag der Bundesländer angeboten wird, keiner Kontrolle im Aufsichtsrat bedarf, eben weil er von den Ländern bestellt wird (S. 3034 A)?

Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass der Bund und der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG nichts mit den Vorgängen bei der S-Bahn Berlin GmbH zu tun haben, weil es sich dabei um von einem Bundesland bestellten Verkehr handelt (Begründung)?

18. In welchem Vertragsverhältnis mit der Deutschen Bahn AG mit welchen Bezügen und welchen Aufgaben befindet sich das ehemalige Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG, Otto Wiesheu, und würde er noch in der Zukunft Bonuszahlungen erhalten, wenn es zu einer Teilprivatisierung der DB AG bzw. einer Subholding der DB AG bzw. eines großen Einzelunternehmens der DB AG kommen würde?
19. Ist die Medienberichterstattung zutreffend, wonach Otto Wiesheu inzwischen mitverantwortlich für den Ausbau der Deutschen Bahn AG als international aktiver Konzern ist, wobei er vor allem in „Osteuropa und im Nahen Osten aktiv“ werden (Süddeutsche Zeitung vom 2. Juni 2009) sollte?
20. War Otto Wiesheu bei den jüngeren internationalen Bahnaktivitäten involviert – so bei den Bahninvestitionen in Polen, bei den geplanten Engagements in Kuwait, in Dubai und in Großbritannien (Arriva), und wenn ja, inwiefern?
21. In welchem Vertragsverhältnis mit der Deutschen Bahn AG mit welchen Bezügen und welchen Aufgaben wird ab wann das ehemalige Mitglied des Aufsichtsrates, Georg Brunnhuber (CSU), bei der Deutschen Bahn AG beschäftigt, und würde er Bonuszahlungen erhalten, wenn es zu einer Teilprivatisierung der DB AG bzw. einer Subholding der DB AG bzw. eines großen Einzelunternehmens der DB AG kommen würde?
22. Wurden mit Dr. Rüdiger Grube und den anderen neuen Bahnvorständen wie für den vorherigen Bahnvorstand bei einer erfolgreichen Teilprivatisierung Bonuszahlungen vereinbart?

Wenn ja, gilt die gleiche Bonusregelung, wie sie für den Bahnvorstand unter Vorsitz von Hartmut Mehdorn galt?

Wie hoch wäre die Boni von Dr. Rüdiger Grube bei welchem Verkaufswert?

Wer hat die Boni für den neuen Bahnvorstand festgelegt?

23. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Allianz pro Schiene, „Bonuszahlungen für Vorstandsmitglieder künftig nicht nur an die Erreichung betriebswirtschaftlicher Ziele zu koppeln, sondern auch an das Verkehrswachstum auf der Schiene in Deutschland“ (www.allianz-pro-schiene.de)?

Berlin, den 26. April 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

