

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/1503 –**

### **Neubesetzung des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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).

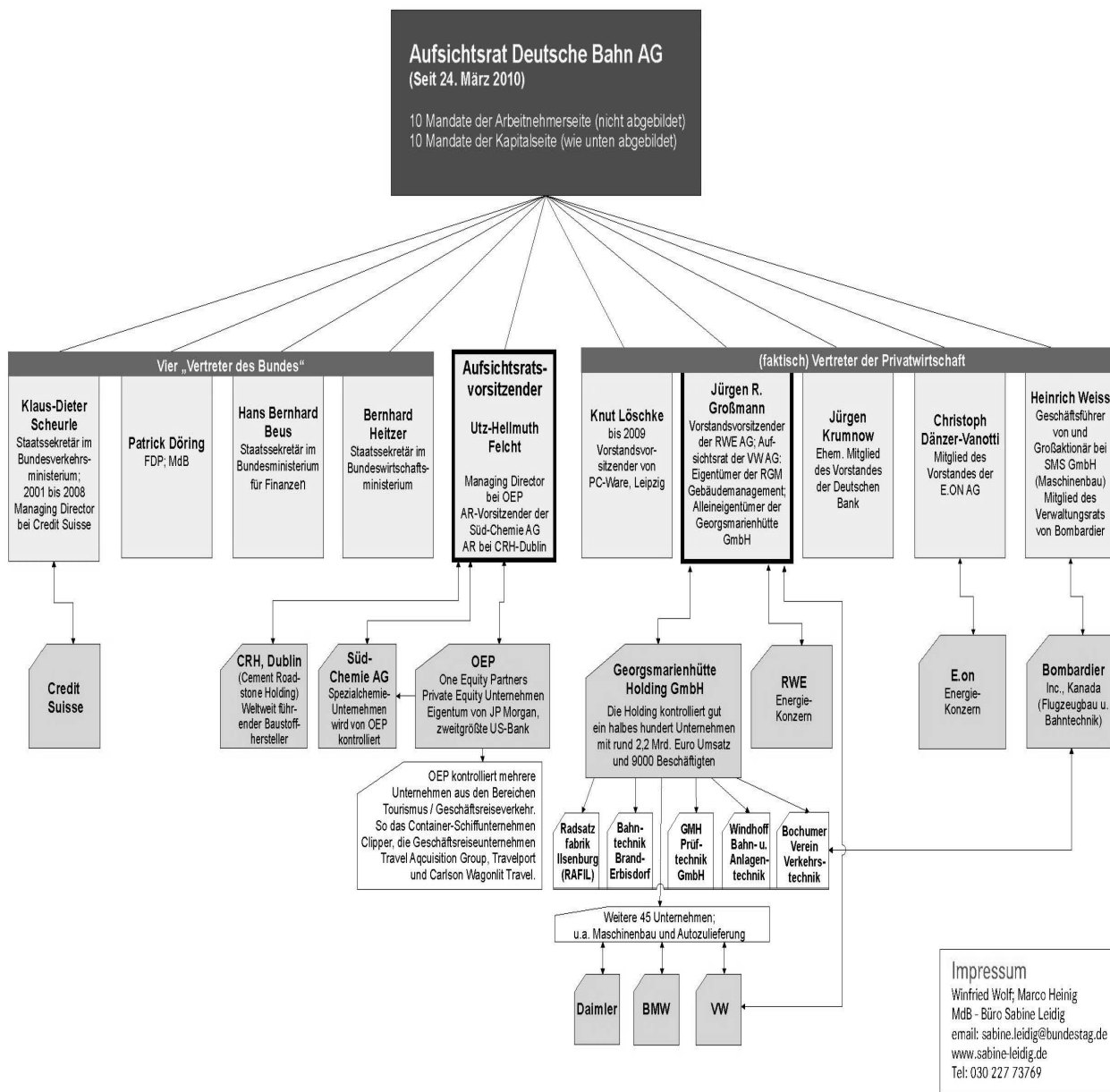
Angesprochen auf Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht führte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann aus, dass er jemand sei, der „einem Unternehmen vorgestanden hat. Aus dieser Beziehung heraus gewinnt natürlich jemand, der solche Managementfunktionen wahrgenommen hat, die notwendige Erfahrung 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



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?
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?

Die Fragen 1 bis 3 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat mit den entsandten und in der Hauptversammlung gewählten Kandidaten einen kompetenten Aufsichtsrat für die Deutsche Bahn AG (DB AG) gebildet.

Im Übrigen strebt die Bundesregierung stets an, fachlich qualifizierte Frauen in Führungsgremien und Aufsichtsräte zu berufen.

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?

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht ist aus Sicht der Bundesregierung ein ausgewiesener Experte mit hoher fachlicher Kompetenz. Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht kennt aus seinen bisherigen Erfahrungen die Perspektive des Nutzers von Bahninfrastruktur und Bahnbetrieben und ist damit für die Position des Aufsichtsratsvorsitzenden der DB AG sehr geeignet.

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?

Die Bundesregierung geht von der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder aus. 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.

Im Übrigen werden im Anhang zu den Geschäftsberichten des DB-Konzerns die sonstigen Mandate der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat aufgeführt, so dass Transparenz gewährleistet ist.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Inhalte der Aufsichtsratssitzungen unterliegen der Verschwiegenheitspflicht nach den §§ 116, 395 des Aktiengesetzes. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Warum hält es die Bundesregierung für ausreichend, von „der Unabhängigkeit von Dr.-Ing. Dr. h. c. Jürgen Großmann“ auszugehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. Warum vermeidet es die Bundesregierung, bei der ebenfalls zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindlichen KfW Bankengruppe Verwaltungsratmandate an Personen zu vergeben, bei denen es vergleichbare Interessenkonflikte zwischen der Wahrnehmung des öffentlichen Interesses und privatwirtschaftlicher Interessen geben könnte?

Am Grundkapital der KfW Bankengruppe (KfW) hält der Bund einen Anteil von 80 Prozent. Der Anteil der Länder beträgt 20 Prozent.

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der KfW ist gesetzlich geregelt. Sie erklärt sich u. a. aus der Organisationsform der KfW als Anstalt des öffentlichen Rechts und den der KfW gesetzlich zugewiesenen Aufgaben. Nach § 7 Absatz 1 des Gesetzes über die Kreditanstalt für Wiederaufbau besteht der KfW-Verwaltungsrat aus sieben Bundesministern sowie je sieben Mitgliedern, die von Bundesrat und Bundestag bestellt werden. Die übrigen 16 Mitglieder setzen sich zusammen aus Vertretern der Kreditbranche, der Industrie und des Handels, von Kommunen, der Landwirtschaft, dem Handwerk, der Wohnungswirtschaft und der Gewerkschaften. Sie werden von der Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise bestellt.

Vor diesem Hintergrund ist der KfW-Verwaltungsrat nicht mit dem Aufsichtsrat der privatrechtlich organisierten DB AG vergleichbar.

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 Eisenbahnexperten/Eisenbahnexpertin 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 Eigentümergeverterter des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG wieder?

Die Fragen 11 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat mit den entsandten und den in der Hauptversammlung gewählten Kandidaten einen kompetenten Aufsichtsrat für die DB AG gebildet, der die Belange des Unternehmens insgesamt im Blick hat. Aussagen des Bundesministers beziehen sich keinesfalls nur auf den Güterverkehr.

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)?

Die Kontrollfunktion des Aufsichtsrates der DB AG sowie der Konzernaufsichtsräte gemäß § 111 des Aktiengesetzes erstreckt sich auch auf die Tätigkeit des DB-Konzerns im Rahmen bestellter Verkehre. Bezüglich der Thematik der technischen Probleme bei der S-Bahn Berlin GmbH begleitet der Bund die DB AG in seiner Verantwortung als deren Eigentümer. Hierzu steht er mit dem Vorstand der DB AG in einem ständigen Dialog und lässt sich über die Entwicklungen und Aktivitäten zeitnah informieren. Gleichzeitig nimmt der Bund seine ihm aktienrechtlich zustehenden Kontroll- und Informationsbefugnisse in den Aufsichtsräten des Deutsche-Bahn-AG-Konzerns vollumfänglich wahr.

18. In welchem Vertragsverhältnis mit der Deutschen Bahn AG mit welchen Bezügen und welchen Aufgaben befindet sich das ehemalige Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG, Dr. 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?

Die DB AG hat der Bundesregierung dazu Folgendes mitgeteilt:

Dr. Otto Wiesheu hat sich im Rahmen seiner Ausscheidensvereinbarung verpflichtet, der DB AG bis zum Ende des Jahres 2010 auf deren Wunsch als Berater im Bereich der internationalen Beziehungen sowie der internationalen Kooperationsprojekte zur Verfügung zu stehen. Die Beratungsleistung erfolgt lediglich gegen Erstattung von Reisekosten und sonstigen Auslagen. Dr. Otto

Wiesheu wird im Falle einer erfolgreichen Teilprivatisierung keinerlei Zahlungen erhalten.

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) solle?

Die DB AG hat der Bundesregierung dazu Folgendes mitgeteilt:

Dr. Otto Wiesheu trägt für die internationale Entwicklung des DB Konzerns nach seinem Ausscheiden keine Verantwortung mehr.

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?

Die DB AG hat der Bundesregierung dazu Folgendes mitgeteilt:

Dr. Otto Wiesheu war mit den genannten Aktivitäten spätestens nach seinem Ausscheiden nicht mehr aktiv befasst.

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?

Die DB AG hat der Bundesregierung dazu Folgendes mitgeteilt:

Georg Brunnhuber wird voraussichtlich ab Sommer 2010 als Mitarbeiter und Berater des Vorstandsvorsitzenden der DB AG bei der Deutschen Bahn AG tätig werden. Vertragliche Vereinbarungen sind noch nicht getroffen. Bonuszahlungen für den Fall einer erfolgreichen Teilprivatisierung sind nicht vorgesehen.

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?

Mit dem neuen Bahnvorstand sind keine Bonuszahlungen für den Fall einer erfolgreichen Teilprivatisierung vereinbart.

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](http://www.allianz-pro-schiene.de))?

Im Rahmen des Zielvereinbarungssystems für den Vorstand der DB AG sind die variablen Bezüge bereits jetzt nicht nur an das Erreichen betriebswirtschaftlicher Ziele gekoppelt. Im Rahmen der sog. persönlichen Ziele werden u. a. auch Qualitätskennzahlen und Verkehrsleistungskriterien berücksichtigt.