

kurzstudie

- 29. Mai 2009

Ulrich Müller / Heidi Klein

Jenseits des öffentlichen Interesses

Die verdeckte Einflussnahme der Deutschen Bahn für die Bahnprivatisierung

Einführung

Während der Auseinandersetzung um die Privatisierung ließ die Bahn von einer Agentur verdeckte Pro-Privatisierungs-Propaganda durchführen. In einer Antwort auf Recherchen von LobbyControl bestätigte die Bahn gestern (28.5.) schriftlich, dass so genannte "no badge"-Aktivitäten stattgefunden hätten. No badge-Aktivitäten bezeichnen Öffentlichkeitsmaßnahmen wie Meinungsumfragen, Leserbriefe, Beiträge in Online-Foren, vorproduzierte Medienbeiträge und Blog-Beiträge, bei denen Urheber oder Auftraggeber nicht erkennbar sind. Inzwischen wurde laut Medienberichten der Generalbevollmächtigte für Kommunikation und Marketing, Ralf Klein-Bölting, entlassen.

Mit der verdeckten PR-Arbeit griff die Bahn in eine umkämpfte öffentliche Debatte ein. Während das Bahnmanagement unter ihrem ehemaligen Chef Hartmut Mehdorn eine umfassende Privatisierung inklusive des Schienennetzes forcierte, wehrte sich insbesondere ein breites Bündnis aus Attac, Umweltverbänden, Gewerkschaften und Initiativen („Bahn für alle“) dagegen. Auch innerhalb der Parteien war die Privatisierung umstritten. Die politische Auseinandersetzung wurde mit großer Intensität und Härte geführt.¹

Am Ende setzte die Bahn eine Teilprivatisierung durch. Kritiker sahen darin den Einstieg in den Ausverkauf der Bahn. Der für Herbst 2008 geplante Börsengang wurde vorerst allerdings wegen der Finanzkrise und der schlechten wirtschaftlichen Lage gestoppt. Jedoch hat auch der neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn, Rüdiger Grube, signalisiert, dass er langfristig an dem Börsengang festhalten will.² Die hier beleuchtete Lobbyarbeit der Deutschen Bahn AG für die (Teil)Privatisierung bleibt daher auch für zukünftige Auseinandersetzungen eine Frage mit großer politischer Bedeutung.

Neben der verdeckten PR-Arbeit hat sich die Bahn in den letzten Jahren ein umfangreiches Netz ehemaliger Politiker als Bahnlobbyisten aufgebaut. Diese beiden Praktiken demokratischädlicher Lobbyarbeit unterstreichen die Forderung

¹ Vgl. u.a. Wacket, Markus 2008: Mehdorn, die Bahn und die Börse. München sowie die Recherchen von Frontal21 (siehe weiter unten).

² Vgl. beispielsweise Krummheuer, Eberhard: Bahnchef Grube ist schneller als sein Fahrplan. In Handelsblatt vom 25. Mai 2009, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handeldienstleister/bahnchef-grube-ist-schneller-als-sein-fahrplan;2292366>.

von LobbyControl nach einem verpflichtenden Lobbyistenregister, mehr Transparenz für Denkfabriken und Agenturen sowie nach Karenzzeiten für Wechsel von Politikern in Lobbytätigkeiten.

Weitere Aspekte, die näherer Aufklärung bedürften, in diesem Papier aber nicht aufgegriffen werden können, betreffen die mögliche Einflussnahme der Deutschen Bahn auf das Eisenbahn-Bundesamt und Normungsgremien, gerade im Kontext der Auseinandersetzung um die ICE-Achsen.³

1) Der Fall Berlinpolis: verdeckte Propaganda für die Deutsche Bahn

Die Bahn arbeitete flankierend zu ihrer direkten Lobbyarbeit daran, die privatisierungskritische Stimmung in der Öffentlichkeit zu drehen. Ein internes Papier der Bahn von 2006 zeigt beispielhaft, wie umfassend die Bahn Öffentlichkeitsarbeit betrieb.⁴ TV-Auftritte der Vorstände wurden organisiert, ebenso zahlreiche Redaktionsbesuche bei Leitmedien von Bild bis Süddeutscher Zeitung sowie regionale Presse-Hintergrundgespräche. Umgekehrt reagierte die Bahn in den letzten Jahren laut Medienberichten mehrfach mit Anzeigenboykotten auf kritische Artikel. Aber das war nicht alles – nach Recherchen von LobbyControl griff die Bahn zudem auf verdeckte Propaganda zurück.

Die Deutsche Bahn AG bestätigte am 28. Mai 2009 in einer Antwort auf unsere Fragen die verdeckte Public Relations(PR)-Arbeit. Beauftragt wurde demnach die Lobby-Agentur „European Public Policy Advisers GmbH“ (EPPA), das Auftragsvolumen belief sich auf 1,3 Mio. Euro. Innerhalb dieses Auftrags beauftragte EPPA nach schriftlicher Auskunft der Deutschen Bahn wiederum die Denkfabrik berlinpolis e.V. mit PR-Maßnahmen. Die Vertragsbeziehung mit der EPPA und ihren Subunternehmen wurden bereits 2007 wieder beendet.

Bei Berlinpolis handelt es sich um eine sogenannte Denkfabrik in Berlin, die im Jahr 2000 gegründet wurde und sich selbst als „unabhängig und eigenverantwortlich“ bezeichnet.⁵ EPPA ist eine Lobbyagentur, die von dem früheren CDU-Mitarbeiter und Philipp Morris-Lobbyisten Rüdiger May gegründet wurde. An Berlinpolis beteiligt war zudem Josef Grendel, der die Deutsche Bahn AG als Referenzkunden seiner Agentur für strategische Kommunikation, Grendel & Comp. aufführt und Hartmut Mehdorn von früheren Tätigkeiten bei Fokker kennt (weitere Details siehe Kasten Berlinpolis unten).

Aktivitäten von berlinpolis zur Bahnprivatisierung

Berlinpolis griff 2007 massiv in die Debatte um die Bahnprivatisierung ein – ebenso in den Tarifkonflikt zwischen der Bahn und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Als zentrale Plattform diente eine separate Webseite, die Berlinpolis einrichtete: www.zukunftmobil.de. In der Selbstdarstellung gibt sich die Webseite als neutrales Informationsportal:

³ Siehe dazu u.a. das Interview mit dem Bahnkritiker Winfried Wolf (Bahn für alle) im Online-magazin Telepolis unter <http://www.heise.de/tp/r4/artikel/29/29487/1.html>.

⁴ Vgl. die internen Bahn-Unterlagen, die von Frontal21 (ZDF) veröffentlicht wurden: <http://frontal21.zdf.de/ZDFde/inhalt/3/0,1872,7011651,00.html>

⁵ Vgl. www.berlinpolis.de

„zukunft_mobil ist ein Internetportal, das als Informationsbasis für Akteure aus Politik, Medien, Forschung und eine an Mobilitätsinnovationen interessierte Öffentlichkeit dient. Das Schwerpunktthema von zukunft_mobil ist die Schaffung nachhaltiger Mobilität.“⁶

Berlinpolis veröffentlichte mehrere Meinungsumfragen zur Bahn und zur Bahnprivatisierung, die bahnfreundlich angelegt waren. Am 22. Mai 2007 veröffentlichte Berlinpolis eine von Forsa durchgeführte Umfrage, die gezielt nach den Vorteilen einer möglichen Bahnprivatisierung fragte – aber nicht nach möglichen Nachteilen. Die Umfrage schaffte es unter dem Titel „Deutsche hoffen auf besseren Service“ auf Spiegel Online.⁷ Dies geschah genau einen Tag vor einer Expertenanhörung zur Teilprivatisierung im Bundestag.⁸ Dabei kritisierten viele der Sachverständigen die Privatisierungspläne. In mehreren Medienberichten zur Anhörung wurde die berlinpolis-Umfrage als zusätzliches Material aufgegriffen. Ihre Veröffentlichung war also inhaltlich und zeitlich genau geeignet, der Kritik der Sachverständigen entgegen zu wirken.

Am 18. September 2007 veröffentlicht Berlinpolis eine weitere von Forsa durchgeführte Umfrage, diesmal zu dem geringen Kaufinteresse der Bundesbürger an Aktien der DB AG. Im August hatte der SPD-Vorstand beschlossen, ein sogenanntes Volksaktien-Modell für die (Teil)Privatisierung der Bahn zu prüfen. Durch den Verkauf von stimmrechtslosen Aktien an Einzelpersonen sollte verhindert werden, dass Großinvestoren den Kurs der Bahn bestimmen. Das Modell widersprach den Plänen der Deutschen Bahn. In der Berlinpolis-Pressemitteilung zu der Umfrage plädierte der Vorsitzende Daniel Dettling ganz im Sinne der Bahn für die Privatisierung: „Die Bürger erteilen den Plänen einer "volkseigenen Bahn" eine klare Absage. Die Politik sollte jetzt die Privatisierung zügig umsetzen“.⁹

Daniel Dettling setzte sich auch in Meinungsartikeln und Kommentaren für die Bahnprivatisierung ein. So schreibt er etwa in einem Beitrag für das Wirtschaftsmagazin Capital vom 13. September 2007 über das schizophrene Verhältnis der Deutschen zum Staat: „Viel spricht dafür, dass auch die anstehende Teilprivatisierung der Deutschen Bahn eine Erfolgsgeschichte wird.“¹⁰ Weitere Kommentare Dettlings erschienen 2007 in der Financial Times Deutschland und im Tagesspiegel (am 29. Mai 2007 als Gegenkommentar zu dem privatisierungskritischen Film „Der große Ausverkauf“¹¹).

⁶ Siehe <http://www.zukunftmobil.de/zukunftmobil/ueber-uns.html> (Zugriff 27. Mai 2009).

⁷ Online unter <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,484362,00.html>.

⁸ Tagesordnung online unter www.bundestag.de/ausschuesse/a15/tagesordnungen/archiv/40__Tagesordnung.pdf.

⁹ Online unter http://www.zukunftmobil.de/uploads/media/Presseinfo_forsa-Umfrage-Volksaktien-1.pdf.

¹⁰ Daniel Dettling: Das schizophrene Verhältnis der Deutschen zum Staat. In: Capital vom 13. September 2007, S. 10.

¹¹ Daniel Dettling: Geliebter, gehasster Staat. Das seltsame Verhältnis der Deutschen zu Privatisierungen. In: Tagesspiegel unter 29. Mai 2007, <http://www.tagesspiegel.de/meinung/kommentare/art141,1784976>

Hier wie in vielen anderen Medienberichten erfahren die Leser nichts über die Hintergründe der Denkfabrik Berlinpolis und ihre Finanzierung. Berlinpolis tritt als neutraler, unabhängiger Akteur auf und gewinnt damit eine größere Glaubwürdigkeit, als wenn ähnliche Aussagen direkt von der Deutschen Bahn AG präsentiert würden.

Berlinpolis, EPPA und Josef Grendel – die Hintergründe und Personen

Berlinpolis wurde im Jahr 2000 als Netzwerk und Ideenplattform für die „nächste Generation“ gegründet. Die Denkfabrik organisierte eigene Projekte zu Themen wie Migration und Bürgergesellschaft – kooperierte aber auch mit Kampagnen wie der Arbeitgeber-Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft. Das Profil von Berlinpolis ist weitgehend marktliberal.

Berlinpolis fungiert nach eigener Darstellung nicht nur als Denkfabrik, sondern auch als Agentur. So berät sie beispielsweise die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Saarland. Auch mit einzelnen Unternehmen arbeitet die Organisation eng zusammen. 2006 startete sie beispielsweise die Webseite „Energimix der Zukunft“ – ein Projekt das vom Energiekonzern Vattenfall gesponsort wurde. Ein weiterer wichtiger Projektpartner war z.B. das Software-Unternehmen SAP.

Im Laufe der Jahre veränderte sich der Charakter der Organisation. Der Großteil der ursprünglichen Gründerinnen und Gründer stieg bis 2007 aus, übrig blieb ein kleines Team rund um den Geschäftsführer Daniel Dettling. Im kleinen Kreis wird 2007 auf der Mitgliederversammlung von Berlinpolis e.V. die Gründung einer zusätzlichen Berlinpolis GmbH beschlossen. Sie wird im Mai 2007 ins Berliner Handelsregister eingetragen.

In dieser neuen GmbH tauchten dann bei Berlinpolis – eigentlich für die „nächste Generation“ gegründet – zwei ältere Herren aus der Kommunikations- und Lobbyzene auf: Josef Grendel und Rüdiger May. Den Kontakt vermittelte nach Aussage von Daniel Dettling sein Vater, Warnfried Dettling. Er betreibt mit Beteiligung seines Sohns die Dr. Dettling Politikberatung GmbH und wurde ebenfalls Gesellschafter bei der Berlinpolis GmbH.

Josef Grendel war lange Jahre Kommunikationschef der Deutschen Lufthansa. Nach seinem Ausstieg machte er sich selbständig und gründete 1999 die Agentur für strategische Kommunikation „Grendel & Comp.“ In der Selbstdarstellung des Unternehmens heißt es: „Grendel & Comp. versteht sich darauf, schwierige Aufgaben mit den Mitteln der Kommunikation zu lösen. Wenn es um die diskrete Begleitung entscheidender Vorgänge in Wirtschafts-, Medien- und Politikkreisen geht.“¹²

Das scheint das Unternehmen für die Deutsche Bahn interessant gemacht zu haben. Auf jeden Fall listet die Webseite von Grendel & Comp. unter den Referenzkunden u.a. die Deutsche Bahn sowie ihre Güterverkehrssparte Railion AG

¹² http://www.grendel-comp.de/seit_dt/content1/reput.htm, Zugriff 18. Mai 2009.

auf.¹³ Grendel dürfte über Kontakte auf höchster Ebene verfügt haben. Ende der 70er Jahre war er Kommunikationsleiter bei den VFW-Fokker-Werken in Bremen unter dem damaligen Werksleiter und späteren Bahnchef Hartmut Mehdorn. Josef Grendel verweigerte jegliche Aussagen zu seinen Beziehungen zur Deutschen Bahn AG, zu Hartmut Mehdorn oder zu seiner Rolle bei Berlinpolis. Auch die Deutsche Bahn verweigert bislang die Auskunft zu ihren Beziehungen zu Grendel & Comp. (mit Verweis auf Datenschutzgründe).

Rüdiger May war bis 1989 in der CDU-Verwaltung tätig¹⁴, danach arbeitete er als Lobbyist für den Tabakkonzern Philipp Morris. 1993 gründete er seine eigene Lobbyfirma „European Public Policy Advisers GmbH“ in Berlin (eingebunden in ein europäisches EPPA-Netzwerk). Zudem stieg er 2002 als Gesellschafter bei Grendel & Comp. ein. Auch er ließ unsere Fragen zu seiner Rolle bei Berlinpolis und möglichen Geschäftsbeziehungen zur Deutschen Bahn unbeantwortet.

Josef Grendel und Rüdiger May wurden beide 2007 Gesellschafter der neugegründeten Berlinpolis GmbH. Grendel war zudem bereits im Dezember 2006 Geschäftsführer der neuen Firma myvodcast GmbH geworden, die im Berlinpolis-Umfeld neu gegründet wurde. Die Eintragung ins Handelsregister listet als Gegenstand der Firma „Die Konzeption, Produktion und der Vertrieb von anspruchsvollen Video Podcasts und Web 2.0 Anwendungen für die Unternehmenskommunikation sowie damit zusammenhängende Tätigkeiten, insbesondere Beratung“ (Amtsgericht Charlottenburg (Berlin), Aktenzeichen: HRB 105391 B). Die Firma war rechtlich getrennt von Berlinpolis, aber personell eng verbunden. Zu den Geschäftsführern wurden der stellvertretende Vorsitzenden von Berlinpolis, Thomas Gawlitta, sowie Josef Grendel bestellt. Daniel Dettling war Gesellschafter der Firma. Im Januar 2008 wird die Firma im Handelsregister gelöscht. Die Firma wurde durch Übertragung ihres Vermögens mit der Berlinpolis GmbH verschmolzen (aufgrund eines Verschmelzungsvertrages vom 19.9.2007).

Ende 2008 stiegen Grendel und May bei der Berlinpolis GmbH wieder aus. In einem persönlichen Gespräch mit LobbyControl verwies Daniel Dettling auf unterschiedliche Vorstellungen über die Ausrichtung von Berlinpolis als Grund für die Trennung.

MeineBahnDeineBahn.de

Eine weitere Initiative, die plötzlich im April 2007 als Stimme pro Bahnprivatisierung auftauchte, war die „Initiative Mobil in die Zukunft“ mit ihrer damaligen Webseite meinebahndeinebahn.de (nicht mehr aktiv). Als offizieller Ansprechpartner fungierte ein gewisser Daniel Kornauke aus Dresden. Die Seite sprach sich vehement für die Privatisierung der Deutschen Bahn aus. Ende April 2007 tauchten in verschiedenen Blogs oder Foren z.B. des Tagesspiegel ähnliche Kommentare auf, die die Privatisierung der Bahn befürworteten und auf die Webseite meinebahndeinebahn.de verwiesen (etwa in der Form „Hab dazu eine inte-

¹³ Siehe die Kategorie „Referenzen“ unter <http://www.grendel-comp.de>, letzter Zugriff 27. Mai 2009.

¹⁴ Vgl. zum Ausscheiden Mays aus der CDU-Verwaltung und seiner späteren Rolle als Kohl-Kritiker in der CDU-Spendenaffäre u.a. <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,70369,00.html>.

ressante Internetseite entdeckt: www.meinebahndeinebahn.de“ oder „Interessant dazu ist auch die Seite: www.meinebahndeinebahn.de.“)

Die Initiative agierte vor allem online. Über die Webseite wurden immer wieder neue Argumente pro Bahnprivatisierung veröffentlicht. Das Logo auf der Webseite der Initiative sah aus wie ein abgeändertes Plagiat von der Seite des privatisierungskritischen Netzwerks „Bahn für alle“ (www.deinebahn.de). Das Bündnis „Bahn für alle“ stellte schon früh in Frage, wer wirklich hinter MeineBahnDeineBahn.de steckt.¹⁵ In den Kommentaren auf den Seiten des Bündnisses „Bahn für alle“ waren immer wieder Pro-Privatisierungs-Stimmen aktiv, von denen sich zumindest einige auf die verdeckte PR-Arbeit der Deutschen Bahn zurückführen lassen dürften. Es ist offensichtlich, dass die Webseite MeineBahnDeineBahn.de gezielt gegen die Arbeit von „Bahn für alle“ gerichtet war. Nach Einschätzung von LobbyControl sollte die öffentliche Wirkung der Privatisierungskritiker geschwächt und ihre Arbeit gestört und damit Kräfte gebunden werden.

Allerdings lassen sich nur bis Ende 2007 Lebenszeichen der „Initiative Mobil in die Zukunft“ finden.¹⁶ Danach verschwindet sie wieder. Die Webseite ist heute nicht mehr existent. Dieser Zeitraum deckt sich mit der Hauptphase der Berlinpolis-Aktivitäten. Die Deutsche Bahn hat LobbyControl bestätigt, dass MeineBahnDeineBahn.de in dem Tätigkeitsbericht der Lobby-Agentur EPPA auftaucht. Eine Antwort auf Nachfragen LobbyControls zu dieser dürftigen Auskunft steht noch aus. Berlinpolis hat wie auf andere Fragen von LobbyControl die Antwort verweigert.

Online-Aktivitäten, Leserbriefe und andere PR-Maßnahmen

Über die Meinungsartikel von Dettling hinaus tauchen in den Online-Foren von beispielsweise tagesschau.de oder stern.de Kommentare unter dem Benutzernamen „zukunftmobil“ auf, die sich auf Berlinpolis-Umfragen beziehen oder die Webseite Zukunftmobil verlinken. Inhaltlich geht es auch hier um die Privatisierung der Bahn und die Tarifauseinandersetzung der Deutschen Bahn mit der Lokführergewerkschaft GDL. Auch auf Seiten wie bahnblog.de oder rangierer.de tauchen Kommentare auf, die sich über MeineBahnDeineBahn.de mit der verdeckten PR der Deutschen Bahn in Verbindung bringen lassen. Neben Kommentaren in Online-Foren gab es auch Leserbriefe an deutsche Leitmedien.

Berlinpolis veranstaltete zudem einen „Young Mobile Films Wettbewerb“ für Videobeiträge zum Thema Mobilität. In eigenen Videobeiträgen, die über zukunftmobil.de veröffentlicht wurden, sollten Botschaften im Sinne der Deutschen Bahn in lockerem Format präsentiert werden. Berlinpolis veröffentlichte zudem zu der Webseite zukunftmobil.de einen Newsletter, der nicht nur an Journalisten ging, sondern auch an politische Entscheidungsträger.

In der Antwort der Deutschen Bahn AG ist außerdem von vorproduzierten Medienbeiträgen die Rede. Die no-badge-Aktivitäten, die über EPPA für die Deutsche Bahn organisiert wurden, enthielten auch vorproduzierte Medienbeiträge

¹⁵ Vgl. http://privatisierungstoppen.deinebahn.de/scr/discussion_comment/index/205.

¹⁶ Vgl. beispielsweise die archivierten Internetseiten unter http://web.archive.org/web/*/http://www.meinebahndeinebahn.de und http://web.archive.org/web/*hh_/www.meinebahndeinebahn.de/blog/.

wie Radiobeiträge. Allerdings ist hier noch unklar, wie diese Beiträge erstellt und an die Medien verbreitet wurden.

LobbyControl hat außerdem Hinweise, dass in die Öffentlichkeitsarbeit von Berlinpolis zur Bahnprivatisierung auch die Firma Allenbach Media GmbH Berlin einbezogen war. Auf ihrer Webseite schreibt sie als Selbstdarstellung: „Mediengerechte Aufbereitung, Darstellung und Vermittlung von gesellschaftlichen, politischen und politiknahen Themen sind unser Kerngeschäft. Zu unseren Kunden zählen Abgeordnete des Bundestages, der Landtage und des Europaparlamentes, die Bundeswehr und die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM).“ Auch Berlinpolis wird ausdrücklich als Referenzkunde aufgeführt, aber zu einem anderen Thema, nämlich der Gesundheitsreform. Eine Antwort von Allendorf Media zur Kooperation mit Berlinpolis zum Thema Bahnprivatisierung steht noch aus.

Aktivitäten von Berlinpolis mit Verkehrsminister Tiefensee

Auffällig ist zudem, dass Berlinpolis bei verschiedenen Gelegenheiten, Bundesverkehrsminister Tiefensee in ihre Aktivitäten einband bzw. ihm eine Plattform bot.

So veranstaltete Berlinpolis zusammen mit der MM1 Consulting and Management den „1. Deutscher Public Sector Summit“ mit Bundesminister Wolfgang Tiefensee im Hotel Adlon. Bei der geschlossenen Veranstaltung waren nach einer Presse-Information der MM1 Consulting and Management „40 Spitzenvertreter aus öffentlichen Institutionen und der Wirtschaft“ anwesend: „Nach einer Begrüßung von Dr. Daniel Dettling, Vorstand von berlinpolis, gab Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee in seinem Referat einen Überblick über eines der größten Vorhaben der Bundesregierung, der Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG, das bei den Teilnehmern auf großes Interesse stieß.“¹⁷ Anschließend präsentierte mm1 Geschäftsführer Rainer Lindenau Beispiele für erfolgreiche öffentliche Institutionen aus einer mm1-Studie. In gedruckter Form war diese Studie als gemeinsames Buch mit Wolfgang Tiefensee erschienen, der dafür das Vorwort beigesteuert hatte (Wolfgang Tiefensee / Rainer Lindenau: Staat machen! Erfolgsgeschichten öffentlicher Institutionen, Carl Hanser Verlag, München 2007).

Auch für die Berlinpolis-Publikation "Die Zukunft der Mobilität - Herausforderungen und Perspektiven für den Verkehr von morgen" steuerte Wolfgang Tiefensee ein Vorwort bei. Als die Kampagne „Genug gespart!“ von Beamtenbund (dbb) und ver.di ein Plakatmotiv präsentierte, das den stillgelegten Bahnhof Tiefensee in Brandenburg abbildete, veröffentlichte Berlinpolis als Reaktion ein Dossier „Die Wahrheit über Tiefensee“.¹⁸ Es kontierte, dass es keinen Zusammenhang zwischen Privatisierung und Stilllegung des Bahnhofs Tiefensee gebe.

Unklar ist, ob es bei diesen Aktionen um eine Einflussnahme auf Wolfgang Tiefensee ging oder um eine gezielte Stützung von Tiefensee, der sich für eine Teil-

¹⁷ mm1: Spitzenvertreter aus öffentlichen Institutionen und Unternehmen diskutieren auf Einladung von mm1 Consulting und berlinpolis auf dem Public Sector Summit in Berlin. Online unter http://www.mm1-consulting.de/images/pdf/public_sector_summit.pdf (Zugriff: 26. Mai 2009)

¹⁸ <http://www.zukunftmobil.de/aktuelles/dossiers-mobilitaet/die-wahrheit-ueber-tiefensee.html>.

privatisierung der Bahn einsetzte und damit letztlich um die Einflussnahme auf die SPD, in deren Reihen es auch deutliche Kritiker der Bahnprivatisierung gab.

Bundesverkehrsminister Tiefensee hat inzwischen erklärt, dass die Teilnahme an der Veranstaltung und das Vorwort für die Berlinpolis-Publikation sei geschehen „in völliger Unkenntnis der Manipulationen von Berlinpolis, die ja erst jetzt [28. Mai 2009] aufgedeckt wurden. In beiden Fällen gab es auch keinerlei Zuschüsse. Und in beiden Fällen war die entsprechende Positionierung öffentlich, erkennbar und normaler Bestandteil öffentlichen politischen Wirkens.“¹⁹ Eine Anfrage an die Deutsche Bahn, ob im Rahmen der verdeckten PR-Aktivitäten gezielt Tiefensee gestützt werden sollte, ist bislang unbeantwortet.

Aktivitäten von Berlinpolis zur Tarifaueinandersetzung der Bahn mit der GDL

Neben den Aktivitäten zur Bahnprivatisierung mischte sich Berlinpolis auch in die Tarifaueinandersetzung der Deutschen Bahn AG mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ein. Auch hier arbeitete Berlinpolis mit dem Instrument der Umfragen. Die erste Umfrage wurde im August 2007 veröffentlicht („Bundesbürger halten Forderungen der GDL für ungerechtfertigt“), wenige Tage vor der Übergabe der Tarifforderungen der GDL an die Deutsche Bahn.

Die zweite Umfrage wurde am 18. Oktober 2007 veröffentlicht, kurz vor einer neuen Streikrunde der GDL. Unter der Überschrift „Bundesbürger haben kein Verständnis für neue Streiks der Lokführer“ heißt es darin:

„Die Mehrheit der Deutschen hat mittlerweile kein Verständnis mehr für weitere Streiks der in der GdL organisierten Lokführer. 55 Prozent halten neue Arbeitsniederlegungen für nicht gerechtfertigt.“²⁰

Die Fragestellung der Umfrage war darauf angelegt, ein günstiges Ergebnis für die Deutsche Bahn zu erhalten, indem einseitig alle Angebote der Deutschen Bahn vorweg aufgezählt wurden:

„Die (GDL) hat von der Bahn ein fünftes Angebot bekommen. Danach soll das Fahrpersonal einen eigenen Tarifvertrag, 4,5 Prozent mehr Lohn und eine Einmalzahlung von 2000 Euro erhalten. Sollte sich die GDL mit diesem Ergebnis zufrieden geben, oder sollte sie weitere Forderungen stellen?“²¹

¹⁹ Pressemitteilung Nr. 119/2009 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Mai 2009, <http://www.bmvbs.de/-,302.1078697/Pressemitteilung.htm>.

²⁰ Online unter www.berlinpolis.de/fileadmin/Downloads/Pressemitteilungen/pm_181007.pdf (Letzter Zugriff 29.5.2009).

²¹ Zitiert nach einem Blogbeitrag des Hessischen Rundfunks, der am 19. Oktober 2007 verschiedene Umfragen zum GDL-Streik in ihrer Fragestellung verglich. Jan Eggers: Bahnstreik: Deutsche dafür! Deutsche dagegen! erschienen auf blog.hr-online.de/hr-info (leider nicht mehr online). Siehe aktuell auch unter <http://www.eggert-elektronik.de/2009/spate-nugutuunglate-redemption/>.

Die Pressemitteilung wurde in zahlreichen Medienartikeln und Agenturmeldungen aufgegriffen und bestimmte vielfach auch den Tenor und die Überschriften. Eine Auswahl:

ddp (1)	18.10.07	Umfrage: Immer weniger Verständnis für Lokführerstreik
ddp (2)	18.10.07	(Übersicht - Neu: ARD-Umfrage) Unterschiedliche Umfrageergebnisse zu Lokführerstreik
Spiegel Online	18.10.07	1400 Lokführer legen Deutschland lahm - Passagiere sauer
AP	18.10.07	55 Prozent der Bundesbürger laut Umfrage gegen GDL-Streik
dpa	19.10.07	„Bild“: Zustimmung für GDL schwindet - Mehrheit lehnt Streik ab
Berliner Morgenpost	19.10.07	Lokführer verlieren Rückhalt; Deutsche gegen weitere Aktionen - Gewerkschaft droht mit Dauer-Streiks
Die Welt	19.10.07	Lokführer verlieren Rückhalt; Deutsche gegen weitere Aktionen - Gewerkschaft droht mit Dauer-Streiks
Frankfurter Rundschau	19.10.07	Die Stimmung kippt. Bei Kunden und Politikern wächst der Ärger über die Lokführer

Berlinpolis intervenierte also an dieser Stelle erfolgreich im Sinne der Deutschen Bahn AG in den öffentlichen Diskurs und damit indirekt in die Tarifaueinandersetzung. Dabei profitierte die Organisation von ihrem vermeintlich neutralen Status und davon, dass sie ihre Verbindungen zur Deutschen Bahn verschwieg.

Warum mischt sich eine Organisation wie Berlinpolis in eine Tarifaueinandersetzung ein? Wie passt das mit dem Schwerpunktthema von zukunft_mobil der „Schaffung nachhaltiger Mobilität“ (siehe Zitat oben) zusammen? Was ist das Interesse von Berlinpolis an diesem Thema? Viele Medien griffen die Pressemitteilungen von Berlinpolis auf, ohne solche Fragen zu stellen oder die Finanzierung der Denkfabrik und Agentur kritisch zu durchleuchten. Eine löbliche Ausnahme bildete der Hessische Rundfunk mit dem Blogbeitrag und Audio-Interview von Jan Eggers (siehe Fn. 15).

Allerdings verschweigt ihm Daniel Dettling von Berlinpolis auch auf direkte Nachfragen die (über EPPA vermittelten) Verbindungen von Berlinpolis:

„Frage: Gehört die Bahn zu ihren Auftraggebern?
Dettling: Nein.

Frage: Wer hat die Umfrage oder Studie denn bezahlt, das ist ja teuer sowas?

Dettling: Das ist nicht teuer, das kostet nicht viel Geld, wenn Sie das öfter machen, exklusiv mit einem Umfrageunternehmen wie Forsa, das ist alles überschaubar. Als Think Tank, als Denkfabrik, haben wir natürlich auch eigene Projekte, die wir uns nicht finanzieren lassen, wo wir sagen dass ist unser Jahresthema, wie Mobilität, Zukunft der Mobilität. Und da machen wir dann auch Veranstaltungen, Broschüren, Publikationen und solche Umfragen. Das finanzieren wir quasi aus dem Overhead der ande-

ren Projekte.

Also steht da kein Auftraggeber dahinter, für den Sie das machen?

Dettling: Da steht kein Auftraggeber dahinter, nein.

Auch nicht hinter der Seite "zukunftramobil", die sie betreiben?

Dettling: Auch nicht dahinter."

(Quelle: von LobbyControl erstelltes Transkript des Audio-Interviews mit Daniel Dettling, das im Blogbeitrag des Hessischen Rundfunks vom 19. Oktober 2007 veröffentlicht wurde. Jan Eggers: Bahnstreik: Deutsche dafür! Deutsche dagegen! erschienen auf blog.hr-online.de/hr-info (leider nicht mehr online).

Auch LobbyControl gegenüber hatte Daniel Dettling 2007 und 2009 Verbindungen zur Deutschen Bahn verschwiegen. Auf unsere letzte schriftliche Anfrage zu Geschäftsverbindungen zur Deutschen Bahn AG, zu den Firmen EPPA und Grendel & Comp. sowie Kontakten zur „Initiative Mobil in die Zukunft“ (meinebahn-deinebahn.de) verweigerte Daniel Dettling allerdings die Auskunft. Die Deutsche Bahn dagegen hat LobbyControl am 28. Mai 2009 schriftlich bestätigt, dass EPPA verdeckte PR-Aktivitäten für die Deutsche Bahn durchführte und im Rahmen dieses Vertrags wiederum Berlinpolis beauftragt hatte.

2) Die Netzwerke (ehemaliger) Politiker

Neben der verdeckten PR-Arbeit zur Flankierung der Lobbyarbeit für die Bahnprivatisierung hatte der ehemalige Bahnchef Mehdorn in den letzten Jahren mindestens ein Dutzend Ex-Politiker in sein Lobbynetzwerk integriert. Recherchen des ZDF-Politmagazins Frontal21 brachten eine illustre Runde zu Tage, bestehend 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 bayrische Finanzminister Georg von Waldenfels (CSU).²²

Als ein besonders wichtiger Bahn-Lobbyist erwies sich Otto Wiesheu: Während der Verhandlungen von CDU und SPD über den Koalitionsvertrag 2005 war er CSU-Verhandlungsführer zum Thema Verkehr. Wie Frontal21 berichtete, soll er maßgeblich dafür verantwortlich sein, dass aus der ursprünglichen Formulierung zur Bahnprivatisierung das Wort „ob“ gestrichen wurde, so dass in der Endversion nur noch die Frage nach dem „wie“ der Privatisierung auftauchte. Kurz darauf wurde Wiesheu Cheflobbyist der Bahn.

Eine wichtige Rolle spielte zudem die Eisenbahner-Gewerkschaft Transnet unter ihrem damaligen Chef Norbert Hansen. Transnet unterstützte als einzige Gewerkschaft im DGB den Privatisierungskurs - was insbesondere gegenüber der

²² Vgl. Frontal 21 vom 25.9.2007: Mehdorns Lobbyisten-Netzwerk. Online unter <http://frontal21.zdf.de/ZDFde/inhalt/19/0,1872,7011539,00.html>

SPD wichtig war. Im Mai 2008 wechselte Hansen als Arbeitsdirektor zur Deutschen Bahn.

Neuanfang unter dem neuen Bahnchef Rüdiger Grube?

Der neue Bahnchef Rüdiger Grube hat inzwischen Otto Wiesheu und Norbert Hansen entlassen. Es fehlt jedoch weiterhin an Informationen darüber, welche weiteren (ehemaligen) politischen Entscheidungsträger die Bahn in den letzten Jahren engagiert hat und zu welchem Zeitpunkt ihnen jeweils die Verträge in Aussicht gestellt wurden. Hier muss Grube dringend für weitere Aufklärung sorgen.

Außerdem stellt sich die Frage nach der Neuorganisation und künftigen Lobbyarbeit der Deutschen Bahn. Nach Informationen von LobbyControl ist inzwischen die Agentur CNC - Communications & Network Consulting AG damit beauftragt, die Lobbyarbeit der Deutschen Bahn AG neu zu strukturieren. Auf Anfrage von LobbyControl wollte die Deutsche Bahn dazu nichts sagen. CNC wurde 2002 maßgeblich von Personen gegründet, die zuvor für die Unternehmenskommunikation von Daimler tätig waren.

3) Fazit und Forderungen an Deutsche Bahn und Politik

Die Recherchen von LobbyControl zeigen die skandalösen PR-Methoden der Deutschen Bahn, ihre problematische Lobbyarbeit und die Bereitschaft einiger Lobbyfirmen und Denkfabriken, solche Aufträge anzunehmen oder sogar aktiv anzubieten. Die beteiligte Denkfabrik Berlinpolis stritt 2007 auch auf Nachfragen Verbindungen zur Deutschen Bahn ab und führte so Öffentlichkeit und Politik in die Irre. Nötig ist eine umfassende Aufklärung und Vorkehrungen gegen solche Praktiken in der Zukunft – dabei sind Deutsche Bahn und Politik gefordert.

Forderungen an die neue Unternehmensleitung der Deutschen Bahn

1) Die Deutsche Bahn muss die verdeckte PR lückenlos offen legen.

Dazu gehört die Auflistung aller Verbindungen zu Berlinpolis, deren Gesellschaftern von 2007 und ihren Firmen (wie EPPA und Grendel & Comp) sowie zu allen weiteren beteiligten Organisationen, Firmen oder Personen. Zudem muss die Bahn aufklären, welche Personen innerhalb der Deutschen Bahn daran beteiligt waren. Dieser Prozess kann nicht mit der Entlassung von Ralf Klein-Bölting, dem bisherigen Generalbevollmächtigten für Marketing und Kommunikation bei der Deutschen Bahn, beendet sein. Bislang weigert sich die Bahn, Fragen von LobbyControl zu den verantwortlichen Personen innerhalb der Deutschen Bahn AG zu beantworten.

Außerdem muss die Bahn aufdecken, inwieweit sie Aktivitäten des Bündnisses „Bahn für alle“ oder anderer Privatisierungskritiker beobachtete und wie solche Informationen in die ausgelagerte, verdeckte PR-Arbeit einfließen.

2) Die Bahn muss alle Verträge und Zahlungen an ehemalige und aktuelle politische Entscheidungsträger offen legen.

Dazu gehören auch Aufträge oder Zahlungen an Firmen, an denen Politiker beteiligt sind. Zudem müssen die Zeitpunkte genannt werden, zu denen jeweils die Gespräche über Vertragsangebote begonnen wurden.

3) Die Deutsche Bahn AG muss die aktuellen Lobby-Verträge sowie begleitende PR-Verträge mit externen Agenturen und Organisationen transparent machen, ebenso ihre Vergabe.

Forderung an die Politik

1) Die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag müssen die Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit der Deutschen Bahn AG untersuchen und aufklären

Nötig ist eine grundsätzliche Untersuchung der Lobby- und PR-Arbeit der Deutschen Bahn für die Bahnprivatisierung in den letzten Jahren. Dabei muss auch konkret danach gefragt werden, inwieweit die Entscheidung für eine Teilprivatisierung der Bahn im Jahr 2008 durch die verdeckten Aktivitäten beeinflusst wurden. Angesichts der von der Deutschen Bahn angewandten Methoden und der gezielten Täuschung von Öffentlichkeit und Politik muss die 2008 getroffene, aber momentan ausgesetzte Entscheidung für eine Teilprivatisierung neu überdacht werden.

2) Einführung eines verpflichtenden Lobbyistenregisters

Der Fall der verdeckten Propaganda bei der Deutschen Bahn zeigt, dass mehr Transparenz über die Arbeit von Lobbyisten, ihre Kunden und Finanzierung dringend nötig ist. Bislang gibt es in Deutschland nur eine freiwillige Verbändeliste, in die sich Verbände eintragen, die zu Anhörungen des Bundestages eingeladen werden wollen. Die Eintragung ist nicht verpflichtend und die Liste enthält keine Angaben zur Finanzierung der einzelnen Organisationen. Vor allem aber erfasst die Liste weder die Lobbybüros einzelner Unternehmen wie der Deutschen Bahn AG noch die Lobbyarbeit von Lobby- und PR-Agenturen (wie EPPA oder Grendel & Comp.) noch Denkfabriken wie Berlinpolis. Es ist höchste Zeit, all diese Akteure, unabhängig von ihrer Organisationsform, in einem verpflichtenden Lobbyistenregister zu erfassen und damit offen zu legen, wer mit wie viel Geld aus welchen Quellen Einfluss zu nehmen sucht auf welche politischen Entscheidungen. Mehr zur Notwendigkeit und Ausgestaltung eines sinnvollen Lobbyistenregisters haben wir in unserem Positionspapier von Dezember 2008 dargestellt.²³

Insbesondere die Rolle von Denkfabriken im Lobbyismus wird oft unterschätzt. Sie werden häufig als neutrale Akteure wahrgenommen, während sie vielfach interessengeleitet agieren und ihre Finanzierung nicht transparent ist. Ein anderes Beispiel dafür ist die Stiftung Marktwirtschaft, von der LobbyControl mehrfach erfolglos genaue Angaben zu ihrer Finanzierung angefragt hat. Mehr Transparenz für diese Art von Akteuren ist dringend geboten – ebenso ein kritischer Blick von Medien und eine genauere Prüfung der Hintergründe solcher Denkfabriken, bevor Materialien von diesen in die Berichterstattung übernommen werden.

²³ „Mehr Transparenz und Schranken für den Lobbyismus“, online unter www.lobbycontrol.de/download/Mehr%20Transparenz_LobbyControl_Dez08.pdf

3) Einführung einer Karenzzeit für ehemalige Regierungsmitglieder

Die Lobbyarbeit der Deutschen Bahn zeigt deutlich die Problematik von Seitenwechseln aus der Politik in Lobbytätigkeiten. LobbyControl fordert seit längerem eine dreijährige Karenzzeit – eine Abkühlphase – für die Kanzlerin, die Minister, Staatsminister, parlamentarische und beamtete Staatssekretäre sowie Referatsleiter. Innerhalb dieser Karenzzeit muss ein Wechsel in Lobbytätigkeiten verboten sein. Angesichts des bisherigen Lobbyistennetzwerkes der Bahn sind Karenzzeiten in einem föderalen System wie Deutschland auch auf Länderebene notwendig.

4) Die Deutsche Bahn auf saubere Interessenvertretung verpflichten

Als in den USA 2008 die Hypothekenbanken Fannie Mae und Freddie Mac durch die Regierung gerettet wurden, mussten diese ihre Lobbyarbeit in Washington D.C. einstellen. In Deutschland gibt es keine vergleichbaren Regeln für die Lobbyarbeit öffentlicher Unternehmen. Dabei sollten öffentliche Unternehmen dem öffentlichen Interesse dienen und nicht die Eigeninteressen ihrer Management-Ebene den demokratischen legitimierten Gremien aufzwingen. Hier wäre eine neue Debatte nötig, wie generell bei Unternehmen in öffentlicher Hand ihre Verpflichtung auf das öffentliche Interesse und die demokratische Willensbildung durch die Bürgerinnen und Bürger und der politischen Institutionen sichergestellt werden kann. Diese Diskussion ist auch mit Blick auf die Rettungs- und Stützungsmaßnahmen in der aktuellen Finanzkrise nötig.

Unmittelbar muss die Bundesregierung als Eigentümerin und der Deutsche Bundestag auf jeden Fall die künftige Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Bahn AG genau kontrollieren und für umfassende Transparenz sorgen. Die Deutsche Bahn sollte verpflichtet werden, alle Lobby-Verträge offen zu legen und wie sie vergeben wurden, auf das Anwerben von Politikern innerhalb einer dreijährigen Karenzzeit zu verzichten und unethische oder manipulative Einflussmethoden wie verdeckte PR- und Lobbyarbeit zu unterlassen.

Impressum

Die Studie ist eine eigenständige Untersuchung von LobbyControl. LobbyControl ist ein gemeinnütziger Verein, der über Machtstrukturen und Einflussstrategien in Deutschland und der EU aufklärt und sich für mehr Transparenz und Schranken für Lobbyisten einsetzt.

LobbyControl- Initiative für Transparenz und Demokratie
Friedrichstr. 63
50676 Köln
Tel: 0221/ 169 65 07
Fax: 0221/ 169 22 660
E-Mail: kontakt@lobbycontrol.de
Web: www.lobbycontrol.de

Unsere Finanzierung

LobbyControl finanziert sich aus Fördermitgliedsbeiträgen, Spenden von Privatpersonen und Stiftungsgeldern (u.a. der „Bewegungsstiftung“ und „Bon-Venture“). Wir legen alle Zuwendungen offen, die wir von juristischen Personen erhalten. Detailliertere Angaben finden Sie unter <http://www.lobbycontrol.de/blog/index.php/unsere-finanzierung/>

Unterstützen Sie unsere Arbeit!

Für eine dauerhafte und eigenständige Finanzierung brauchen wir Ihre Hilfe! Studien wie diese, eine kontinuierliche Aufklärungsarbeit und Protestaktionen kosten Zeit und Geld. Nur mit Ihrer Unterstützung kann LobbyControl tun, was unsere Demokratie dringend braucht: Licht in den Lobbydschangel bringen und Lobbyisten Schranken setzen. **Mit einer Spende von 10 €, 20 €, 50 € helfen Sie uns, die unabhängige Arbeit von LobbyControl zu sichern.** Als gemeinnütziger Verein stellen wir Ihnen für Ihre Spende selbstverständlich eine steuerabzugsfähige Spendenbescheinigung aus.

Spendenkonto:

Bank für Sozialwirtschaft, Köln
BLZ: 37020500 - Konto: 8046200
...oder online unter: www.lobbycontrol.de/blog/index.php/spenden/

Mit Ihrer **Fördermitgliedschaft** schaffen Sie für LobbyControl eine unabhängige und planbare Finanzierung:
www.lobbycontrol.de/blog/index.php/foerdermitglied/