

Neuer DB-Vorstand:

Alter Wein in neuen Schläuchen?

Von Jürgen Neuhaus

Seit Anfang April 2009 stand fest, dass der bis dahin als Daimler-Manager tätige Dr. Rüdiger Grube, 57, zum neuen Vorstandsvorsitzenden der DB AG berufen wird – und seit Mai ist er im Amt. Andere Personen waren kurzzeitig im Gespräch, darunter der von Fahrgast- und Umweltverbänden mit vielen Hoffnungen verbundene Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), Andreas Meyer. Doch der, obwohl selbst einst von der DB AG gekommen (und dort zuletzt als Chef Stadtverkehr unter Vertrag), winkte dankend ab. Grube wurde schließlich wie das unerwartete Ass aus dem Ärmel gezogen, protegiert von der Bundeskanzlerin und somit mit den notwendigen politischen Weihen ausgestattet.



Rüdiger Grube

■ Vor dem personellen Neuanfang war erst einmal ein großes Aufräumen angesagt. Nicht weniger als sieben führende Bahnmanager verließen das Unternehmen bis Juni: Bis Ende Mai schieden die Ex-Vorstände Dr. Otto Wiesheu (Politik), Margret Suckale (Personal für die Transporttochter DB Mobility Logistics – DB ML) und Norbert Bensel (Logistik) aus.

Offiziell aus Gesundheitsgründen und nicht im Sachzusammenhang mit den anderen Vorstandsrücktritten nahm auch der frühere Transnet-Chef Norbert Hansen seinen Hut, der für gut ein Jahr Personalvorstand im Gesamtkonzern war. Die Datenaffäre, letztlich Auslöser für den Rücktritt des alten Vorstandsvorsitzenden Dr. Hartmut Meh-

dorn, führte zur Entlassung der unmittelbar bei der DB AG zuständigen Köpfe: Josef Bär als Leiter der Konzernrevision, Jens Puls für Konzernsicherheit und Wolfgang Schuppensteiner als Korruptionsbeauftragter. Geblieben ist **Diethelm Sack**, 61, im DB-Vorstand verantwortlich für Finanzen und Controlling. Er leitet dieses Ressort bereits seit November 1991, damals noch bei der Deutschen Bundesbahn und seit Januar 1994 bei der DB AG. Für wenige Monate Ende 1999 war Sack kommissarischer Vorstandsvorsitzender der DB AG. Bahninternen Kreisen zufolge galt Mehdorn zwar nach außen als der unumstrittene Macher, doch bei Investitionen und Übernahmen kam keiner an Sack vorbei. Maßgeblich hat er durch- und umgesetzt, dass aus der defizitären Behördenbahn ein profitabler Konzern wurde. Sack ist Duzfreund von Mehdorn, doch suchte er anders als dieser nicht das Rampenlicht und die Kameras. Das Ziel, die DB AG an die Börse zu bringen, verfocht Sack indes nicht weniger heftig; er war der entscheidende Mann hinter den Kulissen. Gleiches gilt für den Erhalt des sog. integrierten Konzerns – dieser steht für Sack nicht zur Disposition.



Diethelm Sack

■ Auch wenn aktuell nicht auf der Tagesordnung, darf davon ausgegangen werden, dass Sack den Börsengang nicht aus den Augen verlieren wird. Er hat bewiesen, dass er ein Unternehmen an die Börse bringen kann: Als Chef des Finanz- und Rechnungswesens beim Autozulieferer VDO Adolf

Schindling GmbH (1976 bis 1991) ist ihm das bereits gelungen.

Auch **Karl-Friedrich Rausch**, 57, seit 1. Juni Vorstand für Transport und Logistik bei DB ML, ist im Bahn-Konzern kein Unbekannter. Von 1985 bis zum Jahr 2000 übernahm er verschiedene Leitungsposten bei der Deutschen Lufthansa und war zum Schluss Vorstandsvorsitzender der Lufthansa Passage Airline, wo ihm unter anderem das Controlling und die Konzernentwicklung (bis hin zur Star Alliance mit den Partnerfluggesellschaften) oblagen. Auch den Ausbau des Flughafens Frankfurt und die Flugzeugwartung begleitete er in verantwortlicher Position. Nach seinem Wechsel zur DB AG bekleidete er bis 2003 den Posten des Technikvorstands. Danach übernahm er das Vorstandsressort Personenverkehr im Gesamtkonzern und ab 2008 das gleiche Ressort bei der DB ML, womit er, obwohl kein Vorstand im Mutterkonzern, doch an maßgeblicher Position eingebunden ist.



Karl-Friedrich Rausch

■ Gleiches kann für **Ulrich Homburg** gesagt werden, der das Ressort Personenverkehr der DB ML übernimmt. Homburg, 53, war seit 2003 Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG und hat sich unter anderem über Lohndumping bei Konkurrenten der DB AG beschwert, wo diese bei SPNV-Ausschreibungen antraten. In diesem Zusammenhang sei zumindest erwähnt, welcher Wind bei DB Regio künftig wehen wird, denn der neu bestellte Chef und

Homburg-Nachfolger **Frank Sennhenn** will mit einer DB-Billig-Tochter in künftige Ausschreibungen gehen.



Ulrich Homburg

■ Ein alter Bekannter ist auch **Joachim Fried**, 61, der kommissarisch das Ressort für Wirtschaft und Politik führt; für dieses ist Ende 2009 eine Neubesetzung geplant. Der 61-jährige Fried ist seit über zehn Jahren bei der DB AG und arbeitet seit Juli 2004 als Konzernbevollmächtigter für europäische Angelegenheiten und Wettbewerb.

Gerd Becht, 57, wird Vorstandschef im neuen Ressort für Compliance, Recht und Datenschutz. „Compliance“ bedeutet die Einhaltung von Verhaltensmaßnahmen, gegen die es innerhalb der DB zum Teil massive Verstöße gab, wie die Sonderermittler Hertha Däubler-Gmelin und Gerhard Baum feststellen mussten. Der Ex-Daimler-Manager Becht übernahm erst im Februar 2008 bei seinem damaligen Hauskonzern einen leitenden Posten in gleicher Funktion: Der „Chief Compliance Officer“, kurz CCO, sollte dafür sorgen, dass die Selbstkontrolle im Konzern funktioniert und das Unternehmen ethisch einwandfrei geführt wird. Becht, der seit 2006 bei Daimler arbeitete, war zuvor Leiter der Rechtsabteilung bei GM Europe. Da es im gesamten Bereich, für den Becht nun bei der DB AG zuständig ist, einiges aufzuräumen gilt, kann man diese Personalie mit der Erfahrung in einem ebenfalls komplexen Konzern durchaus begrüßen.

Nach außen kaum in Erscheinung trat **Stefan Garber**, 54, Jurist mit Kenntnissen unter anderem des amerikanischen Gesellschafts-, Handels- und Kartellrechts. Er ist seit April 2005 Leiter des Vorstandressorts Infrastruktur und Dienstleistungen beim Mutterkonzern DB AG. Nach Übergang des Geschäftsfeldes Dienstleistungen an die Tochter DB ML ist Garber seit Juni 2008 zuständig für Fahrweg, Personenbahnhöfe, Energie und die DB Projekt Bau GmbH.

Somit ist er derjenige, der für Trassenpreise, Regionalfaktoren und die tarifliche Struktur zur Nutzung zuständig ist – für DB-Töchter wie für Dritte. Er war von Mai 2003 bis April 2005 zuständig für den Konzerneinkauf. Bei der DB AG ist er seit April 2000 und folgte damit nur wenig später dem alten Vorstandsvorsitzenden Mehdorn – vom selben Betrieb: Auch Garber hat vorher bei der Heidelberger Druckmaschinen AG gearbeitet!



Stefan Garber

■ Einen interessanten Lebenslauf hat **Ulrich Weber**, 59, neuer Personalvorstand für die Holding und die Tochter DB ML: Nach den Stationen Sportschule Köln, Zeitsoldat, Jura und Soziologiestudium eröffnete er Anfang der 1980er-Jahre seine erste Kanzlei. Er selbst sagt von sich, dass ihn das strukturierte Herangehen an Sachverhalte, das Analysieren und schließlich die Lösungsfindung unter vorgegebenen Rahmenbedingungen am meisten interessieren. Ende 1983 trat er als Assistent beim Arbeitsdirektor der damaligen Ruhrkohle AG an und musste die Umstrukturierung einer ganzen Branche begleiten. Er hatte dabei auf Interessen privater Aktionäre ebenso Rücksicht zu nehmen wie auf die politischen Interessen des Bundes und der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen und natürlich auf die Arbeitnehmerinteressen, vertreten durch starke Gewerkschaften. Der beim Essener Technologiekonzern und RAG-Nachfolger Evonik unter Vertrag stehende Weber wurde denn auch mit einigen Vorschusslorbeeren seitens der Gewerkschaften Transnet und GDBA bedacht – sicher nicht die schlechteste Empfehlung für einen neuen Personalvorstand.

Bleibt, den neuen Vorstandsvorsitzenden selbst etwas näher vorzustellen. **Dr. Rüdiger Grube**, 57, galt bisher als Mann der zweiten Reihe; quasi der Steinmeier unter deutschen Spitzenmanagern. Wie dieser hat sich auch Grube nicht nach dem Job an der

Spitze gedrängt, folgte aber dem Werben der Politik. Bei Daimler gehörte es zu Grubes Aufgaben, die großen Strategien zu entwickeln: Wo steht Daimler in einigen Jahren, wie sieht die Angebotspalette aus? In den 1990er-Jahren soll maßgeblich Grube die Idee von der „Welt-AG“ ausgedacht und umgesetzt haben: Daimler als einer der ganz Großen am globalen Autohimmel. Krönung war 1998 die Verschmelzung mit dem amerikanischen Chrysler-Konzern, hinzu kamen Beteiligungen an Hyundai und Mitsubishi. Parallelen zum Aufkaufkurs Mehdorns bei der DB AG sind unübersehbar. Doch ging es seit 2005 mit dem Weltkonzern bergab und die aufgekauften Firmen, allen voran Chrysler, mussten wieder abgestoßen werden. Grube hat auch das begleitet – steht ihm womöglich beim aufgeblähten DB-Konzern Ähnliches bevor?

Grube war auch Verwaltungsratschef des Luft- und Raumfahrtkonzerns EADS, kennt damit weitere Vernetzungen – und vor allem die Politik im Bund und in Europa. Was auch für ihn spricht: Er hat keine Bilderbuchkarriere als „geborener“ Manager hingelegt, sondern begann als Metallbauer und Diplomingenieur für Fahrzeugbau und Flugzeugtechnik. Erst mit Ende 30 rückte er ins Management vor.

Fazit

Alles in allem ergibt sich beim neuen Spitzenpersonal der DB AG ein widersprüchliches Bild. Keiner der neuen Vorstände ist von der Pike auf bei der Bahn groß geworden. Keiner ist jünger als 50, zwei sind über 60. Wenn auch im Ton deutlich ruhiger, so hat sich auch der neue Vorstandsvorsitzende Grube zum integrierten Konzern bekannt und peilt einen (vom Termin her offenen) Börsengang an. Mit Sack und Garber kann er dabei auf Manager setzen, die schon unter Mehdorn einen straffen Renditekurs verfolgt haben.

Der neue Stil wirkt angenehm, die Mehdornsche Polterigkeit ist vorbei. Mit Weber und Becht besteht die Chance für einen Neuanfang in der internen Unternehmenskultur. Ob sich der Konzern auf Dauer wieder auf sein Kerngeschäft, den Schienenverkehr, konzentrieren wird, ist mit den neuen (und alten!) Personalien fraglich. Kurz nach der Berufung des neuen Vorstands ist es zu früh für Unkenrufe, aber immer die rechte Zeit, die Entwicklung zu verfolgen und als Fahrgastverband zu gegebenem Anlass die Stimme zu erheben.

In gar nicht so neuen Schläuchen ist noch viel alter Wein.