

Dieser Betrieb
wird
bestreikt!



Frontal zusammenstoß

Sie bemüht Klischees. Inszeniert ihren Frontmann als Sinnbild des aufrechten Kämpfers. Legt wochenlang die halbe Republik lahm. Schließlich muss die Deutsche Bahn mit einem neuen Angebot auf die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zugehen. Doch das Spiel auf Zeit dreht das Blatt – und kostet die rebellische GDL nach Ansicht von Beobachtern zuletzt Sympathien.

Der Konflikt bietet alles, was Medien sich wünschen: Er geht fast jeden an – Reisende, die viel zu spät an ihrem Urlaubsziel ankommen, genauso wie Industrie und Logistik, denen die Nachschubwege abgeschnitten werden, Berufstätige natürlich, und das nicht nur, wenn sie per Zug pendeln. Sondern auch, weil bei jedem neuen Bahn-Streik die Straßen noch verstopfter sind als sonst.

Dazu diese Besetzung: Auf der einen Seite der kantige, als jähzornig und stur verschriene Bahn-Chef Hartmut Mehdorn, der zu den unbeliebtesten Managern des Landes zählt. Auf der anderen Seite ein Ur-

gestein namens Manfred Schell, dessen Vater bereits Lokführer war und der früher selbst als Heizer Kohle in den Tender wuchtete. Jetzt ist Schell Vorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und liefert sich einen monatelangen Stellungskrieg mit den Bossen der Bahn.

David gegen Goliath Schells ursprüngliche Forderung: 31 Prozent mehr Lohn und einen eigenen Tarifvertrag für seine Lokführer. Dafür legen sie die Republik im Oktober und November mit ihren Streiks immer wieder lahm. Die Bundesbürger stehen erstaunlich solidarisch auf dem Bahnsteig und frieren.

Anfang November äußern 66 Prozent der Deutschen in einer repräsentativen Umfrage von Infratest dimap Verständnis für die GDL. Bei denjenigen, die wegen der Streiks warten mussten, sind es sogar 71 Prozent. Dagegen verurteilt die Mehrheit der Befragten das Vorgehen der Deutschen Bahn, die mehrfach versuchte, die Streiks der Lokführer von verschiedenen Arbeitsgerichten stoppen zu lassen. Nur 34 Prozent finden das richtig.

Für Florian Weisker, Geschäftsführer der Agentur Vom Hoff Kommunikation sowie Leiter der Bereiche Public Affairs und Politische Kommunikation, ging die Strategie

der GDL auf: „Der kleine, Gerechtigkeit suchende Verband zieht in den Kampf gegen den übermächtigen, zudem ungerechten und unsozialen Gegner.“

Es kam gut an, dass ein Mann wie Manfred Schell, sozusagen einer aus dem Volk, gegen den Bahn-Vorstand zu Felde zog. Dieser hatte schließlich, das betonte die GDL wiederholt genüsslich, seine Bezüge 2006 um 62 Prozent angehoben. „Hier ist viel Showbusiness mit im Spiel gewesen – von beiden Seiten bewusst eingesetzt und filmreif inszeniert“, analysiert Weisker.

Emotionslose Suckale Manfred Schell spielte dabei die Rolle des „hemdsärmeligen Robin Hood – mutig und auf der Suche nach Gerechtigkeit“. Hartmut Mehdorn, den Redaktionen immer wieder zu Schells Gegner im „Tarifduell“ stilisieren, hält sich dagegen im Hintergrund. In der öffentlichen Auseinandersetzung schickt die Bahn stattdessen die sachlich-kühle Arbeitsdirektorin Margret Suckale ins Rennen, die den temperamentvollen Schell scheinbar emotionslos auflaufen lässt.

Der Funktionär empört sich immer wieder öffentlich darüber, dass die 34.000 Mitglieder der GDL zu lange schufteten, schlechte Arbeitsbedingungen erdulden und eine hohe Verantwortung tragen müssten. Schell vertritt nicht nur Lokführer, sondern auch Zugbegleiter und Speisewagenmitarbeiter.

Mit ihren Forderungen kommt die GDL indes der Tarifgemeinschaft der Gewerkschaften Transnet und GDBA (Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Angewandter) in die Quere, die ihrerseits im Juli mit der Bahn einen Abschluss aushandelte. Diesen akzeptiert die GDL, die sich als älteste deutsche Arbeitnehmervertretung mit Gründungsjahr 1867 bezeichnet, nicht – sie verlangt einen eigenen Vertrag.

Alles Marketing? Manfred Schell will Beobachtern zufolge die

GDL zu dem machen, was die Vereinigungen Cockpit und Marburger Bund für Piloten und Ärzte sind. „Mein Eindruck ist, dass es der GDL nur allein um einen Statusvorteil geht“, urteilt Transnet-Chef Norbert Hansen Mitte November in einem Interview mit der *Süddeutschen Zeitung*. „Dieser Streik hat womöglich mehr mit Marketing zu tun als mit Tarifpolitik.“

Großes Interesse Schon einmal eskalierte der Streit um einen Spartentarifvertrag zu einem bundesweiten Warnstreik, bei dem 800 Reise- und 200 Güterzüge an einem Morgen rund 45 Minuten still standen (siehe Kasten „Bahn-Streik: Die Vorgeschichte“, Seite 24).

Die Bahn betreibt in erster Linie Krisen-PR, um der Tatsache zu begegnen, dass dauernd Personen- und Güterzüge ausfallen. „Das Medieninteresse war gigantisch“, sagt Oliver Schumacher, Konzernsprecher der Deutschen Bahn (DB). Am ersten großen Streiktag zählt er binnen 24 Stunden 140 Fernsehbeiträge und fast 300 Agenturmeldungen. Während des Ausstands genehmigt Schumacher bis zu 50 Drehs auf Bahnhöfen pro Tag. „An Streiktagen sind von morgens vier Uhr bis spätnachts dutzende meiner Mitarbeiter nur in Sachen Streik im Einsatz.“

Kundenansturm Auch die Kunden überrennen die Bahn mit Anfragen: Das eigens eingerichtete Callcenter bearbeitet täglich an die 600.000 Anrufe. Die Internetseite verzeichnet sogar bis zu sieben Millionen Klicks pro Tag. Nebenwirkung: Bahn.de erzielt überdurchschnittliche Einnahmen aus der Onlinewerbung.

„Das Krisenmanagement der Bahn war ausgesprochen gut“, meint Timon Heinrich, Redakteur der *Deutschen Verkehrszeitung*. „Die Züge fuhren planbar, das war das Wichtigste – auch wenn sie selten fuh-

ren.“ Allerdings übt der Fachjournalist auch Kritik: Er hätte sich gewünscht, dass der Bahn-Chef endlich aus der Deckung kommt. „Die Wirtschaft weiß genau, wer ihr Geschäftspartner ist“, sagt Henrici. „Die wenden sich an Mehdorn mit der Bitte, er solle den Streik nicht weiter aussitzen.“

Für die Bahn geht es um viel. Denn sie kann der Forderung der GDL nach einem eigenen Tarifvertrag nicht einfach nachgeben. Mehdorn will den Ex-Staatsbetrieb so bald wie möglich an die Börse bringen. Mit einer aufmüpfigen Sparten-gewerkschaft an Bord wäre das erheblich schwieriger.

In der Zwickmühle Der Tarifvertrag mit Transnet und GDBA enthält zudem eine „Fallbettklausel“:



Sie besagt, dass der komplette Abschluss hinfällig ist und neu verhandelt werden muss, wenn die Lokführer einen eigenen Vertrag erwirken. Und tatsächlich: Als die Bahn am 20. November ein neues, besseres Angebot macht, meldet Transnet gleich Ansprüche an.

Monster und Nanny Bahn-Sprecher Oliver Schumacher wiederholt während der gesamten Auseinandersetzung gebetsmühlenartig die gleichen Argumente: Die Tariffreiheit bei der Bahn müsse erhalten bleiben. Es handele sich nur um eine kleine Minderheit der Beschäftigten. Und überhaupt: Die Verhältnismäßigkeit müsse gewahrt bleiben.

Dickköpfe im Dauerclinch:
GDL-Chef Manfred Schell (links) und Bahn-Boss Hartmut Mehdorn.

Der Bahn-Streik

Juli 2002 Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) verabschiedet sich aus der Tarifgemeinschaft der Deutschen Bahn, zu der sie bis dahin neben GDBA und Transnet gehörte.

November 2002 Ein Ergänzungstarifvertrag für die Bahn-Beschäftigten scheitert am Widerstand der GDL.

Februar 2003 Die GDL schlägt erstmals einen Spartentarifvertrag für das Zugpersonal vor.

März 2003 Die GDL startet zum ersten Mal einen Warnstreik für den eigenen Tarifvertrag. Ohne Erfolg.

Mai 2003 Deutsche Bahn und GDL vereinbaren, dass Entscheidungen, die Lokführer betreffen, nicht über die GDL hinweg entschieden werden dürfen.

Mai 2006 Die Generalversammlung der GDL beschließt, einen eigenständigen Fahrpersonaltarifvertrag zu erstreiten (insbesondere Lokführer, Zugbegleiter und Mitarbeiter im Speisewagen).

Februar 2007 Die GDL beschließt konkrete Tarifforderungen.

Juli 2007 Die GDL ruft zu ersten Warnstreiks auf. Die Tarifverhandlungen mit der Deutschen Bahn beginnen.

August 2007 Weil die Verhandlungen nicht vorankommen, votieren in einer Urabstimmung der GDL 95,8 Prozent der Mitglieder für einen Arbeitskampf.

September 2007 Die Tarifverhandlungen werden ohne Ergebnis vertagt.

Oktober 2007 Immer wieder legt die GDL mit gezielten Streiks den Nahverkehr (Regional- und S-Bahnen) lahm.

2. November 2007 Die GDL erhält vom Landgericht Chemnitz volles Streikrecht auch für den Fern- und Güterverkehr. Seitdem verschärft sie die Streikmaßnahmen.

20. November 2007 Die Bahn macht der GDL ein neues Angebot. Beide Parteien wollen vorerst an den Verhandlungstisch zurückkehren.

Als Protagonistin inszeniert er Personalvorstand Margret Suckale, die einzige Frau unter den Vorstandsmitgliedern der 100 umsatzstärksten Unternehmen in Deutschland. Anstatt die Beschimpfungen des scharfzüngigen GDL-Chefs Schell, der Mehdorn („Rumpelstilzchen“) und Suckale („Außerirdische“) gern beleidigt, mit gleicher Münze zurückzuzahlen, wie es wohl der Bahn-Chef selbst getan hätte, bleibt Suckale stets nüchtern und kontrolliert.

Exemplarisch ist das Zusammentreffen von Schell und Suckale in der Talksendung „Anne Will“ am 18. November in der ARD. Während der GDL-Chef mehrfach laut und emotional wird, reagiert Suckale, als hätte sie einen verhaltensauffälligen Schüler in den Griff zu bekommen. „Schell stinkt – Suckale blockt, so geht das hin und her“, fasst Stefan Schultz für Spiegel Online zusammen. Die Redaktion nennt das Zusammentreffen süffisant: „Streikmonster und Super-Nanny“.

Einsatz für Mehdorn Erst zu den neuen Gesprächen Ende November schickt die Bahn wieder Hartmut Mehdorn ins Rampenlicht: „In einem solchen Konflikt braucht man schließlich auch je-

manden, der zum Schluss kommt“, sagt ein Insider.

Uwe Mommert, Vorstand des Medienbeobachters Landau Media mit Sitz in Berlin, hält es für den professionellsten Aspekt der Bahn-Kommunikation, dass Mehdorn lange nicht in Sachen Streik auftrat. „Er ist kein Sympathieträger, und die Gefahr ist groß, dass ihm unbedachte Zitate rausrutschen.“

Die Bahn-Kommunikatoren flankieren die reaktive Pressearbeit mit



Transnet-Chef Norbert Hansen: Streik hat wohl mehr mit Marketing zu tun als mit Tarifpolitik.

großen Anzeigenkampagnen. Schon im Juli lässt Schumacher bundesweit Motive in Printmedien schalten, in denen das Bahn-Angebot erläutert wird. Tenor: „Eine Forderung von 31 Prozent mehr Gehalt ist absurd.“ Mitte November startet die Bahn erneut eine Kampagne mit Anzeigen in *Handelsblatt*, *Frankfurter Rundschau*, *Süddeutscher Zeitung* sowie der *Bild-Zeitung*. Darin macht der Konzern massiv Front gegen die GDL und ihren Chef: „Stoppen Sie diesen Wahnsinn, Herr Schell!“

Bahn TV ergreift Partei Im firmeneigenen Fernsehsender „Bahn TV“, den Fernsehzuschauer über Satellit und Kabel empfangen können, trommelt die Bahn Mitte November ebenfalls gegen den Tarifpartner. Die *Frankfurter Rundschau* empört sich: „Zu Beginn der 15-minütigen Nachrichten dürfen meist die Mitglieder des Bahn-Vorstands einige Minuten lang erzählen, wie gut die Notfallpläne der Bahn funktionieren, wie gern sie aber auch wieder verhandeln würden“, ätzt das linksliberale Blatt. „Danach werden Prominente aus Wirtschaft und Poli-



Bahn-PR-Chef Oliver Schumacher manage den Medienansturm.

„Bahn und GDL agieren hektisch“

Eberhard Krummheuer
Verkehrsexperte, *Handelsblatt*

Die Kommunikation beider Seiten ist hektisch, da sich keine klare Linie erkennen lässt. Die Bahn tut ein bisschen zu viel des Guten. Es gibt Statements der Bahn-Manager, die einfach überflüssig sind. Bei der GDL verhält es sich umgekehrt. Der Streik beschäftigt die Medien auch an den Wochenenden, aber dann ist deren Pressestelle nicht erreichbar. Die Verbalattacken von Manfred Schell mögen gewollt sein. Es kann jedoch aus strategischer Sicht nicht klug sein, dass sich der Chef einer Gewerkschaft in einem Tarifstreit dermaßen vergaloppiert. ■

Das haben wir gefragt

1. Wie beurteilen Sie die Kommunikation der Streikparteien?
2. Beide Seiten ritten teilweise heftige verbale Angriffe: Gezielte Taktik oder emotionale Ausfälle?
3. Der Streik ist geprägt durch die Köpfe Schell/Weselsky und das Gespann Mehdorn/Suckale: Wer hat bislang die bessere Figur gemacht?

„Die GDL ist chaotisch“

Oliver Santen
Ressortleiter Politik und Wirtschaft, *Bild*



Die Öffentlichkeitsarbeit der GDL ist chaotisch. Die Gewerkschaft spricht nicht mit einer Stimme, teilweise unterscheiden sich die Informationen völlig. Dass beispielsweise eine Gewerkschaftssprecherin ihren Vorsitzenden dementiert, hat es in einem Tarifstreit in Deutschland meines Wissens nach noch nie gegeben. Für uns als Tageszeitung ist es nicht einfach, wenn wir abends um 19 Uhr zum fünften Mal einen Bericht umschreiben müssen, weil es wieder einen neuen Sachstand darüber gibt, ob ein Streik stattfindet.

Die Bahn ist meist umgehend mit den richtigen Ansprechpartnern zur Stelle, die Erreichbarkeit der GDL-Kommunikatoren dagegen wechselhaft. Wir versuchen, mit Schell und Weselsky direkt zu sprechen. Bekommt *Bild* einen der beiden ans Handy, gibt es in der Regel eine Nachricht, da die Herren klare Ansagen machen.

Schell ist es durch seine gezielten verbalen Attacken gelungen, die Bekanntheit der GDL und seiner Person enorm zu steigern. Ein gutes Beispiel ist das Interview im *stern* Ende Oktober. Die darin getätigten Ausfälle gegenüber der Bahn sind wohl überlegt, schließlich sind solche Gespräche heutzutage alle autorisiert. Ob sich dadurch ein Tarifstreit erfolgreich lösen lässt, ist zu bezweifeln. Es ist geschickt von der Bahn, mit Margret Suckale eine zurückhaltende Frau gegen den bärbeißigen Schell zu positionieren, denn Hartmut Mehdorn ist genauso emotional wie Schell. ■

„Die Bahn ist im Vorteil“

Detlef Esslinger
Innenpolitische Redaktion, *Süddeutsche Zeitung*

Die Kommunikationsabteilung der Bahn ist in dieser Auseinandersetzung grundsätzlich klar im Vorteil. Ihre Infrastruktur ist darauf ausgelegt, große Projekte und Themen zu bewältigen. Die GDL-Pressestelle besteht aus zwei Mitarbeitern, die gegen die Brigade von Bahn-Kommunikationschef Oliver Schumacher antreten. Damit agiert sie seit mehreren Monaten weit über ihren Kapazitäten – und erschwerte sich zusätzlich das Geschäft, als die beiden Sprecher ausgerechnet in zwei besonders heißen Phasen abwechselnd ihren Urlaub nahmen.

Ich glaube nicht, dass die verbalen Attacken von Manfred Schell Taktik sind. Er gerät einfach schnell auf die Palme, ist aber auch schnell wieder unten. Dass er so die Erregung der Lokführer hoch hält, dürfte eine willkommene Nebenwirkung sein. Wenn Bahn-Chef Hartmut Mehdorn vor laufenden Fernsehkameras den Streik der Lokführer „Krieg“ nennt, ist mit ihm wohl der Gaul durchgegangen. Der Unterschied zwischen Schell und Mehdorn ist allerdings: Wenn Schell ein Vorstandsmitglied der Bahn in einem Printinterview als „Außerirdische“ bezeichnet, dann autorisiert seine Pressestelle den Ausdruck. Im Fall Mehdorn gehe ich jede Wette ein: Hätte er die Bezeichnung „Krieg“ nicht im Fernsehen, sondern in einem Printinterview benutzt, hätte sie die Pressestelle bei der Autorisierung gestrichen.

Die GDL ist keineswegs eine One-Man-Show Schells. Sein Stellvertreter und designierter Nachfolger Claus Weselsky wirkt stark nach innen. Er prägt Kurs sowie Argumentationslinie. Das wurde vor allem während Schells Kur deutlich: Weselskys öffentliche Auftritte waren wesentlich stringenter als die seines Chefs. ■

„Keine Strategie erkennbar“

Kerstin Schwenn
Redakteurin, *Frankfurter Allgemeine Zeitung*



Insgesamt kann ich auf beiden Seiten keine echte Strategie in der Kommunikation erkennen. Denn Bahn und GDL kommunizierten über Wochen oder gar Monaten immer wieder die bekannten Positionen. Die GDL hat wegen ihrer geringen Kapazitäten Schwierigkeiten, in diesem Dauerspektakel die Anforderungen der Medien zu bewältigen. Ein gutes Beispiel für den Mangel ist das Gespräch Ende September zwischen den Gewerkschaften, der Bahn sowie den beiden Schlichtern in Berlin, zu dem die GDL keinen Pressesprecher schickte – eigentlich selbstverständlich, wenn man den anderen Parteien nicht die Interpretationshoheit überlassen will. Transnet-Chef Norbert Hansen trat unmittelbar nach dem Treffen vor die Kameras und erklärte ein Scheitern der Gespräche. Beim Anruf in der GDL-Zentrale hieß es am dem Nachmittag nur, dass man von Hansens Erklärung nichts wisse und dazu nichts sagen könne. Umfrage: Daniel Neuen ■

tik zitiert, die den Streik kritisiert haben.“ Das Ganze sei „höchst einseitig und parteilich“.

Stimmt, gibt Bahn-Sprecher Schumacher freimütig zu: „Bahn TV vertritt natürlich die Interessen des Konzerns und der Mitarbeiter – die streikenden GDL-er repräsentieren gerade einmal drei Prozent der DB-Beschäftigten.“

Durcheinander Schumacher weidet sich am „kommunikativen Durcheinander“ der GDL, das er zweimal sogar in einer Pressemitteilung zum Thema macht. Und das Unternehmen gibt beim Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung ein Gutachten in Auftrag, das Ende Oktober klar nachweist, dass die Lokführer der Deutschen Bahn, anders

stellen, sie würde den eigenständigen Tarifvertrag nur fordern, um mehr Mitglieder zu bekommen.“

„Der GDL ging es von Anfang an in erster Linie darum, einen eigenen Tarifvertrag zu erhalten, um damit die eigene Organisation in die Zukunft zu retten“, urteilt der Politologe und Gewerkschaftsexperte Josef Esser. „Doch sie hat niemals offen zugegeben, dass sie auch und vor allem gegen die beiden anderen Gewerkschaften bei der Bahn kämpft.“

Imageschäden Der Bahn wirft Esser vor, anfangs „sehr arrogant“ auf die Forderungen der GDL reagiert zu haben. „Sie hat immer wieder gezeigt, dass ihr die GDL-Leute lästig sind und dass sie eigentlich nur mit den ‚vernünftigen‘ Gewerk-

der DB, den Streit vor den Gerichten auszutragen, seien auch die anderen Gewerkschaften spürbar von ihr abgerückt. „Mehdorn hat viel Porzellan zerschlagen“, sagt Kretschmer.

Raffigere GDL Die Bahn, meint er, hätte ihre Kommunikation anders aufbauen sollen: „Man sah gleichzeitig die vermittelnde Rolle von Margret Suckale und die unachgiebige Härte einer juristischen Auseinandersetzung. Die einzelnen Protagonisten waren zwar stringente Solisten, aber die Kommunikation ergab kein ganzheitliches Bild.“

Dabei hatte die Bahn in Sachen Stimmungsmache gleich zu Beginn Erfolge verbucht: Etwa, indem sie die Palette an Extraleistungen, welche die GDL fordert, zur Gesamtforderung von 31 Prozent addierte – und die Gewerkschaft so als raffigierig hinstellte.

Ein Geschenk für die Bahn-Kommunikatoren war die Ferrari-Leidenschaft des Ex-Heizers Manfred Schell, die *Bild* sogleich in die schöne Boulevardzeile „Privat heizt er im Sportwagen“ einfließen ließ. Nicht ohne mit gespielter Entrüstung zu fragen: „Ob die Bahn-Kunden dafür Verständnis haben?“

Selbstläufer Kur Auch als Schell sich Mitte Oktober für drei Wochen in seine „lange geplante“ Kur verabschiedet, ist die Empörung groß. „Er wollte damit ausdrücken, wie lange die Auseinandersetzung schon dauert“, sagt Landau-Media-Chef Uwe Mommert. „Das ist allerdings ganz anders – und gar nicht gut – angekommen.“ Bahn-Kommunikator Oliver Schumacher kann sich jedenfalls freuen: „Zur Kur haben wir nichts gesagt. Das war ein Selbstläufer.“

David Selbach/
Sarah Roth ■



David Selbach ist Partner im Journalistenbüro wortwort in Köln. Seine Schwerpunkte sind Mittelstand und Kommunikation.



PR-Experte Florian Weisker (links) spricht von einer filmreifen Inszenierung beider Seiten. Der Politologe Josef Esser und Public-Affairs-Profi Heiko Kretschmer (rechts) sehen Mängel bei Bahn und GDL.



als von der GDL behauptet, sogar verhältnismäßig gut verdienen.

„Die Bahn versuchte, die GDL als unglaublich darzustellen“, sagt Gerda Seibert, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der GDL. „Es ist viel einfacher, mit einer Hausgewerkschaft mit einem niedrigen Organisationsgrad niedrige Tarifabschlüsse zu erzielen.“

Stellvertreterkrieg Immer wieder deutet auch GDL-Chef Schell an, dass die Bahn und die Gewerkschaft Transnet gemeinsame Sache machen. „Ich denke, dass Transnet-Chef Hansen im Hintergrund viel größeren Einfluss auf den Tarifkonflikt hatte als das Verhältnis Mehdorn-Schell“, urteilt GDL-Sprecherin Seibert. Hansen und Mehdorn seien schließlich befreundet. „Jetzt versucht die Bahn, der GDL zu unter-

schaften verhandeln will.“ Die Taktik, über Arbeitsgerichte Streiks für rechtswidrig zu erklären, hat Esser zufolge verheerende Imageschäden verursacht. „Weil die Bahn damit der Öffentlichkeit suggeriert, dass sie das demokratische Streikrecht über Tricks aushebeln will.“

Allerdings beobachtete der Gewerkschaftsexperte zuletzt einen Stimmungsumschwung: Beide Akteure wurden als starrköpfig und unglaublich wahrgenommen. Die Unterstützung für die GDL nahm immer mehr ab, erläutert Esser.

Alle gegen alle „Am Ende war es eigentlich ein Drei-Fronten-Krieg“, analysiert Heiko Kretschmer, Public-Affairs-Spezialist bei der Agentur Johanssen + Kretschmer in Berlin: „Transnet versus GDL versus Deutsche Bahn.“ Durch den Versuch