



## Eine am Gemeinwohl orientierte Bahn braucht keinen Cheflobbyisten Pofalla

Pressemitteilung von Sabine Leidig, 08. Januar 2014

**"Ein Grube-Freund und Merkel-Vertrauter, der im Kanzleramt mit falscher Bahnpolitik befasst war als zusätzliches Mitglied im Bahnvorstand ist ein Fall von indirekter Korruption. Dass sich die SPD offenbar an der Postenschacherei beteiligt hat, zeigt die Verkommenheit der großen Koalition", sagt Sabine Leidig, Verkehrsexpertin der Fraktion DIE LINKE, mit Blick auf den geplanten Wechsel von Ronald Pofalla in den Bahnvorstand. Leidig weiter:**

"Der geplante Wechsel von Pofalla zur Bahn zeigt, in welche absurde Richtung sich die Bahn in Deutschland entwickelt hat: Zwanzig Jahre nach der Bahnreform ist die Deutsche Bahn AG ein betriebswirtschaftlich orientierter und global operierender Konzern. Das Gemeinwohl bleibt auf der Strecke. Dafür ist Ronald Pofalla mitverantwortlich. Im Koalitionsvertrag wird ein (Teil-)Verkauf der DB Mobility Logistics AG ausdrücklich nicht ausgeschlossen - auch hier könnte Pofalla womöglich

seine Finger im Spiel gehabt haben. Nun soll er als Cheflobbyist dafür sorgen, dass die Politik in Berlin und Brüssel der Entwicklung der DB AG zum profitorientierten Weltkonzern keine Steine in den Weg legt. Dies wird zu Lasten der Bahnfahrer, Steuerzahler und der Umwelt gehen. Das Gehalt als Bahnvorstand würde für etwa 25 Stellwerker reichen. Dort wäre es deutlich besser angelegt, um Sicherheit und Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs zu gewährleisten. Die Bezüge von Vorstand und Aufsichtsrat sind übrigens seit 1991 bis 2012 um mehr als das Zehnfache gestiegen.

Die drei Ziele der Bahnreform - den Marktanteil der Schiene zu erhöhen, die öffentlichen Ausgaben zu reduzieren und ein fahrgastfreundliches Unternehmen zu formen - wurden nicht erreicht, dafür aber unsinnige Prestigebauten wie Stuttgart 21 und für das Gesamtsystem wenig sinnvolle Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Bundesregierung als Vertreterin des Eigentümers aber hält sich raus oder unterstützt noch diesen destruktiven Kurs - sei es durch die Berufung von Aufsichtsratsmitgliedern, die keine Bahnfachkenntnisse mitbringen, durch falsche Investitionen oder fehlende Regulierung.

Der demokratische Einfluss auf die Bahn muss jetzt wieder gewährleistet werden: Kurzfristig durch die Neubesetzung eines starken Aufsichtsrates, der auch Einfluss auf den Vorstand nimmt. Mittelfristig durch eine neue Unternehmensform: Dazu eignet sich am besten eine Anstalt öffentlichen Rechts - mit entsprechend gut verankerter Beteiligung von Umweltgruppen und fortschrittlichen Verkehrs- und Fahrgastverbänden im Verwaltungsrat."

