



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

01.08.2022 - Pressemitteilung: Zu den Personal-Plänen von Bundesverkehrsminister Volker Wissing

Deutsche Bahn Aufsichtsrat als "Verschiebebahn" für "abgehalfterte" Politiker*Innen ?

Verkehrsminister Wissing will laut Medienberichten den seit einem guten Vierteljahr offenen Job des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG entweder mit dem nach Bildung der schwarz-grünen Koalition funktionslos gewordenen Schleswig-holsteinischen Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP) oder mit dem ehemaligen NRW-Landesminister Andreas Pinkwart (FDP) besetzen.

Nun haben diese beiden Kandidaten drei Gemeinsamkeiten:

1. Sie engagieren sich für fragwürdige bahnfremde Projekte (Lufttaxis) oder für zerstörerische Bahngroßprojekte (Fehmarnbelt-Querung), haben sich aber bisher nicht durch ein Engagement für eine Fahrgastfreundliche Bahn ausgezeichnet.
2. Bei beiden Kandidaten handelt es sich um Wissing's Parteifreunde, also um FDP-Politiker.
3. Beide haben vor kurzem eine Wahl verloren und sind derzeit "arbeitslos".

Wir dürfen daran erinnern: Die Bahnreform des Jahres 1994 und damit die Bildung einer Aktiengesellschaft Deutsche Bahn wurde damit begründet, die Bahn müsse entpolitisiert werden; sie dürfe, anders als angeblich zuvor die Bundesbahn im Westen und die Reichsbahn im Osten, nicht zum Spielball politischer Interessen werden; vor allem dürfe sie nicht als Versorgungsstation für Politiker, die einen Teil ihrer Einkommen verloren haben, missbraucht werden.

Das Gegenteil trat ein: Die Deutsche Bahn AG ist hochpolitisch; die Personalpolitik ist weitgehend bahnfremd. An die Spitze des Bahnkonzerns wurden bisher mit Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube drei Top-Männer aus der Daimler-Kaderschmiede platziert.

Das mündete logisch in eine Politik zum Abbau der Schiene und zum Aufbau eines Global-Player-Konzerns, der zunehmend mit bahnfremden Geschäften im Ausland seine Geschäfte tätigt.

Politiker wurden für ihre Dienste im Bereich der hohen Politik mit einem hoch

dotierten Bahn-Job versorgt.

Siehe der bayerische Ex-Verkehrsminister Otto Wiesheu – der sich für das Amt als Verkehrsminister bzw. als Bahnvorstand dadurch qualifizierte, dass er im Suff einen Rentner in den Tod gefahren hatte.

Siehe Ronald Pofalla – dessen wesentliches Verdienst darin bestand, dass er der Kanzlerin Angela Merkel als Mädchen für alles diente und dass er zwischen 2006 und 2009, in seiner Zeit als Bundestagsabgeordneter, als „Büromaterial“ 39 Artikel der Luxusfüller-Firma Montblanc im Wert von knapp 15.000 Euro orderte und jetzt nach Ausscheiden aus dem DB-Vorstand einen noch besser dotierten Posten bei einem Immobilienentwickler angetreten hat, der sich als Aufgabe gemacht hat, marode DB-Bahnhöfe zu sanieren.....

Die Politisierung des Bahnkonzerns geht soweit, dass die Deutsche Bahn mit mehreren ausgedienten Politikern heimliche, gut dotierte Beraterverträge geschlossen hat, darunter mit dem Ex-Ministerpräsidenten von NRW, Jürgen Rüttgers.

Auch die Besetzung des DB-Aufsichtsrates mit der Hamburger SPD-Abgeordneten Dorothee Martin hat die gleiche Schlagseite. Als ehemalige Managerin in den Immobilienkonzernen ECE (Otto-Gruppe) und Vonovia, dem größten Miethai in dieser Republik, vertritt sie eindeutig die Interessen der Immobilienwirtschaft und die hat ein begehrlisches Auge auf Bahngrundstücke geworfen.

Insofern stehen die Pläne von Bundesverkehrsminister Volker Wissing einerseits in einer gewissen – unrühmlichen – Tradition:

Es geht Herrn Wissing offenkundig schlicht darum, gefallenen FDP-Mannen einen Job zu besorgen.

Das Geschachere um die Besetzung des DB-Aufsichtsratsvorsitzenden sollte allen, die vielleicht naiv oder bahn-leidenschaftlich bei Bildung der Ampel-Regierung auf einen echten Neuanfang in der Bahnpolitik hofften, die Augen öffnen. Denn mit der zu erwartenden Personalentscheidung wird es mit ziemlicher Sicherheit keine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft geben, die diesen Namen verdient, sondern ein Weiter so der Betonbahn-Politik; mit ihren bahnerstörerische Großprojekten wie Stuttgart 21, zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke; Fernbahntunnel Frankfurt/M.

oder die Verlegung des Bahnhofs Altona in die Pampa nach Diebsteich und dem weiteren Abbau von Schieneninfrastruktur.

Prellbock Altona fordert:

1. Besetzung des DB-Aufsichtsrats mit Fachleuten, die etwas vom Bahngeschäft verstehen
2. Ausgründung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft bis spätestens Ende 2023
3. Sofortiger Verkauf aller nicht Schienen-Auslandsaktivitäten der Deutschen Bahn AG

4. Moratorium für alle geplanten und im Bau befindlichen Großprojekte solange bis alle Langsamfahrstellen im Netz der DB beseitigt sind.
5. Konzentration aller planerischen und technischen Kapazitäten für die Instandsetzung des gesamten Bestandsnetzes und nicht nur eines 3.500 km „Hochleistungskernnetzes“.
Mehr neue Schiene - Die Deutsche Bahn fährt in ihrem Netz immer noch auf 15.000 KM eingleisiger Bahnstrecken.
Reaktivierung von 5.000 km stillgelegter Bahnstrecken bis 2030.

Hamburg, den 01.08.2022

Prellbock Altona e.V.

Umweltverband

Bürgerinitiative

Mitglied bei „ABBD“, „Klimabahninitiative“, „Bahn für Alle“

www.prellbock-altona.de

Unsere Pressemitteilungen 2022 - [HIER](#)