

REGIERUNG

Bahn First

Ronald Pofalla hatte seinen Abschied aus dem Kanzleramt mit dem Wunsch nach mehr Privatleben begründet. Aber seinen Wechsel auf einen hochdotierten Posten bei der Bahn hat er wohl seit Monaten geplant – und den Widerstand unterschätzt.

Wenn Rüdiger Grube beweisen will, dass die Bahn ein ganz normales Unternehmen ist, erzählt er gern eine Geschichte über Angela Merkel. Sie handelt vom Herbst 2009, als nicht nur die Bundestagswahl anstand, sondern auch die nächste Preiserhöhung der Bahntickets. Grube wollte damit keine unnötige Aufregung während des Wahlkampfs verursachen und die Kanzlerin vorab informieren. Merkel gab ihm allerdings zu verstehen, dass sie sich nicht um solche Lappalien kümmern möchte. Grube werde schließlich dafür bezahlt, dass er das Richtige für die Bahn tue.

Grube erzählt gern solche Geschichten, sie sollen zeigen, dass die Bahn eben kein „Staatskonzern“ ist; der Bahn-Chef mag dieses Wort nicht, er spricht lieber von einem Unternehmen, das sich um das Wohl seiner Kunden kümmert.

Heute allerdings gehört die Bahn immer noch zu 100 Prozent dem Bund, im Aufsichtsrat sitzen drei Staatssekretäre und ein Ex-FDP-Generalsekretär. Ohne den Willen der Politik geht nicht viel, weshalb Grube zuletzt seltener bei Merkel anrief, sondern bei Ronald Pofalla. Der Kanzleramtschef war nicht so kurz angebunden, wenn es um Grubes Nöte ging.

Ist es anrüchig, wenn Ronald Pofalla in den Vorstand der Bahn wechselt? Grundsätzlich ist ja nichts dagegen zu sagen, dass Politiker den Mut haben, den Sprung in einen anderen Beruf zu wagen. Roland Koch wurde nach seiner Zeit als hessischer Ministerpräsident Chef des Baukonzerns Bilfinger. Er wurde geholt, weil man ihm zutraute, das Unternehmen ordentlich zu führen. Koch hat nicht einfach sein Adressbuch versilbert, aber selbst dagegen wäre erst einmal nichts einzuwenden, Lobbyismus gehört zum politischen Geschäft. Der neue Job darf allerdings nicht wie ein Dankeschön für erwiesene Dienste erscheinen. Bei Eckart von Klaeden besteht dieser Verdacht, weil er sich im Kanzleramt mehrfach mit Vertretern von Daimler traf und nun als Cheflobbyist für Daimler arbeitet.



HC PLAMBECK / LAIF

Kanzlerin Merkel, Vertrauter Pofalla
Ohne die Politik geht nichts

Die Aufregung im Fall Pofalla speist sich aus dem Umstand, dass die Bahn schon lange wie ein Versorgungsunternehmen für Politiker wirkt, die die Lust an der Politik verloren haben. Es gibt in dem Staatsunternehmen eine ungute Tradition, verdiente Parteifunktionäre mit bestens dotierten Posten auszustatten. „Wenn ein bundeseigenes Unternehmen für ein gerade erst ausgeschiedenes Regierungsmitglied extra einen so hochdotierten Posten schafft, dann riecht das schon sehr nach Versorgung“, kritisiert Katrin Göring-Eckardt, die Fraktionschefin der Grünen im Bundestag.

Natürlich muss sich jeder Kanzleramtschef auch um die Interessen der Bahn sorgen, aber ganz offensichtlich hat sich Pofalla zuletzt auch um seine eigenen Interessen gekümmert, wenn er mit Bahn-Chef Grube telefonierte. Minister sind immer nur Treuhänder des Staatsbesitzes, aber nun wechselt Pofalla möglicherweise vom Kanzleramt auf einen Posten, der eigens für ihn geschaffen würde, es wäre einer der bestbezahlten Posten in einem staatseigenen Betrieb.

Dazu umweht der Ruch der Täuschung die Personalie: Als Pofalla Mitte Dezember aus dem Kanzleramt ausschied, ließ er eine schöne Geschichte verbreiten. Er habe genug von den 18-Stunden-Tagen, genug von den durchgearbeiteten Wochenenden. Er wolle sich nun endlich um seine junge Lebensgefährtin kümmern. Von Heirat und Familie war die Rede.

Pofalla wollte sich am Freitag auf Anfrage nicht zu seinem möglichen Wechsel äußern. Aber offenbar war die Geschichte mit der Familie nur Fassade. Ein Bahn-Insider berichtet, dass in dem Unternehmen schon seit mehr als einem halben Jahr darüber geredet wird, wieder einen eigenen Vorstandsposten für Regierungskontakte einzurichten, und dabei sei von Anfang an der Name Pofalla gefallen. Aufsichtsräte berichten sogar, bereits vor einem Jahr habe das Kontrollgremium intern über die Personalie diskutiert, als es um die Verlängerung eines Vorstandsmandats ging.

Auch Bahn-Chef Grube habe schon lange mit dem Gedanken gespielt, Pofalla zu holen. Ähnliches ist in Regierungskreisen zu hören: Als klargeworden sei, dass Pofalla die Politik verlassen wolle, habe immer wieder auch die Bahn als künftiger Arbeitgeber im Raum gestanden. Mit Konkretem hielt er offenbar hinter dem Berg – auch Kanzlerin Merkel bekam demnach vor allem die Geschichte mit dem Wunsch nach mehr Privatleben zu hören.

Entsprechend überrascht gibt man sich jetzt, das Kanzleramt will mit der Sache nichts mehr zu tun haben. Vize-Regierungssprecher Georg Streiter blockte am vergangenen Freitag alle Fragen mit dem schmallippigen Hinweis ab, Pofalla gehöre der neuen Regierung ja nicht mehr an. Unterstützung für einen treuen Weggefährten sieht anders aus.

Noch ist nichts entschieden, aber sollte der Aufsichtsrat der Bahn bei seiner nächsten turnusmäßigen Sitzung im März die Personalie durchwinken, wird Pofalla einen Posten bekommen, der schätzungsweise zwischen 1,3 und 1,8 Millionen Euro im Jahr einbringt. Pofalla dürfte Büros in der Berliner Bahn-Zentrale und in der Brüsseler Dependance des Konzerns bekommen, viel auf Reisen sein. Zahllose Abendtermine zur Kontaktpflege sind Pflicht. Das ist kein Job für Menschen, die sich nach einer besseren Work-Life-Balance sehnen; und erst recht keiner für jemanden mit Bundestagsmandat: Das wollte Pofalla behalten, wie er noch Mitte Dezember wissen ließ. Dass er es als Bahn-Vorstand behält, gilt nicht nur in Regierungskreisen als ausgeschlossen.

Pofalla versteht sich gut mit Bahn-Chef Grube. Die beiden pflegen seit längerem ein enges Verhältnis, manche in Berlin sagen sogar, die beiden seien befreundet. Sicher ist jedenfalls, dass sie immer prächtig zusammenspielten, wenn es darum ging, die Interessen der Bahn zu verteidigen.

Grubes wichtigstes Ziel ist es, die Bahn als integrierten Konzern zu erhalten und

die Einheit von Betrieb und Schiene zu sichern. Nur wenn die Bahn das Schienennetz in den Händen behält, kann sie missliebige private Konkurrenten im Zaum halten. Zwar ist in den Sonntagsreden der Politiker immer die Rede davon, mehr Wettbewerb auf die Schiene zu bringen. Aber in der Praxis hatte Grube den Kanzleramtschef fast immer auf seiner Seite, wenn es darum ging, die Interessen des Marktführers Bahn zu verteidigen. Pofallas Lobbying fing bereits in den Koalitionsverhandlungen von Union und FDP im Jahr 2009 an. Zwischen den Fachleuten war die Trennung von Netz und Betrieb längst vereinbart. Dann soll der Merkel-Intimus interveniert haben, erinnern sich Insider. Im Koalitionsvertrag blieb schließlich die Forderung nach einer „Regulierung mit Augenmaß“ übrig.

Auch später versuchte Pofalla wiederholt, zugunsten der Bahn zu intervenieren. Deutlich wurde seine konzernfreundliche Politik, als sich Union und Liberale doch noch auf eine schärfere Regulierung der Bahn geeinigt hatten. Als das Gesetz im vergangenen Frühjahr schließlich auf der Tagesordnung des Bundestags stand, wurde es auf Pofallas Druck zunächst abgesetzt. Erst nach einem klärenden Gespräch zwischen Kanzlerin Merkel und Vizekanzler Philipp Rösler wurde es dann doch im Plenum diskutiert. Was zunächst wie ein Rückschlag für Pofalla und die Bahn aussah, erwies sich später als Sieg. Inzwischen war die Legislaturperiode so weit fortgeschritten, dass nicht mehr ausreichend Zeit blieb, um sich mit dem Bundesrat auf ein Gesetz zu einigen.

Sollte Pofalla wirklich Cheflobbyist der Bahn werden, müsste er sich zunächst einmal um Brüssel kümmern. Denn über den Umweg Europa könnte die Trennung von Netz und Betrieb doch noch Wirklichkeit werden. Kurz vor Weihnachten fasste der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments einen Beschluss, der genau dies vorsieht.

Bis zuletzt hatte die Bahn versucht, dies zu verhindern. Will Grube in Brüssel das Ruder noch herumreißen, wird er sich beeilen müssen. Auf den ehemaligen Kanzleramtschef kommt dann wohl eine Menge Arbeit zu. Noch im April, auf der letzten Sitzung vor der Europawahl, wollen die Abgeordneten die Richtlinie beschließen.

Die Bahn war schon immer bekannt für ihre aggressive Lobbyarbeit, und das liegt vor allem daran, dass sie wie kaum ein anderes Unternehmen Geld dafür ausgab, ehemalige Politiker anzustellen. Vor allem Hartmut Mehdorn, Grubes Vorgänger als Bahn-Chef, sicherte sich die Dienste von ehemaligen Parteifunktionären und Ministeriumsbeamten. Unter Mehdorn etablierte sich nicht nur ein Schattenreich aus PR-Firmen, die mit anonymen Kampagnen Journalisten und Politiker von der Privatisierung der Bahn überzeugen sollten. Über die Parteigrenzen hinweg knüpfte er ein Netz aus Politikern, die fortan im Auftrag der Bahn für deren Interessen stritten. Der frühere bayerische Finanzminister Georg von Waldenfels gehörte ebenso dazu wie der ehemalige Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt von der SPD.

Dessen Genosse Hartmut Meyer, Verkehrsminister Brandenburgs, wechselte nach seinem Ausscheiden zur Bahn. Zuvor hatte er dem Konzern noch einen lukrativen Nahverkehrsvertrag ohne Ausschreibung zugeschanzt. Das Abkommen bescherte dem betroffenen Verkehrsverbund Mehrkosten von geschätzten 15 bis 30 Millionen Euro pro Jahr. Komfortabel reiste dank Mehdorn aber vor allem ein bayerischer Christsozialer: Otto Wiesheu.



SVEN DARMER / DAVIDS



STEPHAN WALLOCHA / ACTION PRESS

Politiker Pofalla, Bahn-Chef Grube*
Die perfekte Wahl

Den Verkehrs- und Wirtschaftsminister berief Mehdorn in den Vorstand, wo er sich für ein Millionengehalt um die Regierungskontakte kümmern sollte.

Als Mehdorn 2009 wegen einer Datenschutzaffäre zurücktrat, schien es zunächst so, als würde sein Nachfolger Grube alles ganz anders machen. Lobbyarbeit übernahm er fortan selbst – und feuerte Wiesheu. Nun hat Grube offenkundig seine Meinung geändert, er richtet eigens für Pofalla wieder einen entsprechenden Vorstandsposten ein – und zumindest einer spendet dafür Applaus: Vorgänger Mehdorn.

„Solange jeder Bürgermeister in diesem Land die Bahn als sein Eigentum betrachtet, braucht der Konzern einen starken, hauptamtlichen Lobbyisten“, sagt Mehdorn. „Sie können nicht die Bahn als Industriekonzern im Wettbewerb führen und nebenbei politische Kontakte auf allen Ebenen pflegen. Insofern bin ich froh, dass Grube diese Entscheidung kassiert hat. Pofalla ist die perfekte Wahl.“

Das sehen nicht alle so. „Es kann nicht sein, dass Großunternehmen wie Daimler oder Deutsche Bahn sich mit hohen Gehältern Insiderkontakte zur Bundesregierung einkaufen“, kritisiert die Organisation LobbyControl. Auch in der SPD werden kritische Stimmen laut, und selbst im Kanzleramt herrscht keine Begeisterung.

Merkels Leute wissen nur zu gut, wie viel Ärger eine solche Personalie verursachen kann, das hat zuletzt das Beispiel des Staatsministers Eckart von Klaeden gezeigt. Und kaum etwas kann Merkel weniger gebrauchen als Geschichten, in denen das Kanzleramt als Kaderschmiede für Spitzenlobbyisten dasteht. Zumal Pofalla ja selbst mit Kritik nicht sparte, wenn Politiker von der Konkurrenz in die Wirtschaft wechselten. Als Altkanzler Gerhard Schröder 2005 zum Pipeline-Unternehmen Nord Stream ging, sagte der damalige CDU-Generalsekretär Pofalla: „Es ist ein erstaunlicher Vorgang, dass ein deutscher Bundeskanzler schon Wochen nach seinem Ausscheiden die Reputation seines früheren Amtes für eine kommerzielle Tätigkeit nutzt.“

Noch ist der Wechsel zur Bahn nicht in trockenen Tüchern. Die Berufung Pofallas muss vom Aufsichtsrat abgesegnet werden. Ob der das Vorhaben klaglos abnickt, ist fraglich. Ein Zeichen für den Widerstand gegen Pofalla ist, dass die Nachricht aus dem engsten Führungskreis des Unternehmens Ende vergangener Woche lanciert wurde. Und erst vor kurzem haben die Aufseher auf Grubes ausdrücklichen Wunsch einen separaten Technikvorstand installiert. „Unser Ziel ist es eigentlich seit längerem, die Anzahl der Vorstände zu reduzieren“, sagt ein Kontrolleur. „Deshalb wird das Upgrade für Pofalla mit Sicherheit nicht einfach durchgewinkt.“

Sven Böll, René Pfister, Gerald Traufetter, Andreas Wassermann

* Mit ihren Lebensgefährtinnen Nina Hebisch und Cornelia Poletto.