

Deutsche Bahn Auf Distanz zu Stuttgart 21

Bahn-Chef Rüdiger Grube hat sich so deutlich vom umstrittenen Milliardenprojekt Stuttgart 21 distanziert wie noch nie. „Ich habe Stuttgart 21 nicht erfunden und hätte es auch nicht gemacht“, sagte Grube auf einer Veranstaltung des Bundesverbands Führungskräfte Deutscher Bahnen. Zumindest, so Grube weiter, „nicht unter diesen Bedingungen“. So habe der Haushaltsausschuss des Bundestags die Bahn kürzlich für ihre hohe Verschuldung kritisiert. Man könne aber nicht die steigende Verschuldung des Konzerns beklagen, wenn dieser sich gleichzeitig aller Voraussicht nach mit 1,8 Mil-

liarden Euro mehr Eigenmitteln an Stuttgart 21 beteiligen müsse als ursprünglich geplant. Zudem verwies Grube auf weitere finanzielle Lasten, die eine Folge politischer Entscheidungen seien. Dazu gehöre etwa die Ausrüstung der Güterwaggons mit sogenannten Flüsterbremsen. Das Fachpublikum reagierte irritiert auf seine Ansprache. Grube sei seit 2009 im Amt, hieß es. Baubeginn für Stuttgart 21 sei aber erst 2010 gewesen. Außerdem habe Grube in den vergangenen Jahren angesichts immer neuer Kostensteigerungen die Möglichkeit gehabt, das Projekt zu stoppen. Nach Berechnungen der Bahn kostet Stuttgart 21 bis zu 6,5 Milliarden Euro, fast dreimal so viel, wie ursprünglich geschätzt. bö



Grube

Atomkraftwerke Noch mehr Pfusch

Der Skandal um die Sicherheitsrisiken in französischen Atomkraftwerken weitet sich aus. Nicht nur eine Tochter des französischen Atomkonzerns Areva und ein japanischer Hersteller haben offenbar fehlerhafte Teile für die Druckbehälter französischer Atomreaktoren geliefert. Der Atomaufsicht liegen Hinweise vor, dass auch ein italienisches Unternehmen und ein weiterer französischer Hersteller in den Skandal verstrickt sind. Auch sie könnten sicherheitsbedenkliche Teile geliefert haben und in die „Fälschungen von Prüfzeugnissen“ involviert sein. Das geht aus einer Anfrage der Grünen-Atomexpertin Sylvia Kotting-Uhl hervor. In ihrer Antwort schließt die Bundesregierung derzeit aus, dass schadhafte Bauteile der verdächtigten Hersteller auch in deutschen Reaktoren verbaut wurden. Inwieweit neben Frankreich andere EU-Länder betroffen sind, sei noch offen. In Frankreich liegen in diesem Winter rund ein Dutzend der 58 Reaktorblöcke wegen Sicherheitsbedenken still. Ob sie wieder angefahren werden, ist offen. Kotting-Uhl sieht die gesamte Branche vor einem „riesen Sicherheitsproblem“. fdo, ssu

Konzerne E.on schützt sich vor möglicher Attacke

Der Energiekonzern E.on versucht sich gegen einen feindlichen Angriff zu rüsten. In den vergangenen Wochen ließ E.on-Chef Johannes Teyssen ein sogenanntes Abwehrteam aus Banken und Anwälten zusammenstellen, die das Unternehmen im Falle einer Attacke unterstützen sollen. Hintergrund der Maß-

nahme ist der dramatische Wertverlust des einstigen Energieprimus an der Börse. Nach diversen Wertberichtigungen und strategischen Fehlentscheidungen haben die Anleger das Vertrauen in E.on-Papiere verloren. An der Börse wird E.on als Gesamtunternehmen derzeit mit nur noch rund zwölf Milliarden Euro bewertet. Mit dem Verkauf weiterer Sparten wie den Stromnetzen oder den erneuerbaren Energien könn-

ten dagegen weitaus höhere Erlöse erzielt werden. Hedgefonds wie die US-Heuschrecke Knight Vinke setzen genau darauf. Sie haben sich bei E.on eingekauft und erhöhen den Druck auf das Management. E.on selbst spielt den Aufbau eines Abwehrteams herunter. Es gehöre zu den normalen Aufgaben eines Unternehmens, auf solche Situationen vorbereitet zu sein, heißt es in der Konzernzentrale. fdo, ssu

Die Samstagsfrage Wie lange können die Lufthansa-Piloten noch streiken?

Wieder blieben mehrere Hundert Jets am Boden, wieder mussten Zigtausende Passagiere ihre Reisepläne ändern. Nehmen die Ausstände bei der Lufthansa denn gar kein Ende? Vermutlich erst einmal nicht. Anders als etwa bei Großkonzernen der Bau- und Chemieindustrie gibt es bei der Lufthansa kein automatisches Schlichtungsabkommen im Fall von Tarifkonflikten. Die Konzernführung kann bei den Unterhändlern der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) also betteln, wie sie will. Solange diese mauern, kommt es zu keinem Vermittlungsverfahren. Bleibt noch die Hoffnung, dass der Spartengewerkschaft irgendwann das Geld ausgeht. Doch auch das dürfte so schnell nicht passieren. Die Lufthansa-Piloten verdienen im Schnitt gut 140 000 Euro pro Jahr und führen von ihren Bruttobezügen ein Prozent an die Gewerkschaft ab. Macht allein bei den rund 5000 Flugzeugführern, die VC im



Stammgeschäft der Airline organisiert, über sieben Millionen Euro Einnahmen pro Jahr. Dazu kommt ein hoher, zweistelliger Millionenbetrag an Rücklagen. Die könnten durch einen Dauerstreik zwar etwas abschmelzen, finanziell klamm würde die VC damit aber noch lange nicht. Denn in der Regel schieben bei der Lufthansa nur rund ein Drittel der Cockpit-Crews Dienst, nur sie sind im Streikfall auch anspruchsberechtigt. Der große Rest muss von der VC gar nicht unterstützt werden, weil er frei hat, nach einem Langstreckenflug im Ausland pausiert, sich fortbildet oder krankgeschrieben ist. In ihrer Not haben die Lufthansa-Oberen nun eine alte Schadensersatzklage gegen die VC in Höhe von 60 Millionen Euro wegen eines früheren Streiks aus der Schublade geholt. Bis die entschieden ist, dürften allerdings bis zu vier Jahre vergehen. So viel Zeit hat Konzernchef Carsten Spohr nicht mehr. did