

Erzieherische Maßnahme

Bahn Konzernchef Rüdiger Grube soll seine Vertragsverlängerung später bekommen – und muss nach der Bundestagswahl um seinen Job fürchten.

Eigentlich könnte Rüdiger Grube in ein paar Wochen in den Ruhestand gehen. Ab Februar hat er Anspruch auf eine gesetzliche Rente, und Geld zur Seite gelegt haben dürfte der 65-Jährige auch. Doch Grube will nicht daheim auf dem Sofa sitzen, auf der Alster segeln und zwischendurch Vorträge halten. Der Bahn-Chef will einfach bleiben, was er ist. Und das am liebsten bis Ende 2020.

Rente mit 69 – vordergründig sieht es so aus, als würde Grubes Wunsch in Erfüllung gehen und sein Ende 2017 auslaufender Vertrag bald um weitere drei Jahre verlängert. Er wäre dann der am längsten amtierende Bahn-Chef seit der Privatisierung.

Doch inzwischen dominiert im politischen Berlin die Überzeugung, dass die Deutsche Bahn (DB) mehr als 20 Jahre nach der Bahn-Reform und im achten Grube-Jahr erneut ein Sanierungsfall ist. Eine Trendwende, so die einhellige Meinung, kann nur gelingen, wenn die nächste Bundesregierung das strategische Kuddelmudel beendet und endlich entscheidet, was sie von der DB eigentlich will: Soll sie als turbokapitalistisches Unternehmen so hohe Gewinne wie möglich machen oder als riesiger Staatskonzern möglichst günstige Mobilität für alle anbieten?

Ist diese Entscheidung gefallen, dürfte die Suche nach einem Vorstandschef beginnen, der diesen Neuanfang überzeugend verkörpert. „Grube ist ein Mann der Vergangenheit“, sagt einer der Beteiligten. „Deshalb bezweifle ich, dass er bis Ende 2020 an der Bahn-Spitze bleiben kann.“

Zumal die Enttäuschung über den Bahn-Chef weit verbreitet ist. Er wird als Person allgemein sehr geschätzt. Allerdings ist seine Bilanz als Manager weniger positiv. Zu viele Versprechen musste Grube kassieren. Ursprünglich wollte er die Verschuldung auf 10 Milliarden Euro senken. Nun nähert sich der Kreditberg der Marke von 18 Milliarden Euro. Gleichzeitig schrumpfte das Eigenkapital. Den Umsatz wollte er einst bis 2020 auf 70 Milliarden Euro erhöhen. Inzwischen gelten selbst 50 Milliarden Euro als nahezu unerreichbar.

Sein notorischer Optimismus richtet sich nun ebenfalls gegen Grube. Lief es in einem



Bahn-Chef Grube: Ein Wechsel an der Konzernspitze allein löst die Probleme nicht

Jahr schlecht, versprach er für das nächste Jahr schlechtere. Das führte dazu, dass die Prognosen immer wieder verfehlt wurden. Auch 2016 hecheln die Ist- und Sollwerten hinterher. Von einer Neigung zu „Wunsch- und Wolken-Zahlen“ ist im Umfeld des Konzerns die Rede.

Wie groß die Skepsis im Hinblick auf Grubes Versprechen inzwischen ist, zeigt sich bei Alexander Dobrindt (CSU). Der Bundesverkehrsminister hatte den Bahn-Chef bereits vor mehr als zwei Jahren aufgefordert, endlich für kostenloses WLAN in Fernzügen zu sorgen. Als es in diesem Frühjahr noch immer keine nennenswerten Fortschritte gab, machte Dobrindt eine klare Ansage: Wenn Grube seinen Job behalten wolle, müsse er bis Jahresende liefern. Erst daraufhin setzte der Manager konzernintern alles in Bewegung.

Inzwischen ist die Umrüstung der Züge weitgehend abgeschlossen, einer Einführung zu Jahresbeginn steht nichts mehr im Wege. Doch der Minister reagiert vorsichtig. Den offiziellen Startschuss will er erst in der zweiten Januarhälfte geben – wenn er sicher sein kann, dass es funktioniert.

Angesichts all der Enttäuschungen und Probleme mutet es merkwürdig an, dass Grube überhaupt Bahn-Chef bleiben darf. Trotzdem ist die Grundsatzentscheidung, seinen Vertrag um weitere drei Jahre zu verlängern, im kleinen Kreis längst gefallen. Der Aufsichtsrat hat jedoch mit Rückenbedeckung der Politik beschlossen, Grube noch ein bisschen zappeln zu lassen. Offiziell wird das Kontrollgremium wohl erst im März entscheiden. Frühestens.

Dass der Aufsichtsrat damit nur zu einer erzieherischen Maßnahme greift, hat viel mit dem Mangel an Alternativen zu tun.

„Für Ronald Pofalla käme der Schritt zu früh, und einen anderen ernst zu nehmenden Kandidaten gibt es bislang nicht“, sagt ein Aufsichtsrat. Der frühere Kanzleramtschef ist der Favorit für die Grube-Nachfolge. Er bemüht sich seit Monaten, Vorbehalte gegen sich durch solide Arbeit zu entkräften. Doch selbst seine größten Fans gestehen ein, dass der CDU-Mann noch nicht reif für den Sprung an die Spitze ist. Und all jene, die nichts mehr fürchten als einen Bahn-Chef Pofalla, können derzeit keine überzeugenden Namen aufbieten. Die verzweifelte Suche nach einem Nachfolger für Infrastrukturvorstand Volker Kerfer hat zuletzt gezeigt, dass die Zahl der Kandidaten für einen Topjob bei der Bahn überschaubar ist.

Hinzu kommt, dass sowohl Dobrindt als auch die Verkehrspolitik ein schlechtes Gewissen plagt. Ihnen ist klar, dass ein Wechsel an der Konzernspitze allein nicht die Probleme der Bahn löst. Klare Entscheidungen konnte Grube oft nicht treffen, weil die DB zwischen Renditeansprüchen einerseits und politischem Wünschdir-Was andererseits zerrieben wird.

Deshalb deutet sich an, dass es in der nächsten Legislaturperiode erneut eine Bahn-Reform geben wird. Ein radikales Szenario sieht so aus: Das Schienennetz wird – ähnlich wie es für die Autobahnen geplant ist – in eine Gesellschaft überführt, die direkt vom Bund verwaltet wird. Die DB zieht sich weitgehend aus dem internationalen Geschäft zurück und macht nur noch das, wofür sie nach Meinung der meisten Menschen da ist: zuverlässigen Personen- und Güterverkehr in Deutschland anzubieten. Grube nennt das übrigens seit Langem „Brot- und Buttergeschäft“.

Sven Böll