



ANGELIKA WARMUTH / DPA

ICE in Hamburg: „In den Abendstunden reihenweise Züge verloren, sehr angespannte Lage, schlechte Pünktlichkeit“

MANAGER

Schwellen-Angst

Im Winterchaos macht Bahn-Chef Rüdiger Grube, was er am besten kann: Optimismus versprühen. Doch das allein dürfte bald nicht mehr reichen.

Rüdiger Grube ist schon am Morgen nach Stuttgart gekommen. Es ist Samstag, zu Hause wartet seine Frau auf ihn, aber jetzt läuft er erst einmal durch den Bahnhof, den er im nächsten Frühjahr zur Hälfte abreißen möchte, und sucht nach Leuten, denen er etwas Aufmunterndes sagen kann.

„Wie geht's denn so?“, fragt er eine junge Angestellte, die gerade eine S-Bahn abfertigt. Im Augenblick laufe alles pünktlich, antwortet sie, etwas verdutzt, plötzlich neben ihrem Chef aus Berlin zu stehen. „Super, super“, sagt Grube.

Irgendwelche Probleme wegen der Proteste gegen den neuen Bahnhof? Na ja, seufzt die Frau, kaum gebe es mal eine Störung, würden sich die Leute vor ihr aufbauen und rumschreien, manche schmissen auch Sachen gegen die Scheibe ihres Schalters, „ist echt krass“. Da strahlt Grube noch eine Spur breiter und sagt: „Einen Bombenjob machen Sie hier. Ich bin Ihnen so dankbar dafür.“

Wenn es darum geht, auch in schwerer Zeit Lob und Anerkennung wie Schokoriegel zu verteilen, macht dem Chef der Bahn AG so schnell keiner etwas vor. Egal, wie tief das Unternehmen gerade in Problemen steckt. Die Bahn erlebt allerorten ein eisiges Kältechaos, die Zeitungen sind voll mit abschreckenden Reiseberichten; es ist ein Desaster, aber was zählt das schon, wenn man so wunderbare Mitarbeiter hat? „Ich kenne kein Unternehmen, bei dem die Leute so loyal und motiviert sind wie bei der Bahn“, lobt Grube.

Seit Mai 2009 leitet er nun den Konzern. Als er kam, waren alle spontan er-

leichtert. Sein Vorgänger Hartmut Mehdorn hatte sich mit seiner ruppigen Art derart viele Feinde gemacht, dass am Ende eine Affäre um interne Spitzelberichte reichte, um ihn aus dem Amt zu kippen.

Grube machte von Anfang an einfach alles anders als Mehdorn: Er war freundlich zu den Politikern, die bei der Bahn etwas zu sagen haben. Er ging in jeden parlamentarischen Ausschuss und Unterausschuss, und wenn nach Meinung eines Abgeordneten eine Frage offengeblieben war, ging er eben noch mal hin. Bis heute ist es fast unmöglich, jemanden in Berlin zu treffen, der ein böses Wort über den Bahn-Chef zu verlieren hat.

Dabei kann man wirklich nicht sagen, dass es mit dem Neuen an der Spitze reibungslos läuft. Seit einem Achsbruch stehen ständig ICE-Züge wegen Wartungsarbeiten in der Werkstatt. Dann versagten im Sommer die Klimaanlage, so dass manche Passagiere gar vom Notarzt versorgt werden mussten. Nun kämpft die Bahn mit Frost und Schnee.

Beinahe täglich fallen Züge aus, kaum ein Anschluss funktioniert noch nach Plan, stundenlang stehen die Reisenden bibbernd auf den Bahnsteigen. Zwischendurch waren die Probleme so groß, dass die Unternehmensspitze vom Reisen auf

der Schiene abriet. Schlimmer kann es eigentlich nicht kommen.

Grube steht jetzt auf Bahnsteig 12 und lässt seine SMS durchlaufen. „Lieber Rüdiger, in den Abendstunden reihenweise Züge verloren, sehr angespannte Lage, schlechte Pünktlichkeit“, lautet gleich der erste Eintrag. Es braucht aber nur einen Moment, bis sich der Chef wieder gefasst hat. Als er vier Flugbegleiter sieht, die ihre Rollkoffer am Gleis entlangziehen, ruft er fröhlich: „Bei der Luft-hansa geht gar nichts mehr, die fahren jetzt alle mit uns.“

Dann erzählt er die Geschichte, wie er dem Air-Berlin-Chef Joachim Hunold beim letzten Flugausfall anbot, alle Air-Berlin-Reisenden gegen eine Pauschale kostenlos mit der Bahn zu befördern. „Wir haben das am Telefon abgemacht, das hat nicht länger als zwei Minuten gedauert, war 'ne super Sache.“ Ja, wenn der Rüdiger mit dem Joachim ...

Mit seinem Talent, Leute für sich einzunehmen, hat es Grube weit gebracht. Er war lange bei Airbus, dann Strategievorstand bei Daimler. Jetzt steht er zum ersten Mal selbst ganz vorn und muss beweisen, dass er mehr kann, als die Entscheidungen zu verkaufen, die andere getroffen haben.

Der neue Bahnhof in Stuttgart ist so ein Thema, bei dem charmanter Auftreten nicht mehr hilft. Zum ersten Mal erlebte er in den vergangenen Monaten, wie es ist, der Bösewicht zu sein. Wenn Grube in der Stuttgarter Region unterwegs ist, muss sein Personenschutz verdoppelt werden. Mehrfach wurde er angespuckt und angepöbelt, seine Frau erhält zu Hause Drohbriefe. Einmal stand der Wagen am Ende einer Veranstaltung auf der falschen Straßenseite; als Grube vor die Tür trat, riefen Demonstranten „Da ist er, da ist er“ und setzten ihm nach. „Das war schon etwas brenzlig. Ich bin ziemlich schnell gerannt.“ Er klingt eher verblüfft als verängstigt, wenn er davon erzählt.

Für Grube ist Stuttgart 21 vor allem ein gigantischer Zeitfresser. Es gäbe so viel zu tun, aber ständig hängt er am Telefon, um Leute zu beschwichtigen. 30 Prozent



BERT BOSTELMAN / BILDFOLO

Bahn-Chef Grube
Angespuckt und angepöbelt

seiner Arbeitszeit verbringt er mit Anrufen, Mail-Verkehr, SMS. „Heute alle Züge ab 4.47 pünktlich, habe mich über Ihr Interview gefreut“, schickt ihm der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer am Morgen als Nachricht. Natürlich erwartet der Anführer der Stuttgart-21-Gegner umgehend eine Antwort. So vergehen die Tage.

Der neue Bahnhof war nicht mal seine Idee. Vier Wochen bevor er seinen neuen Job antrat, unterzeichneten sie in Berlin den Vertrag, mit dem der Ausbau beschlossen wurde. „Das war natürlich nicht ganz fair“, sagt Grube.

Er hat ein Gefühl dafür, wie es in der Politik läuft, das ist seine große Stärke. Vielen Managern bleibt ein Leben lang unverständlich, weshalb ein Minister nicht einfach entscheidet, wie er es für richtig hält. Wenn Grube über Politiker redet, dann meist mit Respekt. Nur wenn er jemanden beim Falschspielen erwischt, wird er sauer.

Neulich hat er Jürgen Trittin angerufen, als der im Kampf um den Stuttgarter Bahnhof vom Widerstandsrecht der Bürger sprach. Er wolle ihn nur daran erinnern, dass er in seiner Zeit als Umweltminister sehr wohl zwischen Demonstrations- und Widerstandsrecht unterschieden habe. Ach, antwortete der Fraktionschef der Grünen, das müsse man verstehen, er sei jetzt in einer anderen Position.

Bislang hat es gereicht, dass Grube für alle ein offenes Ohr hat. Wenn es Probleme gab, hieß es, daran sei der Börsengang schuld, den sein Vorgänger rücksichtslos vorangetrieben hatte. Um die Kosten zu drücken, hat die Bahn überall die Reserven zusammengestrichen. Jetzt fehlt es an Technikern, Ersatzteilen und Zügen.

Niemand bestreitet die Misere, aber langsam läuft die Zeit ab, in der Mehdorn als Schuldiger für alles herhalten konnte und musste, was bei der Bahn schiefgeht. „Grube ist jetzt anderthalb Jahre im Amt“, sagt der Grünen-Verkehrsexperte Winfried Hermann, „irgendwann sind die Probleme der Bahn seine Probleme.“

Der Vorstandschef hat nun einen Notplan erlassen. Solange es so kalt bleibt, dürfen die Züge nicht schneller als 200 Kilometer fahren, damit das Eis, das auf die Schienen fällt, von unten nicht mit dem Schotter die Wagen aufreißt. Das ist Grubes einzige Schwellen-Angst. Auf einigen besonders stark befahrenen Strecken haben sie die ICE geteilt. Damit gibt es wieder mehr Verbindungen, aber zu Stoßzeiten finden nicht alle Reisenden Platz.

Eine wirkliche Entlastung bringen erst neue Züge. Der Vorstand verhandelt gerade mit Siemens über den Kauf der neuen ICE-Generation. Doch bis die erste Lok geliefert wird, vergehen mindestens vier Jahre. In vier Jahren kann es noch ziemlich oft sehr heiß werden. Und auch sehr kalt.

JAN FLEISCHHAUER



Präsident Nicolas Sarkozy, Kanzlerin Merkel: „Falsche Baustelle“

EURO

Projekt 16 plus

Frankreich und Deutschland wollen eine Wirtschaftsregierung für Europa – und meinen damit völlig unterschiedliche Dinge. Das Vorhaben droht im Streit zu versinken.

Als Angela Merkel auf dem EU-Gipfel Mitte Dezember vor die Presse trat, nutzte sie die Chance für ein kleines Zugeständnis an die französischen Nachbarn. „Wir diskutieren ja seit geraumer Zeit über das Thema Wirtschaftsregierung“, sagte die Kanzlerin. „Das, was wir jetzt ins Auge gefasst haben, geht wieder einen Schritt in diese Richtung.“

Um die Euro-Krise in den Griff zu bekommen, hatten sich die Europäer darauf geeinigt, den Rettungsschirm für überschuldete Euro-Länder durch einen permanenten Mechanismus zu ersetzen. Was daneben wenig Beachtung fand: Auch für eine verstärkte politische Zusammenarbeit der Euro-Mitglieder in Wirtschaftsfragen sollten, ganz nach französischer Vorstellung, Ideen erarbeitet werden.

Wenige Wochen später ist von der Gipfelharmonie wenig übrig. Um die Details des künftigen Krisenmechanismus wird zwischen Berlin und Paris heftig gerungen. Beide Regierungen haben höchst unterschiedliche Vorstellungen darüber, was genau unter einer europäischen Wirtschaftsregierung zu verstehen ist.

Für Merkel geht es um mehr als Begrifflichkeiten. Vor wichtigen Landtagswahlen, vor allem in Baden-Württemberg, will die Kanzlerin demonstrieren, dass sie das Geld deutscher Steuerzahler nicht für die Exzesse südeuropäischer Pleiteländer verschleudert.

Deutsche und Franzosen interpretieren den Gipfelbeschluss komplett unterschiedlich. Frankreich würde den Rat der Staats- und Regierungschefs am liebsten zur Wirtschaftsregierung umfunktionieren. Weil daran zunächst nur die Mitglieder der Euro-Zone beteiligt werden sollen, heißt das Projekt bei Finanzministerin Christine Lagarde „16 plus“.

Die Deutschen setzen ganz andere Schwerpunkte. Sie wollen den jetzigen Rettungsfonds 2013 durch den Europäischen Stabilitätsmechanismus ablösen. Dieser soll Pleitestaaten im Gegenzug für Hilfen einem strengen Spardiktat unterwerfen.

Aus deutscher Sicht sind die Überlegungen dafür weit gediehen:

► Grobes Vorbild für den neuen Mechanismus soll die jetzige Finanzmarktsta-