

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 schiefliegt. „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-



YES LOGGHE / AP

ten erstmals beteiligt werden. Der Internationale Währungsfonds IWF soll auch nach 2013 an Bord bleiben.

- Im Gegensatz zum gegenwärtigen Fonds soll die Folgeeinrichtung auch Anleihen überschuldeter Mitgliedstaaten aufkaufen können. Erwünschter Nebeneffekt: Die Europäische Zentralbank, die Schuldenländern derzeit durch den Kauf ihrer Anleihen hilft, könnte sich wieder auf Geldpolitik und Bankenaufsicht konzentrieren.
- Wie beim EFSF sollen die Gläubigerstaaten den künftigen Stabilitätsmechanismus untereinander vereinbaren. Damit müssen die Entscheidungen des Fonds einstimmig erfolgen, Deutschland kann bei der Kreditvergabe ein Veto einlegen.

Von einer Einigung mit den Franzosen kann aber noch keine Rede sein. Im Gegenteil: Kurz vor Weihnachten gelangte eine Blaupause mit ähnlichen Vorschlägen aus Finanzminister Schäubles Grundsatzaussagen an die Öffentlichkeit, die die künftige EU-Krisenpolitik sogar einem eigenständigen europäischen Währungsfonds übertragen wollte. Die Franzosen reagierten gereizt. „Wir brauchen keine neue Institution“, heißt es im Pariser Finanzministerium.

Stattdessen präsentierte Lagarde Pläne, wie eine künftige europäische Wirtschaftsregierung aussehen könnte. Die EU-Staaten sollen nicht nur die nationalen Haushalte abstimmen, sondern auch ihre Wirtschaftspolitik. Wolle ein Land seine Exportbilanz aufbessern, forderte Lagarde, müsse es im Kreis der EU-Regierungen „die Zustimmung der anderen einholen“.

Das klingt nach staatlicher Wirtschaftslenkung, so dass der liberale Wirtschaftsminister Rainer Brüderle umgehend Widerstand anmeldete. Von einer „falschen Baustelle“ sprach der FDP-Mann und machte klar, dass ihm auch die Fondspläne aus dem Schäuble-Ressort nicht geheuer sind. Eine solche Institution müsse politisch hundertprozentig unabhängig sein, heißt es in einem Vermerk seines Ministeriums. Sonst bestehe die Gefahr, dass sie „über die Zeit der Nukleus einer politisch getriebenen Transferunion wird“.

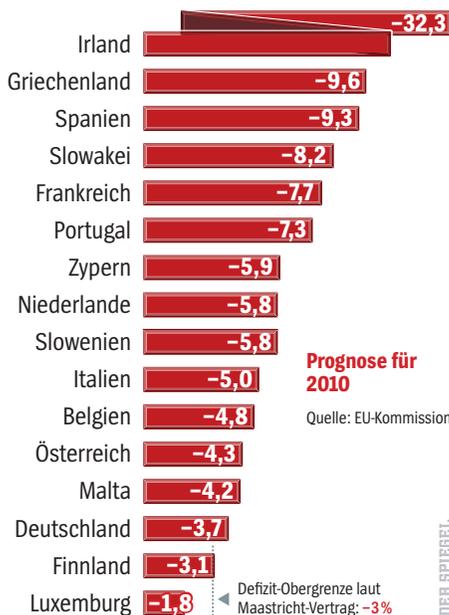
Politiker der Regierungskoalition fürchten, vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Ein neuer, eigenständiger Fonds sei „entbehrlich“, sagt Hans-Peter Friedrich. Stattdessen will der CSU-Landesgruppenchef beim aktuellen 750-Milliarden-Euro-Schirm notfalls auf eine Obergrenze verzichten, ein Vorhaben, das die Christsozialen noch vor ein paar Wochen auf die Barrikaden getrieben hätte. „Die Diskussion über eine Obergrenze halte ich für überflüssig“, sagt Friedrich, „denn das Notwendige muss mit oder ohne Obergrenze getan werden.“

PETER MÜLLER, MICHAEL SAUGA

bilisierungsfähigkeit EFSF sein. Länder, die um Hilfen nachsuchen, müssen strikte Auflagen beachten, bis hin zur Verpflichtung, eine Schuldenbremse nach deutschem Vorbild einzuführen. Privatgläubiger sollen an den Sanierungskosten

Klamme Gemeinschaft

Haushaltsdefizite der Euro-Länder in Prozent des Bruttoinlandsprodukts



DER SPIEGEL

**Schonungslos ehrlich,
ernsthaft aufklärerisch,
gnadenlos komisch**



Euro 19,95 (D) / sFr 30,50 / Euro 20,60 (A)

**Karen Duve
ein Jahr im Selbsttest:
Wieviel gönne ich mir
auf Kosten anderer?**



Galiani Berlin www.galiani.de

Libri.de
Bücher | Hörbücher | Downloads