

INFRASTRUKTUR

„Respekt vor dem Winter“

Bahn-Chef Rüdiger Grube fordert deutlich mehr öffentliche Investitionen für das Schienennetz und erklärt, warum selbst eine gute Vorbereitung nicht vor Wetterchaos schützt.



MICHAEL GOTTSCHELE / DAPD

Mittwoch vergangener Woche, 15.24 Uhr am Berliner Hauptbahnhof: Statt des planmäßigen ICE macht sich ein veralteter Intercity auf den Weg, der weder ein Restaurant hat noch Reservierungen anzeigt – und in Hamburg verspätet ankommt. Bahn-Chef Grube, 62, hat in der ersten Klasse Platz genommen, er muss am Abend zu einem Termin.

SPIEGEL: Herr Grube, würden Sie sich als Kunde ärgern, wenn Sie für eine ICE-Fahrt bezahlen und dann in einem Intercity sitzen, der aus heruntergekommenen Wagen besteht?

Grube: Natürlich freue ich mich nicht darüber. Aber wir warten seit Jahren auf neue Züge, die von Herstellern – leider auch deutschen – nicht pünktlich geliefert werden.

SPIEGEL: An der Misere sind doch nicht nur die bösen Zulieferer schuld. Als die Strecke Berlin-Hamburg 2004 eröffnet wurde, brauchte der ICE gerade einmal 90 Minuten. Jetzt kostet das Ticket 50 Prozent mehr, die Fahrt dauert aber bis zu 20 Minuten länger. Nennen Sie das Fortschritt?

Grube: Fortschritt setzt ausreichende Investitionen in die Infrastruktur voraus. Der Zug fährt langsamer, weil die Strecke in einigen Bereichen nur notdürftig ausgebaut wurde. Hier spiegelt sich auch der Zustand der Bahn-Infrastruktur wider. Angesichts der dramatischen Unterfinanzierung hat die Bahn einen Investitionsstau bei Gleisen, Weichen und Stellwerken von über 30 Milliarden Euro.

SPIEGEL: Was sind die Folgen?

Grube: Wenn sich nichts ändert, steigt der Rückstand bis 2020 auf gigantische 50 Milliarden Euro – und wir haben die Wahl zwischen zwei schlechten Alternativen: Entweder die Qualität der Bahn lässt deutlich nach, es gibt also mehr unpünktliche Züge. Oder wir müssen Strecken sperren. Das ist aber auch nicht im Sinne aller, da wir ja mehr Verkehr auf die Schiene verlagern wollen.

SPIEGEL: Bereits heute investieren der Bund und die Bahn jedes Jahr drei Milliarden Euro in das bestehende Netz. Wie viel müssten es denn sein?

Grube: Wenn wir das Schienennetz in der heutigen Qualität sichern wollen, brauchen wir über vier Milliarden Euro pro Jahr. Und selbst dann reden wir über eine Aufgabe, die uns mindestens eine Generation lang beschäftigen wird.

SPIEGEL: Gewonnen wäre damit aber noch nichts. Sie würden lediglich erreichen, dass die Schienenwege nicht noch schlechter werden.

Grube: Ja, das ist leider so. Die Fakten sind eben unerfreulich: Das Schienennetz ist überaltert. Hunderte unserer Stellwerke hätte noch Kaiser Wilhelm einweihen können, 1400 Bahnbrücken sind in einem so kritischen Zustand, dass wir sofort handeln müssen.

SPIEGEL: Eine Brücke, die heute über hundert Jahre alt ist, war vor zehn Jahren auch schon sehr betagt. Warum schlagen Sie erst jetzt Alarm?

Grube: Ich weise seit Jahren darauf hin, dass wir zu wenig für unsere Infrastruktur ausgeben.

SPIEGEL: Von Ihrem Vorgänger Hartmut Mehdorn war das nicht zu hören. Wurde der Investitionsstau lange Zeit totgeschwiegen, um die Bahn für den Börsengang aufzuhübschen?

Grube: Ich bin erst seit 2009 Chef, seither ist der Börsengang kein Thema mehr.

SPIEGEL: Woher soll das zusätzliche Geld, das Sie fordern, kommen?

Grube: Da muss unser Eigentümer, der Bund, mit ran. Mir geht es aber nicht darum, jammern nach dem Staat zu rufen, ohne dass wir etwas tun. Die Bahn steht zu ihrer Verpflichtung, das Netz jedes Jahr mit beträchtlichen Eigenmitteln von über zwei Milliarden Euro in Schuss zu halten. Klar ist aber auch: Weil die Schiene jahrzehntlang vernachlässigt wurde, können wir es allein nicht schaffen.

SPIEGEL: Heute fließen die knappen Mittel oft an jene Kommunen und Länder, die das beste Lobbying betreiben. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die zusätzlichen Beträge sinnvoll ausgegeben werden?

Grube: Künftig muss der wichtigste Grundsatz lauten: Das Bestandsnetz hat Vorrang vor dem Aus- und Neubau. Außerdem sollten wir das knappe Geld dort ausgeben, wo es am meisten bringt.

SPIEGEL: Was heißt das konkret?

Grube: Wir haben in Deutschland ein Mischnetz, das heißt, alle nutzen dieselben Gleise – egal ob S-Bahn, Regionalzug oder ICE. So entstehen häufig Wartezeiten. Überall, wo es möglich ist, sollten wir deshalb den langsamen vom schnellen Verkehr trennen. Vor allem an den überlasteten Knotenpunkten wie Hamburg, Köln oder Frankfurt am Main müssen wir zusätzliche Kapazitäten schaffen. So können wir dazu beitragen, das Geld dort einzusetzen, wo es den größten Effekt für das Gesamtnetz hat.

SPIEGEL: Heute bekommen oft diejenigen Regionalpolitiker das Geld, die am lautesten schreien.

Grube: Davon müssen wir wegkommen. Es ist doch ganz simpel: Wenn auf der ICE-Strecke von Hamburg nach Frankfurt am Main eine Brücke wegen Überalterung gesperrt werden muss, herrscht eine



Durch Orkanshäden blockierte Bahnstrecke Hamburg-Niebuß

DANIEL FRIEDRICHS / DPA

Der digitale SPIEGEL

5 Ausgaben
für € 9,90 +
aktuelle Ausgabe
GRATIS LESEN!
spiegel.de/
digitaltesten



INDONESIEN Wo Allah rockt

In seinem anderen Staat der Erde leben so viele Muslime wie in dem säkularistischen Lateinreich. Indonesien steht für einen weltweiten, muslimischen Glaube. Doch jetzt mahnen sich die Übergriffe der Islamisten. Von Ulrich Pfeil

In dieser Ausgabe:

Enthüller im Exil

Video-Spezial über Edward Snowden

Die Gescheiterte

Video über Susanne Gaschke,
Ex-Oberbürgermeisterin von Kiel

Das Ende der Nacht

Animation über Lichtverschmutzung
in Deutschland

Die neue Art zu lesen.

- Mit zusätzlichen Hintergrundseiten.
- Mit exklusiv produzierten Videos.
- Mit 360°-Panoramafotos, interaktiven Grafiken und 3-D-Modellen.
- Alles immer schon **ab Sonntag 8 Uhr!**

DER
SPIEGEL



Einfach scannen (z.B. mit der kostenlosen App **DER SPIEGEL**) und mehr erfahren – über den digitalen SPIEGEL und über unser Testangebot.

Wirtschaft

Stunde später im ganzen Land Chaos. Deshalb sind Investitionen dort wichtiger als auf einer wenig genutzten Trasse.

SPIEGEL: Sie werden sich unter Politikern wenig Freunde machen, wenn Sie vor allem in Hochgeschwindigkeitsstrecken investieren.

Grube: Das Gegenteil ist der Fall. Wir müssen zwar dafür sorgen, dass auf Deutschlands Schienenwegen im Schnitt schneller gefahren werden kann als heute. Aber es geht dabei nicht um Tempo 300. Überall, wo es Bahnübergänge gibt, dürfen wir maximal 160 Kilometer fahren, wo keine mehr existieren, geht es viel schneller. Deshalb müssen möglichst viele Bahnübergänge ersetzt werden. Dann können wir mit höherer Durchschnittsgeschwindigkeit reisen.

SPIEGEL: Fürchten Sie bei alledem nicht Widerstände wie bei Stuttgart 21?

Grube: Wir wollen keine Projekte mehr, die von der Bevölkerung bekämpft werden. Das ist sinnlos.

SPIEGEL: Sie wollen mehr Geld für die Schiene, aber schon heute schafft die Bahn es nicht, die zur Verfügung stehenden Mittel auszugeben. Immer wieder landen Millionen, die eigentlich für neue Schienen gedacht waren, am Ende in einer Ortsumgehung.

Grube: Das liegt daran, dass wir auch bei größeren Vorhaben immer nur für jedes Jahr finanzielle Mittel bekommen. Wenn sich etwa die Genehmigung verzögert, was häufig passiert, können wir nicht bauen, und die Mittel verfallen. Deshalb sollten wir das Geld für die Bahn künftig in einem Fonds bündeln, der es auch über mehrere Jahre auszahlen kann.

SPIEGEL: Ein Fonds allein wird die Probleme nicht lösen. Es gibt auch zahlreiche Neubauvorhaben, die nicht ausreichend finanziert sind. Das betrifft vor allem internationale Projekte wie die Anbindung an den Tunnel durch den Fehmarn-Belt. Was soll daraus werden?

Grube: Dass die Bahn einigen Vorhaben angesichts der fehlenden Finanzierung skeptisch gegenübersteht, ist bekannt. Frühere Verkehrsminister haben viele Verträge mit anderen Ländern unterzeichnet, für die es keine Finanzierung gab und bei denen jetzt die Lücken deutlich werden.

SPIEGEL: Das macht Ihre Probleme im Inland nicht gerade kleiner. Haben Sie schon Angst vor dem nahenden Winter?

Grube: Wir haben Tausende Weichenheizungen gebaut, Abtaustationen für Züge installiert, Zehntausende Mitarbeiter für den Räumdienst mobilisiert – und trotzdem: Wir haben Respekt vor dem Winter. Schließlich wird das Klima immer extremer und damit unberechenbarer. In der vergangenen Woche gab es einen Orkan in Norddeutschland, von dem selbst Mitarbeiter, die seit 40 Jahren im Unternehmen sind, sagen, so etwas hätten sie noch nicht erlebt.

INTERVIEW: SVEN BÖLL



Lehrling Schäfer

BESCHÄFTIGUNG

Weg ins Abseits

Obwohl es so viele Jobs gibt wie nie zuvor, steigt die Zahl der Arbeitslosen. Menschen ohne Berufsausbildung haben kaum eine Chance, eine Stelle zu finden.

Ein Kasten. Ein Koffer. Kasten. Kasten, wieder ein Koffer. Das Laufband rasselt. Den Blick auf den Monitor gerichtet, schiebt Monika Lenzner, 58, die Gepäckstücke über die Rollstäbe.

Sie hat den Job am Röntgengerät in der Abflughalle des Berliner Flughafens Tegel allein gefunden, ohne Jobcenter. Sie ist Luftsicherheitsassistentin, nach zwölf Jahren Arbeitslosigkeit, vielen erfolglosen Schulungen und Bewerbungen.

Monika Lenzner hat Glück gehabt, ihr Fall ist eher die Ausnahme als die Regel. Denn obwohl der Arbeitsmarkt boomt und die Zahl der Jobs so hoch ist wie nie zuvor, steigt die Zahl der Arbeitslosen.

Der Blick auf die aktuelle Arbeitsmarktstatistik zeigt eine eigentümliche Dissonanz: Im August stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Jobs gegenüber dem Vorjahr um 353 000, etwa die Hälfte davon Vollzeitarbeitsplätze. Zugleich sind 240 000 Menschen in Rente gegangen. Normalerweise hätte die Arbeitslosenzahl sinken müssen, tatsächlich ist sie im Oktober gegenüber dem Vorjahr um 48 000 angewachsen.

Das klingt paradox, ist aber einfach zu erklären: Es gelingt zunehmend, die sogenannte stille Reserve zu heben – Menschen, die mangels Chancen die Arbeitsplatzsuche aufgegeben hatten, und Frauen, die früher nicht berufstätig waren. Gleichzeitig scheiden Ältere immer später aus dem Berufsleben aus. Sie alle haben eines gemein: Sie tauchten vorher nicht in der