

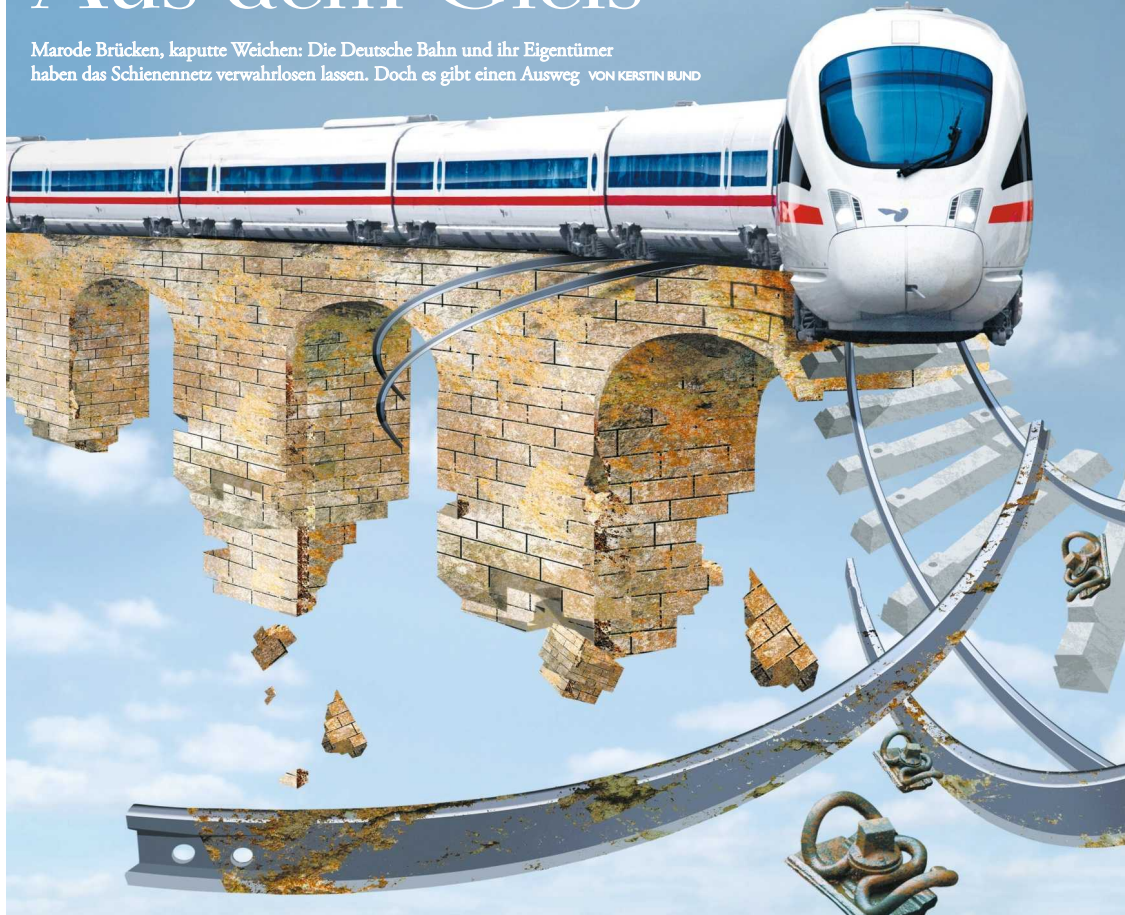
WIRTSCHAFT

Die Facebook-Jäger
Verbraucherschützer klagen
gegen Internetkonzerne – und
haben dabei Erfolg S. 22

19

Aus dem Gleis

Marode Brücken, kaputte Weichen: Die Deutsche Bahn und ihr Eigentümer haben das Schienennetz verwahrloset. Doch es gibt einen Ausweg VON KERSTIN BUND



Den Verfall einer Brücke kann man hören. Bartholomäus Tretenbach klopft mit dem Hammer die Natursteinquadern der Brückenpfeiler ab und horcht. Dann fischt er ein Stück Kreide aus der Hosentasche und markiert die Steine mit einem gelben H. H wie hohl.

Den Verfall einer Brücke kann man sehen. Tretenbach deutet auf die Streifen, die das Mauerwerk von oben bis unten durchziehen. Es sind Rostspuren, die sich in den hellen Sandstein gefressen haben.

Den Verfall einer Brücke kann man sogar fühlen. Tretenbach klettert eine Leiter hinauf bis unter den Bogen der Brücke. Mit zwei Fingern tastet er die Stahlträger ab. »Stellenweise nass«, notiert er im Prüfbericht, den er sich auf einem Brett vor den Bauch geklemmt hat. Regenwasser sickert von oben in den Unterbau. Die Eisenbahnbrücke auf der Strecke 5850, Brückenkilometer 10,925 vom Hauptbahnhof in Regensburg entfernt, ist undicht.

Alles an Bartholomäus Tretenbach ist orange: Hose, Jacke, sogar der Schriftzug auf seiner Mütze. Er ist ein wandelndes Warnsignal. So als sollte seine Kleidung nicht nur schützen, sondern auch alarmieren: Das deutsche Schienennetz verfällt. Tretenbach untersucht Eisenbahnbrücken für die Deutsche Bahn und überprüft, ob sie noch sicher sind. Er inspiziert Gewölbebrücken, Stahlbrücken, Rahmenbrücken, hohe und tiefe, kurze und lange, 400 Stück im Jahr. Er macht das schon seit 21 Jahren. So lange ist er »auf der Bahn«, wie er sagt. In dieser Zeit konnte er beobachten, wie aus einem ziemlich stabilen Schienennetz ein gebrechliches Gebilde wurde.

Die Brücke bei Regensburg ist eine, wie sie tausendfach in Deutschland stehen. Insgesamt 25 000 Eisenbahnbrücken führt das Schienennetz der Deutschen Bahn, jede dritte ist älter als 100 Jahre. 1400 Brücken sind dringend sanierungsbedürftig. Und es sind längst nicht nur die Brücken. Auch Bahnhöfe, Weichen und Gleisanlagen verrotten. Hunderte Stellwerke müssten dringend erneuert werden. Jedes dritte stammt noch aus der Zeit, als Deutschland von einem Kaiser regiert wurde.

Die Schiene verwahrlost. Bahnhöfe rüddeln Grube spricht von einem »Investitionsstau von über 30 Milliarden Euro«. Und auch unabhängige Experten warnen vor einer »dramatischen Unterfinanzierung«. Wenn sich nichts tut, droht das Schienennetz

zu kollabieren. Deutschland investiert jährlich gerade mal 51 Euro pro Einwohner in die Schiene, in der Schweiz sind es 349 Euro – siebenmal so viel. Doch in der Debatte um den Zustand der Infrastruktur in Deutschland spielen Gleise und Eisenbahnbrücken kaum eine Rolle. Da geht es um eine Pkw-Maut für Ausländer und einen Schlagloch-Soli für Inländer, mit dem kaputte Straßen und Autobahnbrücken repariert werden sollen. In diesen Tagen wird klar, was Deutschland immer noch ist: ein Autoland.

Und doch sind die Folgen eines maroden Bahnnetzes für jedermann sichtbar: Züge fahren langsamer und kommen später an. Vergangene Woche gab es nach Angaben der Bahn 20 Langsamfahrstellen im deutschen Schienennetz. In Wahrheit dürften es deutlich mehr sein, weil auf vielen Strecken der Geschwindigkeitsverlust im Fahrplan bereits berücksichtigt ist. So hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg errechnet, dass allein in Berlin und Brandenburg Regionalzüge an 533 Stellen langsamer fahren als vorgesehen.

Zunehmend bleibt es nicht beim Langsamfahren. Dann müssen ganze Abschnitte gesperrt werden, weil die Schienen brüchig sind, nicht richtig im Gleisbett liegen oder eine Überleitung defekt ist. An bis zu 800 Stellen im deutschen Netz wird jeden Tag geflickt. Und das Problem verschärft sich in Zukunft noch. Denn während das Netz kaputtgeht, soll es immer mehr Züge aufnehmen. Das Bundesverkehrsministerium schätzt, dass der Personenverkehr bis 2025 um 26 Prozent zunimmt, der Güterverkehr sogar um 65 Prozent. Es ist, als würde man ein Auto mit mehr und mehr Gepäck beladen und gleichzeitig die Luft aus den Reifen lassen.

Dieses Verkehrswachstum sorgt dafür, dass Bartholomäus Tretenbach unter der Brücke immer wieder verstummt. Alle paar Minuten rast ein Zug vorbei, und der 44-Jährige versucht erst gar nicht, gegen den Lärm anzuschreien. Die Strecke zwischen Regensburg und Nürnberg ist eine Hauptverkehrsstrecke im deutschen Schienennetz. 230 Züge donnern jeden Tag darüber hinweg: ICE, Regionalbahnen, Güterzüge. Tretenbach erkennt jeden Zugtyp am Lärm. Besonders laut sind die Güterzüge. Und sie sind auch besonders schwer, weil sie Autos und

Maschinen zu den Nordseehäfen transportieren, wo sie dann in alle Welt verschifft werden.

Jedes Mal, wenn ein Zug über die Brücke rumpelt, bebent die Stahlträger. 210 000 Tonnen Gewicht müssen sie täglich tragen. Im Schnitt hält eine Eisenbahnbrücke etwa 100 Jahre. Tretenbachs Brücke ist Baujahr 1900, seit 14 Jahren vegetiert sie in einem Zustand zwischen Leben und Sterben. Eine Untote auf Pfeilern.

»Brücken sind gutmütig. Die stürzen nach 100 Jahren nicht gleich ein«, sagt Tretenbach. Aber die aus der Kaiserzeit sind noch aus Stahl, und der hält nicht ewig. »Stahl wird müde«, sagt er. Das sei wie mit einer Büroklammer, die man ein paarmal auf- und zubeugt. »Irgendwann bricht sie.«

Tretenbach kennt die Brücke seit seiner Kindheit. Schon sein Vater, ein Hauptwerksmeister bei der Bahn, nahm ihn mit auf Inspektion. Er erinnert sich noch, als sie 1978 das letzte Mal saniert wurde, da war er acht Jahre alt. »In vier Jahren ist die Brücke zur Erneuerung vorgesehen«, sagt Tretenbach, als er seinen Prüfbericht fertig geschrieben hat. Dann ist sie endgültig fällig und wird durch eine neue ersetzt. Oder auch nicht. Denn dazu fehlt das Geld, nicht nur in Regensburg, sondern allertorten.

Wie konnte ein so robustes System wie die deutsche Eisenbahn derart herunterkommen? Wer hat all die Jahre zu wenig investiert, der Bund oder die Bahn? Wer sich auf die Suche nach Antworten macht, stößt auf einen Bahnvorstand und einen Staatssekretär, die sich gegenseitig die Verantwortung zuschieben. Und auf die Frage, ob sie überhaupt nur etwas ändern kann, wenn man die Eisenbahn ganz neu organisiert.

327 Kilometer von Regensburg entfernt steht Volker Kefer in einem Frankfurter Konferenzraum und malt ein Balkendiagramm auf ein Flipchart. Kefer ist Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn und damit Herr über das Netz. Das Diagramm stellt eine Brückenstatistik dar. »Sehen Sie«, sagt er und deutet auf die beiden Balken, die die anderen weit überragen. »Ein großer Teil unserer Infrastruktur wie Brücken und Gleisanlagen ist 100 oder 25 Jahre alt. Es gab zwei Phasen, in denen in Deutschland viel in die Schiene investiert

wurde: in der Kaiserzeit und nach der Wiedervereinigung.« Seither sei nicht mehr so viel passiert.

Wer trägt daran die Schuld, Herr Kefer? »Die Finanzierung der Infrastruktur ist Aufgabe des Staates. So steht es im Grundgesetz«, sagt Kefer. Heißt: Der Steuerzahler soll mehr geben. Tatsächlich regelt Artikel 87e, dass die Infrastruktur zum »Wohl der Allgemeinheit« ausgebaut und erhalten werden müsse. Dafür macht der Bund jedes Jahr Milliarden locker. 1,2 Milliarden Euro fließen in den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken. Weitere 2,75 Milliarden Euro erhält die Deutsche Bahn in diesem Jahr dafür, dass sie das Netz in Schuss hält. Doch Kefer sagt: »Das reicht nicht. Wir brauchen jährlich rund eine Milliarde Euro mehr, um die erforderliche Qualität und Leistungsfähigkeit des Netzes dauerhaft gewährleisten zu können.«

Spart der Bund also an der Bahn? Zu einer Zeit, in der die Wirtschaft floriert und der Steuersäckel so gut gefüllt ist wie lange nicht mehr?

Besuch bei Michael Odenwald, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Der studierte Theologe und Jurist kam vor mehr als 20 Jahren ins Ministerium, seither beschäftigt sich der CDU-Mann mit Verkehrsfragen. Er sitzt im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn und mit Volker Kefer an einem Tisch, wenn es in diesen Wochen um eine neue Vereinbarung geht, die regelt, wie viel Geld der Bund der Bahn jährlich für das Netz gibt. Es geht um Milliarden und die Frage, wie viel Deutschland ein funktionierendes Bahnsystem wert ist.

Ist der Bahn das Stiefkind der Nation, Herr Staatssekretär? Odenwald kramt eine mehrseitige Tabelle mit Zahlen heraus, aus der hervorgeht, wie defizitär der Bahnbetrieb insgesamt ist. Eine Zahl ist fett markiert und gelb eingefärbt: 77 203. Gemeint sind Millionen Euro. Mehr als 70 Milliarden Euro »investive« Mittel steckte der Bund zwischen 1994 und 2013 in das Schienennetz. Das Geld floss direkt an die Netzpartner der Bahn.

»Die Frage ist immer, wie effizient die Bahn die Bundesmittel einsetzt«, sagt Odenwald. Das Unternehmen kann selbst entscheiden, wofür es das Geld im Einzelnen verwendet, also welche Brücke es erneuert oder welches Gleis es ersetzt. Letztlich macht Odenwald auch die Bahn dafür verantwortlich, dass das Netz verfällt. »Es kommt auch vor, dass verfügbare Mittel gar nicht abgerufen werden. Bei den Konjunkturpaketen im Jahr 2012 etwa, bei denen der Bund 1,75 Milliarden Euro zusätzlich für die Infra-

Jetzt hilft nur noch sparen

Russlands Gazprom darf nicht übermächtig werden

Kein anderes Unternehmen sorgt an den Stammtischen derzeit für so viel Aufregung wie Gazprom, der Sponsor von Schalke 04. Der russische Energieeriese investiert zwecks Imagepflege nicht nur in den sympathischen Fußballclub aus Gelsenkirchen; er ist auch die Nummer eins unter den Lieferanten von Erdgas und bemüht sich erfolgreich darum, seinen Einfluss in Deutschland auszubauen.

Gerade greift der Konzern nach der Firma Wings; das ist ein bedeutender Erdgasändler und der Eigentümer des größten Gaspächers hierzulande. Kein Wunder, dass nun die Angst wächst – zumal der russische Staat, der Mehrheitsgesellschafter von Gazprom, im Ukraine-Konflikt mit dem Feuer spielt. Der Drang, die Macht des unheimlichen Imperiums unter der Führung des Putin-Gefolgsmannes Alexej Miller zu begrenzen, ist deshalb heute ausgeprägter denn je. Es geht um die Sicherheit der Gasversorgung – aber auch darum, politisch nicht erpressbar zu sein.

Doch wie ließe sich Gazprom in die Schranken weisen? Durch das Verbot, deutsche Unternehmen zu erwerben? Wohl kaum, die Abhängigkeit bliebe auch dann unverändert hoch. Selbst wenn es Gazprom untersagt würde, alleiniger Herrscher über den größten deutschen Erdgasspeicher im niedersächsischen Rehden zu werden, könnten sich die deutschen Verbraucher nicht sicherer fühlen. Der Speicher dient schon bisher nicht der Krisenvorsorge, sondern ausschließlich dem Geschäft der Gashändler. Die Übernahme durch Gazprom kann die Lage gar nicht verschlechtern.

Es wäre zwar denkbar, russischen Stoff durch Erdgas aus anderen Ländern zu ersetzen und sich so von Gazprom zu emanzipieren. Tatsächlich sind die Möglichkeiten dafür aber begrenzt; die Mengen, die Russland bisher liefert, sind einfach zu groß. Und wenn die USA ihr per Fracking gewonnenes Erdgas eines Tages tatsächlich in großem Stil exportieren wollen, dann werden sie es dort verkaufen, wo sie die höchsten Preise erzielen: viel eher im energiehungrigen Fernen Osten als in Europa.

Es gibt nur einen Hebel, den Einfluss von Gazprom zu schwächen, ohne auf Ersatzlieferanten zu setzen, die kaum zur Stelle sein werden: Erdgas sparsamer verwenden. Sogar die EU-Kommission hat bereits vorgerechnet, was möglich wäre: Bis 2030 könnten die Europäer so viel einsparen, wie sie 2010 aus Russland importierten. Also anfangen, und zwar sofort! FRITZ VORHOLZER

Siehe auch **Football Seite 18**



Alexej Miller hat bei Gazprom das Sagen

60 SEKUNDEN FÜR

Reich heiraten

Die Fragen des Lebens, sie scheinen unverändert. Schreib eine 25-jährige Schöne auf einer Dating-Plattform: »Wie finde ich einen Mann, der mehr als 500 000 Dollar im Jahr verdient? Wo hängen die reichen Junggesellen ab (bitte listen Sie Bars, Restaurants, Fitnessstudios auf)? Welche Altersgruppe sollte ich ansteuern?«

Man weiß ja bei diesen Internetgeschehnissen, ob sie wahr sind, aber angeblich hat ein Manager von J.P. Morgan, Jahresinkommen deutlich über 500 000 Dollar, auf den Eintrag geantwortet. Er wolle ihre Situation als »professioneller Investor analysieren«: Sie biete den Tausch Schönheit gegen Geld, klinge nach einem fairen Deal. Kein Schönheits verghe immer, Reichtum nicht. »Ökonomisch gesehen sinkt Ihr Wert, aber meiner steigt, sogar exponentiell.« An der Wall Street, wo alles gehandelt wird, verkaufe man einen Wert, der fällt, sofort. »Wer mehr als 500 000 im Jahr verdient, ist kein Idiot«, schreibt der angebliche Banker, »wir würden mit Ihnen ausgehen, aber Sie nicht heiraten.« Zum Schluss schlägt er ihr vor, selbst Geld zu verdienen. Das sei aussichtsreicher, als benutzen ihren Trodel zu finden.

Frauen, benen eurem Kopf! Auch Börsen crashen, auch Reichtum vergeht, was bleibt, ist einzig das Wissen. Letst Prost! Student Physikal! Und die Lebensweisheit des 21. Jahrhunderts, sie lautet: *Smart is the new sexy.* ANNE KUNZE

Fortsetzung auf S. 20

MACHER UND MÄRKTE

Vom Fußballplatz nach Harvard

Wenn die Legenden des Fußballs das Stadion verlassen und in den Ruhestand gehen, tauchen sie für gewöhnlich wenig später auf einem Werbeplakat auf. Mit seinen 72 Lebensjahren kam für **Alex Ferguson** eine zweite Karriere als Model für Sportshirts oder Deoroller allerdings nicht mehr infrage. Stattdessen tritt der ehemalige Trainer von **Manchester United** in dieser Woche seinen neuen Job als Dozent an der **Harvard Business School** an.

Das passt schon besser, denn in den 26 Jahren, in denen Sir Alex Ferguson den von seinen Fans ManU genannten Verein trainierte, gewann die 38 nationale und internationale Titel – und wurde zu einem der reichsten Fußballclubs der Welt. Die Zunft spricht von der »Ferguson-Formel«, wenn sie das Geheimnis umschreibt, eine ständig neu zusammengesetzte Mannschaft kontinuierlich zu Höchstleistungen zu bringen. Es sind genau die Führungsqualitäten, nach denen sich jedes Unternehmen und jeder Manager schnt.



Alex Ferguson trainiert jetzt Manager

In Harvard gibt Ferguson nun regelmäßig viertägige Crashkurse über *Business in Entertainment, Media and Sport*. Seine Studenten dort sind allesamt Manager mit Berufserfahrung. Sie werden dort lernen, dass es darauf ankommt, »Methoden und Strategien dem Augenblick anzupassen« und sich unbedingt »auf die Kraft der Beobachtung zu verlassen«. So hat Ferguson seine Formel nämlich schon im vergangenen Herbst in einer wissenschaftlichen Untersuchung der Harvard Business School analysiert. Diese Formel mit Inhalt zu füllen bleibt die Herausforderung seiner Zuhörer. [F]

Ein gebürtiger Inder wird Chef von Nokia

Der finnische Technologiekonzern Nokia bekommt einen neuen Vorstandschef. Der 46-jährige **Rajeev Suri** werde das Unternehmen aus Espoo nahe Helsinki künftig führen, teilte Nokia am Dienstag mit. Wenige Tage zuvor war bekannt geworden, dass der im Herbst vergangenen Jahres beschlossene Verkauf der kriselnden Handysparte an den US-Konzern **Microsoft** von allen damit befassten Aufsichtsbehörden genehmigt wurde und somit vollzogen werden kann. Während dieser Übergangszeit hatte der Finne **Risto Siilasma** kommissarisch den Konzern geleitet, nachdem Vorstandschef **Stephen Elop** zurückgetreten war.

Der gebürtige Inder Suri hat an der **Mangalore University** Ingenieurwissenschaften mit dem Schwerpunkt Elektronik und Telekommunikation studiert. Seine Karriere hat er hauptsächlich im Geschäft mit Netzwerktechnik und Telekommunikationsausrüstungen gemacht, vor allem im Unternehmen **NSN**, dessen Chef er im Herbst 2009 wurde. Wenige Jahre zuvor wurde **NSN** als Gemeinschaftsunternehmen Nokia Siemens Networks vom finnischen Handyhersteller und dem deutschen Industriekonzern gegründet. Vor etwa einem Jahr übernahm Nokia dann die Verantwortung allein, seither steht die Abkürzung für **Nokia Solutions and Networks**. Neben digitalen Diensten für Karten bildet **NSN** künftig den Kern dessen, was nach dem Verkauf der Handysparte von Nokia übrig ist. [RH]

Warum Apple doch nicht ganz so grün ist

Vergangene Woche zeigte sich Apple umweltbewusst (*ZEIT* Nr. 19/14): Unter anderem spare man durch kleinere Verpackungen bei Flugtransporten. Der Logistikexperte **Richard Vahrenkamp** aus Berlin hält Apples grünes Image für »wenig glaubwürdig«. Beispielhaft hat er es in seinem Buch *Globale Luftfrachtkostenwerke* für iPads ausgerechnet. Zweimal pro Woche fliege ein Lumbagjet für Apple von Asien nach Los Angeles. Ein iPad erzeuge auf dieser Strecke rund 3,6 Kilo CO₂. »Das heißt, der Fußabdruck ist sechsmal so hoch wie das Eigengewicht«, so Vahrenkamp. Ein leichteres iPhone könne der Rechnung zufolge noch auf 780 Gramm CO₂ Reduzieren ließe sich beides – durch See-

statt Luftfracht. Auf Anfrage verweist Apple seiner Website, wo der gesamte jährliche CO₂-Ausstoß mit 33,8 Millionen Tonnen angegeben ist und die gesamte Lieferkette umfasst. »Wir kennen genau genommen kein anderes Unternehmen in unserer Branche, das beim Messen, Überprüfen und Offenlegen seiner CO₂-Emissionen so weit geht wie wir«, schreibt Apple. [RH]

Hähnchen zählen

Skandal um Neuland-Geflügelfleisch: Was wusste der zuständige Geschäftsführer vom Betrug des Landwirts L.? VON ANNE KUNZE

Hatte Landwirt L. Mitwisser? Der Geflügelmäster aus dem niedersächsischen Wietzen hat jahrelang und im großen Stil falsch deklariertes Hähnchenfleisch an Neuland verkauft, wie die *ZEIT* berichtet (Nr. 17/14). Soll das niemand bemerkt haben? Solche Fragen muss sich Thomas Strauß gefallen lassen. Er ist Geschäftsführer der Neuland GmbH in Bad Bevensen, er hat die Hähnchen abgenommen. Wusste Strauß von dem Betrug?

Das will auch der Neuland-Verein wissen. L. hat so lange und so viele Hähnchen aus Industriemast als artgerecht gehaltenes Neuland-Geflügel verkauft, dass es eigentlich nicht übersehen werden konnte. Dabei hat L. wesentlich mehr Tiere geschlachtet, als er auf seinem eigenen Neuland-Hof aufziehen konnte, und die restlichen Tiere aus konventionellen Ställen geholt.

Der Neuland-Verein ist für das Ideale, also die Richtlinien und ihre Kontrolle zuständig. Drei unabhängige Neuland GmbHs kümmern sich um das Wirtschaftliche, sie vertreiben das Fleisch in ganz Deutschland. Strauß beliefert den Norden. Ein Zahlenmensch sei er früher gewesen, sagt Strauß, aber in den Jahren der Zusammenarbeit mit den tierschützenden Landwirten sei er zum Neuländer geworden. Neuländer, so nennt man sich beim Verein. Der Name bezeichnet nicht nur die Mitgliedschaft, er steht für eine Haltung. Für das Tierwohl, gegen die Massentierhaltung. Für das Richtige.

Bei einem Besuch vergangene Woche schlägt Strauß einen verbindlichen Ton an. Er nennt sein Gegenüber so häufig beim Namen, dass sich das Verbindliche ins Beharliche kehrt. Obwohl er kein kleiner Mann ist, blickt Strauß einen stets von unten an. Er wirkt wie auf der Lauer. Zum Gespräch hat er einen Anwalt mitgebracht.

Menschen, die ihn kennen, sagen, Strauß habe im Alleingang die GmbH wirtschaftlich nach vorne gebracht. Er kommt vom Einzelhandel, davor war er bei Real. Er hat für die Neuland GmbH Kunden gewonnen: Google, Concordia, Allianz.

Mit seinen Landwirten, sagt Strauß, arbeite er eng zusammen. »Das Wichtigste bei Neuland ist das Vertrauen zwischen den Landwirten, der GmbH und dem Verein.« Auch das Verhältnis zu L. sei »vertrauensvoll« gewesen.

»Wie oft waren Sie auf dem Hof von L.?« – »Im Sommer, um das Weihnachtsgeschäft zu besprechen.« – »Nie zu geselligen Anlässen?« – »Doch, zum 50. Geburtstag von Frau L. zum Beispiel.« Das sei so üblich. Dass auf dem Hof viel weniger Hähnchen herumspazierten, als L. schlachtete, will Strauß nicht bemerkt haben. Ob 5000 oder 500 Hähnchen



Thomas Strauß, Geschäftsführer der Neuland GmbH in Bad Bevensen

da gewesen seien, lasse sich ohnehin kaum feststellen. »Wir konnten es feststellen, während wir Herrn L. observiert haben.« – »Sie sind ja jetzt geschult«, sagt er.

Jeden Freitag und jeden Dienstag hat Strauß bei Herrn L. bestellt, wie viel er schlachten soll. L. konnte immer liefern, egal, wie groß die Nachfrage war. Gewundert hat Strauß das nicht – obgleich andere Landwirte, zum Beispiel bei Schweinen, Lieferchwierigkeiten hatten.

2012 versuchte Strauß gemeinsam mit L., eine neue, langsam wachsende Hähnchenrasse zu mästen. Die Hähnchen, sagt Strauß, sahen gut aus. Trotzdem weigerte sich L., diese Rasse profizienter zu verkaufen. Strauß ließ ihn gewähren. Es habe der GmbH einfach keinen Berater gegeben, der den Versuch weiter hätte begleiten können.

Als es um den finanziellen Verlust der GmbH durch das Ausscheiden von L. geht, streckt Strauß den Rücken durch. »Wissen Sie, was das für eine Keule ist?«, fragt er. »Zigttausende Euro sind kaputtgegangen.« Er habe immerhin das Angebot von L., ihm auch jetzt noch Hähnchen ohne Neuland-Label zu liefern, abgelehnt. »Wir haben uns gegen den Umsatz entschieden.« Strauß wirkt, als könne er es immer noch nicht glauben.

Auch der Verein muss sich die Frage gefallen lassen: Warum hatte der wichtigste Geflügelierlieferant jahrelang eine Ausnahme genehmigt? Denn Herr L. durfte von konventionellen Mästern vorgezogene Küken kaufen. Erst mit drei Wochen wurden sie auf seinem Hof zu Neuland-Geflügel. Warum wurde er gerade dabei nicht besser kontrolliert? »Wir sind nicht selbst auf die Höfe gefahren. Das ist mein Fehler«, sagt Strauß. Dem Verein ist das nicht genug. Vom vergangenen Dienstag an sollen die Bücher geprüft werden. Wie aus dem Umfeld des Vereins zu hören ist, erwartet man, bei der Prüfung Beweise zu finden, die Strauß als Mitwisser belasten. Der Neuland-Vorstand fordert, dass Strauß sofort beurlaubt wird.

Seit Februar kauft Neuland Hähnchen von einem Biobetrieb. Nach Recherchen der *ZEIT* werden auch dort Neuland-Richtlinien nicht eingehalten. Es gibt keinen Winterauslauf. Der Hof ist mit 54 000 Mastplätzen zu groß. Und wie stellt Neuland sicher, dass kein Soja aus Übersee verfüttert wird? Neuland-Chef Dettmer sagt, der Landwirt habe tatsächlich noch kein überzeugendes Umbaukonzept vorgelegt. Außerdem sei die Wertschöpfungskette des Betriebs »undurchsichtig«. Man habe dem Landwirt daher am vergangenen Montag gekündigt. Der Bereich Mastgeflogel soll bei Neuland jetzt neu organisiert werden.

Fortsetzung von S. 19

Aus dem Gleis

struktur bereitstellte, ging die Schiene fast leer aus, weil die Bahn keine fertigen Pläne für konkrete Bauprojekte in der Schublade hatte. Die Folge: Der Großteil des Geldes floss in den Straßenbau. So schiebt der Bund der Bahn die Schuld zu und die Bahn dem Bund – und beide haben sie recht. Gemeinsam haben sie die Verwahrfassung von Brücken und Bahnhöfen beschleunigt.

Es fing vor 20 Jahren damit an, dass der Bund der Bahn falsche Anreize mit Blick auf das Schienennetz gesetzt hat.

Damals war die Bahn noch eine Behörde, schwerfällig, marode und heruntergewirtschaftet. Anfang der neunziger Jahre schrieb sie Milliardenverluste, die Personalkosten lagen höher als der Gesamtumsatz, die Schulden waren gewaltig. Die Bundesbahn war ein Sanierungsfall. Das musste sich ändern, darüber waren sich alle einig. Die Bahnreform von 1994 verschmolz die Deutsche Bundesbahn mit der DDR-Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG. Aus einer Riesenbehörde wurde ein Zweiterwesen: eine Bahn, die handelt wie ein normales Wirtschaftsunternehmen, aber gleichzeitig für alle da ist.

Heute ist die Deutsche Bahn längst keine deutsche Bahn mehr, die Menschen und Güter durchs Land bewegt, sondern ein internationaler Logistikriese, der Pakete von Japan in die USA transportiert und Bahnlinien im Mittleren Osten baut. Politiker von CDU, SPD und FDP haben das im Aufsichtsrat abgesegnet. Sie haben es zugelassen, dass Gewinnmaximierung zum Leitziel der Bahnmanager wurde und sie mit Millionen-Boni zu immer neuen Höchstlöhnen beim Wachsen, Sparen und Gewinnebliefen angestachelt. Die Volksvertreter nahmen die 500-Millionen-Euro-Dividende gerne mit, die der Konzern bis zum vergangenen Jahr zuverlässig ablieferte. Endlich warf die Bahn etwas ab!

Der Bund hat damals auch einen Börsengang beschlossen und einem rigiden Sparkurs zugestimmt, und wäre die Finanzkrise nicht dazwischengekommen, würde die Bahn heute privaten Aktionären gehören. Der Mann, der aus der Bahn für die Bürger eine Bahn für die Börse machen sollte, hieß Hartmut Mehdorn. Um die Gewinne nach oben zu schrauben, hat der damalige Bahnchef die Infrastruktur in den Nullerjahren regelrecht kaputtgespart. Dazu

muss man wissen, dass es verschiedene Töpfe gibt, aus denen das bestehende Netz finanziert wird: einen für den Erhalt und einen für die Pflege der Schiene (siehe Grafik). Wird etwa eine alte Weiche durch eine neue ersetzt, zahlt das der Bund, wird sie hingegen repariert, kommen die Mittel von der Bahn. Mehdorn knauserste an den Reparaturen so lange, bis der Betrieb gefährdet war.

»Auf der Schiene registriert Jahrelang Sparpolitik und Renditedruck«, sagt Staatssekretär Michael Odenwald. Der Börsengang sei einer der Gründe

für den schlechten Zustand des Netzes. Odenwald bescheinigt Mehdorns Nachfolger Rüdiger Grube zwar mehr Sinn fürs Gemeinwohl, die Bahn stellt in diesem Jahr immerhin 100 Millionen Euro mehr für Reparaturen bereit. Doch auch Grube tut nicht genug für das Schienennetz und seinen Betrieb. Das zeigte sich im Sommer vergangenen Jahres, als sieben der 15 Fahrdienstleiter am Stellwerk in Mainz krank oder im Urlaub waren und der Hauptbahnhof nur noch im Notbetrieb lief. Jede zweite Regionalbahnfahrt lief aus, die meisten Fernzüge rauschten an der Landeshauptstadt vorbei, am Abend fahren nur Busse. Inzwischen hat die Bahn zwar Personal aufgestockt, aber es scheint nur eine Frage der Zeit, bis irgendwo ein neuer Notstand auftritt.

Der Bund als der hundertprozentige Eigentümer hätte Mehdorn aufhalten können, und er könnte nun Grube zwingen, mehr für das Netz zu tun. Doch er vernachlässigt diese Aufgabe so sehr, dass der Bundesrechnungshof ihn deswegen schon im Jahr 2011 rügte. Es mangle doch stark an der Kontrolle. »Das Bundesverkehrsministerium überlässt die Umsetzung des Wirtschaftlichkeits- und Sparmaßnahmegrundsatzes vollständig dem Zuwendungsempfänger DB AG«, schreiben die Prüfer. Die Bahn muss zwar jedes Jahr Bericht darüber ablegen, wie

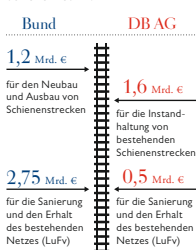
die Bundesmittel zum Erhalt des Netzes verwendet, aber so genau schaut der Eigentümer nicht hin. So fehlen in einer Dokumentation einfach mal 7300 Kilometer Gleise sowie 31 000 Weichen und Kreuzungen. »Der Bundesrechnungshof hält eine umfassendere Prüfung als bisher durch den Bund für erforderlich«, heißt es in dem Bericht. Erst kürzlich hat das Verkehrsministerium begonnen, mit eigenen Messfahrten überhaupt mal den Zustand des Netzes zu überprüfen.

Der Bund hat das falsche Signal gesetzt – und die Bahn so konstruiert, dass ihre Chefs im Zweifel gegen die Schiene entscheiden. Während der Staat die Schiene bezuschusst, erlaubt er der Bahn-Holding, dass sie Monopolgewinne aus dem Netz abzieht. Es läuft so: Für alle Züge, auch jene mit DB-Logo, die auf dem Schienennetz verkehren, und für jeden Bahnhof, an dem sie halten, kassiert die Netzsparte der Deutschen Bahn Trassengebühren und Stationsentgelte. Weil die aber nicht vollständig zurück in die Schiene fließen, entstehen beim Netz Gewinne, die dann wiederum bei der Konzernholding landen. Das regeln sogenannte Ergebnisführungsverträge zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften innerhalb des Bahnkonzerns. Mit diesem Geld kann die Bahn Verluste in anderen Bereichen ausgleichen und alle möglichen Geschäfte finanzieren, auch Zukäufe im Ausland.

DB Netze, die Infrastruktursparte der Bahn, erwirtschaftete im vergangenen Jahr einen Gewinn vor Zinsen und Steuern von 965 Millionen Euro und steuerte damit mehr als 40 Prozent des Konzerngewinns bei. Die Bahn verdient an dem maroden Schienennetz, gleichzeitig fordert der Vorstand eine Milliarde mehr Zuschüsse vom Bund. Dabei ist klar: Die verfallenen Brücken von heute sind die Bahnüberschüsse von gestern.

Zuschussbetrieb

Investitionen ins deutsche Schienennetz 2014



ZEIT/GRAPHIK/Quelle: Deutsche Bahn AG, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Weitere Informationen im Internet: www.zeit.de/bahn