Tonnen sollte „Leuna 2000“ eine der größten deutschen Ölverarbeitungsanlagen werden – doppelt so leistungsstark wie die verschlissene Uralt-Raffinerie aus DDR-Zeit. Die West-Konkurrenten konnten es kaum fassen.

Nach Schätzungen von Branchenkennern stoßen Deutschlands Öldestillen und -cracker bereits heute 20 bis 30 Millionen Tonnen mehr Benzin, Heizöl, Naphta und andere Petroprodukte aus, als zu auskömmlichen Preisen abzusetzen sind. Immer wieder rutschen die deutschen Ölgesellschaften daher im Raffineriegeschäft in die roten Zahlen.

Doch der damalige Elf-Chef Loïk Le Floch-Prigent war sich nach Unterzeichnung des Leuna-Minol-Vertrags im Sommer 1992 noch sicher, er habe „ein sehr gutes Geschäft“ gemacht. Bald aber sah er sich nach einem weiteren Partner für Leuna um. Der expansionsfreudige Bretone hatte für Aufkäufe von Öl- und Gasquellen, Raffinerien und Chemieanlagen in aller Welt zig Milliarden Francs Schulden machen müssen.

Die Suche nach einem Leuna-Genossen wurde hektischer, als nach der Niederlage der französischen Sozialisten bei den Parlamentswahlen im März vergangenen Jahres der linkslastige Le Floch-Prigent den Chefsessel in der Pariser Elf-Zentrale räumen mußte.

Nachfolger Philippe Jaffré, der zuvor die Staatsbank Crédit Agricole geleitet hatte, empfindet die hohen Schulden des Konzerns als schwere Belastung. Der konservative Finanzexperte, der im Wahlkampf für seinen Freund Balladur die Wahlkampfkasse verwaltet hatte, will eine erfolgreiche Privatisierung des Staatskonzerns.

Die Ausgabe von Volksaktien hat bereits begonnen. Zusätzliche Risiken will Jaffré jetzt kurz vor dem Börsengang im Ausland nicht akzeptieren.

Mindestens acht Prozent Rendite müßte die Raffinerie für ihn bringen, hat Jaffré den Deutschen erklärt. Doch selbst nach optimistischer Berechnung seien nur mickrige drei Prozent zu erwarten. Darin liege für ihn das eigentliche Problem.

Die Bonner Regierung und die Berliner Anstalt können den Franzosen kaum entgegenkommen. Bei einer freiwilligen Vertragsänderung wird eine Sogwirkung auf andere Treuhand-Partner befürchtet. „Wir machen dann ein Faß auf“, warnt ein Kohl-Berater, „das wir nie wieder zukriegen.“

Die Franzosen bereiten unterdessen geschickt den Totalausstieg vor. Seit Wochen machen sie hinter den Kulissen Stimmung für ihre Rückzugspläne.

Ein Pariser Generalbevollmächtigter des Konzerns besucht Gewerkschafter und Politiker, um die Probleme des Ölmarktes zu erläutern. Der Mann war bei IG-Chemie-Chef Hermann Rappe und beim Vorsitzenden des Bundestags-Wirtschaftsausschusses, Friedhelm Ost, auch bei Arnulf Kriedner, dem Vorsitzenden des Treuhand-Ausschusses, hat er vorbeigeschaut.

Sogar eine PR-Agentur wurde engagiert. Die Berliner Niederlassung der Düsseldorfer ABC/Eurocom soll in dem erwarteten Medienkrieg um die Schuldfrage gegenhalten.

Die Treuhand will den Vertragsausstieg nicht kampflos hinnehmen. Gibt es in der kommenden Woche keine verbindliche Erklärung zum Baubeginn, will Birgit Breuel dem Elf-Konzern alle 670 Minol-Tankstellen der Ex-DDR wegnehmen.

Minol ist Bestandteil des 1992 geschlossenen Vertrags. Wird der nicht erfüllt, kann die Treuhand die Tankstellen zurückfordern. Die Rechtsabteilung der Treuhand hat ein entsprechendes Schreiben bereits aufgesetzt.

Kohl will im April Merseburg und Leuna besuchen und die verfahrene Lage erklären. Das wird, darin sind sich Betriebsräte und Lokalpolitiker einig, kein Spaziergang.

„Wenn die ostdeutschen Raffineriepläne scheitern“, prophezeit Heidrun Heidecke, Landtagsabgeordnete vom Bündnis 90/Grüne, „dann fliegen hier wieder Eier.“ ❑

Verkehr

Rollende Landstraße

Die Schweiz will den Gütertransit auf die Schiene zwingen. Kommt endlich Bewegung in die europäische Verkehrspolitik?

Der Landammann von Uri tanzte „wie der Teufel durch den Hausgang“. Getreu der Hymne des Schweizer Alpenkantons („Zogen am Boge“) wirbelte Hansruedi Stadler am Sonntag abend vergangener Woche auf dem Altdorfer Lehnplatz inmitten seiner Urner und rief: „Ihr seid ein Supervolk.“

Lkw-Stau am Brenner*: Deutsche Kartoffeln zum Waschen nach Italien

Singend, jauchzend, trommelnd und Alphörner trötend feierten die Bergler den Sieg über ein Monstrum, das ihr enges Tal am Fuß des Gotthard bedroht. In einer Volksabstimmung hatten die Schweizer mit 52 Prozent einen Verfassungsartikel angenommen, nach dem in den nächsten zehn Jahren die Lawine ausländischer Laster völlig aus dem Tal und dem gesamten Land verbannt wird.

Die Initiative „zum Schutz des Alpengebiets vor dem Transitverkehr“, vor fünf Jahren von den Urnern zusammen mit Initiativen aus Graubünden, Wallis und Tessin auf den Weg gebracht, be-

* Im Herbst 1990.

fördert zum erstenmal in Europa den Lkw per Gesetz auf die Schiene. „Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze“, so der neue Schweizer Verfassungsartikel bündig, „erfolgt auf der Schiene.“

Nicht einmal der Landammann hatte so recht an die totale Talsperre geglaubt. Wenn die „Alpeninitiative“ durchkäme, so Stadler, werde er auf dem Tisch tanzen. Nun tanzte ganz Uri, die Sperrstunde war aufgehoben, und am nächsten Vormittag gab es schulfrei.

Der Sieg des trotzigen Bergvölkchens zeigte Wirkung in ganz Europa. Die Sperre dieser Lasterbahn per Volksentscheid ist ein Signal für alle anderen vom Lkw-Transit geplagten Regionen.

In Österreich planten die Vorarlberger Grünen und Tiroler Bürgerinitiativen vergangene Woche gleichlautende Volksbegehren wie die Urner. Der Tiroler Landeshauptmann Wendelin Weingartner verkündete: „Bei uns wäre ein solches Referendum mit 80 Prozent Ja-Stimmen ausgegangen.“

Deutsche Politiker spürten nach dem Schweizer Urnengang eine ähnliche Stimmung in ihrem Land. Für „die ständige Zunahme der Brummis, besonders der ausländischen, auf unseren Straßen“ hätten viele Bürger kein Verständnis, meinte der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Rainer Brüderle.

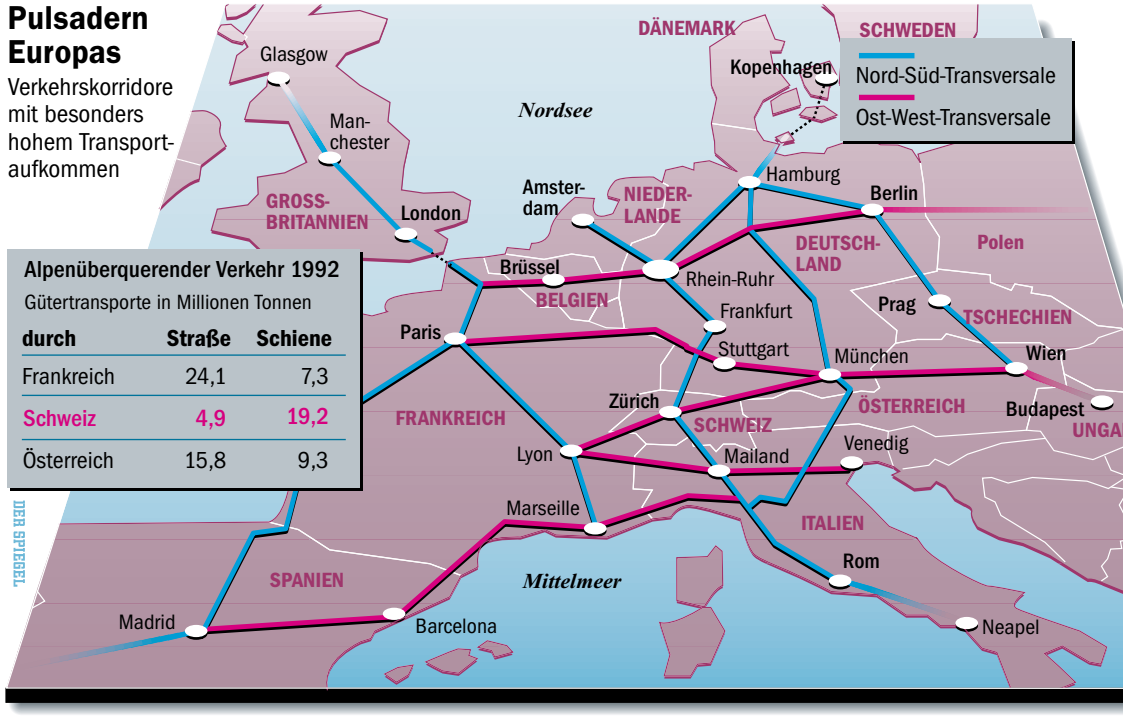
Auf Strecken wie der linksrheinischen Autobahn A 61 sei der Lkw-Transit mehr als doppelt so stark wie auf der Gotthard-Strecke. Wie sein saarländischer Nachbar, Umweltminister Jo Leinen, fordert Brüderle eine Umlenkung aller Lkw-Transite auf die Schiene oder Wasserstraße.

Das überraschende Ergebnis aus den Schweizer Bergen bringt vielleicht sogar Bewegung in die völlig verfahrene Verkehrspolitik der Europäischen Union (EU). „Das kleine, verstockte Bergvolk mit seiner anti-europäischen Haltung“, meint ein EU-Kommissar, „könnte Europa ein Stück in Richtung einer vernünftig geplanten, gemeinsamen Verkehrspolitik voranbringen.“

Die umliegenden Staaten jedenfalls müssen sich rechtzeitig für das Jahr 2004 rüsten, wenn die Schweiz nur noch den Bahntransit zuläßt. Umladestationen und Zubringerstrecken für den kombinierten Lkw-Bahnverkehr müssen vorbereitet werden. „Die Alpeninitiative ist ein Signal an alle Kräfte in der EU, die sich für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene stark machen“, meint Martin Burkhardt vom Brüsseler Dachverband der europäischen Kombiverkehrsgesellschaften.

Pulsadern Europas

Verkehrskorridore mit besonders hohem Transportaufkommen



Alpenüberquerender Verkehr 1992

Gütertransporte in Millionen Tonnen

durch	Straße	Schiene
Frankreich	24,1	7,3
Schweiz	4,9	19,2
Österreich	15,8	9,3

DER SPIEGEL

Selbst die Lasterlobby aus den Niederlanden, Frankreich, Italien und Deutschland forderte vergangene Woche eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene – allerdings nur für Schweizer Lkw im Transit durch die EU-Staaten.

Auto um Auto, Bahn um Bahn: Hier gehe es um „einen ökonomischen Krieg um Ökopotentiale“, warnt düster Karlheinz Schmidt vom deutschen Güterfernverkehrsverband. Man werde schon sehen, „was dem passiert, der die erste Salve abgegeben hat“.

Auch die Brüsseler Kommission will den Güterverkehr von der Straße holen, zumindest auf dem Papier. In ihrem „Weißbuch“ zur gemeinsamen Verkehrspolitik verlangte die EU vergangenes Jahr, die Lkw mit allen von ihnen verursachten Kosten zu belasten. Auch die Umweltschäden, Lärmbelastungen oder Unfallfolgen müßten eingerechnet werden.

„Das verstockte Bergvolk könnte Europa ein Stück voranbringen“

Durch die nicht alle sozialen Kosten deckenden Beförderungspreise ist die Nachfrage im Straßentransport nach Ansicht der Experten „künstlich überhöht“. Bei kostengerechten, höheren Frachtraten für Laster werde die Bahn attraktiver und konkurrenzfähiger.

Doch in die Praxis hat die Kommission ihre Erkenntnisse noch nicht umgesetzt. „Verkehr“, gesteht ein Kommissar, „das ist bei uns immer nur Lkw.“

Eine Schwerverkehrsabgabe, die fünf EU-Länder, darunter auch Deutschland, im nächsten Jahr einführen, bringt den meisten Spediteuren eine Entlastung: Im Gegenzug wird die Kraftfahrzeugsteuer gesenkt.

Möglichst niedrige Transportpreise gehören nämlich zum Konzept der europäischen Integration. Den strukturschwachen Regionen am Rand der Union, etwa in Portugal, Griechenland oder Süditalien, sollen billige Frachten den Absatz ihrer Produkte in den Zentren der Gemeinschaft erleichtern. Mit billigen Lastern wird umgekehrt Arbeit in arme Regionen transportiert.

So fahren die Lkw deutsche Kartoffeln zum Waschen nach Italien oder friesische Krabben zum Pulen nach Polen. Belgische Schweine werden in Parma zu Schinken, bayerische Milch wird dort zu Käse. Und alle Güter kreisen noch einmal als Fertigprodukt durch Europa bis zum Verbraucher.

Die immer schlankere Produktion in den Fabriken führt zu immer dickeren Staus auf den Straßen. Denn die Einzelteile der Industrieprodukte müssen zwischen den zahllosen Zulieferern und den Montagehallen hin und her gefahren werden. Ein VW Polo hat in Teilen schon bei der Produktion mehr Kilometer zurückgelegt, als die meisten Käufer später mit ihm im ganzen Jahr fahren. Inhalt und Bestandteile eines Joghurtbechers der Stuttgarter Südmilch haben schon 7695 Kilometer durch Europa hinter sich, ehe die „Landliebe“ im Regal steht.

Solche langen Produktreisen lohnen sich nur, weil die Lkw weit unter den wahren Kosten fahren. Selbst die Lob-

byisten gestehen ein, daß die schweren Laster nur 80 Prozent der Wegekosten decken. Die Unterdeckung mitsamt den sozialen Kosten liegt noch weit darunter.

Die europakonforme Liberalisierung des Lkw-Verkehrs hat die Transporte seit 1992 noch weiter verbilligt. Die nationalen Schranken im früher streng kartellierten Gewerbe sind gefallen, nun machen ausländische Spediteure zum Beispiel den deutschen Kollegen im eigenen Land Konkurrenz.

Kein Wunder, daß die Gütertransporte auf der Bahn trotz zunehmender Investitionen ins Schienennetz immer weiter zurückgehen. In den letzten 20 Jahren sank der Marktanteil der Bahnen am internationalen Transport in Europa von 31 Prozent auf 17 Prozent.

Allein im letzten Jahr verlor das Bahngut 5,4 Prozent. Der Lkw-Verkehr wird sich dagegen wohl in 20 Jahren wieder verdoppeln. Lasterlobbyist Schmidt kann spotten: „Wir erleben europaweit einen Rückzug auf die Straße."

Auch bei den Schweizern will die EU in gegenseitigen Handels- und Verkehrsabkommen ihre straßenlastige Politik durchsetzen. Die Brüsseler Kommissare lehnen schon bestehende Schweizer Barrieren gegen die Transitlawine ab. So läßt das Land nur Laster bis zu 28 Tonnen passieren. In der EU sind 40 Tonnen erlaubt.

Das Sperrvotum der Alpeninitiative platzte mitten in die Verhandlungen über einen freien Zugang der Schweizer Spediteure und der Swissair zum euro-

„Das Schweizer Votum hat das Klima ganz schön versaut"

päischen Markt. „Das Votum der Schweizer", meint Günter Topmann, Verkehrsexperte der SPD im EU-Parlament, „hat das Klima ganz schön versaut."

In Österreich, das über einen Beitritt zur EU verhandelt, möchten die Brüsseler Lasterfreunde ebenfalls die Normen zugunsten des Straßentransits drücken. Ein gerade erst abgeschlossener Transitvertrag soll bald nach dem Beitritt wieder gekippt werden.

Der Vertrag garantierte eine Senkung der Abgas- und Umweltlasten etwa für die überforderte Strecke durch das Inntal und über den Brenner auf 40 Prozent in der Zeit von 1991 bis 2003. Für jeden durchfahrenden Laster aus der EU werden je nach Schadstoffwirkung und Straßenbelastung Ökopunkte von einem limitierten Jahreskonto abgebucht.

Das Schweizer Votum hat die Österreicher jetzt mutig gemacht. Verkehrsminister Viktor Klima will nicht mehr

mit sich handeln lassen: „Jetzt steht das ganze Volk hinter mir.“ Das Referendum der österreichischen Wähler über den Beitritt zur EU könnte am Thema Transit scheitern, warnte auch Außenminister Alois Mock die EU-Kommissare.

Vom Urner Bergvolk ermutigt fühlen sich selbst die Sachsen. Dort gibt sich Wirtschaftsminister Kajo Schommer „wild entschlossen, den Transitverkehr auf die Schiene zu zwingen“.

Zwischen Dresden und Prag quälen sich täglich rund 500 Lkw auf einer Landstraße über das Erzgebirge und durch enge Städtchen. Ab Herbst sollen die schweren Brummer im Zweistundentakt auf einer „Rollenden Landstraße“ zwischen Dresden und dem böhmischen Lobositz verladen werden.

Das Land will den Schienentransport mit jährlich 15 bis 25 Millionen Mark subventionieren. Die Bahnfahrt wäre dann für die Spediteure nicht teurer als der Spritverbrauch und der Fahrerlohn auf der Landstraße.

Schneller ist die Bahn ohnehin. Auf der Straße kann die Fahrt mit den Grenzwartezeiten zehn oder zwölf Stunden dauern. Die „Rollende Landstraße“ braucht zwischen zwei und drei Stunden. Die Zöllner fertigen die Laster während der Bahnfahrt ab.

Doch mehr als eine Notlösung ist die „Rollende Landstraße“ nach Lobositz nicht. Zugleich betreibt Schommer ohnehin den Neubau einer Autobahnstrecke, auf der die Laster dann in einem Jahrzehnt wieder brummen dürfen.

Sinnvoller als der Transport von Lastzügen mitsamt den Fahrern auf Spezialwaggons über kurze Hindernisstrecken ist ein Langstreckenverkehr auf der Schiene mit Containern und Wechselbehältern zwischen den großen Transportzentren. Durchgehende Züge von Rotterdam nach Italien mit einer einzigen Lok, gibt auch Lkw-Vertreter Schmidt zu, sind „unschlagbar“.

Doch noch immer müssen Loks etwa zwischen Italien und Österreich wegen unterschiedlicher Stromversorgungen gewechselt werden, stehen Güterverkehrszüge auf den Wartegleisen, wenn der ICE durchrauscht. Von „Transeuropäischen Netzen“, wie sie das EU-Weißbuch fordert, ist noch nicht viel zu sehen. Das Geld aus den Hilfsfonds für die ärmeren Mitglieder geht überwiegend in den Straßenbau.

Noch sind nicht einmal die vorhandenen Kapazitäten im Kombiverkehr Schiene-Straße ausgelastet. „Der Lkw müßte nur seine wirklichen Kosten auf der Straße bezahlen, dann würden wir ja sehen, wer wo günstiger ist“, meint der europäische Kombiverkehrs-Vize Burkhardt. „Es ließen sich ungeheure Mengen auf die Schiene verlagern.“ ❑

Aktionäre

Ironie und Gebrüll

Starke Worte auf der Hauptversammlung der Metallgesellschaft

Hauptversammlung der Metallgesellschaft*: Beifall für die Zwischenrufe

Der Kleinaktionär ist eine vom Gesetz geschützte Spezies. Er tritt bisweilen in Scharen auf, quicklebendig, aber immer in Gefahr, für Dinge vereinnahmt zu werden, die er nicht wollte und die ihn teuer zu stehen kommen.

Er hat Rechte. Er bekommt, wenn alles gutgeht, einen Ertrag auf sein angelegtes Geld, er darf sich – ebenfalls wenn alles gutgeht – über steigende Kurse freuen. Ihm steht Auskunft darüber zu, wie mit seinem Geld umgegangen wurde, und er darf während eines Rituals, der Hauptversammlung, auch öffentlich sagen, ob er sich über das Ergebnis freut oder ärgert.

Dieses Ritual ist nicht nur für den Kleinaktionär von besonderer Bedeutung. Es soll beweisen, daß Demokratie auch in der Wirtschaft gelebt wird.

Nicht immer erscheint der Kleinaktionär so zornig zu einem dieser Treffen, wo seine Stimme zählt, wie am Donnerstag der vergangenen Woche zur außerordentlichen Hauptversammlung der Metallgesellschaft. Ein leichtfertiger Vorstand hat das Unternehmen an den Rand des Ruins getrieben, der Aufsichtsrat hat anscheinend nicht aufgepaßt: Da ist der Aktionär aufgerufen, harte Worte sind gefragt.

Schon während der verschärften Eingangskontrollen im Gesellschaftshaus des Frankfurter Zoos wird deutlich: Der Aktionär, der kleine jedenfalls, ist in übler Stimmung. Von „Gaunern“ ist die Rede und von „Schlafmützen“. Nun müsse durchgegriffen werden.

Die mutmaßlichen Schlafmützen sitzen im Saal auf dem Podium und müssen, wie Tiere im Zoo, dem höhnenden Publikum zwölf Stunden lang ins Gesicht blicken. Die mutmaßlichen Gauner sind nicht da. Heinz Schimmelbusch, der offenbar das Unternehmen überschuldet hat, versteckt sich in New York, sein früherer Finanzvorstand ist ebenfalls gefeuert.

Echte Wut kann sich immer nur gegen Anwesende richten. Und da haben die Kleinaktionäre auch von vornherein einen ausgemacht: Ronaldo H. Schmitz, Aufsichtsratschef der Metallgesellschaft und Vorstandsmitglied der Deutschen Bank. Schmitz ist trefflich geeignet für seine Rolle als Buhmann, in seiner distanzierten Art, die immer ein wenig blasiert wirkt, zieht er Spott und Protest förmlich auf sich.

Schmitz läßt nicht den leisesten Selbstzweifel erkennen: Das Management hat den gesamten Aufsichtsrat gelinkt, das inzwischen deutlich geworde-

* Am Rednerpult Aufsichtsratschef Ronaldo H. Schmitz.