



Anti-Stuttgart-21-Demonstration

THOMAS NIEDERMÜLLER / ACTION PRESS

BAHN I

S-21-Baustopp kostet Millionen

Ein Baustopp beim umstrittenen Projekt Stuttgart 21 würde die Deutsche Bahn viele Millionen Euro kosten. So müsste der Konzern beispielsweise weiter für das Bereithalten von Bauleitung, Baukolonnen und deren Maschinen zahlen. Auftragnehmer, so fürchtet die Bahn, hätten die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen ihre Verträge zu kündigen. Dies alles führe zu „unkalkulierbaren Kostenrisiken“. Die Konzernspitze schätzt, dass ein Einfrieren der Arbeiten mit rund 500 000 Euro pro Arbeitstag zu Buche schlagen würde. Neben den steigenden Kosten sieht die Bahn auch rechtliche Probleme auf sich zukommen. So bestehe bei einem Baustopp die Gefahr, dass Gegner des Vorhabens erfolgreich gegen Planfeststellungsanträge klagen könnten. Richtig teuer käme internen Berechnungen zufolge eine Aufgabe des Projekts. Bislang hat Stuttgart 21, inklusive Planungskosten, bereits 260 Millionen Euro verschlungen. Sollte das Großprojekt kippen, würden allein für die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte mit der Stadt Stuttgart, inklusive Zinszahlungen, 744 Millionen Euro fällig. Hinzu kämen Zahlungen für bereits rechtlich verbindlich abgeschlossene Bauverträge in Höhe von 240 Millionen Euro sowie Planungskosten für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm über 170 Millionen Euro – macht zusammen über 1,4 Milliarden Euro. Deshalb hat Bahn-Chef Rüdiger Grube betont, dass man das Projekt durchziehen wolle.

BAHN II

Streik zur Weihnachtszeit?

Ausgerechnet im Weihnachtsreiseverkehr müssen Bahnkunden in diesem Jahr womöglich mit Streiks rechnen. Hintergrund sind die festgefahrenen Tarifverhandlungen zwischen den Bahngewerkschaften Transnet und GDBA sowie der Arbeitgeberseite. Dabei geht es diesmal nicht allein um höhere Löhne. Die Arbeitnehmer wollen für die Beschäftigten

im Regionalverkehr endlich einen Branchentarifvertrag durchsetzen, der sowohl für Mitarbeiter der Deutschen Bahn als auch für rund 10 000 Beschäftigte bei sechs großen privaten Bahnbetreibern gilt. Um ihre Forderungen zu untermauern, planen die Gewerkschaften in der nächsten Woche Warnstreiks im Regionalverkehr. „Sollten die Warnstreiks nicht zum Erfolg führen, behalten wir uns vor, unsere Mitglieder zu einer Urabstimmung zu rufen“, so Transnet-Chef Alexander Kirchner. Die Arbeitnehmer könnten dann Anfang Dezember über einen möglichen Streik abstimmen.

WECHSELKURSE

„Übertriebene Erwartungen“

Rolf Langhammer, 63, Vizepräsident des Instituts für Weltwirtschaft in Kiel, über die Forderung nach einer Aufwertung der chinesischen Währung Yuan

SPIEGEL: Chinas Währungsreserven sind auf atemraubende 2,65 Billionen Dollar gewachsen, das Ungleichgewicht im Welthandel wird immer gewaltiger. Kann eine Aufwertung des Yuan den Trend stoppen?

Langhammer: Es wäre auch im Eigeninteresse der Chinesen begrüßenswert, wenn der Kurs des Yuan flexibler als bislang wäre. Was China zuletzt unternommen hat, reicht längst nicht aus. Allerdings warne ich vor übertriebenen Erwartungen. Das globale Ungleichgewicht wird damit kaum zu beseitigen sein.

SPIEGEL: Wieso nicht?

Langhammer: Ein schwächerer Dollar wird die Amerikaner nicht automatisch in die Lage versetzen, mehr Güter zu exportieren. Da dürfen wir uns keine Illusionen machen. Die Unternehmen, die in den USA ihren Standort haben, können vielfach auf dem Weltmarkt deshalb nicht bestehen, weil ihnen innovative Produkte und die dazu erforderlichen qualifizierten Arbeitskräfte fehlen.

SPIEGEL: Sind Eingriffe in die Wechselkurse überhaupt geeignet, um globale Ungleichgewichte zu beseitigen?

Langhammer: Als China zwischen 2005 und 2008 den Yuan schrittweise um gut 20 Prozent aufwerten ließ, hat das den US-Unternehmen auf dem Weltmarkt jedenfalls nicht sichtbar helfen können. Entscheidend ist, dass man mit seinem Exportangebot gut aufgestellt ist. Hier weisen die USA noch große Defizite auf.

SPIEGEL: Anders als die deutsche Wirtschaft?

Langhammer: Auf jeden Fall. Deutschland stellt hochwertigste Güter her, die sich dem internationalen Preiswettbewerb bis zu einem gewissen Grad entziehen können. Überspitzt gesagt: Wer sich außerhalb der EU einen Maybach oder eine Werkzeugmaschine kauft, macht die Entscheidung nicht vom Wechselkurs abhängig.



Langhammer

BERND HEINZ / VARIO IMAGES