

der Präsidentin der niedersächsischen Landeszentralbank, einer ehemaligen Fernsehjournalistin.

Bei der Durchsicht der Angebote für Arbeiten an 16 verschiedenen Gebäuden der Staatsbank schienen der Präsidentin die Preise für die Heizungs- und Klimaanlage auffällig hoch. Sie gab ihren Verdacht, daß die Preise nicht ehrlich seien, an das Kartellamt weiter.

Die zuständige Abteilung des Kartellamts organisierte daraufhin die aufwendigste Durchsuchungsaktion seit dem großen Bauverfahren im Jahre 1973. Damals waren fast alle Konzerne der Branche gefilzt worden, das Verfahren endete mit hohen Bußgeldern.

Preisabsprachen sind immer schwerer zu belegen. Bei den von hochdotierten Anwälten beratenen Konzernen ist im Ernstfall kaum noch beweiskräftiges Schriftwerk aufzuspüren. Absprachen bei Zinsen oder Benzin- und Autopreisen erfolgen oft nur mündlich.

In der Heizungsbranche aber gilt das geschriebene Wort offenbar noch was. Zu groß ist das Mißtrauen der Konkurrenten untereinander. Selbst als der Kreis offensichtlich von der Babcock-Tochter TTK vor einer möglichen Durchsuchung gewarnt wurde, folgten nur einige dem Rat, Belastungsmaterial verschwinden zu lassen.

So tauschten mehrere Manager auf ihren Schreibtischen in den Büros sogar die Tischkalender aus. Die neuen waren ohne jeden Eintrag – als ob die Herren das Jahr über keine geschäftlichen Termine gehabt hätten.

Doch die Fahnder kamen an einem Tag, als keiner sie mehr erwartete, zwei Tage nach dem 1. Advent. In den Wohnungen der Klubmitglieder fanden sie kartonweise Beweisstücke. Ein Babcock-Manager hatte nach der Warnung zwar auch Material beiseite geschafft. Doch als der vermeintliche Termin für die Durchsuchung verstrichen war, schaffte er die Papiere wieder ins Büro – wo sie dann gefunden wurden.

Mit den sichergestellten Unterlagen wollen die Ermittler lückenlos nachvollziehen können, wie der Ring seinen einträglichen Geschäften nachging. Mindestens seit 1980 sollen die Hersteller Absprachen getroffen haben, über Aufträge von 30 000 Mark aufwärts.

Wie beim Bau wurde auch im Heizungs- und Klimagerwerbe die Marktwirtschaft von zahlreichen Firmen nach dem sogenannten Nullpreis-Prinzip außer Kraft gesetzt. Dabei wird die Firma bestimmt, die in der Ausschreibung den niedrigsten Preis, den Nullpreis, abgeben darf. Der ist so bemessen, daß für den Bieter immer noch ein stattlicher Gewinn abfällt. Wer nicht zum Zuge kommen soll, gibt ein höheres Angebot ab und kommt bei einer der nächsten Runden dran – der Reihe nach.

Da die Aufträge jedoch unterschiedlich groß waren, bedurfte es einer ausge-

klügelten Feinabstimmung. Ein Quotensystem sorgte für den Ausgleich. Firmen, die bei größeren Aufträgen nicht zum Zuge kamen oder nur mit kleinen Orders bedient wurden, brachen vom „dransten Bieter“ (Branchenjargon) häufig einen Anteil in bar ausgezahlt.

Das System funktioniert vor allem bei staatlichen Auftraggebern absolut sicher. Vergabebeamte arbeiten notgedrungen nach dem einleuchtenden Prinzip: Der Billigste erhält den Zuschlag.

Nach diesem Muster, so mutmaßen die Fahnder, bekam die deutsche Tochterfirma der Schweizer Firma Sulzer als federführendes Unternehmen den Zuschlag für den Einbau der Lüftungs- und Klimaanlage im 226 Millionen Mark

## SPIELWAREN

### In Fahrt gekommen

**Moderne Technik im Kinderzimmer: Computer sollen die Spielzeugloks steuern.**

Als Anfang November die Firmen ihre AStände auf der Internationalen Modellbahn-Ausstellung in Frankfurt aufbauten, waren die meisten Hersteller noch skeptisch. Doch hinterher, nach dem Ansturm von mehr als 75 000 Besuchern, lockte die Begeisterung über den Erfolg nur noch schöne Sprüche hervor.

„Die Renaissance der Modellbahn“, meinte ein Sprecher der schwäbischen



**Digitale Modellbahn:** Pac-man ist nicht gefragt

teuren Neubau des Düsseldorfer Landtags. Die Kartellbrüder sollen aber nicht nur Staatsbauämter, die Bundespost und Kommunen geschöpft haben. Zu den Opfern zählen offenbar auch private Auftraggeber, Konzerne wie Daimler-Benz und Dresdner Bank, VW und Bayer.

Ein Auftraggeber kommt gerade noch ungeschoren davon. Das Düsseldorfer Staatsbauamt bekam in diesen Tagen die Angebote für die Renovierungsarbeiten an den Kühlanlagen des Landes-Innenministeriums. Weil einige Firmen auf die Ausschreibung noch nicht geantwortet haben, konnte der billigste Bieter noch nicht ermittelt werden.

Den kennen allerdings die meisten Bewerber der Branche. Die „Nullpreisliste“ lag in der Tagespost einiger Firmen, als die Kartellbeamten anrückten – die Briefe waren zum Teil noch ungeöffnet.

Firma Märklin, „hat sich voll bestätigt.“ Nun sei das „Ende der Bummelfahrt endlich erreicht“, sagte ein anderer.

Selbst für Optimisten unter den Modellbahn-Ausstattern ist das lukrative Geschäft mit Miniaturzügen und Zubehör überraschend schnell wieder in Fahrt gekommen. Noch Anfang 1984 schien die große Zeit des kleinen, aber feinen Wirtschaftszweiges vorbei zu sein.

Die Zukunft, so vermuteten die Kenner des Gewerbes damals, gehöre den Elektronik- und Videospiele. Die Modellbahn-Hersteller müßten sich auf eine lange Flaute einrichten.

Inzwischen jedoch haben sich Kinder und verspielte Erwachsene eines Besseren besonnen. Pac-man und seine Videokumpare sind nicht mehr gefragt. Modellbahnen, so bestätigen die Spielzeughändler unisono, sind neben Puppen und Kuscheltieren wieder die klaren Renner

im Weihnachtsgeschäft. Einige Modelle, wie die Nachbildung des neuen Bundesbahn-Schnellzugs ICE, sind vielfach nur über Wartelisten zu haben.

Bereits jede fünfte Mark in den Kassen der Spielwaren-Läden kommt von Modellbahn-Käufern. In diesem Jahr werden die Kunden rund 700 Millionen Mark für ihr Hobby ausgeben – 40 Prozent mehr als 1983.

Viele Hersteller und Händler meinen, das gute Geschäft mit Elektroloks habe etwas mit dem Rummel um das Jubiläum des großen Vorbilds zu tun. „Der Schwung der Bundesbahn zum 150jährigen Jubiläum“, bestätigt Märklin-Manager Wolfgang Huch, „hat auch uns rosarote Zeiten beschert.“

Der Marktführer Märklin jedoch, der rund die Hälfte des Geschäfts macht, sieht den Erfolg auch in eigener Leistung begründet. Märklin hat die Elektronik in

moderne Technik kann in kleinen Schritten eingeführt werden.

Bislang war es nur mit großem Aufwand möglich, auf der Modellanlage einen vordigitalisierten Fahrbetrieb zu simulieren. Weichen, Signale und Beleuchtung hingen an vielen einzelnen Kabeln. Die Fehlersuche nach einem Kurzschluß konnte sich da leicht über mehrere Stunden hinziehen. Noch schwieriger war es, mehrere Züge unabhängig über die Anlage zu steuern; jede Lok mußte dann über einen eigenen Stromkreis versorgt werden.

Die von Märklin entwickelte Digitaltechnik dagegen eröffnet selbst den Sonntagsfahrern auf dem Fußboden erstaunliche Möglichkeiten. Andere Hersteller, Fleischmann und Trix etwa, haben ähnliche Systeme angeknüpft.

Dank der Computer-Technik kann der Hobby-Eisenbahner nun nahezu beliebig



**Qualitätskontrolle bei Märklin**  
Neue Leute eingestellt

bahn – endlich ein sinnvoller Gebrauch des Computers – vollautomatisch nach vorher eingegebenen Fahrplänen fahren und rangieren.

Damit, so hoffen die Märklin-Manager, lassen sich ganz neue Käufer finden. Immerhin stehen in deutschen Haushalten schon fast zwei Millionen Elektronenrechner. Ein großer Teil dieser Computer-Freunde, so ergaben Marktuntersuchungen, besitzt auch eine Modellbahn.

Allerdings ist der Einstieg in die neue Technik nicht billig. Die Grundausrüstung ist nicht unter 600 Mark zu haben. Sie kann aber, je nach Größe der Anlage, auch leicht das Vierfache kosten.

Dennoch wurden in den ersten sechs Monaten seit dem Start bereits mehr als zehntausend Zentraleinheiten – so heißen die rund 270 Mark teuren Kernstücke der neuen Technik – abgesetzt. Die Nachfrage nach den verschiedenen Digitalbausteinen war so groß, daß die Kunden in vielen Fällen wochenlang auf ihr Zubehör warten mußten. Inzwischen hat Märklin 100 neue Leute eingestellt, um mit der Produktion nachzukommen.

„Endgültig in Fahrt gekommen“, so Märklin-Sprecher Dieter Krap, ist das System im Spätsommer, als die Göppinger Firma begann, Decoder für ältere Modelle auszuliefern. Wer's digital liebt, kann seine Lokomotiven vom Fachmann in einer knappen halben Stunde umrüsten lassen. Pro Stück kostet das 80 bis 100 Mark.

Noch gibt es zwar den Decoder erst für einige größere Modelle. Bereits im nächsten Jahr aber soll er so verkleinert werden, daß auch die übrigen Märklin-Loks ohne Kabelsalat völlig frei fahren können. Damit, so sieht es Märklin-Sprecher Krap, „haben wir den Grundstein für das Wachstum des nächsten Jahrzehnts fest verankert“.



**Märklin-Manager Huch (l.):** Computer-Technik ohne Kabelsalat

die Welt der Miniaturbahnen gebracht, und damit, so die Firmenwerbung, sei „die Spiel-Dimension für die Fahrt in das Computer-Zeitalter“ eingeleitet worden.

Die Reise in die Zukunft begann im Frühjahr dieses Jahres, als Märklin als erster Hersteller seine Lokomotiven, Weichen und Signale auf ein digitales Steuersystem umrüstete. Statt herkömmlicher Elektroartikel wie Spulen und Magnete bestimmen nun Computer-Chips, hergestellt von der Philips-Tochter Valvo, das Spielgeschehen auf der Hobby-Bahn. Dennoch ist es möglich, das gesamte Zubehör weiter zu verwenden; die

viele Züge völlig unabhängig voneinander auf der gesamten Anlage rangieren. Auch der Kabelsalat wird überflüssig; die gesamte Stromversorgung läuft über zwei Drähte. Weichen, Signale oder Entkopplungsgleise können direkt an die Schienen angeschlossen werden. Von dort erhalten sie die über ein Steuergerät eingegebenen Schaltbefehle. Daneben gibt es allerlei hübsche Mätzchen; dauernd brennende Waggonbeleuchtung etwa oder die Möglichkeit, die Lichter der Loks ein- und auszuschalten.

Für Hobby-Eisenbahner, die ihren Zugbetrieb noch weiter vervollkommen wollen, bietet Märklin seit einigen Wochen auch einen Adapter an, der die Anlage mit vielen gängigen Heimcomputern verbindet. Dann kann die Miniatur-

\* Mit dem baden-württembergischen Justizminister Heinz Eyrych vor einem Modell des Bonner Bahnhofs.