

Transrapid

SYMBOL MIT VIELEN MACKEN

Aller Welt soll der Transrapid die Innovationskraft des High-Tech-Standortes Deutschland demonstrieren. Die Bundesregierung wird daher den Bau der Magnetbahnstrecke Hamburg–Berlin beschließen.

Doch die Planung ist unseriös: Die unabsehbaren finanziellen Risiken werden bewußt ignoriert.



Magnetschwebbahn Transrapid: Die Herstellerfirmen haben den Griff in die Staatskasse fest eingeplant

Der Professor wußte: Sein Rat war unerwünscht. Das stoppte Gerd Aberle nicht. Ungefragt warnte der Vorsitzende der Fachgruppe Verkehrswirtschaft des „Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesminister für Verkehr“ den Amtsinhaber Matthias Wissmann (CDU) davor, sich von der Industrie mit unhaltbaren Versprechen in das Abenteuer mit der geplanten Transrapid-Strecke von Hamburg nach Berlin locken zu lassen.

Wissmann mochte die Mahnung nicht hören. Er will – wie Kanzler Helmut Kohl – im Wahljahr ein Zeichen setzen: Der Transrapid soll zum weithin sichtbaren Symbol für deutsche Ingenieurkunst werden. Ungnädig forderte der Minister seine Berater auf, das Votum gegen den Milliardengleiter wahlweise zurückzuziehen, milder zu fassen oder wenigstens unter der Decke zu halten.

Alles fruchtete nichts. Auch ein erneutes Kolloquium mit der Interessengemeinschaft Industrie und Banken stimmte die Professoren nicht um, nur einige böse Wörter klangen nun etwas höflicher. Und auch von öffentlicher Verbreitung ließen die Wissenschaftler nicht ab.

Pikiert putzte der Minister die Experten herunter. Sie seien, behauptete er berufsschädigend und wahrheitswidrig, „nicht auf dem Stand der neuesten Arbeiten“.

Rationale Erwägungen zählen im Superwahljahr nicht: Am 2. März wird das Kabinett den Bau der Transrapid-Strecke beschließen.

Die Einwände der Professoren sind keineswegs ausgeräumt. Im Gegenteil: Die Kabinettsvorlage bestätigt die von den Wissenschaftlern herausgestellten Milliardenrisiken für die Staatskasse; sie

deckt sogar zusätzliche Schwachstellen des technischen und des Finanzierungskonzepts auf.

Gert Haller, Staatssekretär in Theo Waigels Finanzministerium, leistete deshalb in der vergangenen Woche noch Widerstand. Doch seine Warnung vor gewaltigen Haushaltsrisiken in der Zukunft hatte keine Chance; Wissmann, sein Kollege aus dem Forschungsministerium, Paul Krüger, und das Bundeskanzleramt hatten sich längst festgelegt.

Ausgerechnet der Magnetgleiter Transrapid ist zum Symbol für die Zukunftsfähigkeit des High-Tech-Standortes Deutschland stilisiert worden. Schon seine Entwicklung hat den Steuerzahler 1,8 Milliarden Mark gekostet – doch das ist erst der Anfang.

Immer wieder hatte die Regierung auf einer privaten Finanzierung der geplanten Strecke bestanden. Davon ist am

Ende nur noch das Etikett geblieben. Die Herstellerfirmen Thyssen Henschel, Siemens, die Bauindustrie und die Banken haben den Griff in die Staatskasse fest eingeplant.

Wie unseriös das Unternehmen ist, wie unrealistisch die Annahmen über Investitionskosten und Fahrgastzahlen sind, ergibt sich deutlich aus der Kabinettsvorlage. Der Bau der Strecke soll 5,6 Milliarden Mark kosten. Die hat der Bund aufzutreiben. Die angeblich private Betriebsgesellschaft soll 3,3 Milliarden in die futuristischen Fahrzeuge investieren. Das, so heißt es bei Krüger und Wissmann, sei plausibel.

Ernsthaft erwogen werden auch ganz andere Anforderungen: ein durchgehender Sicherheitssteg oder gar eine Straße entlang der ganzen Strecke zum Abtransport Verunglückter.

Das alles kann erst im Verlauf der nächsten zwei Jahre entschieden und berechnet werden. Doch schon jetzt will das Kabinett den Bau beschließen, weil es 5,6 Milliarden Mark Kosten für plausibel hält.

Die Kabinettsvorlage zählt noch weitere Risiken auf, die alle zu Lasten des Steuerzahlers gehen, etwa behördliche Auflagen im Rahmen des Planungsverfahrens und daraus resultierende Zeit-

Ausklammern derart umfangreicher Kostenfaktoren ist das Finanzierungskonzept unvollständig.“

Das ist, wie sich aus der Kabinettsvorlage ergibt, noch untertrieben. Die private Betreibergesellschaft soll nach dem ursprünglichen Konzept mit 500 Millionen Mark von Industrie- und Energieunternehmen, mit 200 Millionen von den Banken und Versicherungen, 500 Millionen Mark von freien Aktionären und je 150 Millionen von Lufthansa und Bahn AG gespeist werden – zusammen macht das 1,5 Milliarden.

Die Lufthansa, das räumen Wissmann und Krüger im Kabinettpapier ein, verweigert das waghalsige Engagement. Also muß die gerade entschuldete und privatisierte Bahn 300 Millionen übernehmen.

„Die Deutsche Bahn AG“, jubelt Transrapid-Fan Horst Friedrich (FDP), „steht als Systembetreiber bereit.“ „Spekulationen über Erlösausfälle“ bei der Bahn, spottet der Unions-Fraktionsvize Kurt Faltthauer, seien durch Eisenbahn-Fixiertheit der Verkehrsprofessoren motiviert.

Die Abgeordneten irren. Am Donnerstag dieser Woche berät der Aufsichtsrat der Bahn das Transrapid-Risiko. Im Einladungsschreiben erbittet Bahnchef Heinz Dürr seine Aufseher keineswegs schon um die Erlaubnis, in den Magnetgleiter investieren zu dürfen.

Dürr stellt Bedingungen: Der Bund müsse den Bahn-Beitrag in Höhe von 300 Millionen Mark aufbringen. Außerdem verlangt die Bahn von der Magnetbahngesellschaft „200 Millionen Mark per annum“ aus den Erlösen des Magnetbahnbetriebes vorab – als Ausgleich für Verlusteinbußen auf der Eisenbahnstrecke Hamburg–Berlin.

Das Ansinnen ist berechtigt. Die Magnetbahn will zwischen Hamburg und Berlin jährlich 14,5 Millionen Passagiere befördern, für 80 Mark pro Einzelfahrt. Das ist ein extrem optimistisches Szenario, das nach dem Urteil des Beirates nur durch einen „systematischen Fehler“ und durch eine unzulässige Kombination mit Planungsdaten zustande kommt, die für andere Zwecke erarbeitet wurden.

Voraussetzung ist, daß die Bahn auf den Ausbau der Strecke für den ICE verzichtet. Die würde 2,4 Milliarden Mark kosten und eine Fahrtzeit von 80 Minuten bringen, so der Beirat, nur 20 Minuten mehr, als der Transrapid benötigen soll.

Doch nur, wenn der Transrapid ein Monopol hat, werden 95 Prozent der möglichen Bahnkunden ein Ticket der Schwebebahn kaufen, damit aber entgegen der Bahn AG Einnahmen. Dafür verlangt Dürr Schadensersatz. Den aber müßte Finanzminister Theo Waigel zahlen, und der weigert sich.

Doch Waigel ist kein ernstes Hindernis. Mögen die Haushaltslasten ihn noch



Transrapid-Förderer Wissmann (2. v. r.): Im Wahljahr ein Zeichen setzen

Wieso – das bleibt ihr Geheimnis. Denn wenige Absätze vorher heißt es in derselben Vorlage, um Planungssicherheit für ein solches Projekt zu gewinnen, bedürfe es einer „Magnetschwebebahn-Bau- und Betriebsordnung“. Die aber sei in dieser Legislaturperiode nicht mehr zu erstellen.

Das klingt nebensächlich und verwaltungstechnisch. Doch das Paragraphenwerk allein kann die Investitionskosten um Milliarden emportreiben.

Beispiel: Die Magnetbahnproduzenten planen, die Passagiere bei einem Nothalt wie bei Flugzeugen über Notrutschen von der meterhohen Ständerspür auf die Erde gleiten zu lassen. Ob das reicht, bezweifeln Gutachter des Beirates ebenso wie Experten bei der Bahn.

verzögerungen, die Einführung des Fahrwegs in die Städte und die Verknüpfung in Hamburg und Berlin mit Eisenbahn und Nahverkehr.

Jeder dieser Punkte hat es in sich. So wollen die Transrapid-Planer ihren Stelzengleiter in den Zielstädten Hamburg und Berlin über die Hochspannungsleitungen der Bahn hinweg in die Bahnhöfe führen. Während des Baus soll der Bahnbetrieb weiterlaufen. Ob das möglich und genehmigungsfähig ist, kann niemand garantieren.

Zusatzinvestitionen an den Haltepunkten zur Verknüpfung mit Eisenbahn und Nahverkehr sind in der Planung nicht berücksichtigt; zudem bestünden, so Aberle und seine Gutachter, nach wie vor „erhebliche Zweifel, ob die vorgesehene oberirdische Trassierung im Berliner Raum möglich ist“. Fazit der Wissenschaftler: „Durch das

* Im Transrapid-Cockpit auf der Teststrecke im Emmland.

so drücken, er wird mitmachen. Schließlich baut Siemens (Firmenzentrale: München) mit am Transrapid, und in Bayern sind Landtagswahlen.

Selbst die Opposition ist zu ernsthaftem Widerstand nicht bereit. Im Fraktionsvorstand listete der Verkehrsexperte Klaus Daubertshäuser alle Einwände gegen die verkehrspolitisch überflüssige, aber technisch faszinierende Magnetbahn auf.

Niemand widersprach seinen Argumenten. Eine glattes Nein zu den Regierungsplänen aber bekam Daubertshäuser nicht durch.

„Mit Vernunftgründen allein“ komme man nicht weiter, sagte der Fraktionsvorsitzende Hans-Ulrich Klose. Der Gleiter sei ein High-Tech-Symbol, kompromißloses Gegensteuern im Wahlkampf über den Standort Deutschland nicht opportun.

Klose warnte vor den Konsequenzen einer Ablehnung: „Sozialdemokratie würde mit Technikfeindlichkeit gleichgesetzt werden.“ □

Löhne

Wieder die Dummen

Die Metallindustrie steht vor einem Streik. Er könnte zu einer Gefahr für den sozialen Frieden werden.

Vierzehn Betriebe sind in seiner Verwaltungsstelle ausgeguckt, die Streikführer geschult. Um die letzten Details festzuklopfen, versammelte der Neckarsulmer IG-Metall-Vorsitzende Frank Stroh in der vergangenen Woche die Organisatoren aus den Firmen noch einmal um sich. „Die Leute“, sagt er, „sind finster entschlossen.“

Das meint auch die Flensburger IG-Metall-Chefin Kirsten Rölke. In vielen Betrieben hat sie in der vergangenen Woche ihren Metallern klargemacht, was es heißen wird, ausgesperrt zu sein. Ruhig und intensiv hätten die Menschen ihr zugehört, sagt Rölke.

Überall im Land dieselbe Botschaft: Die Metaller sind bereit zum Streik. Die Tarifbezirke der IG Metall haben das Scheitern der Verhandlungen erklärt; an diesem Montag entscheidet der Frankfurter Gewerkschaftsvorstand, wo die Urabstimmung beginnen soll.

34mal haben die Tarifparteien in den Regionen verhandelt, ein Spitzengespräch ist am 11. Februar in Darmstadt geplatzt – ein Arbeitskampf scheint unausweichlich.



Metaller-Kundgebung in Flensburg: „Wenn wir uns nicht wehren, nehmen die uns

Es droht eine Schlacht ohnegleichen. Die ökonomischen Folgen lassen sich vielleicht begrenzen; die IG Metall will schwache Betriebe vom Streik ausnehmen. Viel gravierender ist der gesellschaftliche Schaden, den der Arbeitskampf diesmal anrichten kann. „Das wird zu großen sozialen Unruhen führen“, glaubt Peter Darter, kampferfahrener Betriebsrat bei Mercedes-Benz.

Zum erstenmal würde in einem Arbeitskampf der Metallindustrie der 1986 geänderte Paragraph 116 des Arbeitsförderungsgesetzes gelten. Danach darf die Bundesanstalt für Arbeit Arbeitnehmern außerhalb des bestreikten Bezirks kein Kurzarbeitergeld mehr zahlen, wenn der Arbeitskampf die Produktion in deren Betrieben beeinträchtigt – etwa weil ein Zulieferer wichtige Teile nicht liefern oder der Kunde sie wegen des Streiks nichts abnehmen kann.

Lohn steht den Arbeitern dann nicht zu, Streikgeld aus der IG-Metall-Kasse auch nicht, andernfalls wäre die Gewerkschaft binnen Tagen pleite. Die Menschen hätten möglicherweise über Wochen kein Einkommen; die Gewerkschaftsbasis zerfiele.

Die Streikstrategen der IG Metall können den Schaden kontrollieren, indem sie Fernwirkungen sorgsam vermeiden. Sie können aber nicht verhindern, daß sich die Arbeitgeber die Schwäche zunutze machen, wenn sie es wollen. Diese können ihre Aussperrungen im

Streikgebiet so steuern, daß möglichst viele Beschäftigte in anderen Firmen betroffen werden. Die Gewerkschaften nennen das eine kalte Aussperrung.

Die IG-Metall-Funktionäre haben der Basis von Anfang an nichts vorgemacht. „Wenn die Arbeitgeber flächendeckend aussperren, dann kann ich euch nicht sagen, was passiert“, bekannte der Hamburger IG-Metall-Bezirksleiter Frank Teichmüller immer wieder vor seinen Mitgliedern. „Nur: Wir können das nicht bezahlen.“

Die Härten des drohenden Tarifkampfes hindern die Beschäftigten anscheinend nicht. „Bei Streiks sind wir dabei“, betont Mercedes-Mann Darter trotzig. Noch nie in den zehn Jahren seiner Tätigkeit, sagt IG-Metaller Stroh, sei die Resonanz bei den Warnstreiks so groß gewesen wie dieses Mal.

„Wenn wir uns jetzt nicht wehren, dann nehmen die uns immer mehr weg“, meint Hanne Petersen, Betriebsratschefin beim Flensburger Kompressorhersteller Danfoss. „Was die Arbeitgeber fordern“, zürnt Monteurin Sabine Ewert, „ist einfach zuviel.“

Siebeneinhalb Stunden sitzt die Danfoss-Arbeiterin jeden Tag am Band und kontrolliert Kompressoren. Die Luft in der Halle ist stickig, die Beschäftigten müssen laut reden, um sich bei dem Lärm der Maschinen zu verstehen.

Schon auf die letzte Tarifierhöhung von drei Prozent haben die Danfoss-Ar-