

me steht, dann wird es ein mitbestimmter Aufsichtsrat sehr, sehr schwer haben, die Sache zu blockieren.

SPIEGEL: Ist es eigentlich undenkbar, daß in der Bundesrepublik ein Übernehmer einen Konzern in seine Einzelteile zerlegt?

GELLERT: Denkbar ist folgendes: Ein Aufkäufer geht beispielsweise auf die Veba los und sagt den Aktionären: Für eure Veba-Aktie geben wir euch Aktien aus dem Energiebereich, aus dem Öl-bereich und von den Handelsunternehmen der Veba. Und dann laufen die Dinge gesondert. Auf diese Weise könnte sich ein Konzern auch mal selbst entflechten. Es wäre ja durchaus eine Bereicherung der Aktionärslandschaft, wenn ein Aktionär statt einer Veba-Aktie fünf Veba-Aktien von den verschiedenen Unternehmensteilen bekäme. Das sind dann kleinere Einheiten, und er kann sich entscheiden, ob er den Ölsektor oder den Stinnes-Handelssektor bevorzugt. Es ist ja sowieso die Frage, ob nicht irgendwann mal der Vorstand einer Finanz-Holding vor seine Aktionäre tritt und sagt: Das Ganze ist eigentlich gar nicht mehr regierbar und unvernünftig, und wir entflechten den Konzern.

SPIEGEL: Firmenaufkäufe in der Bundesrepublik, Herr Gellert, erfolgten bislang zumeist durch einheimische Erwerber. Wie schätzen Sie die Möglichkeit ein, daß verstärkt Ausländer hierzulande als Aufkäufer erscheinen?

GELLERT: Bis vor einigen Jahren noch war die Scheu der Ausländer, sich mit Deutschland zu beschäftigen, unüberwindbar. Das hing zusammen mit dem Depot-Stimmrecht, den Stimmrechtsbeschränkungen, der Mitbestimmung und der Furcht vor deutschen Banken. Da ist in der Zwischenzeit ein Lernprozeß vor sich gegangen. Heute ziehen nach meiner beruflichen Erfahrung ausländische Investment-Gruppen deutsche Unternehmen zunehmend in ihre Kaufstrategien ein.

SPIEGEL: Jetzt mal aus der Perspektive des amtierenden Managements betrachtet: Wie kann sich ein Unternehmen am besten gegen Aufkäufer schützen?

GELLERT: Der beste Schutz besteht letztlich darin, daß der Vorstand sein Unternehmen dem Aktionär mit seinem wirklichen inneren Wert darstellt. Es ist wichtig, Transparenz in das Unternehmen zu bringen; dem Aktionär deutlich zu machen, welches Potential vorhanden ist, welche Planungen bestehen. Schließlich auch dafür zu sorgen, daß der Aktionär teilhat am Profit. Nur darin liegt im Keim der wirkliche Schutz vor Übernahmen.

SPIEGEL: Herr Gellert, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Bahn

Schwenk nach Westen

Provinzposse um die Trasse des europäischen Schnellzug-Systems – links am Rhein entlang oder rechts?

Mit 250 Stundenkilometern rast die europäische Schnellbahn von Metropole zu Metropole. Start in London: 6.25 Uhr. Tempofahrt durch den Kanaltunnel, durch Frankreich und Belgien, erster Halt Punkt neun in Brüssel, 95 Minuten später stoppt der Hochgeschwindigkeitszug in Köln, Hauptbahnhof.

Dann, nach knapp 600 Kilometern, wird die Reise ärgerlich. Kurz nach der Abfahrt in Köln hält der Blitzexpres abermals – zunächst am Köln-Bonner Flughafen (siehe Seite 161), dann in Völkchen, einem ländlichen Vorort Bonn. Nächste Station ist – 20 Minuten später – Staffel bei Limburg. Von dort ist es noch einmal reichlich eine halbe Stunde bis Frankfurt.

Die Schnelltrasse von der britischen Insel zum Bankplatz Frankfurt soll um die Jahrtausendwende die Reisenden vom Flugzeug auf die Bahn locken. Doch die Torheiten werden jetzt schon geplant.

Der Bundeskanzler persönlich will dafür sorgen, daß im futuristischen euro-

päischen Hochgeschwindigkeitssystem 2000 ein Stück deutscher Kleinbahn-Gemütlichkeit bleibt. Das Bundeskabinett wird Ende November fünf Milliarden Mark für den Bau eines 170 Kilometer langen Schienensystems für Hochgeschwindigkeitszüge bewilligen. Für Bahnchef Reiner Gohlke ist es das „Herzstück“ des europäischen Netzes.

Doch nicht planerische Realität, nicht ökonomisches und ökologisches Kalkül bestimmen Trassenverlauf und Zahl der Haltepunkte. Die Regierung nimmt vielmehr Rücksicht auf das Prestigebedürfnis des Bönner CDU-Oberbürgermeisters Hans Daniels und auf die Empfindlichkeit Carl-Ludwig Wagners, des CDU-Landesherren im Kohl-Stammland Rheinland-Pfalz.

Seit 25 Jahren sind sich Verkehrsplaner über die Notwendigkeit einer neuen Verbindung zwischen Köln und Frankfurt einig: Gut 70 Prozent des Eisenbahnverkehrs quält sich links am Fluß entlang durch das enge, dichtbesiedelte Rheintal. Der Rest, fast ausschließlich

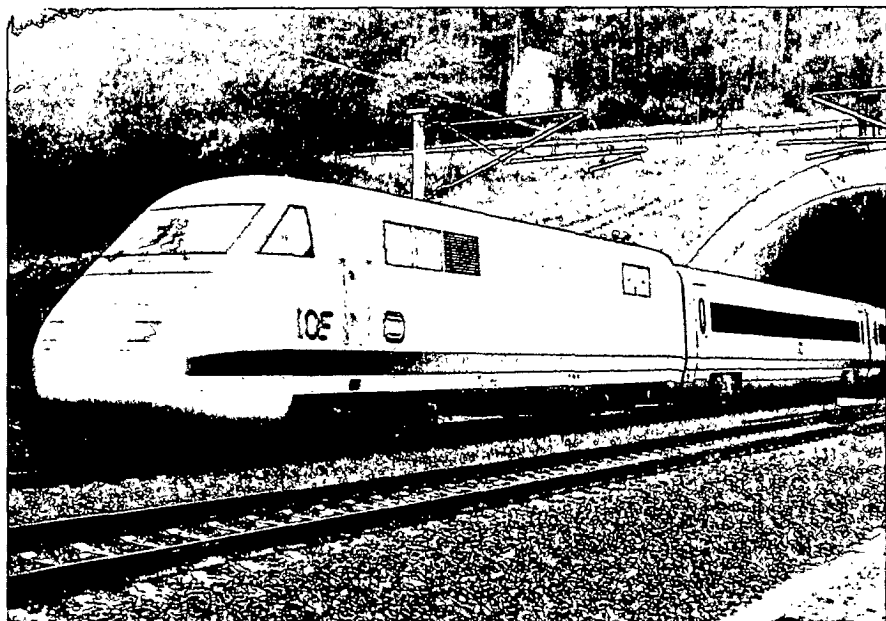
lange Güterzüge, bollert Tag und Nacht am rechten Ufer von Nord nach Süd und von Süd nach Nord.

Weil eine Rennstrecke für Personen und Güter viel zu teuer geworden wäre, beschränkte die Bahn ihren Ehrgeiz seit 1986 auf das Passagiergeschäft. Sie plädierte für eine rechtsrheinische direkte Verbindung, weitgehend angelehnt an die Autobahn A 3.

Einen eigentlich überflüssigen Haltepunkt in Siegburg planten die Experten vorsorglich ein. Das „Provi-



Zimmermann „Provinzposse“



Hochgeschwindigkeitszug: Die Torheiten werden schon jetzt geplant

sorium“ Bonn sollte mit Hilfe einer 14 Kilometer langen Stadtbahn an die Schnellstrecke angebunden werden, um den Hauptstadtehrgeiz zu befriedigen. Kostenpunkt: 4,5 Milliarden Mark.

Doch so einfach war die Sache nicht. Bürgermeister Daniels ließ sich nicht ausreden, daß der Europa-Expresß auch auf der linken Rheinseite, am Bonner Hauptbahnhof, halten müßte. Von dort sollte die Trasse unter dem Rhein durch einen langen Tunnel auf die rechte Seite geführt und erst dann den von der Bundesbahn geplanten Verlauf entlang der A 3 nehmen. Kostenpunkt: 5,5 Milliarden Mark.

Diese Varianten paßten dem rheinland-pfälzischen Regenten Wagner beide nicht. Er beharrte, trotz der Bürgerproteste im eigenen Lager, auf einer linksrheinischen Streckenführung südlich von Bonn, um seiner Provinz-Metropole Koblenz den gebührenden Platz im europäischen System zu sichern. Kostenpunkt: 6,5 Milliarden Mark.

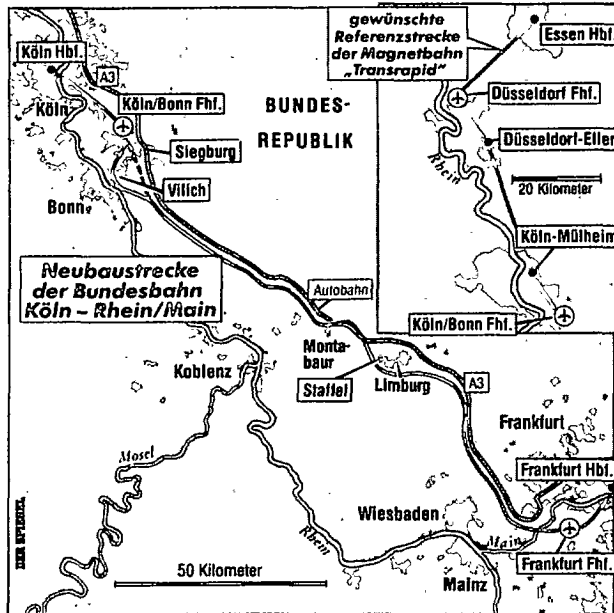
Wenn der Schienenstrang bis 1998 fertig sein soll, muß jetzt entschieden werden. Schon im Juli kam Kohl seinem Parteifreund Daniels entgegen und versprach: Die Hauptstadt soll ihren Schnellbahnanschluß haben. Damit war ein entscheidendes Datum gesetzt.

An diesem Kanzlerwort kamen weder Finanzminister Theo Waigel noch Verkehrsminister Friedrich Zimmermann vorbei. Aber der Verkehrsminister fand eine Umgehungsstraße.

Zimmermann schloß mit Daniels einen politischen Handel, der aus dem Lehrbuch für faule Kompromisse stammen könnte: Der jetzt geplante Bahnhof im rechtsrheinischen Vilich liegt nahezu auf der Mitte zwischen Bonn-Hauptbahnhof und Siegburg, gerade noch auf Bonner Stadtgebiet. Eine Streckenführung mit Halt auf der grünen Wiese würde zudem etwa fünf Milliarden Mark kosten, also 500 Millionen mehr als die Ideallinie über Siegburg, aber auch 500 Millionen weniger als der Kurs über Bonn-Hauptbahnhof. Damit schien die Sache klar.

Der Kompromiß wurde jedoch im Juli, wenige Tage vor der geplanten Kabinettsentscheidung, ruchbar und alarmierte den rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten. Wagner verhinderte zunächst einen Beschluß und brachte dann eine „Variante S“ ins Spiel: Wenn die Bahn schon rechtsrheinisch fahre, dann müsse die Trasse eben von Dernbach einen Schwenk nach Westen machen, über Berge, durch einen Tunnel und über den Rhein nach Koblenz führen, ehe sie wieder zurück über den Fluß gehe und auf die alte Strecke nach Frankfurt einmünde.

Geschätzte Mehrkosten: zwischen 1,3 und 2,8 Milliarden Mark.



Zimmermann sprach von „Provinzposse“. Nachhaltig machte er Wagners Staatssekretär Hanns Schreiner klar: Je mehr der Ministerpräsident sich heraushebe, desto mehr werde er später als der Blamierte dastehen. Die rechtsrheinische Spur, so Zimmermann, „ist beschlossene Sache“.

Doch der Parteifreund mußte, das war Zimmermann klar, für seinen Verzicht natürlich entschädigt werden. Zimmermanns Angebot ist der Halt in Staffel bei Limburg. Dort sollen die Koblenzer zusteigen dürfen. Versüßt wird dieses „äußerste Angebot“ (Zimmermann) durch teure Zugaben wie

- ▷ die Elektrifizierung der Bahnverbindung von Koblenz nach Limburg;
- ▷ den Ausbau des Bahnhofs Limburg-Staffel;



Ministerpräsident Wagner Für die „Variante S“

▷ den Einsatz neuer, schneller „Pendolino“-Züge, die sich in die Kurve legen können, auf rheinland-pfälzischen Mosel- und Nahe-Strecken;

▷ die Zusage, später einmal das Zwischenstück Mannheim-Saarbrücken für Hochgeschwindigkeitszüge herzurichten und ins europäische Netz einzugliedern.

Die Bundesbahn akzeptierte die zwei Haltepunkte Vilich und Staffel. Gohlke will vor allem mit dem Bau beginnen, er hat Angst

vor dem Verzögerungspotential der Rheinland-Pfälzer.

Nach 1998 sollen pro Stunde mindestens vier Intercity-Expresß-Züge über den neuen Schienenweg (siehe Schaubild) brausen. Da müsse ja längst nicht jeder in Vilich oder Staffel stoppen, tröstet sich der Bahnchef. Wenn sich aber auch die spärlichen Anfahrten nicht lohnten, kalkulieren Gohlkes Experten schon heute listig, erledige sich dieses Problem vielleicht ganz von selbst.

Für Zimmermann ist der fällige Kabinettsbeschluß über die Trassenführung nach dieser Vorfeldarbeit nun nur noch Formsache. Proteste der Bürger, die wegen des Hauptstadt-Schlenkers über Vilich entsetzt sind, tut er als das übliche Gejammer ab.

Doch Zimmermann irrt. Die Betroffenen regen sich nicht nur darüber auf, daß der Ennert, ein bis nach Bonn reichender Siebengebirgsausläufer, von einem gewaltigen Tunnelbau untergraben wird, daß Landschafts- und Naturschutzgebiete rücksichtslos zerschnitten, daß Trinkwasservorräte beeinträchtigt werden sollen. Sie regen sich vor allem darüber auf, daß der Verkehrsminister die umweltschonende Strecke über Siegburg verworfen und die schädlichere Variante über Vilich gewählt hat.

Die anstehende Trassenentscheidung des Kabinetts ist nicht nur eine politische Absichtserklärung, sondern ein juristischer Akt mit bestimmten Rechtsfolgen. Sie sei auch, urteilt der Umweltjurist Jürgen Salzwedel, ehemaliges Mitglied des angesehenen Sachverständigenrates für Umweltfragen, ein Beleg dafür, wie wenig ernst die Bundesregierung Umweltschutz nehme. „Ich hätte nicht gedacht“, sagt Salzwedel, „daß Politiker das heute noch wagen.“

Es ist die übliche Bonner Heuchelei, die den Zorn des Professors erregt. Das

Parlament bringt gerade die EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Gesetzes- und Verordnungform. Wäre dieses Paragrafenwerk schon in Kraft, müßten Umwelterwägungen bereits in der Planungsphase eines Projektes eine Rolle spielen. Der Bundesumweltminister müßte „die Option für bessere Lösungen bis hin zur völligen Aufgabe des Vorhabens“ (Salz-

wedel) offenhalten und alle möglichen Lösungen mit den Betroffenen erörtern. Erst dann dürfte das Kabinett sich festlegen.

„Lächerliche Prestige Gesichtspunkte“ könnten bei einem solchen Verfahren niemals den Ausschlag geben. Umweltminister Klaus Töpfer müßte, so Salzwedels Forderung, sich querlegen und ein Vorgehen erzwingen, als ob die Umwelt-

verträglichkeitsprüfung schon jetzt Gesetz sei.

Doch der Minister begnügt sich mit der Hoffnung, die Ökologie werde während des Planfeststellungsverfahrens schon noch zu ihrem Recht kommen. Dann aber, so Salzwedel, sei die Streckenführung nicht mehr zu ändern, dann begnüge Töpfer sich mit „Begleitgrün- und Schallschutzkosmetik“.

Subventionsskala nach oben offen

Der Verkehrsminister vereitelt die Magnetbahnpläne des Forschungsministers

Seinen Zukunftstraum vom Schnellverkehr in der Bundesrepublik hat Forschungsminister Heinz Riesenhuber sich schon viel Geld kosten lassen. 1,4 Milliarden Mark gab Bonn bislang aus, um die Magnetbahn „Transrapid“ auf die Stelzen zu bringen.

Wenn es nach Riesenhuber geht, sollen diesem Geld bald weitere Milliarden folgen. Doch vieles spricht dafür, daß der Traum erst mal ausge-träumt ist.

Für die Weichenstellung gegen den Transrapid sorgte Friedrich Zimmermann. Der Verkehrsminister sieht wenig Sinn darin, neben den teuren Schnellbahnstrecken mit der herkömmlichen Rad-Schiene-Technik auch noch Milliarden für den Transrapid auszuwerfen.

Den entscheidenden Schlag versetzte Zimmermann dem Kollegen Forschungsminister bereits im Juli. Uplötzlich verkündete der Verkehrsminister damals im Kabinett, seine neue Schnellbahnstrecke für den Intercity-Express (ICE) werde nicht nur die Innenstädte von Köln und Frankfurt, sondern auch die dazugehörenden Flughäfen im 250 Stundenkilometer-Tempo verbinden.

Das paßte gar nicht zu Riesenhubers Plänen. Der will für seinen Magnetzug eine Referenzstrecke von Essen über den Flughafen Düsseldorf zum Flughafen Köln/Bonn und weiter in die Bundeshauptstadt bauen. Zwei Flughafenstrecken aber machen keinen Sinn. Zimmermanns Coup, die Flughäfen mit dem ICE verbinden zu wollen, ließ Riesenhuber allerdings noch längst nicht kapitulieren.

In einem vertraulichen Vermerk vom 29. September wappneten die Forschungsbeamten den Minister für seinen Kampf. Doch selbst aus diesem Pro-Transrapid-Vermerk ergibt sich: Riesenhuber kann nicht gewinnen. Die Forschungsbeamten weisen ihren Chef vorsichtshalber auf eine

„mehr oder minder schwierige Frage“ hin, die eine Rechtfertigung des neuen Systems erschwert. Konkurrenz für die Magnetbahn wäre nicht nur der ICE; zu allem Überdruß baut die Bahn gegenwärtig am Düsseldorfer Flughafen eine Gleisverbindung, die künftig den von Essen über Duisburg nach Düsseldorf fahrenden S-Bahnen einen Halt am Düsseldorfer Flughafen ermöglicht. Die Strecke ist im nächsten Jahr fertig.

Auch in Köln ist ein S-Bahn-Anschluß an den Köln/Bonner Flugha-



Minister Riesenhuber
Traum vom Schnellverkehr

fen fest eingeplant. Halbwegs komfortable S-Bahnen aber sind als Flughafenzubringer wegen der häufigen Haltestellen besser geeignet als die auf den Fernverkehr ausgelegte Magnetbahn.

Dann die Kosten. Noch vor wenigen Monaten träumte Riesenhuber von einem vollen Engagement der Industrie für die neue Reisetchnik. Heute heißt es im Vermerk seiner Beamten: „Im wesentlichen bleibt es ein öffentlich finanziertes Projekt, bei dem der Bund zudem noch alle Finanzrisiken aus Planung und Durch-

führung tragen muß.“ Das heißt: Die Subventionsskala ist nach oben offen.

Schon die Plan-Zahlen sind beeindruckend. Die Investitionen in die geplante Rhein-Ruhr-Strecke beziffert Riesenhuber mit 3,2 Milliarden Mark, dazu kommen 600 Millionen für die Fahrzeuge.

Wie sehr diese Summe die Proportionen sprengt, belegt eine Vergleichszahl: Der neue Großflughafen München kostet nach allen Verteuerungen sieben Milliarden Mark.

Die Bundesbahn, also der Staat, soll die Magnetzüge bezahlen, das ist für Riesenhuber klar. Und an der Strecke, so hat der Forschungsminister sich das gedacht, müsse der Kollege Zimmermann sich mit immerhin 2,5 Milliarden Mark aus dem Verkehrssatz beteiligen. Den Rest möchte Riesenhuber bei der Industrie einsammeln. Doch niemand hat sich bisher zahlungswillig erklärt.

Die Verweigerungshaltung der Privatwirtschaft hat Zimmermann nun kalt genutzt. Dem gemeinsamen Beschlußentwurf fürs Kabinett ist zu entnehmen: Nur wenn die Industrie, das Land Nordrhein-Westfalen, die Fluggesellschaften und die Flughäfen für den Transrapid tief in die Tasche greifen, könne die Regierung einen Beitrag leisten.

Daß Subventionsmilliarden für die Magnetbahn rausgeworfenes Geld wären, kann Zimmermann seit vergangener Woche noch zusätzlich durch ein Gutachten belegen.

Gerd Steigerwald, im Wissenschaftlichen Beirat des Ministeriums Vorsitzender der Gruppe Verkehrstechnik, urteilt über die geplante Strecke und die Magnettechnik: Sie bringe keine Entlastung für den Luftverkehr, dafür aber Konkurrenz zur Eisenbahn. Zudem erreiche sie noch keinen mit der Bahn vergleichbaren Zuverlässigkeitsstandard, und es bestehe noch „erheblicher Entwicklungs- und Erprobungsbedarf“.