Die Mahnung ist berechtigt, doch Gehör wird sie nicht finden. Es geht in Bonn nicht darum, sinnlos gewordene Staatshilfen radikal zu kappen. Die Devise im Parteiengezänk lautet: Wo treffe ich die Klientel des anderen?

Möllemann will Landwirten und Schiffbauern die Subventionen kürzen; die Christdemokraten empfehlen tükkisch, den Steuerabzug fürs Kindermädchen oder den von FDP-Chef Otto Graf Lambsdorff erkämpften Tariffreibetrag für Einkünfte in den neuen Ländern zu streichen.

Die Wunschzahl zehn Milliarden läßt sich so nicht erreichen. Deshalb wird mit Tricks und Finten gearbeitet.

Gut 200 Millionen Mark plant Möllemann in den nächsten drei Jahren bei der Werfthilfe einzusparen, mindestens 70 Millionen schon 1992. Doch aus anderen Töpfen will Bonn zur gleichen Zeit um so mehr Geld in den Schiffbau stecken. Allein für 880 Millionen soll Israel in den nächsten fünf bis sechs Jahren U-Boote bekommen.

Die Meyer-Werft in Papenburg darf fünf Schiffe für Indonesien bauen. Der Herzenswunsch von Kanzleramtsminister Rudolf Seiters (CDU), Wahlkreis Papenburg, kostet 500 Millionen. 340 Millionen leiht die Kreditanstalt für Wiederaufbau, 160 Millionen schießt das Entwicklungshilfeministerium zu. Subventionsabbau?

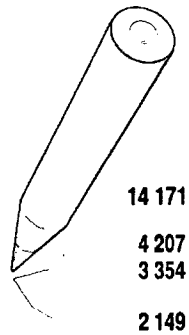
Im Wohnungsbau sollen insgesamt mehr als 900 Millionen Mark gestrichen werden. Um 600 Millionen wurde vorletzte Woche die Eigenheimförderung aufgestockt. Wohnungsbauministerin Irmgard Adam-Schwaetzer ist entschlossen, ihren Parteifreund zurückzuschlagen. Für den Herbst bereitet sie sogar einen 300 Millionen Mark teuren Umbau des Häuslebauer-Paragraphen 10 e Einkommensteuer vor. Im Saldo also ein Nullsummenspiel.

„Nicht viel" will Möllemann den Landwirten abknapsen. Aber ein paar hundert Millionen sollen es schon sein, vor allem durch Abstriche bei der Dieselölverbilligung (Volumen 1990: 660 Millionen Mark). Absehbar ist allerdings, daß im weiteren Verlauf des Jahres, durch die Zugeständnisse bei den Gatt-Verhandlungen, dem EG-Agrarpreiskompromiß und Ankündigungen der Koalition, etliche Milliarden an neuen Subventionen für den Nährstand dazukommen.

„Weit mehr als zehn Milliarden", tönt Möllemann, beinhalte seine Streichliste, man müsse ihn nur machen lassen. Ein Punkt seines Plans ist zum Beispiel die Eigenkapitalhilfe zur Gründung selbständiger Existenzen, mit 135 Millionen veranschlagt. Diese Hilfen laufen zwar am 31. Dezember programmgemäß aus. Möllemann aber summiert sie unbeirrt als eigene Sparleistung für 1992, weil es

STREICHEN, ABER WO?

Die wichtigsten Subventionen 1990; Angaben in Millionen Mark



Finanzhilfen des Bundes:	**14 171**
davon:	
Landwirtschaft	4 207
Bergbau	3 354
Zuschüsse und Darlehen für Sozialen Wohnungsbau	2 149
Förderung der Luftfahrttechnik	1 204
Sparförderung und Vermögensbildung	590
Regionale Strukturmaßnahmen	426
Hilfen für Werften	375
Steuerliche Subventionen*	**34 512**
davon:	
Berlinförderung	9 245
Wohnungsbauwesen und Städtebau	8 271
Zonenrandgebiete	3 415
Sparförderung und Vermögensbildung	2 745
Landwirtschaft	2 196
Sonderabschreibung für kleine und mittlere Betriebe	1 500
Steuerermäßigung für Kultur und Unterhaltung	1 130
Feiertags- und Nachtarbeitszuschläge	1 050
Umweltschutz-Investitionen	880
Sonstige Steuervergünstigungen*	**15 326**
(Sonderausgabenabzug von Renten- und Lebensversicherungs-Beiträgen, Umsatzsteuerbefreiungen usw.)	

DER SPIEGEL *Bund und Länder

„viele Stimmen" gebe, die das Programm verlängern wollten.

Über die Hälfte des Zielbetrages, so war es in den Koalitionsabmachungen Anfang des Jahres auch vorgesehen, sollte eine Expertengruppe der Regierungsfraktionen zusammenbringen. Die hat beachtliche Arbeit geleistet. In aller Stille zählte sie 16 verschiedene Steuervergünstigungen auf, die sich zu 5,23 Milliarden jährlich addieren.

Die dicksten Batzen würden nach diesen Plänen Steuerjongleuren und Finanzakrobaten entrissen. Betriebe schieben Millionen aus ihrem Gewinn am Finanzamt vorbei in betriebliche Unterstützungskassen. Was dort nicht gebraucht wird, leihen sie sich umgehend zurück. Geschätzter Schaden für den Fiskus pro Jahr: 700 Millionen Mark.

Gleich zwei Milliarden entgehen Waigels Kassierern, vorsichtig taxiert, durch den Trick, betriebliche Investitionen mit einer privaten Lebensversicherung zu finanzieren. Die Ausgaben werden von der Steuer abgezogen, die Einnahmen bleiben abgabenfrei.

1992 allerdings bringen diese Streichaktionen noch wenig in die Kassen. Die Tricks mit Lebensversicherungen und betrieblichen Unterstützungskassen sind nur mit langen Übergangszeiten zu beenden, sie schaffen deshalb im ersten Jahr keineswegs die veranschlagten Sparleistungen.

Was Möllemann zulegen kann, reicht bislang noch nicht. Bei der Kokskohlenbeihilfe sollen nächstes Jahr zwischen 200 und 300 Millionen, 1993 mindestens 400 und danach gut 500 Millionen einbehalten werden. Politisch ein mutiger Plan. Aufgebrachte Bergleute verbrannten im Revier eine Puppe des Wirtschaftsministers.

Der Städtebauförderung sollen bis zu 400 Millionen, ähnliche Beträge auch der Forschungs- und Regionalförderung entzogen werden. Verkehrsbetriebe und Kleinstverdiener werden belastet, Zonenrand und Luft- und Raumfahrtindustrie – aber alle nur ein wenig, damit der politische Widerstand nicht zu stark wird. Er werde, so der Subventionsabbauer Möllemann, „unheimlich viele kleine Posten zusammenkehren".

Bei solchem Kleinklein besteht „natürlich die große Gefahr", warnt CDU-Steuerexperte Gunnar Uldall, „daß wir unten am Faß ein kleines Löchlein bohren und oben ein anderer mit der großen Kanne nachgießt". Diese „schizophrene" Situation hat sein CSU-Kollege Kurt Faltlhauser längst „leidend durchlebt".

Unter der Plakette „Subventionsabbau für West-Berlin" wurden Wohnungsbaumittel für die deutsche Hauptstadt gekürzt. „In einem anderen Kränzchen", so Faltlhauser, wurde überlegt, was es für Instrumente gebe, um den Wohnungsbau in den neuen Ländern anzukurbeln. „Da kramten die Fachleute die früheren Berlin-Förderungsstrategien raus" und setzten diese, noch etwas üppiger ausgestattet, in Kraft.

Selbstverständlich auch in Berlin.

Banken

In aller Stille

WestLB-Chef Friedel Neuber jongliert gern mit Firmen. Doch nun braucht er Geld.

Die Sache sollte von Chef zu Chef geregelt werden. Hilmar Kopper, Vorstandssprecher der Deutschen Bank, ließ sich mit Friedel Neuber, dem ersten Mann der Westdeutschen Landesbank (WestLB) in Düsseldorf, verbinden.

Es ging um fast 1,5 Milliarden Mark. Für diesen Betrag sollten zwei Unternehmen der Feldmühle-Gruppe verkauft werden. Beide Banken hatten einen interessierten Käufer an der Hand.

Kopper mahnte Neuber dringend zur Zurückhaltung. Die Deutsche Bank habe, so Kopper am Telefon, vom Eigen-

tümer der Aktien, der schwedischen Stora-Gruppe, einen Verkaufsauftrag; und die Bank verfüge mit der Metallgesellschaft über einen Käufer.

Neuber fügte sich und wartete ab. Vergangene Woche bekam die Metallgesellschaft dann tatsächlich den Zuschlag.

Gewonnen hatte Friedel Neuber diesmal nicht; aber stolz konnte der Banker trotzdem sein: Er hatte beim Monopoly um die Feldmühle-Firmen kräftig mitgemischt.

So soll es nach dem Selbstverständnis des Hünen mit dem gepflegten Sprachakzent des Niederrheins auch sein: Nichts in Nordrhein-Westfalen läuft ohne ihn und seine WestLB.

Die Landesbank ist heute mit einer Bilanzsumme von 205 Milliarden Mark einer der größten deutschen Geldkonzerne. Sie hat, anders als die Großbanken, keine Geschäftsstellen in der gesamten Republik, sondern arbeitet als Zentralbank für die Sparkassen Nordrhein-Westfalens, ist Hausbank der Landesregierung und rangelt mit der Konkurrenz um die Betreuung zahlungskräftiger Großunternehmen.

Mehr noch als die anderen Landesbanker hat der bullige Neuber daran Gefallen gefunden, mit Firmen zu jonglieren. Sein Interesse gilt vornehmlich Unternehmen aus dem heimischen Nordrhein-Westfalen.

Neuber, 55, begann seinen Berufsweg als Lehrling bei Krupp, einst war er der jüngste SPD-Abgeordnete im Düsseldorfer Landtag. Die Herkunft prägt heute sein Handeln: Neben dem Bankgeschäft macht Friedel Neuber mit Leidenschaft Industriepolitik im Dienst der SPD-Landesregierung.

So erwarb die WestLB Ende vergangenen Jahres die Mehrheit am Kaufhaus-Konzern Horten. Der bisherige Anteilseigner, die britische BAT-Gruppe, hatte Horten öffentlich feilgeboten; es bestand die Gefahr, daß Firmenfledderer die Gruppe zerschlagen würden. Da die Horten-Zentrale in Düsseldorf sitzt (und dort Steuern zahlt), war die Landesregierung an einem Erhalt des Konzerns mit seinen 39 Kaufhäusern hochgradig interessiert.

Die Bank sicherte sich 51 Prozent der Aktien für 406 Millionen Mark. Heute liegt der Börsenwert bei 525 Millionen Mark. Wenn der Kaufhaus-Konzern wieder mit ordentlichem Ergebnis arbeitet, will Neuber die Horten-Aktien verkaufen. In spätestens zwei Jahren, meinen die WestLB-Manager, könne es soweit sein.

Eine ähnlich kurze Verweildauer hätte Neuber zu gern auch für seinen LTU-Anteil. Die WestLB hatte vor eineinhalb Jahren 34 Prozent an Deutschlands größtem Ferienflieger für 612 Millionen Mark gekauft. Wiederum ging es darum, dem Land ein bedeutendes Unternehmen zu erhalten: Die LTU hat ihren Firmensitz in Düsseldorf.

WestLB-Chef Neuber: „Die Bank muß schlanker und schneller werden"

Der Preis stellte sich schnell als zu hoch heraus. An Weiterverkauf ist nicht zu denken. Neuber machte sich deshalb als Chef des LTU-Verwaltungsrats daran, das Unternehmen umzukrempeln. Der Erfolg ist bisher mäßig, seit Herbst vergangenen Jahres ist bei der LTU der Chefposten unbesetzt.

Gegenwärtig gibt es für die WestLB wohl keine Chance, sich aus der LTU wieder zurückzuziehen. Neuber plant nun, die LTU in ein paar Jahren an die Börse zu bringen. Die führende Position der WestLB und des Friedel Neuber bliebe dann bei der LTU gewahrt.

Eine stattliche Zahl von Firmen führt die WestLB in ihren Büchern, entsprechend groß sind die Risiken. Jahr für Jahr verschlingt die Finanzierung der Beteiligungen horrende Summen. Allein die Finanzierung für Horten und LTU kostet die Bank pro Jahr weit über 50 Millionen Mark. Denn die kassierte Dividende liegt niedriger als die Zinsen, die Neuber für das Kapital kalkulieren muß.

So erfolgreich Friedel Neuber beim Firmenhandel sein mag – mit dem Geldverdienen tut der WestLB-Chef sich schwer. In einer Zeit, in der andere Geldhäuser glanzvolle Ergebnisse hinlegten, mußte Neuber gestehen, sein Konzern habe 1990 nur 800 Millionen Mark verdient, 200 Millionen Mark weniger als im Jahr davor.

Im klassischen Bankgeschäft schmolz der Zinsüberschuß um 31 Millionen auf 1,5 Milliarden Mark. Die Folgerung des Chefs: Der Konzern, mit insgesamt 8250 Beschäftigten, müsse noch „internationaler, schlanker, spezieller, schneller werden".

Daß die WestLB internationaler werden will, zeichnete sich schon 1989 ab, als Neuber sich in aller Stille ein europäisches Geschäftsstellennetz zulegte, das ihm die angeschlagene Standard Chartered Bank für 260 Millionen Mark überließ.

Obendrein bekam er für rund 190 Millionen Mark die Hälfte an der feinen, zur Gruppe zählenden Merchantbank, die mittlerweile als gemeinsame Tochter unter Chartered WestLB Limited firmiert und Firmenübernahmen organisieren soll.

Mitte vergangenen Jahres warb Neuber dann auch noch eine Spitzenkraft fürs internationale Geschäft an. Hans Henning Offen, 50, wechselte zum Ärger Hilmar Koppers von der Deutschen Bank in Hamburg in den Düsseldorfer WestLB-Vorstand.

Fürs große internationale Geschäft allerdings fehlt Neuber bislang noch die finanzielle Grundlage. Daher müht er sich, zusätzliche Milliarden aufzutreiben, um sein Eigenkapital aufzustocken.

Das Geld muß vom größten Anteilseigner, dem Land Nordrhein-Westfalen, kommen. Doch Ministerpräsident Johannes Rau hat keine zehnstelligen Beträge übrig; Neuber schlug daher seinem Freund vor, einen anderen Weg zu gehen.

Die Wohnungsbauförderungsanstalt des Landes, so die Idee, könnte seinem Konzern zugeschlagen werden. Das WestLB-Kapital von 5,5 Milliarden Mark würde sich nahezu verdoppeln.

Die privatwirtschaftlich arbeitenden Konkurrenten bringen solche Spiele zwischen Land und Bank in Rage. Eberhard

Martini, Chef der Bayern Hypo und Präsident des Bankenverbands, beschwerte sich schriftlich bei Rau: Ein solcher Zusammenschluß sei „nicht vertretbar". Geld, das über 40 Jahre im subventionierten Wohnungsbau angesammelt worden sei, dürfe die WestLB nicht nutzen, um den privaten Banken noch mehr Geschäft streitig zu machen.

Das Geld-Establishment, voran die Deutsche Bank, sieht den fairen Wettbewerb gefährdet. Käme Neuber doch noch in den Besitz der Wohnungsanstalt, müßte Hilmar Kopper wohl noch öfter mit Düsseldorf telefonieren.

Bahn

Schwieriger Weg

Revolutionäre Vorschläge der Bahn-Kommission: Der Schienenbetrieb soll eine Aktiengesellschaft werden.

Eile sei geboten, mahnen die elf Experten, der Zeitdruck sei groß. Die Bundesbahn leide „unter einem besonders hohen Verfall der Ertragskraft", die ostdeutsche Reichsbahn müsse einen „drastischen Einbruch ihrer Verkehrsnachfrage hinnehmen".

Bliebe eine „grundlegende Sanierung" aus, so die Bahn-Kenner, gäbe es „keine Hoffnung". Beide Staatsbahnen würden dann in den nächsten zehn Jahren Verluste von 180 Milliarden Mark einfahren, der gesamte Finanzbedarf die aberwitzige Summe von 400 Milliarden Mark übertreffen. Das kann niemand mehr bezahlen.

Reformen bei der Bahn sind seit langem überfällig. Weil Bonn sich nicht entscheiden konnte, hatte die Regierung vor zwei Jahren die Kommission aus Unternehmern und Wissenschaftlern, Gewerkschaftlern und Politikern berufen.

Nach vielerlei Gezänk haben die Herren, die unter dem Vorsitz des Managers Günther Saßmannshausen, 61, tagten, nun ihre Vorschläge präsentiert. Sie sind, für hiesige Verhältnisse, wahrhaft radikal.

Bundesbahn und Reichsbahn, so das einhellige Votum, sollten eine neue Rechtsform erhalten. Der Bund müsse „umgehend eine Deutsche Eisenbahn AG" gründen, können die Bonner nun nachlesen, kurz „DEAG" genannt. Darin sollen die bisherigen Gleisbehörden „alsbald schrittweise aufgehen".

Käme es wirklich soweit, dann wäre dies der gewaltigste Bruch in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen. Seit rund 100 Jahren ist die Bahn in Deutschland Staatsbetrieb, seither ist sie aufgebaut wie eine Behörde.

Der Bericht der Kommission werde „die Grundlage unserer Arbeit" sein, beteuert Günther Krause. Der Verkehrsminister ahnt auch schon, „daß wir damit am Anfang eines schwierigen Weges stehen, auf dem manche Widerstände zu überwinden sind".

Recht hat er. Um die Staatsbahn zur Aktiengesellschaft umzurüsten, müßte das Grundgesetz geändert werden. Die Regierung brauchte zur Abschaffung des Beamten-Apparats eine Zweidrittelmehrheit – gar nicht so einfach in einem von Beamten bevölkerten Parlament.

Der Bericht ist noch nicht publik, schon poltert die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED): „Hände weg von der Verfassung." Die Konkurrenz-Gewerkschaft der Bundesbahner (GDBA) beweint eine „Bankrotterklärung".

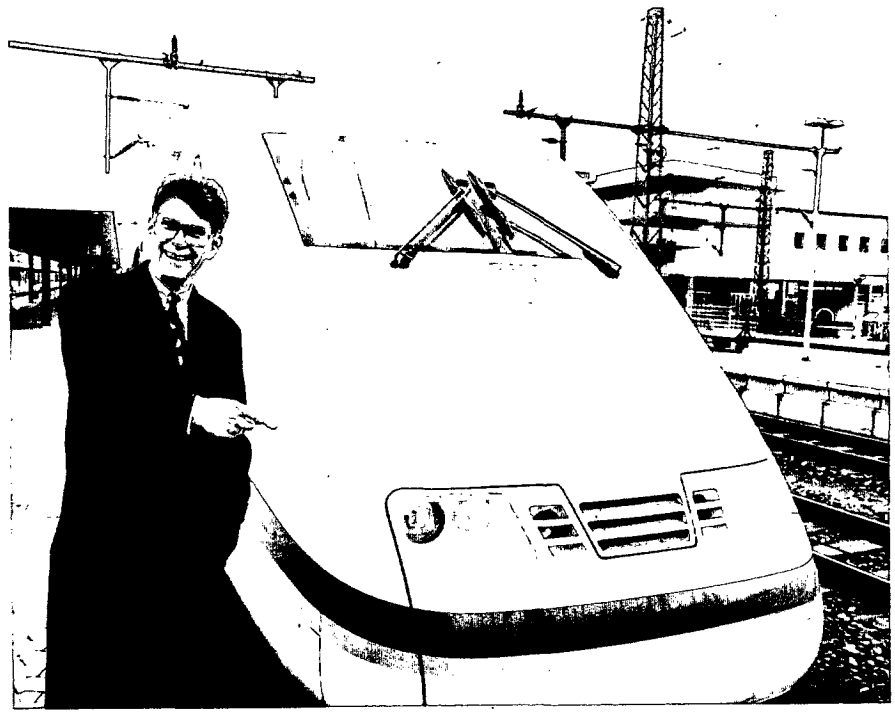
Gewiß, es gibt sie, die tüchtigen und fleißigen Bahnbeamten. Doch trotz vieler Neuerungen liefert die Behörde Bundesbahn immer wieder neue Belege für ihre Unbeweglichkeit.

Mit gewaltigem Werbegetöse war die Einführung des Hochgeschwindigkeitszugs ICE vorbereitet worden. Doch dann verärgerte die Bahn mit einer bemerkenswerten Zahl von Pannen auch die gutmütigsten Kunden. Statt das Ansehen zu mehren, wurde der Ruf der Bahn beschädigt.

Der Verkauf von Fahrkarten gedeiht noch immer zum hoheitlichen Akt, Kunden werden nicht bedient, sondern nach längerem Anstehen als Beförderungsfälle abgefertigt. Und mit der ausgebufften Laster-Lobby von der Konkurrenz auf der Straße konnten die Gleisbeamten nie Schritt halten. „Die Denke muß sich ändern", meint Bahn-Chef Heinz Dürr (SPIEGEL 18/1991).

Der Firmenmantel einer Aktiengesellschaft wäre bei diesem Vorhaben gewiß förderlich. Die Mitarbeiter könnten mehr nach Leistung bezahlt werden, das Management wäre beweglicher und freier bei seinen Entscheidungen. Die lästige Abhängigkeit des Bahnvorstands von Bonner Ministerialbeamten würde erheblich verringert.

Doch die Umwandlung kostet viel Geld. Widerstände sind daher nicht nur von der Gewerkschaft, sondern wohl auch vom Finanzminister zu erwarten.



Bundesbahn-Chef Dürr, ICE: Der Ruf wurde beschädigt

Die neue Eisenbahn Aktiengesellschaft DEAG, so schreiben die Experten, solle „ihre Geschäfte frei von Altverbindlichkeiten betreiben". Das bedeutet, Bonn müßte 35 Milliarden Mark Schulden übernehmen, die gegenwärtig allein auf der Bundesbahn lasten.

In einer langen Liste zählt die Kommission auf, was sonst so alles „einmalig" bereinigt werden sollte. Dazu gehören beispielsweise nicht unbeträchtliche Rückstellungen für Umwelt-Altlasten der Reichsbahn.

Der Finanzminister soll gleichsam, ist daraus zu folgern, für sämtliche Sünden der Vergangenheit in West und Ost bezahlen. Es träfe, zumindest was den Westteil des Landes anbelangt, den Richtigen.

Verkehrspolitiker sämtlicher Koalitionen haben bis heute mit Vorrang