



RWE-Kraftwerk

Stromkonzern soll aufgeteilt werden

Deutschlands größter Stromkonzern, das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE), soll entflochten werden. Nach einer Studie, die zur Zeit in der Düsseldorfer Staatskanzlei diskutiert wird, soll das RWE, das über 40 Prozent der Stromversorgung in der Bundesrepublik und rund 60 Prozent des deutschen Leitungsnetzes kontrolliert, in fünf Gesellschaften aufgeteilt werden. Die Stromerzeugung des Konzerns (Umsatz: 27 Milliarden Mark) soll nach Regionen (Nord, Mitte, Süd) von drei Gesellschaften übernommen werden. Für die rund 170 Beteiligungen und das Leitungsnetz des RWE sind zwei weitere eigenständige Firmen vorgesehen. Die Landesregierung will darüber erst nach den Landtagswahlen am 12. Mai befinden; sie muß nämlich mit dem Widerstand der Kommunen rechnen, die vom RWE Konzessionsabgaben erhalten. Die Kommunalpolitiker schätzen außerdem die gutdotierten RWE-Beiratsposten.

Haunschild unter Unions-Beschuß

CDU-Mitglieder des Forschungsausschusses verlangen von Forschungsminister Heinz Riesenhuber, seinen beamteten Staatssekretär Hans-Hilger Haunschild zu entlassen. Die Abgeordneten sind verbittert über die Art, wie Haunschild, gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender der Kernforschungsanlage Jülich (KFA), gemeinsam mit KFA-

Chef Wolf Häfele den Bau einer 2,9 Milliarden Mark teuren „Spallations-Neutronenquelle“ durchzusetzen versucht. Das ist eine Art Neutronenkanone, mit deren Hilfe unter anderem Grundlagenforschung in der Materialkunde betrieben werden kann. Haunschilds neuester Patzer: Mit der Begründung, das KFA-Vorstandsmitglied Peter Engelmann sei nicht der geeignete Mann, den Bau der geplanten Neutronenkanone zu managen, verlängerte er dessen Vertrag nicht, sondern heuerte den Frankfurter Professor Werner Martienssen an. Der jedoch sag-

te inzwischen ab, weil Forschungsminister Riesenhuber das von Haunschild geförderte Großprojekt nicht befürworte.

Urlaub im Ausland teurer

Viele Ferienländer sind in diesem Sommer für deutsche Urlauber teurer als im vergangenen Jahr. Höhere Inflationsraten und überdurchschnittliche Preissteigerungen im touristischen Gewerbe werden nämlich nicht mehr im gleichen Maße wie früher durch entsprechende Wechselkursverbesserungen für die Mark aufgefangen. Das gilt besonders für Spanien und Griechenland, deren Währungen sich am starken Dollar orientieren. In Spanien ist nach Berechnungen der Commerzbank die Urlaubsmark nur noch 90 Pfennig wert, in Griechenland nur 89 Pfennig. Am billigsten ist für deutsche Urlauber immer noch Jugoslawien. Hier hat eine Mark die Kaufkraft von 1,37 Mark. In Italien kann der Tourist für eine Mark so-



Touristen in Athen

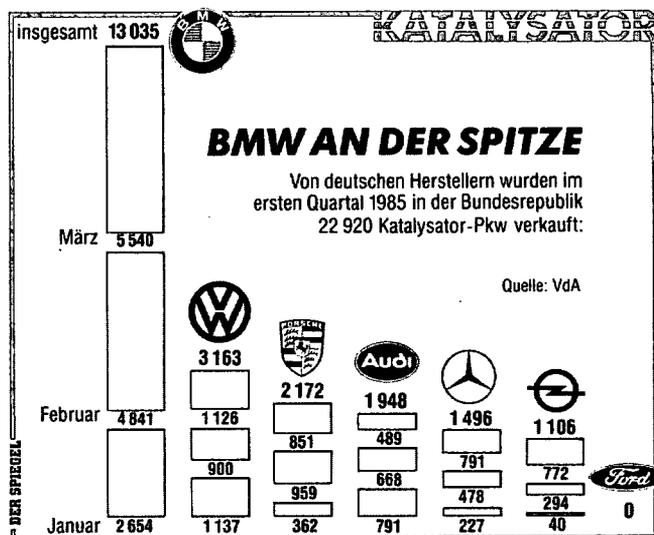
viel kaufen wie daheim für 1,08. Am stärksten belastet wird die Urlaubskasse in den USA. Dort ist die Mark nur 66 Pfennig wert.

Erfolg mit neuen Policen

Sparpläne mit Versicherungsschutz, mit denen einige deutsche Banken den Lebensversicherungen Konkurrenz machen, sind bislang nur mit mäßigem Erfolg verkauft worden. In ihrem Ursprungsland USA jedoch hat sich diese Art der Vermögensbildung – eine Todesfallversicherung ist mit einem Spardepot verknüpft – erstaunlich schnell durchgesetzt: Mehr als 200 Gesellschaften bieten inzwischen eine „Universal-Life-Police“ an. Dabei sprang der Anteil von Universal-Life am Neugeschäft der amerikanischen Lebensversicherer von 1981 auf 1984 von zwei auf rund 35 Prozent. Ähnliche Wachstumsraten halten Experten für den deutschen Markt nicht für möglich. Im Gegensatz nämlich zu den traditionellen Lebensversicherungen werden die Sparpläne steuerlich nicht begünstigt.

Zitat

„In Wahrheit leben die USA mit geborgtem Geld und mit geborgter Zeit“ (Paul Volcker, Chef der US-Notenbank).



Die Zahl schadstoffarmer Autos deutscher Produktion nimmt nur langsam zu. Im ersten Quartal dieses Jahres wurden in der Bundesrepublik rund 12 000 Fahrzeuge mit Katalysator verkauft. Weitere 10 920 Autos waren auf den nachträglichen Einbau eines Katalysators vorbereitet. Insgesamt waren somit knapp sechs Prozent der ausgelieferten Wagen mit der schadstoffreduzierenden Technik ausgerüstet. Gut die Hälfte dieser Autos entfällt allein auf BMW. Die Bayern verkaufen fast zehnmal soviel Fahrzeuge mit Katalysator-Technik wie Daimler-Benz. Während bei BMW und Mercedes der Absatz von Katalysator-Fahrzeugen zwar langsam, aber stetig wächst, stagniert er bei VW und geht bei Audi sogar zurück.