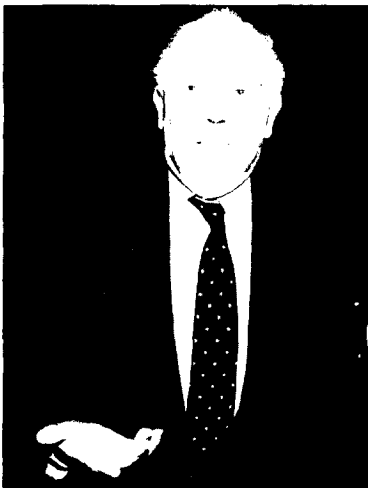


Späth hält schnellen Brüter für überflüssig

Die Zukunft des Schnellen Brüters in Kalkar wird immer ungewisser. In einem Schreiben an Bundeskanzler Helmut Kohl hat sich jetzt Baden-Württembergs Ministerpräsident Lothar Späth auf die Seite der Gegner des Milliarden-Projekts gestellt. Späth zeigte „volles Verständnis“ für die Haltung der schwäbischen Stromunternehmen, die eine weitere Finanzierung des Brüters ablehnen. Weil entgegen den ursprünglichen Annahmen die Uranvorräte wesentlich länger reichten, argumentiert Späth, zudem durch Wiederaufarbeitung und Recycling weitere Streckungen möglich seien, „dürfte sich aus heutiger Sicht eine Notwendigkeit für eine großtechnische Einführung von Schnell-Brutreaktoren in den nächsten beiden Jahrzehnten nicht ergeben“. Laut Späth

„fragt es sich, ob angesichts der hohen Entwicklungskosten und der Akzeptanzprobleme in der Bundesrepublik ein nationales Projekt sinnvoll ist“. Denn, schreibt der Ministerpräsident, „Frankreich ist uns in der Entwicklung gut 20 Jahre voraus“. Eine „Notwendigkeit der Strombereitstellung aus Brutreaktoren“, so belehrte Späth überdies den Kanzler, bestehe „innerhalb der nächsten Jahrzehnte für die deutsche Elektrizitätswirtschaft nicht“. Forschungsminister Heinz Riesenhuber gerät mit der Abfuhr aus Baden-Württemberg in Finanzierungsnot. Gefahr droht auch aus dem Parlament. 200 Millionen Mark hat Riesenhuber in seinen Haushalt 1989 insgesamt dafür eingestellt. Die CDU/CSU-Fraktion hat sich vorgenommen, davon 20 Millionen Mark zu streichen.



Tietmeyer

Tietmeyer zur Bundesbank

Für Hans Tietmeyer, 57, Staatssekretär im Bonner Finanzministerium, erfüllt sich wohl doch noch ein langgehegter Wunsch: Im nächsten Jahr darf der ehrgeizige Christdemokrat nach internen Absprachen auf den frei werdenden Sessel des parteilosen Leonhard Gleske im Direktorium der Bundesbank rücken. Schon einmal, 1985, hatte er den Umzug in die Zentralbank geplant. Damals war der CDU-Staatssekretär als Nachfolger für den Präsidenten Karl Otto Pöhl (SPD) im Gespräch. Die Kungelei um den hochdotierten Posten mißlang, weil der Zentralbankrat entgegen dem Bundesbankgesetz nicht gefragt worden war.

Lufthansa: Piloten verärgert

Lufthansa-Chef Heinz Ruhau bekommt Krach mit seinen Piloten. Weil die Flotte wächst, aber Flugzeugführer fehlen, setzt die Lufthansa bei ihren Tochterfirmen immer mehr ausländische Piloten ein. So sollen die für die Charter-Firma Condor vorgesehenen neuen fünf Boeing 757 von 60 Piloten einer Leasing-Gesellschaft geflogen werden. Bei der Fracht-Tochter German Cargo sollen nur noch geleaste Besatzungen angeheuert werden. Dadurch werden bei German Cargo mehr als 90 Piloten frei, die Lücken bei der Lufthansa ausfüllen sollen. Bei Condor und Lufthansa wehren sich die Piloten. Vor allem die jüngeren Flugkapitäne fürchten um ihre Karriere, weil die erfahrenen Fracht-Flieger höhere Planstellen besetzen werden und damit einen Beförderungsstau auslösen. Zudem sehen die Lufthansa-Piloten ihre gutdotierten Tarifverträge gefährdet.

Otto-Tochter mit falschen Tönen

Mit eigenwilligen Vertriebsmethoden hat sich ein französischer Ableger des Hamburger Otto Versands in Frankreich Ärger eingehandelt. Die Otto-Tochter „3 Suisses“, das zweitgrößte Versandhaus in Frankreich,

bot ihren Kunden ein Schmuckstück mit einem „echten Diamanten“ zu einem deutlich überhöhten Preis an; mitgeliefert wurde das „Echtheitszertifikat“ der Compagnie européenne de lapidaires, eines angesehenen Pariser Edelstein-Verarbeiters. Die Unterschrift des Präsidenten auf diesem Zertifikat war gefälscht. Georges Edberg, der echte Präsident, brachte den Fall vor Gericht: In dieser Woche



Gefälschtes Zertifikat

muß sich der Chef der Otto-Tochter „3 Suisses“ in Lille wegen Urkundenfälschung und irreführender Werbung verantworten.

MBB soll bayrisch bleiben

Manager von Daimler-Benz machen sich Sorgen um ihren Einstieg bei MBB. Es formiert sich offenbar ein mächtiger Konkurrent: Gedrängt von Franz Josef Strauß kauft der Münchner Elektro-Multi Siemens angeblich ein Aktienpaket von BMW. Gemeinsam könnten beide Konzerne versuchen, die Führung des ebenfalls Münchner Flugzeugbauers MBB zu übernehmen, und den Daimler-Einstieg verhindern. Obwohl die Bayern solche Absichten bestreiten, wäre eine Beteiligung an MBB durchaus verlockend. Zu den Bedingungen, die Daimler-Benz Bonn abgerungen hat, wird MBB trotz des Airbus-Risikos attraktiv. Besonders Strauß hat ein Interesse daran, daß MBB unter bayrischer Führung bleibt. Übernimmt Daimler den Konzern, ver-

liert Strauß seinen Einfluß auf sein Lebenswerk Airbus. Gelänge es ihm, Siemens und BMW einzuspannen, könnte er Wirtschaftsminister Bangemann und Kanzler Kohl bloßstellen – beide haben sich stark für den Einstieg von Daimler bei MBB engagiert.



SPIEGEL 31/1988