

„Das mit VW schlägt ganz schön rein“



VW-Stadt Wolfsburg: Abstriche, Einsparungen, Minus überall

Seit das Volkswagenwerk Produktion und Personal abbaut, kriselt es in den VW-Städten von Emden bis Neckarsulm, Steuereinnahmen schrumpfen, der Abschwung trifft

Handel und Gewerbe. Bonn und zwei Landesregierungen beschlossen in der letzten Woche für die strukturschwachen Regionen ein Millionen-Hilfsprogramm.

An guten Tagen sind im „Kasino“ und in der „Eßhalle Nord“ von Audi NSU bis zu 12 000 Semmeln weggegangen; nun ist's damit vorbei. Hans Härtner, der die Semmeln buk und brachte, hat einsehen müssen, daß es „nimmer so weitergeht“.

Nichts geht mehr so weiter in Neckarsulm: Das Schuhgeschäft Kühner rechnet bis zum Herbst mit einem Umsatz-Minus „bis zu 25 Prozent“, das Hotel „Post“ sieht „miesen Vermietungszeiten“ entgegen, und die Gemeindeverwaltung hat die Heizung für das städtische Freibad erst mal wieder zu den Akten gelegt.

Im nordhessischen Baunatal räumt Bürgermeister Martin Hesse ein: „Am Stadtwachstum ist etwas abzuschreiben“, im niedersächsischen Salzgitter klagt CDU-Ratsherr August-Wilhelm Ahrens: „Wo wir ein kreuzungsfreies Bauwerk für wünschenswert halten, müssen wir uns demnächst wohl mit Ampeln begnügen.“

Rotes Licht sogar in Wolfsburg, wo manche in der Hoffnung, es werde endlich aufwärtsgehen, schon an eine Einwohnerzahl von 200 000 geglaubt hatten; doch statt 70 000 mehr sind es 3000 schon weniger geworden, da gab es „ganze Familien, die abmarschieren“, wie im Rathaus registriert wurde.

Abstriche, Einsparungen, Minus überall, wo Volkswagen-Werke bisher

wie naturgegeben für Aufschwung, volle Kassen und Sorglosigkeit sorgten, wo das VW-Zeichen über der Stadt permanentes Wirtschaftswunder zu garantieren schien und eigentlich gar nichts mehr passieren konnte — nun ist es doch passiert.

Nachdem der Konzern erst noch versucht hatte, die Autoflaute mit Kurzarbeit und behutsamer Reduzierung des Personals zu überstehen, muß er sich „den veränderten Absatzmöglichkeiten“, wie die Krise werksoffiziell heißt, jetzt mit einem drastischen Abbau seiner Belegschaft anpassen und überall Leute einsparen: 5900 in Wolfsburg, 3900 in Hannover, 3000 in Salzgitter, 2300 in Kassel-Baunatal, 1500 in Emden, 850 in Braunschweig, 4700 in Neckarsulm und 1700 in Ingolstadt: die Zweigbetriebe in Heilbronn und Neuenstein werden, falls keine anderweitige Verwendung möglich ist, geschlossen.

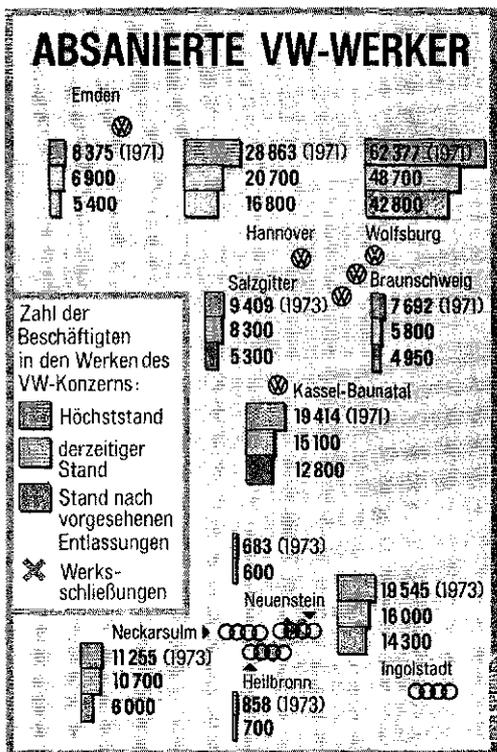
Die sogenannten Freistellungen belasten nicht nur den Arbeitsmarkt, auf dem es auch in den betroffenen Regionen schon wieder freundlicher ausgesehen hatte. Von Emden über Salzgitter bis Neckarsulm und Ingolstadt richten sich die Geschäfte und die Gemeinden darauf ein, daß dürre Zeiten kommen: Die einen müssen darauf verzichten, was insgesamt 25 000 wohlbezahlte VW-Werker bislang so auszugeben pflegten, die anderen müssen sehen,

wie sie die Steuerverluste verwinden, die ihnen entstehen, seit VW keinen Gewinn mehr macht. „Bei Verlusten“, sagt Wolfsburgs Oberstadtdirektor Werner Hasselbring, „ist die Gewerbeertragsteuer null.“

Lange her ist 1969, Wolfsburgs bestes Jahr, als die Stadt nicht weniger als 93 Millionen aus dieser Steuer kassierte, und bis auf ein besseres Trinkgeld kam alles von VW. Schon vergangenes Jahr hatte die Stadt, wie Kämmerer Helmut Schütze dem Rat mitteilte, „enorme Abgänge bei der Gewerbesteuer“ hinzunehmen, ganze 22,5 Millionen Mark konnten in den Haushalt dieses Jahres noch eingesetzt werden.

Da kehrte ins Rathaus, das entgegen allen Plänen baulich vorerst nun nicht erweitert werden wird, zurück, was Hasselbring „gesunden Realismus“ nennt. Ein Millionending von Freizeitzentrum im Allerpark wurde „zumindest aufgeschoben“, auch wird sich der Ausbau neuer Stadtteile wenigstens verlangsamen. 600 Wohnungen stehen sowieso schon leer, auch das ist neu in Wolfsburg.

Neu ist überdies, daß der Einzelhandel der ehemaligen „Stadt des KdF-Wagens“ erstmals verspürt, daß das Geld nicht mehr so locker sitzt, nachdem der Boom in der Do-it-yourself-Branche vorüber ist, den die Kurzarbeit noch angefacht hatte. So hat die Stadtverwaltung nun doch ein Amt für



Wirtschafts- und Verkehrsförderung eingerichtet, auf das sie bisher hatte verzichten können. Und obchon empfohlen wurde, die Kanalgebühren und die für Müllabfuhr, Krankentransport und Bestattung zu erhöhen — binnen drei Jahren, so rechnet man sich aus, werden die 100 Millionen Mark aufgezehrt sein, die es Ende 1974 an Rücklagen noch gab.

Es trifft die kleinen Städte wie die großen: Obwohl der Landeshauptstadt Hannover mit ihrem 1,8-Milliarden-Etat durch den Verlust von 3900 Arbeitsplätzen im VW-Zweigwerk nur ein Steuerausfall von knapp zwei Millionen Mark entsteht, ist diese Summe, wie Stadtkämmerer Erich Deppe empfindet, „der berühmte Tropfen“. In vier Jahren, so seine Rechnung, macht das schon acht, plus Preisrate sogar zehn Millionen aus, „und das sind zwei Jugendzentren“.

Für Deppe ist VW nur ein „Symptom für die Gesamtentwicklung“ der Stadt, in der jeder zweite industrielle Arbeitsplatz mehr oder weniger vom Auto abhängt (Conti, Varta) und die Zahl der Industriebeschäftigten seit dem Höchststand vor sechs Jahren um mehr als 30 000 auf nunmehr 93 000 geschrumpft ist, allein bei VW ging die Zahl schon in den vergangenen 15 Monaten unauffällig um 5400 zurück. Streichungen deshalb im Etat auch hier; den Kunstverein haben sie derart getroffen, daß er aus Geldmangel Bilder aus dem vorigen Jahrhundert ausstellen muß, die im Magazin lagerten, weil keiner sie mehr sehen wollte.

Zwar wäre Hannover auch dann noch nicht verloren, wenn VW gänzlich

* Mit Hitler, VW-Konstrukteur Porsche.

ausfiel; in Emden aber oder Ingolstadt rührt schon das VW-Sparprogramm an die Substanz. Jährlich acht bis zehn Millionen hat VW zu den Investitionen der ostfriesischen Hafenstadt beige-steuert, rund ein Viertel dessen, was insgesamt verfügbar war. Und gäbe es, mal angenommen, VW in Emden gar nicht mehr, dann könnte man, so Oberbürgermeister Jan Klinkenborg, allenfalls „mal die eine oder andere Straße bauen“.

Nicht anders im bayrischen Ingolstadt, wo man sich von der VW-Misere „in die Nieren getroffen“ fühlt, so Oberbürgermeister Peter Schnell. Und weil 1974 „nicht das Jahr der großen Erträge, sondern das der großen Enttäuschungen“ wurde, mußte auch die Kommune bremsen: kein Schulzentrum, kein Eisstadion, keine Altentagesstätte wie gerade noch geplant.

Bis zu 1,1 Milliarde Bruttogewinn erwirtschaftete das VW-Imperium jährlich in seiner Glanzzeit, mit 583 Millionen speiste es etwa 1969 die öffentlichen Kassen. In Wolfsburg gab es Zeiten, da die Einkünfte der Stadt fast ausschließlich aus Abgaben des Volkswagenwerks bestanden, beispielsweise 1964, als im kommunalen Haushalt eine Gewerbesteuererinnahme von 74,4 Millionen Mark eingesetzt wurde, die Grundsteuern dagegen nur 4,5 Millionen und alle anderen Steuern zusammen gerade 500 000 Mark ausmachten.

Und je nach der Zahl der Beschäftigten profitierten die Kommunen mit VW-Zweigwerken von dem finanziellen Segen, der sie unabhängig und abhängig zugleich werden ließ: unabhängig auf finanziellem Gebiet, solange VW verdiente, abhängig aber davon, daß VW verdiente — am goldenen Zügel einer Industrie, die oft genug die Industrie schlechthin am Orte war.

Nirgendwo deutlicher manifestierte sich dieses Prinzip als in Wolfsburg selber, wo Hitler 1938 den Grundstein für das Werk legte, noch ehe die Stadt gegründet war. „Das Werk“, schrieb der Soziologe Hermann Hilterscheid, „war zuerst da und blieb in jeder Hinsicht das Primäre“: Aller Grund und Boden gehörte anfänglich dem Werk, alle Straßen waren zunächst Privatwege, noch 1964 verwies Oberbürgermeister Hugo Bork darauf, daß das Volkswagenwerk „bei keiner Planung und bei keiner Maßnahme... außer acht gelassen werden durfte“.

In Wolfsburg regiert und reglementiert VW.

„Über die Brücke gehen“, nämlich über den Mittellandkanal ins Werk, mußten zwanzig Jahre und länger die Stadtoberen, wenn sie etwas zu entscheiden vorhatten, und bei VW hielt man es für „ein ökonomisches Naturgesetz... daß ein Unternehmen von der Größenordnung und dem Stil des Volkswagenwerkes alles in seinen Bann zieht, was in den Bereich seiner magnetischen Kräfte gerät; und menschliche Planung tut meistens besser daran, sich nach den Naturgesetzen auszurichten, als sich etwa — tapfer, aber aussichtslos — dagegen aufzubauen“.

Aussichtslos war etwa, daß die Stadt Wolfsburg dem Dorf Nordstemke die Nordstemker Flur abkaufen wollte: Da machte Anrainer und VW-Generaldirektor Heinz Nordhoff darauf aufmerksam, die Ausweisung dieses Areals als Baugebiet wäre für ihn ein Grund, aus Wolfsburg fortzuziehen, und, wohl-gemerkt, die anderen Herren der Geschäftsleitung wohnten nur deshalb in Wolfsburg, weil er, Nordhoff, da woh-



VW-Grundsteinlegung 1938*: Erst das Werk, dann die Stadt



VW Baunatal: „Genügend Geld . . .



... für vergoldete Waldwege": Alt-Baunatal

ne. Das Resultat war, daß die Stadt verzichtete und VW die Nordsteimker Flur erwarb.

Das Werk regierte und reglementierte, es konnte das in den Aufbaujahren nach dem Krieg um so leichter, als alle Wolfsburger Liegenschaften bis 1955 grundbuchmäßig auf seinen Namen eingetragen blieben; nicht zuletzt daran scheiterten alle Bemühungen von Rat und Verwaltung, die wirtschaftliche Abhängigkeit der Stadt vom Werk zu mindern und sie, wie Oberstadtdirektor Wegner 1953 formulierte, „wenigstens auf eineinviertel Beine zu stellen“ — die Stadt war nicht in der Lage, Firmen, die sich ansiedeln wollten, Bauland anzubieten.

Und als sie es nach Unterzeichnung eines Auseinandersetzungsvertrags 1955 endlich konnte, waren es die hohen

VW-Löhne, die anderen Unternehmen jeden Mut nahmen, nach Wolfsburg zu gehen. Immerhin: Statt 82 Prozent, wie 1950, sind heute nur noch 60 Prozent aller Wolfsburger Beschäftigten bei VW tätig, nämlich rund 49 000.

Aber der nach dem Werk größte Arbeitgeber am Ort ist kein Industriebetrieb, sondern die Stadtverwaltung, und auch die dritte Stelle nimmt keine Fabrik ein, sondern Hertie. Und so kriselt es im selben Maß, wie es bei VW kriselt, auch bei der Stadt, 6,3 Prozent beträgt nun schon die Arbeitslosenquote.

Was als Dilemma lediglich verdeckt war, solange das VW-Werk jede Menge Geld und Arbeitsplätze hatte, liegt nun offen zu Tage: Wenn VW nicht verdient und keine Steuern zahlt, müßten das andere tun, nur die gibt es nicht. So richtet sich die Hoffnung

von Oberstadtdirektor Hasselbring darauf, daß der Sanierungsplan des VW-Vorstands gelingt und die Rentabilität des Unternehmens wiederhergestellt wird: „Die Stadt wäre pleite, wenn dieses Konzept nicht realisiert werden könnte.“

Aber die Sanierung allein, wenn sie denn erreicht werden sollte, macht es auch nicht mehr. Bis Anfang der achtziger Jahre, so hat Hasselbring gerechnet, braucht Wolfsburg mindestens 10 000 neue Arbeitsplätze. „sonst gibt es eine Massenabwanderung“. Für drei Industriestandorte hat die Stadt schon Bundes- und Landesmittel beantragt — nur wer da bauen soll oder will ist einsteuilen rätselhaft.

Und Wolfsburg ist überall, wo VW seine Autos baut: Alle jene von der Wirtschaftsgeographie her unterentwickelten Regionen von Ostfriesland über Nordhessen bis Mittelbayern, in denen das Werk, Angelpunkt aller wirtschaftlichen Hoffnungen, sich etablierte, partizipierten am Wohl des Unternehmens, das Führer einer Branche war, die fast immer nur wuchs und wuchs. Jetzt, da die Branche, VW wie immer vorneweg, in die roten Zahlen gewachsen ist, partizipieren sie an ihrem Weh, und Ostfriesland, Nordhessen, Mittelbayern liegen wieder da, wo sie früher lagen: hinten und am Rand. Dort wird zuerst deutlich, was Ökonomen und Soziologen „strukturelle Arbeitslosigkeit“ nennen.

„Was sollte man sonst als Katastrophe ansehen?“

Im ostfriesischen Emden, wo es außer VW nur noch die Rhestahl-Nordseewerke und sonst im Umkreis von fünfzig Kilometern an Industrie so gut wie nichts mehr gibt, wird zwar mit einem potenten Unternehmen verhandelt, daß sich ansiedeln und tausend Leute beschäftigen will; aber das wäre, wie der SPD-Landtagsabgeordnete Johann Bruns findet, auch noch „kein Grund zum Jubeln“. Denn wo, wie in Ostfriesland, wenigstens tausend jährlich abwandern, um Arbeit zu finden, braucht es eben auch tausend neue Arbeitsplätze im Jahr, und, so Bruns, „was wir im Moment auf der Pfanne haben, bringt uns nicht mehr, als was bei VW eingespart wird“.

„Man hat sich“, so der Ratsherr Herbert Albers, „nachdem VW angesiedelt worden ist, ein bißchen auf den Lorbeeren ausgeruht.“ Jedenfalls wurden keine weiterführenden Konzepte entwickelt, und erst in den letzten Jahren, so Bruns, „wird die Geschichte ein bißchen bewegt“.

Am Dollart auf dem Rysumer Naken ist mit der Erschließung neuen Industriegeländes begonnen worden, ein Betrieb hat sich schon niedergelassen: Die „Emden Plant“ der Phillips Petro-

leum, die Erdgas aus der Nordsee anlandet.

Aber da das nicht reicht, wollen Bürgermeister Jan Klinkenborg und Bruns „den Knoten durchschlagen“; ein neuer Hafen soll her, für eine Milliarde. „Das ist den Emdern immer unheimlich gewesen, mit solchen Forderungen an die Öffentlichkeit zu gehen“, sagt Bruns, aber er macht eine Rechnung auf, die in Hannover, freilich noch nicht in Bonn überzeugt hat: Die Emdener Seeschleuse ist „abgängig“, sie tut's nur noch ein paar Jahre. Mit einer neuen aber, für die das Geld wohl bewilligt werden würde, „wäre die Zukunft Emdens eingemauert“.

Deshalb will man, so Bruns, „den Hafen zum Fahrwasser bringen, nicht umgekehrt“, nur so ist auf Industrie und also auf Arbeitsplätze zu rechnen.

Derweil ängstigt die Ostfriesen noch die Vorstellung, daß das VW-Werk womöglich dichtmacht. Das wäre „eine Katastrophe“, sagt Bruns, „was sollte man sonst als Katastrophe ansehen“.

Auf andere Weise fatal ist die Lage in Salzgitter, wo es als einzigen industriellen Arbeitgeber von Belang, bis VW kam, nur das Stahlwerk gab. So hat sich, seit sich 1969 VW ansiedelte, die Monostruktur gewissermaßen nur verdoppelt. „Das mit VW schlägt ganz schön rein“, ärgert sich Stadtkämmerer Hendrik Göttrup, „und das Unglück ist, daß das mit dem Stahlmarkt zusammentrifft, das merken wir ganz schön.“

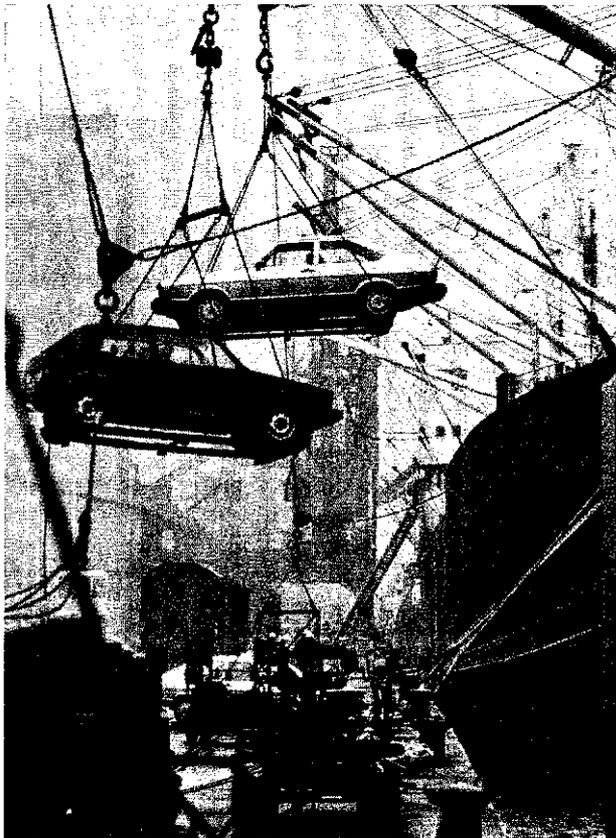
Einst litt man in Salzgitter, einem Gebilde aus 29 Dörfern zwischen Peine und Harz, nur am „Konzern“, wie die Leute den Stahlriesen nennen, und Oberstadtdirektor Paul Intrup weiß noch, daß wir da „immer neidisch auf die VW-Städte waren“. Aber nun hat man VW und leidet auch daran noch: VW muß entlassen, die Hütte muß nächsten Monat kurzarbeiten.

Die Ausdünnung um 3000 Arbeiter bei VW bedeutet, wenn nicht Ersatz geschaffen werden kann, eine Verdoppelung der Arbeitslosigkeit, die derzeit 6,4 Prozent beträgt. Auf den Bauernhof, von dem viele der Werkstätigen einst gekommen sind, geht es auch nicht wieder zurück: „Der Arbeitsplatz in der Landwirtschaft ist zur Zeit einer

der sichersten“, konstatiert Kreislandwirt August-Wilhelm Ahrens, „aber Rückwärtstendenzen sind nicht realisierbar.“

Was, nur ein paar Kilometer entfernt, Braunschweig mit VW durchmacht, ist für die Stadt nicht neu: Bis heute sind die 1700 Leute, meist Facharbeiter, noch nicht alle untergebracht, die vor zwei Jahren auf der Strecke blieben, als Voigtländer dichtmachten, und die Frage, ob Rolle erhalten bleibt, ist auch noch unbeantwortet.

Oberbürgermeister Günter Jaenicke, erst seit einigen Monaten im Amt, hadert ein bißchen mit seinen Vorgängern. „Wir haben uns nicht zeitgemäß darum gekümmert, neue Industrie hierherzubekommen.“



VW-Verladung in Emden: „Ein Hafen für eine Milliarde“

Wie man das bei der Randlage der Stadt schaffen soll, weiß er allerdings selber nicht, „dabei haben wir hier eine ganze Menge zu zeigen“, sagt er, zum Beispiel „eine ganze Menge alter Kirchen“.

Auch in Hannover weiß noch keiner, „wie wir die Kurve kriegen“, so IG-Metall-Sekretär und SPD-Ratsherr Hasso Düwel. Daß Schlimmes nicht nur in der Landeshauptstadt, sondern in ganz Niedersachsen, diesem „Land auf vier Rädern“ („Die Welt“), droht, prophezeien auch Wirtschaftswissenschaftler. Pro Kopf erwirtschaften die Niedersachsen gut zehn Prozent weniger Produktionswert als die anderen Deutschen, und so war hier die konjunkturelle Abschwächung auch

schmerzlicher als im übrigen Bundesgebiet: Insgesamt nahm die Produktion in den westdeutschen Investitionsgüterbranchen während des letzten Quartals 1974 um 6,7 Prozent ab, in Niedersachsen aber sank sie gleich um 14,1 Prozent, und ausschlaggebend war mit minus 22 Prozent dabei die Autoindustrie.

Keine der niedersächsischen VW-Städte, Wolfsburg ausgenommen, ist freilich so einseitig auf Volkswagen ausgerichtet wie das nordhessische Baunatal bei Kassel. Wie Wolfsburg gäbe es ohne VW auch diese Stadt nicht, 98,8 Prozent aller Industriebeschäftigten verdienen ihr Brot im Fahrzeugbau, vor zwei Jahren noch passierten täglich mehr als 19 000 VW-Mitarbeiter die Werkstore, mehr als es Einwohner in der Stadt gab.

In der Auto-Hausse konnten die Baunataler ihre Schulen, Sporthallen, Schwimmbäder und Kindergärten mühelos aus VW-Steuern finanzieren, „die haben früher“, erinnert sich Hessens Ministerpräsident Albert Osswald, „alles bar bezahlt“. Und Altbürgermeister Kaspar Reinhardt aus Altenritte beauschte sich damals: „Ich hab' so viel Geld, daß ich meine Waldwege mit goldenen Platten auslegen kann.“

„Rücksichtslose Zertrümmerung der sozialen Struktur.“

Jetzt herrscht Pessimismus, weil es nicht gelungen ist, auch andere Unternehmen anzusiedeln — 120 neue Gewerbebetriebe brachten in den vergangenen zehn Jahren lediglich etwa tausend Arbeitsplätze. Stadtkämmerer Heinrich Müller: „Wir konnten die Monostruktur nur mildern, nicht beseitigen.“

Das gilt, über Baunatal hinaus, für das gesamte Kasseler Gebiet, in dem VW ein Drittel aller industriellen Arbeitsplätze stellt, und es gilt für ganz Nordhessen, wo die Arbeitslosenzahlen eh schon weit über dem Landesdurchschnitt liegen. „Da trifft uns“, so Verbandsdirektor Helmut Feußner von der regionalen Planungsgemeinschaft, „so was wie Baunatal ganz hart.“

Monostruktur allerorten, wo VW am Platz ist: In Ingolstadt wird sie lediglich von einer Spinnereimaschinenfabrik mit 5500 Beschäftigten aufgelockert, gleichwohl lebt die Stadt, so Oberbürgermeister Peter Schnell, „zu 50 bis 60 Prozent von Audi NSU“, wie die VW-Tochter nach wie vor heißt. Die fünf Ingolstädter Raffinerien sind da nur eine Art optischer Täuschung: Sie sehen zwar imposant aus, beschäftigen aber nicht viel mehr als je 200 Leute. Und drei Betriebe mit ungefähr 1500 Plätzen ändern an der Struktur auch nichts mehr, sie haben letzthin alle dichtgemacht.

Wie ein Schlag trifft's schließlich das schwäbische Neckarsulm. Früher we-

gen ihres Wohlstands und ihrer soliden Arbeitsplätze beneidet, ist die kleine Stadt, wie die „Heilbronner Stimme“ klagt, von einem „brutalen Aderlaß“ bedroht, das Audi-NSU-Werk „mit seinem treuen Stamm hervorragender Facharbeiter, Ingenieure und Konstrukteure, mit seinem gewaltigen Fundus an Wissen, Können und Einfallsreichtum wird in seiner Substanz ausgezehrt“ — weil es VW gehört.

Und deprimierend findet das Lokalblatt weniger den Rückschlag für Handel und Gewerbe als die „rücksichtslose Zertrümmerung der sozialen Struktur eines Bereichs, der nicht nur von der Automobilindustrie lebte, sondern in ihr verwurzelt ist“.

Verkürzt auf drei Buchstaben lieh Neckarsulm seinen Namen einst einem kleinen Fabrikanten, und durch NSU kam das Städtle zu Weltgeltung und zur einzigen lokalen Sehenswürdigkeit, dem Zweirad-Museum. Noch heute nennen die Neckarsulmer den Betrieb liebevoll „das Fahrrad“ — Begriffsrest aus jener Zeit, da das Unternehmen den Straßenverkehr mit den ersten Tretmobilen in Bewegung brachte.

Seit Generationen gehört es sich einfach, daß die Kleinstädter und ihre Nachbarn aus Bad Wimpfen oder Bad Rappenau, auch aus Heilbronn und Nebenerwerbs-Weinbauern aus dem entfernten Hohenlohekreis erst mal „im Fahrrad“ Arbeitsplatz oder Lehrstelle suchen.

Tradition, Identifikation und auch etwas Nostalgie machen verständlich, warum die Neckarsulmer um die qualifizierten Arbeitsplätze und um die Qualität ihres Betriebes bangen. „Wenn hier die Intelligenz weiter verringert wird“, prophezeit der langjährige Betriebsratschef Karl Walz, „dann kriegen wir Zustände wie bei einem süd-afrikanischen Montageband.“ Und für



Protest in Salzgitter: „Mehr ist nicht zu erwarten“

„strukturpolitische Perversion“ hält Oberbürgermeister Erhard Klotz deshalb auch den Versuch der baden-württembergischen Landesregierung, 600 qualifizierte Audi-Mitarbeiter zu Klöckner-Humboldt-Deutz nach Ulm zu vermitteln.

Klotz denkt dabei an die Firmentreue und Seßhaftigkeit („durch Bausparverträge, Kinder und so“) beispielsweise der 450 Techniker vom Wankelmotorzentrum: „Ulm ist für die schon Sibirien, ich glaube, hier will keiner weg.“

Den Monostrukturen von Neckarsulm und Ingolstadt wurde ein Schrumpfungskonzept „von oben übergestülpt“ (OB Klotz), das in großstädtischen Ballungsräumen schmerzloser greifen mag, den kleinstädtischen Re-

gionen jedoch ihr Los noch weiter erschwert. Versuche der Kommunen, sich aus der Abhängigkeit herauszumanövrieren, scheiterten in guten Zeiten fast immer daran, daß der — auf Metallberufe ausgerichtete — Arbeitskräftemarkt durch die attraktiven Lohn- und Sozialleistungen der Auto-Giganten verwöhnt worden war.

Keine simple Flaute also, kein Tief, das nur vorüberzieht, eine tiefer wurzelnde Krise vielmehr, die Alarm in Baden-Württemberg wie in Niedersachsen ausgelöst hat. In Stuttgart präsentierte Ministerpräsident Hans Karl Filbinger vorletzte Woche ein Förderungsprogramm, das von Land und Bund mit je 65 Millionen Mark finanziert werden und vor allem neue Arbeitsplätze in einigen Schwerpunkorten, darunter Neckarsulm, schaffen soll.

In Hannover entwarf das Niedersachsen-Kabinett unter Alfred Kubel gar ein 250-Millionen-Programm, das darauf angelegt ist, die regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern und neben Ostfriesland noch Wolfsburg, Salzgitter und Hannover zu helfen, Industrie anzusiedeln, jedenfalls sollen „die von VW-Freisetzen betroffenen Gebiete bevorzugt bedient werden“.

Und schneller als sonst oft üblich reagierte Bonn diesmal: Vergangenen Mittwoch beschloß die Bundesregierung, in diesem Jahr und den beiden kommenden Jahren 105 Millionen Mark herzugeben, damit 18 000 neue Arbeitsplätze überall dort geschaffen werden, in denen die VW-Entlassungen wirtschaftliche Kraft gekostet haben.

Ministerpräsident Kubel in Hannover: „Alle Möglichkeiten laufen. Mehr ist nicht zu erwarten, mehr ist in unserer Wirtschaftsordnung, die wir nicht infrage stellen wollen, auch nicht drin.“



Protest in Neckarsulm: „In der Substanz ausgezehrt“