

Lange Leitung nach Portugal

Die Manager des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks geben weiter Geld in großem Stil aus. Nach dem Kauf der Deutschen Texaco für rund zwei Milliarden Mark planen die Essener nun ein internationales Stromprojekt von gewaltigen Ausmaßen. Der mit flüssigen Mitteln reich gesegnete Stromkonzern will eine Transitleitung von der spanisch-französischen Grenze nach Portugal bauen. Den Strom soll die Electricité de France liefern. Portugal hat zu geringe Kraftwerkskapazitäten, die französische Staatsfirma zuviel davon. Die lange Leitung wird über eine Milliarde Mark kosten, doch das Geld ist wahrscheinlich gut angelegt: Für Transitleitungen dieser Art werden in der Branche deftige Gebühren kassiert. Das Dreiecksgeschäft soll dem deutschen Stromversorger einen weiteren Vorteil bringen: Die Franzosen werden nach dem Bau der Portugal-Trasse nicht länger darauf dringen, mit der Verwirklichung des EG-Binnenmarktes Ende 1992 ihren überschüssigen Billigstrom aus Kernkraftwerken in die Bundesrepublik zu liefern. Gegen dieses Ansinnen aus Paris haben sich die deutschen Stromfabrikanten bisher heftig gewehrt.



Atomkraftwerk in Frankreich

Karstadt steigt bei LTU ein

Die Kaufhaus-Kette Karstadt will Anteile der Fluggesellschaft LTU übernehmen. LTU-Miteigentümer Hans-Joachim Knieps hat dem Essener Konzern sein zehnprozentiges Paket an der Düsseldorf Chartergesellschaft zugesagt. Weitere im Streubesitz befindliche LTU-Anteile in Höhe von rund acht Prozent hat sich Karstadt ebenfalls gesichert. Mit dem LTU-Mehrheitseigentümer, der Familie Conle (80 Prozent Anteile), verhandeln die Kaufhaus-Manager um eine weitere Aufstockung. Die Karstadt-Manager sind nun der Metro-/Kaufhof-Gruppe zuvorgekommen, die ebenfalls an LTU interessiert ist. Ob Karstadt die für den Kauf von mehr als 24,9 Pro-

zent nötige Zustimmung des Kartellamts erhält, ist allerdings zweifelhaft. Erst vor kurzem erwarb der Konzern 26 Prozent des Nürnberger Flugdiensts. Im Besitz des Handelsriesen ist zudem der zweitgrößte Touristik-Konzern NUR.



LTU-Charter-Jets



Kanaltunnel-Bau

Alles doch zu teuer für Private?

Private Investoren können eigentlich fast alles besser, schneller und wirtschaftlicher machen, als der Staat es vermag, so der Glaubenssatz liberaler Wirtschaftsstrategen. Meistens, aber offenkundig nicht immer. Wenn es nach den Wünschen der britischen Regierungschefin Margaret Thatcher ginge, dann würde sich der Staat gänzlich aus Englands Wirtschaft zurückziehen. So wollte die Premierministerin denn auch den Bau und Betrieb einer neuen Eisenbahnschnellstrecke, die London mit dem Kanaltunnel verbinden soll, in Privathand geben. Doch daraus wird wohl nichts: Die veranschlagten Kosten schnellten schon jetzt von ursprünglich 1,2 Milliarden auf 3,5 Milliarden Pfund hoch. Und einige Experten halten es für möglich, daß es noch über sechs Milliarden werden. Bei sol-

chem Investitionsaufwand aber ist die Strecke kaum rentabel zu betreiben. Zwei von sechs Firmengruppen, die sich um das Projekt bewarben, haben ihr Angebot deshalb wieder zurückgezogen. Wie bei der Bahntrasse explodieren die Kosten bei dem privat finanzierten Eurotunnel. Für seinen Bau waren 4,7 Milliarden Pfund veranschlagt, wahrscheinlich kostet er mindestens sieben Milliarden. Jetzt sucht die Tunnelgesellschaft dringend neues Geld, alle Kalkulationen für einen wirtschaftlichen Betrieb sind inzwischen obsolet. Am Ende läßt sich der Tunnel wohl nur mit staatlicher Beteiligung fertigen.

Appetit auf Nachschläge

Die Arbeitnehmer wollen teilhaben am Wirtschaftsboom, in der bundesdeutschen Metallindustrie lassen sich Forderungen nach Lohnnachschlägen immer schwerer abblocken. Erst kürzlich hatten große Automobilkonzerne wie Ford, Opel und VW ihren Mitarbeitern Sonderprämien von bis zu 700 Mark bezahlt; die Beschäftigten bei Mercedes und Porsche erstritten Nachschläge von 100 beziehungsweise 600 Mark. Nun wächst auch bei den Arbeitnehmern in kleinen und mittleren Unternehmen der Metallbranche der Wunsch, an den glänzenden Gewinnen teilzuhaben. So will der Betriebsrat des Waiblinger Sägenherstellers Stihl für die 3500 Beschäftigten bis Anfang November eine Prämie von rund 600 Mark aushandeln. Die Arbeitnehmervertreter des Uhinger Automobilzulieferers Allgaier möchten bis zu 200 Mark pro Mitarbeiter herausholen. Tarifpolitiker wie IG-Metall-Vorstandsmitglied Klaus Zwickel fürchten, die Sonderprämien könnten die Position der Metaller bei der kommenden Tarifrunde schwächen und den gewerkschaftlichen Einfluß in den Betrieben schmälern.