

alitionspartner ausschließen, etwa die Grün-Alternativen?

DOHNANYI: Ich rede nicht über Koalitionen, sondern über politische Notwendigkeiten für Hamburg.

SPIEGEL: Die kurzfristige Zusammenarbeit mit den Grün-Alternativen 1982 – war das ein Unfall?

DOHNANYI: Das war eine sehr interessante Erfahrung, die gezeigt hat, daß es nicht geht. Die Grünen waren nicht imstande, einen vernünftigen Haushalt zu beschließen. Sie sind bisher gegen jede Ansiedlung eingetreten, die in Hamburg die Industrie vorgeschlagen hat. Die Hamburger GAL hat keine klare Distanz zur Gewalt. Das alles zeigt, daß unsere Erfahrung damals richtig war, zu sagen, so geht's nicht.

SPIEGEL: An dieser Einschätzung hat sich seither nichts geändert?

DOHNANYI: Nein, sie hat sich höchstens verhärtet. Ich möchte den Hamburgern ersparen, daß sie ein zweites Mal zweimal wählen müssen.

Ich halte auch, um Ihrer nächsten Frage zuvorzukommen, nichts von Großen Koalitionen, ich bin aber für mehr sachliche Gespräche zwischen den Parteien. Es gibt eine Reihe von Themen, die sich überhaupt nur parteiübergreifend lösen lassen, das fängt bei der Energiepolitik an und führt über die Agrarpolitik bis hin zur Rentenpolitik. Man sollte sich nicht immer über alles streiten. Da wird zuviel gekeift, zuviel aufeinander rumgehackt und zuwenig gesagt.

SPIEGEL: Solches Harmoniestreben läuft Machtinteressen zuwider.

DOHNANYI: Nee, ich habe damit immer nur sehr viel Erfolg gehabt.

SPIEGEL: Sie stellen sich trotzdem nach außen schroffer dar als noch zu Beginn Ihrer Amtszeit.

DOHNANYI: Ach, man wird älter und ungeduldiger.

SPIEGEL: Parteiübergreifend ist der Versuch unternommen worden, die Kernkraft gegen den wachsenden Widerstand der Bevölkerung durchzusetzen. Da muß die Polizei die Schlacht schlagen, wie der sozialdemokratische NRW-Innenminister Schnoor anmerkt, die eigentlich eine Auseinandersetzung zwischen Politiker und Bürger sein müßte.

DOHNANYI: Die Bevölkerung hat lange Zeit hindurch mehrheitlich der Kernenergie zugestimmt. Die Gefahren sind durch den GAU von Tschernobyl greifbarer geworden. Die Politik ist jetzt in der sehr schwierigen Lage, deutlich zu machen, daß man aus einer Wand, in die man hineingestiegen ist, nicht herauspringen kann, sondern daß man Zeit braucht. In dieser Zeit brauchen wir aber auch die Deckung der Sicherheit in diesem Feld.

SPIEGEL: Die hat Ihr Innensenator ja reichlich geliefert. In Hamburg steht eine eher linke Partei gegen eher rechte

Mandatsträger. Fühlen Sie sich da in Ihrer Handlungsfreiheit eingeengt?

DOHNANYI: Die SPD hat es immer so gehalten: zwei Flügel und den Kopf in der Mitte. Das ist die Geschichte der Partei. Die kann nur mit zwei Flügeln fliegen. Die eine Seite muß dafür sorgen, daß man der Realität nahe bleibt, die andere Seite muß dafür sorgen, daß das Träumen nicht aufhört. Ich fühle mich mit den beiden Flügeln wohl. Aber der Kopf muß in der Mitte der Partei sein – das ist richtig.

SPIEGEL: Justizsenatorin Leithäuser stand für einen liberalen Strafvollzug mit all seinen Risiken, wichtiges Reformstück der SPD. Wird da nun, dem gesunden Volksempfinden und den Wahlchancen zuliebe, zurückgesteckt?

DOHNANYI: Nein. Auch wenn wohl die Mehrheit der Bevölkerung, vermutlich auch der Hamburger Bevölkerung,

SUBVENTIONEN

Freiwillig bedient

Der Subventionismus greift um sich. Ein besonders anschaulicher Fall: die über 100 Millionen Staats-Mark für den Bau einer neuen Daimler-Benz-Fabrik.

Die Szene spielte Mitte April dieses Jahres, tief im Schwäbischen, in der Kreissparkasse Tübingen. Lothar Späth war aus Stuttgart angereist, um sich mal wieder mit mittelständischen Unternehmern zu unterhalten.

Der baden-württembergische Ministerpräsident hörte nicht nur Lobendes. Der Mittelstand, beschwerte sich ein Klein-Unternehmer bei dem Regierungschef, käme „etwas zu kurz“, weil der Staat vornehmlich die Großen förde-



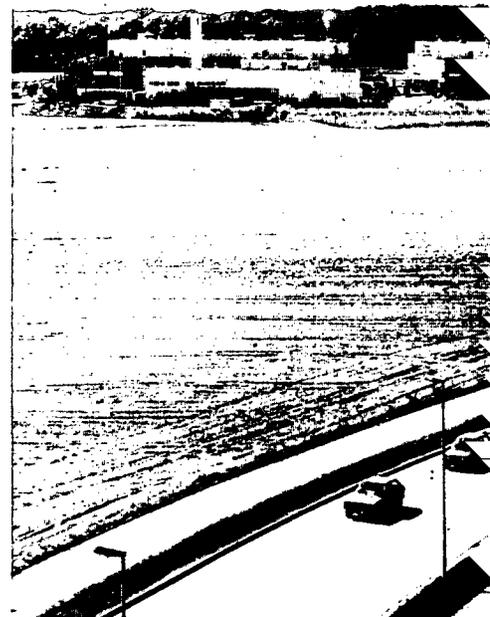
Mercedes-Manager Reuter, Niefer, vorgesehene Werksfläche in Rastatt: Nehmer

eher für eine harte Linie in der Sicherheits- und Justizpolitik ist und die Strafvollzugsreform eher für einen entbehrlichen Luxus hält. Wenn Sie nun eine Politik machen wollen, die instinktiv von der Mehrheit der Bevölkerung nicht voll getragen wird, brauchen Sie, wie gesagt, besonderes Vertrauen. Die Rücktritte sind nicht erfolgt, um das Konzept zu ändern, sondern gerade um das Konzept zu erhalten, also auch realistisch durchzuführen.

SPIEGEL: Den unwahrscheinlichen Fall angenommen, Rau gewönne die Wahl – ziehen Sie dann von dannen Richtung Bonn?

DOHNANYI: Wenn Rau die Wahl gewinnt, dann werde ich mit großem Vergnügen einmal im Monat am Kabinetttisch in Bonn sitzen – als Hamburger Bürgermeister.

SPIEGEL: Herr Bürgermeister, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.



re, „und zwar wesentlich stärker als die mittelständische Industrie“.

Die Kritik gefiel dem Lothar Späth ganz und gar nicht; schließlich hält er sich für den besten Freund der Klein-Gewerbler.

„Können Sie mir mal ein Beispiel sagen, bei Daimler?“ fragte der Ministerpräsident schnippisch zurück, um gleich selbst die Antwort zu liefern: „Daimler hat vom Land Baden-Württemberg noch keine Mark Subventionen gekriegt.“ Und: „Die kriegt bei uns nur der Mittelstand.“

Zweifelhaft, ob das im April richtig war; seit vergangener Woche stimmt es ganz gewiß nicht mehr. Ausgerechnet Daimler-Benz, das größte und das gewinnträchtigste Industrieunternehmen in der Bundesrepublik, wird demnächst mit 120 bis 140 Millionen Mark aus der Stuttgarter Staatskasse bedient.

Für ein weiteres Pkw-Werk im badischen Rastatt richtet die Späth-Regierung dem Unternehmen zum Nulltarif das Gelände her. Auf Staatskosten werden eine Auenlandschaft trockengelegt und ein Kanal umgeleitet, werden Straßen- und Eisenbahnanschlüsse gebaut. „Eine Reihe von unterstützenden Leistungen im Bereich der Infrastruktur“, heißt das im gestelzten Amtsdeutsch des Stuttgarter Staatsministeriums.

Eine Begebenheit aus der südwestdeutschen Provinz? Ein Randereignis im bundesdeutschen Polit-Betrieb? „Ein üblicher Vorgang“, wie Daimler-Vorstandsmitglied Werner Niefer sagt?

Es ist wohl mehr: ein besonders gelungenes Lehrstück über das gutgeschmierte Zusammenspiel von Wirtschaft und Politik in der Bundesrepublik. Ein Stück, das vorführt, mit welcher

was zu nehmen ist



Selbstverständlichkeit Unternehmensführer inzwischen ihre Bilanzen mit öffentlichen Millionen verfeinern; und das anschaulich demonstriert, mit welcher Eilfertigkeit die Politiker-Elite heutzutage die schiefe Vermögensverteilung noch etwas schiefer macht.

Ein üblicher Vorgang ist es allerdings auch. Die 25 Millionen, die das Land Schleswig-Holstein gerade bei dem erfolglosen Rettungsversuch der Harmsdorf-Werften ausgeworfen hat; die 320 Millionen, die Forschungsminister Heinz Riesenhuber vergangenes Jahr den prosperierenden Firmen Siemens und Philips für die Entwicklung von Super-Chips drauflegte; die 150 Millionen, die BMW für sein neues Werk vom Freistaat Bayern kassiert: Die da geben, sind allesamt Politiker, die regelmäßig die Gebote der reinen Marktwirtschaftslehre herunterbeten. Und die da nehmen, sind alles Manager, die normalerweise den Staat ganz weit weg haben wollen.

Ins Wende-Zeitalter paßt dies nicht. „Die Bundesregierung bleibt fest entschlossen“, hatte Helmut Kohl bald nach Beginn seiner Zeit im Kanzleramt verkündet, „den Subventionsabbau in Angriff zu nehmen.“

Rausgekommen sind von Jahr zu Jahr höhere Hilfeleistungen: 27 Milliarden Mark waren es beim Bund im Jahr 1982, auf 31,9 Milliarden kam Finanzminister Gerhard Stoltenberg im vergangenen Jahr, und 1986 werden es noch mehr. „Die Subventionen“, notierte der Bonner Wirtschafts-Sachverständigenrat, gehörten seit 1983 „zu den am stärksten zunehmenden Haushaltsbelastungen“.

Bei solchem Zeitgeist konnte der Daimler-Vorstand in seine Kalkulation für das Rastatter Werk gleich von vornherein die Staatszuschüsse einbauen. Neben dem Geld aus Stuttgart sind das noch Hilfen der Stadt Rastatt: Die Kommune kauft Gelände von den privaten Eigentümern auf und wird es zu einem heruntersubventionierten Festpreis an die Autofirma weiterreichen.

Rund 1,8 Milliarden Mark kostet das Projekt dann den Konzern noch. Etwa 7000 Menschen werden einmal in dem neuen Daimler-Werk arbeiten.

Die hätten freilich in Rastatt bei Daimler-Benz auch ohne staatliche Millionen Arbeit gefunden. Die Gegend ist betriebswirtschaftlich der optimale Standort für die Fabrik.

In der Stadt selbst sowie in den Nachbarorten Wörth und Gaggenau beschäftigt Daimler-Benz gegenwärtig rund 20 000 Menschen. Sie arbeiten überwiegend in der Lastwagenfertigung – einer Sparte, die seit drei Jahren schrumpft und die, auch nach der Erkenntnis des Mercedes-Managements, keine große Zukunft hat. Deshalb schickt Mercedes Mitarbeiter aus den badischen Lkw-Werken für befristete Zeit in die Pkw-Werke von Sindelfingen und Untertürkheim.



BMW-Chef von Kuenheim
Ein Quadratmeter für 19,50 Mark

Da lag es nahe, die zusätzlichen Personenwagen-Kapazitäten in Rastatt hochzuziehen: Die Firma kann ausgebildetes Personal aus den schlechtbeschäftigten Lastwagen-Fabriken übernehmen. Massenentlassungen, die teure Sozialpläne erfordern und das Firmenbild beschädigen würden, sind überflüssig.

Die Standortalternative Bremen, wo bereits ein Pkw-Werk von Daimler-Benz produziert, hat das Management in Untertürkheim bislang nicht ernsthaft erwogen. Es gab keine Verhandlungen mit den Norddeutschen, die das neue Werk nur zu gern auf ihr Territorium geholt hätten.

„Bremen gegen Rastatt“, sagt Mercedes-Mann Niefer, „das Spiel hat nicht stattgefunden.“

Welches dann? Hochoffiziell versucht das baden-württembergische Staatsministerium in der vergangenen Woche die Subvention für das gewinnträchtige Unternehmen zu rechtfertigen: Nach Späths „Kenntnisstand habe Daimler-Benz sehr wohl auch andere Standortentscheidungen treffen können“.

So ist das eben bei dem Spiel, das Wirtschaft und Politik miteinander treiben: Selbst wenn sich der Standort ohne jede staatliche Alimentation rechnet; selbst wenn mit niemandem sonst über ein anderes Baugelände verhandelt wird; selbst wenn Daimler-Benz-Finanzchef Edzard Reuter über elf Milliarden Mark an flüssigen Mitteln verfügt – selbst dann legt die Landesregierung noch mal über 100 Millionen Mark drauf.

Möglich wird so leichtes Mitnehmen in einem Umfeld, in dem die Standortwahl der Unternehmen mehr als fast alle politischen Entscheidungen die Lebenschancen eines Landstrichs bestimmt.

Wer Arbeitsplätze bietet, der braucht nicht mal mehr die Gegenleistung zu fordern. Der wird freiwillig bedient – aus Angst, er könnte doch noch woanders

„Soll ich denn auf meinen Prinzipien hocken?“

SPIEGEL-Interview mit Ministerpräsident Lothar Späth über die Subventionen für die Daimler-Benz-Fabrik

SPIEGEL: Herr Späth, jeder Häuslebauer muß, wenn er ein Eigenheim plant, die Erschließungskosten für sein Grundstück selbst bezahlen. Warum bekommt Daimler-Benz das Geld vom Staat?

SPÄTH: Die Situation ist nicht vergleichbar. Wenn es nur einen Häuslebauer gäbe, wäre er in derselben Situation wie der Daimler-Benz-Konzern. Den wollen alle haben, auch wir.

SPIEGEL: Also zahlen Sie.

SPÄTH: Daimler-Benz hat verlangt, daß, ähnlich, wie es beim Bau der Bremer Fabrik war, der Grund fix und fertig erschlossen übergeben wird. Und diese Leistung erbringen wir.

SPIEGEL: Mitte April haben Sie noch vor Tübinger Unternehmern behauptet, in Baden-Württemberg bekäme nur der Mittelstand staatliche Subventionen. Ist Daimler-Benz ein mittelständisches Unternehmen?

SPÄTH: Natürlich nicht. Trotzdem bleibe ich dabei: Wir geben direkte Hilfen, ob das Exportförderungsgarantien, Kredite oder Existenzgründungsdarlehen sind, aus unseren normalen Programmen nur für den Mittelstand. Was wir in Rastatt machen, das räume ich gern ein, ist eine Ausnahme. Die ist allerdings im Hinblick auf die Größenordnung der Investitionen und auf die Bedeutung für diese Region gerechtfertigt. Gerade der Mittelstand profitiert doch von der geplanten Ansiedlung. Selbst von seiten der Opposition wurde festgestellt: Ein Ansiedlungsvorhaben dieser Größe hat es in den letzten 15 Jahren in Baden-Württemberg nicht mehr gegeben.

SPIEGEL: Letztendlich ersparen Sie mit Ihrer Hilfe dem bestens verdienenden Daimler-Benz-Konzern über 100 Millionen Mark Kosten.

SPÄTH: Die Ersparnis, die Daimler-Benz von der Sache hat, ist minimal. Das, was die Firma jetzt spart, könnte der Konzern innerhalb von vier Jahren abschreiben. Im Grunde genommen handelt es sich um eine vierjährige Steuerstundung; später kommt das Geld bei uns ja wieder rein. Insofern ist unsere finanzielle Leistung wirklich relativ bescheiden.

SPIEGEL: Im Vergleich zum Daimler-Kassenbestand von über elf Milliarden Mark sind Ihre 140 Millionen aus der Staatskasse wirklich unbedeutend. Glauben Sie im Ernst,

daß der Weltkonzern seine Investitionsentscheidungen von einer solchen Summe abhängig macht?

SPÄTH: Ich bin nicht dafür zuständig, Daimler-Benz Ratschläge zu geben, was das Unternehmen mit seiner Kasse macht. Wenn ich Manager bei Daimler wäre, würde ich auch nicht den Krösus spielen, sondern für meine Aktionäre und mein Unternehmen das Beste herausholen. Das macht Daimler, und damit muß ich mich auseinandersetzen. Soll ich denn schwäbisch-kleinkariert auf meinen

dingungen übernehmen? Diese Bedingung – Übernahme des Grundstücks in bebauungsreifem Zustand – hat Daimler-Benz übrigens bisher immer gestellt.

SPIEGEL: Das klingt nach ganz alltäglicher Erpressung. Es bestätigt uns, daß investitionswillige Unternehmen den Konkurrenzkampf der Länder schamlos ausnützen.

SPÄTH: Ich bin der erste, der eine Vereinbarung aller Bundesländer unterschreibt, daß es keine Hilfsleistungen für Firmenansiedlungen mehr



Geldgeber Späth: „Lieber einmal klotzen als ewig kleckern“

Prinzipien hocken und auf die nächste Rezession warten? Spätestens dann müßte ich den Vorwurf einstecken: Hättest du damals Daimler im Land gehalten, dann hätten wir jetzt weniger Arbeitslose in dieser Region.

SPIEGEL: Bleibt es bei den zugesagten 140 Millionen, oder gibt es weitere Vergünstigungen – billige Energie oder heruntersubventionierte Grundstückspreise?

SPÄTH: Ich habe ja nicht gesagt, das Unternehmen kriegt 120 oder 140 Millionen, sondern Daimler-Benz übernimmt zu vereinbarten Bedingungen ein bebaubares Gelände. Wir verhandeln doch nicht mit Daimler-Benz über eine Subvention, sondern Daimler-Benz fragt: Wann kann ich von der Stadt Rastatt ein bebauungsreifes Grundstück zu bestimmten Be-

gibt. Baden-Württemberg kann sich das noch am ehesten leisten. Aber man kann doch nicht von uns verlangen, daß wir im Alleingang auf dieses Mittel verzichten. Andere Länder, die von uns im Finanzausgleich weit über eine Milliarde Mark pro Jahr beziehen, würden dann mit dem Geld Industriebetriebe aus Baden-Württemberg abwerben.

SPIEGEL: Halten Sie es für denkbar, daß die Politiker sich auf Richtlinien für die Subventionierung von Industrieansiedlungen verständigen?

SPÄTH: Ich halte das für illusorisch. Im Vergleich zu dem, was andere Länder für die Industrieansiedlung tun, benimmt sich Baden-Württemberg sehr bescheiden. Bei uns allerdings heißt die Devise: Wenn schon, dann richtig. Lieber einmal klotzen als ewig kleckern.

siedeln; als Dank für die segensreiche Entscheidung.

Die Zwänge scheinen übermächtig. Dem Lothar Späth dürften die 120 Daimler-Millionen sicherlich wie ein Spottpreis vorkommen. Er hat in der Rastatter Region auf absehbare Zeit keine Beschäftigungsprobleme mehr; und er muß sich nicht mehr vorhalten lassen, den badischen Landesteil zu vernachlässigen.

Die Männer im Daimler-Vorstand andererseits haben, gemäß ihrem Dienstvertrag, für ihr Unternehmen genommen, was zu nehmen war. Für den Nachweis übermäßiger politischer Sensibilität werden sie nicht bezahlt.

Baureifes Gelände, argumentiert Vorstandsmitglied Niefer, bekäme doch heute jeder Investor. Der Mercedes-Mann: „Nur weil das Haus Daimler-Benz glänzend verdient, können wir ja nicht was anderes machen.“

In ihrer Ohnmacht gegenüber Männern wie dem robust-sympathischen Niefer sind sie alle gleich – die Rathauspolitiker, die Ministerpräsidenten und die Minister in Bonn. Der Bürgermeister von Regensburg muß fürchten, daß BMW-Chef Eberhard von Kuenheim in einer anderen Kommune baut – also überläßt er der bestens verdienenden Autofirma Grund, für den die Stadt bis zu 77,50 Mark bezahlt hat, für 19,50 Mark pro Quadratmeter. Forschungsminister Riesenhuber will verhindern, daß Siemens mit der Chip-Produktion ins Ausland geht – also subventioniert er den mit Flüssigem überreichlich ausgestatteten Elektrokonzern.

Die Subventionierung selbst bestens verdienender Unternehmen ist längst Bestandteil des politischen Systems.

Jede Gemeinde und jedes Bundesland leistet sich Experten für die sogenannte Wirtschaftsförderung. Ihre Aufgabe besteht schlicht darin, der Nachbargemeinde oder dem Nachbarland einen Ansiedlungswilligen abspenstig zu machen.

Mit einem Höchstmaß an Subventionen natürlich: mit Investitionszuschüssen oder Steuervergünstigungen, mit billigem Boden oder mit Energie zu Discount-Tarifen.

Wie leicht man an die Staatsgelder rankommt und wie einfach die vielen Interessenten gegeneinander auszuspielen sind, brachte vor zwei Jahren der Autor Jörg Heimbrecht in Erfahrung*. Der hatte zum Schein eine Unternehmensberatungsfirma gegründet und vorgegeben, er suche für einen amerikanischen Chemie- und Pharmakonzern Betriebsgelände in Deutschland.

Mit einem gemieteten Mercedes 280 SE fuhren Heimbrecht und ein Helfer in Hannover und Kiel, in Brunsbüttel und Mainz vor. Ohne Auskunft über ihren Auftraggeber erteilen zu müssen, wurden sie allerorten hofiert, in Mainz bemühte sich sogar der Wirtschaftsminister Heinrich Holkenbrink um den angebli-

chen Dr. Seefelder von der angeblichen Beratungsfirma S/S & M.

Etwa 2000 Arbeitsplätze bot Dr. Seefelder, und dafür war praktisch alles zu kriegen: direkte Investitionszuschüsse und Steuerhilfen; zinsverbilligte Darlehen der Landesbank; Gas zu einem Preis, der unter den Einstandskosten liegt; Boden umsonst und komplett erschlossen; ein Hochseehafen sogar und der Ausbau eines Flughafens.

Der Berater der Stadt Peine machte Heimbrecht alias Dr. Seefelder zusätzlich noch ein diskretes Angebot, „an Sie persönlich“. Für jeden Arbeitsplatz sollte der Berater 500 Mark Honorar kassieren, „natürlich top-secret“. Eine Million Schmiergeld hätte das gebracht.

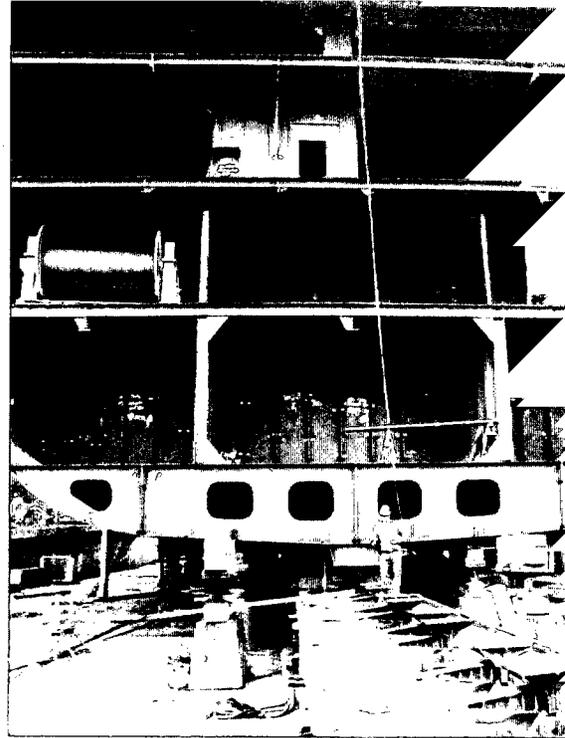
Was Heimbrecht bei seiner Buchrecherche erfuhr, ist bundesdeutscher Alltag. „Dieser unselige Wettbewerb“, beklagt der SPD-Bundestagsabgeordnete Hans-Ulrich Klose, ehemals Hamburger Bürgermeister, die Art, wie sich Städte und Länder gegenseitig ausspielen und ausspielen lassen.

Der CDU-Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, Uwe Barschel, auch kein knausriger Landeschef, schimpfte: „Gesamtwirtschaftlich ergibt sich hier ein Null-Summenspiel, das heißt, zusätzliche Arbeitsplätze werden nicht geschaffen. Den Gewinnen des einen stehen Verluste anderer gegenüber.“

Besonders eindrucksvoll belegt dies der Fall der norddeutschen Zigarettenhersteller. Die machten etliche ihrer Werke in Hamburg und Bremen dicht; es zog sie nach Berlin, der Steuervergünstigungen wegen. Ergebnis: In Berlin entstanden einige hundert Arbeitsplätze, in den Hansestädten gingen einige hundert verloren, der Staat zahlte drauf. An der Erkenntnis, daß die vielfälti-



Subventionsfall Chips-Produktion*
Sinnloser Konkurrenzkampf



Subventionsfall Wertindustrie*
25 Millionen vom Land

gen Unternehmenshilfen nicht unbedingt zu einer Marktwirtschafts-Ordnung passen, mangelt es gewiß nicht. Und natürlich gibt es auch längst Förderrichtlinien aus Bonn und aus Brüssel, mit denen der sinnlose Konkurrenzkampf um private Investoren eingeschränkt werden soll. Doch diese Empfehlungen werden in der Praxis, Dr. Seefelder belegt es vielfach, nur allzuleicht unterlaufen.

Widerstand gegen diese Politik wird kaum geleistet. Wenn es um Industrieansiedlung und Unternehmenshilfen geht, können sich die Regierenden stets auf eine ganz große Koalition stützen. Das Reizwort „Arbeitsplätze“ macht die Opposition in den Rathäusern wie in den Landtagen stumm.

Die Erfahrung konnte vergangene Woche auch Lothar Späth wieder machen. Kurz bevor der Daimler-Deal offiziell verlautbart wurde, unterrichtete er am Montag in seiner Staatskanzlei die Spitzen der Landtagsfraktionen.

Einwände gab es nur von den Grünen, den herbeigeilten Frei- und Sozialdemokraten leuchteten vor Begeisterung die Augen. Sie halfen Späth beim Formulieren einer Pressemitteilung.

Es gehört offenkundig zu den Wesenselementen demokratischer Industriegesellschaften, daß die staatlichen Zuwendungen für einzelne Gruppen mit unerbittlicher Gesetzmäßigkeit steigen – allen frommen Sprüchen der Wendepolitiker zum Trotz.

Der Bonner Wirtschafts-Sachverständigenrat hat da wohl richtig beobachtet. Die Professoren befanden in ihrem letzten Jahresgutachten: „Im Kampf gegen die Subventionen scheint sich vielfach Resignation breitzumachen.“ ◆

* Oben: Harmstorf-Werft in Travemünde; unten: bei Siemens in München.

* Jörg Heimbrecht: „Das Milliarden-Ding“. 2001 Versand; 180 Seiten; 2,90 Mark.