

chende Zahl von Ausbildungsplätzen geschaffen würde.

Mit der bloßen Datumsverschiebung aber mochte sich die Professorin Süsmuth nicht begnügen. Sie wollte auch gleich auf eine „Klarstellung“ hinaus – darüber, daß es sich bei der (laut Bundesärzteordnung als eine der Approbationsvoraussetzungen verlangten) bestandenen „ärztlichen Prüfung“ um den, Klammer auf, „Abschluß des Medizinstudiums“, Klammer zu, handelt.

Mit diesem Zusatz im Gesetzestext erhalte die „ärztliche Prüfung“ den Rang eines „berufsqualifizierenden Abschlusses“. Nach dem Hochschulrahmengesetz wären dann die Länderbehörden und die Hochschulen berechtigt, in eigener Regie Hochschulgrade zu verleihen, etwa den Rang eines „Dipl.-Med.“ oder eines „Magisters der Medizin“.

## BADEN-WÜRTTEMBERG

### BENZ kontra Benz

**Das Daimler-Projekt in Rastatt hat Natur- und Umweltschützer alarmiert.**

Der baden-württembergische Ministerpräsident Lothar Späth sieht „schon einige Probleme“, sein Umweltminister Gerhard Weiser räumt „schmerzliche Eingriffe in die Natur“ ein, der Rastatter Oberbürgermeister Franz Josef Rothenbiller bedauert „ökologische Opfer“.

Die Rede ist von einem milliardenschweren Industrieprojekt, der Ansiedlung eines Pkw-Montagewerkes von Daimler-Benz in den Rheintalauen bei



Vorgesehenes Daimler-Benz-Werks-gelände: „Ökologische Opfer“

Rita Süsmuth dachte dabei, so ihre amtliche Begründung, an das „weitere Fortkommen“ jener Absolventen des Medizinstudiums, die zwar als Mediziner, nicht aber als praktizierende Ärzte tätig werden wollen, beispielsweise „im Bereich der theoretischen Medizin“, bei der „keine heilkundlichen Tätigkeiten ausgeübt werden“. Gedacht sei auch an Schmalspur-Laufbahnen wie die des Pharmaberaters oder an „Tätigkeiten in Forschung und Verwaltung“. Wer irgend etwas in dieser Berufsrichtung anstrebe, brauche dann die Durststrecke als „Arzt im Praktikum“ nicht abzuleisten.

Bleiben zwei andere mögliche Berufschancen für Ausbildungsabbrecher noch nachzutragen. Der „Dipl.-Med.“ der Zukunft könnte auch als Medizinjournalist anheuern, oder er wird Heilpraktiker mit Hochschulweihen.

Rastatt. Daimler-Benz-Vorstandsmitglied Werner Niefer geht davon aus, daß bereits 1990 „die ersten Mercedes-Mittelklassewagen in Rastatt vom Band rollen“. Alle Erschließungsmaßnahmen, vom Land mit 140 Millionen Mark subventioniert (SPIEGEL 33/1986), sollen bis Juli 1988 abgeschlossen sein.

Aber es ist keineswegs sicher, daß die Mercedes-Investition von rund 1,8 Milliarden Mark so zügig niedergebracht werden kann. Das Projekt, das Späth für die „wichtigste Strukturmaßnahme“ seiner Amtszeit hält, ist umstritten wie selten eine Unternehmung im Lande.

Zwar mochte die industriearme Kreisstadt Rastatt die Ansiedlungs-Offerte nicht ausschlagen, zumal 7000 neue Arbeitsplätze verheißen werden. Aber die Schar der Subventionskritiker reicht von der „FAZ“ bis zu den Grünen. Selbst die CDU-Mittelstandsvereinigung im Länd-

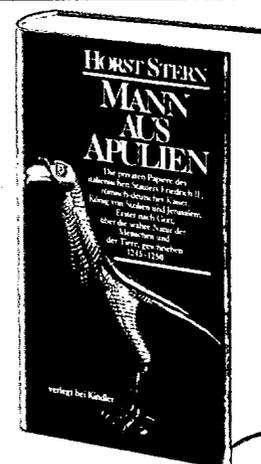
## MANN AUS APULIEN

Er war die faszinierendste und umstrittenste Kaisergestalt des europäischen Mittelalters, messianischer Welterneuerer den einen und der leibhaftige Antichrist in den Augen seiner Feinde: die Rede ist vom italienischen Staufer Friedrich II.

Mehr als zwanzig Jahre hat Horst Stern diesem Mann aus Apulien nachgespürt. Und hat dann unternommen, was bislang weder die Geschichtsschreibung noch die historische Belletristik je wagte: anhand der gesicherten äußeren Fakten die Denk- und Gefühlswelt dieses »ersten Europäers auf dem Thron« (Nietzsche) in – fiktiver – autobiographischer Form zu entwerfen – das erste große literarische Werk Horst Sterns, ein Buch voll Sprachkraft und poetischer Phantasie.



### Horst Sterns erstes literarisches Werk

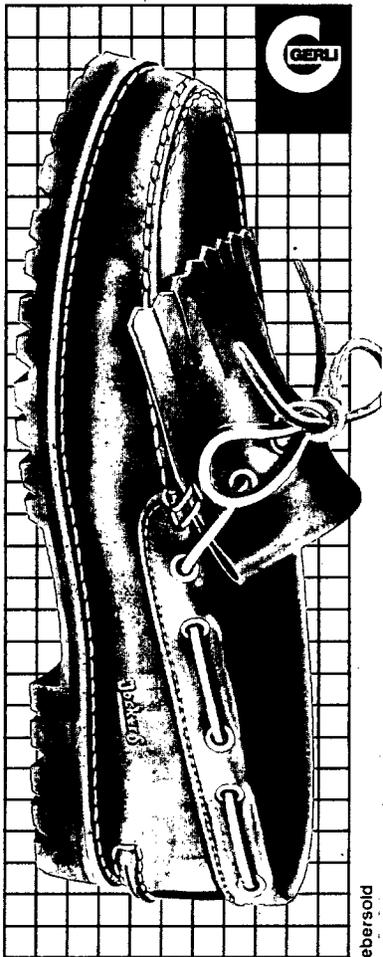


480 Seiten. Gebunden DM 42,-

verlegt bei Kindler

# Der Echte

Für Sie und Ihn.



ORIGINAL DOCKERS HANDMADE

**Erhältlich im guten  
Fachgeschäft**

le sieht „Moral und Ethik gefährdet, wenn Unternehmen bei hohem Liquiditätsgrad dann auch noch Subventionen in Anspruch nehmen“. Bitter sei für viele mittelständische Unternehmen „der Nachgeschmack, den die Entscheidung unseres Ministerpräsidenten hinterläßt“.

Und nun hat der es auch mit massiven Widerständen zu tun: Natur- und Umweltschützer, Kommunalpolitiker und Raumplaner haben sich in einer „Bürgeraktion zur Erhaltung der Natur für die Zukunft“ zusammengetan und ihrer Initiative die anzügliche Abkürzung „BENZ“ gegeben: BENZ kontra Benz.

In einer Informationsschrift zieht die Bürgerinitiative eine düstere „Bilanz der Naturzerstörung“, wenn mehr als 190 Hektar Fläche zubetoniert würden – 120 Hektar sind jetzt noch Ackerland, Wald und Ried. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein, in dem die Kommunen vertreten sind, hat gerade diesem Bereich von jeher hohe ökologische Bedeutung zugemessen. Das Naherholungs- und Feuchtgebiet, wo die Rastatter gern wandern, beherbergt zahlreiche geschützte Tier- und Pflanzenarten.

Die Aktionsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg (ANU), Dachorganisation der Naturschutzverbände, weist denn auch auf einen „eklatanten Widerspruch“ zu den bisherigen Nutzungsplänen hin und empört sich darüber, „daß eine schützenswerte Auenlandschaft mit staatlichen Subventionen auf dem Altar der Automobilindustrie geopfert wird“.

Die jetzt von Daimler-Benz begehrten Flächen umgeben auf drei Seiten ein bereits dem Unternehmen gehörendes Fabrikationsgelände, auf dem seit Anfang der siebziger Jahre Getriebe gefertigt werden. Dieses Zweigwerk war schon bald nach der Errichtung in einem Landschaftsrahmenplan des Regionalverbands als „Siedlungsfehlentwicklung“ kritisiert worden.

Der heutige Rastatter OB Rothenbiller, damals noch Erster Bürgermeister, erklärte seinerzeit öffentlich, wenn es nach ihm gehe, werde der „Fehler“ der Daimler-Benz-Ansiedlung im grünen Westen Rastatts dadurch wiedergutmacht, daß die Stadt das Werk auf ihre Kosten ins Industriegebiet im Osten, dicht bei Autobahn und Bundesbahn, verlege.

Davon ist heute keine Rede mehr. Auch der bereits im Januar 1985 vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) eingebrachte förmliche Antrag, das Ried- und Auen- gelände als Landschaftsschutzgebiet auszuweisen, blieb unerledigt beim Regierungspräsidium in Karlsruhe liegen.



**Daimler-Benz-Ansiedler Späth**  
„Moral und Ethik gefährdet“?

Den Umweltschützern und den Anrainern des künftigen Werkes geht es auch um die Vermeidung schwerwiegender Eingriffe außerhalb des künftigen Werksgebietes. Besonders beklagt wird die geplante Verlängerung der zum Daimler-Benz-Werk führenden Bundesstraße. Die Trasse zerschneidet den 200 Hektar großen Ötigheimer Wald, das größte geschlossene Erholungsgebiet der Rastatter Region. BENZ-Befürchtung: „Ein neues Ballungsgebiet entsteht.“

Von den mehr als 190 Hektar Gelände, die Daimler-Benz benötigt, gehören sechzig bereits der Firma. Weitere sechzig Hektar sind im Besitz des Landes, rund fünfzig Hektar gehören der Stadt, zwanzig Hektar sind im Privatbesitz. Auf die Eigentümer dieser Flächen, vorwiegend im Süden der geplanten Anlage, setzen die BENZ-Aktivistinnen.

Zwar hat sich die Stadt Rastatt durch Beschluß des Gemeinderats (gegen die Stimmen der Alternativen Liste und einiger SPD-Mandatsträger) das Vorkaufsrecht gesichert, aber die Natur- und Umweltschutz-Organisationen wollen die kommunalen Angebote überbieten; mehr als 150 000 Mark liegen schon bereit.

Nach BENZ-Kenntnis will die Stadt zwanzig bis dreißig Mark je Quadratmeter bezahlen, die Gegner gehen bis zu 150 Mark und hoffen auch auf Schenkungen, „um rechtlich reinzukommen“ (BENZ-Sprecher Michael Schreiber).

Wenn sich einzelne Bürger den städtischen Kaufabsichten verweigern, dann müßte ein Enteignungsverfahren eingeleitet werden, und schon wäre – wie beim Widerstand gegen die Mercedes-Teststrecke in Boxberg – der lange Marsch zu den Verwaltungsgerichten frei. Der Grünen-Landtagsabgeordnete Winfried Hermann rief bereits dazu auf, „das Boxberg-Syndrom von Daimler-Benz am Leben zu erhalten“.