



MICHAEL HELEIG / DPA (L.); FRANK HORMANN / NORDLICHT (R.)

Ostdeutsche Immobilien, Arbeitslose, Industrie*: „Man kann nicht mehr jeden Quadratmeter mit der Gießkanne fördern, dafür reichen

OSTDEUTSCHLAND

Am Tropf des Westens

Kein Kanzler, egal welcher Partei, kann die Rekordarbeitslosigkeit im Osten in absehbarer Zeit drastisch verringern. Politiker und Wissenschaftler zeigen sich gleichermaßen ratlos. Das einzige Rezept lautet: Investieren, warten und hoffen – mindestens noch 20 Jahre.

Unterhalten sich zwei Wessis über den Osten. „Du“, sagt der eine, „in Mecklenburg-Vorpommern legen sie jetzt Kieselsteine aus und üben Erdbeerenernte.“ Kichert der andere: „Und vor dem Acker steht ein Schild: ‚Lernen durch begreifen‘.“

Geschmackloser Ossi-Witz im Jahre 12 der deutschen Einheit? Leider nicht.

Das Schild mit der Aufschrift „Lernen durch begreifen“ hängt über dem Eingang eines alten Firmengeländes in Ladebow, einem Ortsteil von Greifswald. Das zuständige Arbeitsamt lässt dort tatsächlich Langzeitarbeitslose zu Erdbeerpflückern fortbilden. Durch das Übungsfeld ziehen sich lange Holzleisten, die Pflanzen versinnbildlichen sollen, daneben liegen arrangierte Kieselsteine – die dazugehörenden Früchte. Zwischen den Leisten hocken Menschen und sammeln die Kiesel in holländische Obstkisten.

400 Leute will Gerd Wemken, Chef einer privaten Weiterbildungsfirma, diesen Sommer mit seiner Qualifizierung zu Arbeitsplatzbesitzern machen. Auf die Fähigkeiten seiner Probanden gibt er allerdings nicht viel: „Oft sind die Hälfte der Leute hier Alkoholiker oder Analphabeten. Die können nicht mal 'ne Erdbeere gerade halten.“

Vor allem trainieren die Kursteilnehmer die richtige Hockhaltung. Locker in den Knien, Rücken gerade, Brust raus – und dann bandscheibenfreundlich runter, um polnischen Gastarbeitern im Erdbeerfeld gleich nebenan bei der Ernte Paroli bieten

zu können. 30 Deutsche haben schon einen Saisonvertrag für drei Monate, Stundenlohn 4,50 Euro – plus 13 Euro pro Tag vom Arbeitsamt.

So ist das Leben hier; keine Hoffnung auf Jobs mit Perspektive – und das nicht nur in Greifswald.

Mit 1,4 Millionen hat die Arbeitslosigkeit im Osten vergangenen Monat den höchsten Stand seit 1990 erreicht. Nie war zugleich die Zahl der Erwerbstätigen in den neuen Ländern niedriger, niemals jene der Pendler höher als im Jahr 2002. Viele, meist Jüngere, ziehen ganz in den Westen.

Fast eine Billion Euro sind seit der Vereinigung in den Aufbau Ost geflossen – doch von dem Ziel, sich als Region selbst zu tragen, ist das Gebiet zwischen Elbe und Oder noch Jahrzehnte entfernt. Sicher, es gibt frisch renovierte Innenstädte

und Autobahnen oder auch den einen oder anderen industriellen Vorzeigebetrieb, aber ansonsten herrscht Ebbe.

Von den „blühenden Landschaften“ (Helmut Kohl) bis zur „Chefsache Aufbau Ost“ (Gerhard Schröder) sind die großspurigen Versprechen der Politiker wie schillernde Seifenblasen zerplatzt. Der Befund ist eindeutig: Produktivität und Wachstumsraten bleiben weit unter westdeutschem Niveau.

Wenn sie im Auftrag der Bundesregierung die Situation analysieren, verpacken die Wirtschaftsforschungsinstitute diese Wahrheit in sanfte Formeln: „Fortschritte beim Aufbau Ost“, steht auf dem Titelblatt einer gemeinsamen Studie vom Juni. Die „tatsächliche Lage in Ostdeutschland“ sei „nicht so schlecht wie in der Öffentlichkeit oft dargestellt“, die Chance, An-



MARCO URBANDE

Kanzler Schröder auf Osttour*: Versprechen wie Seifenblasen zerplatzt

* Oben: aus Plattenbauten errichtete Stadtvillen in Cottbus, Umschulung zu Erdbeerpflückern in Greifswald, Ölraffinerie Elf-Aquitaine in Leuna; unten: im Bildungszentrum des Internationalen Bundes im sächsischen Hirschfelde im August 2001.



die Mittel nicht“

STEPHAN SCHRAIPS

schluss an den Westen zu gewinnen, nicht vertan.

Erst auf der letzten Seite findet sich die nüchterne Feststellung: „Der Weg dorthin ist noch lang“ – und vor allem: „Die Spielräume für die Politik sind nicht sehr groß.“

Hans-Werner Sinn, Präsident des Münchner Ifo-Instituts, sagt dagegen unverblümt: „Der Osten driftet weg“; die neuen Länder würden zum „deutschen Mezzogiorno“ – vergleichbar jenen strukturschwachen Landstrichen im Süden Italiens, die trotz milliardenschwerer Alimentierung aus dem reichen Norden seit Jahrzehnten auf der Stelle treten.

So etwas darf ein Politiker höchstens denken, aber niemals zugeben. Und folglich übertrumpfen sich die Parteien neun Wochen vor der Bundestagswahl wieder mit Sonderprogrammen und gewaltigen Ankündigungen.

CDU-Ostexperte Lothar Späth will so die 4,5 Milliarden Euro, die Finanzminister Hans Eichel (SPD) aus Brüssel zurückerhält, im Osten für eine Aktion „Helft dem Handwerk durch den Winter“ spendieren. Sein SPD-Counterpart Manfred Stolpe hält mit einem Sofortprogramm zum Ausbau der Infrastruktur und 2,6 Milliarden Euro Stadtumbauprogramm dagegen.

Schröders Job-Beschaffer Peter Hartz möchte darüber hinaus den Aufschwung Ost mit den Einsparungen aus seiner geplanten Arbeitsmarktreform anschließen. Nicht mehr benötigtes Geld aus der Arbeitslosenhilfe soll danach in einen Investitionsfonds fließen, und zusätzlich können Arbeitslose, die eine Anstellung gefunden haben, diesen Fonds mit steuerbegünstigten Sparanlagen speisen. Der flotte Begriff dafür heißt „Job-Wert-Papier“.

Mit dem Kapital will der VW-Manager Existenzgründungen und Infrastruktur-Investitionen in den neuen Ländern finanzieren – um Firmengründungen zu fördern, sollen die Landesarbeitsämter künftig in „regionale Kompetenzzentren“ umgeformt werden, die junge Unternehmer bei Marketing und Produktentwicklung beraten.

Doch die meisten Adressaten dieser sicher gut gemeinten Pläne verharren in

Skepsis. Drei von vier Ostdeutschen erklärten bei einer Umfrage im Auftrag des Bundesverbands deutscher Banken, sie hätten kein Vertrauen in die wirtschaftliche Lösungskompetenz der Politiker.

Nach dem Ende der Ära Kohl und vier Jahren Schröder, so stellt auch Angela Merkel fest, „haben viele den Glauben an die Zukunft ganz verloren“. Die Leute, klagte

die in Brandenburg aufgewachsene CDU-Chefin, plage „die Sorge, dass die neuen Länder auf Dauer nur für schlecht qualifizierte Arbeit interessant sind“.

Den Keim für die Fehlentwicklung legte Kohl nach der Wende. Gegen den Rat des damaligen Bundesbankpräsidenten Karl Otto Pöhl drückte er die deutsche Währungsunion zum problematischen Umtauschkurs von eins zu eins durch.

Gleichzeitig setzte sich der damalige Kanzler für großzügige Steuer- und Sozialtransfers ein, und die Menschen im Beitrittsgebiet steckten die Gelder meist in ein Auto, einen Fernseher oder neue Möbel –

von Firmen aus dem Westen geliefert und vom Staat auf Pump finanziert.

Für die ostdeutsche Industrie eine fatale Entwicklung: Ihre Produkte waren mit einem Schlag durch die Währungsumstellung um den Faktor vier verteuert und unverkäuflich – und unter den Folgen leiden die neuen Länder heute noch:

- ▶ Die Industrie schrumpfte bis auf einen Restbestand zusammen, der inzwischen zwar überregional konkurrenzfähig und häufig moderner als die Unternehmen im Westen ist, aber viel zu klein, um die Konjunktur aus dem Tal zu ziehen.
- ▶ Die Bauwirtschaft, in den Boomjahren auf eine Größe jenseits aller ökonomisch gesunden Maßstäbe gewuchert, brach mit dem Ende der paradiesischen Steuerabschreibungen ein. Seither reißt sie den gesamten Osten nach unten.
- ▶ Die Löhne liegen im Schnitt deutlich unter Westniveau – das gilt aber auch für die Produktivität, etwa in der Textilindustrie. Investitionen in den neuen Ländern lohnen sich deshalb oft nur mit erheblichen Subventionen.

Millionen Menschen wurden so von der lahmenden Wirtschaft nicht mehr gebraucht. Die „Unterbeschäftigungsquote“ – das sind die Arbeitslosen plus jene, die sich beim Arbeitsamt nicht mehr melden – sinkt nur langsam von 35,6 Prozent im Jahr 1992 auf heute 25 Prozent.

Im Ergebnis entwickelten sich die neuen Länder zu einer „konsumorientierten Subventionsökonomie“, die „am Tropf des Westens hängt“, so Ifo-Experte Sinn.

Je 20 Prozent der jährlichen Fördermilliarden, bestätigen die Ifo-Berechnungen, steckte der Staat in die Arbeitsmarkt- und in die Sozialpolitik. Weitere 30 Prozent flossen direkt in Kassen der ostdeutschen Länderhaushalte, und nur 13 Prozent wurden tatsächlich für den Aufbau der Infrastruktur genutzt – für Straßen, Schienen, Telefone oder Wasserwerke. In Mecklenburg-Vorpommern überstiegen die Ausgaben für Arbeitsbeschaffung in den vergangenen Jahren zeitweise jene für öffentliche Investitionen.

Kaum ein anderes Land hätte eine vergleichbare Summe in die Einheit stecken können wie die Bundesrepublik, ohne daran zu Grunde zu gehen. Jährlich fließen rund vier Prozent der westdeutschen Wirtschaftsleistung in den Osten.

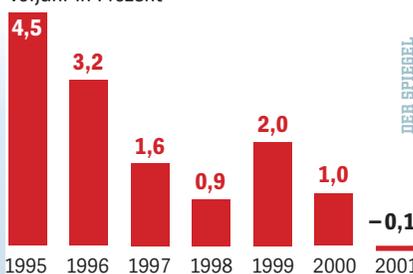
Doch trotz aller Aufbaugelder gibt es zum Beispiel in Sachsen-Anhalt ganze sieben Unternehmen mit mehr als 500 Beschäftigten. Wo nur wenige kräftig Steuern zahlen, geraten die öffentlichen Haushalte immer mehr in Schieflage.

Obwohl nahezu jeder dritte Euro, der in den neuen Ländern konsumiert oder investiert wird, aus dem Westen stammt, wächst die Not: Personalausgaben und Pensionsverpflichtungen steigen, die Zinslasten ebenso. Binnen zwölf Jahren haben sich Länder wie Thüringen oder Mecklenburg-

Die Ost-Misere

Stillstand beim Wachstum ...

Veränderung des Bruttoinlandsprodukts in den neuen Bundesländern zum jeweiligen Vorjahr in Prozent



... und Rekord-Arbeitslosigkeit:

jeweils im Jahresdurchschnitt in Millionen



Der Osten im Rückstand

Produktivität
gemessen an der westdeutschen in Prozent 2001



Lohn/Gehalt je Arbeitnehmer
gemessen am westdeutschen Niveau in Prozent 2001



Quellen: BA, Destatis, DIW, IWH, VGR der Länder

Vorpommern stärker verschuldet als vergleichbare Regionen im Westen seit 1945.

Mindestens noch 20 Jahre wird es dauern, bis annähernd gleiche Lebensverhältnisse herrschen – aber auch daran glauben nur wenige. Bis 2019 jedenfalls haben Bund und Länder den Solidarpakt verlängert. 82 Milliarden Euro werden dabei für die Infrastruktur aufgebracht, 24 Milliarden für finanzschwache Kommunen und 50 Milliarden für die Wirtschaftsförderung.

Quer durch alle Gutachten und Programme findet sich jetzt der gleiche Appell: Dieses Geld dürfe keineswegs mehr für den Konsum ausgegeben werden, sondern nur für langfristig wirksame Investitionen in Schulen, Universitäten und Forschung. Zunehmend misstrauisch registrieren im Westen beheimatete Politiker, wie die ostdeutschen Länder dafür kämpften – und schließlich auch durchsetzten –, dass die Milliarden aus dem Solidarpakt keiner Zweckbindung unterliegen.



CDU-Ostexperte Späth*

„Helft dem Handwerk durch den Winter“

Die zweite Empfehlung der Wirtschaftsinstitute ist politisch noch brisanter: Sie halten für dringend geboten, das Geld künftig „auf diejenigen Regionen zu konzentrieren, in denen die Wachstumspotenziale hoch sind“ und „dünn besiedelte Re-

* Mit Unions-Kanzlerkandidat Edmund Stoiber am Freitag vergangener Woche bei der Vorstellung seines Arbeitsmarktkonzepts.

gionen (weite Teile Mecklenburg-Vorpommerns, das nördliche Sachsen-Anhalt)“ links liegen zu lassen. Dort, so der kalte Befund, gebe es wenig Perspektive außer flächenintensiver Landwirtschaft, Tourismus und Dienstleistungen für die Städte.

Man könne „nicht mehr jeden Quadratmeter Ostdeutschland mit der Gießkanne fördern, dafür reichen die Mittel nicht“, fordert Rüdiger Pohl, Chef des Instituts für Wirtschaftsforschung in Halle – und wird darin von den meisten Politikern unterstützt: Lothar Späth etwa plädiert für „Leuchtturm“-Regionen, während im SPD-Wahlprogramm von „regionalen Wachstumszentren“ die Rede ist.

Rund um die Großstädte werde sich mit Hilfe der Universitäten und Firmenansiedlungen bald ein Speckgürtel bilden, der dann weiter ins Land ausstrahle, hoffen die Ökonomen. So hat es auch in Boomregionen wie München funktioniert.

Im Osten gibt es dafür bislang nur ein einziges Beispiel – bei Eisenach/Suhl ent-

Start-Wahn Ost

In den neuen Ländern flossen Millionensubventionen in den Bau von Flughäfen – doch die liegen weitgehend brach.

Die Manager aus dem fernen Erie (Pennsylvania) schritten am vergangenen Donnerstag über die gepflasterten Vorfelder des Flughafens Cottbus-Drewitz und durchmaßten das gerade fertig gestellte Terminal. Was sie sahen, stimmte die Geschäftsleute zufrieden: Das Land Brandenburg hat den ehemaligen Fliegerhorst mit 1,6 Millionen Euro aufgerüstet.

Doch den Amerikanern, für die die Anlage zu einem Frachtzentrum mit 24-Stunden-Flugbetrieb ausgebaut werden soll, reicht das noch nicht: Sie wollen ihre Pläne erst dann konkretisieren, wenn die Brandenburger mehr Staatsknete für Fracht-Terminals und größere Hallen bereitstellen.

Die etwas schwammige und an erhebliche Bedingungen geknüpfte Zusage versetzte den Cottbuser Landrat Dieter Friese gleichwohl in Verückung. Eine „Nutzwertstudie“, die er sofort nach Pennsylvania schickte, legt einen weiteren Ausbau nahe – und Brandenburgs Verkehrsminister Hartmut Meyer signalisiert vorsorglich entsprechende Unterstützung.

Wo die Wirtschaft lahmst, muss erst einmal eine lange Landepiste her, scheint das Motto östlicher Landesfürsten zu sein, die in den neuen Bundesländern Flughäfen an Flughafen gebaut haben. Cargojumbos und Charterflieger als Job-Maschinen – das klingt gut, doch bei aller Begeisterung über mögliche Luftdrehkreuze oder 24-Stunden-Frachtverkehrszentren hat sich noch keiner der Flughäfen als Konjunkturmotor etablieren können.

Mecklenburg-Vorpommern klammert sich besonders stark an die Hoffnung, dass mit den Landeplätzen die ersehnten Arbeitsplätze entstehen. Das Land funktionierte in Parchim ein altes Russen-Flugfeld zu einem Regionalflughafen um, investierte insgesamt mehr als 35 Millionen Euro und schwärmte von einem Frachtzentrum für ganz Norddeutschland, das rund um die Uhr angefliegen werden würde.

Aber die Flieger blieben aus, öde und leer liegt der Platz in der Mecklenburger Pampa – ganze 11 000 Fluggäste starteten 2001 von Parchim aus oder landeten dort. Zum Vergleich: Den Mini-Flugplatz der ostfriesischen Nordseeinsel Juist fre-

quentierten im selben Jahr knapp 80 000 Passagiere.

In Parchim steht nicht das einzige Luftschloss des Landes. Mecklenburg-Vorpommern leistet sich fünf defizitäre Verkehrsflughäfen für jährlich kaum 200 000 Passagiere. Die mageren Zahlen beflügeln die Politiker offenbar, jetzt erst recht Geld in ihre Projekte zu stecken: Ende Juni entschied der Airport Rostock-Laage, ein neues Passagierterminal für 20,5 Millionen Euro und 300 000 Fluggäste zu bauen. Der Zuschuss aus der klammen Landeskasse beträgt 18,5 Millionen Euro.

Das sind noch geringe Summen gegen die Megapleite, die Sachsen-Anhalt hingelegt hat. Gut in Erinnerung ist der Subventions-GAU in Cochstedt: Dort investierte die Magdeburger Landesregierung unter Ministerpräsident Reinhard Höppner (SPD) 45 Millionen Euro in einen kaum genutzten Flughafen, der dann wegen Insolvenz Ende vergangenen Jahres dichtmachen musste (SPIEGEL 16/2002).

Der Startbahn-Wahn im Osten lässt sogar die fast bankrotten Berliner Regenten unbeeindruckt – sie wollen südlich der Hauptstadt zügig das nächste Großprojekt in den märkischen Sand setzen: Am neuen Airport Schönefeld, verkündet Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD), wird „nicht gerüttelt“. Er soll zum Luftdrehkreuz des Ostens aufsteigen. Anwohner und Bürgerinitiativen sehen das anders: 133 000 Einsprüche gegen den Mammutausbau sind bereits eingegangen, und

stand im Umfeld eines topmodernen Opel-Werks mit 2000 Beschäftigten ein florierendes Netz von Zulieferern und Dienstleistern. Auf 1000 Einwohner kommen dort 137 Industriearbeitsplätze – im Kreis Mecklenburg-Strelitz sind es 12.

Investieren, warten und hoffen – in Eisenach hat es geklappt, und nur so kann es, meinen Experten, auch andernorts geschehen: Im Kern muss sich die Wirtschaft selbst aus der Falle befreien.

„Ansätze gibt es durchaus“, sagt Udo Ludwig, Ostexperte beim Institut für Wirtschaftsforschung in Halle. Erstmals lagen die-

ses Jahr die Lohnstückkosten in der ostdeutschen Industrie unter den vergleichbaren Werten im Westen; erstmals auch waren die Wachstumsraten bei Chemie- oder Maschinenbauunternehmen höher. Hält dieser Trend an, könnten die Branchen zum Kern eines gewissen Aufschwungs im Osten werden.

Aber die Zweifel überwiegen. Mit der Ansiedlung von Großunternehmen, die meist durch Millionenbeträge aus der Steuerkasse wie kürzlich beim BMW-Werk in Leipzig unterstützt werden, ist es bald vorbei.

Wenn Polen, Tschechien und Ungarn als vollwertige Mitglieder der EU um Förder-

gelder aus Brüssel wetteifern, sinkt das durchschnittliche europäische Bruttoinlandsprodukt um 13 Prozent auf 18 423 Euro pro Kopf – und plötzlich zählen die Ostprovinzen, zumindest statistisch, zu den wohlhabenden Regionen Europas, die dann weitgehend aus der Brüsseler Förderung zu fallen drohen.

Freilich, noch gehören die neuen Bundesländer fast komplett zu den so genannten Ziel-1-Gebieten mit höchster Priorität. Nach der Osterweiterung hätten dann allein Chemnitz und Dessau noch Anspruch auf den Brüsseler Geldsegen. Bisher fließen aus der eu-

ropäischen Regionalförderung jährlich rund 2,9 Milliarden Euro in die ostdeutschen Flächenländer, nach der Erweiterung wären es nurmehr 500 Millionen Euro.

Kein Weg führt an dieser Erkenntnis vorbei: Der Aufbau Ost wird noch Jahrzehnte dauern – und manche Regionen dürften auch in 20 Jahren noch vergebens auf den Aufschwung warten.

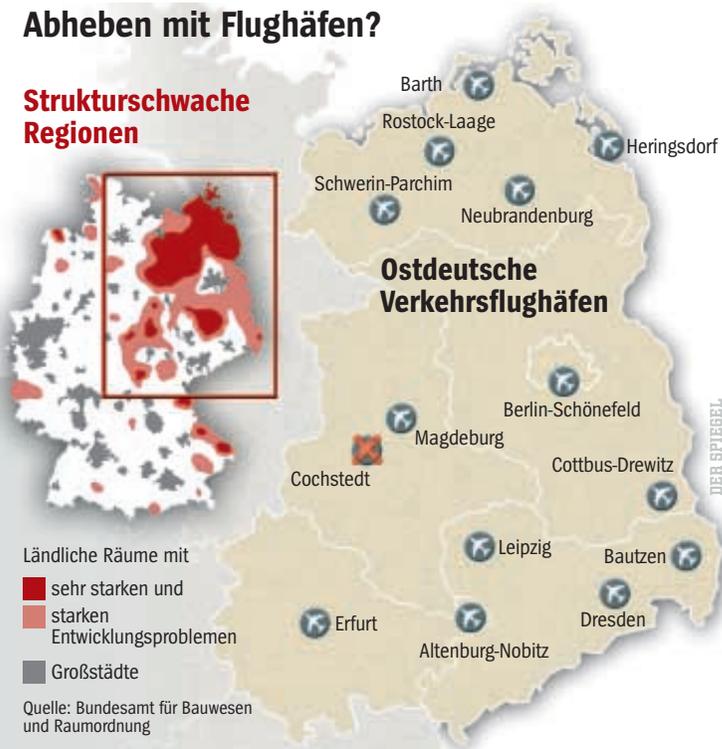
Das ist nicht populär; aber die Politiker kennen die Wahrheit. Statt weiterer überzogener Ankündigungen streuen sie deshalb Durchhalteparolen. Es gebe „keinen Grund, verzagt zu sein“, behauptete SPD-Vize Wolfgang Thierse vergangenen Mittwoch in Anklam, einer Kreisstadt im Nordosten mit 25,1 Prozent Arbeitslosen.

Auch Angela Merkel gibt sich betont vorsichtig. „Wir versprechen nicht alles“, so die CDU-Chefin bei ihrem jüngsten Wahlkampf-Trip im sächsischen Zwickau, „aber wir versprechen Wachstum.“

Na dann. ANNETT CONRAD, MARKUS DETTMER, ULRICH DEUPMANN, MICHAEL SAUGA

Abheben mit Flughäfen?

Strukturschwache Regionen



auch Experten gehen auf Distanz: Für einen dritten Knotenpunkt nach Frankfurt am Main und München, so Fachleute der Unternehmensberatung Roland Berger, bestehe schlicht „kein Bedarf“. Denn im Einzugsgebiet des Flughafens leben weit weniger als die erforderlichen 15 Millionen Einwohner, die ein solcher „Hub“ für einen rentablen Betrieb benötigt.

Erhebliche Bedenken angesichts der unkoordinierten Flughafenpolitik gibt es auch in den neuen Ländern. Vergebens forderte der mittlerweile verabschiedete sächsische Wirtschaftsminister Kajo Schommer (CDU) eine Holding für ostdeutsche Flughäfen ein, um eine einheitliche Strategie für Linien-, Charter- und Cargoverkehr zu entwickeln. „Riesige Summen werden ausgegeben, um Prestigeobjekte nach vorn zu bringen“, klagte er, „statt sich Gedanken zu machen, wie man die Region gemeinsam entwickeln kann.“

PER HINRICHS