schon gleich Bedenken geltend gemacht."

Die Bedenken haben Gewicht: Denn ohne die Drohung, bei allzu riskanten Geschäften entweder höhere Beiträge zahlen zu müssen oder gar aus dem Sicherungsfonds ausgestoßen zu werden, lassen, so vermutet der renommierte Saarbrücker Bankbetriebswirt Wolfgang Stützel, die Bankiers wahrscheinlich auch künftig nicht von gefährlichen Spekulationen. Wenn die Risiken nicht begrenzt werden, „ist diese Einlagensicherung nur Schmierseife für eine kräftige Verfilzung der Kreditwirtschaft" (Stützel). Bankpleiten würden also nicht verhindert, ihre Folgen lediglich auf die Kunden der noch gesunden Institute umverteilt.

Vor allem die Bonner Amtsjuristen wollten wenigstens, daß die Regierung daran nicht allzu offensichtlich mitschuldig wird. Sie lehnten es kategorisch ab, den Sicherungsfonds durch gesetzlich befohlene Mitgliedschaft zu einer staatlichen Veranstaltung zu machen. Denn die Rechtsgelehrten fürchteten, daß dann auch etwa die Arzneimittelhersteller für Fälle wie die Contergan-Katastrophe jede Haftung auf einen vom Staat eingerichteten Solidarfonds abwälzen könnten. „Dann gäbe es", so klagte ein Vogel-Helfer, „kein Halten mehr." Überall in der Wirtschaft würde bald die Gefährdungshaftung sozialisiert, das Wagnis würde zur Fiktion.

Bei ihrem Treffen mit Regierungsvertretern verzichteten die Bankiers deshalb am vergangenen Donnerstag gleich freiwillig auf die gesetzlich festgelegte Zugehörigkeit zum Fonds. Dankbar sagten daraufhin die Regierungsvertreter außer Steuerfreiheit für den Fonds auch noch zu, daß Wirtschaftsminister Hans Friderichs den Bankiers, falls ihr Sicherungsverein in den Verdacht gerate, ein (verbotenes) Kartell zu sein, aus der Klemme helfen wolle. Friderichs, so versprachen seine Beamten, würde dann einfach dieses Kartell als „volkswirtschaftlich wertvoll" deklarieren und genehmigen.

Zu der „Patenonkel-Rolle" (Stützel) für ein möglicherweise wettbewerbsbeschränkendes Kartell fühlte sich die Bundesregierung fast gezwungen. Seit im vergangenen Jahr das Bankhaus Herstatt und ein Dutzend weitere Institute in den Strudel geraten waren, hatte der für das Kreditgewerbe zuständige Bundesfinanzminister Hans Apel ständig versprochen, er werde bald für einen besseren Schutz gegen Bankpleiten sorgen.

Doch das Vorhaben Apels, die Gefahr von Bankpleiten vor allem durch Änderung des Kreditwesengesetzes einzudämmen, scheiterte bisher am Widerstand der Bundesländer. Um die Kreditinstitute krisenfester und damit die Sparkonten sicherer zu machen, wollte Apel jene Bankgeschäfte einschränken, die bei fast allen Konkursen der Vergangenheit Ursache des Sturzes waren: die Großkredite, also jene Einzel-Engagements, die 15 Prozent des Eigenkapitals einer Bank überschreiten. Ein einzelner Großkredit sollte laut Apel-Plan künftig 75 Prozent des haftenden Eigenkapitals einer Bank nicht mehr übersteigen, alle Großkredite zusammen sollten höchstens sechsmal größer sein dürfen als das Eigenkapital des Instituts.

Der Bundesrat jedoch lehnte mit nur einer Gegenstimme (Hessen) Apels Vorschlag ab, diese Engagements, die etwa bei der Hessischen Landesbank zu einem Verlust von 1,8 Milliarden Mark geführt hatten, auch nur ein bißchen einzuschränken. Für den Widerstand der Länder sorgten die Sparkassen und großen Girozentralen, deren guter Kontakt zu den Landesregierungen „noch allemal funktioniert" (Sparkassenpräsident Helmut Geiger). Derzeit haben die Girozentralen mehr als das Achtfache ihres haftenden Kapitals an Großkunden verliehen.

Da sich die Länder — und auch die Freidemokraten in Bonn — bislang weigern, den Kreditinstituten jene Beschränkungen aufzuerlegen, die in den meisten anderen Industrieländern seit langem Usus sind, blieb nur eine drittrangige Lösung übrig: Statt die Gefahr einer Pleite zu mindern, werden lediglich die Folgen ein wenig gelindert. Rund 50 Millionen Mark werden künftig alljährlich für die gefährdeten Sparkunden zurückgelegt. Das aber ist zuwenig, um die Folgen einer Pleite von der Größenordnung des Herstatt-Konkurses abzufangen.

Doch Herstatt-Fälle, so behauptet Bankenverband-Geschäftsführer Cammann, „gibt es nur alle 40 Jahre" — ein schwacher Trost für jene, die dabei waren.

VOLKSWAGEN

Bauen kann jeder

Mit einem Kooperationsangebot will die Lastwagenfirma MAN dem notleidenden VW-Konzern beistehen. Doch die Chancen stehen schlecht.

Für VW-Aufsichtsratschef Hans Birnbaum sind es „noch nicht gefangene Fische", Vorstandsvorsitzender Toni Schmücker „kann darüber nichts sagen". Nur der Dritte im neuesten Volkswagen-Krisenhandel, MAN-Topmann Hans Moll, will es wissen: „Wir wollen den Wolfsburgern auf die Sprünge helfen."

Schon Anfang April hatten die Lastwagenbauer aus Augsburg dem fußlahmen Pkw-Riesen ihr überraschendes Angebot gemacht: Eine Kooperation

Audi-NSU-Werk in Neckarsulm: Autos für die Bundeswehr?

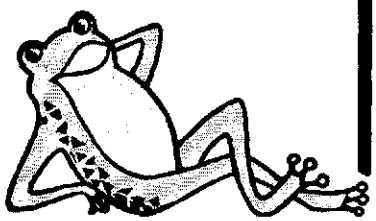
der beiden Unternehmen mildere die insbesondere wegen des miserablen VW-Auslandsgeschäftes fällige Schrumpfkur des einst größten deutschen Konzerns. Im unterbeschäftigten Werk Neckarsulm der Volkswagen-Tochter Audi NSU, wo Schmücker 4700 Arbeitsplätze streichen wollte, könnten Niedersachsen und Bayern groß in das zukunftsträchtige Geschäft mit mittelschweren Brummern einsteigen. Moll: „Da liegt die einzige Chance für ein Wachstum der Autoindustrie."

Wachstumsträchtig verspricht der Vorschlag vor allem für die zum Maschinenbau-Konzern Gutehoffnungshütte (GHH) gehörende Lkw-Firma zu werden. Seit Jahren schon wird ein breiter Teil des Marktes von den MAN-Verkäufern kaum bedient: Anders als Europas Marktführer Daimler-Benz und die ausländische Konkurrenz (British Leyland, Fiat und Renault-Saviem-Berliet) hat das Augsburger-Programm unten herum bisher nur schwer Verkäufliches zu bieten: Klein-

FEDDERS, DIE ZWEIT-GRÖSSTE KLIMA-ALTERNATIVE DER WELT

FRISCH IN DEUTSCHLAND

Fedders ist da. Der zweitgrößte Klimagerätehersteller der Welt bietet in Deutschland eine frische Alternative an. Klimageräte, deren Qualität sich im Fedders-Umsatz von ca. 1 Milliarde D-Mark jährlich widerspiegelt.
Um die Erwartungen für die Zukunft zu erfüllen, steht ein lückenloses, ausgereiftes Klimageräte-Programm zur Verfügung. Dazu die jahrzehntelange Erfahrung in der Klima-Problematik. Fedders ist die unumgängliche Klima-Alternative in Deutschland. Alles über Fedders-Klimageräte erfahren Sie von dem deutschen Vertriebspartner Polenz.



POLENZ
FEDDERS

Das frische Klima in Deutschland.

Polenz KG
2 HH 50, Friesenweg 4,
Tel. 040/880 40 31-34
Telex 0213800

Vertretungen in allen wichtigen Städten der Bundesrepublik

laster der französischen Marke Saviem, die in Westdeutschland kaum ankommen. In der Autofabrik an der Sulm, meinte Moll, sollten Kleinlaster von sechs bis acht Tonnen Nutzlast in VW-Werkshallen und nach vorbereiteten MAN-Plänen montiert werden. Als Produktionsbeginn visierten die Augsburger 1977 an.

Auch ein Geburtshelfer für das Gemeinschaftswerk scheint bereitzustehen.

Seit Jahren schon lauert die Brummer-Branche auf einen 1,2 bis 1,5 Milliarden Mark starken Auftrag der Bundeswehr, die ihren Fuhrpark dringend erneuern muß: Häufig ist nicht einmal mehr die Hälfte der Uralt-Lkw noch einsatzfähig.

Die Staatsorders könnten rasch herausgehen. Denn dem Preis zuliebe will Verteidigungsminister Georg Leber auf teure und zeitraubende Neuentwicklungen verzichten und seine Wehr mit den handelsüblichen Straßen-Lastwagen ausrüsten. Falls die drei deutschen Anbieter MAN, Mercedes und Magirus sich den Riesenauftrag teilen und der Bund den Neckarsulmer Arbeitslosen zuliebe dekretierte, die Fahrzeuge in der Audi-NSU-Fabrik zusammenzubauen, könnten die verunsicherten Autowerker schon bald beschäftigt werden.

Die MAN-Männer hätten die größten Vorteile dieses Deals: Während bei Daimler-Benz und Magirus Deutz noch Kapazitäten frei sind, ist MAN voll beschäftigt: Die Augsburger rechnen in diesem Jahr mit einer Rekordproduktion von 18 000 Lastern und Omnibussen und einem Umsatzplus von 12,5 Prozent.

Nach zwei Jahren Endmontage von etwa 20 000 Militär-Lastern, die das Werk für eine Übergangszeit voll auslasten würde, könnten dann die Midi-Lkw starten.

Auch Volkswagen käme das Geschäft zupaß. Mit den jetzt vorgestellten Transportern bis 1,75 Tonnen (siehe Seite 163) ist VW nur schmal am untersten Ende des Lastwagengeschäfts vertreten. Über die Kooperation mit MAN könnte Wolfsburg schon in wenigen Jahren vom Mini-Transporter bis zum dicksten Brummer alles bieten, was fährt.

Branchenkenner halten einen VW-Vorstoß in den Lastwagenmarkt für folgerichtig:

- Volkswagen ist international der einzige große Pkw-Produzent, der kein Lasterprogramm anbietet;
- der deutsche Anteil an der Welt-Lkw-Produktion beträgt nur drei bis vier Prozent, bei Personenwagen halten die Deutschen elf Prozent;
- insbesondere bei mittelschweren Lastwagen fallen die Absatzprognosen günstig aus.

Doch für derlei kostenträchtige Vorstöße ist der Konzern, der jahrzehntelang sich auf seine Käfer-Monokultur verließ, schlechter gerüstet denn je. Im vergangenen Jahr verlor das Unternehmen knapp eine Milliarde, in diesem Jahr wird das Minus kaum geringer. Für die Umrüstung der Bänder in Neckarsulm aber wären noch einmal rund 100 Millionen Mark fällig. Weitere Riesensummen müßten für den Ausbau des Verkaufs- und Servicenetzes ausgeworfen werden.

Und auch der Markt ist nicht von der Art, daß Wolfsburg bedenkenlos auf reißenden Absatz neuer Halbschwergewichte setzen könnte. In den Entwicklungsländern fahren die Japaner durch ihre simpel zusammengeschusterten Laster voran, in Europa sind erst unlängst Fiat und Opel, Ford und British Leyland, Volvo, Saviem, daf

MAN-Chef Moll
„Auf die Sprünge helfen"

und Magirus Deutz in dieser Klasse aktiv geworden. Und den Inlandsmarkt beherrscht Daimler-Benz (80 bis 90 Prozent Marktanteil).

Den Stuttgarter Marktführer lassen die neuen Pläne denn auch kalt. „Lastwagen bauen kann jeder", spottet Mercedes-Verkaufsdirektor Bernd Borkes, „das Problem ist, sie auch zu verkaufen."

Dieses Problem muß sich gar nicht erst stellen. Denn die von Moll zukunftsfroh vorangetriebene Lasterehe droht schon in der ersten Etappe zu scheitern. „Im Wehretat", so schmetterte Lebers Ministerium die Nothilfe für Neckarsulm ab, „ist in diesem Jahr kein Pfennig für Lastwagen, und im nächsten vermutlich auch nicht."

Andere Staatshilfen kommen ohnehin kaum in Betracht. Als sich während der Kabinettssitzung am Mittwoch letzter Woche überraschend Bonns Innerdeutscher Minister Egon Franke zu

Wort meldete und Schmückers Entlassungsaktion beklagte („Es ist doch furchtbar"), wies ihn Kanzler Schmidt ab: „Dies ist ein privates Unternehmen. Die Bundesregierung hat auch bei der Hessischen Landesbank und bei Herstatt nicht eingegriffen."

BERLIN

Mathematik erleichtert

Die Filzokratie in Berliner Regierungskreisen wurde neu belebt: Der Koalitionshandel zwischen Sozial- und Freidemokraten endete im Ramsch mit Posten.

Günter Struve hatte es im Gefühl. „Dies wird keine Koalition werden", sagte der Berliner Senatssprecher voraus, „in der man sich gegenseitig in den Bauch tritt."

Er behielt recht. Denn auch dann, wenn die Sozial- und Freidemokraten, die letzte Woche die West-Regierung der halbierten Stadt nominierten, mal das Bein heben möchten — sie würden sich wohl selber in Bedrängnis bringen.

Koalitionsunterhändler Schütz, Lüder*: Sachliches war nebensächlich

Nicht als schiere Polemik erschien deshalb das Wort vom „Krückenkabinett", das von der CDU kolportiert wurde. Und Zeichen der Schwäche verriet schon die Prozedur, mit der der zwölfköpfige Kompromiß zustande kam. Die Koalitionsverhandlungen mündeten in einen hemmungslosen Handel mit Posten.

Es war das Endresultat jener Wahl vom 2. März, die den Sozialdemokraten die absolute Mehrheit nahm und sie zum Bündnis mit den ungeliebten Liberalen zwang. „Es gab keine Alternative", wußte auch der Regierende Bürgermeister Klaus Schütz. Und die Ansprüche, die der Stadt-Chef zu bedenken hatte, waren vielfältig: Einerseits pochte die sogenannte vereinigte Linke der SPD auf zwei Senatoren-Posten, andererseits bestanden die Freien Demokraten auf drei Schlüsselressorts.

Streitfragen in der Sache waren, was Wunder, rasch abgehakt. Die SPD etwa versprach mehr rechtsstaatliche Garantien gegenüber politisch bedenklichen Bewerbern für den öffentlichen Dienst. Die Liberalen schluckten, entgegen ihrer Wahlaussage, den Bau des umstrittenen Kongreßzentrums. Beim Personal-Poker aber wurde Sachliches dann gänzlich nebensächlich.

Da war zum Beispiel der bisherige Arbeits- und Sozialsenator Harry Liehr, 47, ein politisch blasser Sozialdemokrat, den Klaus Schütz gleichwohl nicht zum „Frührentner" machen mochte. Liehr nämlich war noch nicht lange genug im Amte, um schon Anspruch auf Kabinetts-Pension zu haben. Es fand sich ein Ausweg: Er bekam ein neu geschaffenes Mini-Ressort „Verkehr und Betriebe".

Oder Horst Korber, 48, der zwar vielen im bisherigen Amt des Justizsenators überfordert erschien, jedoch immer noch von seinem Ruf als einstiger DDR-Unterhändler zehrt: Man ließ ihn nicht fallen, für Korber fiel das Ressort Arbeit und Soziales ab.

Komplizierter schon wurde die Lage, als die FDP darauf beharrte, ihren Landesvize Gerd Emig zum Wirtschaftssenator zu machen. Bei ihm waren, wie die SPD-Unterhändler meinten, Zweifel an der Qualifikation denn doch zu groß. So groß gar, daß schließlich Eignung und Neigung anderer Bewerber kaum mehr ins Gewicht fielen: FDP-Chef Wolfgang Lüder, von Haus aus Jurist und politisch spezialisiert auf Schul- und Hochschulfragen, mußte auf ein einschlägiges Amt verzichten und übernahm einfach den Wirtschaftsposten. Schulsenator wurde statt dessen Rechtsanwalt Emig. Und der Schulfachmann Harry Ristock, Sprecher der SPD-Linken, der eigentlich im Bildungsfach hätte unterkommen wollen, mußte sich dem Neuen aufschließen: Er hat nun das Bau-Ressort.

Klaus Schütz gab sich, als das Karussell endlich stillstand, „überhaupt nicht unzufrieden". Und tatsächlich stünde seine Regierungsrechnung womöglich immer noch offen, wenn nicht ein Verlustposten aktiv zu Buche geschlagen und seine „Mathematik erleichtert" hätte: der Rücktritt des in die Steglitzer-Kreisel-Affäre verstrickten Finanzsenators Heinz Striek, der dadurch einen zweiten Platz für die SPD-Linke frei machte.

Seine Stärken wird das neue Regiment vor allem aus dem Umstand beziehen, daß sich die Bündnispartner bei aller gegenseitigen Skepsis keinen Streit leisten können. Ob sie eine gemeinsame Sprache finden, erscheint dennoch zweifelhaft. Zwei Sprecher gibt es schon: Neben Günter Struve amtiert nun Hans Dieter Jaene, einst SPIEGEL-Redakteur, dann Fernsehjournalist. Der robuste Freidemokrat ist, so Parteifreunde, dem sozialdemokratischen Kollegen „quasi gleichberechtigt".

WAHLEN

Neuer Schwung

Innere Zerwürfnisse brachten die schleswig-holsteinische FDP einst ins politische Abseits. Wiedergewonnene Eintracht sorgte nun für eine verdoppelte Stimmenzahl: Die Partei kehrt zurück in den Landtag.

Sechs Wochen lang fochten Sozial- und Freidemokraten im schleswig-holsteinischen Wahlkampf gemeinsam gegen den „schwarzen Gerhard" Stoltenberg. Doch schon einen Tag nach der Wahl, die erstmals seit Jahren den bundesweiten Abwärtstrend der Sozialliberalen stoppte, ging die Kieler Zweckehe in die Brüche.

Die FDP, nach vierjähriger Abwesenheit in den Landtag an der Förde zurückgekehrt, war nicht bereit, dem größeren Kampfgefährten nach altem Brauch Funktion und Titel eines Oppositionsführers allein zu überlassen. Als einziger im Bundesgebiet nämlich besitzt „der Führer der Opposition" in Schleswig-Holstein gesetzlichen Status — und wird monatlich mit 7370 Mark besoldet.

„Diese Einseitigkeit muß geändert werden", fordert FDP-MdB und Landesparteichef Uwe Ronneburger, 54, der nun Fraktionsvorsitzender im Landtag wird, „jetzt gibt es zwei Oppositionsführer." Das Selbstbewußtsein der Liberalen, die als kleinste Landtagspar-

* Rechts: FDP-Fraktionschef Hermann Oxfort.