

es in Mainzer Hausgerüchten, und als Hauptlieferant komme natürlich nur einer in Frage: der allmächtige Leo.

Als Kritik hochkam, dementierte Intendant Stolte: Beim ZDF sei „niemand legitimiert, Zahlen zu nennen – ich kenne keine“. Doch zugleich sorgte sich Stolte, daß sein „Vorrat an Erstsendungen Ende 1992 ausläuft“. Daher, so der ZDF-Chef, müsse „man 1990 gekauft haben“ – und in diesem Zeitraum, von 1990 bis 1992, müsse „auch finanziert werden“.

Bei der ARD wird bemängelt, das ZDF verschaffe dem Grossisten Kirch immer wieder rechtzeitig die nötigen Mittel, mit denen er den Fernsehmarkt leer kaufen könne. Ein Beteiligter: „Der Hecht im Karpfenteich bekommt sein Futter aus Mainz.“

PARTEIEN

Alles fordern

Gleich drei neue Parteien wollen 1989 zu den Europa- und Kommunalwahlen antreten – für die deutschen Autofahrer.

Wolfgang Obernolte, 63, für Investitionsgüterwirtschaft zuständiger Ministerialdirigent im Bonner Wirtschaftsministerium, will „Schluß“ machen mit der „Verteufelung des Autos“. Der Kölner Verwaltungsangestellte Friedrich Ring, 40, sieht den Autofahrer zum „Dukatenesel der Nation“ degradiert. Der Heilbronner Publizist Anton Marth, 47, glaubt die Rechte der Autofahrer „ungenügend gewahrt“.

Die drei haben, zusammen mit Nachbarn, Stammtischfreunden und Kollegen, eine Partei gegründet – jeder für sich. Beim Präsidenten des Statistischen



Partei­gründer Obernolte: „Freiheit, Wohlstand, Lebensfreude“

Bundesamts, der für die Registrierung von Parteien und Genehmigung ihrer Namen zuständig ist, haben die drei Wahlbewerber Satzung und Programm eingereicht für

- ▷ die „Auto- und Bürgerpartei Deutschlands“ (ABD), Sitz Bonn, Vorsitzender: Jurist Obernolte;
- ▷ die „Autofahrer Partei Deutschland“ (APD), Sitz Heilbronn, kommissarischer Geschäftsführer: Marth;
- ▷ die „Deutsche Autofahrer Interessengemeinschaft – Volkspartei“ (DAFIG), Sitz Köln, Vorsitzender des „Partei­rats“: Ring.

Die neuen Parteien setzen auf eine „riesige schweigende Mehrheit“. Sie wollen bei den Europawahlen im Juni sowie den Kommunalwahlen 1989 in Baden-Württemberg, Nordrhein-West-

falen, Hessen und im Saarland mitmischen.

ABD, APD und DAFIG sehen sich vom Erfolg der 1985 gegründeten Schweizer Auto-Partei (AP) des Zürcher Rechtsanwalts Michael Dreher animiert. Die AP hat inzwischen zwei Sitze im Berner Bundesparlament und insgesamt gut zwei Dutzend Mandate in den Kantonen. Mit mehr als 10 000 Mitgliedern rangiert die Partei an fünfter Stelle in der Schweiz.

Dreher nutzte den wachsenden Unmut zahlreicher Eidgenossen über neue und härtere Verkehrsmaßnahmen zugunsten des Umweltschutzes: Tempolimit und Autobahn-Vignette, Abgas-Vorschriften und Schwerverkehrsabgaben.

Weil in der Bundesrepublik eine Erhöhung der Mineralölsteuer bevorsteht und viele Kommunen die Einführung von Tempo 30 forcieren, sah als erster Obernolte Chancen für einen Versuch nach Schweizer Vorbild. Mit deutscher Gründlichkeit formulierte er für die Gründungsversammlung seiner ABD im August 1988 eine vierseitige Präambel, ein Programm von mehr als 20 Seiten, Leitthesen für die Europawahlen und ein „Gegenkonzept“ zum Tempo 30 in Wohngebieten.

Der Begriff „Auto“ im Parteinamen, sagt Obernolte, solle die „wirtschaftlichen Grundlagen unseres Wohlstands symbolisieren“. „Bürger“ stehe für die „Lebensbedürfnisse in unserem demokratischen Staatswesen“. Beide Begriffe zusammen offenbarten das „politische Kernanliegen“ der neuen Partei: „Freiheit – Wohlstand – Lebensfreude – Solidarität“.

Obernolte kritisiert die „Parteinahme der Stadtverwaltungen“ für den öffentlichen Nahverkehr. Die Städte könnten sich „im Ernst gar nicht wünschen“, daß Busse und Bahnen stärker benutzt werden. Dazu müßten neue Fahrzeuge an-



Partei­gründer Marth: „Doppelt und dreifach finanziert“

geschafft werden, die nur wenige Stunden täglich voll ausgelastet wären. Die Folge, nach dieser simplen Beamtenlogik: Die Defizite würden noch größer, die Steuerzahler noch mehr belastet.

Anders als Obermoltes Allround-Partei will sich die APD auf die Bedürfnisse der Autofahrer konzentrieren. Marth, der zehn Jahre in der Industrie mit der Entwicklung von Verkehrssicherungsanlagen befaßt war, ist Herausgeber der Zweimonatszeitschrift „Auto Tuning und Freizeit“.

Im Oktober 1988 wurde die APD in Heilbronn gegründet, rund 50 Mitglieder waren schnell beisammen. Die APD wolle, sagt Marth, „den Regierenden in Bonn und auch in der EG klarmachen, daß diejenigen, die ihren Staat doppelt und dreifach mit Steuern finanzieren, ein Mitspracherecht in allen Bereichen des Autofahrerdaseins haben“.

Ob sich die APD parallel zur ABD entfalten wird, ist offen: „Konzentration könnte sinnvoll sein“, orakelt Obermolte, und Marth ist „nicht unbedingt“ für „Konkurrenz im großen Stil“.

„Keinerlei Chancen für eine Zusammenarbeit“ sieht Obermolte jedoch bei der Kölner DAFIG, die in ihrem Programm auch völkische und neutralistische Töne anschlägt. Angesprochen werden „alle vom sozialen Kahlschlag betroffenen Bürger“, die sich die Stammtischparolen des Vereins aneignen wollen – 100 Mitglieder sollen es schon sein.

Die DAFIG fordert den „Abzug aller fremden Truppen“, den Austritt aus EG und Nato und die Abschottung des Arbeitsmarkts „gegen ausländische Arbeitnehmer-Konkurrenz“. „Schluß mit der Aufweichung von Polizei und Justiz“, propagiert Rings Kölner Klüngel außerdem, Kindesmörder, „Vergewaltigungsmörder“ und Massenmörder müßten mit „absolut lebenslänglicher Entfernung aus der Gesellschaft“ bestraft werden.

Die Partei ist gegen ein Tempolimit auf Autobahnen und verlangt die Reduzierung der Benzinsteuer, Abschaffung der Verkehrsünderkartei und Autobahnggebühren für Ausländer, in deren Staaten bereits kassiert wird.

Ring, der die DAFIG zunächst bei den Kommunalwahlen in Nordrhein-Westfalen hochbringen will, gibt sich selbstbewußt: „Wir sind zur Zeit die einzige politische Kraft auf deutschem Boden, die sich nicht scheut, ohne Wenn und Aber für die Angehörigen unseres Volkes alles zu fordern.“

Auch Obermolte ist zuversichtlich. Seine ABD glaubt, die Fünf-Prozent-Hürde sei locker zu nehmen – mit Wählern aus einem großen Verband: Zwar sei der ADAC mit seinen neun Millionen Mitgliedern eine mächtige Organisation, habe aber „nirgends ein politisches Mandat“. Dazu fällt dem Parteigründer ein pompöser Vergleich ein: „Auch die Gewerkschaften haben der SPD nicht geschadet, sie sind keine Konkurrenz.“

STÄDTE

Umwelt und Unterhosen

Die Bodensee-Stadt Radolfzell gilt bundesweit als kommunales Modell für aktiven Umwelt- und Naturschutz.

Der Betriebsleiter der Kläranlage von Radolfzell am Bodensee, Wolfgang Drobig, glaubte zuerst an eine optische Täuschung. Dann warf er in den Nachklärbecken Netze aus – und fischte Karpfen und Brassen, Schleien und Rotaugen.

Die Fischereiaufsicht auf der nahen Insel Reichenau und das Tierhygienische Institut der Universität Freiburg versahen den Fang aus der Kläranlage mit dem Prädikat „Zum Verzehr geeignet“.

Radolfzell sei „auf dem besten Weg, Bundeshauptstadt für Natur- und Umweltschutz zu werden“.

Mit diesem Urteil steht Neurohr nicht allein. Der stellvertretende Bundesvorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Professor Gerhard Thielcke, bestätigt: „Radolfzell ist für uns tatsächlich das ideale Beispiel dafür, was eine Gemeinde bei gutem Willen und ohne große Investitionen bringen kann.“ Thielcke muß es wissen: Er wohnt im Radolfzeller Stadtteil Möggingen, wo je ein Naturschutzzentrum des BUND und des Deutschen Bundes für Vogelschutz angesiedelt ist.

„Viele Gemeinden haben ein bißchen vorzuweisen“, sagt Neurohr, „manche einiges mehr, wir aber besonders viel.“ Eher noch zu den „kommunalen Selbst-



Umweltpolitiker Neurohr: „Viele haben ein bißchen, wir haben viel“

Ein Zufall der Natur und der Fortschritt der Umwelttechnik hatten den unerwarteten Fischzug möglich gemacht: Offenbar waren bei einem Bodensee-Hochwasser Jungfische in das städtische Kanalsystem geraten – bis hin zur Nachkläranlage, einer der modernsten ihrer Art in der Bundesrepublik. In der sogenannten biologischen Klärstufe, wo organische Stoffe abgebaut werden, konnten die Jungfische gedeihen und sich vermehren.

Die Große Kreisstadt Radolfzell, 25 000 Einwohner, nämlich praktiziert längst, was erst zu Jahresbeginn Vorschrift wurde: die Reduzierung der Phosphatbelastung des geklärten Wassers auf Werte unter 0,3 Milligramm je Liter.

Die Kläranlage ist nur eine von vielen kommunalen Errungenschaften, mit denen Oberbürgermeister Günter Neurohr, 53, seinen Anspruch untermauert,

verständlichkeiten“ rechnet das Stadt- oberhaupt, daß in Radolfzell 60 Container für Altglas und Altpapier stehen, daß die historische Altstadt nahezu autofrei ist und viel ehemalige Asphaltfläche entsiegelt wurde. Überdies aber hat die Bodensee-Stadt auch

- ▷ einen sogenannten Energiesparberater berufen und einen hauptamtlichen Landschaftsökologen, dessen Schreibtisch beim Planungsamt alle Vorlagen passieren müssen, vom Sanierungsprojekt bis zum geplanten Biotopverbund;
- ▷ einen ehrenamtlichen Umweltschutzbeauftragten, der alljährlich einen kritischen Umweltschutzbericht vorlegt;
- ▷ einen nach Gehstunden bezahlten Flurhüter, einen Agraringenieur im Ruhestand, der Wasser- und Naturschutzgebiete kontrolliert und als Landschaftspflege-Berater fungiert;