

sich, so Groth, womöglich „bald als Sozialhilfeempfänger herumschlagen“.

Wohnungen in Mehrfamilienhäusern können nach der Modrow-Regelung nicht verkauft werden. Deshalb bleibt wie Tausende von DDR-Bürgern auch der Potsdamer Oberbürgermeister Gramlich außen vor. Der Mann, der mit Frau und zwei Kindern eine bescheidene Vier-Raum-Wohnung in der City bewohnt, traut sich derzeit nicht mal, von der Wohnungsverwaltung die Reparatur des seit Monaten defekten Flurlichtes zu verlangen: Lieber geleitet der Sozialdemokrat seine Gäste „mit der Taschenlampe“ hinunter, als sich von seinen Mitbürgern vorwerfen zu lassen, er verschaffe sich eine „Vergünstigung“ (Gramlich).

Der studierte Ökonom sieht „ein ungerechtes Element“ in der Häuserver-

Zweifamilienhaus: Da wird der eine Mieter, weil er schneller war, Grundbesitzer – und setzt den anderen womöglich irgendwann heraus.

Zudem ist bei vielen Häusern unklar, ob die Klassifizierung als „Volkseigentum“ Bestand haben wird. Die Mietsleute Sita vom Fahrländer Damm etwa haben ihre monatlichen Zahlungen „noch vor vier Jahren“ auf ein privates Sperrkonto überwiesen. Bei der Potsdamer Liegenschaftsstelle sprachen etliche Erben enteigneter Villenbesitzer vor.

Doch in den Grundbuchämtern herrscht ein heilloses Durcheinander. „Die pinseln jetzt“, berichtet ein städtischer Mitarbeiter, „erst mal die ganzen Eintragungen der letzten 40 Jahre nach.“

So wird denn ohne genauere Prüfung weiterverkauft – entgegen der Mitte die-

Noch in den Zeiten der Kommandowirtschaft war für Potsdam ein Jahresetat von rund 550 Millionen Mark bewilligt worden. Das Geld sollte per Zuweisung kommen. Jetzt berichtet der Bürgermeister: „Die Mittel fließen nicht.“ Trotzdem müssen Monat für Monat allein 18 Millionen Ost-Mark an Personalkosten gezahlt werden. Deshalb sei der Erlös aus den Hausverkäufen längst verplant, um „unseren Verpflichtungen nachzukommen“, berichtet Gramlich.

Er hofft, auf diese Art möglichst wenig Schulden machen zu müssen. Tatsächlich findet jedoch nur eine Kreditumschichtung statt: Was bei Gramlich für die Häuserverkäufe hereinkommt, ist ja zumeist auch nur geliehenes Geld, für dessen Erstattung indirekt auch die Westbürger herangezogen werden.

Denn wenn die Ostbanken nach verstärkter Kreditgewährung bis zum Stichtag 1. Juli mehr Finanzmittel herausgegeben haben, müssen sie auch mehr bekommen. Es erhöhen sich damit automatisch ihre Ausgleichsforderungen, für die letztlich der Bundeshaushalt aufkommen muß. Somit zahlt der Steuerzahler West für den Häuserbesitzer Ost einen Teil des Kredits mit ab.

Bei der Potsdamer Sparkasse am Platz der Nationen hat sich in den letzten Wochen „die Anzahl der Kreditverträge verzehnfacht“, berichtet Abteilungsleiter Detlef Soiker. Wie viele Millionen er schon bewilligt hat, weiß der Chef der Kreditabteilung angeblich nicht: Soiker hat „keine Zeit, das einzeln zusammenzuzählen“.

Der Direktor der Deutschen Kreditbank in Potsdam, Thomas Schneider, 35, weiß Genaueres. „Rund 800 000 Mark“ habe die Kasse, die von der Deutschen Bank übernommen wird, in den letzten Wochen bewilligt. Das sei zwar nicht allzuviel, DDR-weit jedoch komme sicherlich einiges zusammen.

„Da wird“, vermutet der Bankdirektor, „ein Loch im Staatshaushalt entstehen.“



Hauskäufer Wesarg, Familie: „Eigentlich dürfte nichts verkauft werden“

scherbelei. Doch nachdem anfangs, vor der Kommunalwahl, vornehmlich alte SED-Genossen bedient worden waren, will der SPD-Mann Gramlich „jetzt den normalen Leuten was geben“.

Gleich nach der Wende hatten die Hausverkäufe eingesetzt. Ein ehemaliger Stadtrat bekam sein Haus, dem einstigen Zweiten SED-Bezirkssekretär Ulrich Schlaak wurde eine Villa im noblen Babelsberger Patrizierweg zugesprochen. Auch Lothar Heinzmann, der Chef vom Ifa-Kombinat Nutzkraftwagen in Ludwigsfelde, das künftig für Daimler-Benz Lastwagen zusammenbauen wird, konnte sich einen Bungalow kaufen.

Willkürentscheidungen und soziale Härten bleiben auch jetzt nicht aus. Der Schnitt geht oftmals mitten durch ein

ses Monats ausgehandelten deutsch-deutschen Eigentumsregelung, nach der ausdrücklich „keine Verkäufe“ solcher Liegenschaften statthaft sind, „an denen frühere Eigentumsrechte ungeklärt sind“.

Vielmehr verpflichtete sich die DDR, diese „Veräußerungen“ bis zurück zum Stichtag, dem 18. Oktober 1989, zu überprüfen. Streitfälle sind vorprogrammiert: „Wir werden eine Fülle von Prozessen bekommen“, prognostizierte der Bonner Justizstaatssekretär Klaus Kinkel vergangene Woche.

Auch der Potsdamer Gramlich will die ersten Verkäufe überprüfen lassen. Währenddessen läßt er weiter verschern: Die Kasse der alten Residenzstadt ist derzeit so leer, daß der Ökonom Gramlich jeden Pfennig braucht.

Lastwagen

Wie mit der Pickelhaube

Am 1. Juli werden die Grenzen zugestellt: Die Deutschen sollen die Gebühren für ausländische Brummis wieder abschaffen.

Fritz Zimmermanns Tage als Verkehrsminister sind gezählt, das Ende seiner Polit-Karriere ist in Sicht. Die Rauflust des alten Kämpfers aber ist ungebrochen.

Des Bayern vielleicht letztes Gefecht tobt um ein Gesetz, das der Bundestag

fast einstimmig gebilligt hat, gegen das aber die Internationale der rauen Brummi-Fahrer und der besorgten Eukrokraten in Brüssel vereint anrennt: Vom 1. Juli an müssen Lkw-Unternehmer, Inwie Ausländer, für das Befahren deutscher Autobahnen und Bundesstraßen eine Sonderabgabe zahlen.

Die Spediteure zeigten Zimmermann bereits am 1. Mai probeweise ihre Macht und sperrten mit ihren Lastzügen einige Grenzstraßen. Am 1. Juli wollen sie Ernst machen und die Grenzen Richtung Holland, Belgien und Frankreich blockieren.

Zimmermann gibt sich gänzlich unbeeindruckt. „Wer so droht“, blafft der CSU-Veteran, „hat die falsche Vorstellung, die Straßen gehörten ihm.“ Das zackige Rezept des Ex-Polizeiministers gegen die Lasterdemonstration: „aufschreiben, abschleppen, Fahrverbot und aus“.

Womöglich hat der Verkehrsminister mit der harten Tour Erfolg bei den Fernkutschern. Seinen zweiten Gegner, den belgischen EG-Kommissar Karel van Miert, kann das bayerische Rauhe mit solchen Reaktionen allerdings nicht beeindrucken. Der Eukrokrat beschuldigt den Bonner, mit seinen Straßengebühren das heimische Gewerbe zu schonen, die ausländischen Konkurrenten zu benachteiligen und auf diese Weise den EG-Vertrag zu verletzen.

Und da ist was dran. Die Bonner Gebühr trifft zwar deutsche und fremde Fuhrunternehmer gleichermaßen. Doch im gleichen, am 1. Juli wirksam werdenden Gesetz bewilligt Zimmermann seinen Landsleuten einen Nachlaß bei der Kraftfahrzeugsteuer, der, Welch ein Zufall, in etwa die Verluste durch das neue Wegegeld ausgleicht.

Van Miert ist entschlossen, diesen Trick noch rechtzeitig durch eine Einstweilige Anordnung des Europäischen Gerichtshofs zu blockieren.

Das macht Zimmermann so richtig munter. Die Kommission habe in 20 Jahren keine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zustande gebracht, sie habe versagt, poltert der Minister. Seine größte Sorge sei nun, daß van Miert „seine Kraft mehr in eine nutzlose Klage investiert als in den Aufbau eines wirklichen Verkehrsbinnenmarktes“.

Etienne Reuter, der Sprecher des belgischen Kommissars, mokiert sich über Zimmermanns martialische Auftritte in Brüssel: „wie mit der Pickelhaube“.

Von gleichen Chancen für Europas Lkw-Unternehmen, da wiederum hat Zimmermann recht, kann tatsächlich keine Rede sein. Ein 40-Tonnen-Lkw kostet in Frankreich 120 Mark Kfz-Steuer jährlich, in den Niederlanden 3500 Mark – ein bundesdeutscher Spediteur aber muß 10 000 Mark zahlen. Der Bonner Verkehrsminister: „Das sagt wohl alles.“

Folgerichtig senkt Zimmermann die Steuer vom 1. Juli an auf einen mittleren europäischen Wert zwischen 2000 und 4000 Mark ab.

Wäre es dabei geblieben, hätte der Minister alle auf seiner Seite gehabt: seine Klientel, die Transporteure, und die EG-

Fuhrleute unterm Strich nur eine geringe Zusatzlast tragen, ihre ausländischen Konkurrenten dagegen die volle Straßengebühr ohne jeden Ausgleich einkalkulieren müssen.

EG-Kommissar van Miert beschuldigt Zimmermann, er verstoße mit dieser Konstruktion gegen den EG-Vertrag. Bonn setze sich über das Verbot hinweg, „Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedsstaaten im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmen ungünstiger zu stellen“, wie es im Artikel 76 heißt. Zudem erschwerten die Deutschen die Verwirklichung eines freien Verkehrsmarkts ohne Wettbewerbsverzerrungen.

Den Vorwurf der Diskriminierung, stellt Zimmermann sich naiv, könne er überhaupt nicht begreifen. Ihm gehe es lediglich darum, die Lkw an den deutschen Wegekosten zu beteiligen. Da müßten Inländer wie Ausländer zahlen. Inländische Brummis würden durch Abgaben gegenwärtig immerhin 70 Prozent der Wegekosten selbst aufbringen; bei den Ausländern auf deutschen Straßen läge der Kostendeckungsgrad bei lächerlichen 9 Prozent.

Vor einem Jahr, berichtet Zimmermann genüßlich, habe Kommissar van Miert in einem vertraulichen Gespräch, das er mit dem Belgier auf dem Bonner Flughafen geführt habe, noch Verständnis für die deutsche Position gezeigt. Fast überall in Europa würden die deutschen Autofahrer über hohe Treibstoffsteuern zuzahlen; in Frankreich, in Italien und Spanien müßten sie zudem eine Gebühr für die Autobahn entrichten. Die Europäer, insbesondere die europäischen Transporteure, profitierten dagegen ohne Aufgeld von dem guten Straßensystem der Bundesrepublik.

Zimmermann: „Wie kommt der deutsche Steuerzahler eigentlich dazu, Tür die ausländischen Lkw kostenlos ein 8000 Kilometer umfassendes Autobahnnetz zu finanzieren?“ Bei dem Dialog auf dem Flughafen habe van Miert um die Frist von einem Jahr gebeten. Doch in den letzten zwölf Monaten sei die EG nicht einen Schritt weitergekommen. Deshalb handele Bonn jetzt allein.

Und das ist dringend geboten, wenn Schaden vom deutschen Fuhrleute-Volk abgewendet werden soll. Just vom 1. Juli an dürfen ausländische Spediteure mit Inländern auch um heimische Touren konkurrieren. Das heißt: Ein Holländer mit einer Fracht von Amsterdam nach München muß nicht länger leer zurückfahren. Er kann in München Ladung für Köln oder Duisburg aufnehmen.

Gleiche Rechte, gleiche Pflichten. Fritz Zimmermann freut sich richtig auf einen Konflikt, der ihm wenige Monate vor der Pensionierung daheim nur Beifall einträgt. ◀



Lastwagen auf westdeutscher Autobahn
„Aufschreiben, abschleppen, Fahrverbot und aus“

Kommission. Doch Zimmermann war auch einmal Umweltminister. So gern er den Spediteuren die Last leichter macht, er wollte mit einer seiner letzten Amtshandlungen den lärmigen und giftigen Lastwagen-Transport nicht noch billiger machen.

Deshalb garnierte er die Steuersenkung für die Brummi-Landsleute mit einer Straßenbenutzungsgebühr, die alle trifft, Franzosen, Belgier, Niederländer und Deutsche. Die Wegemaut liegt zwischen 1000 und 9000 Mark pro Jahr, je nach Schwere des Gefährts. Begründung für den Lastertarif: Ein 40-Tonner wirke „bis zu etwa 20 000fach stärker auf das strukturelle Verhalten einer Straßenbefestigung als ein Pkw“.

Die Mixtur von Steuersenkung für Deutsche und Straßengebühr für alle wirkt sich so aus, daß einheimische