

besser könnten als Genosse Scherf von der Partei-Linken. Und von Bonn und der Wirtschaft hängt ja tatsächlich einiges ab.

WEDEMEIER: Das ist klar, aber ich bin sicher, daß auch Henning Scherf, wenn er Präsident des Senats geworden wäre, ebenso mit Bonn und auch mit der Wirtschaft hätte reden können.

SPIEGEL: Sie haben den Genossen auf dem Parteitag gesagt, Sie seien kein „Kandidat der Wirtschaft“ und kein „Arschkriecher“ ...

WEDEMEIER: ... das Wort „Arschkriecher“ ist nicht von mir zuerst gebraucht worden. Henning Scherf hat gesagt, die in der Wirtschaft wollen keine Arschkriecher haben. Und dann habe ich hinterher gesagt: Also, bitte, unterstellt mir nicht durch eine solche Redewendung, ich sei der Arschkriecher; ich bin nicht der Mann der Wirtschaft.

SPIEGEL: Mit dem Kuhhandel – Bundeswehrtregatten-Aufträge für Bremer Werften gegen Zustimmung im Bundesrat zur Frühpensionierung von Offizieren – hat sich der Bremer SPD-Senat ins Gerede und bei vielen Sozialdemokraten bundesweit in Verruf gebracht. Wollen Sie nach diesem Muster auch künftig mit Bonn und der Wirtschaft verkehren?

WEDEMEIER: Nein, wobei ich dazu sagen muß, daß Hans Koschnick diesen Handel bestreitet. Ich kann aber nicht leugnen, daß hier und auch über Bremen hinaus dieser Eindruck entstanden ist. Als der Senat in dieser Sache seinen Beschluß faßte, habe ich in der Fraktion dagegen gestimmt. Schließlich hat die Fraktion den Senat einhellig aufgefordert, diesem Bonner Pensionierungsgesetz nicht zuzustimmen. Doch der Senat hat anders entschieden.

SPIEGEL: Sind die Fregatten ein Abschiedsgeschenk von Hans Koschnick an das notleidende Bremen?

WEDEMEIER: Abschiedsgeschenk, ach wissen Sie. Die Fraktion ist verbittert über die Zustimmung im Bundesrat.

SPIEGEL: In die Reihe der Brandt-Enkel, die sich programmatisch profilieren haben und emotional vermitteln können, wie der Saarländer Lafontaine oder der Niedersachse Schröder, scheinen Sie nicht recht zu passen, im Gegensatz auch zu Henning Scherf. Sie könnten eher als Schmidt-Sohn durchgehen.

WEDEMEIER: Ob Sie mich als Schmidt-Sohn oder Brandt-Enkel sehen, das ist Ihre Sache. Ich habe mich jedenfalls nicht gescheut, vieles zu kritisieren, was unsere sozialliberale Koalition in Bonn unter Helmut Schmidt gemacht hat, in der Phase der Nachrüstung beispielsweise, als der SPD-Bundesparteitag noch meinte, Mehrheiten dafür beschaffen zu müssen.

SPIEGEL: Teilen Sie den Optimismus von Brandt und seinen Enkeln, die SPD sei wieder obenauf und bald wieder dran?

WEDEMEIER: Die SPD ist auf Bundesebene zweifellos im Aufwind. Wir haben eine große Chance bei der nächsten Bundestagswahl. Man darf nur nicht glauben, daß wir, weil die Wahlen im Saarland und in Nordrhein-Westfalen gewonnen worden sind, heute schon die Sieger der nächsten Bundestagswahl seien.

SPIEGEL: Glauben Sie an die absolute Mehrheit der SPD bei den Bürgerchaftswahlen in zwei Jahren?

WEDEMEIER: Ich bin zuversichtlich. Die SPD in Bremen hat ja 1971, als Hans Koschnick seinen ersten Bürgerchaftswahlkampf führte, auch schon um die absolute Mehrheit gefürchtet – grundlos, wie sich zeigte. Heute gibt es keinen, der sich schmolend in die Ecke stellt. Scherf und ich werden eng zusammenarbeiten.

TEMPOLIMIT

Verdammt schwierig

In Bonn wächst die Neigung zum gespaltenen Tempolimit: freie Fahrt für Katalysatorautos, Tempo 100 für den Rest – ein fauler Kompromiß.

Verkehrsminister Werner Dollinger war schon immer ein flotter Fahrer. In den 50er Jahren, als mancher Kollege im Bundestag sich seinen ersten Käfer zulegte, fegte er mit einem schnellen Sechszylinder nach Bonn. Auch heute noch fährt der inzwischen 66jährige mit seinem eigenen Wagen, einem schwarzen BMW 528i, gern im oberen Geschwindigkeitsbereich.



tz, München

Hier präsentiert sich ein Tandem für die nächste Bürgerchaftswahl.

SPIEGEL: Macher und Denker – der eine holt die Wähler links, der andere rechts?

WEDEMEIER: Ich werde keine Chance haben, rechts Wähler zu holen. Es ist richtig, daß Henning Scherf zum Beispiel bei einem großen Teil der Jugend in der Friedensbewegung einen Namen hat. Es ist allerdings genauso richtig, daß ich auf diese Teile der Bevölkerung durchaus nicht abschreckend wirke.

SPIEGEL: CDU-Oppositionsführer Bernd Neumann kommentierte in Anspielung auf Ihr schickes Auto: „Der eine“, Sie nämlich, „fährt mit dem Luxus-Mercedes nach rechts, der andere“, Henning Scherf, „mit dem Fahrrad nach links.“

WEDEMEIER: Da hat er sich wieder einmal vergaloppiert.

Auch deshalb hält der Verkehrsminister gar nichts von Tempolimit auf deutschen Autobahnen. Mit Langsamfahren, so hat er den Kabinettskollegen immer wieder erklärt, sei der deutsche Wald nicht zu retten.

Dollinger konnte eine Untersuchung des Umweltbundesamtes vorzeigen, wonach bei realistischen Annahmen der Stickoxidausstoß nur um 3,9 Prozent reduziert würde. Eine der Annahmen dieser Studie: Nur etwa die Hälfte aller Autofahrer würde sich an eine vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern auf Autobahnen und 80 auf Landstraßen halten.

Dollinger wurde auch nicht müde vorzurechnen, daß schon jetzt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Autobahnen nur bei 112 km/h liege. Von den 173 000 Kilometern deutscher Überlandstraßen seien überdies lediglich gut 7000 Kilome-

ter ohne Geschwindigkeitsbegrenzung zu befahren.

Bis vor kurzem noch konnte der Verkehrsminister auch beruhigt auf einen Spruch seines Kanzlers vertrauen. Unter seiner Regentschaft, so hatte Helmut Kohl leichtfertig verkündet, werde es ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen nicht geben.

Doch jetzt ist sich Dollinger nicht mehr so sicher. Verdrossen mußte er mit ansehen, wie ein CSU-Kollege, der für den Umweltschutz zuständige Innenminister, den Kanzler und die Freunde der freien Fahrt in eine ausweglose Situation manövrierte.

Es begann damit, daß Friedrich Zimmermann gegen den Willen Dollingers im Kabinett einen Großversuch auf Autobahnen durchsetzte. Bei diesem Test, der im Herbst abgeschlossen wird, soll der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Schadstoffausstoß sowie Verkehrssicherheit geklärt werden.

Dollinger fand, wie einer seiner Mitarbeiter anmerkte, diese Bonner Taktik „nicht besonders geschickt“. Seit Monaten werde jede Diskussion über Tempolimit mit dem Hinweis, man müsse erst die Ergebnisse dieses Versuchs abwarten, abgeblockt. Damit habe sich die Regierung selbst in ihrer Handlungsfreiheit beschränkt.

Denn was auch immer die Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine, die den Versuch überwacht und auswertet, in der zweiten Novemberhälfte vorlegen wird, eines ist schon jetzt klar: Ein Tempolimit entlastet die Umwelt, verringert den Ausstoß der schädlichen Gase Stickoxid (NOx), Kohlenwasserstoff und Kohlenmonoxid.

Der Versuch wird, so viel ist inzwischen durchgesickert, belegen, daß bei Tempo 100 der NOx-Ausstoß drastischer verringert würde, als das Umweltbundesamt angenommen hatte. Bei solchen Werten aber, so heißt es im Hause Dollinger, „wird es verdammt schwierig, die Geschwindigkeitsbegrenzung noch zu verhindern“.

Das wäre es wohl ohnehin geworden. In Luxemburg, beim jüngsten Gerangel der Umweltminister über die gemeinsamen Abgaswerte für Benzinmotoren, wurde nämlich auch ins Protokoll geschrieben, daß die EG-Kommission bis zum Jahresende eine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung für ganz Europa vorschlagen werde.

Die Kommission habe sich dies ausgedacht, wehrt Zimmermann seither ab. Das sei kein Auftrag, den er unterschrieben habe. Er habe dieses Angebot nur „zur Kenntnis genommen“.

Doch da helfen keine Ausflüchte: Der Innenminister kennt die Konsequenzen. Schlägt die Kommission ein einheitliches Tempolimit vor, dann muß der EG-Umweltrat, dann müssen Zimmermann und seine Ministerkollegen darüber entscheiden. Wollte Zimmermann, der „im

Prinzip“ gegen Beschränkungen ist, das Tempolimit verhindern, stünde er allein: Er müßte – wie Landwirtschaftsminister Ignaz Kiechle bei den Getreidepreisen – die Europäer abermals mit einem deutschen Veto reizen.

Zimmermann kann zwar zunächst noch darauf verweisen, daß er angekündigt habe, erst einmal die Ergebnisse des gut 14 Millionen Mark teuren Fahrversuchs auf den Autobahnen abwarten zu wollen. Aber damit gewinnt Bonn nur wenig Zeit. Das Problem bleibt.

Eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 Stundenkilometer wird die Kommission, da sind sich die Bonner einig, nicht vorschlagen. Die übrigen europäischen Staaten liegen mit ihren Limits zwischen 100 und 140. Der Kompromiß könnte irgendwo bei 120 oder 130 liegen – bei einem Wert, der für alle von größter Peinlichkeit ist.

Bei aller Unsicherheit über den Schadstoffausstoß bei verschiedenen Geschwindigkeiten ist nämlich eines sicher: Nur eine Begrenzung auf etwa 100 Stundenkilometer brächte eine spürbare Verbesserung für die Luft. Danach steigt der Giftausstoß steil an, beim Stickoxid zum Beispiel von 4,5 auf 6,2 Gramm pro Kilometer, beim Kohlenmonoxid gar von 5,9 auf 13,8 Gramm (Umweltbundesamt).

Ein hoch angesetztes Tempolimit brächte, das wird auch der Großversuch zeigen, für die Umwelt gar nichts. Gleichzeitig aber müßte sich die Autoindustrie um ihre Produkte sorgen, die doch gerade deshalb so gut sein sollen, weil sie schnell sind. „Das wäre wirklich das Tollste“, meint Zimmermann-Vorgänger Gerhart Baum (FDP), „es bringt nichts und macht das deutsche Hochleistungsauto kaputt.“

Zimmermann sucht nun nach einem Weg, sich zwischen den Ergebnissen des Großversuchs – die ein Tempolimit von

100 nahelegen werden – und den Europaverpflichtungen hindurchzulavieren. So scheint ihm seit kurzem die Idee auch gar nicht mehr so abwegig, nun doch die Höchstgeschwindigkeit nach dem Grad der Entgiftung vorzuschreiben: freie Fahrt für abgasgereinigte Wagen, Tempo 100 für die anderen.

Der freidemokratische Verkehrsexperte Klaus-Jürgen Hoffie, mit der Mehrheit seiner Fraktion Befürworter einer gespaltenen Geschwindigkeitsbegrenzung, ist inzwischen seiner Sache so sicher, daß er bereit ist, Wetten abzuschließen: „Mein Tip heißt, entweder ein gespaltenes Tempolimit oder gar keins.“

GEWERKSCHAFTEN

Nichts gelernt

Die umstrittene Geldanlage von Co-op-Managern ist peinlich für den Aufsichtsrat – er hatte sie gebilligt.

Bernd Otto ist eine rheinische Frohnatur, leutselig und unbefangen. Doch seit einer Woche fühlt er sich schief angesehen, und das drückt auf seine Stimmung.

Otto, Vorstandsvorsitzender der von den Gewerkschaften kontrollierten Co op AG, sieht sich plötzlich mit Albert Viotor verglichen, dem gefeuerten Chef der Neuen Heimat (NH). Da kommt, wie Otto verbittert feststellt, mit einem Mal der „Ruch des Kriminellen“ auf – wegen eines eher bescheidenen Immobiliengeschäfts.

Otto hatte sich 1982 privat mit 300 000 Mark an einem Immobilienfonds beteiligt. Dieser Fonds diente dazu, Gelder für den Neubau eines Lager- und Verwaltungszentrums der Co op in Sarstedt

* Am 10. Juli.

Co-op-Betriebsversammlung*: Jubel für den Betriebsrat, Pfiffe für die Chefs

