



Innenminister Schnoor (M.), Krupp-Beschäftigte*: „Soll ich Kerosin über die Arbeiter kippen lassen?“

MINISTER

Weißer Rabe

Mit einem Kontrastprogramm zur Bonner Innen- und Sicherheitspolitik gewinnt der Düsseldorfer Innenminister Schnoor zunehmend an Profil.

Der Mann in Grau gehört zu den Leisen im Lande. Herbert Schnoor, 60, Innenminister von Nordrhein-Westfalen, ist wortkarg und wirkt nicht gerade wie ein Volkstribun. In seiner ostfriesischen Heimat, zwischen Jadebusen und Dollart, rede man nicht viel, sagt er, da „tut man was“.

So nimmt der unauffällig wirkende Mann es gern auch mit den Mächtigen im Lande auf, selbst mit Deutschlands Autofahrern und ihrer Lobby. Als am dritten Advent der Nebel über der Köln-Aachener Autobahn waberte und sein Kölner Regierungspräsident Franz-Josef Antwerpes die Strecke einfach sperren ließ, spendete Schnoor ihm Lob. Zugleich rief der Minister, ein promovierter Jurist, nach neuen Gesetzen, um „verantwortungslose Raser“ stoppen und sie samt ihren Fahrzeugen aus dem Verkehr ziehen zu können (siehe Seite 30).

Mit gemischten Gefühlen beobachten seine Kollegen im Düsseldorfer Kabinett, wie der Innenminister des bevölkerungsreichsten Landes bundesweit mehr und mehr von sich reden macht – als Ressortminister mit Augenmaß und Einfallsreichtum, der bisweilen sogar den abgeschlafften Landesvater Johannes Rau in den Schatten stellt, aber auch auf der Bonner Bühne, wo der Sozialdemokrat Schnoor sich zunehmend als innenpolitischer Gegenspieler

von Innenminister Friedrich Zimmermann profiliert.

Die Bonner SPD-Zentrale bot Schnoor auch auf, als es jüngst galt, im Streitgespräch mit dem bayrischen CSU-Staatssekretär Peter Gauweiler die sozialdemokratische Position zum Vermummungsverbot zu vertreten. Schnoor fragte den „Schwarzen Peter“ (Genossen-Spott) provokativ, ob die CSU denn die ganze Bevölkerung von Wackersdorf kriminalisieren wolle, auch die Alten und die Bauern, die Krähenfüße auslegen, um die Transporte zur Wiederaufarbeitungsanlage zu stoppen. Gauweiler, so Schnoor, habe „das Problem überhaupt nicht kapiert. Ich hörte immer nur Strafe, Strafe, Strafe“.

Wie Schnoor argumentiert und was er zu sagen hat, fällt aus dem Rahmen. Sein Düsseldorfer Ministerium liefert seit Jahren ein Kontrastprogramm zur Politik des Christsozialen Zimmermann, der seinen Düsseldorfer Kollegen wiederum für „ideologisch verfestigt hält“.

In der Innenministerkonferenz ist der hagere Friese aus Moordorf bei Aurich, der manchmal wie ein Beamter wirkt, zum Wortführer der SPD-Länder geworden. Zimmermann ging ihm kürzlich so auf die Nerven, daß Schnoor die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der inneren Sicherheit in Frage stellte.

Er habe es als „ernste Zumutung“ empfunden, in der Innenministerkonferenz einer Beschlußvorlage zur Verschärfung des Demonstrationsrechts zustimmen zu sollen, über die das Bundeskabinett selber erst später entscheiden wollte. Schnoor: „Das ist doch ein unglaubliches Vorgehen.“

* Bei einer Podiumsdiskussion am 8. Dezember im Speisesaal der Krupp-Hütte in Duisburg-Rheinhausen.

Derzeit streitet Schnoor mit Zimmermann über die Polizei-Führungsakademie in Hilstrup, an der jährlich etwa 80 Polizeiräte ausgebildet werden. Der Bundesinnenminister warf Schnoor vor, an der Schule werde die „Duldung von Demonstrationsdelikten“ und somit „Rechtsbeugung“ gelehrt; der Landesinnenminister konterte, Zimmermann habe eine „Einschüchterungskampagne“ angezettelt und wolle alle Polizisten „zum Schweigen bringen, die seine vorgefaßten Law-and-order-Meinungen nicht teilen“.

Zimmermanns Gegenspieler ist erst spät, mit 37 Jahren, in die SPD eingetreten. Seine Karriere begann mit einer Niederlage: Er hatte Regierungsvizepräsident in Detmold werden wollen, fiel aber durch, obwohl ihn der damalige SPD-Fraktionschef Rau protegiert hatte.

Nachdem Rau Wissenschaftsminister geworden war, machte er Schnoor 1970 zu seinem Staatssekretär. Sechs Gesamthochschulen und eine Fern-Uni haben beide in jenen Jahren gegründet.

Rau, eher ein Generalist, war damals mehr fürs Große und Ganze zuständig; Schnoor, der Mann fürs Detail, machte die Kärnerarbeit. So blieb es, als beide in die Düsseldorfer Staatskanzlei eingezogen waren; Rau als Nachfolger von Heinz Kühn, Schnoor als sein Kanzleichef.

Zwei Jahre später, als Rau die absolute Mehrheit gewann und die FDP aus dem Kabinett flog, mußte er das Innenressort neu besetzen. Schnoor war nicht seine erste Wahl. Rau wollte den dröge wirkenden Weggefährten lieber ins Finanzministerium stecken: „Das kannst du.“ Schnoor wurde dennoch Innenminister, und schon bald war er der „weiße



Nebelunfall auf der Autobahn*: „Trauma eines wüsten Knalls und blutiger Menschenleiber“

„Manche hatten 140 Sachen drauf“

Autobahnsperrungen in Nordrhein-Westfalen – Patentrezept gegen Nebelunfälle?

Nachts gegen zwei fuhr der Aachener Polizeipräsident Heinrich Bönninghaus, 49, nach einer Feier in Köln heimwärts. Die Autobahn war fast leer, dennoch „kroch“ Bönninghaus „langsam am Seitenstreifen lang“. Über der A 4 lag an jenem frühen Sonntagmorgen dichter Nebel. Dennoch wurde der Wagen des Polizeipräsidenten mehrmals überholt: „Manche hatten um die 140 Sachen drauf und den Blinker links rausgestellt.“

Bönninghaus' Auto war eines der letzten, die durchkamen. Wenig später war der Nebel so dick, daß „Bäume und Sträucher auf zehn bis zwanzig Meter nicht mehr zu erkennen“ waren, so ein Polizeibeamter. Um 3.56 Uhr gab die Leitstelle im Kölner Regierungspräsidium Order, den über 70 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Köln und der Grenze bei Aachen an allen Auffahrten zu schließen – Lebensgefahr.

Wer nach Aachen oder nach Köln wollte, mußte auf Landstraßen daherschleichen. Knapp zweieinhalb Stunden lang ruhte der Verkehr zwangsweise, die Autofahrer reagierten – von wenigen Ausnahmen abgesehen – verständnisvoll. In Bonn hingegen wurde gemekelt. Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke (CSU) tadelte die Anordnung von Regierungspräsident Franz-Josef Antwerpes, weil „keine Ausweichstrecke“ angegeben und so die „Unfallgefahr erhöht“ worden sei. Antwerpes konterte: „Es hat nicht mal eine Beule gegeben.“

Die Autobahnabschnitte im Regierungsbezirk Köln, die mit am stärksten

frequentierte Pisten Europas, sind zugleich die gefährlichsten Nebelfallen der Bundesrepublik. Innerhalb kurzer Zeit ziehen, vor allem längs des durch Industrieabwässer übertemperierten Fließchens Erft und in der Nähe riesiger Braunkohleabbaustätten, mächtige Bänke auf. Die genauen Ursachen dieses Phänomens sind bislang unerforscht.

Allein an fünf Nebeltagen zwischen Anfang 1985 und Februar 1987 starben bei Massenkarambolagen 20 Menschen, 244 wurden teils schwer verletzt. Die Unfallursache war immer die gleiche: überhöhte Geschwindigkeit – „ein geradezu kriminelles Fahrverhalten“, wie Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Christoph Zöpel (SPD) urteilt.

Seit Jahren schon appellieren Politiker und Unfallforscher, Juristen und Automobilklub-Funktionäre an das rasende Volk, bei Nebel langsam zu fahren. Einer der ersten, die mal richtig durchgriffen, war der Amtsrichter Reinhard Kumpmann, 36, aus dem rheinischen Bergheim.

Kumpmann verurteilte im März dieses Jahres einen Lkw-Fahrer, der bei 30 Metern Sicht mit 86 Stundenkilometern in einen Stau gedonnert war und dabei einen Mann getötet hatte, zu 18 Monaten Gefängnis. Das Landgericht Köln bestätigte das Urteil.

Regierungspräsident Antwerpes packte auf seine Art zu. Er drohte nach schweren Kollisionen öffentlich, beim nächsten Nebel die „Geisterbahn“ dichtzumachen – und hatte gleich eine ganze Kritikerarmee am Hals.

Ein ADAC-Sicherheitsexperte nörgelte, die „Vollsperrung“ verlagere das

„Problem nur in die Ortschaften“ -- Folge: „Staus, Desinformation, nervöses Verkehrsverhalten durch Verärgerung“. In einer Fragestunde debattierte der NRW-Landtag den Plan mit rechter Leidenschaft – wobei die Opposition den Eindruck zu erwecken versuchte, die bürgerlichen Freiheiten seien in Gefahr.

Das Gezeter ringsum störte den streitbaren Sozialdemokraten Antwerpes nicht. Mit Rückendeckung durch NRW-Innenminister Schnoor hatte er seine Fachleute bereits vor Monaten „einen generalstabsmäßigen Plan“ entwerfen lassen – „Betr. Verkehrsbeeinträchtigungen auf den Bundesautobahnen (BAB) durch ungünstige Witterungen“.

Nach diesem Erlaß dürfen, bislang einmalig in der Bundesrepublik, Autobahnpolizisten „bei Nebel mit Sichtweiten unter 30 m, Schneefall, Glatteis“ die Auffahrten blockieren und die Fahrer auf Nebenstrecken schicken. Der Regierungspräsident kann sich dabei auf eine eindeutige Rechtslage stützen.

Paragraph 45 der Straßenverkehrsordnung erlaubt ihm, „die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr einzuleiten“. Antwerpes: „Sicherheit heißt, Autofahrer und meine Polizisten vor dem Trauma eines wüsten Knalls und blutiger Menschenleiber zu bewahren.“

Nach der ersten Schließung einer Autobahn am dritten Advent flammte wieder Kritik auf – nicht zuletzt ausgelöst durch Meldungen, eroberte Fahrer hätten Barrikaden einfach beiseite geschoben und seien in den Nebel gebettet. „Da

* Auf der Strecke Köln–Aachen.

hat einer meiner Beamten einen Funk-spruch falsch interpretiert“, sagt Antwerpes. „Solche Zwischenfälle gab es nicht.“

Heftige Widerworte indes waren nicht selten. „Eine solch dramatische Reglementierung macht das Autofahren im Nebel nicht sicherer“, kritisierte der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Rainer Brüderle (FDP): „Überholversuche auf Bundes- oder Landstraßen sind bei schlechtem Wetter viel gefährlicher als auf der Autobahn.“ Überdies, meinte Alfons Metzger vom bayrischen Innenministerium, würden „dann auch Radfahrer und Fußgänger gefährdet“.

Das Münchner Innenministerium kündigte den Einsatz von Sichtmeßgeräten an. Die Apparate sollen – ähnlich wie Radarfallen bei Temposündern – Sichtweite, Geschwindigkeit und das Fahrzeug im Photo festhalten. Bereits bei einer Überschreitung der „angepaßten Geschwindigkeit“ um zehn Stundenkilometer droht dem Fahrer nach den bayrischen Plänen 100 Mark Bußgeld, bei 20 Stundenkilometern zuviel ein Fahrverbot.

Der Direktor bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Karl-Heinz Lenz, fordert den Einbau eines Abstands-Tachos in alle Fahrzeuge. Das Gerät, das schon in der Erprobung ist, mißt die Entfernung zum Vordermann, zeigt die entsprechende Höchstgeschwindigkeit in Leuchtziffern an und bremst den Wagen gegebenenfalls automatisch ab.

Verkehrsminister Warnke glaubt, der einzig „richtige Weg“ sei die Installation von Nebelwarnanlagen: Alle vier Kilometer sollen quer über die Fahrbahn Brücken mit regulierbaren Geschwindigkeitsanzeigen gebaut werden – Kostenpunkt: acht Millionen Mark.

Antwerpes hält wenig von dem Warnke-Plan. „Das bringt nicht viel“, fürchtet er, „zwischen zwei solcher Brücken kann sich plötzlich eine undurchdringliche Nebelwand formieren.“ Er will im Notfall weiterhin sperren lassen.

Nach Ansicht von Antwerpes' oberstem Chef, Landesinnenminister Schnoor, sollen rasende Autofahrer mit noch schärferen Sanktionen belegt werden können. Schnoor fordert, daß

- ▷ bei Sichtweiten von 30 Metern nur noch 30 Stundenkilometer erlaubt sind,
- ▷ Nebelraser sowie deren Fahrzeuge so lange aus dem Verkehr gezogen werden, bis sich die Sichtverhältnisse normalisiert haben,
- ▷ die vorgeschriebene Geschwindigkeit mit modernster Technologie überprüft wird.

Bis es soweit ist, will sich Antwerpes auf das ebenso „effektive wie kostengünstige“ Mittel der Sperrung verlassen. Antwerpes: „Ich bin ein Überzeugungstäter.“

Rabe“ („Die Zeit“) in der Runde seiner Kollegen.

Als es 1983 nach den Krawallen beim Krefelder Besuch des US-Vizepräsidenten George Bush Kontroversen um den Polizeieinsatz gab, erklärte er, ihm sei „ein lebendiges Krefeld lieber als ein totes Güstrow“ – wo Helmut Schmidt während eines DDR-Besuchs vom Staatssicherheitsdienst abgeschirmt worden war. Demonstrationen nennt Schnoor die „Pressefreiheit des kleinen Mannes“.

Den politisch umstrittenen, von Unionspolitikern wie Zimmermann favorisierten Reizstoff CS hat der Düsseldorfer im Eigenversuch getestet. Er fühlte sich danach „sauelend“ und „wie ausgekotzt“. Solange er Innenminister sei, versicherte Schnoor, werde der Stoff in Nordrhein-Westfalen nicht eingesetzt.

Ob es um Asylrecht, den neuen Ausweis oder die Frauenquote im öffentlichen Dienst ging – stets setzte Schnoor Kontrapunkte zum konservativen Bonner Programm. Angetrieben wird er von seinem Vertrauten Reinhard Schmidt-Küntzel, dem früheren Persönlichen Referenten des einstigen FDP-Generalsekretärs Karl-Hermann Flach.

Ein paar Niederlagen konnte Schnoor gut verkraften. Auf einer Innenministerkonferenz im vorigen Jahr, erinnert er sich, habe er mal einem „faulen Kompromiß“ zum Asylrecht zugestimmt. Danach hatte die „CDU den Persilschein, Asylbewerber einfach abschieben zu können“. Da habe er sich vorgenommen, „immer eindeutig zu sein“. Schnoor: „Ein ‚Ja, aber‘ ist schon falsch.“

Entsprechend gibt sich Schnoor auch in Düsseldorf, wo er kürzlich gemeinsam mit Umweltminister Klaus Matthiesen bei Rau vorgesprochen und Tacheles geredet hat. Der Ministerpräsident müsse, forderten beide Minister, endlich die Arbeit in der trägen Staatskanzlei strafen. Rau stimmte dem Duo bei der Analyse des Desasters zu, zog aus der Schelte aber keine Konsequenzen.

Während Schnoor mit Tatkraft und Stehvermögen vielen Genossen den Rang streitig macht, geht's mit seinem Chef nicht eben bergauf. Rau und seine Kabinettsmitglieder, mit Ausnahme von Schnoor und Matthiesen, nehmen sich seltsam matt aus. Einige wirken wie bloße Amtsverweser, andere nicht mal gediegen.

Seit dem Verlust der Bundestagswahl im Januar macht der Ministerpräsident den Eindruck eines schwer angeschlagenen Mannes. Als er kürzlich mit einem Wirtschaftsführer von der Ruhr beieinandersaß, sah der Raus „Stunde gekommen“, irrtümlich: „Sie müssen in Bonn Wirbel machen.“ Rau wehrte ab, das sei nicht leicht, der Kanzler beantwortete noch nicht einmal seine Briefe. Als der verdutzte Industrieboß dem Sozialdemokraten riet, künftig seine Post an Kohl in der Zeitung publik zu machen, um damit

eine Antwort zu provozieren, lehnte Rau ab: „Das ist nicht mein Stil.“

Am Tag, als es im Revier brodelte, am 10. Dezember, waren Rau und Schnoor zugleich vor Ort im Einsatz. Schnoor inspizierte per Hubschrauber die Streiklage, forderte im Funk die Bürger auf, Verständnis zu zeigen, und versprach den Stahlwerkern Millionen-Spritzen, um die Not zu lindern.

Rau, typisch, besuchte an diesem Kriestag zunächst eine von der Krise gar nicht betroffene Lackfabrik in Wuppertal und fuhr dann zu einer Glasfabrik an den Niederrhein. Im Bundestag, wo am selben Tag über das Zechensterben debattiert wurde, überließ er seinen Part dem saarländischen Kollegen Oskar Lafontaine.



Minister Schnoor, Politist
„Ein ‚Ja, aber‘ ist schon falsch“

Schnoor, der kein hohes Parteiamt innehat, taucht immer häufiger dort auf, wo es brennt – sei es bei demonstrierenden Bergleuten in Kamp-Lintfort, sei es in der bedrohten Stahlstadt Hattingen, wo er Landeshilfen für Sozialpläne anbot. Rechte Forderungen, im Kohlenpott mit Polizeieinsätzen für Ruhe zu sorgen, wies Schnoor brüsk zurück: „Soll ich Kerosin über die Arbeiter kippen lassen?“ Im Aufruhr an der Ruhr sieht der Innenminister ein politisches Signal von bundesweiter Bedeutung: „Das ist der erste Aufstand der Arbeiter gegen die Massenarbeitslosigkeit.“

Die letzten Tage im Revier hätten ihn, sagt er, „nachdenklich gemacht“. Bei der Analyse der politischen Lage kam er zu einem befremdlichen Befund: Es sei ihm nicht ganz klar, ob er selber „nach links“ rutsche oder „die Gesellschaft nach rechts“.