siert: 16 000 Quadratmeter Neubaufläche sollen noch irgendwie ins Viertel gequetscht werden. Der Bundesrat hält sich offen, ob er 6000 Quadratmeter neu- oder anbauen will, und blockiert dadurch, klagt Bauminister Schneider, „die Fortentwicklung der Baukonzeption für den Deutschen Bundestag". Dabei wird das ganze Stadtviertel durch einen Kindergarten blockiert.

Der Hort für Sprößlinge der Volksvertreter und ihrer Zuarbeiter/innen steht mitten im Regierungsviertel und dort im Wege. Er muß aufgeben, damit an gleicher Stelle der Westdeutsche Rundfunk ein neues, über 100 Millionen Mark teures „Studio Bonn" plazieren kann. Der häßliche Büroklotz des WDR gleich neben dem Kanzleramt soll der geplanten grünen Mitte der Republik weichen.

Alles war vorbereitet: Der Bebauungsplan für Abriß und Begrünung ist seit Herbst 1987 rechtskräftig, der störende Kindergarten war bereit, zur Seite zu rücken. Da ging der Ringtausch plötzlich nicht mehr auf.

Einer der wenigen überlebenden Privatleute im Regierungsdistrikt klagte gegen die Aussicht, daß ihm Bundeskinder künftig zu sehr aufs Gehör gehen könnten. Erfolg: Das Oberverwaltungsgericht in Münster setzte den Bebauungsplan außer Kraft. Ohne Ersatzplatz aber weicht der Hort nicht, mit der Folge, daß dann auch der WDR am alten Ort bleiben will – in der grünen Mitte.

Immer wieder pfuschen auch Sicherheitsexperten in die Entwürfe. Wo Bonn-Besucher sich „wohlfühlen sollen", so Bauminister Schneider – „wir wollen ja nicht schreckliche Verhältnisse wie in Brasilia" –, fordern die Bundespolizisten Wachhäuser, Panzerglas und Drahtverhaue oder Mauern. Selbst ein idyllischer Hügel im Rheinauenpark, mit Pavillon-Restaurant und Sonnenterrasse, sollte angebaggert werden, um eine neue Tiefgarage optimal zu sichern. Ein riesiger „Checkpoint Charlie" (Bonn-Sprecher Werner D'hein) wurde gerade noch verhindert, doch der Kompromiß, eine zweispurige „Sicherheitsschleuse", ist schlimm genug.

„Die ganze Bau-Geschichte ist natürlich keine Meisterleistung", resümiert Wolfgang Bötsch, Parlamentarischer Geschäftsführer der Unionsfraktion, die bisherigen Bemühungen ums politische Herz der Republik. Und Stoff für Zoff gibt es auch für die kommenden Jahre noch reichlich.

Immerhin: „Bonn hat sich entschlossen, das Provisorium abzulegen", freut sich Oscar Schneider.

Und stößt gleich wieder an die Zwänge der Tradition: „Jeden Tag sag' ich's meinen Leuten: Bonn ist die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland, die deutsche Hauptstadt bleibt Berlin."

TRANSITVERKEHR

Ohne Nebenausgang

Die DDR bietet auf den vielbefahrenen Transitstrecken Pannenhilfe mit West-Niveau an.

Der Berliner Audi-Fahrer lenkte sein neun Jahre altes Gefährt, Kennzeichen B-AP 121, auf der Transitstrecke zurück in Richtung Heimatstadt. Hinter Dessau stotterte die Maschine – Motorschaden.

Nach Stunden nahte der Straßenhilfsdienst des volkseigenen Kfz-Instandsetzungswerks Halle und schleppte den Havaristen 123 Kilometer zu einem Übergabeort bei Autobahnkilometer 14, unweit der Berliner Grenzübergänge Dreilinden/Drewitz. Der Bergungslohn, Rückfahrt inklusive: 595 Mark West.

Von dort übernahm das West-Berliner Abschleppunternehmen Peter Georg Sutter („Schleppen und Bergen jeden Gewichtes") mit einem Tieflader den grenzüberschreitenden Verkehr. Der Fahrer legte, wie vertraglich vereinbart, den DDR-Kollegen die geforderte Summe aus und brachte das fahruntüchtige Auto 20 Kilometer weit zum Firmensitz.

Die Gesamtrechnung, einschließlich der Gebühr für die dreistündige „Benutzungszeit des West-Fahrzeugs", des Sonntagszuschlags und der üblichen Aufrechnung der „Leerkilometer", addierte sich auf 1146,25 Mark, knapp die Hälfte des Wagenwertes. Erst solche Tarife, begründete der Unternehmer den gesalzenen Preis, ermöglichten es der Firma, „24 Stunden das ganze Jahr hindurch" Bergungshilfe zu leisten.

Die hat Konjunktur. Weil den Liegengebliebenen unter den Berlin-Reisenden (Transitaufkommen 1987: acht Millionen Fahrzeuge) nur selten am Ort Hilfe zuteil wird, sahnen West- und Ost-Schlepper ab. Was die Pannenhilfe betreffe, bedauert der Berliner Vorsitzende des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC), Wolf Wegener, glichen die Transitstrecken „einem Tunnel ohne Nebenausgänge". Nun ist Licht am Ende des Tunnels in Sicht.

Am Donnerstag voriger Woche tauschten Bonner wie Ost-Berliner Regierungsvertreter Briefe aus, die für die Transitstrecken erstmals Notfallhilfe auf West-Niveau zusichern. Zugleich unterzeichneten Beauftragte des ADAC (8,8 Millionen Mitglieder) und des DDR-„Verkehrskombinats Potsdam" eine „kommerzielle Vereinbarung", in der die technische Abwicklung geregelt ist. Nach zehnjährigem Antichambrieren von Politikern, Kommissions- und Verbandsexperten kommen von diesem Herbst an endlich die „Gelben Engel" (Ost) über die Transitwege.

Der Münchner Automobilclub stellt dazu 15 seiner Pannen-Diesel vom Typ VW Passat Kombi mit kompletter Werkzeug-, Geräte- und Funkausstattung ab, Aufschrift: „Pannenhilfe" statt, wie bundesweit üblich, „Straßenwacht". Der Klub übernimmt die Ersatzteilvorsorge sowie die Einweisung und Fortbildung der „qualifizierten" (Vertragstext) DDR-Mechaniker. Die nicht vor Ort bezahlten Hilfeleistungen (Pauschsatz: 85 Mark) rechnet der ADAC monatlich mit dem Ostpartner ab.

Der Service ist für ADAC-Mitglieder umsonst. Auch Inhaber von Schutzbrie-

* Auf der Transitstrecke Berlin–Helmstedt.

Volkseigener Hilfsdienst*: „Gefühl von Hilflosigkeit"

fen anderer Klubs oder Versicherer, die im allgemeinen die Abschleppkosten auf den Transitwegen „unbegrenzt" dekken, werden akzeptiert. Gegen Gebühr können auch, „nach dem Telegrammprinzip", Nachrichten vom Pannen- oder Unfallort übermittelt werden. Die DDR schließlich hat zwölf moderne Volvo-Abschleppwagen angeschafft, die künftig ihre Last bis in den Westen bringen dürfen.

Durch diese „wesentliche Verbesserung", rühmt Berlins Bundessenator Ludwig Rehlinger, seien Transitbenutzer nicht mehr „dem Gefühl einer Hilflosigkeit in Notsituationen ausgesetzt". Die Neuregelung war lange überfällig: Gemessen am internationalen Standard, herrscht auf den Transitwegen für Ost-Trabbis und West-Flitzer zuweilen immer noch Postkutschenzeit.

Zwar sind seit Inkrafttreten des Transitabkommens am 3. Juni 1972 die schweren Schikanen und Blockaden ausgeblieben, die zwei Jahrzehnte lang Reisen durch die „Zone" zur Quälerei geraten ließen: Ampeln, die manchmal zehn Stunden lang auf Rot geschaltet waren, Routinekontrollen von der Handtasche bis zum Handschuhfach. Auch sind die Rüttelstrecken weitgehend beseitigt.

Doch ob die Transitfahrer Sicherheitsgurte nicht angelegt oder das Tempolimit von 100 Stundenkilometer überschritten haben – Verkehrsverstöße werden von der Volkspolizei rigoros mit Ordnungsstrafen zwischen 10 und 1000 Mark belegt. Real existierender Niveau-Ausgleich: Daimler-Kutscher zahlen mehr, Enten-Fahrer weniger.

Allergrößte Nervenkraft erfordert es, wenn das Auto auf der Berlin-Route nicht mehr mitmacht. Nachdem ein Reifen am Anhänger geplatzt war, mußte beispielsweise ein Berliner das defekte Vehikel, Wert 450 Mark, für 745 Mark heimschleppen lassen. Verschrotten, wie gewünscht, ging nicht. Der Zwangsstopp eines anderen Pannengeschädigten wegen eines verlorenen Kühlerschlauchs schon in Sichtweite der DDR-Abfertigungsbaracken schlug noch insgesamt mit 551 Mark deutsch-deutscher Schleppkosten zu Buche. Einen passenden DDR-Gummi hatten Helfer nicht auftreiben können.

Schlimmer erging es dem Berliner Ehepaar Bauermeister, das mit Sohn und Großmutter unterwegs war. Ihr Wagen krachte abends gegen 19 Uhr in ein Schlagloch, sämtliche Reifen platzten. Der erste DDR-Abschleppwagen war selber defekt. Erst am anderen Morgen, nach 13 Stunden, traf ein zweiter aus West-Berlin ein. Nur durch Eigeninitiative erreichten die Geschädigten, daß die zentrale DDR-Assekuranz 4300 Mark für Reparatur- und Schleppkosten übernahm.

Sieben Stunden Verspätung und belfernde Vopos („Kommen Sie mal hierher!") registrierte der frühere Bundestagsabgeordnete Lothar Löffler (SPD) nach einer Panne auf der Helmstedt-Strecke. Dessen Fraktionskollegen Gerd Wartenberg kostete ein Malheur 20 Kilometer vor den West-Werkstätten fünf Stunden. Für das Abschleppen „mit Hilfe bester Ost-West-Unternehmenskooperation" (Wartenberg) wurden 638 Mark berechnet.

Vorwürfe, die westdeutschen oder West-Berliner Abschlepp-Partner der DDR, je zwei pro Grenzort, nutzten ihre Monopolstellung aus, lassen die Unternehmer kalt. Die Tarife, von den Landeskartellbehörden gebilligt, entsprächen den zeitaufwendigen Prozeduren im innerdeutschen Verkehr.

Die östlichen und westlichen Schlepper brauchen die Konkurrenz der gelben Pannenhelfer vorerst nicht sonderlich zu fürchten: Das Arrangement mit dem Klub-Giganten aus dem Westen, das auch auf den Drittstaaten-Transit nach Polen und in die ČSSR ausgedehnt werden soll, läuft nur langsam an: Bei einer Gesamtlänge der Transittrassen von rund 800 Kilometern kommt rein rechnerisch ein Pannen-Hilfsfahrzeug auf 55 Kilometer Strecke.

So bleiben Mißtöne wie bisher kaum ausgeschlossen. In einem Rechtsstreit um die Kosten ließ das Berliner Unternehmen Sutter den bei Dessau gestrandeten Audi-Fahrer per Schriftsatz an das Amtsgericht wissen, er möge künftig „in bezug auf seine finanzielle Lage vom Gebrauch der Transitstrecke mit einem Fahrzeug wie dem seinigen Abstand nehmen und auf die Bahn ausweichen".

TERRORISTEN

Mythos und Bauchnabel

Die Terroristen von der Roten Armee Fraktion sagen weder ja noch nein zum Angebot für einen Dialog mit der Gesellschaft – als Antwort gab es erst einmal Phrasen und Bedingungen.

Der Austausch der Botschaften zwischen den Fronten dauerte zehn Monate. Echte Parlamentäre waren eingeschaltet.

Hans Magnus Enzensberger, 58, Publizist und einer der Altvorderen für die rebellische 68er Generation, vertrat das gute Gewissen einer humanen Gesellschaft. Helmut Pohl, 39, zum dritten Mal wegen terroristischer Umtriebe in Haft, durfte für 20 gefangene Terroristen sondieren. Treffpunkt: Strafanstalt Schwalmstadt in Nordhessen, 17. März 1988.

Terrorismus-Debatte der Grünen*: „Die Zeit ist reif"

Dann folgten fünf Monate Bedenkzeit, Abgleich von Positionen und Formulierungen, letzte Woche endlich war es soweit: die Antwort der „Roten Armee Fraktion" (RAF) auf ein Angebot zum Dialog – zwei ganze graue „Tageszeitung"-Seiten voll.

Drei Autoren haben sich zu Wort gemeldet: Brigitte Mohnhaupt, Adelheid Schulz und Lutz Taufer – alle drei zu lebenslanger Haft verurteilt und unter den

* Mit RAF-Aussteigern Christof Wackernagel und Astrid Proll, Ex-SPD-MdB Manfred Coppik, Martin Walser und Antje Vollmer am 13. Oktober 1987 in Bonn.