Meist unter Dampf

Freunde mit verschiedenen Parteibüchern setzten sich für die Immobiliengeschäfte eines Münchner Millionärs ein. Die verfeindeten Gruppen der SPD gerieten über den Grundstückshandel erneut in offenen Streit.

Am 5. März waren sich die Ratsherren im Planungsausschuß der Münchner Stadtregierung noch völlig sicher: Der Anspruch des Kaufmanns Ferdinand Westerbarkey, seinen 38 000 Quadratmeter großen Acker in Zamdorf am Stadtrand zu Bauland aufzuwerten, komme „in keinem denkbaren Aspekt in Frage".



Münchner Baurat Zech*: Schweinerei von links

40 Tage später, am 16. April, sahen die Räte diese Sache ganz anders. Nun kamen sie einstimmig den Wünschen des Kaufherrn nach und erhoben das Areal zwischen dem Flughafen Riem und der City zu Bauland — und verdreifachten damit seinen Wert auf über 20 Millionen Mark.

Um den Sinneswandel der Münchner Planer hatte sich eine Lobby ohnegleichen und jeglicher Couleur bemüht; für die „Süddeutsche Zeitung" warf das Verhalten der Rathaus-Bürokratie eine grundsätzliche Frage auf: „Wer regiert in dieser Stadt?"

Der westfälische Kaufmann Westerbarkey, der sich nach einem Ausflug in Hitlers Legion Condor in München niedergelassen hatte und heute mit dem Import polnischer Gänse und der Produktion endloser Rohre Milliardenumsätze macht, ging 1968, im vorolympischen Aufwind, auch ins Immobiliengeschäft. Obschon ihm einzelne Beamte wiederholt, aber rechtlich unverbindlich „schnellstmögliche Bearbeitung" versprachen, wartete Westerbarkey für sein als Bauerwartungsland erworbenes Feld vergeblich auf das wertsteigernde Prädikat.

Als München 1973 aus städteplanerischen Gründen einen allgemeinen Baustopp verfügte, sah sich der reiche Kaufmann „am Ertrinken" und „verhandelte mit Gott und der Welt" (so sein Anwalt Dr. Hans Gade). Sehr diesseitig waren dann die Methoden, mit denen fortan für die Aufwertung der Zamdorfer Flur geworben wurde.

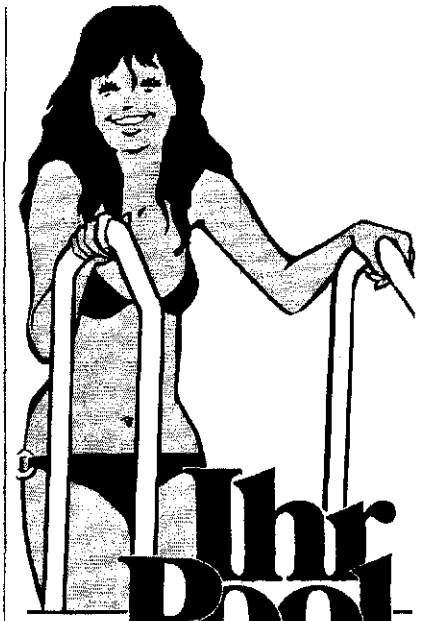
Der Makler Anton Seidl, wie Westerbarkey Villenbesitzer in München-Grünwald, wirkte auf den Münchner CSU-Bundestagsabgeordneten Erich Riedl mit dem Vorschlag ein, das umstrittene Europäische Patentamt (Epa) statt in der City auf dem Zamdorfer Acker anzusiedeln. Konsterniert hörten Parteifreunde zu dieser Zeit von Geld-Transaktionen mit fünfstelligen Summen zugunsten Riedls, deren Zweck sie nicht enträtseln konnten. „In diesem Zusammenhang", betont der Parlamentarier nun ehrenwörtlich, „habe ich von niemandem Geld angeboten bekommen."

Gleichwohl fühlte sich der Abgeordnete nach Seidls Intervention derart gekräftigt, daß er Münchner Lokalreporter gleich im Dutzend per Privatflugzeug nach Brüssel verfrachtete, wo ihnen von Europa-Beamten versichert wurde, auch Zamdorf sei für Epa gut. Besitzer und Pilot der Maschine war der Münchner Architekt Hans Hammer, der von Westerbarkey für Vermittlerdienste schon einmal 10 000 Mark kassiert hatte.

An einem Mai-Abend letzten Jahres lud der CSU-Mann Hammer den Münchner Stadtbaurat Uli Zech (SPD), den er aus gemeinsamer Studienzeit kannte, zu einem Umtrunk in seine Villa am Isarhang. Wie zufällig schauten wenig später auch die Eheleute Westerbarkey bei Hammers vorbei. Nach ein paar Gläsern Wein machte sich das Quartett auf, um den umstrittenen Acker zu besichtigen — auf Vorschlag von Zech, der vor Ort das Gelände als „ausgezeichnetes gewerbliches Erschließungsgebiet" qualifizierte. Nach jenem Ausflug war der Baurat stets bemüht, „die Angelegenheit positiv zu regeln", und zwar sogar „ohne Rücksicht darauf, wie die Rechtslage ist" (Anwalt Gade).

Doch auch das Wohlwollen des trinkfreudigen Sozialdemokraten, der

* Bei einer öffentlichen Versteigerung von Straßenschildern.



Ihr Pool fürs Leben

mit LOEWE SCHWIMMBADTECHNIK

Ganz gleich, welchen Typ Schwimmbad Sie planen oder bauen, Freibad oder Halle – zum Pool fürs ganze Leben gehört die perfekte LOEWE-SCHWIMMBADTECHNIK. Solide, ausgereift, zuverlässig.
Wir erarbeiten für Sie eine Fitneß-Anlage nach Wunsch. Auch gemeinsam mit Ihrem Architekten, Bauunternehmer und Installateur.
Verschreiben Sie sich „Fitneß nach Maß", noch heute. Verlangen Sie unsere gründliche Information.

COUPON

Mich interessiert LOEWE-SCHWIMMBADTECHNIK. Schicken Sie mir Unterlagen über:
○ Lido-Swimfit Gegenstromschwimmanlage
○ Lido-Wassertechnik
○ Lido-Wärmeblock
○ Lido-Zubehör

OA 58751 – S 19

Bitte einsenden an:
LOEWE PUMPENFABRIK GMBH
314 Lüneburg, Postfach 2060
Telefon 0 41 31 / 131

LOEWE läßt das Wasser fließen

nach Ansicht von Genossen „meistens unter Dampf" steht, schlug sich für den Kaufmann vorerst nicht zu Buche. Nach dem Kontakt mit dem zum rechten SPD-Flügel zählenden Zech wandte sich Westerbarkey daher prompt auch an die Linken der Partei, die mit ihrem Widerstand gegen den Epa-Standort in der City wegen der Verdrängung von Altbauten ohnehin mit seinen Zamdorfer Zielen übereinzustimmen schienen.

In der Tat zeigte sich der Parteivize und Stadtbeamte Hans Bleibinhaus sehr interessiert, als der Westerbarkey-Emissär Ulrich Wolf, Industrieberater und Altgenosse, eine Unterredung vermittelte. Der Linke hörte im „Stern"-Bräu bei getrennter Kasse die Klagen des Millionärs über dessen fruchtlose Kontakte mit dem zur Parteirechten zählenden Zech — und ließ sich die Schilderung auch noch schriftlich geben.

In dem Papier wird der Dämmerschoppen Zechs und dessen „angetrunkener Eindruck" genauso beschrieben wie ein Erfolgshonorar von 30 000 bis 40 000 Mark „für einen nicht näher bekanntzugebenden Zweck". In der Öffentlichkeit tauchte das Protokoll jedoch erst dann auf, als am 16. April zugunsten des Kaufmanns entschieden worden war. Die Rechten im Rathaus empfanden den Schuß aus der linken Ecke als „eine ausgesprochene Charakter-Schweinerei, die nicht nur Zech, sondern die ganze Partei trifft" (so ein Stadtrat). Und nun scharen sich die orthodoxen Genossen um ihren Stadtbaurat.

Laut Bürgermeister und Rechtsreferent Eckhart Müller-Heydenreich war der Städtebauexperte Zech im Fall Zamdorf „in gar keiner Weise eingeschaltet". Und beeindruckt habe den hohen Rat nicht die vielfältige Tätigkeit der Lobby, sondern ein Urteil aus Karlsruhe: In einem im November letzten Jahres verkündeten Urteil des Bundesgerichtshofs, bei dem die Stadt München in einer anderen Baulandsache unterlag, wurde postuliert, daß „auch auf die wirtschaftliche Lage des einzelnen Eigentümers Bedacht zu nehmen" sei, insbesondere wenn dieser „spürbare, nicht nur unwesentliche oder unbedeutende finanzielle Verluste" nachweisen könne. Daran ließ es der Millionär nicht fehlen. Er summierte seine Auslagen in Zamdorf auf rund 25 Millionen Mark (Kaufpreis 1968: 6,8 Millionen Mark) und fällte damit nacheinander die „Spitzenjuristen" (Müller-Heydenreich) aus dem Baureferat, dem Kommunalreferat und dem Rechtsamt.

Am Zecher Zech, der alle Verdächtigungen als „Ungeheuerlichkeit" zurückweisen läßt, blieb am Ende nur noch der sanfte Vorwurf hängen, ob er denn wohl den richtigen Umgang pflege. Bürgermeister Müller-Heydenreich: „Eine echte Frage."

VERKEHR

Saures Brot

Von der Öffentlichkeit fast unbemerkt hat Verkehrsminister Gscheidle ein großes Sparprogramm ins Werk gesetzt: Die Ausgaben für den Verkehr auf Schiene und Straße werden rigoros eingeschränkt.

Wenn Bonns Verkehrsminister Kurt Gscheidle irgendwo in deutschen Landen über seine Politik referieren soll, packt er stets zahlreiche Diagramme und Graphiken ein. Denn Verkehrspolitik heißt für den Schwaben vor allem, mit Kosten- und Gewinnkurven richtig umzugehen.

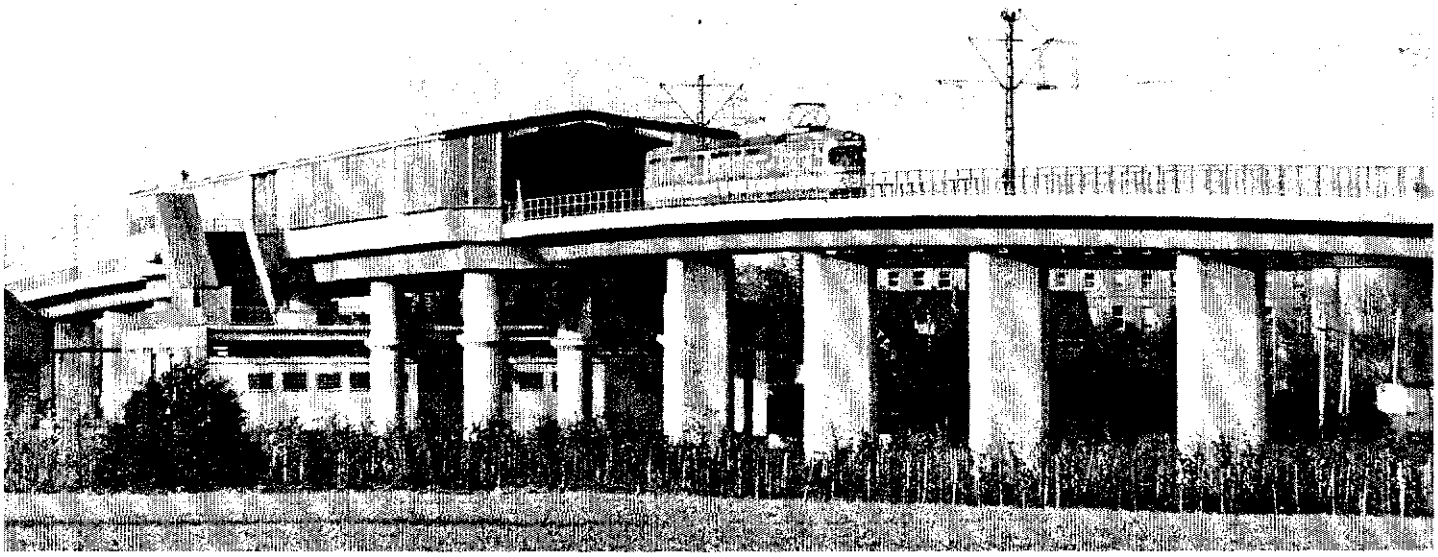
Der Minister, als Herr über Bahn und Post mit zusammen 1,2 Millionen Beschäftigten größter Arbeitgeber Europas, sieht sich als Sanierer im Auftrag seines Kanzlers Helmut Schmidt. Er soll dafür sorgen, daß die über Jahre rapide gestiegenen Ausgaben für den Verkehr — mit 19 Milliarden Mark nach dem Sozial- und Verteidigungsetat der drittgrößte Block im Bundeshaushalt — endlich gestoppt werden.

Die von Schmidt und Gscheidle verordnete Abmagerungskur trifft alle Bundesbürger. So muß Bundesbahnpräsident Wolfgang Vaerst im Sommerfahrplan zehn Prozent seiner Nahverkehrszüge streichen. Viele Bahnhöfe sollen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr nicht mehr angefahren werden. Und zahlreiche Ortschaften an Nebenstrecken werden ab 1. Juni für die Bundesbahnkunden an Wochenenden nicht mehr erreichbar sein — die Bahnhöfe schließen wie Büros.

Aber auch die Autofahrer, denen Bonn in den vergangenen sechs Jahren 1800 Kilometer Autobahnen baute, müssen genügsamer werden. In den nächsten fünf Jahren werden statt bisher 37 nur noch 27 Prozent des Verkehrshaushaltes für Neubauten ausgegeben.

Manches Autobahn-Projekt bleibt somit in der Schublade — zum Beispiel die Schwarzwaldlinie oder eine von Luxemburg in den Rhein-Main-Raum geplante Trasse. Statt dessen will Gscheidle vorhandene Autobahnen von zwei auf drei Spuren ausbauen und weitere Standspuren anlegen lassen.

An diesem Mittwoch wird das Bonner Kabinett überdies ein Papier billigen, nach dem auch die Pläne im öffentlichen Nahverkehr, jahrelang ein Lieblingsobjekt der Sozialliberalen, kräftig gerupft werden: Nicht wie ursprünglich vorgesehen 14,3 Milliarden Mark will der Bund — der den Kom-



Stadtbahn Rhein-Ruhr in Duisburg: Von der Bundesregierung auf Bruchstücke reduziert