

der wegen ihrer ursprünglich geplanten Vielseitigkeit im Luftwaffenjargon „eierlegende Wollmilchsau“ genannten Maschine. Obwohl das Flugzeug die früher vorgesehenen Aufgaben nicht alle erfüllen kann, stieg der Preis nach Schlagas Berechnungen von zehn Millionen Mark 1968 auf 54 Millionen Mark.

Ebenso einleuchtend ist Albrechts Feststellung, die multinationale Koproduktion mache das Projekt politisch schwerer kontrollierbar als nationale Rüstungsprogramme.

Am schwersten indes wiegt der Vorwurf, daß Bonn sich wegen außenpolitischer Rücksichtnahmen nicht mehr traute, den Milliarden-Vogel zu stoppen. Albrecht: „Der Abbruch eines multinationalen Projektes bedeutet die Kündigung eines zwischenstaatlichen Vertrages, ist mithin politisch schwer durchsetzbar, und garantiert somit der Industrie den Fortbestand von Aufträgen, auch wenn sie militärisch sinnlos geworden sind.“

TEMPOSTOPP

Alles so schief

Auf ausgewählten Autobahn-Strecken wollte Verkehrsminister Lauritzen den Zusammenhang von Geschwindigkeit und Unfällen testen. Die Länder aber stimmen der Strecken-Auswahl nicht zu.

NRW-Innenminister Willi Weyer bemühte Hilfe von oben: „Um Gottes willen, das Thema darf nicht ins Parteipolitische abgleiten.“

Weyers Wunsch wurde nicht erhört. Seit Ostern haben sich die Parteien den Unfalltod zum Wahlhelfer erkoren. Noch ehe sich die letzten Schlangen auf den vom Oster-Reiseverkehr verstopften Straßen verrollt hatten und die letzten Verkehrstoten registriert waren, meldeten sich Laien-Kommentatoren aus allen Lagern: Hessen-Nassaus Kirchenpräsident Helmut Hild und Kanzler Willy Brandt, sein Parlamentarischer Staatssekretär Karl Ravens, aber auch der Rotkreuz-Chef Walter Bargatzky und CSU-Minister Franz Heubl beklagten die Festtags-Hekatombe und plädierten für Tempo-Stopp.

Nur fünf Wochen nachdem die von CDU und CSU regierten Länder im Bundesrat den Plan des Bonner Verkehrsministers Lauritz Lauritzen vereitelt hatten, auf den Autobahnen eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen, war der brisante Diskussionsstoff wieder aktuell.

In Sorge, von der CDU-Polemik über Inflation, Arbeitslosigkeit und den Verfall der Staatsautorität bei den Landtagswahlen in Niedersachsen und Hessen von der Macht verdrängt zu werden, ließ sich Brandt von seinen Wahl-

helfern zum Gegenschlag treiben — Angst mit Angst zu vergelten.

Ohne zu wissen, wie die Unfallbilanz der Feiertage tatsächlich aussah, beklagte der Kanzler bereits am Ostermontag „das Lehrgeld, das wir nun zahlen“, und nannte die Unions-Blokkade gegen das Tempo-Limit „eine gefährliche Politik, die von rein parteitaktischen Interessen gelenkt wird“. Auch Bayerns Staatsminister Franz Heubl vor wenigen Wochen noch Gegner der Lauritzen-Pläne, zeigte Nerven und schlug vor, zu Pfingsten Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen.

Aus Furcht, hohe Unfallzahlen könnten den Sozialdemokraten Argumente auch für den bayrischen Wahlkampf im Spätherbst liefern, vergaß Heubl die seinerzeit korrekte Argumentation der Union im Bundesrat, der Zusammenhang zwischen Verkehrssicher-



Tempo-Bremser Lauritzen
Neuer Versuch

heit und Geschwindigkeit auf Autobahnen müsse erst einwandfrei durch einen Großversuch auf ausgewählten Fernstrecken über längere Zeit nachgewiesen werden, ehe der Gesetzgeber die freie Fahrt drosseln dürfe.

Selbst Heubls Stimmpartner im Bundesrat, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Gerhard Stoltenberg, distanzierte sich von dem Einfall des Kollegen aus dem Süden: „Ich unterstütze diesen Vorschlag von Heubl nicht.“

Steckengeblieben ist am vergangenen Donnerstag zunächst auch der Versuch des Bonner Verkehrsministeriums, gemeinsam mit den Verkehrsexperten der Länder jene Autobahnstrecken auszuwählen, auf denen versuchsweise Tempo 110 oder 130 gefahren werden sollte. Nach einem Vorschlag der Bundesanstalt für Straßenwesen sollte Tempo 110 auf sechs Autobahnabschnitten von insgesamt 400 Kilometern Länge — zum Beispiel von Hannover-Ost bis

Helmstedt — und Tempo 130 auf weiteren sechs Teilstrecken von insgesamt 500 Kilometern Länge — etwa von Aachen bis Köln-West — gelten.

Bereits am Tage vor der Bonner Konferenz drängte Baden-Württembergs Regierungschef Hans Filbinger mit der falschen Erklärung in die Öffentlichkeit, Bund und Länder hätten sich auf seine Initiative hin bereits auf die Empfehlung der Kölner Bundesanstalt geeinigt.

Tatsächlich konnten sich die Verkehrsexperten von Bund und Ländern am vergangenen Donnerstag keineswegs einigen. So versagte NRW-Innenminister Weyer dem Bonner Verkehrsministerium seine Zustimmung zu der Versuchsordnung: „Ich lasse mir von Referenten nichts vorschreiben.“ Weyer erschien zwei der drei für Nordrhein-Westfalen vorgesehenen Versuchsbahnen (Kamen—Leverkusen und Siegen—Wetzlar) untauglich für den Bremstest.

Hessens Wirtschaftsminister Heinz Herbert Karry, Freidemokrat wie Weyer, kündigte an, sein Land werde zunächst überhaupt keine zusätzlichen Tempo-Begrenzungen einführen, sondern in den nächsten Wochen mit Meßwagen das Fahrverhalten auf Hessens Fernstraßen testen lassen. Karrys Urteil über das nachösterliche Tempo-Gerede: „Das ist alles so schiefgelaufen, wie es nur schiefgelaufen konnte.“

BENZINPREISE

In den Klauen

Das Berliner Kartellamt will die Ölkonzerne zur Rücknahme ihrer letzten Benzinpreiserhöhungen zwingen.

Dem Kanzler schien Zurückhaltung geboten. Als am vergangenen Dienstag während der morgendlichen Lage-Besprechung über die jüngsten Benzinpreiserhöhungen in der Bundesrepublik debattiert wurde, befahl Willy Brandt seinen Mitarbeitern, sie sollten allzu scharfe Worte gegen die Ölkonzerne vorerst vermeiden.

„Die Bundesregierung täte gut daran“, so entschied der Regierungschef, „in dieser Sache dem Kartellamt den Vortritt zu lassen.“ Nur zwei Tage später reagierte die Berliner Wettbewerbsbehörde. Die Kartellwächter eröffneten zunächst den Ölfirmen BP und Texaco, die als erste am 10. April eine Benzinpreiserhöhung um ein bis zwei Pfennig verkündet hatten, sie würden die Teuerung „untersagen“. Die gleiche Mitteilung bekamen die Esso und die Shell, die — wie im Mineralölgeschäft seit Jahrzehnten üblich — kurz darauf auch ihre Benzinpreise um die gleiche Marge heraufsetzten.

„Wegen der großen Eilbedürftigkeit“, so verlangten die Berliner, müßten die

Unternehmen schnellstens ihre Preisaufschläge entweder zurücknehmen oder einleuchtend begründen. Die Erklärungsfrist läuft ab an diesem Montag um „zwölf Uhr mittags — High Noon“, sagt Wolfgang Kartte, Kartellspezialist beim Bonner Wirtschaftsministerium, in wehmütiger Erinnerung an den klassischen Western, in dem um diese Tageszeit alle Bösewichte erschossen wurden.

Eine Attacke gegen die Ölmächtigen kündigte vergangene Woche auch das Bonner Finanzministerium an. Gemeinsam mit amerikanischen, englischen und französischen Beamten wollen die westdeutschen Steuerfahnder durch Betriebsprüfungen aufdecken, ob und wie die multinationalen Konzerne ihre Gewinne verschieben.

Eile schien den Bonner Wirtschaftspolitikern und den Berliner Preiswäch-

Die Kalkulatoren in den Ölkonzern-Zentralen hatten sich offenkundig politisch verrechnet. An den letzten im Januar verordneten Zehn-Pfennig-Aufschlag auf den Benzinpreis, der in den reichen Staaten von heute offensichtlich so beachtet wird wie früher der Brot- oder Salzpreis, erinnern sich Politiker und Wähler noch zu gut. Zudem waren in Westdeutschland die Auslassungen von John K. Jamieson, des Vorstandsvorsitzenden der Exxon (Muttergesellschaft der Esso), allzu publik geworden. Jamieson hatte ähnlich wie andere Konzern-Chefs erklärt, die phantastischen Gewinnsteigerungen seines Unternehmens seien zu 83 Prozent außerhalb der USA — und damit zu einem guten Teil in der Bundesrepublik — erwirtschaftet worden.

Auf blankes Unverständnis stießen deshalb die Ölchefs mit ihrer offiziellen Begründung für den neuesten Preis-

ländischen Großhafen bleibt also in der Familie.

Die erhöhten Benzinpreise sollen die Verluste auf den Märkten für leichtes und schweres Heizöl auffangen. Laut Meldung der Konzerne werden im April wahrscheinlich 20 Prozent weniger als vor einem Jahr verkauft; die mangelnde Nachfrage drückte den Preis der Flüssig-Energie inzwischen auf 230 Mark je Tonne. Damit aber können die Gesellschaften, so die Berechnungen des Bonner Wirtschaftsministeriums, ihre Kosten nicht mehr decken.

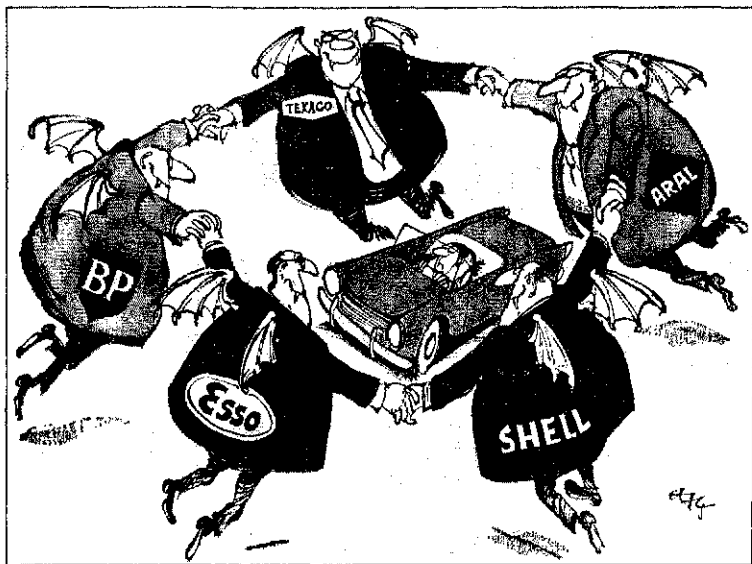
Noch mißlicher ist die Lage bei schwerem Heizöl. Die westdeutschen Elektrizitätswerke — einstmals Großabnehmer von schwerem Heizöl — stellten sich soweit wie möglich auf Kohle um. Durch den Minderverbrauch — im ersten Quartal dieses Jahres sank der Absatz um 25 Prozent — stürzte der Preis für das schwere Heizöl auf inzwischen rund 175 Mark je Tonne (Jahreswende 1973/74: 195 Mark). Selbst die Konzernmütter kalkulieren jedoch die Tonne Rohöl frei Hafen derzeit für 180 bis 190 Mark ein.

Die Absatzverstopfung beim Heizöl wollen die Berliner Wettbewerbswächter jedoch nicht als Begründung für Preiserhöhungen beim Benzin gelten lassen. Ein Kartell-Beamter: „Es geht doch nicht an, daß die Konzerne mit überhöhten Gewinnen aus dem Benzinmarkt, wo sie marktbeherrschend sind, den Heizölbereich, wo sie unter Druck stehen, alimentieren.“

Auch die vollen Heizölläger, mit denen Wolfgang Oehme, Chef der Esso Deutschland, die verminderte Spritproduktion begründet (siehe SPIEGEL-Gespräch Seite 28), mögen die Preiswächter in Berlin und Bonn nicht als Argument akzeptieren. „Ein normaler Unternehmer“, meint der Wirtschaftsministeriale Kartte, „würde sagen: die Lager müssen leer werden, also mache ich einen Räumungsverkauf.“ Zu deutsch: Wenn sich die Mineralölfirmen marktwirtschaftlich verhalten würden, müßten sie Heizöl noch billiger anbieten, um die Nachfrage anzukurbeln.

Noch freilich haben die Benzinfirmen nicht verloren. Wenn das Kartellamt sie in dieser Woche durch einstweilige Anordnung zu Preissenkungen auffordert, können die Öl-Chefs dagegen vor dem Berliner Kammergericht Einspruch einlegen. Ob aber auch das Gericht in den Aktionen der Mineralöl-Unternehmen „ein mißbräuchliches Verhalten“ im Sinne des Kartellgesetzes sieht, steht dahin. Ölkartellfachmann Barnickel ist noch optimistisch: „Ich glaube, die marktwirtschaftliche Vernunft wird siegen, auch beim Kammergericht.“

Falls die Vernunft nicht siegt, so ein Bonner Spitzenbeamter, „wäre es eine Katastrophe, dann hat der Staat mal zwölf Stunden die Oberhand gehabt, und gleich sind wir wieder in den Klauen der Multis“.



tz. München

Tanz der Vampire

tern angebracht, um dem fatalen Eindruck entgegenzuwirken, die Bundesdeutschen seien dem Preisdiktat der multinationalen Öligiganten nun völlig hilflos ausgeliefert.

Denn selten waren die Westdeutschen sich so einig wie in ihrer Empörung über die Benzin-Fabrikanten.

„Es ist ja schon ein erster Erfolg“, freut sich Hans-Heinrich Barnickel, Mineralölspezialist des Kartellamts, „daß wir eine große Koalition gegen die Ölkonzerne haben.“ Tatsächlich empören sich nicht nur Sozialdemokraten wie MdB Hans-Jürgen Junghans, der über die Benzinspreispolitik sagte, sie sei der „Gipfel der Rücksichtslosigkeit“, und Liberale wie FDP-Fraktionschef Wolfgang Mischnick („fragwürdige Preismanöver“), sondern auch die Christdemokraten. CDU-MdB Ernst Müller-Hermann stänkerte gegen Mächtige der Wirtschaft: „Die Bundesbürger fühlen sich verschaukelt.“

Coup. Weil die Preise für Heizöl dank mangelnder Nachfrage drastisch zurückgegangen seien, so argumentierten die Leiter der weltumspannenden Großbetriebe — von denen der englische (bürgerliche) Nationalökonom Alec Nove einmal gesagt hat, sie ähnelten eher sowjetischen Planwirtschaften als marktwirtschaftlich orientierten Unternehmen —, könnten die Gesellschaften nur wenig im Land raffiniertes Benzin anbieten, das in einem Produktionsprozeß mit Heizöl gewonnen wird.

Tatsächlich zahlen die deutschen Töchter der Ölmultis für eine Tonne Normal-Benzin in Rotterdam gegenwärtig 450 bis 465 Mark. Das Benzin aus heimischen Raffinerien kostet die Konzerne hingegen nur rund 275 Mark. Was die deutschen Ölkonzern-Leiter verschweigen: Die Anbieter des teuren Benzins in Rotterdam sind enge Verwandte, Schwester- und Muttergesellschaften der deutschen Firmen — der Gewinn aus den Mondpreisen im hol-