

Zwar handelte die IG Metall bereits für die 1,6 Millionen hessischen und nordrhein-westfälischen Metallarbeiter Lohnerhöhungen um durchschnittlich 14 Prozent aus, aber viele Unternehmen fürchten dennoch nicht um ihre Gewinne. Lediglich die Autoindustrie und ein Teil ihrer Zulieferanten sowie einige Bekleidungs- und Schuhfabrikanten flattern am Rand der Krise. „Es ist alles noch nicht besonders schön“, urteilte Karl Otto Pöhl, Staatssekretär bei Schmidt, „aber auch nicht mehr besonders dramatisch.“

Das Münchner Ifo-Institut fand heraus, daß Westdeutschlands Industrielle, die noch vor wenigen Wochen nur Unlust äußerten, sich wieder wohler fühlen. Die Ifo-Experten schlossen, die Konjunktur strebe bereits wieder nach oben. Auch Hans Friderichs hörte aus „vielen Gesprächen mit Unternehmern heraus, daß sie wieder viel optimistischer als noch vor ein paar Wochen in die Zukunft schauen“.

Der Konjunkturchef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin, Horst Seidler, freilich argwöhnt, die Unternehmerlaune werde überschätzt: „Das könnte auch nur die Erleichterung nach der zuvor übertriebenen Angst vor einer Energiekrise sein.“ Zudem gründet sich der frohere Mut der Industriellen auf die Hoffnung, daß sie angesichts überall aufblühender Inflationsmentalität ihre Preise kräftig erhöhen und so die gestiegenen Lohnkosten abwälzen können. Bereits im Januar gingen die industriellen Erzeugerpreise zügig um 10,3 Prozent gegenüber dem Vorjahrsmonat hoch. Friderichs: „Ein erschreckendes Signal.“

Während die Inflation tanzt, geistert durch Bonn die Furcht, die Jahresrate der Preise könnte zumindest kurzfristig 10,8 Prozent erreichen. Schon schwelt auch zwischen Sozialdemokraten und Liberalen, ebenso zwischen Helmut Schmidt und der Bundesbank der Streit, was Vorrang haben sollte: Arbeitsplätze oder die Stabilität, die im zeitgenössischen Verständnis dann als verwirklicht gilt, wenn die Preise jährlich nicht mehr als um sieben Prozent steigen — eine dynamische Definition.

In der Kabinettsitzung am vergangenen Mittwoch kam es bereits zu einem „leichten Geplänkel“ (Friderichs) zwischen dem liberalen Wirtschaftsminister und dem sozialdemokratischen Finanzchef. Helmut Schmidt verlangte, die Kapitalmarkt-Zinsen (derzeit etwa 10,5 Prozent) müßten gesenkt werden, sonst drohe noch weiter steigende Arbeitslosigkeit. Friderichs plädierte dagegen. Sein Argument: „Wenn jetzt die Bundesbank ihre Politik ändert, das wäre ein Signal, dann geht das bei den Preisen in die Vollen.“

In der Klausur zu Boppard stritt Helmut Schmidt gemeinsam mit den Sozialdemokraten Herbert Ehrenberg und Rainer Offergeld noch einmal für Zins-



Konjunkturpolitiker Schmidt Geplänkel um Zinsen

senkung mit den Bundesbankiers, die dafür zuständig sind. Doch Bundesbankdirektor Helmut Schlesinger mag nicht mitziehen.

Während die Boppard-Runde über Zinsen stritt, versprach der Kanzler der SPD-Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen, seine Regierung werde der „Sicherung eines hohen Beschäftigungsstandes Priorität“ geben, aber gleichzeitig auch „in der Preisentwicklung“ einen Platz „am Ende des europäischen Geleitzuges“ anpeilen.

Wie das in der Wirtschaftsgeschichte bisher noch nie erreichte Kunststück — mehr Preisstabilisierung ohne Risiko für die Beschäftigung — erreicht werden soll, weiß derzeit freilich in Bonn noch niemand. Die beiden für Konjunktur und Wirtschaft zuständigen Minister verkündeten bisher nur Ungares. So verlangt etwa Hans Friderichs, daß „die Stabilisierungschancen, die sich aus den außenwirtschaftlichen Bedingungen ergeben, genutzt werden“, und blockiert selbst diesen Plan.

Denn er setzte mit dem Blick auf niedrigere Preise durch, daß die Unternehmen von jedem im Ausland geborgten Tausender immer noch 20 Prozent bei der Bundesbank zinslos hinterlegen müssen. Damit aber wird der Kapitalimport, der den Wechselkurs der Mark hinauftreiben und mithin die Öl- und Rohstoffeinfuhren verbilligen könnte, gebremst.

Helmut Schmidts Konzept ist ähnlich widersprüchlich. Durch eine sofortige Zinssenkung, wie er sie verlangt, würde sein Plan, durch langsame Mark-Aufwertung die Einfuhrpreise zu senken und damit die Inflation zu stoppen, zu nichte gemacht: Vielmehr würde die Mark dadurch eher abgewertet, die Inflationsrate eher vergrößert.

Für das erste Vierteljahr 1974 käme ohnedies jede konjunkturpolitische Er-

leichterung dank den übergeordneten Trägheitsgesetzen zu spät. DIW-Konjunkturchef Seidler: „Da ist nichts mehr zu machen, da ist das Null-Wachstum fest einprogrammiert, auch sinkende Zinsen helfen nicht mehr.“

Anstatt die Zinsen jetzt zu senken, sollte die Bundesregierung — so meint der Berliner Experte — lieber hart bleiben und dafür in einigen Monaten ein Ankurbelungsprogramm durchsetzen. Auch Kanzler-Berater Lahnstein fürchtet: „Wir kommen zu der schmerzlichen Konsequenz, daß wir eine relativ konservative Politik betreiben müssen.“

VERKEHR

Blut sehen

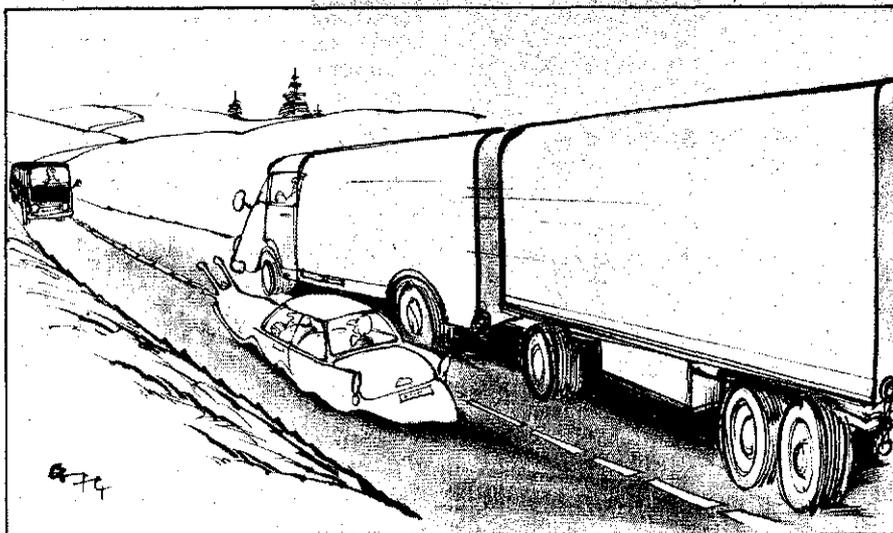
Verkehrsminister Lauritzen hat gute Aussichten, ein Tempolimit durchzusetzen. Auch Unionspolitiker zweifeln inzwischen an der Wirksamkeit von Richtgeschwindigkeiten.

Lauritz Lauritzen setzt auf die Toten. Die CDU/CSU-Mehrheit im Bundesrat werde, so das Kalkül des Bundesverkehrsministers, in dieser Woche doch noch einem Tempolimit auf den bundesdeutschen Autobahnen zustimmen — aus Furcht, bei einer Rückkehr zu unbegrenzten Geschwindigkeiten für steigende Unfallquoten verantwortlich gemacht zu werden (siehe Titelgeschichte Seite 42).

Schon haben die Sozialdemokraten mit der Schuldzuweisung begonnen. Dem CSU-Chef Franz Josef Strauß, der Aschermittwoch in Vilshofen für unverbindliche Richtgeschwindigkeiten von 110 bis 130 Stundenkilometern plädiert hatte, hielt SPD-Vorstandsmitglied Bruno Friedrich vor, ihm gingen



Tempo-Stopper Lauritzen Nichts vorgeplant, nichts abgesprochen



„Bleib schön auf 80, Hugo, wir wollen uns nicht zu Tode rasen!“

„handfeste Wirtschaftsinteressen“ vor Menschenleben.

Bundeskanzler Willy Brandt kommentierte die Kampagne, mit der die Springer-Presse („Bild“: „Das Neueste vom Tempo-Quatsch“) die Forderung der Union nach Aufhebung des Tempolimits unterstützt: „Bild will Blut sehen.“ Und Lauritzen-Mitarbeiter planen für den Fall einer Ablehnung der Geschwindigkeitsbegrenzung bereits eine Anzeigen-Kampagne, in der sie „der CDU dann anhand der Statistiken vorrechnen, wie viele Tote das gekostet hat“.

Entschlossenheit demonstrierte Kanzler Brandt auch im Kabinett. „Wollen wir wirklich“, so fragte er vor dem Regierungsbeschluß, auf Tempo 130 zu gehen, „das einzige zivilisierte Land der Welt bleiben, wo man rasen kann, wie man will?“

Dabei könnte die Entscheidung die Sozialdemokraten sogar Stimmen kosten. Infratest-Demoskopen ermittelten, daß mit 31 Prozent die Zahl der Limitgegner in der SPD höher ist als in FDP (26 Prozent) und CDU/CSU (25 Prozent). Und nach einer Umfrage der Wickert-Institute sollen sich wegen der Tempobeschränkung sogar sieben Prozent der Wähler von der SPD abgewandt haben.

In die Geschwindigkeits-Kontroverse war die sozialliberale Koalition „so hineingeschlittert“ (Bruno Friedrich), weil nichts vorgeplant und koordiniert war.

Als FDP-Wirtschaftsminister Hans Friderichs, Höchstgeschwindigkeitsgegner und Industriefreund, den SPD-Verkehrsminister am 14. Februar schriftlich wissen ließ, das per Energiesicherungsgesetz verfügte Tempo 100 müsse wegen der verbesserten Ölversorgung von Mitte März an ausgesetzt werden, propagierte Lauritzen im Alleingang öffentlich Tempo 120.

Der Minister arbeitete ohne Netz: Zum einen fehlten ihm ausreichende Untersuchungen über die Zusammen-

hänge zwischen Geschwindigkeit und Unfallhäufigkeit; zum anderen versäumte Lauritzen, sich mit den Verkehrsministern der Länder ins Benehmen zu setzen, die im Bundesrat das letzte Wort haben.

So versuchte der Kanzler am Mittwoch letzter Woche vor der Kabinettsitzung, in Telefonaten mit zwei sozialdemokratischen Gegnern von Tempo 120, dem Hamburger Bürgermeister Peter Schulz und dem nordrhein-westfälischen Regierungschef Heinz Kühn, wenigstens eine Einheitsfront der SPD/FDP-regierten Länder im Bundesrat herzustellen. In der Kabinettsitzung schwenkte dann 120-Fan Brandt auf 130 Stundenkilometer ein, die sich Lauritzen inzwischen als Kompromißangebot an die CDU/CSU hatte einfallen lassen — wider den Rat der Experten im Verkehrsministerium, die bei Tempo 110 die Sicherheitsschwelle sehen.

Immerhin beginnt sich auch in der Union die Einsicht durchzusetzen, daß ihre Forderung nach unverbindlichen



Protest-Kleber gegen Tempo-Limit
„Das Neueste vom Tempo-Quatsch“

Richt- statt verbindlichen Höchstgeschwindigkeiten in der Praxis der Aufhebung jeglichen Tempostopps gleichkommt. Denn juristische Konsequenzen im Straf- und Schadenersatzverfahren bei Unfällen durch Nichtbeachtung der Richtgeschwindigkeit passen nicht in das deutsche Rechtssystem.

Gleichwohl wollen sich die Unionsparteien die Chance nicht entgehen lassen, den Fluglotsen-geschädigten Verkehrsminister Lauritzen, SPD-Spitzenkandidat der schleswig-holsteinischen Landtagswahl von 1974, weiter zu demontieren und zugleich der Autobranche und ihren Propagandisten, den mitgliederstarken Automobilklubs, dienlich zu sein.

Unter dem Druck der Automobilindustrie — Emissäre großer Firmen spickten in der vergangenen Woche CDU-Landesregierungen mit Argumentationshilfen gegen die SPD — und angespornt von Lauritzens Gegenkandidat, dem schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Gerhard Stoltenberg, will die CDU-Führung die Tempogrenze weiter hochtreiben. Der CDU-Vorsitzende und rheinland-pfälzische Ministerpräsident Helmut Kohl, der mal für Höchstgeschwindigkeit, mal für Richtgeschwindigkeit plädierte, steuerte am Freitag letzter Woche, von Unionskollegen im Innenausschuß des Bundesrates unterstützt, eine neue Marke an: Autobahn-Limit 140.

Dazu ein Verkehrsexperte aus dem Hause Lauritzen: „Dann kann man es auch gleich ganz lassen.“

EUROPA

Nur noch 30 Jahre

Willy Brandt macht sich Sorgen: Das parlamentarische System in West-Europa sei todkrank. Ohne wirkungsvolle Therapie drohe den Nationen Kommunismus oder Faschismus.

Bonn weiß nicht mehr, was es über seinen Partner Frankreich denken soll.

Die Experten im Außen- und Kanzleramt rätseln über die jüngsten Ausfälle des französischen Außenministers Michel Jobert, der innerhalb einer Woche seinen deutschen Kollegen Walter Scheel einen „Verräter“ nannte, Finanzminister Helmut Schmidt der Brutalität bezichtigte und schließlich demonstrativ Charles de Gaulles „Europa der Vaterländer“ beschwor.

Zur gleichen Zeit vertraute der frühere Pariser Landwirtschaftsminister Jacques Chirac seinem Bonner Kollegen Josef Ertl in Brüssel an, man solle Jobert nicht so ernst nehmen, er vertrete nicht die wahre Politik Frankreichs.

Bei solchen Widersprüchen ist es kein Wunder, daß die Ansichten der Bonner Frankreich-Experten schwanken — zwischen der Annahme, Jobert habe sich aus innenpolitischen Gründen exponiert, und der Vermutung, der letzte Woche nach der Neubildung der französischen Regierung wiederum ins Kabinett berufene Außenminister sei das wahre Sprachrohr des kränkelnden Staatspräsidenten Georges Pompidou.