notfalls durch Verordnungen zu sparsamem Energieverbrauch zu zwingen.

Mit dem Dreistufenplan des Wirtschaftsministers Friderichs kann die Bonner Regierung jederzeit Deutschlands Straßen und Autobahnen veröden lassen: In der ersten Phase drohen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Landstraßen und Autobahnen sowie Fahrverbot an Wochenenden und Feiertagen; in der zweiten Phase werden Fahrerlaubnisse für Lkw und Pkw nur noch für berufliche Zwecke erteilt; in der dritten Phase können Deutschlands Bürger rationiertes Heizöl und Benzin nur noch gegen Bezugscheine kaufen, sofern Kindergärten, Altersheime, Krankenhäuser und andere lebensnotwendige Einrichtungen zuvor versorgt sind.

In der Rekordzeit von drei Tagen brachten die Bonner das Notstandsgesetz durchs Parlament. Selbst die Opposition versagte sich angesichts der drohenden Energiekrise alle Einwände.

Und auch in der Kabinettssitzung am vergangenen Mittwoch meldeten sich nur Außenseiter zu Wort. Landwirtschaftsminister Josef Ertl sorgte sich um seine Bauern und bestand darauf, daß stets genug Dieselöl für Deutschlands Traktoren und Heizöl für die Treibhäuser vorhanden sein müssen.

Der Innerdeutsche Minister Egon Franke sah schon das Ende des Kleinen Grenzverkehrs gekommen und verlangte Ausnahmegenehmigungen für den Ausflugsverkehr in die DDR. Wirtschaftsminister Friderichs besänftigte seinen Kollegen; dafür könne man leicht Ausnahmegenehmigungen erteilen, denn: „Die kommen doch am Abend mit vollem Tank aus der DDR zurück."

Ölkrise lähmt Konjunktur

Westdeutschlands Schlüssel-Industrien fürchten den arabischen Ölboykott. Der dünner fließende Mineralölstrom aus dem Nahen Osten gefährdet ihre Produktionspläne und verwirrt die Kundschaft. Bleibt die Förderung aus dem Wüstensand gedrosselt, ist nicht nur die gegenwärtige deutsche Hochkonjunktur in Gefahr, sondern das Wachstum der westlichen Volkswirtschaften.

Was Bonns Fachminister Schmidt und Friderichs mit den feinsinnigen Tricks der Geldverknappung kaum fertiggebracht hätten, schaffte Saudi-Arabiens König Feisal mit seinem simplen Ölboykott sofort: Westdeutschlands Hochkonjunktur, seit zwölf Monaten überschäumend, droht von Dezember an zu versiegen.

Vergangenen Montag beschlossen die Herrscher der zehn arabischen Ölexportländer ihre Förderung gegenüber September um ein Viertel zu drosseln. Und Ende dieses Monats schon werden die Mineralölunternehmen rund 15 Prozent weniger Öl an Land bekommen als ursprünglich geplant: Folge der ersten, am 17. Oktober beschlossenen Boykott-Maßnahmen der Wüstenherrscher.

Verblüfft registrieren Bonns Wirtschaftspolitiker und ihre wissenschaftlichen Zuarbeiter, daß Konjunkturdrosselung durch Rohstoff-Verknappung sehr viel brutaler wirkt als konventionelle Geldpolitik, die von Geschäftsbanken und multinationalen Konzernen ohnehin lange Zeit unterlaufen werden kann: Geldmangel ist manipulierbar, Ölknappheit eine feste Größe. Konjunkturforscher Hans-Jürgen Schmahl vom Hamburger HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung: „Darüber haben wir uns bis jetzt noch gar keine Gedanken gemacht."

Gedanken solcher Art kamen durchaus aber schon den Managern der vom Araber-Boykott zumindest psychologisch am meisten betroffenen Branche, der Automobilindustrie. „Wir haben", verrät Hans-Wilhelm Gäb von den Kölner Ford-Werken, „mit der Einsetzung von Kurzarbeit schon reagiert." Und Opels Verkaufschef Ekkehard Rohde schließt auch bei dem besser im Markt liegenden Rüsselsheimer Unternehmen künftige Kurzarbeit nicht mehr aus. „Produktionsanpassungen", so Rohde, „werden notwendig sein."

Denn Bonns Energie-Planer, die — zur Ölnot — bereits vor Jahren gedruckte Bezugscheine für Benzin und Dieselöl reaktivieren wollen, haben von den Mineralölunternehmen erfahren, daß nach dem Araber-Boykott acht bis neun Prozent weniger Öl nach Deutschland fließen wird als im vergangenen Jahr, rund 15 Prozent weniger, als für dieses Jahr geplant. Einen Teil dieses Lieferminus wollen die Bonner zunächst mit moralischen Appellen an die Sparsamkeit der Autofahrer ausgleichen.

So rechneten Bonns Ministeriale und die Ölkonzerne aus, daß langsames Autobahnfahren, Verzicht auf rasantes Überholen auf Landstraßen und auf überflüssige Spritztouren fast zehn Prozent des Sprit-Konsums einsparen könnten — etwa jene Menge, um die Westdeutschlands Ölindustrie dieses Jahr die Benzinherstellung drosseln muß. Opels Rohde: „Solche Vorsorgemaßnahmen verursachen natürlich weitere Kaufzurückhaltung."

Damit verschärfen die Araber-Boykotte einen Trend, der sich bereits seit Monaten abzeichnet: Beim Flensburger Kraftfahrtbundesamt wurden im September 4,9 Prozent weniger Personenwagen, 43,1 Prozent weniger Kombi-Fahrzeuge, 22,6 Prozent weniger Omnibusse, 17,0 Prozent weniger Lastwagen und 22,7 Prozent weniger gewerbliche Zugmaschinen registriert als im September des vergangenen Jahres. Gesamt-Minus gegenüber September 1972: 9,5 Prozent.

„Die Leute sind vorsichtiger geworden", analysiert Karl Dobmeier, Verkaufsleiter der Münchner VW-Vertretung Mahag, die Lage, „und rechnen sehr genau." Und Geschäftsführer Gradenau der Ernst Dello & Co., dem größten Hamburger Opel-Händler, klagt: „Wir spüren seit einigen Monaten und verstärkt in den letzten Wochen, daß das Geschäft härter wird. Rund ein Viertel unserer Kunden ten-

Autofreies Amsterdam: Modell für Bonn

diert beim nächsten neuen Opel zum jeweils kleineren Modell."

In der Tat hatten Deutschlands Kraftfahrer einiges zu verdauen: Preiserhöhungen für Autos, Benzin, Versicherung, Werkstattarbeit sowie die Unsicherheit über die künftige Kraftfahrzeugsteuer und die Umweltschutzbestimmungen. Die Aussichten auf Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen und Benzinrationierung könnten ihnen den Rest geben. Fords Gäb: „Ich bin in der Prognose eher pessimistisch."

Nach einer eilends am vergangenen Dienstag gestarteten Händlerumfrage der Adam Opel AG liefen die Geschäfte zwar flau, aber trotz der am Montag verkündeten Boykott-Beschlüsse der Araber kaum anders als vorher. Opel-Dellos Gradenau über die Kaufzurückhaltung: „Mit der Ölkrise hat das nichts zu tun."

Gleichwohl haben sämtliche deutsche Auto-Manager vergangene Woche in Vorstandssitzungen die kurz- und langfristigen Aspekte der arabischen Ölpolitik analysiert. Daimler-Benz-Verkaufsmanager Helmut Schmidt wiegelt ab: „Es gibt keinerlei intime oder interne Überlegung, wegen der Dinge, die auf uns zukommen, eine Veränderung unserer Produktion vorzubereiten." Und: „Die psychologischen Folgen sind gefährlicher als die materiellen."

Die Folge der Folgen wäre noch gefährlicher. Denn Abwarten beim Autokauf bedeutet Einschränkungen in einer Branche, die mittelbar und unmittelbar jeden siebten deutschen Arbeitsplatz sichert. Eine Krise der Automobilindustrie würde Tausende Zulieferer in ihren Sog ziehen und die Auto-Rezession sofort auf andere Branchen übertragen.

Während die Fahrzeug-Industrie es vorerst mit einem psychologischen Problem zu tun hat, wird eine andere Schlüsselbranche bereits physisch vom Araber-Boykott betroffen: die Großchemie. BASF-Chef Bernhard Timm, dessen Firma gemeinsam mit der Deutschen Shell das petrochemische Unternehmen Rheinische Olefinwerke in Wesseling betreibt, will an diesem Montag in einer öffentlichen Erklärung auf die Ölabhängigkeit der chemischen Industrie hinweisen. Schon vorher hatte er über seine Pressestelle verlauten lassen, der Ölboykott sei für die BASF „ein unternehmenspolitisches Problem erster Ordnung".

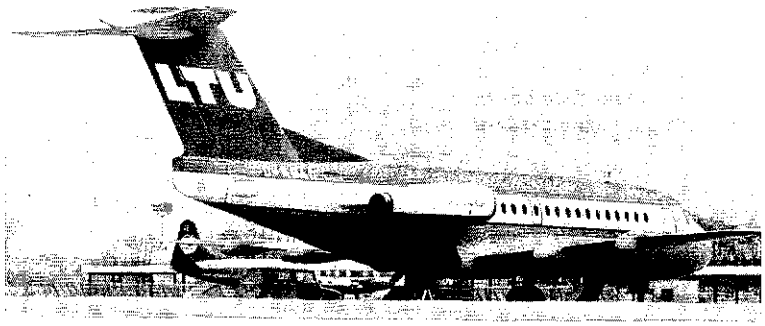
Mit 16 Prozent Anteil am industriellen Energieverbrauch ist Deutschlands Großchemie nach den Stahlkonzernen der zweitgrößte Konsument von Primär-Energie in der Bundesrepublik. Allein 4,2 Millionen Tonnen Heizöl konsumieren die Chemiefabriken, voran BASF, Hoechst und Bayer, jährlich an schwerem Heizöl, dem Basisprodukt der Ölraffinerien.

Die Petrochemie, Herstellerin der Vorprodukte für Kunststoffe, Chemiefasern und Synthese-Kautschuk, benötigt zudem rund zwölf Millionen Tonnen anderer Erdöl-Stoffe. Roh- und Leichtbenzin beziehen Deutschlands Chemiefabriken zu 80 Prozent aus dem von Arabiens Herrschern unter Totalboykott gestellten Hafen Rotterdam. Und „eine Umstellung auf andere Rohstoffe, die auch nur in einigen Fällen möglich ist", so ein Bayer-Sprecher, „würde Jahre dauern".

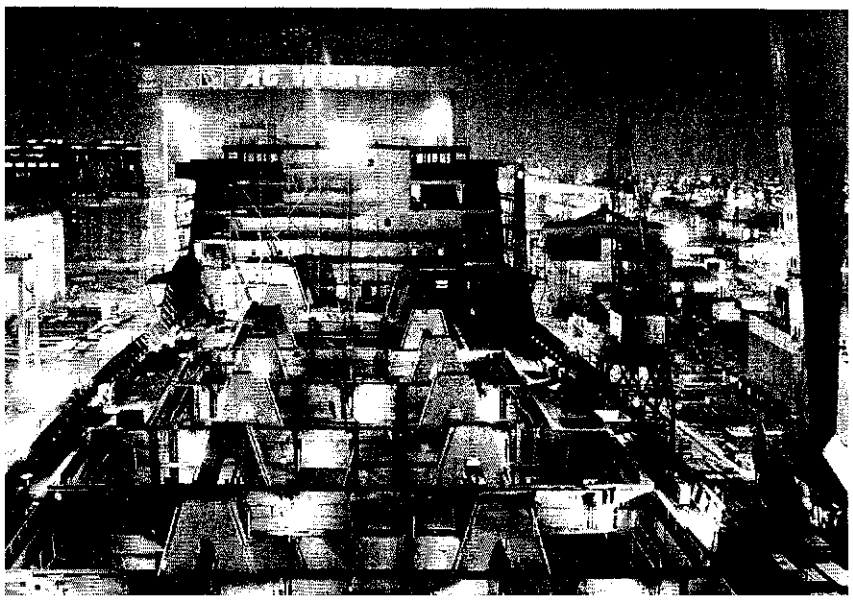
Betroffen vom Araber-Boykott ist auch das Verkehrsgewerbe. Westdeutschlands Güterfernverkehr sieht durch Dieselpreiserhöhungen an den freien SVG-Tankstellen des Gewerbes die Kalkulationsgrundlagen des mit hohem Kreditmitteleinsatz finanzierten Geschäfts schwinden und stellt die Neuanschaffung von Lastwagen zurück — bei Daimler, MAN und Klöckner drohen größere Lkw-Halden.

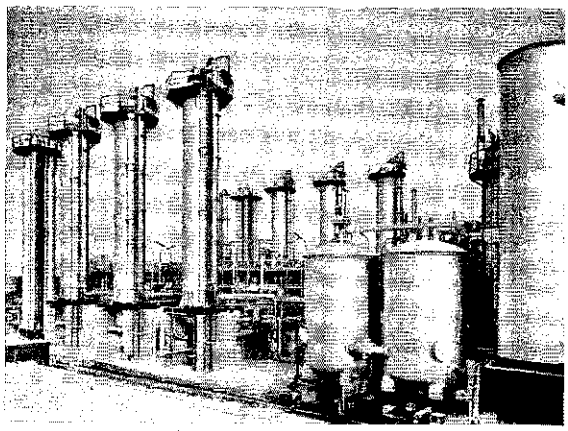
Preiserhöhungen bei Treibstoff treffen auch die Luftfahrt. Die westdeutschen Charterflug-Unternehmen erhalten gegenwärtig um 60 Prozent erhöhte Rechnungen für Kerosin. Die Charterfluggesellschaft Condor kann Teile ihres billigen USA-Programms nicht erfüllen, weil sie auf den US-Flughäfen nicht voll mit Sprit versorgt wird: US-Präsident Nixon kürzte allen Fluggesellschaften vom 1. November an zehn Prozent ihres Bedarfs.

Die Lufthansa wird am 12. Dezember auf einer Konferenz der Jata-Gesellschaften, des Pools der Linienflugunternehmen, kräftige Preiserhöhungen für internationale Flüge verlangen. Denn die Linienflieger haben weltweit



Charter-Jet in Düsseldorf, AGF-Weser-Werft in Bremen (u.)





BASF-Petrochemiewerk in Ludwigshafen

Ford-Halde in Köln

Krisenopfer Luftfahrt, Industrie: Prognosen falsch

mit einer Kerosin-Verteuerung von 90 Prozent zu rechnen. „Die Folge ist dann", so die Lufthansa, „daß wir weniger Leute befördern."

Für Krupp-Manager Ernst Wolf Mommsen, der im Falle größerer Knappheit statt schweren Heizöls auch wieder mehr Koks verwenden kann, „löst sich das Knappheitsproblem marktwirtschaftlich: Es wird Kostenerhöhungen beim Roheisen geben und damit höhere Preise beim Stahl".

Marktwirtschaftlich, so vermuten Fachleute, wird sich auch künftig das Krisenproblem lösen — freilich auf Kosten des Wachstums. Eine „rasche und kräftige" Erhöhung der Rohölpreise, so empfahl Venezuelas einstiger Bergbauminister Juan Pablo Perez, der 1960 die heute von den Arabern beherrschte mächtige Opec-Organisation gründete, könne allein die Versorgungskrise lösen — durch Mengenbeschränkung. Und Opec-Generalsekretär Khene verlangte in Genf eine weitere „beträchtliche" Erhöhung der Rohölpreise: Arabiens Ölboykott ist keine kurzfristige Taktik, sondern langfristige Strategie der Mengenbegrenzung.

Noch vor einem halben Jahr sollte das westliche Wirtschaftswachstum durch eine Verdreifachung der Förderleistung Saudi-Arabiens auf eine Milliarde Tonnen im Jahre 1980 und eine Verdoppelung der persischen auf 500 Millionen Tonnen gestützt werden. Schon vor der Nahostkrise aber zog sich Saudi-König Feisal von solchen Vorhaben zurück. Die neue Opec-Politik: weniger Förderung, höhere Preise, Streckung der Vorräte.

Damit aber wanken sämtliche Energie-Prognosen des Westens, die bislang von einem jährlichen Mehrverbrauch um sieben Prozent und einer Verdoppelung in jeweils zehn Jahren ausgingen.

Da Energie die Grundlage des im Westen mit vier bis fünf Prozent vorausgeschätzten jährlichen Wirtschaftswachstums abgibt, genügend Ersatz für das Nahostöl aber nicht aufzutreiben ist (SPIEGEL 45/1973), könnten die vom „Club of Rome" in seiner Studie über die Zukunft der Menschheit beschworenen Grenzen des Wachstums früher erreicht sein als geahnt.

Der dünner fließende Ölstrom, so fürchten Wachstums-Ideologen, wird vor allem die erst für 1985 avisierte Sättigung des westeuropäischen Automobilmarktes um ein Jahrzehnt vorverlegen. Die für die achtziger Jahre eingeplante Tanker-Armada wird, fürchten Werft-Experten, wesentlich kleiner ausfallen. Dies könnte in einigen Jahren eine neue Beschäftigungskrise der auf den Großtankerbau fixierten Werftindustrie auslösen. Und der kaum noch erhöhbare Energieverbrauch, frohlocken Umweltschützer, werde auch das Maß der Luft- und Wasservergiftung kleiner halten als befürchtet.

Das erkannte weitblickend auch BMW-Chef Eberhard von Kuenheim.

Nürnberger Nachrichten

„Salam Aleikum, Mister Gaddafi, hier Familie Müller, wir verurteilen die israelische Aggression"

Vergangenen Donnerstag, auf dem Höhepunkt der Krisenstimmung, reiste der Auto-Mann nach Bonn, um mit Innenminister Genscher über eine Abschwächung der künftigen Anti-Blei-Bestimmungen für Benzin zu plaudern.

MITBESTIMMUNG

Die Nagelprobe

In der Frage der paritätischen Mitbestimmung streben linke CDU-Abgeordnete eine Partnerschaft mit SPD-Gewerkschaftlern an. Das Bündnis bedroht den Zusammenhalt in allen Parteien.

Immer wenn er morgens aus dem Ruhrgebiet nach Bonn einreist, versucht der linksorientierte CDU-Abgeordnete Ferdi Breidbach, „alte freundschaftliche Verbindungen" wiederaufzufrischen — Kontakte zu dem politischen Gegner, zu sozialdemokratischen Parlamentskollegen. Stets spricht Breidbach über das gleiche Thema: die Mitbestimmung.

Was sich da im Kontaktabteil des Intercity „Glückauf" abspielt, gehört zu einer gut angelegten Doppelstrategie, die Breidbachs Chef, der Vorsitzende der CDU-Sozialausschüsse, Hans Katzer, seit rund drei Wochen verfolgt. Er läßt herumerzählen, seine etwa 50 Mann starke Kerntruppe werde im Bundestag jedem echten paritätischen Mitbestimmungsmodell zustimmen, auch wenn es von der SPD kommt.

Bestärkt durch die Zustimmung des rheinischen und westfälischen Landesverbandes, von Teilen der hessischen