



SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

B/XI/27 - 1. Februar 1956

Hinweise
auf den Inhalt:

BONN, Friedrich-Ebert-Allee 170
Fernsprecher 21831-33
Fernschreiber 089 890

Die Bedeutung der saarländischen Volksabstimmung	A. 1
Wo steht die europäische Integration?	B. 5
Das Ende des Bundesgrenzschutzes?	C. 7
Verkehrsministerium und Wiederschaltbrücke	D. 5

Neubeginn an der Saar

sp. Die Entwicklung an der Saar seit der Volksabstimmung am 23. Oktober läuft unaufhaltsam und fast stürzisch ab. Das damalige, für viele Beobachter, besonders des Auslandes, überraschend deutliche Bekenntnis der Saar zu ihrem Deutschtum und zu ihrer Zugehörigkeit zu Deutschland, hat die Situation von Grund auf verändert. Was noch vor etwa einem Jahr angesichts des Druckes durch das Hoffmann-Regime und die französischen Einflussmöglichkeiten fast unerreichbar erschien, ist heute schon selbstverständlich geworden - bezeichnenderweise auch für diejenigen, die der nun eingetretenen Entwicklung zum natürlichen Zustand hin den stärksten Widerstand entgegengesetzt hatten.

Dafür ist die Grundsatzklärung der beste Beweis. Dass ihr, mit Ausnahme der Kommunisten, alle Parteien, also auch die OVP und die wenigen Vertreter der saarländischen Sozialdemokratie zustimmen, ist politisch hoch bedeutsam. Denn damit haben die Parteien, die sich bisher den in ihrem Verhalten begründeten Vorwurf des Separatismus gefallen lassen mussten, sich für die Rückgliederung der Saar an Deutschland ausgesprochen und festgelegt. Von ausser kommen etwaige Versuche, diese Parteien für Bemühungen einzuspannen, die diesen Prozess verschleppen oder gar verhindern sollen, dürften

damit von vornherein zum Scheitern verurteilt sein.

Eine weitere Folge mag sein, dass die Bereinigung der Parteien-Situation an der Saar beschleunigt wird und dass das unnatürliche Nebeneinander von Gruppen aufhört, die im Grunde zueinander gehören und nur wegen der besonderen Verhältnisse an der Saar bisher getrennt marschierten und sich sogar heftig befehdeten. Die Art, wie diese Zusammenführung erfolgt, wird für die künftige Atmosphäre in diesem Gebiet entscheidend wichtig sein. Die Zeit für eine Politik der Entspannung der Gegensätze ist gekommen. Es sei noch keineswegs so weit an der Saar, dass der deutsche Erntewagen fruchtenschwer und noch beladen gemächlich in die heimischen Scheuern schwankt, hiess es dieser Tage treffend in der "Deutschen Zeitung". Das gilt sicher insbesondere für die noch bevorstehenden Verhandlungen mit Frankreich über die neuen Formen wirtschaftlicher Zusammenarbeit. Soweit das irgend vertretbar ist und nicht schwerwiegende Gründe dagegen sprechen, sollte man aber auch einen Strich unter die Vergangenheit mit ihren oft überspitzten und überhitzten inner-saarländischen Auseinandersetzungen ziehen, vor allem so weit sie sich auf den Vorwurf des Separatismus bezogen. Die Wiedervereinigung eines bisher abgetrennten Teiles mit Deutschland, das noch nicht das ganze ist, darf sich nicht im Zeichen von Vergeltungswünschen vollziehen, die sicher oft stark gefühlbetont sind.

Mit der Grundsatzklärung über die stufenweise Angliederung ihres Landes an die Bundesrepublik wird ein entscheidender neuer Abschnitt im Leben der Saarbevölkerung eingeleitet. Sein wesentlicher Inhalt wird die möglichst reibungslose Überführung des Saargebietes aus einem unnatürlichen in einen natürlichen politischen und staatsrechtlichen Zustand sein. Das wird chachin noch manche Mühe kosten. Jede zusätzliche Verschwerung wäre daher am besten sorgfältig zu vermeiden.

Zwischenergebnis der Europa-Sachverständigen

pt, Brüssel

Die technischen Verhandlungen über die europäische Integration auf der Grundlage der Beschlüsse der Aussenministerkonferenz von Messina Anfang Herbst 1955 sind jetzt für die Einzelberichte der Sachverständigen abgeschlossen. Das bedeutet allerdings nicht, dass nicht für gewisse Punkte verschiedene Empfehlungen und Gutachten vorhanden sind.

So liegen für die Europäische Luftfahrt französische Monopolwünsche vor, die von den anderen Partnern abgelehnt werden (wohl auch von der Bundesrepublik). Die Stellung der geplanten europäischen Organisation zu der Montanunion bereitet Kopfzerbrechen. Auch die von Henri Spaak vor allem geforderte "Europäische Sozialcharta" dürfte späteren Verhandlungen überlassen werden, das umso mehr, als auch europäische Gewerkschaftsexperten, die im Brüsseler Sitz des IETG sich in zweitägiger Sitzung über dieses Problem aussprachen, in der Mehrheit gegen eine übereilte Proklamierung einer solchen Charta waren und die praktische soziale Arbeit in den einzelnen Ländern und zwischenstaatlich, z.B. durch Sozialabkommen, für wichtiger erklärten.

Trotz dieser Schwierigkeiten in Einzelfragen - z.B. ist auch die Frage einer Änderung des Patentrechtes und seines Verhältnisses zu Erfindungen auf dem Gebiete der Atomenergie unstritten - werden die Leiter der einzelnen Regierungsdelegationen an die Abfassung des Allgemeinen Berichtes für die Regierung gehen, sowie die neue französische Regierung ihren Vertreter ernannt hat. Wie schnell dieser Bericht abgefasst und ob dabei auch Einstimmigkeit erzielt wird, hängt nicht zuletzt von der Stellungnahme der neuen französischen Regierung ab und den Vollmachten, die sie ihrem Vertreter mitgibt, denn in vielen Fragen zeigte sich bisher eine französische Opposition gegen die übrigen fünf Staaten. Die Regierung Mollet freilich, die mit einer grossen Anfangsmehrheit beginnen konnte, trägt in europäischen Fragen ein durchaus positives Vorzeichen.

Auf jeden Fall ist kaum mit dem Zusammentritt der Aussenminister vor dem Monat April zu rechnen. Diese Konferenz, die aufgrund des Allgemeinen Berichtes ihre Beschlüsse über die weiteren Schritte zur Her-

Beführung der europäischen Integration zu fassen hat, war ursprünglich für Dezember, spätestens Januar gedacht. Hinzu kommt, dass sich die Minister auch in der Atomfrage im Zusammenhang mit den von einander abweichenden Plänen der OEEC und dem Projekt "Euratom" Monnet vor zusätzlichen Schwierigkeiten gestellt sehen, abgesehen davon, dass der Atombericht der Regierungssachverständigen ebenfalls in Einzelpunkten von beider Plänen abweicht. Man rechnet aus allen diesen Gründen mit sehr schwierigen und langwierigen Verhandlungen.

In Brüsseler Diplomatenkreisen glaubt man übrigens, dass Henri Spaak angesichts dieser Verzögerung in der Behandlung der Pläne, für die er sich so stark einsetzt, die Absicht hat, "Sofortmassnahmen" vorzuschlagen. Sie sollen in der Hauptsache darauf hinauslaufen, dass sich die einzelnen Staaten dazu verpflichten, alle gesetzgeberischen Massnahmen zu unterlassen, die späteren europäischen Integrationen im Wege stehen könnten.

+ + +
Unbegründete Überstürzung

Off. Dem Bundestag liegt ein Gesetz vor, das die Überführung des Bundesgrenzschutzes in die Streitkräfte ermöglichen soll. Die CDU will beantragen, dass dieser Gesetzesentwurf bereits am Freitag zur ersten Lesung auf die Tagesordnung gesetzt wird. Eine brauchbare Erklärung für die überstürzte Behandlung war nicht zu erhalten.

Klar ist vielmehr, dass der Bundesinnenminister in den folgenden 14 Tagen den Ausschüssen für die Beratung gar nicht zur Verfügung stehen kann. Berücksichtigt man, dass die Ministerialbürokratie in vergangenen Herbst noch zu einer Zeit Pläne über die polizeiliche Aufgabestellung für den verstärkten Grenzschutz entwarf - und dabei praktisch die Beteiligung bei den Streitkräften verbot - als der Minister diesen Grenzschutz schon aufzugeben bereit war, erscheint eine Beratung in Abwesenheit des Ministers noch weniger sinnvoll. Allerdings ist gerade in diesem Zusammenhang erwähnenswert, dass man auch mit Ministererklärungen auf Sand bauen kann. Die SPD hat von ersten Tage an die Befürchtung geäußert, dass dieser Bundesgrenzschutz nach Anlage und personeller Besetzung sich nicht zur Polizei, sondern zur Wehrmacht entwickeln würde.

Der damalige Bundesinnenminister wies diese Vermutungen mit eindeutigen und kraftvollen Worten entschieden zurück. Worte sind Schall und Rauch. Der Bundesgrenzschutz ist bei den Planern im Sandkasten des Verkehrsministeriums offensichtlich seit Monaten ein nicht mehr wegzudenkender Faktor.

Die SPP hat der Aufstellung des Bundesgrenzschutzes (Gesetz vom 16.3.1951) damals zugestimmt, weil sie sich den Argumenten, die für eine polizeiliche Exekutive des Bundes sprachen, nicht verschliessen wollte. Wenn die Regierungsmehrheit die Überführung des BGS beschliessen sollte, ist dieser Versuch, die Polizeiaufgaben zwischen Bund und Ländern zu teilen, gescheitert. Nichts spricht dafür, dass man auf diesem Wege weiter experimentieren kann und nochmals einen gleichen Bundesgrenzschutz aufzubauen versucht.

Mit der Überführung öffnet sich zwangsläufig ein neuer Weg, denn die verbleibende Aufgabe der polizeilichen Sicherung der Bundesgrenzen kann nur von der dank allein verbleibenden Polizei der Länder wahrgenommen werden. Für eine Übergangszeit wäre das Verwaltungsabkommen zwischen Bund und Ländern über die Bereitschaftspolizei ausreichend, um sofort das entstehende Vacuum zu füllen. Übereinstimmung scheint jedenfalls im Bundestag darüber zu bestehen, dass keinesfalls an die NATO gebundene Truppen - auch nicht vorübergehend - im Zonengrenzdienst eingesetzt werden dürfen. Als Endlösung könnte erwogen werden, die zu verstärkende Bereitschaftspolizei der Länder insesamt vom Bunde zu subventionieren - wie in der Weimarer Republik - und für die besonderen bundespolizeilichen Anliegen, etwa im Sinne der derzeitigen Verwaltungsabkommen, eine gesetzliche Regelung zu suchen.

Unangetastet bleiben muss das Recht der freien Entscheidung der Angehörigen des Bundesgrenzschutzes. Es ist d. für Sorge zu tragen, dass jene, die mit ihrem Eintritt sich für den Polizeidienst entschieden, durch entsprechende Vereinbarungen in den Polizeidiensten der Länder übertreten können. Offensichtlich ist jedoch die Übergrosse Mehrheit zum Übertritt entschlossen und man darf annehmen, dass diesen Meldungen die persönliche Neigung zur neuen Aufgabe zugrunde liegt. Wenn auch die Regierungskonzeption über die Aufgabe des Bundesgrenzschutzes manchen Anlass zu Missfallen gab, so ist doch auch allen Angehörigen, die nunmehr ausscheiden wollen, Anerkennung für den an Anforderungen reichen Dienst zu zollen.

Zehnjahresplan für bundesdeutsche Autostrassen

Wiedbachtalbrücke forderte weiterhin Blutzoll - Umgehungsautobahn für Lastzüge zur Vermeidung des Steilgefälles.

E.K. Bis gegen Ende Januar fanden im Bereich der berüchtigten Wiedbachtalbrücke seit der Fertigstellung ihrer zweiten, für die Nord-Süd-Richtung bestimmten Fahrbahn am 1. Dezember 1955 insgesamt 44, zum erheblichen Teile schwere Unfälle statt. Auch der Januar forderte wieder ein Todesopfer. Wenigstens 12 Schwerverletzte wurden innerhalb der letzten acht Wochen von der Strecke in die Krankenhäuser der umliegenden Ortschaften geschafft. Besatzte des im Steilgefälle ständig stationierten Unfallkommandos erklärten, dass der während der gleichen Zeitspanne angerichtete Sachschaden "ohne Zweifel 100 000 DM weit übersteigt."

Sie waren auch darüber empört, das der bisher dicht vor dem Hause der Genkammerie, also unmittelbar neben der Autobahn, ständig stationierte Krankenwagen "auf höhere Anordnung wegbefohlen" wurde. Jener Schwerverletzte, der schliesslich das Januar-Todesopfer der Wiedbachtalstrecke wurde, hätte vielleicht nicht sterben müssen, wenn dieser Rettungswagen sofort verfügbar gewesen wäre. 40 Minuten nach der Unfälle wurde der Unflückliche auf dem Asphalt der Fahrbahn gelegt, ehe aus dem 20 Kilometer entfernten Westerwaldort Dierdorf ein Krankenwagen eintraf.

Ganz offensichtlich sollte der Rettungswagen aus dem Bereich und Blickfeld der Brückenstrecke ebenso verschwinden, wie auch die warnenden, übergrössen roten Korffochilder vor dem Beginn des Steilgefälles zur Erlöse plötzlich fortgeschafft wurden. Es seien "keine internationalen Verkehrsschilder". Forscher Optimismus soll die "blutige Legende" zerstören, die nach der Ansicht des Bundesverkehrsministeriums "völlig unberechtigt" an die Wiedbachtalbrücke gesponnen worden sei.

Dagegen sprechen die Tatsachen. Weit über 500 schwere und schwerste Unfälle ereigneten sich im Bereich dieses Teiles der Autobahn Köln-Frankfurt während der letzten fünf Jahre. Wenigstens 40 Tote gab es im unmittelbaren Bereich des 5,6% starken Gefälles. Die wirkliche Zahl der Opfer, Tote und Schwerverletzte, liegt höher, wenn die Ausdehnung des Gefälles bis zu den Ortschaften Rottbisse und Sirenderhöhe zur Zählung herangezogen wird.

Das Bundesverkehrsministerium teilte kürzlich durch einen

Sprecher mit, dass ein "Zehn-Jahresplan" für den Ausbau des bundesdeutschen Autostrassennetzes "im Zustand der Erörterung" sei. Das Projekt einer "Umgehungsautobahn" für Lastzüge im Bereich der Steilgefällstrecken zur Wiedbachtalbrücke könne im Rahmen dieses Planes durchgeführt werden. Das Vorhaben, dessen Finanzierung nur auf weite Sicht möglich wäre, soll also die unhaltbaren Zustände beseitigen, die sich als Folge der fehlerhaften Trassenführung dieses Teiles der Autobahn Köln - Frankfurt ergaben. Allerdings ist es dem Bundesverkehrsministerium - das wurde ausdrücklich gesagt - "unangenehm", dass weiter von einer falsch geführten Trasse gesprochen wird. "Die Projektierung der Bahn ist lediglich nicht den Erfordernissen des Verkehrs angemessen", meinte der Sprecher. Das ist nur eine vorsichtigere Umschreibung des gleichen Tatbestandes. Die 10 Millionen DM übersteigenden Baukosten für die Wiederherstellung der Brücke haben sich als Fehlinvestition erwiesen.

Mit der Projektierung einer Umgehungsautobahn gibt übrigens das Ministerium die Tatsache der falsch geführten Trasse zu. Diese Umgehungsautobahn, die kilometerweit zu legen ist und im Westen sowohl wie im Osten auf bergiges Gelände stößt, wird schwerlich weniger kosten, als eine Berichtigung der Trasse im Bereich der Wiedbachtalbrücke an aufwendungen seit der Wiederaufbauarbeiten im Jahre 1949 notwendig gemacht hätte.

Davon abgesehen, wird die Verwirklichung des Baues der Umgehungsautobahn für Lastzüge kaum solange Zeit haben, bis der phantomhafte Zehnjahresplan des Verkehrsministeriums verwirklicht wird. Im gleichen Zusammenhang vertrat ein Sprecher des Ministeriums die für die Automobilindustrie ertauiliche Ansicht, dass diese Industrie offensichtlich "nicht in der Lage sei, unbedingt autotensioniere Lastzüge zu bauen". Gerade auf die Publikation dieser Ansicht legte das Verkehrsministerium Wert. Die Automobilindustrie wird die Meinung des Ministeriums kaum teilen.