

TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE

P/XXII/182

Bad Godesberg, den 22. September 1967

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

<u>Seite</u>		<u>Zeilen</u>
1 - 2	<u>Das Verkehrskonzept des Bundesministers Georg Leber</u> Es geht um die Sicherheit und Rationalität des Verkehrs Von Rudolf Dux	70
3 - 4	<u>18 Jahre danach</u> Zum Geburtstag der Bundesrepublik Deutschland am 23. September	56
4	<u>Johannes Hoffmann</u> Unstrittene Persönlichkeit der deutschen Nachkriegsgeschichte	38
5	<u>Uneinigkeit unter Spaniens Katholiken</u> Man spricht von einer offenen Vertrauenskrise Von unserem HD-1 Korrespondenten in Madrid	43

Zur Beachtung

Der Sozialdemokratische Pressedienst wird in seiner Ausgabe VOLKSWIRTSCHAFT am kommenden Montag, dem 25. September 1967 eine ausführliche Darstellung des Verkehrskonzeptes von Bundesverkehrsminister Georg Leber veröffentlichen.

Das Verkehrskonzept des Bundesministers Leber

Es geht um die Sicherheit und Rationalität des Verkehrs

rd. - Das Ratespiel ist vorbei, auch die Spekulation und manchmal provokatorische Unterstellung, mit der versucht wurde, die wirklichen Fakten der künftigen Verkehrsplanung der Bundesregierung aus dem Busch zu locken. Mit dem Einverständnis des Wirtschaftskabinetts, das sich selbst noch keine abschließende Meinung gebildet hat, hat Bundesverkehrsminister Georg Leber den Entwurf seines verkehrspolitischen Konzeptes, nach Information der Fraktionsspitzen der Parteien und des Verkehrsausschusses, der Öffentlichkeit die Grundprinzipien seiner Verkehrsplanung und -neuordnung vorgelegt.

Nun ist den bloßen Vermutungen und Unterstellungen, die teilweise vorgetragen wurden, um mit ihnen Interessentenfronten gegen die Neuordnung des Verkehrs aufzubauen, ein Riegel vorgeschoben. Es hat jedermann Gelegenheit, sich mit diesem Grundkonzept zu beschäftigen und seine sachlichen Einwände vorzutragen, noch bevor Regierung und Parlament sich entscheiden und die notwendigen Ausführungsgesetze in den Gang der Gesetzgebung gekommen sind. Demokratischer geht es wohl nicht mehr.

Der Bundesverkehrsminister legt ein Verkehrskonzept vor, das er als ein geschlossenes Ganzes betrachtet. Die ersatzlose Herauslösung von Einzelteilen aus dem Gesamtkonzept, so meint er, würde das ganze Gebäude zum Einsturz bringen. Und dieses Konzept ist abgestimmt auf die volkswirtschaftlich rationellste Verkehrsbedienung, auf optimale Sicherheit und Auslastung unserer Straßen, auf Sanierung und Rationalisierung der Bundesbahn und der Binnenschifffahrt, auf Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Es ist aber auch abgestimmt auf die Vorgaben der mittelfristigen Finanzplanung, die ohne die Sanierung der mit wachsenden Defiziten belasteten Bahn in den Grenzen der verfügbaren Haushaltsmittel in Gefahr geriete und damit auch das Gebäude der nächst-

jährigen Bundesetats mit Einsturz bedrohte.

Zur Zeit verkehren rd. 13 Mio. Kraftfahrzeuge auf unseren Straßen, das bedeutet auf den Kilometer Straße gerechnet eine Dichte, die vierfach höher ist als in Frankreich und doppelt so hoch wie in Italien; trotz unserer Straßenbauleistung! Rund 10,3 Mio. dieser Fahrzeuge sind PKW's, von denen man schätzt, daß sie bis 1975 auf 16 Mio. und bis 1980 auf 20 Mio. anwachsen werden, entsprechend einem Verhältnis von einem PKW auf drei Personen unserer Bevölkerung. Das ist mit Straßenbau nicht mehr zu bewältigen. Hier bedarf es einer Umlagerung des Verkehrs. Und es ist unerträglich, daß zugleich mit dem wachsenden Verkehr auf den Straßen und den steigenden Straßenbaukosten der leistungsfähigste Verkehrsträger, die Bundesbahn, ins Defizit gerät. In ein Defizit übrigens, das ihr teilweise durch die Pflicht zur allgemeinen Verkehrsbedienung - auch auf unrentablen Strecken und mit unrentierlichen Gütern - sowie durch die Vorhaltepflcht für Zeiten der Spitzenanforderung an Verkehrsleistungen, auferlegt ist.

Minister Lebers Plan sieht, wie er selbst es darstellt, teilweise schmerzhaft Eingriffe in die bisherigen Verkehrsgewohnheiten und den Verkehrswirrwarr vor, doch werde niemand der davon Betroffenen mit seinem Schicksal alleingelassen. In Abwehr dieser voraussehbaren Eingriffe hat man bereits von Dirigismus gesprochen, der zu dem marktwirtschaftlichen Konzept der Regierung in Widerspruch stehe. Es gibt aber, insbesondere im Bereich des Verkehrs und der Verkehrspolitik, keine "marktwirtschaftliche" Lösung, keine unumschränkte Freiheit der Individuen, ohne Eingriffe des Staates. Es hat sie bisher nicht gegeben und wird sie auch künftig nicht geben, wenn man den Staat, der dem Gemeinwohl aller Verkehrsteilnehmer verpflichtet ist und nicht den Interessen bestimmter Gruppen, die Gesamtverantwortung für das Geschehen auf unseren Verkehrswegen zuzißt. Und diese Gesamtverantwortung ist doch wohl unbestritten.

Seit 15 Jahren liegt die Bundesrepublik Deutschland im Straßenbau der Welt an erster Stelle. Dennoch ist das Verkehrsgeschehen ständig größer geworden. Fast 17 000 Tote jährlich, 420 000 Verletzte und mehr als 6 Mrd. DM Sachschaden allein im Straßenverkehr sind eine unüberhörbare Anklage. Georg Leber will nicht der Angeklagte sein. Er hat eine Diagnose des kranken Verkehrs erstellt, zugleich aber auch eine Therapie entwickelt und fühlt sich mutig genug, diese anzuwenden. Es dürfte in unser aller Interesse liegen, daß ihm mit seinem Vorhaben Erfolg beschieden ist.

18 Jahre danach

Zum Geburtstag der Bundesrepublik Deutschland am 23. September

sp - 18 Jahre sind jetzt vergangen, da aus elf westdeutschen Ländern die Bundesrepublik Deutschland gegründet wurde. Niemand ahnte wohl damals, welche Probleme vor uns stehen und ob bald aus dem Provisorium die Plattform für ein wiedervereinigtes Deutschland werden könne oder nicht. Jeder hatte damals mit sich zu tun. Es fehlte an allem, und nur langsam fanden die Deutschen wieder zu sich selbst.

Wir haben keinen Grund, den Geburtstag der Bundesrepublik feierlich zu begehen. Und doch sollten wir aller jener gedenken, die damals unter den schwierigsten Voraussetzungen bereit waren, unserem Volk weiterzuhelfen. Es waren dies in erster Linie jene Frauen und Männer, deren demokratisches Selbstbewußtsein auch in den Jahren der Hitlerdiktatur nicht gebrochen werden konnte. Nach den Opfern der Verfolgung nahmen sie nun die Last der Arbeit am Wiederaufbau auf sich.

In der Bundesrepublik geschahen keine "Wunder". Was hier geleistet wurde, ist nicht das Werk einer Regierung oder einer Partei; es ist das Ergebnis der Tatkraft und der Arbeit von Millionen Menschen. Wer seine Heimat nicht verloren hatte, konnte wenigstens auf den Trümmern ihm vertrauter Stätten wieder aufbauen. Wer aus der Heimat vertrieben worden war, mußte sich, außer der materiellen auch die seelische Not des heimatlos Gewordenen aufbürden. Aber alle wuchsen zu einer demokratischen Gemeinschaft zusammen, zeigten der Welt, daß Niederlage und Not nicht - wie viele es vorausgesagt hatten - zum politischen Radikalismus führen müssen.

Lange Zeit sah es so aus, als könnten die restaurativen Kräfte aus Deutschlands Vergangenheit die Oberhand gewinnen. Nach 18 Jahren jedoch können wir sicher sein, daß die überwältigende Mehrheit der Deutschen in der Bundesrepublik die demokratische Grundordnung bejaht und der Diktatur, gleich welcher Art, abgeschworen hat. Im Gegensatz zur Entwicklung in der Weimarer Republik war es den restaurativen Kräften unseres Volkes nicht vergönnt, den Behauptungswillen der neuen deutschen Demokratie zu untergraben.

Heute, 18 Jahre nach Gründung der Bundesrepublik, haben wir eine Bundesregierung der Großen Koalition. Diese Regierung wurde nicht etwa deswegen gebildet, weil die Sozialdemokratie um jeden Preis "dabeisein" wollte, sondern weil sich herausgestellt hat, daß ohne die Mitwirkung dieser traditionsreichsten Partei deutscher Demokratie die nationalen und internationalen Probleme unserer Nation nicht mehr zu lösen sind.

Im anderen Teil Deutschlands, dort, wo sich die SED als einzige Regierungspartei installiert hat, ist die Entwicklung entsprechend anders verlaufen. Hier wurde aus der ursprünglichen, von den Alliierten festgelegten Demarkationslinie, die die vier Besatzungszonen voneinander trennte, die perfektionierteste Grenzbefestigung Europas errichtet. Ständig steht diese befestigte Grenze als Mahnung vor uns, alles in unserer Kraft Stehende zu tun, damit die Deutschen wieder gemeinsam in einem Staat als eine Nation leben können.

Das 18. Jahr der Bundesrepublik hat vieles geändert. Es verlangt von uns die Erkenntnis, daß wir jetzt in eine neue Phase der deutschen Nachkriegspolitik eingetreten sind. Der demokratische Reifeprozess, mit dem natürlichen Generationswechsel verbunden, muß frei von ideologischen Scheuklappen in das immer stärker werdende Bewußtsein eindringen, daß die Lösung der Aufgabe der Wiedervereinigung Deutschlands noch vor uns steht.

Was in den 18 Jahren aufgerissen wurde, muß überbrückt werden. Erst dann, wenn das geschafft ist, werden wir von uns sagen dürfen, daß Deutschland seine Vergangenheit wirklich bewältigt hat.

+ + +

Johannes Hoffmann †

Unstrittene Persönlichkeit der deutschen Nachkriegsgeschichte

Er - Der jetzt im Alter von 76 Jahren gestorbene christdemokratische Politiker Johannes Hoffmann - von Freunden und Gegnern kurz JOHO genannt - war eine der umstrittensten Persönlichkeiten der deutschen Nachkriegsgeschichte. Als Sohn eines Bergmannes geboren, hatte er sich schon als junger Journalist der damaligen Zentrumspartei angeschlossen, die im Saargebiet dominierend war. Als Hitler zur Macht kam, brach Johannes Hoffmann radikal mit seinen christdemokratischen Freunden und gründete 1934 in Saarbrücken die SAARPOST, mit der er für ein unter Völkerbundkontrolle von Deutschland und Frankreich unabhängig existierendes Saargebiet eintrat. Nach der Abstimmung im Jahre 1935 mußte Johannes Hoffmann emigrieren. Er lebte kurze Zeit in Luxemburg, verbarg sich während der Besetzung Frankreichs durch deutsche Truppen in einem Kloster in der Nähe von Avignon und konnte schließlich nach Südamerika entfliehen. Wenige Tage nach der deutschen Kapitulation traf Johannes Hoffmann wieder im Saargebiet ein. Unterstützt von dem damaligen französischen Gouverneur Granval gründete er die Christlich-Demokratische Union des Saargebietes und wurde Ministerpräsident der ersten Saarregierung, an deren Spitze er bis 1955 stand. Sein Ziel war ein "Europäisches Saarland" mit Rückendeckung Frankreichs, ein Land, das eine Brückenfunktion zwischen der Bundesrepublik und Frankreich einnehmen sollte. Alle französischen Parteien, außer den Sozialisten, unterstützten Hoffmann. Als später die Regierungen Frankreichs und der Benelux-Staaten ein europäisches Saarstatut befürworteten, schloß sich auch der damalige Bundeskanzler Dr. Adenauer dieser Lösung des Saarproblems an. Die Geschichte ist über dieses deutsch-französische Zwischenspiel, in dessen Mittelpunkt Johannes Hoffmann stand, hinweggegangen. Bei der Abstimmung im Jahre 1955 sprach sich die überwältigende Mehrheit der Saarbevölkerung für die Angliederung des Saargebietes an Deutschland aus. Hoffmann trat zurück. Seither lebte er zurückgezogen und arbeitete an seinen Memoiren, die demnächst erscheinen sollen. Der Verstorbene war trotz seiner politischen Haltung wegen seiner Aufrichtigkeit und seiner starken inneren Verbundenheit mit der Bevölkerung des Saarlandes beliebt.

+ + +

Uneinigkeit unter Spaniens Katholiken

Man spricht von einer offenen Vertrauenskrise
Von unserem HD-1 Korrespondenten in Madrid

Im katholischen Lager Spaniens kriselt es. Die Brandfackel schleuderte der neue Apostolische Nuntius in Spanien, als er den Klerus davor warnte, sich an ein bestimmtes staatliches System zu binden. Die innerkatholische Diskussion schwelt schon seit langem: Sie greift vom kirchlichen in den politische Raum über. Und in der Zeitschrift "Índice" erklärt der oppositionelle Hochschullehrer J. Aguilar Navarro ganz offen, daß sich Spaniens Jugend immer mehr vom christdemokratischen Lager abwende und ihr Heil in humanistischen Sozialismus suche.

Spaniens Christdemokratie ist in zwei Gruppen aufgespalten. Die sogenannten "Regime-Katholiken" um Ex-Außenminister Alberto Martín-Artajo und der Laienorden "Opus Dei" hatten sich bei allem vergeblich bemüht, die falangistische Einheitspartei in eine pluralistische Bewegung umzuformen. Die Opposition zu dieser Richtung ist in zwei Gruppen gespalten. Eine, die konservative Fraktion führt der frühere christdemokratische Regierungschef zur Zeit der Republik, José-Maria Gil-Robles, die zweite, linkskatholische, der frühere Erziehungsminister und Vatikan-Botschafter Prof. Joaquín Ruiz-Giménez. Von Einigkeit kann im politischen Katholizismus Spaniens keine Rede sein.

Auch im kirchlichen Raum sind deutliche Spaltungerscheinungen festzustellen, die sich immer wieder in kleineren oder größeren Vertrauenskrisen niederschlagen. So verlangten die Vertreter der "Unabhängigen Katholischen Jugend", eine Untergliederung der "Katholischen Aktion", eine Abkehr vom bischöflichen Dirigismus und der herkömmlichen Gängelung, forderte das Recht, die eigenen Führer wählen zu können und bestand auf einem Status, der ihrer Generalversammlung die volle Autonomie zuerkennt.

Unter Vorsitz des Erzbischofs von Santiago de Compostela, Joaquín Quiroga-Palacios, mußte sich die spanische Bischofskonferenz mit zwei für sie unangenehmen Begleiterscheinungen der innerkatholischen und nachkonziliaren Auflockerung auseinandersetzen, die Krise in den Priesterseminaren und in der "Katholischen Aktion". So wurde die Leitung des Seminars von Pamplona (1000 Zöglinge) anonym der Veruntreuung von drei Millionen Peseten (210.000 DM) geziehen, während die Bischofskonferenz sogar von der Möglichkeit sprach, einige der Seminare zu schließen. Seit 1962, so beklagten die Bischöfe, sei die Zahl der Seminarzöglinge von Jahr zu Jahr erheblich zurückgegangen. Selbst von einer "Gehorsams-Krise" ist die Rede. Was die "Katholische Aktion" und ihre oftmals unorthodoxen politischen Ansichten angeht, so forderte der geistliche Betreuer dieser Laien-Körperschaft, Bischof Guerra-Campos, eine schnellstmögliche Überwindung der Krise, die im vergangenen Sommer akut wurde.