

TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE

P/XXIV/52

Bonn, den 17. März 1969

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite		Zeilen
-----		-----
1 - 4	<u>1968 war ein gutes Baujahr</u> Eine Bilanz des Straßenbaus in der Bundesrepublik Von Bundesminister Georg Leber	158
4	<u>U S S U R I</u> Niemand sollte auf dem falschen Bein "Hurra" rufen	18
5 - 6	<u>Jozip Broz-Tito</u> Versuch einer Deutung der Position Jugoslawiens Von Dr. Erhardt Eckert	73
7	<u>Verleumdungsfeldzug gegen die Bundesrepublik in Spanien</u> Schauermärchen um "10.000 diskriminierte Gastarbeiter-Ehepaare" Von unserem HD-1-Korrespondenten in Madrid	

1968 war ein gutes Baujahr

Eine Bilanz des Straßenbaus in der Bundesrepublik

Von Bundesminister Georg Leber

Das Jahr 1968 war im Bereich des Straßenbaus eines der großen Baujahre innerhalb der letzten Jahrzehnte. Während im ersten Vierjahresplan (1959 - 1962) für die Bundesfernstraßen nur rd. 7 Milliarden DM ausgegeben wurden, waren allein für das Jahr 1968 rd. 4,5 Milliarden DM veranschlagt.

Ohne die mit vielen Schwierigkeiten verbundene, rechtzeitige Bereitstellung des erforderlichen Grund und Bodens hätten sich die Straßenbaumaßnahmen allerdings nicht verwirklichen lassen. Für den Autobahnbau der Strecke Bad Hersfeld - Würzburg wurden beispielsweise rd. 1.400 ha Land benötigt. An Entschädigungen waren 37 Millionen DM zu leisten.

Für den Bau der Hansalinie waren - um ein anderes Beispiel zu nennen - etwa 1.510 ha Grund und Boden erforderlich.

Diese Beispiele zeigen, daß die Inanspruchnahme von Grundbesitz für Straßenbaumaßnahmen langwierig und für alle Betroffenen nicht immer erfreulich ist. Daß aber der Straßenbau im Jahre 1968 wegen dieser schwierigen Frage dennoch keine Verzögerung erfuhr, zeugt von dem Verständnis der beteiligten Grundbesitzer, denen ich an dieser Stelle besonders danke.

Neubau von Bundesautobahnen

Im Jahre 1968 lag das Schwergewicht der neu gebauten Bundesautobahnen auf solchen Strecken, die einerseits der Verdichtung des Netzes, andererseits aber der Entlastung stark befahrener Abschnitte dienen. Im zunehmenden Maße wurden auch Mittel für Investitionen an Erschließungs-Autobahnen bereitgestellt. Im einzelnen wurden die folgenden Teilstrecken dem Verkehr übergeben:

Bremen - Kamen (Hansalinie) - Holdorf bis Münster-Süd	km 190
Lortzing - Gläßen (Sauerlandlinie) Hagen-Mitte bis Lüdenscheid-Ost, Freudenberg bis Siegen-Süd, Würgendorf bis Dillenburg	km 41
Kassel - Ruhrgebiet - Kassel-Süd bis Burghasungen (B 251)	km 14
Köln - Olpe - Umgehung Bensberg	km 6
Bad Hersfeld - Heilbronn (Rhönlinie) Dreieck Hattenbach bis Fulda-Nord, Fulda-Süd bis Schweinfurt/Werneck	km 100
Montabaur - Koblenz - Bassenheim	
Anschlußstelle Koblenz (B9) bis Kreuz Koblenz (B258)	km 4
Krefeld - Ludwigshafen (Rheinlinie), - Stromberg bis Bingen (2. Fahrbahn)	km 7
Mönchhof - Darmstadt, im Bereich des Kreuzes Darmstadt	km 1
Darmstadt - Heidelberg, Darmstadt bis Pfungstadt, Zwingenberg bis Weinheim	km 25
Prier - Landstuhl, Glan/Münchweiler bis Landstuhl-West	km 8

Mannheim - Heilbronn (Neckarlinie) Kreuz Mannheim bis Mannheim/Schwetzingen, Sinsheim bis Heilbronn/Neckarsulm	km	37
Rosenheim - Kufstein, Kiefersfelden bis österreichische Grenze	km	2
Westtangente Berlin, Lichterfelde bis Sachsendamm	km	5

Mit den 340 km neuen Autobahnen erreichte das Gesamtnetz damit bis Ende 1968 eine Länge von rd. 3.950 km. Diese Leistung ist um so höher zu bewerten als mit zunehmender Größe des Netzes die Planung, der Grunderwerb und - durch den ständig verbesserten Ausbaustandard - der Bau von Autobahnen immer langwieriger und mühevoller wird. In dem Zusammenhang möchte ich nicht versäumen, an dieser Stelle allen Mitarbeitern der Straßenbauverwaltungen der Länder für ihre eindrucksvolle Leistung im vergangenen Jahr zu danken.

Ausbau und Neubau von Bundesstraßen

Auch der Aus- und Neubau der Bundesstraßen wurde im Jahre 1968 zügig weitergeführt. Besonders hervorzuheben sind die folgenden Bauvorhaben:

- Ausbau der B 14/29 zwischen Stuttgart - Bad Cannstadt und Winnenden bzw. Großheppach,
- Verlegung der B 27 zwischen Stuttgart - Degerloch und Hechingen,
- Verlegung der B 37 zwischen Heidelberg und Neckarelz,
- Bau der Ortsumgehungen von Durlach im Zuge der B 3/10 von Würmlingen im Zuge der B 14 und von Neckarsulm und Kochendorf im Zuge der B 27,
- Ausbau von Teilstrecken im Zuge der B 12 zwischen München und Mühldorf,
- Ausbau der B 12 zwischen München und Passau,
- Ausbau der B 19 zwischen Menningen und Obersdorf,
- Bau der Ortsumgehungen Schweinfurt (B 26), Regensburg (B 26) und Donauwörth (B 2), Mittenwald (B 2),
- Verlegung der B 6/75 bei Bremen,
- Ausbau der Teilstrecken zwischen Kassel und Heppenheim (B3),
- Verlegung der B 8/49/54 bei Limburg,
- Ausbau zwischen Viernheim und Weinheim (B38),
- Bau der B 65a (E 8) Osnabrück - Melle,
- Ausbau der B 72 zwischen Hesel und Schneiderkrug,
- Ausbau der B 490 zwischen Wartjenstedt und Braunschweig,
- Bau der Ersatzstraße (B 8) zwischen Düsseldorf und Leverkusen,
- Bau der Ortsumgehungen Braunschweig (B 4), Gifhorn-Kästorff (B4), Osnabrück (B 51/55), Bad Münstereifel (B 51), Neersen (B 57), Paderborn (B 1/64/68), Wuppertal (B 326), Flensburg (B 76) und Neustadt S. Holstein (B 207),
- Ausbau des Ruhrschnellweges (B 1/60) zwischen der holländischen Grenze und Duisburg,
- Neubau der B 51 zwischen Bochum und Wuppertal,

Ausbau von Teilstrecken zwischen Echternacherbrück und Bitburg,
Bau der Umgehungsstraße Idar-Oberstein (B41),
Neubau der B 10 im Saarland,
Neubau der B 406 zwischen Güdingen und der Luxemburgischen Grenze.

An den Autobahn-Betriebsstrecken wurden auch 1968 wieder umfangreiche Fahrbahndeckenerneuerungen durchgeführt. An denjenigen Bundesstraßen, die in absehbarer Zeit noch nicht endgültig ausgebaut werden können, wurde der Zwischenausbau fortgesetzt.

Brückenbau

Wie im Straßenbau sind auch im Brückenbau die Leistungen in den vergangenen Jahren ständig gewachsen, so daß wir zum Jahresende 1968 im gesamten Bundesgebiet über einen Bestand von mehr als 18.000 Brücken verfügten.

Im vergangenen Jahr wurden im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr rd. 800 neue Brücken fertiggestellt; weitere 490 waren am Jahresende noch in Bau. Allein die 30 größten Bauwerke weisen eine Gesamtlänge von mehr als 17 km (jeweils 2-bahnig) auf und haben Kosten von rd. 365 Millionen DM verursacht. Die bedeutendsten unter ihnen sind die über 1km lange und 100 m hohe Siegtalbrücke bei Eisenfeld, die Dilltalbrücken Sechshelden (939m) und Haiger (800 m) in der Autobahn Dortmund-Gießen, die Talbrücken Uttrichshausen (880 m) und Welkers (932 m) sowie die Grenzwaldbrücke (935 m) in der Autobahn Fulda-Würzburg, ferner die Saartalbrücke (988 und 557 m) in der Autobahn Mannheim - Saarbrücken - Metz.

Unter den 1968 begonnenen Kunstbauten ist der 3,2 km lange 6-spurige Elbtunnel in der Autobahn-Westumgebung Hamburg das weitaus größte Objekt. Ein weiterer Tunnel wurde bei Hölzern im Zuge der Autobahn Weinsberg - Würzburg angeschlagen. Die größten in Angriff genommenen Brücken sind die 1,4 km lange Autobahnbrücke über den Nordostseekanal bei der Rader-Insel, die rd. 130 m hohe und 935 m lange Moselbrücke bei Winnigen, die Rheinbrücken Bonn-Süd und Germersheim, die Hochstraße Wetzlar und die Schanzlbrücke Passau.

Bei einem Rückblick auf das Baujahr 1968 mit seinen vielfältigen brückentechnischen Aufgaben darf nicht übersehen werden, daß diese zufriedenstellend nur durch intensive Forschung und technische Weiterentwicklung der Bauwerkssysteme bis hin zu den Einzelteilen gelöst werden konnten. Neuerungen wurden mit viel Mut und dem notwendigen Verantwortungsbewußtsein in die Praxis umgesetzt und damit dem Baugeschehen jene Impulse gegeben, die unserem technischen Zeitalter gerecht werden und mit der Entwicklung in anderen technischen Sparten Schritt halten. Stellvertretend sei nur auf den Leichtbeton hingewiesen, dessen Anwendung wir im vergangenen Jahre besondere Aufmerksamkeit geschenkt haben. Hier - wie in vielen anderen Bereichen - ist bereits die Ausgangsbasis für die weitere Entwicklung in den kommenden Jahren geschaffen worden, um dadurch dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis auch von der brückentechnischen Seite her wie eh und je gerecht zu werden.

Zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse flossen den Gemeinden auch 1968 vom Bund beträchtliche Mittel zu. Die nachhaltige Finanzierungshilfe des Bundes wurde durch die im Steueränderungsgesetz von 1966 niedergelegte Zweckbindung von Mitteln aus der Mineralölsteuer für den kommunalen Verkehrsbau ermöglicht. Dem gemeindlichen Straßenbau ist im Jahre 1968 einschließlich der Zuschüsse des Bundes nach § 5a Bundesfernstraßengesetz ein Betrag in Höhe von rd. 675 Millionen DM zur Verfügung gestellt worden. Von dieser Finanzierungshilfe haben die Gemeinden lebhaft Gebrauch gemacht. Es wurden seither nahezu 1.800 Vorhaben des kommunalen Straßenbaues angemeldet.

Für den Ausbau von Verkehrswegen des öffentlichen Personennahverkehrs - unter Einschluß der Deutschen Bundesbahn - wurden im Jahre 1968 rd. 310 Millionen zur Verfügung gestellt.

Die vorstehenden Ausführungen haben - so hoffe ich - eine Vorstellung darüber vermittelt, welches Ausmaß die Bautätigkeit im Jahre 1968 hatte. Die künftigen Jahre werden sicherlich ebenfalls bedeutsame Baujahre werden. Im Augenblick wird im Bundesverkehrsministerium an der Aufstellung langfristiger Investitionspläne gearbeitet. Allein im Straßenbau werden in den Jahren 1971 bis 1985 nach vorsichtigen und abgewogenen Schätzungen gegen 90 Milliarden DM für den weiteren Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zur Verfügung stehen. Mit der Aufstellung dieses zweiten Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen wird das größte Investitionsvorhaben vorbereitet, das jemals in der Bundesrepublik angepackt wurde. Seine Durchführung wird unser Verkehrssystem zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer entscheidend beeinflussen.

+ + +

U S S U R I

Niemand sollte auf dem falschen Bein "Hurra" rufen

sp - Es gibt Politiker in der Bundesrepublik, die angesichts des Konfliktes zwischen Moskau und Peking der Bundesregierung eine "völlig neue Ostpolitik" empfehlen. Auch an Stammtischen und anderen ähnlichen Orten wird viel darüber geredet.

Der Konflikt zwischen Moskau und Peking schwelt schon seit mehreren Jahren, und gute Kenner des Fernen Ostens wollen wissen, daß sich am Ussuri die Kontrahenten schon seit langem "Gewehr bei Fuß" gegenüberstehen. Trotzdem wäre nichts unangebrachter, als jetzt, ausgerechnet in der Bundesrepublik, auf dem falschen Bein "Hurra" zu rufen. Unsere Rolle kann nur die der strikten Neutralität sein. Man soll sich auch dadurch nicht täuschen lassen, daß sich Moskau und Peking gegenseitig der finsternsten Absichten beschuldigen. Die Worte Verräter, Imperialist und Agressor sind bei Kontroversen zwischen kommunistischen Parteien häufiger zu hören als bei einer Auseinandersetzung zwischen einem vermeintlich sozialistischen und einem sogenannten kapitalistischen Staat.

Wir sollten registrieren und die Entwicklung aufmerksam verfolgen - mehr nicht.

+ + +

Jozip Broz-Tito

Versuch einer Deutung der Position Jugoslawiens

Von Dr. Erhardt Eckert

Der Jubel allein macht's nicht. Wenn der kleinwüchsige, breitschultrige Mann mit dem massiven Schädel vor einem steht, spricht und agiert, dann lassen sich packendere Führer denken. Aber er packt. Man spürt und erkennt die Persönlichkeit, die Geschichte gemacht hat, für Jugoslawien und für Europa. Allzuvielen Männern dieses Kalibers haben wir nicht mehr unter uns, vom neuen Zugang ganz zu schweigen. Der Jubel der Jugoslawen allein macht es gewiß nicht. Unser Respekt ist von anderer Art. Wir können ihm diesen unseren Respekt nicht versagen.

Der Belgrader 9. Parteikongress des "Bundes der Kommunisten Jugoslawiens", ein einwöchiges Monsterschauspiel mit beachtlichem demokratischem Habitus, bot Gelegenheit zur Genüge, Tito und sein Wirken aus unmittelbarer Nähe zu studieren. Er lebt auf vom dem Jubel, dem Zuström menschlich-politischer Anteilnahme, dem Vertrauen. Man muß ihn schreiten gesehen haben, gemessen-temperamentvoll, erhobenen Hauptes, voll deutlich erkennbarer Freude über die greifbare Sympathie. Neben ihm, fast immer, Jovanka Broz-Tito. Das Modell einer Präsidenten-Ehefrau, wie er immer im Dienst, mit strahlend fraulichem Lächeln im immer noch hübschen Gesicht. Man muß ihn, Tito, buchstäblich größer werden gesehen haben, oben auf der Tribüne des amphitheatralischen Saals im Gewerkschaftshaus auf dem Marx-Engels Platz, wenn das rhythmische Tito-Rufen die Halle füllt. Man muß ihn aus sich herausgehen gesehen und gehört haben, wenn er frei spricht, skandierend, mit absolutem Gefühl für dramatische Akzente, genau auf Wirkung bedacht und die Tausende leicht lenkend.

Das wirkt für den ausländischen Beobachter umso überraschender, frappierender, weil man ihn Tage vorher, bei der Verlesung seines Parteikongress-Berichtes, höchst unwirksam erlebt hat. Er las stockend, manchmal stotternd, sich verhaspelnd, lange Strecken monoton. Insgesamt durchaus unwirksam im Vortrag, aber er hat trotzdem über Stunden die volle Aufmerksamkeit des Saales, und die Delegierten klatschen genau da, wo sie sollen.

So sieht man als Ausländer Joszip Broz-Tito, den Präsidenten des Staates, den Oberbefehlshaber und Marschall der Armee, den Chef der Partei, heute 71 Jahre alt. Die Zeit, die er abtreten muß, ist zu berechnen. Für ihn und für die anderen, für die Jugoslawen und für das Ausland, im Westen und im Osten. Was und wer kommt nach ihm?

Genau da setzt die sorgende Überlegung ein. Der taktische Zug, wie ein Kaninchen aus der Zaubertüte, so jedenfalls für die Masse

der Parteikongreß -Teilnehmer, den Exekutivrat auf den Tisch zu legen und in ihm eine fünfzehnköpfige Kollektivführung der Partei, und damit des Staates, zu präsentieren, erklärt sich nicht nur aus der von Tito in seiner Konferenzschlußrede so dramatisch beschworenen äußeren Gefährdung des Staates. Natürlich rücken die Reihen zusammen, um Jugoslawien vor äußerer Bedrohung und innerer Gefahr zu bewahren, um den Vielvölkerstaat vor nationalistischer Aufspaltung zu behüten, um ihn vor Angriffen von außen zu schützen. Für eine solche Zeit ist das 52köpfige Präsidium, das das alte Zentralkomitee ablöst, zu groß und zu unbeweglich. Nach Titos Wunsch soll die Parteielite ständig in Belgrad anwesend, jederzeit aktionsfähig sein.

Es geht aber vordringlich auch um die Nachfolge. Aus der Kollektivführung soll der Nachfolger erwachsen. Wer es sein soll, ob man schon einen weiß, ob Tito schon einen weiß, wer weiß das. Edward Kardelj, heute der zweite Mann nach Tito, ist es vermutlich nicht. Ihm fehlt, so sagen die Jugoslawen, zu vieles an dem, was Tito zu Tito gemacht hat, nicht nur für sich, sondern gerade für Jugoslawien, und, so sagen die Jugoslawen, der Staat und die Partei brauchen heute und morgen einen Tito.

Der 9. Parteikongreß hat diese Analyse erneut und vollinhaltlich bestätigt. Mit allen Risiken, die eine solche Personifizierung beinhalten muß. In Jozip Broz-Tito liegt die Hoffnung und zugleich die Sorge Jugoslawiens und seiner Völker, die sich im Vertrauen auf und in Tito treffen. Ein Kollektiv ist gut und schön, wenn es eine Spitze hat. Staaten, wie Jugoslawien, und Völker, wie die, die Jugoslawien als Bundesstaat mit sechs Föderalstaaten jeweils höchst eigenen Charakters bilden, brauchten eine Spitze. Man sollte sich im übrigen in Europa um diese Probleme kümmern, wenn man eines Tages nicht schockiert und vielleicht noch mehr als das werden soll.

+ + +

Verleumdungsfeldzug gegen die Bundesrepublik in Spanien

Schauermärchen um "10.000 diskriminierte Gastarbeiter-Ehepaare"

Von unserem HD-1-Korrespondenten in Madrid

Die Schlagzeilen der Madrider Presse quollen über von bitteren Anklagen gegen die Rechtsstaatlichkeit der Bundesrepublik. Völlige Sachkenntnis, Versagen bei den einfachsten Recherchen-Aufgaben eines Journalisten und das Bestreben einer von der Zensur in harte Bedrängnis gebrachte Nachrichten-Agentur (Europa-Press), die wirtschaftliche Durststrecke bis zum Ende des Ausnahmezustandes zu meistern, gebaren eine Zeitungsente.

Die Madrider Zeitung "Nuevo Diario" meldete in Bildzeitungs-Manier: "Ihre Ehen sind ungültig - Deutschland: sie wurden von unseren Pfarrern getraut, zahlen Millionen von Mark an Steuern und erhalten keine Unterstützung." Das Blatt stellt die Frage: "Wird jetzt diese unglaubliche Diskriminierung beseitigt?" - Rückfragen beim spanischen Auswanderungsamt, das für die Betreuung der Gastarbeiter zuständig ist, sowie bei der deutschen Anwerbungsstelle in Madrid ergeben, daß diese Sensationsmeldung von A bis Z frei erfunden ist. Angeblich hätten sich 10.000 spanische Gastarbeiter-Ehepaare in der Bundesrepublik nur kirchlich trauen lassen, ohne daß diese Ehen vom spanischen Konsulat oder von den deutschen Standesämtern als rechtsgültig anerkannt wurden. Damit würden die Kinder aus diesen Ehen als "unehelich" geführt, die Eltern erhielten kein Kindergeld, keine Steuerermäßigung und - der tragischste Fall - die Witwe eines durch einen Arbeitsunfall umgekommenen Gastarbeiters weder Witwenrente noch Unterstützung für ihre nach dem Tode des Gatten geborenen Zwillingsöhne. - Auch "tausende von Griechen" seien von dieser Diskriminierung betroffen, das oberste Bundesgericht hat die Zivilehe bestätigt und das Bundesinnenministerium verfügt, alle nicht standesamtlich getrauten griechischen und spanischen Ehepaare als unverheiratet zu führen. Am 3. März 1964 hätten die spanischen Dienststellen eine Liste der zur Trauung berechtigten spanischen Geistlichen an die deutschen Behörden übergeben, denn nach dem geltenden Familienrecht sei die Eheschließung von Ausländern nach den in ihrer Heimat geltenden Bestimmungen anzuerkennen.

Dabei werden nach deutschem Recht Kinder aus Ehen, die selbst in der Bundesrepublik nicht gültig wären, als ehelich gewertet, weil dabei das Recht des Heimatlandes anzuwenden ist. Weder das spanische Auswanderungsamt noch andere zuständige Stellen wissen etwas über diese "Diskriminierung". Die Quelle dieser Meldung: die in Madrid lebende frühere Lübke-Sekretärin Viola Zayas geb. Czywinsky, die mit einem Spanier nur standesamtlich getraut wurde und deren Ehe nach spanischem Recht nicht gilt. Diese Dame, die nach Auskunft zuständiger Stellen der deutschen Botschaft einen deutschen Paß besitzt und vom Madrider Informationsministerium hofiert wird, wollte dabei in Wirklichkeit auf eine Lage hinweisen, in die deutsche Staatsbürger geraten, die mit Spaniern nicht kirchlich getraut wurden, weil sie entweder geschieden sind oder die spanische Staatsbürgerschaft nicht erwerben möchten. Dieser Personkreis geht in die hunderte - über ihn wurde bisher von spanischer Seite nicht verhandelt, was in der Bundesrepublik vielfache Verbitterung hervorrief. Die Falschmeldung aus Madrid schloß mit der Forderung, nunmehr sei es an den Regierungen, aktiv zu werden.

Aber: An der deutschen Regierung lag es nicht, daß eine zufriedenstellende Regelung für solche "Grenzfälle" noch aussteht.