

TAGESPOLITIK · KOMMENTARE · AUSLANDSBERICHTE

P XXIV/151

Bonn, den 12. August 1969

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

<u>Seite</u>		<u>Zeilen</u>
1	<u>Friedenspolitik</u> Eine Aufgabe für die deutsche Wissenschaft	39
2	<u>Dr. Müller-Hermanns Programm</u> Zumeist Ladenhüter dritter Klasse Von Philipp Seibert, MdB, Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands	50
3 - 3a	<u>Wahlkämpfe</u> Wie Rut Brandt sie sieht	72
4	<u>"Freisenausgleich über Ländergrenzen"</u> Eine Klarstellung	37

SELBSTBESTIMMUNG UND EINGLIEDERUNG bringt heute:

Wehner: Berechtigter Anspruch auf Selbstbestimmung
Schmidt: Friedensdiktate stiften keinen Frieden
Nicht Bonn sagt nein
45 Soldaten geflüchtet
Ostdeutschland Thema der Ausbildung
Lassalle und Löbe
Ein Ostpreuße in München
Export in den Ostblock auf 4,5 Prozent gestiegen

Friedensforschung

Eine Aufgabe für die deutsche Wissenschaft

sp - Johannes R a u , Vorsitzender der SPD-Landtagsfraktion in Düsseldorf, hat angeregt, an einer nordrhein-westfälischen Universität einen Lehrstuhl für Friedensforschung einzurichten. Mit Recht sagt Rau, daß der Friede geplant werden müsse, wenn er erhalten bleiben soll. Er darf auch "nicht dem Zufall überlassen bleiben" - wie Herbert W e h n e r es kürzlich sagte.

Der SPD-Politiker in Düsseldorf hat damit eine alte Anregung des verstorbenen früheren SPD-Fraktionsvorsitzenden im Deutschen Bundestag, Fritz E r l e r , aufgegriffen. Nach einem seiner zahlreichen Besuche in den USA hatte Erler festgestellt, daß es sogar im amerikanischen Verteidigungsministerium, dem Pentagon, eine Gruppe von nachhaften Wissenschaftlern gibt, die sich ausschließlich mit Abrüstungsfragen und Problemen der Friedenssicherung beschäftigt. Eine entsprechende Anregung, eine solche Stelle auch in der Bundesrepublik einzurichten, wurde von der damaligen Bundesregierung leider kaum beachtet.

Wenn Johannes Rau jetzt das Thema wieder aufgreift und anregt, einen Lehrstuhl für Friedensforschung an einer nordrhein-westfälischen Universität zu schaffen, so darf man wohl von der Voraussetzung ausgehen, daß die von dem Sozialdemokraten Heinz K ü h n geführte Landesregierung Raus Vorschlag auf seine Realisierbarkeit prüfen wird.

Es wäre auch zu überlegen, ob nicht bereits bestehende Gruppen von Wissenschaftlern, die sich mit der Friedensforschung befassen, ihre Arbeit koordinieren könnten, um von vornherein sicherzustellen, daß die Forschungsergebnisse zu einem großen Strom deutscher Friedensforschung vereinigt werden.

In jedem Fall verdient die Anregung von Johannes Rau, die auch schon in einigen Parteitagebeschlüssen der SPD enthalten ist, größte Aufmerksamkeit. Intensive deutsche Forschung für die Sicherung des Friedens wäre ein gutes Stück deutscher Außenpolitik, deren erklärte Absicht es ist, die Spannungen in Europa und in der Welt zu mindern und mit eigenen Beiträgen dafür zu sorgen, daß in Zukunft auch in der Bundesrepublik den Problemen der Sicherung des Friedens durch stete und zähe Beharrlichkeit höchste Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Dr. Müller-Hermanns Programm

Zumeist Ladenhüter dritter Klasse

Von Philipp Seibert, MdB,

Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands

Ein Sammelsurium verkehrspolitischer Ladenhüter kann man den größten Teil dessen nennen, was der Bremer Abgeordnete Dr. Müller-Hermann vor kurzem der Öffentlichkeit unterbreitete. Schöne Theorien über einheitliche Verkehrsnetze, optimale Verkehrsbedienung, fairen Wettbewerb und soziale Marktwirtschaft im Verkehr gibt es schon jahre lang. Und die Tendenz, unter dem Decknamen "Kooperation" Bundesbahnteile zu privatisieren, wie vielleicht das Stückgut der Spedition zuzuspielen, ist schon lange bekannt.

Dr. Müller-Hermann hat schon zu Seebohms Zeiten eine vernünftige Verkehrspolitik torpediert und wurde in der Presse als der verlängerte Arm der Lkw-Industrie bezeichnet. Gläubt er sich jetzt dadurch hervortun zu müssen, daß er die erfolgreiche Verkehrspolitik Georg Lebers um jeden Preis madig zu machen versucht, was ihm gar nicht gelingen kann?

Der Bremer Abgeordnete hatte lange Jahre und lange genug die Möglichkeit, seine politischen Freunde für vernünftige Lösungen zu gewinnen. Sie hatten die Mehrheit und haben im Verkehr nur schöne Reden und Dankesworte an die Eisenbahner hören lassen. Freilich, wenn man nur die Liberalisierung vorantreibt und den Lkw-Verkehr forciert, bleibt für ganze Lösungen keine Zeit. Da mußte erst ein Mann vom Schlage Georg Lebers kommen und mit Mut Dinge anpacken, die jahrzehnte lang versäumt und hintertrieben wurden: so zum Beispiel die Verkehrssicherheit auf den Straßen und eine Besserung der Lage der Bahn. Freilich erfordert es mehr Mut, Lastzüge und Obsttransporte im Interesse von Millionen Ferienreisenden zeitweise von der Autobahn zu verbannen, als hektographierte Programme eilfertig an die Presse zu verteilen. Aber offenbar wurde ein Alibi für Seitenhiebe gebraucht. Geradezu lächerlich schließlich ist es, wenn Dr. Müller-Hermann behauptet, man habe die von Leber geplante "Verkehrsverhinderung" vermeiden müssen, weil sonst der Verkehr zusammengebrochen wäre. Jedenfalls hat Minister Leber sich nicht davon abbringen lassen, Schaden vom deutschen Volk abzuwenden, wie es seine Pflicht ist. Dafür gebührt ihm Dank und Anerkennung. - Die Eisenbahner erinnern sich nicht nur an die illusionäre Parole "100.000 Eisenbahner zuviel", an Vorschläge Dr. Müller-Hermanns Prämien bei der Versetzung an andere Bundesbehörden zu zahlen (Dr. Barzel seinerzeit: "Versetzt doch Eisenbahner zur Bundespost"), sondern auch an Kontingenterhöhung, für den gewerblichen Güterfernverkehr Werkfernverkehrsteuersenkung, höhere Maße und Gewichte für Lkw, die nach Seebohms Auskunft im Bundestag (1964) Bahn-Einnahmen von 400 Millionen DM jährlich gefährdeten. Man könnte meinen, daß dahinter ein handfestes Komplott steckte, um die Eisenbahn über die Klänge springen zu lassen und selbst aus der Streckenstilllegung noch ein politisches Geschäft zu machen. Alles unter der fadenscheinigen Maske der "Liberalisierung" und der systematisch betriebenen Benachteiligung der Bahn, für die schöne Worte gerade noch gut genug waren. Und es ist sicher, daß Dr. Müller-Hermann wie manch anderer vom Verkehr "überrollt" wurde, sonst hätte er gewiß noch schnell mit dem Ansinnen aufgewartet, ein paar Tausend mehr Lastzüge zuzulassen. Die Bahn wären dann bei der gegenwärtigen Konjunktur auch wieder leer ausgegangen, wie in früheren Zeiten.

W a h l k ä m p f e

Wie Rut Brandt sie sieht

1

Ihre ersten Schritte in eine Wahlkampfarena machte sie mit 16 Jahren, in Norwegen.

Kämpferisch und siegesbewußt machten die Jungen die "grobe Arbeit": sie klebten Plakate, bewachten die Plakattafeln in der Nacht. Ebenso enthusiastisch unterstützten sie die Wahlredner in ihrem Gebiet durch Gesang und Sprechchöre. Dies war in den dreißiger Jahren, und es gab viele Arbeitslose im Land. Die Parole der Arbeiterpartei für den Wahlkampf lautete: Das ganze Volk in Arbeit!

Besonders gut erinnert sie sich an eine Wahlversammlung, auf der der Redner nicht nur seine Ansprache hielt und am Sprechchor teilnahm, sondern zum Schluß auch noch buchstäblich in den Ring mußte; er boxte drei Runden!

Es waren klare Fronten, und einer Sechzehnjährigen fiel es nicht schwer, sich zu begeistern. Da gab es die Arbeiterpartei an der Spitze - mit den Gewerkschaften, dem Arbeiterjugendverband, dem Arbeitersport, den Arbeitergesangsvereinen, den Arbeiterabstinenzler und wer weiß, was nicht sonst noch alles. Es war, so will es ihr heute erscheinen, herrlich unkompliziert.

Einmal rief man ihr "Marxist" nach. Sie wunderte sich. Es war damals eigentlich nicht üblich, Leuten auf der Straße etwas nachzurufen. Aber man konnte ja auch nicht wissen, daß sie - abgesehen von einem oberflächlichen Studienzirkel über Marxismus - zwar das "Kapital" (Abzahlung: 2,50 Kronen im Monat) im Bücherregal, aber kaum darin gelesen hatte.

Ja, wenn man alt genug geworden ist, kann man sich an idyllische Wahlkämpfe erinnern!

2

Daß Wahlkämpfe auch etwas anderes bedeuten können, sollte sie später zum Überdruß erfahren. Nicht die Auseinandersetzungen in Berlin; die waren durchweg sauber. Die im Bund waren es durchweg nicht.

Sie fand sich sozusagen überrumpelt. Zunächst hörte sie von Reisen, die Leute machten, um eine Vergangenheit aufzuspüren, die suspekt sein sollte. Dann schickte man ihr Zeitungen und Zeitschriften zu, damit ihr auch nichts entginge. Sie las das und erfuhr, daß genau das, was einmal so richtig gewesen war, jetzt "Landesverrat" gewesen sein sollte.

Sie versteckte diese Sachen. Die Kinder sollten das nicht sehen. Selbstverständlich hörten sie trotzdem davon, und vielleicht wunderten sie sich darüber, warum man ihnen das nicht zeigte. Weshalb sprach sie nicht darüber?

Sie fühlte sich allein auf der Welt, zog sich zurück. Freunde gab es, aber keiner sagte ein erlösendes Wort. Keiner platzte vor Wut. Sie spürte ein gewisses Mitleid, und es war peinlich, darüber zu reden. Und wie lieb wären ihr doch einige Menschen gewesen, bei denen sie hätte Trost suchen können. Selbstverständlich kam der Mann immer wieder von seinen Wahlreisen nach Hause. Sie sah jedoch, wieviel und wogegen er zu kämpfen hatte.

Einmal sprach sie über diese Angriffe mit einem Journalisten. Er zeigte viel Verständnis, mußte jedoch lachen, als sie voller Empörung sagte: Aber so etwas tut man doch nicht. Ja, er mußte lachen. Es war ja auch naiv, was sie gesagt hatte.

Und was tut sie dann? Sie läßt alles in einem Tagebuch ab. Später, Jahre danach, liest sie, daß sie in ihrem ganzen Leben nie so verzweifelt gewesen ist. Quatsch! Sie reißt es kaputt und verbrennt es. Vergessen, fertig damit.

Aber es kamen neue Wahlkämpfe und neue Tiefschläge. Und da sagte sie sich: Hiernach gibt es einige, denen du nicht wirst die Hand geben können.

Die Zeit vergeht, vieles wurde vergessen, vieles verziehen. Und dann, bei einem Empfang, drückt sie doch die Hand, die sich ihr entgegenstreckt. Mit einem entschuldigenden Lächeln zu sich selbst: Vielleicht meinen die es doch nicht ganz so?

3

Koalition oder Nichtkoalition:

Warum können die Männer, um die es geht, nicht um das streiten, worum es wirklich geht?

Warum können sie sich nicht sagen, daß es besser ist, eine faire und saubere Auseinandersetzung zu führen, als sich interner schämen zu müssen?

Warum werden niedrige persönliche Angriffe nicht verdammt und im Keime erstickt?

Warum reden sie soviel vom deutschen Ansehen in der Welt, wenn sie ihm in Wahlkämpfen so wenig Beachtung schenken?

Aber hier stellt sie vielleicht ganz dumme Fragen.

+ + +

"Preisausgleich über Ländergrenzen"

Eine Klarstellung

sp - Zu dem am 4. August 1969 in unserem Pressedienst veröffentlichten Artikel "Preisausgleich über Ländergrenzen" haben wir zahlreiche zustimmende Briefe erhalten, in denen dargestellt wird, wie sehr man gewisse Preissteigerungen in einigen Autobahnraststätten bedauert. Unser Artikel hat uns jedoch auch Kritik eingebracht, und zwar von Raststättenpächtern, die uns mit Nachdruck darauf verwiesen, daß sie trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten ihres Gewerbes während der Hochsaison bemüht seien, die Preise zu halten. Das Zweite Deutsche Fernsehen hat am vergangenen Wochenende in seiner Marktsendung festgestellt, daß die Kritik an den Preissteigerungen in Autobahnraststätten bei etwa 60 Prozent dieser Raststätten unberechtigt sei. In welchem Ausmaß die übrigen 40 Prozent die Preise erhöht haben, ist unübersichtlich.

Trotzdem meinen wir, daß es angebracht ist, die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen (GfN) zu Worte kommen zu lassen, die uns mitteilt, es gebe eigentlich fast nur in den Spitzenverkehrszeiten Ärger, wenn "innerhalb weniger Wochen halb Europa über die europäische Verkehrsdrehscheibe Bundesrepublik in Urlaub fährt." Wenn Preise festgestellt würden, die als überzogen gelten könnten, so müßte man bedenken, wie schwer es gerade für die Betriebe an der Autobahn sei, geeignetes Personal für ihren 24-Stunden-Betrieb und die Beschäftigung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zu bekommen. Wörtlich heißt es: "Gegenseitiges Verständnis zwischen Kunden und Dienstleistungsbetrieb würde auch hier vieles erleichtern und angenehmer machen können." Die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen läßt Qualität und Preise der Speisen laufend durch Stichproben überprüfen. Beschwerden und Anregungen können an die Gesellschaft (Bonn, Martinstr. 24) oder an die Fachabteilung Autobahn-Raststätten (Bad Godesberg, Kronprinzenstraße 46) gerichtet werden.

An der über 4 000 km des Autobahnnetzes der Bundesrepublik gibt es 36 Raststätten, 44 davon mit Hotelbetrieb. 18 weitere Gaststätten sind im Bau, 15 in der Planung. 175 Tankstellen liegen direkt an den Autobahnen. Die Pächter der Raststätten sind verpflichtet, die Preise ihrer Speisen "im Rahmen des örtlich Üblichen" zu halten. Die Einhaltung dieser und anderer Verpflichtungen wird ständig durch Inspektoren kontrolliert. Allerdings kann die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen dem Pächter die Preise nicht vorschreiben, weil das kartellrechtlich nicht zulässig wäre.