

# SPD demokratischer pressediens

P/XXVII/10

14. Januar 1972

Die CDU bleibt stehen und zurück

-----  
Faktenfeststellungen zum Berliner Abkommen

Von Klaus Schütz

Regierender Bürgermeister von Berlin und  
SPD-Landesvorsitzender

Seite 1 und 2 / 79 Zeilen

Der Trend weist auf Liberalisierung

-----  
Die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1972

Von Georg Leber MdB

Bundesminister für Verkehr und Mitglied  
des SPD-Präsidiums

Seite 3 bis 5 / 133 Zeilen

Der neue Buhmann der Konservativen

-----  
Ein Wort zum "Fall" Karl-Eduard von Schnitzler

Seite 6 und 7 / 65 Zeilen

Sonderbeilage: "Frau und Gesellschaft"

Chefredakteur: Dr. E. Eckert  
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler  
5300 Bonn 12, Housallee 2-10  
Postfach: 120 408  
Pressehaus f. Zimmer 217-224  
Telefon: 22 90 97 - 38  
Telex: 886 245 / 840 947  
886 945 PPP D

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH  
5300 Bonn-Bad Godesberg  
Kölner Straße 108-112, Telefon: 7 66 11

Die CDU bleibt stehen und zurück

---

Faktenfeststellungen zum Berliner Abkommen

Von Klaus Schütz

Regierender Bürgermeister von Berlin und SPD-Landesvorsitzender

Es ist sehr bedauerlich, daß die Berliner CDU in ihrer Auseinandersetzung mit dem Berlin-Abkommen immer mehr sich der Art und Weise anpaßt, in der gewöhnlich die CSU gegen das Berlin-Abkommen zu agitieren pflegt. Das ist um so bedauerlicher, als sie - bei allen Notwendigkeiten, die das Sitzen auf den Oppositionsbänken so mit sich bringt - bisher überwiegend auch zu differenzieren versuchte. Sie unterschied sich dabei wohlthuend auch vom größeren Teil der Gesamt-CDU.

Denkt man sogar daran, daß die von der Berliner CDU selbst formulierten Erwartungen aus den Verhandlungen der Vier Mächte über Berlin erfüllt worden sind und daran, daß die Berliner CDU den von den Berliner Sozialdemokraten in der Regierungserklärung vom 29. April 1971 in Form von Beschlußpunkten formulierten Erwartungen an ein Berlin-Abkommen zugestimmt hatten, dann kann man angesichts jüngster Äußerungen der CDU-Spitze in Berlin wohl nur von einem Niedergang der Urteilsfähigkeit sprechen.

Da heißt es, daß für eine Anerkennung der Oder-Neiße-Grenze und der DDR und für die Anerkennung Ostberlins als Hauptstadt dieser DDR wenigstens eine wirkliche Sicherung Westberlins erreicht hätte werden müssen. Wir sind der Überzeugung - gemeinsam mit unseren Verbündeten und vor allem gemeinsam mit den Schutzmächten Westberlins -, daß das Abkommen unsere Stadt langfristig sichert. Aber fragen muß man doch: Wo in aller Welt ist im Berlin-Abkommen oder in seinem Umkreis oder auch anderswo etwa von der Bundesregierung die DDR, wo in aller Welt ist Ostberlin als Hauptstadt der DDR anerkannt worden? Nirgendwo!

Dann wird, einmal mehr, vor den Abhängigkeiten gewarnt, in die Westberlin durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit den Kommunisten geraten könnte. Wiederum abgesehen davon, daß von Zusammenarbeit mit Kommunisten nicht die Rede sein kann - jetzt so wenig wie früher: Die Nachkriegsgeschichte Berlins und die Politik der SPD sind das Gegenteil davon; was soll also die Demagogie? -, so ist die Warnung, unsere Bindungen an den Bund und an Westeuropa überhaupt könnten dadurch gelockert werden, nicht nur überflüssig, sondern schlichtweg falsch.

Ausgerechnet im Berlin-Abkommen erkennt die Sowjetunion die Bindungen Berlins an die Bundesrepublik Deutschland an, und

die Zugehörigkeit zu den westlichen Gemeinschaften wird nirgendwo in Abrede gestellt. Damit ist genau das erreicht, worum wir in Berlin - auch gemeinsam - über zwei Jahrzehnte lang gekämpft und allen Drohungen und Bedrohungen widerstanden haben. Darüber hinaus bestätigt die Sowjetunion nicht nur die gewachsenen Bindungen, die tausendfachen Verflechtungen Berlins mit dem Bunde; das Berlin-Abkommen erklärt diese Bindungen ausdrücklich für entwicklungsfähig.

Dann wird von der CDU vorgetragen, Berlin brauche Verträge, die es im Konfliktfall von Erpressungen, Druck und Nervenkrieg bewahrten. Genau, und eben darum haben diese Bundesregierung und der Senat von Berlin und unsere Schutzmächte in Berlin sich bemüht, das Abkommen mit der vierten in Berlin zuständigen Macht zustandezubringen. Das Abkommen vom 3. September vorigen Jahres setzt ja gerade den Erpressungen, dem Druck und dem Nervenkrieg, dem die Berliner immer und immer wieder ausgesetzt waren, ein Ende.

Das Abkommen ist ja gerade dazu da, daß es in und über Berlin nicht zum Konfliktfall kommt. Die allgemeinen Bestimmungen des Abkommens legen ja gerade fest, daß in diesem Gebiet keine Anwendung oder Androhung von Gewalt erfolgt und daß Streitigkeiten ausschließlich mit friedlichen Mitteln beizulegen sind. Das ist, was wir für Berlin immer wollten - will das die Berliner CDU nicht mehr?

Die Regelungen für Berlin seien voller Fallstricke, heißt es bei der CDU weiter. Wer so spricht, geht davon aus, daß das Vier-Mächte-Abkommen über Berlin und die zusätzlichen deutschen Vereinbarungen dazu hergestellt seien, die Lage zu verschlechtern. Das ist absurd.

Richtig ist, daß die Regelungen nicht einfach sind, so wenig einfach wie die Wirklichkeit, die sie regeln wollen. Gerade die Ausarbeitungen und Festlegungen bis ins Detail, besonders bei den deutschen Vereinbarungen, zeigen ihre Ernsthaftigkeit und machen ihre Verlässlichkeit aus.

Wir haben selbst gesagt, dass das Abkommen und die Vereinbarungen über Berlin nicht vollkommen nach einem Ideal hin sind - aber sie sind befriedigend nach der Wirklichkeit hin und im Blick auf die Realitäten und die Situation in Berlin bisher. Gerade darum widersprechen wir nicht, wenn die Berliner CDU feststellt, daß die menschlichen und die technischen Erleichterungen in Berlin schwer wiegen. Und wir widersprechen auch nicht, daß der Weg zur Entspannung lang und schwierig ist. Nur: Wir sind nicht nur in Worten, sondern auch tatsächlich für menschliche Erleichterungen. Und: Im Unterschied zur CDU sind wir auf dem Wege, und die CDU bleibt stehen und zurück.

(-/ex/14.1.1972/bgy)

+ + +

## Der Trend weist auf Liberalisierung

---

### Die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1972

Von Georg Leber MdB

Bundesminister für Verkehr und Mitglied des SPD-Präsidiums

Das verkehrspolitische Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, das auch von der neuen sozialliberalen Regierung mitgetragen wurde und wird, ist in seiner Zielrichtung nach wie vor unbestritten. Im Grunde genommen ist das aber auch nur eine Selbstverständlichkeit, denn das Programm sagt ja letztlich nicht mehr und nicht weniger, als daß in einem gesellschafts- und wirtschaftspolitisch richtigen Rahmen jeder Verkehrsträger den Anteil am Verkehrsaufkommen erhalten soll, der seinen Leistungsmöglichkeiten am meisten entspricht. Daß der Katalog der vorgesehenen Maßnahmen eines solchen Programms zum Teil auch auf erheblichen Widerstand stoßen würde, war zu erwarten, denn in einer freiheitlich orientierten Wirtschaftsordnung sind Einzelinteresse und Gemeininteresse mitunter zwangsläufig verschieden.

Einer der Schwerpunkte des Programms liegt bei der Eisenbahn. Die Verbesserung ihrer Wirtschaftsbasis war und ist eine wichtige Voraussetzung für die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse auf den Verkehrsmärkten. Konzentration, Rationalisierung und Reorganisation der Deutschen Bundesbahn (DB) sollten und sollen ihre Wirtschaftlichkeit steigern und ihr Leistungsangebot in kommerzieller, betrieblicher und technischer Hinsicht verbessern.

Nun gibt es seit einiger Zeit eine intensive Diskussion um Erfolg oder Mißerfolg des Unternehmens Bundesbahn. Aus diesem Grunde ist es notwendig, das darzustellen, was sich aus Zahlen ablesen läßt:

1/ Die Entwicklung des Anteils der Schiene am Güterverkehr an den Gesamtleistungen der Verkehrsträger ist von 1960 bis 1967 um 7,5 vH. abgesunken; von 1968 bis 1970 konnte er wieder um drei vH. gesteigert werden.

2/ Die Produktivität des Personals stieg vom Jahre 1960 bis 1967 um 13,6 vH.; im Zeitraum 1967 bis 1971 hingegen um 27,2 vH.

3/ Die Erträge im Personenverkehr stiegen vom Jahre 1960 bis 1967 um 34,5 vH., während von 1967 bis 1971 die Steigerungsrate 38,5 vH. betrug.

4/ Von 1960 bis 1967 konnten die Erträge im Güterverkehr einen jährlichen Zuwachs von 4,5 vH. aufweisen, dagegen betrug die Zuwachsrate von 1967 bis 1971 42,7 vH. oder absolut 6,6 Milliarden DM.

Diese Zahlen werden durch das neue Bild der Deutschen Bundesbahn, das in den letzten Jahren geprägt wurde, vervollständigt.

Dabei soll und darf nicht vergessen werden, daß die Mitarbeiter des Unternehmens mit der ihnen eigenen Begeisterung und Treue zum Unternehmen und durch persönlichen Einsatz die neue Ära einer offensiven, wieder selbstbewußter DB entscheidend mitgestaltet haben.

Insgesamt gesehen stellt sich die Entwicklung für mich als Bilanz eines Zeitraumes dar, die der Bundesbahn nicht nur wieder Hoffnung, sondern eine neue aussichtsreiche und in die Zukunft weisende Position auf dem Verkehrsmarkt gegeben hat. Daran vermag auch die absolute Höhe des Bilanzverlustes der DB, der für das Rechnungsjahr 1971 etwa 2,3 Milliarden DM betragen wird, nichts zu ändern, denn dieser Verlust bedarf der Interpretation im Zusammenhang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Hier mußten wir, besonders im vergangenen Jahr, eine Kostenwelle bisher unbekannter Größenordnung verzeichnen, die die Rechnung der DB vor allem wegen der hohen Personalintensität besonders stark belasten mußte: Über 1,6 Milliarden DM Kostensteigerungen auf dem Personalsektor müssen mit unabweisbarer Zwangsläufigkeit die Gewinn- und Verlustrechnung negativ beeinflussen.

Gleichwohl muß aber auch gesagt werden, daß diese Entwicklung kein Anlaß zur Resignation ist, denn unser Verkehrswesen ist ohne Eisenbahn nicht denkbar. Der Begriff "Eisenbahn" bedarf jedoch der Analyse, da die von diesem Verkehrsträger angebotenen Verkehrsleistungen nach den verschiedensten, nicht einheitlichen Gesetzmäßigkeiten ablaufen.

Für den Personennahverkehr ist der Daseinsvorsorgecharakter vorherrschend. Der Ausbau dieses Verkehrszweiges, der im Jahre 1971 eine Kostenunterdeckung von rund 1,4 Milliarden DM aufwies, ist politisch jedoch nicht vertretbar. Der Bereich stellt sich als gesellschaftspolitische Aufgabe dar; der Verantwortung hierfür kann sich keine Regierung entziehen. Jede gesellschaftspolitische Aufgabe hat aber ihren Preis, der von der Allgemeinheit zu zahlen ist und nicht dem Unternehmen Deutsche Bundesbahn angelastet werden kann. Die erwähnte Kostenunterdeckung kann auch nicht von anderen Verkehrszweigen getragen werden; Tarifanpassungen dagegen werden nur in gesellschaftspolitisch vertretbarem Maß durchgeführt werden können. Daraus folgt, daß der Staat hier die Kosten-Preis-Differenz tragen muß. Die DB hat ihrerseits den höchstmöglichen Kostendeckungsgrad zu erzielen. Eine kostenorientierte Preispolitik unter Beibehaltung der Attraktivität für die Benutzer wird hierzu beitragen.

Der Personenfernverkehr ist insofern einer besonderen Gesetzmäßigkeit unterworfen, als er zwar im Verhältnis zur Luftfahrt, nicht jedoch im Verhältnis zum Individualverkehr dem Wettbewerb i. e. Sinne unterworfen ist. Als Konsequenz hieraus ergibt sich, daß unter Aufrechterhaltung der Betriebs-, Beförderungs- und

Tariffpflicht als Ausdruck der staatlichen Vorsorge, das Mobilitätsbedürfnis der Bürger durch zur Verfügungstellung eines öffentlichen Beförderungsmittels zu sichern, der Bahn die Verpflichtung auferlegt wird, den Personenfernverkehr voll kostendeckend zu betreiben. Das Verhältnis innerstaatlicher Luftverkehr/Schienenpersonenfernverkehr muß zu einer sich stärker entwickelnden Kooperation geführt werden. Interessensphären müssen sowohl volks- als auch betriebswirtschaftlich ermittelt und abgesteckt werden.

Der Wagenladungsverkehr als Teil des Güterverkehrs ist nach Wettbewerbsgrundsätzen geordnet, das bedeutet, daß jeder Eisenbahn bei selbstverständlicher Verpflichtung der Vollkostendeckung ihrer Verkehrsangebote das Recht auf Betätigung im gesamten Güterverkehrsmarkt zugestanden werden muß. Es versteht sich, daß die Wettbewerbsbedingungen, hier insbesondere die Wegkostenfrage, gelöst werden müssen.

Einer besonderen Betrachtung bedarf schließlich der Stückgut- und Expressgutverkehr. Unbeschadet der Auswirkungen der Stückgutreform vom 1. Juni 1970 kann hier schon heute gesagt werden, daß die DB vom unternehmerischen Standpunkt aus die Kosten von Verkehrszweigen, die im Jahre 1971 eine Kostenunterdeckung von 800 Millionen DM aufweisen, nicht bei gewinnbringenden Verkehrszweigen einspielen kann. Hier werden politische Überlegungen angestellt werden müssen.

Nach wie vor ist eines der ungeklärten Probleme die Frage des Fahrwegs. Hier gibt es die verschiedensten Überlegungen. Die eine geht dahin, den Fahrweg selbst auf den Bund zu übernehmen, so wie auch der Bund heute der Träger der Bundesautobahnen und der Bundesfernstraßen ist, und die Bahn als eine Betriebsgesellschaft auf diesen Bundesschienenwegen verkehren zu lassen. Die Schwierigkeiten liegen auf der Hand: Die Trennung ist bilanziell und faktisch äußerst schwierig, manche meinen sogar, und ich bin bereit, mich diesen Stimmen anzuschließen, unmöglich. So werden wir wahrscheinlich dazu kommen, der Bahn ein Entgelt dafür bieten zu müssen, daß sie im Gegensatz zu ihren Konkurrenten ihre Wegkosten voll bezahlt. Wir werden dafür eine Methode wählen, der Bahn gezielte Wegabgeltungen zu zahlen, die erfolgswirksam verbucht werden können.

Mit diesen Aussagen, die durch ein neues Bundesbahngesetz wirksam unterstützt werden sollen, sind die Konturen der künftigen Eisenbahnpolitik als Teil der Verkehrspolitik umrissen. Der Trend weist eindeutig auf eine Liberalisierung in liberalisierungsfähigen Bereichen bei allen Verkehrsträgern, um damit den marktwirtschaftlichen Intentionen in unserer freiheitlich orientierten Wirtschaftsordnung auch im Verkehrsbereich Rechnung zu tragen. Hier hat die Deutsche Bundesbahn ihren festen Platz, so daß jeder Eisenbahner der Zukunft ruhig entgegensehen kann. (-/cx/14.1.1972/ks)

Der neue Buhmann der Konservativen

Ein Wort zum "Fall" Karl-Eduard von Schnitzler

Die Konservativen haben ihren neuen Buhmann, seitdem die beiden Fernsehnetze die Aufzeichnung der niederländischen TV-Anstalt über das west-östliche Streitgespräch ausgestrahlt und einige Millionen Westdeutsche dabei erstmals die hautnahe Bekanntschaft mit dem DDR-Chefkommentator Karl-Eduard von Schnitzler gemacht haben. Man brauchte nur die Einleitung und den Abgesang des ZDF-Moderators Gerhard Löwenthal zu sehen und zu hören, um zu wissen, auf welche Tube da gedrückt werden soll, um Abscheu und Ablehnung in Bundesbürgers Wohnzimmer zu tragen: Da habt Ihr sie, wie sie wirklich sind! Und mit solchen Leuten läßt sich der Brandt ein! Wißt Ihr nun, was Euch blüht, wenn die Verträge erst mal in Kraft sind?!

Wer Karl-Eduard von Schnitzler entweder von den DDR-Fernsehfilmern oder aus DDR-Versammlungen kennt, den konnte die Holland-Show nicht mehr überraschen. Der heute 53jährige Generalkonsuls- und Geheime Legationsrats-Sohn, der im letzten Jahr des Ersten Weltkrieges in Berlin geboren wurde und in Köln und Freiburg/Breisgau aufgewachsen ist, hat in allen den Jahren, in denen er nach 1948, als er "auf die andere Seite" ging, für die SED gearbeitet hat, noch nie Wert darauf gelegt, als politischer Playboy zu wirken und ein entsprechendes "Seid-immer-nett-zueinander"-Fluidum auszustrahlen. Von Schnitzler, der nach seiner Entlassung aus dem britischen Kriegsgefangenenlager Ascott den Kölner NWDR mitbegründet hatte und dessen stellv. Intendant gewesen war, war immer ein harter SED-Kämpfer gewesen, der auch vor fast ausschließlich von DDR-Bürgern gestellten Zuhörerkreisen stets in Hektik verfiel. So, wie der Bundesbürger "den Schnitzler" jetzt auf den Fernsehschirmen erlebt hat, so kennen ihn die DDR-Bürger vom Alltag her: nervös, um nicht zu sagen "fickrig", überschnell und sich überstürzend, unnötig scharf und immer aggressiv.

Über "den von Schn." kursieren in der DDR, ganz gewiß auch in hohen SED-Kreisen, unzählige Anekdoten und Witze, die ihn, der eine dünne Haut hat, natürlich ärgern und vielleicht auch kränken, aber sicherlich nicht stören. Der gelehrte Spediteur von Schnitzler ist ein superharter Produzent von streng linientreuer Politik und Polemik, und der stolze Träger des Vaterländischen Verdienstordens will auch gar nichts anderes sein.

Das also zu von Schnitzler. Und nun agierte er erstmalig auf unseren Fernsehschirmen und löste, wie sollte es anders sein, negative Reaktionen aller Gradstufen aus. Aber ein "Buhmann", der uns Bundesbürgern Angst und Schrecken vor den Ostverträgen, vor den Berlin-Abkommen, vor dem Generalvertrag und wasweißichnoch für west-östlichen Verträgen einjagen soll? Wir Bundesbürger werden, da ja die Beruhigungs- und Entspannungs-Entwicklung zwischen den beiden deutschen Staaten hoffentlich und ohne große Barrierenpausen weitergehen wird und muß, einzukalkulieren haben, daß künftig mehr DDR-Sprecher auf unseren Fernsehschirmen erscheinen: aller Voraussicht nach auch wiederum Karl-Eduard von Schnitzler. Nur dann, wenn wir dazu bereit sind, werden wir eines Tages auch mit der Möglichkeit rechnen dürfen, daß bundesdeutsche Spitzenjournalisten unsere Argumente auf den DDR-Fernsehschirmen darlegen und verteidigen können.

Was also soll dann diese "Buhmännerei"? Sollen unsere Journalisten drüben auch nur veräußelt werden? Wissen wir denn, ob sie dann den DDR-Deutschen auf jeden Fall und unter allen Umständen sympathisch sind, wenn sie die Bonner Politik "verkaufen"? Wenn wir miteinander leben wollen, und das wollen ja bis auf ein paar restliche Heißsporne doch wohl alle, dann müssen wir einander auch anhören und ansehen können, ohne dann selbst in Hektik auszubrechen. Also laßt dem Karl-Eduard von Schnitzler seine Art und seine Tour so, wie wir sie jetzt über die ARD- und ZDF-Kanäle erlebt haben. Sehr überzeugend wirkte der DDR- und SED-Chefkommentator doch sowieso nicht. (ec/ee/14.1.1972/bgy)