

# sozialdemokratischer pressediens

D/XXVST/11

17. Januar 1972

Sozialer Aspekt des Verkehrswegbaus

-----  
Informationsbeitrag zum "Klinck" Bahn-Straße

Von Philipp Seibert Koß  
Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner  
Deutschlands

Seite 1 und 2 / 88 Zeilen

Bilder Wäcker in Moskau

-----  
Sowjetöffentlichkeit schon interessiert  
nach Bonn

Von Dr. Helmut Kreuzmann Koß  
Ständiges Mitglied des Ausschusses  
für Bundestages

Seite 3 und 4 / 68 Zeilen

Aspekte der Wirklichkeit

-----  
Das Frauenbild in den deutschen Lesebüchern

Seite 5 und 6 / 98 Zeilen

Chefredakteur: Dr. E. Eckert  
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler  
5300 Bonn 12, Heussallee 2-10  
Postfach: 120 408  
Presshaus I, Zimmer 217-224  
Telefon: 22 80 37 - 38  
Telex: 886 846 / 886 847  
886 048 P P D

Herausgeber und Verleger:

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

Sozialer Aspekt des Verkehrsneubaus

Informationsbeitrag zum "Pollack" Bahn-Straße

Von Philipp Seibert KdB

Vorsitzender der Gesellschaft der Eisenbahner Deutschlands

Der jüngste Versuch der Stadt Rom, sich mittels Hall-Sträßchen der täglichen Verkehrschaos zu entziehen, ist schmerzhaft gescheitert. Warum und weshalb, um die Lage der Hall-Sträßchen ernst und gültig Schiffbruch erlitten habe und wie konkret Straßenebau sich als Alternative anbietet, wie insbesondere wichtig. Wichtig ist es für Rom und in Interesse unserer Städte und Ballungsgebiete unangenehm, Überlegungen zu entwickeln, mit denen die "Pollack" grassierenden Nachteile des "Verkehrs-Infarktes" nicht abgewendet werden können.

Die Zielvorgabe nicht, welche einer sehr großen Teil der berufstätigen Bevölkerung täglich aufgetrieben werden,

die Hindernisse voranzutreiben bei Verspätungen in der Arbeits- und Freizeit,

die gesundheitlichen Schäden durch Lärm und Abgasen,

die privaten Vermögensschäden durch Ersetzung ganzer Straßen von Gebäuden sowie die mißbräuchliche Nutzung öffentlichen und privaten Grund und Boden durch den ruhenden Verkehr - werden Autos dann produziert, um täglich acht Stunden Stadtstraßen zu blockieren? -

Man erkennt in Sekundenschnelle, das in letzter der Gemein- schaft hier ein Anachronismus vorliegt. Man es zu beenden gilt. Doch offenbar reichen Jahre nicht, wenn man sich an die Hauptverkehrs-Route der Bundesrepublik von Köln auswärts, in Richtung Konstantin von zu sehen, die besten Hilfe bei der Besei- gung der Bevölkerung sowie Verkehrsleistungen erbringen werden können.

Auf dieser Sicht hat der Verkehrsneubau der gesamten Nachkriegszeit bis vor wenigen Jahren verhalten. Vorrang hatte vor allem anderen der Ausbau zwischen Köln/Siegen und Saar- land, der von Anfang an ausreichte war. Die Schaffung inner- städtischer Ballungszonen für den Schienenverkehr auf der Straße führte zu einer immer mehr verfrühten Expansion des Verkehrs- mittels Bw, die nicht nur von der Industrie produzierenden Industrie deutlich begründet wurde. Jahr für Jahr wurden Milliarden über Mil- liarden in den Fernstraßenbau gepumpt, was nicht nur notwendige Maßnahmen für den Verkehrsneubau in wirtschaftsschwachen und ver- kehrstotenen Gebieten ersparte, sondern sich insbesondere in zweierlei Hinsicht nachteilig für bessere Hauptverkehrsleistungen aussieht:

Zu einem wurden Mittel für moderne Verkehrsleistungen in Großstädten und Ballungsgebieten viel zu spät zur Verfügung ge-

stellt und reichen heute nicht aus. Zum anderen wurde die Aufrechterhaltung verlustbringender gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung durch die Deutsche Bundesbahn immer schwieriger, weil die politisch bewußt herbeigeführte Stärkung der Bahnkonkurrenz auch durch den Verkehrswegebau (enorm erhöhte Umläufe der Lkw) zu immer höheren Verlusten beitrug. Dies führte zu Streckenstilllegungen und Fahrplanverdünnungen, die in Verbindung mit nicht rechtzeitig modernisierten Wagenparks immer mehr Pendler von der Schiene verdrängten und sie zwangen, sich des Pkw als Hilfsmittel zu bedienen.

Wer heute ausspricht, daß diese Fehlentwicklung jährlich auch noch mit Hunderten von Millionen D-Mark für die Kilometerpauschale staatlich gefördert wurde, darf nicht vorschnell als Automobilfeind angesehen werden. Das Automobil ist Zeichen des Fortschritts, und die Flucht ins Auto ist vor allem darauf zurückzuführen, daß Linienverkehrsdienste nicht rechtzeitig in ausreichender Qualität angeboten werden konnten, weil es versäumt worden ist, die Träger dieser Verkehre ausreichend mit den notwendigen Mitteln auszustatten.

Jetzt kommt es darauf an, Zug um Zug mit der Verbesserung von Linienverkehrsdiensten auf Schiene und Straße Autobesitzer zunehmend davon zu überzeugen, daß sie mit ihrem Auto nicht unbedingt täglich in die City fahren und Stadtstraßen für acht Stunden blockieren können. Dies wird kaum allein durch Verkehrserziehung erreichbar sein, sondern vielleicht sogar erfordern, Innenstadtbereiche für den normalen Pkw-Pendlerverkehr zu sperren, wobei dies auch durch das marktkonforme Mittel der Verteuerung ("Parksteuer") erreichbar wäre. Für den Lieferantenverkehr, für Taxis, Ärzte und Reporter - um nur wenige Beispiele zu nennen - wäre eine Steuerbefreiung denkbar. Und alles in allem ergäben sich Erleichterungen nicht nur für das Fahrpersonal öffentlicher Verkehrsunternehmen, sondern auch von Versorgungsfahrzeugen jeglicher Art, einschließlich Feuerwehr, Notarztwagen und Müllabfuhr. Wäre man in Rom so vorgegangen, hätte das Ergebnis ganz sicherlich anders ausgesehen.

Es hat gewiß Gründe, daß der Schienenweg schon vor langen Jahren bei den Ausbauplänen für Verkehrswege ins Hintertreffen geriet. Streckenstilllegungen und fast 2.000 Langsamfahrstellen auf der einen Seite stehen dem forcierten Straßen- und Kanalbau auf der anderen Seite gegenüber. Betriebsverluste auf schwach befahrenen Bahnstrecken führen zu "negativer Rationalisierung", aber von den Defiziten der Autobahnen in der Eifel oder im Bayerischen Wald - welche die Allgemeinheit und die Steuerzahler viel stärker belasten - redet kaum jemand. Auch dies unterstreicht, daß der Verkehrswegebau mehr Ausgewogenheit erhalten muß und der soziale Aspekt nicht zu kurz kommen darf.

(-/ex/17.1.1972/bgy)

+ + +

### Bilder Winter in Moskau

Sowjetöffentlichkeit schaut interessiert nach Bonn

Von Dr. Heinz Kreutzmann MdB

Stellv. Mitglied des Auswärtigen Ausschusses des Bundestages

Kein sowjetischer Reisebegleiter versäumt es bei der langen Fahrt vom Flugplatz Scheremetjewo nach Moskau, die Besuchergruppen aus der Bundesrepublik auf das Panzersperrendenkmal am Stadtrand der sowjetischen Hauptstadt aufmerksam zu machen und darauf hinzuweisen, daß bis hierhin die faschistischen Aggressoren vorgezogen seien. Wer sich dazu die zeitgenössischen Malereien in der Tretyjakow-Galerie mit Szenen aus dem Zweiten Weltkrieg angesehen hat, der wundert sich nicht darüber, daß die Art und Weise, in der Sowjetbürger den Bürgern aus der Bundesrepublik gegenüberzutreten, eine abwartende, freundlich-distanzierte Haltung verrät. Zu lange hat die Bundesrepublik in der Sowjetunion als das Zentrum einer unheimlich-gefährlichen Ballung von Energie und Machtwillen gegolten, die man an den Deutschen immer gefürchtet hat. Der milde Winter, der in diesen Tagen in Moskau geherrscht hat, könnte jedoch geradezu symbolisch für den sich anbahnenden Wandel der deutsch-sowjetischen Beziehungen sein.

Alte Moskau-Kenner und in der sowjetischen Hauptstadt altgediente BRD-Journalisten sagen, daß das Interesse für und an Bonn nie zuvor so stark gewesen sei, wie in diesen Tagen der nun beginnenden Auseinandersetzung um die Ratifikation der beiden Ost-Verträge. Nicht nur der Geschäftsträger in der BRD-Botschaft sagte uns, daß wir mit dieser Ratifikationsdebatte am Kreuzweg der deutsch-sowjetischen Beziehungen ständen und sie eine Chance wie nie zuvor sei, die schweren Wunden zu heilen, die der Zweite Weltkrieg hinterlassen hat. Auch in den Gesprächen mit sowjetischen Journalisten, Funktionären der Organisationen zur Pflege der Völkerfreundschaft, Juristen und dem Mann auf der Straße tauchte, sobald man den Bürger aus der Bundesrepublik erkannte, immer wieder die Frage auf: Wird man in Bonn den Mut haben, auf dem vorbereiteten Grund der verbesserten deutsch-sowjetischen Beziehungen weiter-

zugehen?

Das Ansehen des Bundeskanzlers in diesem Land ist groß. Groß ist vor allem auch die Hoffnung, die man in die Politik der sozial-liberalen Regierung setzt. Ich hatte bei keinem der sowjetischen Gesprächspartner das Gefühl, daß sie in den Verträgen etwa Diktate oder Unterwerfungsverträge sehen, die einseitig die Sowjetunion begünstigen. Der Wunsch, mit den wegen ihres Wirtschaftswunders, dem hohen Stand ihrer Technologie und ihrer großen Kapitalkraft oft überschätzten Deutschen der Bundesrepublik zu einem Arrangement zu kommen, überwog deutlich. Die Deutschen "30 Kilometer vor Moskau": Das ist, bei allem Bewußtsein der eigenen Stärke und Macht, für viele Sowjetbürger ein Alptraum geblieben, vor dem man sich sichern möchte.

Deshalb reagiert man so empfindlich auf jede Attacke der Bonner Opposition. Man betrachtet sie weniger als eine in den Spielregeln der parlamentarischen Demokratie übliche Antipodenstellung zwischen der Regierung und ihrem Gegenspieler, als das Aufleben jenes Geistes, der diesem Land solch ungeheure Opfer an Menschen und wirtschaftlichen Aufbauleistungen abgefordert hat. Was darüberhinaus immer wieder an den Deutschen kritisch vermerkt wird, das ist ihr geringes Wissen von der Sowjetunion und ihren Problemen. Wenn ein führender Politiker der Opposition in Moskau geäußert hat: Ich werde mit diesem Land nicht fertig, ich kenne weder seine politischen Strukturen, noch habe ich viel Ahnung von seiner Geschichte, noch weiß ich, wer die wirklich entscheidenden Männer sind, so sagt man dazu in Moskau, woher diese Opposition den Mut hernähme, Entscheidungen treffen zu wollen, die dazu führen könnten, die deutsch-sowjetischen Beziehungen wieder auf den Stand der fünfziger Jahre zurückzuwerfen.

Die deutsch-sowjetischen Beziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg sind die Geschichte vieler verpaßter oder zumindest nicht ausgeloteter Möglichkeiten. Noch einmal ist uns eine Chance geboten: Vielleicht die größte, vielleicht die letzte - wer vermag das mit hundertprozentiger Sicherheit zu sagen? Es scheint mir keine Minderheit der Menschen in der Sowjetunion zu sein, die hofft, daß man in Bonn diese Chance nutzen möge. Deshalb nutzen, weil ihnen nichts so sehr am Herzen liegt, als nach den vielen und schweren Opfern, die sie bringen mußten, endlich auch ohne jede Sorge einmal besser und ruhiger leben zu können!

(-/ex/17.1.1972/ks)

## Abscits der Wirklichkeit

### Das Frauenbild in den deutschen Lesebüchern

"Ich bin ein fein's Mädchen, kann drehen das Rädchen, kann stricken die Maschen und flicken die Taschen, kann nähen und putzen und fädeln und stutzen; kann singen und springen und braten und kochen das Fleisch und die Knochen". Nach dieser herzigen Masche stricken noch heute deutsche Lesebücher das Mädchen- und Frauenbild für Schüler und Schülerinnen. Spinnstubenseligkeit aus Urgroßmutterns Tagen ist da immer noch Trumpf. Frauenemanzipation findet nicht statt.

Wie grotesk wirklichkeitsfremd Lesebuchweisheit hierzulande verzapft wird, das beschreiben Alphonse Silbermann und Udo Michael Krüger in ihrer soziologischen Untersuchung "Das Frauenbild in deutschen Lesebüchern". Die Wissenschaftler ermittelten kaum Positives. Im Gegenteil: "Während sich die Schüler beim Nachmittagsprogramm des Fernsehens mit Berichten von Mondlandemanövern, politischen Demonstrationen und Pop-Shows die Zeit vertreiben, finden sie sich am Vormittag in der Schule oftmals ins 'Bonanza-Land' der Lesebuchwelt zurückversetzt. Während dort gesägt und geerntet wird, Röslein auf der Heide blühen, Kühe blöken und rauschende Bäcklein des Müllers Mehl mahlen, begleiten in urbanisierten Gegenden rasende Volkswagen, misanthropisch blickende Fußgänger und fluchende Straßenbahnschaffner die Jugendlichen auf dem Nachhauseweg bis zurück vor den Fernsehschirm".

Bei diesem ganz allgemein festzustellenden Trend in den Lesebüchern, romantisch verklärte und ländlich orientierte Idylle in den Mittelpunkt zu stellen, verwundert es nicht weiter, daß völlig antiquierte Leitbilder geprägt werden: Jungen müssen in die Welt hinaus, um Abenteuer zu bestehen und Lebenserfahrungen zu sammeln, und Mädchen haben ihre Aktivität auf das Spiel mit Puppen, die Küche und den Haushaltsbereich zu beschränken, um einmal dienende und opferbereite Mütter zu werden. Die Verfasser präzisieren das: "Als Tugenden werden den Mädchen Leidenschaft, Selbstlosigkeit und Opferbereitschaft vermittelt. Selbstständigkeit und Urteilsfähigkeit sind Eigenschaften der männlichen Welt. Überhaupt wird die Frau überwiegend als Mutter dargestellt, und dies in einer intakten Welt ohne soziale Spannungen".

Das hier bis zum Überdruß wiedergekäute Rollenverständnis der Frau von Anceozumal, das in den Schullesebüchern vorherrschend geblieben ist, wird gegenwärtig noch von den meisten Massenmedien bestätigt und damit verstärkt. Die Verfasser der Lesebuch-Analyse weisen denn auch ergänzend darauf hin, daß beispielsweise Frauenzeitschriften, die sich an Leserinnen aus unteren Einkommensschichten wenden, deren soziale Orientierungsmöglichkeiten vorwiegend auf den familiären Kreis beschränken. Eine Aussage der Frauenzeitschrift "Constanze" - die mit "Brigitte" vereint ist - wird zitiert, der zufolge die Frauen "nur noch Frauen, gute Kameraden und Geliebte sein (wollen). Der Mann ist der Boß, für den sie alles tun, und Gleichberechtigung ist natürlich Quatsch".

Auf den gleichen Nenner läßt sich das Bild der Frau im westdeutschen Nachkriegsfilm bringen. Eine 1970 veröffentlichte Unter-

suchung dazu ergab nämlich, daß die dort gezeigten Filmmütter nur selten ausgeprägte individuelle Eigenschaften besaßen und auch kaum persönliche Bedürfnisse hatten, die den Rahmen ihrer häuslichen Gewohnheiten überschritten: "Die Mütter erwiesen sich als tüchtige, opferbereite und bescheidene Haushälterinnen in einer vom Vater patriarchalisch-autoritär geführten Familie". Anders in der DDR. Hier steht im Film ebenso wie in der Presse die Doppelrolle der Frau in Familie und Beruf eindeutig im Vordergrund. Dafür sind gewiß ökonomische und ideologische Gründe maßgebend. Immerhin aber, so wird festgestellt, "kommt das Massenmedium 'Film' in der DDR mit seinen stereotypen Darstellungen den emanzipatorischen Bemühungen der Frau mehr in die Nähe, als es in der BRD der Fall ist".

Hierzulande ist es erst eine sehr kleine, wenn auch wachsende Minderheit, die sich für die Frauen emanzipation engagiert. Deren Leitbilder, so konstatieren die Autoren der Lesebuch-Untersuchung nicht ohne Ironie, ließen sich sicherlich nicht auf diejenigen Texte zurückführen, die man ihnen in der Schule als Lern-Lektüre vorgelegt hat. Und sie fügen hinzu: "Wohl aber nögen es diese Texte gewesen sein, die bei ihnen später - bewußt oder unbewußt - Reaktionen hervorgerufen haben, die sich nunmehr zum anderen Extrem hin verdichten".

Wofür die Verfasser der Lesebuch-Analyse selbst plädieren, kann bestenfalls als gemäßigt progressiv bezeichnet werden. Mit etwas nebulösen Alternativen umschreiben sie es so: Es gehe nicht darum, aus dem Mädchen ein mit Pille, Abtreibung und Managertum vertrautes Mannweib zu machen. Wohl aber gelte es, ihm ein Kulturbewußtsein zu vermitteln, das es in die Lage versetzt, zumindest die Pluralität von Werten zu erkennen. Nicht gehe es darum, aus dem Mädchen die zukünftige Bundestagspräsidentin zu machen, wohl aber gelte es, ihm ein Bewußtsein zu vermitteln, das es in die Lage versetzt, zumindest an politischen Denken und Gestalten teilzunehmen. Ein so formuliertes Minimalprogramm könnte zwar die ärgsten Mißstände mildern und damit ein Schritt hin zur Emanzipation sein, die eigentliche gesellschaftliche Aufgabe der Emanzipation vor Frauen und Männern insgesamt kann so jedoch nicht gelöst werden.

Da ist die Konzeption von Erika Runge radikaler und realistischer: "Die Frau muß sich über ihre Rolle in der Gesellschaft und gegenüber dem Mann klar werden und zu neuem Selbstbewußtsein finden. Sie muß sich behaupten, sich organisieren und durchsetzen lernen. Nur so wird ein neues Verhältnis zwischen Mann und Frau möglich: Eine Beziehung, die berücksichtigt, daß auch der Mann in dieser Gesellschaft noch nicht frei, sondern ein Abhängiger und Ausgebeuteter ist. Gemeinsam mit ihm kann sie dann neue Bedingungen schaffen, unter denen sich die Menschen zu beruflicher, ökonomischer, psychischer und sexueller Selbstbestimmung entwickeln - Männer und Frauen". Diese Entwicklung allerdings ist noch kaum in Anfängen sichtbar.

Gunther Heider "Gewerkschaftliche Umschau"

(-/ee/17.1.1972/ks)