

# SPD demokratischer pressediens

P/XXXII/125

5. Juli 1977

Klare Priorität für den Verkehr

-----  
Anmerkungen zum Verkehrshaushalt im Jahre 1977

Von Kurt Gscheidle MdB  
Bundesminister für Verkehr

Seite 1 bis 3 / 129 Zeilen

Frösteln in der Sommerzeit

-----  
Arbeitslosenzahlen verfestigen auf beunruhigende Weise

Von Egon Lutz MdB  
Obmann der Arbeitsgruppe Probleme des Arbeitsmarktes der  
SPD-Bundestagsfraktion

Seite 4 und 5 / 63 Zeilen

Deutscher Pressedienst vor 30 Jahren gegründet

-----  
Die erste unabhängige Stimme aus dem zerstörten Deutschland

Seite 6 und 7 / 62 Zeilen

Chefredakteur: Helmut G. Schmidt

Heussallee 2-10, 5300 Bonn 12  
Postfach: 120 408  
Pressenhaus I, Zimmer 217-224  
Telefon: 21 80 38/39  
Telex: 68 88 846-40 ppbn d

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH  
Kölner Straße 108-112, Telefon: 37 86 11  
5300 Bonn-Bad Godesberg

## Klare Priorität für den Verkehr

---

### Anmerkungen zum Verkehrshaushalt im Jahre 1977

Von Kurt Gscheidle MdB  
Bundesminister für Verkehr

Die Aufgaben, die der Bundesminister für Verkehr zu bewältigen hat, werden in der Öffentlichkeit häufig nur dann zur Kenntnis genommen, wenn gleichsam sensationelle Ereignisse Schlagzeilen in der Presse hervorrufen. Angesichts der Tatsache jedoch, daß rund 12 Prozent der Gesamtausgaben des Bundes für den Bundesminister für Verkehr und seine Aufgaben aufgewendet werden, scheinen mir substantielle verkehrspolitische Probleme allzu leichtfertig von anderen Informationen zurückgedrängt zu werden. Auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht ist dringend erwünscht, daß die Aufgaben und die finanzielle Aufwendungen für das Verkehrswesen in ihrer Bedeutung für Regional- und Strukturpolitik, für Umweltschutz und Wirtschaftsförderung allen bewußt werden.

Diese Bundesregierung unterstreicht die Bedeutung des Verkehrs für unsere Volkswirtschaft für jedermann erkennbar durch die Investitionen für den Verkehrshaushalt, die in 1977 rund 10,6 Milliarden DM betragen.

Insgesamt werden für den Verkehr 21,6 Milliarden DM in 1977 aufgewendet. Der Verkehrshaushalt ist der größte Sachinvestitionshaushalt des Bundes, 75 Prozent aller Investitionen des Bundes sind Investitionen im Verkehrsbereich, sieht man von den Ausgaben für die Verteidigung einmal ab.

#### Verkehrliche Schwerpunkte in 1977 sind:

- Deutsche Bundesbahn	10,3 Mrd. DM
- Bundesfernstraßen	6,0 Mrd. DM
- Öffentlicher Personennahverkehr	1,3 Mrd. DM
- Kommunaler Straßenbau	0,9 Mrd. DM
- Wasserstraßen	1,5 Mrd. DM
- Luftfahrt einschl. Flugsicherung	0,6 Mrd. DM

Bei dieser klaren Priorität seitens der Bundesregierung für den Verkehr kann die teilweise kleinkarierte Polemik der Opposition nicht an der Tatsache vorbeiführen, daß der eindeutigen Zielsetzung und der Konzeption dieser Bundesregierung ein Nichts der Opposition gegenübersteht. Auch hier vernachlässigt die Opposition eine ihrer vornehmsten Aufgaben, nämlich bei konstruktiver Kritik realisierbare Alternativen im Interesse unserer Bürger vorzuzeigen.

Trotz unterschiedlicher parteilicher Ausrichtung ist dagegen die Zusammenarbeit zwischen dem Bundesverkehrsminister und den Kollegen auf Länderebene gut. Die Diskussion der gegenseitig berührenden Probleme läuft hier auf sachlich konstruktiver Ebene.

#### Jüngste Beispiele hierfür sind:

- der 2. Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen

- das Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege und
- das Programm für Zukunftsinvestitionen.

Mit dem Koordinierten Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bekräftigt die Bundesregierung mit den 110 Milliarden DM, die von 1976 bis 1985 in den Ausbau unseres Verkehrssystems investiert werden sollen, die hohe Bedeutung investiver Maßnahmen für unsere Volkswirtschaft. Hiermit wollen wir erreichen, daß Arbeits- und Ausbildungsplätze schneller und sicherer erreicht werden können, daß der Warenaustausch erleichtert, Arbeitsplätze sicherer gemacht und die Verkehrssicherheit und Umweltbedingungen verbessert werden. Mit diesem Programm habe ich Vorhaben bei Straße, Schiene und Wasserstraße gesamtwirtschaftlich bewertet und sie in eine Rangfolge gebracht. Ich sehe darin die Realisierung der Verpflichtung jedes verantwortlichen Politikers, mit öffentlichen Mitteln sparsam umzugehen, um zu vermeiden, daß ausgebaute Verkehrswege sich gegenseitig Konkurrenz machen.

Wie bereits in der Regierungserklärung Bundeskanzlers Schmidt vom 16. Dezember 1976 zum Ausdruck gebracht, sind

- die Fortschreibung der Verkehrswegeplanung und die Infrastrukturinvestitionen
- die Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn und
- die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs die Schwerpunkte.

Mit dem Kabinettsbeschuß vom 27. April 1977 zum künftigen Streckennetz der Deutschen Bundesbahn hat das Bundeskabinett zustimmend von den geplanten Sanierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn Kenntnis genommen. Am 11. und 12. Mai 1977 wurde mit den Verkehrsministern der Länder Einigkeit darüber erzielt, daß mit dem Netz-Konzept realistische Ziele gesetzt sind. Im Herbst 1977 werden Regionalkonferenzen beginnen, zu denen die Länder einladen. Die Länder haben Gelegenheit, ausführlich zu den Maßnahmen in den einzelnen Regionen Stellung zu nehmen. Die in Frage kommenden Strecken der Deutschen Bundesbahn sind für jede Region zusammengefaßt, also "gebündelt" und werden für jede Region erörtert.

Die DB-Netzkonzeption dieser Bundesregierung hat insgesamt ein positives Echo gefunden. Mit dieser Konzeption wird deutlich herausgestellt, daß Stilllegungen keine Allheilmittel sind. Vielmehr ist Rationalisieren und Investieren in wesentlichen Unternehmensbereichen vorrangig. Gleichzeitig schaffen wir mit unserer Aussage Dispositionssicherheit für die Wirtschaft. Ein Abbau von Dienstleistungen ist nicht zu befürchten. Der Aufbau eines leistungsfähigen Netzes durch verstärkte Investitionszuschüsse im Verkehrshaushalt wird kontinuierlich fortgesetzt. 1977 werden im Verkehrshaushalt 2,2 Milliarden DM der Deutschen Bundesbahn für investive Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Noch ein aktuelles Wort zu den Ausbildungsplätzen bei der Deutschen Bundesbahn: Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn ist angewiesen, freie Kapazität von rund 1 000 Lehrstellen zu besetzen. Die Kosten werden vom Bundeshaushalt getragen.

Zu einem weiteren Schwerpunkt im Verkehrshaushalt, nämlich dem Straßenbau mit Ausgaben in Höhe von 6 Milliarden DM, möchte ich festhalten, daß unser Straßensystem gut ausgebaut ist und die Funktion im großen und ganzen zufriedenstellend erfüllt.

Bei künftigen Bau von Straßen wird dem Schallschutz ein großes Gewicht beigemessen werden müssen, auch dann, wenn wir künftig vielleicht weniger

Straßen bauen werden. Die Leitlinien im Straßenbau sind:

- Die Erhaltung der Substanz des vorhandenen Straßennetzes,
- der Abbau von Unfallschwerpunkten und Verkehrsengepässen,
- die Verminderung von Unfallbeeinträchtigungen,
- die Förderung strukturschwacher Gebiete und
- die Vermeidung von Parallelplanungen von Straße und Schiene, aber auch
- die größere Wirtschaftlichkeit.

Durch die Dringlichkeitsstufen im Bedarfsplan haben wir eine erfolgreiche Ordnung in die Straßenpolitik gebracht. Wir werden den Bedarfsplan bis 1980 unter Berücksichtigung des Baues von Ortsumgehungen und Ausnutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten überprüfen. Wir wollen bis 1980 1 340 km Bundesfernstraßen mit 4 oder mehr Fahrstreifen, 1 330 km 2-streifige Bundesfernstraßen sowie die Verbreiterung von 470 km Autobahnen erreichen. Damit wollen wir in erster Linie auch unser Autobahnnetz und die wünschenswerten Verbindungen der Autobahnen untereinander weiter vervollständigen.

Mehr Sicherheit ist ein unabdingbarer Grundsatz für mich.

Ich werde mit gezielten Informationen daher die Aufklärungsarbeiten fortsetzen, um im Wege eines freiwilligen Miteinanders die Verkehrssicherheit zu verbessern. Gesetze sollen nur dort einen Tatbestand regeln, wo dies unbedingt erforderlich ist. Die Haushaltsmittel werden verstärkt - in 1977 11,5 Millionen DM - dem deutschen Verkehrssicherheitsrat und seinen Mitgliedern zufließen, um auch von dort die Arbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu intensivieren.

Mit der Zusammenfassung der Busdienste von Bahn und Post möchte ich einen aktiven Beitrag zur Verbesserung des Nahverkehrs in den Regionen, zur besseren Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr zum Abbau des für den Bürger unverständlichen organisatorischen Nebeneinanders leisten. Testversuche laufen in 4 Räumen, die Ergebnisse werden im Spätsommer dieses Jahres vorliegen. Bei der Entscheidung über eine künftige Organisationsform werden die Gewerkschaften und die Personalvertretungen angehört werden. Eines muß aber hier deutlich gesagt werden, es handelt sich bei den laufenden Versuchen nicht um eine Privatisierung öffentlicher Unternehmen, denn die Busdienste des Bundes werden auch in Zukunft im Eigentum des Bundes verbleiben. Ziel ist die Erfüllung des Leistungsauftrages an die Deutsche Bundesbahn, nämlich die Schaffung einer aus Bahn- und Postbus zusammengeführten Busunternehmensgruppe in der Disposition der Deutschen Bundesbahn!

Durch die Investitionen und Ausgaben im Rahmen des Haushalts leistet die Bundesregierung einen Beitrag zur Verbesserung unseres Verkehrssystems.

Bei allen Sachfragen bin ich bereit, nicht nur mit Politikern des In- und Auslandes, mit Fachleuten aus allen Verkehrsbereichen, den Gewerkschaften und Gebietskörperschaften, sondern auch jederzeit mit den Kollegen der Opposition in fairer offener Aussprache verkehrspolitische Entscheidungen zu diskutieren und Lösungsvorschläge zu erörtern. Ich hoffe, daß die Opposition künftig kritische, aber konstruktive Alternativen entwickeln kann.

(-/5.Juli 1977/kz/gat)

+ + +

Frösteln in der Sommerzeit  
-----

Arbeitslosenzahlen verfestigen sich auf beunruhigende Weise

Von Egon Lutz MdB

Obmann der Arbeitsgruppe Probleme des Arbeitsmarktes der SPD-Bundestagsfraktion

Der Rumpf - Konzertierte Aktion wird es heute an Gesprächsstoff nicht mangeln. Die Arbeitsmarktdaten des Juni liegen vor, und die sind alles andere als erfreulich. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit ist minimal. Wenn nicht ein beschäftigungspolitisches Wunder geschieht, wird es auch in diesem Jahr nicht gelingen, die Million an Arbeitslosen jahresdurchschnittlich zu unterschreiten. Alle Vergleichsdaten signalisieren, daß sich die Situation nicht nur nicht verbessert, sondern eher wieder verschlechtert hat.

Und so ist die Lage im einzelnen : Insgesamt wurden im Juni dieses Jahres 930.974 Arbeitslose registriert, das waren 15.524 weniger als im Vormonat, aber fast 10.000 mehr als im Juni 1976. Die neue Arbeitslosenquote liegt bei 4,1 Prozent. Während die Zahl der männlichen Arbeitssuchenden um 12.855 auf nunmehr 451.196 abnahm (neue Quote: 3,3 Prozent), gab es bei den weiblichen Erwerbslosen einen minimalen Rückgang um 2.669 auf nunmehr 479.778 (Quote: 5,6 Prozent). Dabei muß man bedenken, daß in der Statistik die Entlassungen zum Quartalsende 30.6.1977 noch nicht enthalten sind. Während die Auftriebskräfte in der Wirtschaft weiter ungebrochen sind, verfestigen sich die Arbeitslosenzahlen auf beunruhigende Weise.

Die Zahl der Kurzarbeiter nahm um 60.000 auf 256.500 ab, aber das will nicht viel besagen, denn diese Entwicklung ist nahezu ausschließlich von Sonderbewegungen im Bergbau her bestimmt. Die Zahl der offenen Stellen stieg wieder um 19.000 auf 261.900, doch auch dies ist nur ein schwacher Trost.

Vergleicht man die Entwicklung mit dem Vorjahr, so ergibt sich, daß die Kräftenachfrage um nahezu 19.000 Stellenangebote geringer als im Juni 1976 war. Der ungünstige Trend spiegelt sich natürlich in der Statistik der Arbeitsvermittlung wieder: sie nahm erstmals ab und zwar gleich um das Zehnfache gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

37,5 Prozent aller stellungsuchenden Frauen stehen ausschließlich für einen Teilzeitarbeitsplatz zur Verfügung. Auch hier hat sich die Lage gegenüber

dem Vorjahr deutlich verdüstert. Das Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen steht nach wie vor in einem krassen Mißverhältnis zur Nachfrage. Eine Situation, die wir nun schon seit vielen Monaten mit schöner Regelmäßigkeit zu beklagen haben.

Die Jugendarbeitslosigkeit liegt nahezu unverändert weiter bei 80.000 (Quote: 3,7 Prozent), die Zahl arbeitssuchender Schwerbehinderter ist wieder leicht auf jetzt fast 39.000 angestiegen. 44.275 "Vollzeitarbeitslose" befinden sich im Lebensalter 59 und darüber, sind praktisch nicht mehr vermittelbar, und warten auf die Erfüllung der Voraussetzung zum Genuß des vorgezogenen Altersruhegeldes.

Die peniblen Rechner der Bundesanstalt für Arbeit geben erstmals wieder einen Überblick über die Lage auf dem Ausbildungsplatzmarkt. Das Angebot an Ausbildungsplätzen ist um 0,5 Prozent gestiegen, die Zahl der Jugendlichen, die beim Arbeitsamt um einen Ausbildungsplatz nachfragten, wuchs um acht Prozent. Immer noch besteht ein statistisches Defizit von knapp 100.000 zwischen Angebot und Nachfrage - aber diese Zahl zwingt zu größter Vorsicht. Erst im Oktober dieses Jahres wird sich feststellen lassen, wieviele Jugendliche sich ergebnislos um einen Ausbildungsplatz beworben haben. Dann wird sich auch erweisen, ob das Versprechen der Wirtschaftsverbände, 100.000 zusätzliche Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen, ein Windei war oder nicht.

Die Aufschlüsselung der Arbeitslosenstatistik nach Branchen ergibt keine besonderen Veränderungen. Die Arbeitslosigkeit in den Bauberufen ging saisonbedingt zurück, war aber schwächer als im Vorjahr. In den Metall- und Elektroberufen ist die Tendenz etwas Positiver, bei den Büro- und Verwaltungsberufen und im Handel muß erst der Quartalschnitt abgewartet werden, ehe sich eine verlässliche Trendzahl wiedergeben läßt. Unbefriedigend stieg auch hier das Angebot an offenen Stellen.

Nimmt man alles in allem: Es ist nicht mehr angebracht, die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt lediglich zur Kenntnis zu nehmen. Alle bisherigen Programm mildern zwar die Problematik, schaffen aber keinen grundsätzlichen Wandel. Die Regierung wird sich darauf einrichten müssen, neue beschäftigungspolitische Aktivitäten zu ergreifen. Sie sollte jetzt schon mit der Planung beginnen, um nicht im Herbst und Winter unangenehme Überraschungen zu erleben.

Aber auch die Tarifparteien sind gefordert. Zurzeit erleben wir die inhumanste Form der Arbeitszeitverkürzung. Die Folgen von Rationalisierung und technologischem Wandel werden allein den Arbeitslosen aufgebürdet. Die Zeit ist überreif, in der Wege gefunden werden müssen, das offensichtlich nicht mehr beliebig vermehrbare Gut Arbeit solidarischer zu verteilen.

(-/5.7.1977/bgy/ja)

Deutscher Pressedienst vor 30 Jahren gegründet  
-----

Die erste unabhängige Stimme aus dem zerstörten Deutschland

Noch zwei Jahre und etwas mehr hat es nach Kriegsende gedauert, bevor die von der Nazi-Herrschaft befreiten Deutschen wieder unter eigener Verantwortung Nachrichten sammeln und ausgeben durften. Am 5. Juli 1947, vor 30 Jahren also, wurde in Hamburg der von der Militärregierung organisierte "Deutsche Pressedienst" lizenziert und in deutsche Hände übergeben. Er vereinigte sich zwei Jahre später in freier Entscheidung mit den Nachrichtenbüros Sudena, der französischen, und Dena der amerikanischen Besatzungszone zur Deutschen Presseagentur (dpa) in Hamburg. Ein Versuch, die Agentur in der Sowjetzone miteinzuschließen, war mißlungen.

Die Deutsche Presseagentur ist heute nicht die einzige, wohl aber die größte in der Bundesrepublik tätige Institution, die an Zeitungen und Rundfunkanstalten und an jedermann, der dafür bezahlt, Nachrichten vermittelt. Seit dem Übergang in deutsche Hand waren die Zonenagenturen und dann auch die vereinigte unter dem Zeichen dpa allein im Eigentum der deutschen Zeitungsverleger und Rundfunkanstalten.

Bereits im Juli 1945 hatten britische Offiziere und deutsche Journalisten die Notwendigkeit erörtert, sobald wie möglich die deutsche Verantwortlichkeit zu ermöglichen. Im November 1946 nahmen deutsche Verleger und Journalisten die auch vorher hier und dort lose geführten Gespräche planmäßig auf, und im März 1947 verabredeten sie den Grundsatz, daß in der zu bildenden Agentur "Journalismus und verlegerische Erwägung sich vereinigen" müßten.

Am 30. Mai 1947 wurde die Genossenschaft Deutscher Pressedienst gegründet - ohne daß Journalisten in den Aufsichtsrat oder Vorstand berufen wurden. Nur unter den beiden Geschäftsführern, welche die eigentliche Leitung des Unternehmens übernahmen, wurde ein Journalist gleichrangig und gleichberechtigt als Geschäftsführer und als Chefredakteur in das Handelsregister eingetragen; eine Maßnahme, die in Deutschland ungewöhnlich war, die aber dem Brauch entsprach, der sich seit langem in den international tätigen Nachrichtenagenturen bewährt hatte. Dieser Fortschritt und die Anpassung des

Status an die Vorbilder von Reuters und Associated Press wurden jenseits der deutschen Grenzen stärker beachtet als hierzulande.

Die Berichterstattung aus den drei Westzonen war noch wenig entwickelt. Aus dem Ausland kamen die Nachrichten noch ausschließlich von der in London tätigen Agentur Reuters. Es war deshalb die erste Aufgabe der deutschen Leitung, den Mitarbeiterstab im Inland zu verdichten und im Ausland eigene Korrespondenten einzusetzen, die Thema und Wert der Nachrichten aus deutscher Sicht beurteilen konnten. Es meldeten sich im Ausland ansässige Deutsche für die Mitarbeit, die, da es keine Devisen gab, zunächst noch ohne Entgelt ihre Arbeit geleistet haben.

In Hamburg arbeiteten die deutschen Journalisten in zwei Wohnhäusern unter wenig geeigneten Umständen. Die von der britischen Militärverwaltung zusätzlich gegebenen Rationen halfen zwar, aber die Ernährung blieb höchst mangelhaft und das gegenüber einer besonders anstrengenden Tätigkeit, die in einem solchen Betrieb ohne Pause an jedem Werk- und Feiertag und in jeder Nacht notwendig ist. Das technische Gerät für Funkaufnahmen und -abgabe, für Fernschreiber, Telefon und Kopien war ehemaliges deutsches Marine- und Luftwaffengerät, es war veraltet und verbraucht. Der Postsender Norddeich gab den Funkdienst an die 48 Zeitungen der britisch-besetzten Zone aus, der aber auch in den anderen Zonen empfangen und benutzt wurde und sogar im Ausland zunehmend Interesse fand.

Es war nicht ein Beginnen aus dem Chaos: Die Vorarbeit der britischen Leitung hatte eine gute Grundlage geschaffen, aber für Deutsche war in jener Zeit zu vieles ein Abenteuer. Das gilt für die Fahrten mit dem Auto sowie für Recherchen heißer Informationen, für schwierige Telefonverbindungen wie für erste Beziehungen ins Ausland. Es waren britische Weitsicht und Fairneß, die uns in besonderen Fällen halfen, unsere Arbeit damals mit wachsendem Erfolg zu tun. Britische Einflußnahme aber, oder auch nur Aufsicht, haben wir niemals verspürt.

Der Deutsche Pressedienst wurde für die freie Welt die erste unabhängige Stimme aus dem zerstörten Deutschland, das noch keine Regierung hatte. Die ersten Kontakte folgten alsbald, die ersten Fäden waren geknüpft.

Fritz Sanger  
(-/5.7.1977/vo-he/lo)