

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Housesallee 2-10, 5300 Bonn 12

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 86 846-48 ppbn d

Inhalt

33. Jahrgang / 06

21. Februar 1978

Kurt Gscheidle, Verkehrsminister, spricht sich für mehr Miteinander, auch mit der Opposition, in der Verkehrspolitik aus.

Seite 1-3

Heinz Kreutzmann MdB: DDR ist an Gesprächen mit der Bundesrepublik interessiert.

Seite 4

Karl Willms, Senator von Bremen, zum 80. Geburtstag von Adolf Ehlers.

Seite 5/6

Für mehr Miteinander in der Verkehrspolitik

An Erwartungen über mögliche Entwicklungen orientieren

von Kurt Gscheidle MdB
Bundesverkehrsminister

Die Verkehrspolitik war im vergangenen Jahr im Rahmen der gesamten Wirtschaftspolitik einer der wesentlichen Motoren für die Entwicklung der Investitionen. Deutlich zeigen dies zum Beispiel die Entscheidungen über die

- Fortschreibung des "Koordinierten Investitionsprogramms für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985",
- Steigerung der Investitionszuschüsse für die DB in 1977 und in der Finanzplanung bis 1981 zum Ausbau eines leistungsfähigen Netzes,
- kontinuierliche Fortsetzung der Investitionen im Straßenbau im Rahmen des zweiten Fünfjahresplanes.

Jüngere Entwicklungen bei den Neuzulassungen der Personenkraftwagen haben deutlich gemacht, daß wir im Bereich des privaten Pkw nicht ohne Überraschungen bleiben.

Wenn 1977 das Jahr der Investitionen war, und wenn wir davon ausgehen, daß unser System im Verkehr im Bereich der Straße, der Schiene, im Wasserbau, im Bereich der Luftfahrt usw. im wesentlichen komplettiert ist, so bedeutet dies keine Investitionsabstinenz für die Zukunft. Auch das Problem der Arbeitslosigkeit weist uns mahnend darauf hin. Für 1978 lassen sich Tendenzen erkennen, die mittelfristig eine immer größere Rolle spielen werden: Steigende Motorisierungsdichte, aber allmähliches Erreichen der Sättigungsgrenze bei rückläufiger Bevölkerungszahl.

Das starke Wachstum der Verkehrsnetze während der letzten Jahre wird zunächst noch nicht deutlich abflachen, aber In-

Herausgeber und Verleger:

Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 65 11

standsetzung und Unterhaltung werden in nächster Zeit zunehmende Ersatzinvestitionen benötigen. Die reinen Erweiterungsinvestitionen werden im Hinblick auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen in absehbarer Zeit nur noch in regionalen und sektoralen Ausschnitten zunehmen können. Das Schienennetz muß zur Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der DB einerseits konzentriert, andererseits aber durch Erweiterungsinvestitionen mit dem Ziel nach rationellerer Betriebsführung und höherer Leistungsfähigkeit an die Erfordernisse des Marktes angeglichen werden. Die dazu notwendigen Erweiterungsinvestitionen sollten kurz- bzw. mittelfristig getätigt werden, um erfolgswirksam zu werden. Im April dieses Jahres werden die ersten Regionalgespräche, in denen die Umstellung des Nahverkehrs von der Schiene auf den Bus erörtert wird, beginnen. Es wird also dabei nicht um Stilllegung gehen, sondern um die Aufrechterhaltung und teilweise Verbesserung der Verkehrsbedienung bei Einsatz eines wirtschaftlicheren Verkehrsmittels, nämlich des Autobusses. Im Zusammenhang mit den Gesprächen über das zukünftige Netz der DB hat die Aufrechterhaltung von Gleisanschlüssen für die Unternehmen besonders im Mittelpunkt der Diskussion gestanden.

Der Zugang zum Markt und die Ausrichtung der Transporttechnik machen hier langfristige Dispositionen notwendig. Wer darüber diskutiert, welche Strecken im Bereich des Güterverkehrs eventuell stillzulegen sind, muß in seine Überlegungen die relativ unsichere Entwicklung der Energie sowie die relativ geringe Kostenreduzierung bei Streckenstilllegungen einbeziehen.

Die investitionspolitischen Entscheidungen des Jahres 1977 scheinen mir deutlich zu machen, daß nach einer gelungenen Integration der Investitionsplanungen ein entsprechendes ordnungspolitisches Instrumentarium für alle Verkehrsträger entwickelt werden sollte. Es geht um die Frage, inwieweit wir einen Verkehrsträger - die Deutsche Bundesbahn - in ihrer unverzichtbaren volkswirtschaftlichen Aufgabenerfüllung für die Zukunft sichern.

1978 benötigt die Deutsche Bundesbahn rd. 13,5 Milliarden DM an Bundesmitteln. Dies, obwohl unser Konzept, Investitionen und Konzentration, erfolgreich war und seit 1974 Rationalisierungsmaßnahmen zu einer Einsparung bei den Personalkosten in Höhe von rd. zwei Milliarden DM geführt haben. Dieser Erfolg bedeutet im übrigen, daß mit den zwei Milliarden DM Kostensenkung rd. zwanzig Milliarden DM investive Ausgaben finanziert werden könnten.

Wer wirklich in die Zukunft denkt, kann nicht mehr akzeptieren, daß nicht genutzte Kapazitäten eines sehr umweltfreundlichen und bei der kommenden denkbaren Energieknapp-

heit immer wichtiger werdenden Verkehrsmittels jährlich mit steigenden Milliarden-Beträgen an Steuergeldern subventioniert werden, während die Wegekosten bei den Wasserstraßen einen niedrigeren Deckungsgrad aufweisen. Auf die Dauer führt sicherlich kein Weg daran vorbei, daß man hier im Bereich der Wegekosten eine bessere Lösung finden muß.

Die Bundesbahn muß darüber hinaus selbst dazu beitragen, daß sich ihr Wirtschaftsergebnis kontinuierlich verbessert. Die Politik der nächsten Jahre der Bahn muß darauf abgestellt sein, weitere Teilmärkte zu analysieren und spezielle differenzierte Angebote zu entwickeln.

Bei allen Überlegungen im Bereich der Ordnungspolitik muß man mitsehen, daß wir nicht alleine auf der Welt sind. Nationale Alleingänge werden uns nicht weiterbringen, der langwierige Weg der internationalen Abstimmung ist erforderlich. Ich habe deshalb bereits Initiativen ergriffen und die zuständigen EG-Minister darauf hingewiesen, daß für das Transitland Bundesrepublik die gegenwärtigen Zustände nicht weiter tragbar seien. Denn zum einen führt die zunehmende Belastung der Straßen mit schweren Lkws zu steigenden Kosten, andererseits machten die freien Kapazitäten bei der Bahn zunehmend Ausgleichszahlungen aus dem Bundeshaushalt erforderlich. Daher müßten nach meiner Meinung bestehende Hemmnisse an den Grenzen abgebaut werden und der kombinierte Verkehr, also der Transport auf den langen Strecken auf der Bahn und die Zubringung an den Anfangs- und Endpunkten auf den Lkw stärker gefördert werden.

Auf einem anderen Gebiet internationaler Verkehrspolitik, nämlich bei den Fragen im Ost-West-Verkehr, können wir heute einen ersten Erfolg unserer Reise nach Moskau im Herbst 1977 verbuchen. Seit wenigen Tagen sitzen unsere Experten und die russischen Vertreter am Bonner Verhandlungstisch, um miteinander zu sprechen. Das Ziel dieser Verhandlungen ist klar und wurde in der Kabinettsitzung im September 1977 fixiert: Für das deutsche Verkehrsgewerbe soll ein ausgewogener Anteil im bilateralen Verkehr erreicht und eine Verdrängung aus den Transporten mit Drittländern verhindert werden. Ich möchte allerdings hier bereits vor überzogenen Erwartungen warnen. Bei diesem ersten Zusammentreffen geht es zunächst darum, die gegenseitigen Standpunkte in den Bereichen des Straßengüterverkehrs und der Seeschifffahrt klarzulegen. Dabei kann die sowjetische Seite davon ausgehen, daß die Bundesregierung mit Unterstützung der Gewererepräsentanten ein klares und deutliches Wort reden wird. Nach diesen ersten Gesprächen wird ein zweites in Moskau folgen müssen, wo sich zeigen wird, ob die sowjetische Seite zu einem geregelten Mit- und Nebeneinander bereit ist.

Für den Bereich der nationalen Politik wünsche ich mir persönlich für dieses Jahr mehr Miteinander, auch mit der Opposition, zur Lösung der anstehenden Probleme.

Der Verkehrspolitiker ist gegenüber dem Bürger im Wort, in der Gegenwart Entscheidungen zu treffen, die weit in die Zukunft reichen. Dabei muß er sich auch an Erwartungen über die möglichen Entwicklungen orientieren und diese Entwicklungen, die er nicht präzise kennt, so gut als möglich einzuschätzen versuchen. (-/21.2.1978/ks/ja)

Wischnewski-Reise war doch ein Erfolg

Honecker an Gesprächen mit der Bundesrepublik interessiert

Von Dr. Heinz Kreuzmann MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Bundestagsausschuß für Innerdeutsche Beziehungen

Die Rede Erich Honeckers vor den Sekretären der SED-Kreisleitungen in Ostberlin, in der er die Fortführung von Gesprächen zur Normalisierung der Beziehungen zwischen Bundesrepublik und DDR als durchaus wünschenswert bezeichnete, hat alle Lügen gestraft, die die Reise von Staatsminister Hans-Jürgen Wischnewski nach Ostberlin als "dilettantisches Unternehmen" und einen Mißerfolg abzustempeln versuchten. Wer die Entwicklung der Dinge scharf beobachtete und vor allem die Zahl der Kontrollen auf den Transitwegen aufmerksam registrierte, konnte schon bald nach Wischnewskis Besuch feststellen, daß die Maßnahmen der DDR rapide abnahmen und in den ersten drei Februarwochen ganz erheblich unter denen des Vormonats lagen. Das machte mehr als alles andere deutlich, daß der DDR an einer weiteren Eskalation nicht gelegen

Es hat auch in der Koalition Diskussionen über den Zeitpunkt der Reise Wischnewskis gegeben. Die Opposition hat sich jedoch zu früh gefreut, wenn sie glaubte, damit ihre alte Platte von der desolaten Deutschlandpolitik der Regierungskoalition neu auflegen zu können. Desolat ist die Deutschlandpolitik der Union: Auf der einen Seite fordert der Pressesprecher der Union die Regierung auf, Honecker nach seinen Äußerungen sofort beim Wort zu nehmen (als ob es einer solchen Aufforderung bedürfe). Auf der anderen Seite macht man sich gleichzeitig zum Anwalt der kommerziellen Fluchthilfe. Dabei weiß man ganz genau, daß ein solches Verhalten alles andere als geschäftsfördernd sein könnte.

Die Fluchthilfe kann bei uns sicherlich nicht durch Gesetz verboten werden. Aber niemand kann sich der Einsicht verschließen, daß die Leute, für die die Union sich da einsetzt, zum nicht geringen Teil wohl eine ganz traurige Truppe von Geschäftemachern am deutschen Elend darstellen. Hinzu kommt, daß man ja selbst noch über die obskure Geschäftemacherei hinwegsehen könnte, wenn es nicht darum ginge, daß wegen des Treibens der "Fluchthelfer" Bundesbürger ärgerlichen Kontrollen ausgesetzt werden und die Versorgung und der Zugang nach Berlin, der schließlich dank des Transitabkommens lange Zeit hervorragend und ohne Beanstandungen funktioniert hat, erhebliche Belastungen hinnehmen muß.

Das dabei immer wieder Deprimierende ist, daß die Union ständig in ihrer Deutschlandpolitik zwischen Scharfmachern und wenigen Verfechtern einer Politik der Vernunft hin und her schwankt und sich für keinen klaren Kurs zwischen Scylla und Charybdis entscheiden kann. Sicherlich gibt es auch in der Koalition hier und da einmal Meinungsverschiedenheiten über die Zweckmäßigkeit dieser oder jener Sofortmaßnahme in einer kritischen Situation. In einem Punkt aber hat es innerhalb der Koalition und Regierung noch nie einen Unterschied gegeben, nämlich, daß alles geschehen muß, um die erreichten Ziele in der Deutschlandpolitik, die Berlin und den Menschen in beiden deutschen Staaten Entlastung und mehr Begegnungen gebracht haben, auch in Zukunft gesichert werden müssen. Darum wird man das Gesprächsangebot Honeckers sorgfältig prüfen. Darum wird man auch diese Gespräche führen. Nicht dadurch, daß man bei ihnen mit der Faust auf den Tisch schlägt, sondern jene Sprache der Vernunft zur Geltung bringen wird, die auf beiden Seiten verstanden wird und verstanden werden muß, wenn man Spannungen ehrlich abbauen will.

(-/21.2.1978/vo-he/ja)

Staatsmann und Mensch

Zum 80. Geburtstag von Adolf Ehlers

Von Karl Willms

Senator für Bundesangelegenheiten der Freien Hansestadt Bremen

Am 21. Februar 1978 wurde der langjährige bremische Senator und spätere Bürgermeister Adolf Ehlers 80 Jahre alt.

Angesichts unserer oft doch recht orientierungslos wirkenden Gesellschaft, in der das Wort von der "Staatsverdrossenheit" beunruhigend häufig seine Runde macht, und unser Sozial- und Rechtsgefüge teils als pure Selbstverständlichkeit empfunden, teils als trügerische Harmonie zwischen Besitzenden und Besitzlosen attackiert wird, erscheint es mir für uns Jüngere höchst lohnenswert, unseren Blick auf den Lebensweg der Frauen und Männer zu richten, die in der niedergelassenen deutschen Monarchie, in der Weimarer Republik, in den schlimmen Jahren der Nazi-Diktatur und schließlich auf dem in Besatzungszonen aufgeteilten Trümmerfeld Nachkriegsdeutschlands ihre ganze Kraft für ein menschenwürdiges Leben der bis dahin zu kurz gekommenen einsetzten.

Adolf Ehlers, als Vertreter Bremens im parlamentarischen Rat und damit einer der "Väter des Grundgesetzes", ist solch ein Mann, dessen Leben von Entbehrungen und Enttäuschungen ebenso bestimmt war wie von unerschütterlicher Hoffnung und unbeugsamen Willen, an der Errichtung eines demokratischen Deutschland mit einer stabilen Sozial- und Rechtsordnung mitzuwirken. Sein Weg zu diesem Ziel war stets gerade. Die krummen und verschlungenen Pfade der Opportunität waren ihm fremd.

Adolf Ehlers wurde in Bremen als zwölftes Kind der Anna Marie Ehlers und des in guten Tagen als Fuhrmann, in schlechten Zeiten als Transportarbeiter für die große Familie rackenden Hinrich Ehlers geboren. Der Vater starb 1904 und die Mutter stand vor dem Nichts. Adolf besuchte die Volksschule, erlernte den Kaufmannsberuf und erlebte ab 1916 als Soldat in Frankreich die Schlußphase der ganzen Grauenhaftigkeit des Ersten Weltkrieges. Ehlers gab - wieder zu Hause - ein für allemal seinen Beruf als "Stehkragenproletarier" bei dem Herrenkonfektionär Dykhoff auf und ging - vom Schweißer und Brenner über den Schiffsklempner - zur AG-Weser, dem damals bedeutendsten Unternehmen im norddeutschen Raum. 1921 wählte ihn die Belegschaft der AG-Weser zu ihrem Betriebsratsvorsitzenden. Schnell gewann Ehlers das Vertrauen der Werftarbeiter, die den "Langen" hartnäckig und geschickt für ihre Belange streiten sahen. Im Jahre 1923 rief Ehlers im Gewerkschaftshaus der Hansestadt zugunsten der von der Reichswehr hart bedrängten sozialistischen sächsischen Landesregierung zum Generalstreik auf. Er wurde in "Schutzhaft" genommen, was automatisch seine Entlassung bei der Werft nach sich zog.

Ehlers trat später in die Redaktion der "Arbeiterzeitung" ein und übernahm im März 1925 den Auf- und Ausbau der kommunistischen Wohlfahrtsorganisation "Rote Hilfe". Ausgehend vom Worpsweder Barkenhoff, einer Schenkung des Künstlers Heinrich Vogeler an die "Rote Hilfe" (dort lernte er auch seine spätere Frau Ella Schimpf, die damalige Leiterin des Barkenhoffs, kennen), führte ihn die Arbeit durch ganz Deutschland. In Berlin, Thüringen, Sachsen, überall führte er neue Mitarbeiter in ihre Arbeit ein; unter ihnen auch Herbert Wehner als Bezirkssekretär für Sachsen.

Die Berliner 20er Jahre, die Ella und Adolf Ehlers mit offenen Augen erlebt hatten, endeten für sie jäh Anfang 1930, als der gesamte Zentralvorstand der "Roten Hilfe" von den im Parteivorstand dominierenden Stalinisten aus der Partei ausgeschlossen wurde. Beide Ehlers hatten über Nacht ihre Aufgabe und ihre soziale Existenz verloren.

Zurück in Bremen wurde Adolf Ehlers neben seinem Schwager Willi Deisen zum Wortführer der seit 1925 existierenden "KPD-Opposition". Er suchte intensive Kontakte zu der neugegründeten "Sozialistischen Arbeiterpartei (SAP)", denn angesichts eines immer stärker

werdenden Rechtsblocks schien eine Aktionseinheit aller Sozialisten dringend geboten. Als die Saal- und Straßenschlachten zwischen SA, Reichsbanner und SAP-Schutzbund die ersten Todesopfer gefordert hatten und die Gefahr einer braunen Diktatur immer deutlichere Konturen annahm, vereinigten sich SAP und KPD im Februar 1932 zu gemeinsamer Abwehr.

Die Bremer SAP arbeitete, in kleinen Zellen organisiert, bis zum Ende des Krieges trotz Hausdurchsuchungen, Meldeauflagen und anderen Kontrollen und beruflichen Schikanen im Untergrund. Adolf Ehlers hielt die Fäden fest in den Händen.

Ende 1943/Anfang 1944 begannen in den bremischen Widerstandsgruppen die ersten konkreten Diskussionen über die notwendigen Vorbereitungen für den Tag "X". Aus erreichbaren Funktionären von SAP, SPD, KPD, des internationalen Kommunistischen Kampfbundes und der Deutschen Friedensgesellschaft bildete sich der Kern der Kampfgemeinschaft gegen den Faschismus, die ein Sofortprogramm entwarf, um Deutschland im Augenblick des nahenden furchterlichen Zusammenbruchs die Überlebenschancen zu wahren. Noch vor dem offiziellen Kriegsschluß - Ende April 1945 - legten Adolf Ehlers und sein damaliger bewährter Mitstreiter, der spätere Senator Hermann Wolters, dem britischen General im Polizeihaus am Wall das "Sofortprogramm der Werktätigen Bremens" vor. Der Besuch war vollends erfolgreich, als beide die Frage des Briten bejahen konnten, ob sie den Sozialdemokraten Wilhelm Kaisen kannten.

Nachdem Wilhelm Kaisen am 1. August 1945 Präsident des Senats geworden war, suchte er einen Nachfolger in dem von ihm bis dahin geführten Wohlfahrtsressort. Er fand ihn in Adolf Ehlers, den die KPD Mitte 1944 ohne Antrag wieder aufgenommen hatte, weil ihr Funktionärskörper infolge des Naziterrors nahezu ausgeblutet war.

Ehlers packte mit ganzer Kraft zu, organisierte Haus- und Straßensammlungen, Kleider- und Hausratssammlungen, deren Erfolge alle Erwartungen übertrafen. Ausgebombte, Flüchtlinge und Vertriebene, heimkehrende Kriegsgefangene, alle wurden in das Umverteilungswerk einbezogen.

Neben allem nahm Ehlers sich die Zeit, im Frühjahr 1946 zur Leipziger Messe zu fahren, um sich in der sowjetischen Besatzungszone umzusehen. In Leipzig kam es zu einer folgenschweren Begegnung zwischen Ehlers und Wolters einerseits und Walter Ulbricht, dem gerade gekürten Chef der zwangsvereinigten SED. Als Ehlers Ulbricht vorhielt, entgegen allen programmatischen Aussagen der KPD ein Terrorregime durch ein neues ersetzen zu wollen, kam es endgültig zum lange vorgezeichneten Bruch der beiden Bremer Sensoren mit den Kommunisten. Wieder zurück in Bremen, distanzierten Ehlers und Wolters sich in einer Erklärung von der kommunistischen Politik und traten aus.

Nachdem Ehlers zusätzlich zum Wohlfahrtsressort auf Wunsch Kaisens auch das Gesundheitsressort übernommen hatte, übertrug er ihm schließlich im Jahre 1949 das Innenressort.

Bremen hatte zu jener Zeit einen Vertreter in den Parlamentarischen Rat zu entsenden. Das Provisorium der besetzten Zonen sollte überwunden werden. Einstimmig schenkte die Bremische Bürgerschaft ihr Vertrauen dem Innensenator Adolf Ehlers, der sich der Mitwirkung an der Formulierung des Bonner Grundgesetzes mit Fleiß, Beharrlichkeit und kühlem Kopf widmete.

Am 21. Dezember 1959 wählte der Senat Adolf Ehlers aufgrund seiner Erfolge zum Bürgermeister und Stellvertreter des Präsidenten. 1962 wurde er Mitglied des SPD-Bundesvorstandes und der Landesparteitag benannte ihn einstimmig zum Nachfolgekandidaten Wilhelm Kaisens für die Bürgerschaftswahlen im Jahre 1963.

Da, auf dem Höhepunkt seines beruflichen und politischen Wirkens, setzte das Schicksal seiner weiteren Laufbahn ein jähes Ende. Während eines Vortrages in Bremen brach er zusammen und wurde in ein Krankenhaus eingeliefert. Zwar erholte er sich von diesem physischen Warnsignal wieder, fügte sich aber doch schweren Herzens dem Rat seiner Ärzte, die Übernahme des ihm angetragenen hohen Amtes auszuschlagen. Ende 1963 schied er auch formell aus der Landesregierung aus.

Adolf Ehlers war nie bequem, weder gegen sich noch gegen andere. Er war stets ein aufrechter Streiter für seine Überzeugungen und Ziele, die bis zum heutigen Tag auf die Durchsetzung einer sozial gerechten und freien Gesellschaft gerichtet sind.

(-/21.2.1978/ks/ja)