

Sozialdemokratischer Presse Dienst

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

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 06 88 846-48 ppbn d



Inhalt

Kurt Gscheidle, Bundesverkehrsminister, nennt die Schwerpunkte der Verkehrspolitik im neuen Jahr.

Seite 1 bis 3

Herbert Brückner, Gesundheitssenator der Freien Hansestadt Bremen, fordert auf, psychisch Kranke nicht weiter als "Irre" abzustempeln.

Seite 4

Hermann Heinemann, Vorsitzender des Sportbeirates beim SPD-Vorstand, erinnert die Sowjetunion an die Bedingungen des IOC zur Ausrichtung der Olympischen Spiele 1980 in Moskau.

Seite 5

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Presse Dienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 66 11

34. Jahrgang / 3

4. Januar 1979

Europäische Verkehrsplanung verbessern

Verkehrspolitik muß Wünschen und Bedürfnissen der Bürger dienen

Von Kurt Gscheidle MdB
Bundesminister für das Verkehrswesen

Das Leistungsvermögen unserer Verkehrswirtschaft ist ausgezeichnet und hält jedem internationalen Vergleich stand. Unsere Bürger können ihre Verkehrsmittel frei wählen. Die verladende Wirtschaft hat die Wahl zwischen leistungsfähigen Verkehrsträgern. Die Personenbeförderung und der Gütertausch zwischen den einzelnen Regionen des Bundesgebietes und mit dem Ausland funktioniert. Daß dies so ist, verdanken wir der Leistung von rund einer Million im Verkehrsreich tätigen Menschen und den Anstrengungen der öffentlichen Hände zur Verbesserung unserer Infrastruktur und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger. Rund 20 Milliarden DM haben Bund, Länder und Gemeinden im abgelaufenen Jahr in unsere Verkehrsinfrastruktur investiert.

Ich sehe die Hauptaufgabe meiner Verkehrspolitik in den Bemühungen,

- die Mobilität der Bürger unseres Landes zu erhalten und zu fördern,
- eine angemessene Verkehrsstruktur für unsere Wirtschaft vorzuhalten und damit ihre ständige Entwicklung zu unterstützen,
- beiden, dem Bürger und der Wirtschaft im Rahmen einer kontrollierten Wettbewerbsordnung die Freiheit der Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu sichern.

Um das hohe Leistungsniveau der deutschen Verkehrswirtschaft zu erhalten und auszubauen, wird es auch 1979 darauf ankommen, durch gezielte Investitionen und geeignete ordnungspolitische Maßnahmen jedem Verkehrsträger die für seine Weiterentwicklung notwendigen "Lebensbedingungen" zu bieten, ohne eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung zu gefährden.

Der Ausbau der Bundesverkehrswege erfolgt zügig entsprechend dem im "Koordinierten Investitionsprogramm für die Bundes-

verkehrswege bis zum Jahre 1985" festgelegten Rahmen. Rund 11 Milliarden DM werden 1979 für den Neu- und Ausbau

- der Bundesfernstraßen,
 - der Strecken der Deutschen Bundesbahn,
 - der Flüsse und Kanäle sowie
 - der Flugsicherung
- ausgegeben.

Der Verkehrshaushalt ist so mit rund 75 Prozent der Sachausgaben des Bundes einer der Schwerpunkte des finanziellen und politischen Engagements der Bundesregierung. Das Koordinierte Investitionsprogramm entspricht dem heutigen Erkenntnisstand. Gleichwohl bestehen erhebliche Planungsrisiken wie gesamt- und finanzwirtschaftliche Veränderungen, Veränderungen der prognostischen Basis sowie nicht überschaubare Schwierigkeiten im Planungs- und Vollzugsablauf. Deshalb ist es notwendig, das Investitionsprogramm regelmäßig fortzuschreiben; dies erfolgt zur Zeit.

Ende 1979 werde ich daher den fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 50) vorlegen. Er wird bestehen aus:

- dem fortgeschriebenen koordinierten Programmteil für die Jahre 1981 bis 1990 und
- einem ergänzenden Teil der Planungen bis zum Jahr 2000.

Im Schienenverkehr werden meine Bemühungen auf die Realisierung der 1974 eingeleiteten Maßnahmen zur Konsolidierung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn gerichtet sein. Grundpfeiler meiner Bundesbahnpolitik sind und bleiben Konzentration auf die eisenbahnspezifischen Verkehre und Investitionen zur Rationalisierung und Modernisierung des Unternehmens. Die Anstrengungen konzentrieren sich auf vier Bereiche:

- Rationalisierung von Produkten und Absatz,
- Anpassung der Produktion an den Bedarf,
- Rationalisierung des Vorhaltungsbereichs und
- Schaffung einer resultatsbezogenen Unternehmensorganisation.

Die bisher ergriffenen Maßnahmen haben beachtliche Erfolge gezeigt. So wurden von 1974 bis heute 74 000 Kräfte eingespart, was eine jährliche Kostenentlastung von 3,2 Milliarden DM bedeutet.

Das Bundeskabinett hat sich in seiner Sitzung am 14. Juni 1978 mit den Entwicklungstendenzen der deutschen Bundesbahn befaßt und dabei ausdrücklich festgestellt: "Die DB ist und bleibt für die Verkehrsbedienung der Volkswirtschaft und der Bevölkerung unverzichtbar."

Zur Erfüllung dieser Aufgaben wird die DB daher 1979 Abteilungsleistungen in Höhe von nahezu acht Milliarden DM erhalten. Diese Mittel werden u.a.

- dem Neu- und Ausbau von Eisenbahnstrecken,
- der Verbesserung der Sicherheit des Bahnverkehrs,
- der Förderung und dem Ausbau des kombinierten Verkehrs,
- der Erhöhung der Zuschüsse zum öffentlichen Personennahverkehr,
- dem Ausgleich für Einnahmeverluste im Schüler- und Berufsverkehr dienen

Außerdem wird der Bund die 1979 notwendigen Investitionen der Deutschen Bundesbahn zu 86 Prozent übernehmen, um die zur Erhaltung ihrer Marktstellung notwendigen Modernisierungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Beim Bau von Bundesfernstraßen ist auch 1978 wieder beachtliches errichtet worden. 266 km Bundesautobahnen wurden neu gebaut und an bestehende Autobahnen wurden bei 160 km Richtungsfahrbahn zusätzliche Fahrstreifen und Standspuren angefügt. Die Gesamtausgaben für den Neu- und Ausbau sowie die Unterhaltung der Bundesfernstraßen beliefen sich 1978 auf rund 6,6 Milliarden DM. Für 1979 sind Mittel in Höhe von 7,1 Milliarden DM eingeplant. Damit sollen u.a. rund 340 km Bundesautobahnen neu gebaut werden.

Dieses beachtliche Straßenbauprogramm ist Teil der verkehrszweigübergreifenden Bundesverkehrswegeplanung. Beim Ausbau der Straßen wird daher darauf geachtet, daß Parallelplanungen zur Schiene vermieden werden. Schwerpunkte des Straßenbauprogramms sind:

- die Erhaltung der Substanz des vorhandenen Straßennetzes,
- die Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Verkehrsengpässen,
- die Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen durch den Bau von Ortsumgehungen und Lärmschutzeinrichtungen,
- die Erschließung und Anbindung strukturschwacher Gebiete und die Anpassung des Netzes an den Bedarf.

Im abgelaufenen Jahr habe ich ein Sonderprogramm für den vermehrten und beschleunigten Bau von Ortsumgehungen gestartet. Dadurch werden in besonderem Maße Unfallschwerpunkte und Engpässe beseitigt und Umweltbeeinträchtigungen verringert. Für dieses Programm werden in den nächsten Jahren im Mittel rund 170 Millionen DM jährlich ausgegeben werden.

In der Internationalen Verkehrspolitik haben die Ereignisse um die Einführung der österreichischen Straßenverkehrssteuer gezeigt, daß angesichts des rasch anwachsenden internationalen Verkehrs eine koordinierte Infrastrukturpolitik innerhalb Europas dringend erforderlich ist.

Die Bundesregierung hat daher internationale Initiativen ergriffen, um Planung und Ausbau der europäischen Verkehrsachsen gemeinsam zu verbessern. Die EG-Kommission wird auf Beschluß des EG-Ministerrats einen Bericht über Infrastruktur-Engpässe und Interventionsmöglichkeiten vorlegen.

Als weitere Möglichkeit für die Entlastung europäischer Fernstraßen bietet sich die Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs an. Dabei wird der Anbindung von Häfen und Flughäfen, der Verbesserung der Alpenübergänge, des Balkanverkehrs sowie der Förderung des internationalen kombinierten Verkehrs besondere Bedeutung zukommen.

Im Mittelpunkt sozialdemokratischer Verkehrspolitik stehen auch im neuen Jahr unsere Bürger mit ihren Wünschen und Bedürfnissen. Verbesserung der Lebensqualität bedeutet für sie nicht nur mehr Mobilität, sondern auch mehr Ruhe, saubere Luft und ausreichende Erholungsmöglichkeiten. Der Verabschiedung des Verkehrslärmschutzgesetzes, das z.B. vom Bundestag beraten wird, kommt daher 1979 eine besondere Bedeutung zu.

Unsere Bürger verlangen, und ich meine zu Recht, an der Planung neuer Verkehrswege rechtzeitig beteiligt zu werden, einen größtmöglichen Schutz von Natur und Landschaft und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen in den Wohngebieten. Dies zu verwirklichen, ist Aufgabe aller im kommunalen, regionalen und nationalen Bereich aktiven Sozialdemokraten.

(-/4.1.1979/hi/hgs)

Psychisch Kranke nicht als "Irre" abstempeln

Von Herbert Brückner
Gesundheitssenator der Freien Hansestadt Bremen

Nicht nur somatische Bedingungen, frühkindliche Konflikte oder falsch gelernte Verhaltensweisen sind die Ursachen von psychischen Erkrankungen. In gleicher Weise können soziale und gesellschaftliche Bedingungen für das Entstehen und die Förderung psychischer Krisen verantwortlich sein. Dies zu erkennen, bedeutet freilich einzugestehen, daß psychisch Kranken nicht allein durch die Entwicklung neuer Pharmaka, durch neue Therapieformen oder verbesserte Formen klinischer Betreuung wirkungsvoll geholfen werden kann. In gleichem Maße müssen auch die gesellschaftlichen Strukturen und Zwänge auf ihre krankheitsfördernden Faktoren untersucht und vorurteilsfrei zur Diskussion gestellt werden.

Hieraus resultiert, daß erfolgreiche Psychiatrie nicht mehr allein damit zu leisten ist, daß im klinischen Bereich Bedingungen geschaffen werden, die die Menschenwürde, die Persönlichkeit, die Rechte und Freiheit der Betroffenen respektieren. Unabdingbar ist vielmehr, daß die gesellschaftlichen Komponenten einbezogen werden und daß die mittelalterliche Vorstellung vom "Irren" endlich durch eine Einstellung ersetzt wird, die davon ausgeht, daß psychisch Kranksein eine Krankheit ist, die

- jeden treffen kann,
- die behandelbar und heilbar ist,
- dem Anspruch der Betroffenen, als Mensch behandelt zu werden, nicht entgegensteht und die schließlich
- durch Ursachen ausgelöst oder verstärkt worden sein kann, die wir selbst geschaffen haben und die in den Bedingungen unseres Lebensstils begründet liegen.

Eine solche vorurteilsfreie Psychiatrie anzustreben, macht es freilich erforderlich, auch dort gewissenhaft nach krankmachenden Faktoren zu suchen und sie auszuschalten, wo wir es bisher vermieden haben, mit letzter Konsequenz hinter die Kulissen zu scheuen: Ich meine bestimmte Wohnformen, ich meine die Entfremdung am Arbeitsplatz, die Verstädterung, die Zerstörung der Umwelt und die Aufhebung wichtiger sozialer Gruppen wie die der Großfamilie und der Nachbarschaft. Wer unter solchen sozialen Bedingungen nicht funktioniert, darf nicht länger kollektiv abgewehrt werden.

Als Beispiel des Bremer Bemühens mag gelten, daß es hier ein psychiatrisches Krankenhaus alter Prägung nicht mehr gibt. In der Stadt Bremen haben wir mit dem Krankenhaus Bremen-Ost ein integriertes Krankenhaus geschaffen und erreicht, daß es von der Bevölkerung als ein normales Krankenhaus respektiert wird. (-/4.1.1979/hi/hgs)

Unnützer Streit um Olympische Spiele 1980

"Berliner Sportler Bestandteil des NOK für Deutschland"

Von Hermann Heinemann

Vorsitzender des Sportbeirates beim SPD-Parteivorstand

Die Zweifel, die der Vorsitzende des Staatlichen Komitees für Körperkultur und Sport beim Ministerrat der UdSSR, Sergej Pawlow, hinsichtlich der Teilnahme von Sportlern aus Berlin (West) an den Olympischen Spielen 1980 in Moskau innerhalb der Mannschaft des Nationalen Olympischen Komitees für Deutschland in einem Pressegespräch geäußert hat, erfordern eine Klarstellung des Präsidenten des Internationalen Olympischen Komitees, Lord Killanin.

Mit dieser Separatisierungstendenz hat der sowjetische Sportminister zudem der positiven Entwicklung der deutsch-sowjetischen Sport- und Jugendbeziehungen keinen Dienst erwiesen. Dies betrifft auch die fruchtbare wirtschaftliche Zusammenarbeit im Vorfeld der Olympischen Spiele 1980. Für die SPD ist die gleichberechtigte Mitwirkung der Sportler aus Berlin (West) innerhalb der Olympiamannschaft des Nationalen Olympischen Komitees für Deutschland bei den Olympischen Spielen 1980 in Moskau und der estnischen Hauptstadt Tallinn eine unantastbare Selbstverständlichkeit.

Diese Position der SPD deckt sich mit der Haltung des Internationalen Olympischen Komitees und dem Vertretungsrecht des NOK für Deutschland sowie des Deutschen Sportbundes mit seinen Fachverbänden. Die Forderung von Pawlow, die Mitglieder der Olympiamannschaft des NOK für Deutschland, die aus Berlin (West) stammen, müssten in "irgendeiner Weise gekennzeichnet werden", ist völlig abwegig, weil sie auch der Rechtsauffassung und den geltenden Beschlüssen des Internationalen Olympischen Komitees widerspricht.

Im Zusammenhang mit der Anerkennung eines Olympischen Komitees für die DDR anlässlich der IOC-Session 1968 in Mexico hat das IOC seine Rechtsauffassung für alle anerkannten NOK's verbindlich bekräftigt, daß das NOK für Deutschland für den Sportbereich von Berlin (West) und das Olympische Komitee der DDR für den Bereich von Berlin (Ost) zuständig ist.

Die Sportführung der UdSSR würde noch nachträglich die Ausrichtung der Olympischen Spiele 1980 infrage stellen, wenn sie versucht, sich von den Beschlüssen und Regeln des IOC abzusetzen.

Falls die bisher bekannt gewordenen Presse-Äußerungen des sowjetischen Sportministers Pawlow, der ohnehin nicht Mitglied des IOC ist, in vollem Umfang richtig sind, besteht die Gefahr eines schweren internationalen Vertrauensverlustes für die Olympischen Sachwalter der UdSSR.

Nicht nur das NOK der UdSSR, auch die sowjetische Regierung hat dem IOC verbindlich erklärt, daß alle Auflagen und Bedingungen des IOC zur Ausrichtung der Olympischen Spiele 1980 erfüllt werden. Dazu gehört die ungestörte Teilnahme von Sportlern aus Berlin (West) innerhalb der Mannschaft des NOK für Deutschland ebenso wie die Teilnahme der Mannschaft Israels und die Zulassung aller Presseorgane sowie des Rundfunks und des Fernsehens, die vom Internationalen Olympischen Komitee akkreditiert werden.

(-/4.1.1979/hi/hgs)