

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heuseallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 12 04 08
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 86 846 pbbn d

Inhalt

Kurt Gscheidle, Bundesverkehrsminister, sieht bei der Bundesbahn einen Wandel zum Besseren.

Seite 1-4

Lothar Schwartz, SPD-Vorstandssprecher, bezeichnet den Kandidaten Franz Josef Strauß als politischen "Geistfahrer".

Seite 5/6

Wolfgang Roth, Entwicklungsexperte der SPD, appelliert an den Westen, Südafrika rechtzeitig zu helfen.

Seite 7

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 8 12-1

35. Jahrgang / 63 / 31. März 1980

Die Bahn erreicht ihr Ziel

Ein Wandel zum Besseren ist unverkennbar

Von Kurt Gscheidle MdB
Bundesminister für Verkehr

Die Deutsche Bundesbahn war, ist und bleibt für die Verkehrsbedienung der Bevölkerung und der Volkswirtschaft unseres Landes unverzichtbar. Für die Bundesregierung stellt dieser Verkehrsträger deshalb seit jeher einen Schwerpunkt ihrer Verkehrspolitik dar. Niemals zuvor ist die Modernisierung des Unternehmens Deutsche Bundesbahn so zielstrebig und wirksam vorangetrieben worden. Die Bundesregierung hat dabei vor allem auch mit beträchtlichen Finanzmitteln bei den Investitionen entscheidende Hilfestellung geleistet.

Die veränderte Energielage und das größere Problembewußtsein der Öffentlichkeit für Umwelt und Landschaft haben die Einsicht in die Bedeutung der Eisenbahn weiter geschärft. Denn der Schienenverkehr ist energiesparend und umweltfreundlich. Die Bundesregierung wird sorgen, daß die Bahn die auf sie zukommenden Aufgaben erfüllen kann. Deshalb wird die Deutsche Bundesbahn auch in den 80er Jahren gerade auch im Investitionsbereich nachhaltige Unterstützung finden.

In ihrem Bundesverkehrswegeplan '80 hat die Bundesregierung ihre Investitionspolitik der nächsten zehn Jahre nicht nur für den Bundesfernstraßen- und den Bundeswasserstraßenbau, sondern auch für die Deutsche Bundesbahn konkretisiert.

Innerhalb des vorgegebenen finanziellen Rahmens ergeben sich für die Deutsche Bundesbahn wichtige Veränderungen der Investitionsstruktur. Die Investitionszuschüsse an die Deutsche Bundesbahn steigen von 16,4 Milliarden DM im Zeitraum 1971 bis 1980 auf 43,6 Milliarden DM im kommenden Jahrzehnt. Dies bedeutet eine Steigerung des Anteils der Deutschen Bundesbahn von 16,4 auf 29,1 Prozent an den gesamten Bundesverkehrswegeinvestitionen. Damit wird der Ausbau des Schienennetzes konsequent fortgesetzt.

Neben allgemeinen Investitionszuschüssen zur Realisierung von Investitionen in Bahnanlagen ist die Finanzierung von drei Neubaustrecken, zwölf Ausbaustrecken und des ersten Teilprogramms der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe vorgesehen. Voraussichtlich nach 1990 ist die Realisierung einer Neubaustrecke,

Kindergarten
an der
Rangierbahnhöfe



eines Teilstücks der Neubaustrecke Hannover - Würzburg, einer Ausbaustrecke und das zweite Teilprogramm der Rahmenplanung Rangierbahnhöfe geplant.

Die Bundesregierung hat somit ein zukunftsweisendes Investitionsprogramm für die Deutsche Bundesbahn vor gelegt. Es wird nun Aufgabe aller Mitarbeiter des Unternehmens sein, mit dafür Sorge zu tragen, daß die geplanten Vorhaben realisiert werden und möglichst bald ihren Beitrag für ein verbessertes Verkehrsangebot der Schiene leisten.

Vorrang verdient die Förderung des kombinierten Verkehrs. Der kombinierte Verkehr zwischen Schiene und Straße stellt eine der wichtigsten technischen Neuerungen im Transportwesen der letzten Jahrzehnte dar. Ökonomisches Ziel dieses Verkehrszweiges ist die Schaffung einer ununterbrochenen Transportkette vom Produzenten bis zum Verbraucher unter Einschluß der Warendistribution. Mit dem Ausbau des Verkehrszweiges leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Lösung der gegenwärtigen und künftigen Verkehrsprobleme. Ständig teurer und knapper werdende Energiesowie wachsende Umweltbelastung unterstreichen diese Bedeutung.

Ich habe der Deutschen Bundesbahn das Ziel gesetzt, bis 1985 mindestens 18,5 Millionen Tonnen bei diesem Verkehr zu erreichen. Nach unseren Erkenntnissen wird dieses Ziel erreicht werden. Die Steigerungsraten sind beeindruckend, wenngleich das relativ niedrige Ausgangsniveau zu berücksichtigen ist. Dennoch, 13 Prozent im Jahre 1978 und 16 Prozent im ersten Drittel 1979 beim Containerverkehr sowie 20 Prozent 1978 und 37 Prozent im ersten Halbjahr 1979 im Hückepackverkehr sind Wachstumsraten, die nur in zukunftssträchtigen Sparten mit neuen Konzepten moderner Technologie zu erzielen sind.

Schon jetzt 65 Prozent des Ziels von 1985 erreicht

Dies führt dazu, daß bis Ende 1979 im Containerverkehr bereits 46 Prozent und im Hückepackverkehr sogar 60 Prozent der für 1985 vorgegebenen Mengen erreicht sein werden. Die Bedeutung dieses Erfolgs wird noch deutlicher, wenn man weiß, daß die angestrebten 18,5 Millionen Tonnen im Kombiverkehr schätzungsweise 1,1 Millionen Lkw-Fahrten ersetzen. Die Bundesregierung hat diese Entwicklung gefördert durch die Übernahme des Einführungsrisikos bis 1985, durch Investitionszuschüsse und die Neuregelung der Kfz-Steuer-Rückstattung für Lkw, die am Kombiverkehr teilnehmen. Auf diesem Weg müssen wir konsequent weitergehen. Der kombinierte Verkehr hat eine große Zukunft.

Wir werden auch weiterhin bemüht sein, die Rahmenbedingungen für die Kooperation Schiene/Straße zu verbessern. Ich nenne hier nur die restriktive Konzessionsgewährung der letzten Jahre im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Gegenüber dem Ausland haben wir unsere Haltung vielfach mit den noch nicht voll ausgeschöpften Möglichkeiten des Kombiverkehrs begründet.

Die Förderung des kombinierten Verkehrs durch die Bundesregierung kann nicht losgelöst gesehen werden von ihrer allgemeinen Zielsetzung, geeignete Voraussetzungen für möglichst energiesparende Transporte zu schaffen. Dies ist allerdings eine Angelegenheit, die keineswegs allein den Staat angeht. In erster Linie handelt es sich vielmehr um eine Herausforderung für die Verkehrswirtschaft selbst. Einen erfolgversprechenden Weg, hier zu wirklichen Fortschritten zu kommen, sehe ich in einer verstärkten Einbeziehung der Logistik auch in den Dienst des Transportwesens. Die logistischen Bedürfnisse der Wirtschaft sind in den zurückliegenden Jahren zu einer immer deutlicher werdenden Herausforderung für die Deutsche Bundesbahn, die Spedition und die privaten Verkehrsträger geworden.

Logistische Systeme, die zu einer Beschleunigung des Warenumschlages, zur Senkung der Lager-, Verpackungs- und Verkaufskosten und zur Verbesserung des Lieferservice führen, sind notwendige Mittel, um die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Wirtschaft zu steigern. Zwischen den Zielsetzungen der von mir verantworteten Verkehrspolitik auf der einen und den mit der Logistik verfolgten Absichten auf der anderen Seite besteht Übereinstimmung.

Ziel meiner Verkehrspolitik ist es, eine zum Nutzen der Gesamtheit ausgewogene Zusammenarbeit und Arbeitsteilung aller Verkehrsträger sicherzustellen. Dabei kommt es darauf an, die Beförderung von Gütern bei vertretbaren einzel- und gesamtwirtschaftlichen Kosten



optimal zu ermöglichen. Staatliche Daseinsvorsorge und die effektive Organisation der Dienstleistung Verkehr haben diesem Ziel gemeinsam zu dienen. Dieser verkehrspolitischen Zielsetzung entspricht es, wenn die Logistik um eine Vereinfachung, Verbesserung, Beschleunigung und Verbilligung des Zusammenwirkens bestimmter, eng verflochtener Bereiche der Volkswirtschaft bemüht ist und damit eine wichtige gesamtwirtschaftliche Aufgabe erfüllt.

Über diesen allgemeinen Zusammenhang hinaus besteht auch noch eine spezielle Beziehung zwischen Logistik und Verkehrspolitik: Wenn auch die Logistik nicht Gegenstand verkehrspolitischer Eingriffs-Regelungen ist, so beeinflusst die Logistik ihrerseits die verkehrspolitischen Fragen in nicht unerheblichem Maße.

Als Beispiel nenne ich das Thema Werkfernverkehr: Das Neue an der Marketing-Logistik liegt in der Gesamtschau der organisatorischen und physischen Problematik der Güterverteilung. Bei der Entwicklung neuer Konzepte für den Bereich Marketing-Logistik stand die verladende Wirtschaft vor der Frage, den gesamten Bereich an ein spezialisiertes Dienstleistungsunternehmen zu vergeben oder aber marketing-logistische Teilaufgaben - einschließlich der Transporte - selbst zu übernehmen. Wenn es den Verkehrsunternehmen nicht gelang, ein preislich und qualitativ akzeptables Angebot für marketing-logistische Leistung abzugeben, blieb nur die eigene Regie. Abgesehen von den Fällen, in denen ohnehin nur der Einsatz werkseigener Spezialfahrzeuge in Betracht kam, fielen damit natürlich auch die Würfel für einen umfassenden Transport mit eigenen Fahrzeugen im Werkfernverkehr.

Datenverbund als Schrittmacher für Logistik-Informations-Konzept

Die Entscheidung im letzteren Sinne dürfte nicht selten deshalb gefallen sein, weil die Verkehrswirtschaft verständlicherweise Zeit brauchte, sich mit den neuen Ideen der Marketing-Logistik vertraut zu machen. Hinzu kam noch, daß Grundsatzentscheidungen langfristig sind und nur ungern revidiert werden. Die Übernahme der marketing-logistischen Teilbereiche in eigene Regie stellt aber zweifellos eine solche Grundsatzentscheidung dar. Ich meine deshalb: Je mehr die Verkehrswirtschaft sich das Gedankengut der Marketing-Logistik aneignet und je besser sie ihre Gesamtangebote auf die Bedürfnisse von Industrie und Handel zuschneidet, um so besser sind die Chancen, einem übermäßigen Anwachsen des Werkfernverkehrs zu begegnen.

Unter Nutzung der heutigen technologischen Möglichkeit kann ein Datenaustausch durchgeführt werden, der den Anforderungen selbst so komplexer Systeme wie der integrierten Transportkette genügt. Voraussetzung hierfür ist nicht nur die Technik der EDV, sondern in besonderem Maße auch die Kooperationsbereitschaft der Beteiligten. Eine solche Kooperation erlaubt auch die Entwicklung und Institutionalisierung eines Instrumentariums, das als organisatorische Einheit den Aufgaben der Marketing-Logistik genügt (Stichworte: "logistischer Betrieb", integrierte Datenflußkette, Datenverbundsysteme, komplexes integriertes Informationsnetz). Ein solches Datenverbundsystem könnte auch Schrittmacher sein für eine Vereinheitlichung der Begleitpapiere und Frachtdokumente, eine Rationalisierung der Transportabwicklung und nicht zuletzt für eine detaillierte Kostenrechnung und Entscheidungshilfe für privatwirtschaftliche Investitionen.

Der Stand der Technik gewährleistet, daß ein derart komplexes Informationssystem realisiert und damit ein verkehrszweigübergreifendes Gütertransportsystem verwirklicht werden kann, das von untereinander verbundenen logistischen Betrieben ausgeht. Es stünde ein Instrumentarium zur Verfügung, das den Güterverkehr als Gesamtheit auf der Basis marktwirtschaftlicher Kooperation zu ökonomisch wirksamen Verkehrsleistungen befähigen könnte. Erfreulicherweise zeigen Beispiele aus der Praxis, daß sich die wesentlichen Elemente eines solchen Logistik-Informations-Konzeptes durchaus verwirklichen lassen (zum Beispiel Spedition, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost, Seehafenumschlagbetrieb).

Ich begrüße es ausdrücklich, daß in der gesamten Verkehrswirtschaft Bemühungen um ein verstärktes Denken und Handeln in marketing-logistischen Kategorien feststellbar sind. Zusammenfassend läßt sich feststellen:

1. Es existieren theoretisch fundierte Konzepte für Logistik, insbesondere für Marketing-Logistik. Diese berücksichtigen besonders auch die starken Wechselwirkungen zwischen Logistik und Informatik.



2. In der Praxis finden sich gut durchdachte Leistungspakete der Verkehrswirtschaft. Ein echter Durchbruch der Marketing-Logistik konnte aber noch nicht erreicht werden. Dies wird auch daran deutlich, daß es sich bei den bisher bekannten Fallbeispielen ausschließlich um bilaterale Abmachungen zwischen Verladern und Verkehrsunternehmen handelt.

Ich bin überzeugt, daß sich nicht nur Spedition und private Verkehrsträger, sondern auch die Deutsche Bundesbahn in ihrem eigenen Interesse den logistischen Herausforderungen der Wirtschaft in noch stärkerem Maße als bisher stellen werden.

Die Bahn bleibt Rückgrat des Verkehrs

Ich habe die Deutsche Bundesbahn als Rückgrat des Verkehrs angesehen. Durch die jüngste Entwicklung werden wir in dieser Auffassung bestätigt. Als Begründung für diese Auffassung hat die Bundesregierung sechs Argumente genannt, die sicherlich noch ergänzt werden können:

1. Die Deutsche Bundesbahn vermag einen leistungsfähigen Nahverkehr in den Ballungsgebieten anzubieten.
2. Sie leistet einen Beitrag zur Entwicklung der Randgebiete unseres Landes.
3. Die Eisenbahn stellt ein weitgehend energie- und umweltfreundliches Verkehrsmittel dar.
4. Sie hält ein Verkehrsangebot auch für zukünftige, möglicherweise energieärmere Zeiten aufrecht.
5. Durch die Deutsche Bundesbahn bleibt die freie Wahl des Verkehrsmittels für private und gewerbliche Nachfrage nach Personen- und Güterverkehrsleistungen erhalten.
6. Die Bahn hilft älteren und behinderten Mitbürgern sowie Schüler, die nicht in der Lage sind, ein Auto zu haben oder es zu fahren.

Weder der einzelne Bürger noch die Wirtschaft unseres Landes will auf diese Leistungen verzichten. Wir werden aber darüber hinaus die verkehrspolitische Entwicklung in unseren Nachbarstaaten sehr genau im Auge behalten. Rein nationale Lösungsansätze können nicht zum Erfolg führen. Die wachsende internationale Verflechtung im Verkehr, die Zunahme des Warenaustausches in Europa und die steigende finanzielle Belastung der Staaten für den Ausbau und die Unterhaltung ihrer Verkehrsinfrastruktur drängen auf europäische Lösungen. Dabei muß das gesamte Verkehrssystem unter Einbeziehung aller Verkehrsträger erfaßt werden.

Sicher stellt die Bewältigung dieser Probleme eine der vordringlichsten Kooperationsaufgaben auch der Eisenbahnen dar. Das kann uns aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß wir allem voran dringend eine europäische Eisenbahnpolitik brauchen. Dabei sehe ich folgende Schwerpunkte:

- Vereinfachung des Grenzübergangs und der Formalitäten,
- Verstärkung der Maßnahmen im kommerziellen Bereich,
- Vereinfachung der Verfahren und Abrechnungsmethoden bei der Kooperation verschiedener Verkehrsträger,
- mehr Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr und schließlich
- technische Lösungen und Normungen, die einen schnellen und reibungslosen Übergang von einem Verkehrsträger zum anderen erlauben.

Was wir erwarten, ist ein entsprechender Leistungsauftrag an die europäische Eisenbahn, und zwar im Rahmen einer übergreifenden Politik für alle Verkehrsträger. Dies ist ein Weg, dem Ziel einer gemeinsamen Planung, Finanzierung und Realisierung der europäischen Verkehrsinfrastruktur unter Einbeziehung der Eisenbahnen näher zu kommen. Die Bundesregierung ist entschlossen, dazu auch weiterhin konstruktive Beiträge zu leisten.

(-/31.3.1980/vo-he/ben)



Ein politischer Geisterfahrer

Die FDP und der Zick-Zack-Kurs des Kandidaten Franz Josef Strauß

Von Lothar Schwartz

Sprecher des SPD-Vorstandes

Der Kandidat Strauß kurvt und schlingert durch die außen- und innenpolitische Landschaft. Bei seinem Kompaß und Tacho tanzen die Nadeln. Sein Fahrtenschreiber hat in den letzten drei Monaten insbesondere auf internationalen Strecken - von Bukarest über Passau und Bonn bis nach Paris und Washington - vorwiegend Schlangenlinien und Schlaglöcher aufgezeichnet.

Im Binnenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland ist der CSU-Vorsitzende seit dem Spätherbst 1976 insbesondere durch seine rücksichtslose Überhol- und Ramntechnik aufgefallen. Mit dieser Fahrweise hat er unionsintern ganz erhebliche Sach- und Personenschäden verursacht, deren Abwicklung noch keineswegs abgeschlossen ist.

Großes öffentliches Interesse, aber auch Verwirrung im eigenen Fahrerlager, hat die unorthodoxe und waghalsige Kurventechnik des Franz Josef Strauß auf der blau-gelb markierten innenpolitischen Spezialstrecke ausgelöst. Hier die präzisen Daten, aus denen sich seine Neigung zu kurzschlußartigen Reaktionen und risikoreichen Manövern bei plötzlich auftretendem Gegen- und Seitenwind ablesen läßt:

- "Die FDP hat keinen Zweifel gelassen, daß sie auch in Zukunft die leichte Kavallerie der Sozialisten sein wird. Wir sehen SPD und FDP als sozialistische Blockpartei". (Strauß am 25. November 1975)
- "Sie wissen, daß ich bei aller Schärfe meiner Kritik an der FDP immer einer Koalition mit der FDP das Wort geredet habe." (Strauß am 13. September 1976)
- "Wer jetzt noch weiter der FDP hinten reinkriecht, der schwebt doch in Wirklichkeit in einem Heißluftballon - ob das Helmut Kohl ist oder sonstwer. Jetzt ist der Augenblick gekommen, auf den es ankommt. Jetzt gibt es keine Pietät mehr, jetzt wird gestorben." (Strauß am 7. Oktober 1976)
- "Sein Zorn gehört den Liberalen, in denen er den archimedischen Wumrfortsatz der bundesdeutschen Machtkonstellation sieht, ein Häuflein Wegelagerer, das sich mit



einem Stimmenanteil von sechs Prozent 36 Prozent aller Bonner Koalitionspründen erpreßt habe, eine Pünktchen-Partei, von deren Untergang in Hessen die Rückkehr der stärksten Partei, der Union, nach Bonn abhängt: "Die FDP muß weg!" (Münchner Merkur am 7. Oktober 1979 über Wahlkampfauftritte von Strauß in Hessen)

- "Wenn aber die FDP klipp und klar erklärt, sie sei zu einer Koalition mit der Union bereit, aber die Konfrontation Strauß-FDP mache dies leider unmöglich, dann betrachte ich keine Kanzlerkandidatur als beendet." (Strauß am 14. Dezember 1979 bei einem Redaktionsbesuch bei der "Rheinischen Post" in Düsseldorf).
- "Bei der FDP kann man sich auf eines verlassen; ihre Charakterlosigkeit. Denn wenn es ihr an den Kragen geht, kann man sich darauf verlassen, daß sie noch mit zum Schwur erhobener Hand der SPD Treue gelobt und mit uns den Koalitionsvertrag zu unterschreiben bereit wäre. Die Charakterlosigkeit der FDP, verbunden mit ihrem Selbsterhaltungstrieb, ist eine der zuverlässig berechenbaren Komponenten." (Strauß in seiner Sonthofener Rede am 18. November 1974).
- "Ist Genscher als Begriff für politische Zuverlässigkeit zu werten oder ist er künftig im Normenkatalog so einzuordnen: 1 Genscher = Werteinheit für eine bestimmte politische Täuschungskapazität?" (Strauß am 27. März 1976)
- "Wenn Herr Genscher aus Gründen der Staatsräson bereit wäre, die Bundesrepublik politisch handlungsfähig zu erhalten, würden wir ihm die Hand reichen." (Strauß am 28. März 1980). Und auf die Anschlußfrage: "Also können Sie sich einen Vizekanzler Genscher in einer Koalition von CDU/CSU und FDP vorstellen?" kam die Antwort: "Natürlich!"

Aus diesen über sechs Jahre zurückverfolgten Fahrspuren ergibt sich der eindeutige Befund: Der CSU-Vorsitzende und gemeinsame Kanzlerkandidat der Unionsparteien, Franz Josef Strauß, ist ein zum Rückfall neigender politischer Geisterfahrer, der Richtung, Fahrbahnen und Kennzeichen ständig wechselt, um vielleicht doch noch die Siegerstraße zu erwischen.

Wenn dieser abenteuerliche Zick-Zack-Kurs des Kandidaten etwa innen- und parteipolitisch Verwirrung stiften soll, so zeigt zumindest die Schwesterpartei CDU durchaus Wirkung.

(-/31.3.1980/vo-he/ben)



Lamentieren hilft nicht

Nur rechtzeitige westliche Hilfe kann Südafrika das afghanische Schicksal ersparen

Von Wolfgang Roth MdB

Vorsitzender des Ausschusses für entwicklungspolitische Fragen beim SPD-Parteivorstand

Die Erregung der westlichen Welt über Afghanistan ist groß. Ohne Zweifel ist der Einfall der Sowjetunion in ein blockfreies Land ein Akt der Aggression. Man sollte nicht vergessen, daß das Land seit April 1978 kommunistisch war. Noch viel wichtiger jedoch ist, warum es kommunistisch wurde. Es war sturmreif geworden, weil die soziale Lage der Menschen so erbärmlich war, daß für viele der Kommunismus die einzige Chance schien.

Hätte der Westen rechtzeitig geholfen, so wäre dem Land der Kommunismus erspart geblieben. Das Groteske dabei ist, daß dazu weit weniger Geld notwendig gewesen wäre, als nun wegen Afghanistan zum Kauf von Rüstungen ausgegeben wird. Wir haben wieder einmal zu spät gehandelt und setzen zwangsläufig auch noch die falschen Mittel ein.

Lamentieren hilft nicht. Man kann es nur anderswo besser machen. Nach meiner festen Überzeugung wird Südafrika entweder den Weg in ein totales Blutbad oder in den Kommunismus gehen, wenn der Westen nicht handelt und den Anspruch auf ein unabhängiges, demokratisches Namibia und auf politische und soziale Rassengleichheit in Südafrika nicht durchsetzt. Wir haben viele Anzeichen, daß die schwarze Bevölkerungsmehrheit Tag für Tag mehr das Vertrauen in eine friedliche Entwicklung verliert. Die Verbesserung der Qualität der Guerillastreitkräfte und die Erhöhung der Zahl der potentiellen Kämpfer ist unübersehbar. Es wäre nicht überraschend, wenn aufgrund der großen Erbitterung die Zahl der Anschläge schnell anschwillt.

Zur Zeit sind diejenigen, die um ihre Freiheit und Gleichheit kämpfen, keine Kommunisten im Fahrwasser der Sowjets. Zwar werden sie von dort unterstützt, weil sie Hilfe für ihren Kampf von jedem annehmen, der sie ihnen gibt. Aber sie sind in der überwiegenden Mehrheit schwarze Nationalisten wie es Kenyatta war und Mugabe ist.

Die einzige Perspektive, die Südafrika heute hat, ist, den Reformprozeß außerordentlich zu beschleunigen. Nur wenn insbesondere die jungen Schwarzen den Eindruck haben, daß ihr Weg in Richtung auf Gleichheit und Demokratie, natürlich mit starken Minderheitenrechten wie in Zimbabwe/Rhodesien geht, kann das Blutvergießen verhindert werden.

Das ist zwar vor allem ein moralisches Problem, aber für uns ist es auch eine wirtschaftliche Notwendigkeit, daß Südafrika nicht im Chaos versinkt. Rohstoffpolitisch ist Südafrika jedenfalls kurzfristig unersetzlich. Bisher hat die deutsche Industrie das Apartheid-Regime als unabänderlich hingenommen. Sie sollte ihr Verhalten schnell ändern, sonst sind wir in nicht zu ferner Zukunft die Investitionen los und wir büßen jede Rohstoffsicherheit ein.

Die Militärstrategen, die jetzt in Afghanistan das Wort an sich gerissen haben und die schon über die Sicherung der Kap-Route philosophieren, werden weder Handels- noch Rohstoffbeziehungen sichern können, wenn aufgrund der ausbrechenden Konflikte nur noch verbrannte Erde übrig bleibt. Wir stehen vor der Alternative, ein Problem zu lösen oder in einigen Jahren vor einem Scherbenhaufen unserer Politik beziehungsweise vor einem kommunistischen Regime zu stehen. Wie Zimbabwe gezeigt hat, sind aber auch komplizierte Konflikte lösbar.

(-/31.3.1980/v0-he/ben)

+ + +

