

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 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 MdB, Bundesminister für Verkehr, setzt sich dafür ein, auch künftig im ordnungspolitischen Rahmen notwendige Anpassung im Verkehrswesen zu ermöglichen: Kontrollierter Wettbewerb.

Seite 1-3

Hermann Dürr MdB zu den Vorschlägen des Bundesrates zum Betäubungsmittelrechts: Mehr Knast, weniger Therapie?

Seite 4/5

Buchbesprechung

Fritz Sängler bespricht Bernt Engelmanns neues Schwarzbuch "Franz Josef Strauß".

Seite 6

Kurt Mattick MdB antwortet Rainer Barzel: Meister im Weglassen.

Seite 7

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

35. Jahrgang / 148

6. August 1980

Kontrollierter Wettbewerb

Auch künftig im ordnungspolitischen Rahmen notwendige Anpassungen ermöglichen

Von Kurt Gscheidle MdB
Bundesminister für Verkehr

Auch im Bereich der Verkehrspolitik empfiehlt es sich, erprobte Wege solange nicht zu verlassen, bis neue, bessere Wege gefunden sind. Vielmehr gilt es, auf den Erkenntnissen der Vergangenheit aufzubauen, sie weiterzuentwickeln. Es ist sicher richtig, daß noch einiges im Bereich der Ordnungs- und Strukturpolitik verbesserungsbedürftig ist. Andererseits wäre es töricht, alles nur deswegen zu verändern, weil es überkommen ist.

Die verkehrspolitische Arbeit setzt eine kontinuierliche Weiterverfolgung der grundsätzlichen Ziele voraus, insbesondere

- die Erhaltung und den Ausbau der Mobilität,
- Die Gestaltung einer Verkehrsstruktur für eine sich stetig weiterentwickelnde Wirtschaft,
- die Freiheit der Verkehrsmittelwahl in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung.

Diese verkehrspolitischen Ziele waren die Basis aller ordnungs- und investitionspolitischen Initiativen, Arbeiten und Maßnahmen der zurückliegenden Jahre.

Was konnten wir bis heute erreichen? Der Bund hat in den vergangenen fünf Jahren rund 20 Milliarden DM in die Deutsche Bundesbahn investiert.

Das elektrifizierte Streckennetz der Deutschen Bundesbahn wurde seit 1960 um rund 7.000 km erweitert. Es hat nunmehr eine Betriebslänge von rund 10.700 km; das sind rund 38 Prozent des Gesamtnetzes.



Das Angebot im Fernreiseverkehr wurde durch das neue IC-System umfassend verbessert. Auf den vier Linien mit einer Streckenlänge von 3.115 km verkehrten die IC-Züge nunmehr im Ein-Stunden-Rhythmus.

Güterverkehrsaufkommen und Fahrgastzahlen haben in den letzten Jahren wieder zugenommen.

Die Bemühungen um Kostensenkung durch Rationalisierung wurden konsequent fortgesetzt. Im Zeitraum 1974 bis 1979 konnte die DB ihre Dienstkräfte um 77.000 vermindern. Dies führte zu einer Senkung der Personalkosten um rund 3,5 Milliarden DM pro Jahr.

Die Transporte im Huckepackverkehr wuchsen von nahezu Null (Ende der 60er Jahre) bis 1979 auf 3,8 Millionen Tonnen. Im Containerverkehr erhöhte sich die beförderte Menge von 1,7 Millionen Tonnen im Jahre 1970 auf 5,8 Millionen Tonnen im Jahre 1979.

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs lag die Hauptschwierigkeit in den unterschiedlichen Kompetenzen von Bund, Land und Gemeinden. Dennoch ist es gelungen, die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich zu verbessern. Dies war vor allem auch eine Folge der Leistungen des Bundes: Seit Jahren stellt der Bund mehr als eine Milliarde DM für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung. Damit wurden rund 1.100 km U-, Stadt- und S-Bahnen in Betrieb genommen. Weitere 700 km befinden sich noch im Bau.

Das Netz der Bundesfernstraßen verzeichnete von 1960 bis 1979 eine Zunahme um rund 12.000 km, davon 4.900 km Autobahnen. Im Rahmen des derzeit geltenden Fünfjahresplans 1976 bis 1980 sind in den vier Jahren bis zum 1. Januar 1980 rund 800 km Autobahnen und rund 850 km Bundesstraßen neu- und ausgebaut worden.

In den letzten Jahren sind erhebliche und erfolgreiche Anstrengungen zur Verringerung des Unfallrisikos gemacht worden. 1979 gab es im Vergleich zu den Jahren 1960 bis 1962 etwa die gleiche Anzahl tödlich Verunglückter; die Unfallgefahr je Kraftfahrzeug und gefahrenen Kilometer konnte auf 40 Prozent reduziert werden.

Die kontrollierte Wettbewerbsordnung des Verkehrs hat sich bewährt. Sie

- gibt den Bürgern ein hohes Maß an privater und beruflicher Mobilität,
- gewährleistet eine reibungslose Güterversorgung und
- trägt entscheidend dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu erhalten.

Die verkehrspolitischen Aufgaben müssen daher auch in Zukunft im Rahmen der kontrollierten Wettbewerbsordnung erfüllt werden. Dabei wird an dem Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels festgehalten.

Planungen für die 80er Jahre können an den Energie- und Umweltfragen nicht vorbeigehen. Allein die Tatsache, daß 96 Prozent des in der Bundesrepublik Deutschland benötigten Öls importiert werden muß, verdeutlicht die Notwendigkeit, Mineralöl auch im Verkehrsbereich einzusparen. Die Bundesregierung hat daher für den Verkehrsbereich folgende Maßnahmen beschlossen.

- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Aufnahme energiesparender Fahrweise in die Führerscheinprüfung
- Förderung neuer, energiesparender Technologien im Verkehrsbereich
- Verstärkung der energiepolitischen Akzente in der Verkehrspolitik.



Wir begrüßen es, daß die deutsche Automobilindustrie zugesagt hat, den Kraftstoffverbrauch bis 1985 für Neu-Pkw um zehn bis zwölf Prozent und für Nutzfahrzeuge um rund fünf Prozent zu verringern und ab Herbst 1980 in alle Neu-Pkw Anzeigeräte für den Kraftstoffverbrauch einzubauen.

Ein wichtiger Ansatzpunkt für die energiegerechte Verkehrspolitik liegt darin, die vom Erdöl unabhängigen Verkehrssysteme - also insbesondere die Schiene - forciert auszubauen. Für den Ausbau und die Modernisierung des DB-Schiennetzes sieht der Verkehrswegeplan im Zeitraum von 1981 bis 1990 Investitionsmittel in Höhe von etwa 44 Milliarden DM vor. Das sind 29 Prozent des gesamten Investitionshaushaltes. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs ist für weitere Ausbaumaßnahmen im gleichen Zeitraum ein Investitionsvolumen von über 14 Milliarden DM geplant.

Die Anforderung des Bürgers an den Straßenbau haben sich erheblich gewandelt. Umweltbewußtsein und Sicherheitsaspekte sind weit in den Vordergrund gerückt. Aber auch die gestiegenen Treibstoff- und Straßenbaukosten haben uns veranlaßt, neue Leitlinien für den Bundesfernstraßenbau zu formulieren. Sie sind in dem Grundsatz - Qualität geht vor Quantität - zusammengefaßt. Danach werden dem Schutz des Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen, dem Schutz der Natur und Verbesserungen des Wohnumfeldes in den Städten und Gemeinden eine zunehmende Bedeutung bei der Straßenplanung beigemessen.

Zusammengefaßt lassen sich die Grundzüge unserer Verkehrspolitik für die 80er Jahre wie folgt umreißen: Die verkehrspolitischen Aufgaben müssen auch in Zukunft im Rahmen der kontrollierten Wettbewerbsordnung erfüllt werden. Der ordnungspolitische Rahmen wird jedoch flexibel gehalten, um notwendige Anpassungen zu ermöglichen. Die Ordnungspolitik ist allerdings keine "verkehrspolitische Wunderwaffe" mit der sich kurzfristig und ohne Zutun der Verkehrsnutzer und Verkehrsträger eine grundlegende Änderung der Arbeitsteilung im Verkehr herbeiführen ließe. Dies ist ohnehin nur langfristig erreichbar. Die vom Bundesminister für Verkehr betriebene enge Verzahnung von Ordnungs- und Investitionspolitik ist nur eine, wenngleich sehr wichtige Voraussetzung dafür. Mindestens ebenso notwendig ist jedoch die Bereitschaft der Verkehrsträger, durch dauerhafte Kooperation die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel stärker als bisher zu nutzen.

(-/6.8.1980/hi/ca)



Mehr Knast, weniger Therapie?

Die Vorschläge des Bundesrates zum Betäubungsmittelrecht

Von Hermann Dürr MdB

Vorsitzender des Arbeitskreises Rechtswesen der SPD-Bundestagsfraktion

In manchen Länderjustizministerien scheint immer noch das Vorurteil von der heilenden Einwirkung des Strafvollzugs auf drogenabhängige Täter zu herrschen. Von ihnen wird angenommen, sie würden die größten Strapazen auf sich nehmen, um nicht in den Strafvollzug zu kommen. Leider ist eher das Gegenteil richtig. Die Therapie erscheint ihnen als hart und schwer, der Knast dagegen als eher angenehm. Kein Wunder, denn dort wird von ihnen nicht mehr verlangt als Folgsamkeit. In Rehabilitationseinrichtungen der freien Träger wird ihnen die tägliche Entscheidung gegen das Heroin abverlangt. Sie besteht darin, die offene Haustür höchstens zum Spazierengehen, nicht aber zum Davonlaufen zu benutzen. Außerdem sollen sie arbeiten, sich in eine Gemeinschaft einfügen, im Wortsinne mitmachen. Der Knast als lästige Alternative hat seine Schrecken verloren. Es bedarf der Anreize, Heroinabhängige in die Therapie zu locken.

Dem hat der Gesetzesbeschluß des Bundestages zur Neuordnung des Betäubungsmittelrechts einigermaßen Rechnung getragen. Wird jemand wegen seiner Drogenabhängigkeit zu Freiheitsstrafe von nicht mehr als zwei Jahren verurteilt, oder hat er einen Strafrest von nicht mehr als zwei Jahren zu verbüßen, dann kann die Vollstreckung bis längstens zwei Jahre zurückgestellt werden, wenn er sich in einer staatlich anerkannten Therapie-Einrichtung behandeln läßt. Die Zeit des Aufenthalts wird auf die Strafe angerechnet, bis zwei Drittel der Strafe erledigt sind. Steht er die Therapie durch, wird ihm der Strafrest zur Bewährung ausgesetzt. Bricht er die Therapie ab, so ergeht Haftbefehl und die Zurückstellung der Vollstreckung wird widerrufen.

Die Bundesratsmehrheit ist der Ansicht, dieses Konzept bedürfe der Absicherung gegen Mißbrauch. Es könne sich jemand mißbräuchlich auf Drogenabhängigkeiten berufen. Während nach dem Gesetzesbeschluß des Bundestages im Beschluß über die Zurückstellung der Vollstreckung die Anrechnung der Therapiedauer auf die Strafzeit angeordnet werden soll, soll nach Ansicht der Bundesratsmehrheit am Ende der Therapie



die Strafe zur Bewährung ausgesetzt werden. Mit dieser Entscheidung kann das Gericht anordnen, daß die Zeit der Behandlung ganz oder teilweise auf die Strafe angerechnet wird, "sofern dies unter Berücksichtigung der Anforderungen, welche die Behandlung an den Verurteilten gestellt hat, angezeigt ist". Für den Drogenabhängigen ist das ein Spatz auf dem Dach eines Wolkenkratzers. Es kann sein, daß er hinterher erfährt, seine Therapiezeit werde nicht oder nur teilweise auf die Strafe angerechnet, weil er in einer falschen, das heißt einer zu weichen Rehabilitationseinrichtung gewesen sei. Bleibt er therapieunwillig im Strafvollzug, dann kann er sein spätestes Entlassungsdatum nach dem Kalender berechnen. Erklärt er sich zur Therapie bereit, dann weiß er nicht, ob und wie weit ihm die Therapie angerechnet wird. Er weiß nur, daß ihm als "Korsettstange" das letzte Drittel der Strafe zur Bewährung ausgesetzt wird. Soweit stimmen Bundestagsbeschluß und Bundesratsvorschlag überein. Während aber der Bundestag die restliche Bewährungszeit auf zwei Jahre festlegen wollte, möchte sie die Bundesratsmehrheit bis auf fünf Jahre ausdehnen können.

Was bringt den Bundesrat zu seinem Vorschlag? In der Begründung steht dazu: "Eine gesonderte motivationsfördernde Wirkung kommt der Entscheidung über die Anrechnungsfähigkeit schon vor Behandlungsbeginn nicht zu. Sie ist im Gegenteil geeignet, Scheinmotivationen zu fördern, wobei sich die nur scheinbar Motivierten ganz überwiegend zu einem erheblichen Störfaktor für das therapeutische Klima auswirken. Deshalb erscheint es allein sachgerecht, die Entscheidung über die Anrechnung erst nach (letztlich erfolgreichem) Abschluß der Behandlung (en) zu treffen". Nur am Rande sei noch vermerkt, daß Alkoholikern nach geltendem Recht die Zeit in einer Entziehungsanstalt stets auf die Strafe angerechnet wird.

Wirkt die nach dem Bundesratsvorschlag gegebene Ungewißheit über die Anrechnung, teilweise Anrechnung oder Nichtanrechnung der Therapiezeit auf die Strafe motivationsfördernd? Das ist keine Frage an die Juristen, sondern an die Praktiker der Drogenberatung und -therapie. Die sind als Sachverständige vor dem Vermittlungsausschuß nicht zugelassen, haben aber bis Anfang Oktober genügend Zeit, den Abgeordneten und Länderministern ihre Ansicht mitzuteilen. (-/6.8.1980/hi/ca)

(Folgt Teil III und Schluß)



Buchbesprechung

"Schluß! Aus!"

Bernt Engelmann, "Das Neue Schwarzbuch, Franz Josef Strauß", Verlag Kiepenheuer u. Witsch, 1980, 222 Seiten, DM 9.80.

Heute brachte er mir das Buch zurück, früher als versprochen. "Er" ist eine "Hunde-Bekannschaft"; wir trafen uns gelegentlich. Seiner ist ein Fox-Rüde, meiner eine Welsh-Dame. Sie respektieren einander, wie wir Zweibeiner uns auch, obwohl er für Franz Josef Strauß schwärmt: Der sei der einzige Politiker in Deutschland, der uns noch vor dem Bolschewismus retten könne. Der sei der beste Repräsentant der Deutschen! Der Mann mag so etwa 50 bis 55 Jahre alt sein.

Da entstand natürlich keine Diskussion. Aber ich hatte gerade "Das Neue Schwarzbuch" von Engelmann über FJS gelesen, in dem der so oft genannte, viel verleumdete, beleidigte und verfolgte Autor über eben diesen vorbildlichen Deutschen berichtet, diesen Zeugen für deutsche Art und Sitte, deutsches politisches Wollen und vor allem auch für den Ablauf der deutschen Geschichte.

Aber Engelmann schreibt darin nicht nur über, sondern auch von FJS. Er erzählt dessen Lebenslauf, zu dessen Beginn der tragende Held des Buches nur erst Franz hieß, leider nicht, wie er zum Josef wurde und warum. Dort ist zu lesen, "wie man Minister wird" und wie der Bundesminister für Verteidigung "auf den Grundlagen von Sitte und Recht" den Schützenpanzer HS 30 beschaffte, ohne ihn eigentlich richtig zu kennen, und den in Kalifornien gebauten Starfighter F 104, der dann auch "C" hieß, nachdem er für Germany hergerichtet wurde. Seit Jahren sind das bekannte Geschichten. Wer nun aber diese Einzelheiten noch einmal liest, heute, da wir vor großen Entscheidungen stehen müßten, der fragt sich, wie es möglich ist, daß jemand angesichts solcher unbestrittenen Tatsachen eigentlich Minister sein, wieder werden und gar zum Kanzler-Kandidaten erkoren werden kann. Die Affären um den "Onkel Aloys" und um den "Spiegel", um "rechtswidrige Eingriffe in die Justiz", das "Versagen in Krisen-Situationen" sind Titel weiterer (keinesfalls aller) Kapitel. Eine vielfältige Materialsammlung über "Strauß als Politiker" führt zum letzten Abschnitt und der Meinung: "Wir können gar nicht genug Konfrontierung schaffen."

Nein, Engelmann hat kein gehässiges Buch geschrieben. Es ist ein sachliches Buch. Aber die Sachen haben es in sich. Viele Menschen mögen keine Tatsachen, wenigstens nicht dieser Art; sie akzeptieren sie allenfalls verschleiert und lieben Illusionen. Dieses Buch zerstört die Luftschlösser gründlich, die sich mancher im Blick auf den forschenden FJS gebaut hat und in denen er wohnen möchte, was immer in dieser Welt auch Wirklichkeit sein mag. Das Leben läßt sich nicht wegschieben, nicht verfälschen. Wer diese 222 Seiten gelesen hat, der beginnt mindestens nachzudenken.

Ich hatte meinem "Hunde-Bekanntem" das Buch wirklich nur genannt, nicht empfohlen, aber angeboten. Ich hatte ihm dann, als er es erbat, nur geraten, beim Überfliegen wenigstens die Feststellungen des Bundesrechnungshofes über die zu verantwortenden Milliarden und vor allem auch die Seiten 68 (Fußnote) und 115 (oben) genau zu lesen.

Jetzt fragte ich ihn, ob er etwas gelesen habe. Die Antwort war so: "Ja, genug! Mir reicht das! Junge, Junge, das habe ich nicht gewußt. Schluß! Aus!"

Fritz Säger
(-/6.8.1980/ks/10)

+ + +
Verantwortlich: Willi Carl



Meister im Weglassen

Das Zahlenspiel des Herrn Barzel

Von Kurt Mattick MdB

Vorsitzender des Bundestagsausschusses für innerdeutsche Beziehungen

Herr Barzel versucht, bei seiner irreführenden Bemerkung vom 1. August 1980 in der Tageszeitung DIE WELT ertappt, nun am 6. August 1980 durch Verwendung einer amtlichen Zahlenreihe zu belegen, daß es vor den Ostverträgen qualitativ und quantitativ mehr innerdeutsche Begegnungen und Besuche als jetzt gegeben hat.

Im Weglassen ist er dabei ein Meister, denn jeder, der das Wort Begegnung richtig versteht, wird nicht nur den Besuch von Ost nach West sondern auch den Besuch von West nach Ost im Auge haben. Jeder, der den Satz von Herrn Barzel nach unserem Sprachverständnis liest, wird als Vergleich nicht Zahlen aus den Jahren vor dem Mauerbau heranziehen. Die Mauer wurde errichtet, um die Begegnungen und den Flüchtlingsstrom zu stoppen.

Nützlich kann doch wohl nur der Vergleich der Zahlen bei Übernahme der Regierung durch die sozial-liberale Koalition im Jahre 1969 mit den Zahlen von 1979 sein. Sie lauten:

	<u>1969</u>	<u>1979</u>
- Reisen von Einwohnern der Bundesrepublik	1.107.100	3.617.000
- Reisen von Einwohnern von Berlin (West) ca.	60.000	3.100.000
- Reisen aus der DDR	<u>1.042.191</u>	<u>1.410.474</u>
- Begegnungen insgesamt	2.209.291	8.127.474

2,2 Millionen Begegnungen im Jahre 1969 stehen 8,1 Millionen im Jahre 1979 gegenüber. Diese Zahlen kennt auch Herr Barzel. In Berlin sagt man: "Das hat er wohl vergessen in der Eile."
(-/6.8.1980/ks/ca)

+ + +

