

# Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 1204 08  
Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: D8 86 846 ppbn d



## Inhalt

Günther Jansen MdB, SPD-Landesvorsitzender in Schleswig-Holstein, erläutert die Programmdiskussion seiner Partei: Nicht Spaltpilz sein. Seite 1

Rudolf Dreßler MdB fordert, die Verankerung der Sozialdemokratie in der Arbeitnehmerschaft zu stabilisieren: Vertrauensarbeit anerkennen. Seite 3

Dietrich Sperling MdB berichtet über Petenten zum Haushaltsstrukturgesetz: Gewinn hat der Postminister. Seite 5

Klaus Daubertshäuser MdB unterstützt die Initiative für den beschleunigten Ausbau von Ortsumgehungen: Die Länder müssen Gas geben. Seite 6

Norbert Wieczorek MdB kritisiert den Polizeieinsatz am Startbahn-West-Projekt: Auch der Bund ist gefordert. Seite 7

Herausgeber und Verleger:  
Sozialdemokratischer  
Pressedienst GmbH  
Godesberger Allee 108-112  
5300 Bonn 2  
Telefon: (02 28) 8 12-1

36. Jahrgang / 215

10. November 1961

Nicht Spaltpilz sein

Sozialdemokraten diskutieren über den Augenblick hinaus

Von Günther Jansen MdB

Landesvorsitzender der SPD in Schleswig-Holstein

Was auf dem SPD-Landesparteitag in Flensburg vor wenigen Wochen nicht an die Öffentlichkeit gelangte, war der "Erste Diskussionsentwurf für die Leitsätze der SPD in Schleswig-Holstein".

Der Entwurf eines neuen Grundsatzprogramms des SPD-Landesverbandes, das das sogenannte Heiligenhafener Programm - Grundsätze, die noch unter Jochen Steffen entstanden - aktualisieren soll.

Ein Programmentwurf, der über die tagesaktuelle politische Hektik hinaus Orientierungspunkte setzen soll und der politische Entscheidungsfelder an den Grundwerten der Partei messen soll - oder umgekehrt.

Auf den zweiten Blick bietet der Diskussionsentwurf der Leitsätze dann aber Zusammenhänge und Argumentationslinien an, die über das hinausgehen, was wir an täglichen Begründungen, Rechtfertigungen und Klarstellungen für unsere Politik zu geben gewohnt sind. Daß zum Beispiel Friedenspolitik scheitern muß, wenn sie sich auf das Abzählen der Panzer, Raketen und Soldaten beider Seiten beschränkt. Daß sie scheitern muß, wenn wir unseren Blickwinkel auf den Ost-West-Konflikt einengen und die Nord-Süd-Problematik als ein Thema für theoretische Zirkel betrachten, das angeblich nichts mit unserem Frieden zu tun hätte.

Daß unsere Arbeit aber auch dann scheitern muß, wenn es uns nicht gelingt, den jüngeren Menschen Perspektiven einer

Verbinden  
zu verbinden  
Regionen



menschenwürdigen Zukunft aufzuzeigen und den älteren Menschen trotz der vielen schlechten Erfahrungen neuen Mut zu einem Engagement für diese Gesellschaft zu geben, das über die Wohlfahrtslotterie im Fernsehen hinausgeht.

Insofern sind diese Leitsätze ein Diskussionsangebot, das nur dann einen Sinn bekommt, wenn wir es schaffen, mit den von uns formulierten Wertvorstellungen nicht nur bei uns, sondern auch in der Bevölkerung Bewußtsein zu organisieren.

Und eben das erscheint dringend notwendig, angesichts der Tatsache, daß die SPD dabei ist, in vielen Politikbereichen das Feld jenen Gruppen und Bürgerinitiativen zu überlassen, die ungebundener, frischer, freier und häufig auch phantasievoller an die Problemstellungen unserer Gesellschaft herangehen.

Schon heute erscheint die Zahl der engagierten Bürger, die teils unorganisiert, aber auf jeden Fall ohne Partei für viele Bereiche unseres Gemeinwesens Verantwortung fühlen und übernehmen, größer als die Mitgliederkarteeien von CDU, SPD und FDP.

Diese Entwicklung zwingt uns, unsere traditionellen Denkmuster zu überprüfen. Ich bin zum Beispiel gar nicht sicher, daß wir unter ausschließlichem Hinweis auf das, was wir Arbeiterbewegung nennen, Fundament und Basis unserer Politik richtig definieren.

Wenn wir die Grund- und Zielwerte unserer Partei ernst nehmen, dann gehören mindestens die Ökologiebewegung und die Friedensbewegung gleichgewichtig dazu. Nicht nur, weil diese Bewegungen zahlenmäßig so groß geworden sind, sondern vor allem, weil ein inhaltlicher Zusammenhang zwischen Frieden, Umweltbedingungen und Arbeit besteht. Es wäre deshalb nicht nur ein taktischer Fehler, sondern eine verhängnisvolle und zukunftsverbauende Entwicklung, wenn Sozialdemokraten sich zu Spaltpilzen dieser Bewegung machen ließen. Ansätze dazu hat es auf allen Seiten gegeben und gibt es in der praktischen Politik der Bundesregierung leider immer noch.

Der Entwurf der Leitsätze umfaßt folgende politische Aussagen:

- |     |   |
|-----|---|
| I   | Ziele und Grundwerte  |
| II  | Die Probleme wachsen  |
| III | Ohne Umdenken keine Lösungen  |
| IV  | Politik für eine bessere Zukunft  |
|     | 1. Sozialdemokraten für Frieden und Abrüstung   |
|     | 2. Sozialdemokraten für eine neue Solidarität   |
|     | 3. Sozialdemokraten für eine demokratische,<br>ökologisch ausgerichtete Wirtschaftsordnung  |
|     | 4. Sozialdemokraten für Selbstentfaltung und<br>Solidarität in Bildung, Kultur und Freiheit |
| V   | Unser Weg.  |

Die SPD-Ortsvereine und alle Mitglieder sind aufgerufen mitzudiskutieren und im Frühjahr 1982 - nach der Kommunalwahl - auf einem Landesparteitag zu entscheiden. Die Parteidiskussion wird von einer Arbeitsgruppe des Landesvorstandes unter dem Vorsitz des stellvertretenden SPD-Landesvorsitzenden Gerd Walter begleitet. (-/vo-he/10.11.1981/ca)

(Der SPD-Landesverband Schleswig-Holstein ist gern bereit, Entwürfe des Programms an Parteimitglieder aus anderen Bezirken, aber auch an interessierte Bürger gegen Erstattung der Kosten abzugeben: Kleiner Kuhberg 28-30, 2300 Kiel 1.)



Vertrauensarbeit anerkennen

Die Verankerung der Sozialdemokratie in der Arbeitnehmerschaft stabilisieren!

Von Rudolf Dreßler MdB

Vorsitzender des Bundesausschusses der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen

Der Vorschlag von Peter Glotz, in den Delegiertenversammlungen der Unterbezirke rund die Hälfte der nach dem Parteiengesetz möglichen "geborenen" Delegierten für Arbeiter und Betriebsräte zu reservieren, hat sowohl in der Partei als auch in der Öffentlichkeit ein unterschiedliches Echo gefunden. Es gibt dabei auch kritische Stimmen. Während von einigen die Einführung eines "Minderheitenschutzes für Arbeiter" befürchtet wird, glauben andere, daß eine bestimmte Gruppe in der Partei mit Privilegien und Sonderrechten ausgestattet werden soll. Anderen wiederum scheint der Vorschlag nicht ausreichend zu sein, um den Einfluß der Arbeitnehmer in der Partei zu stärken. Und schließlich wird unterstellt, daß es im Grunde nur darum gehe, die politischen Mehrheitsverhältnisse auf den Parteitag zu verändern.

Bei solchen Meinungen wird erkennbar, daß am eigentlichen Kern des Problems vorbeidiskutiert und politische Zielsetzungen entweder nicht erkannt oder nicht in Rechnung gestellt wurde.

Tatsache ist, daß in der AfA seit Jahren intensiv darüber diskutiert wird, wie die Rechte der betriebstätigen Arbeitnehmer und der SPD-Betriebsgruppen in der politischen Willensbildung der Partei verstärkt werden können, vor allem bei der Aufstellung von Kandidaten für Parteifunktionen und öffentlichen Aufgaben, bei Delegiertenwahlen und bei der Antragsberatung. Diese Diskussion muß vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Entwicklung in den 70er Jahren gesehen werden, die auch in der SPD zu tiefgreifenden soziologischen Veränderungen geführt hat. Die personelle Repräsentanz der Partei in ihren Gremien, auf den Parteitag und in den Parlamenten ist zunehmend zu einer Dominanz öffentlicher Verwaltungs- und Dienstleistungsberufe geworden. In einer Kommunikationsstudie des Parteivorstandes heißt es wörtlich: "Die Führungsauslese in der SPD konzentriert sich auf die Angestellten und Beamten. Die Beschäftigung im öffentlichen Dienst scheint eine wesentliche Voraussetzung zu sein, um sich in der Partei durchsetzen zu können."

Die Öffnung der Partei über ihren ursprünglichen historischen Rahmen hinaus war notwendig und unverzichtbar. Sie hat aber zu einer Schlagseite zu Lasten der betriebstätigen Arbeitnehmerschaft geführt. Für Sozialdemokraten, die in der Tradition der europäischen Arbeiterbewegung stehen, ist dies eine Herausforderung.

Im Mittelpunkt der Diskussion über mögliche Lösungsvorschläge steht in der AfA die Frage nach der Chancengleichheit und den Mitwirkungsmöglichkeiten der betriebstätigen Arbeitnehmer in den Entscheidungsgremien der Partei. Niemand wird ernsthaft bestreiten können, daß insbesondere die gewerblichen Arbeitnehmer auf Grund objektiver Bedingungen und Schwierigkeiten benachteiligt sind. Sie haben weder ein Telefon, über das man vor Ortsvereinsitzungen Absprachen über die Delegiertenauswahl treffen kann, noch verfügen sie über andere Möglichkeiten der Kommunikation für politische Betätigung, wie sie im öffentlichen Dienst bestehen. Besonders benachteiligt sind dabei wiederum die circa 3,5 Millionen Schichtarbeiter.

Den sozialdemokratischen Arbeitnehmern geht es nicht darum, privilegiert zu werden oder Sonderrechte zu erhalten. Sie stellen aber die berechnete Frage, wie die in der



politischen Betriebsarbeit geleistete Vertrauensarbeit für die Partei, die nicht erst nach Feierabend, sondern schon morgens mit der Frühschicht beginnt, von der Partei anerkannt wird und wie sie in den Entscheidungsgremien ihren Niederschlag finden könnte. Wenn die betriebliche Vertrauensarbeit für die Partei unverzichtbar und ebenso wichtig ist, wie die Vertrauensarbeit im Ortsverein, es den Betriebsgruppenmitgliedern und den Betriebsfunktionären aber nicht zugemutet werden kann, den gleichen Teil an Vertrauensarbeit auch noch im Ortsverein zu leisten, um an politischen Entscheidungen beteiligt zu werden, dann muß nach anderen Lösungen gesucht werden, um eine Chancengleichheit herzustellen. In letzter Konsequenz müßten die Betriebsgruppen den Ortsvereinen gleichgestellt und die gleichen politischen Rechte wie diese erhalten. Einen solchen Schritt läßt das Parteiengesetz nicht zu.

Deshalb bleibt nur die Möglichkeit, eine stärkere Beteiligung der Betriebsgruppenmitglieder, seien es Arbeiter, Angestellte oder Beamte, über entsprechende Satzungsänderungen in den Unterbezirken zu erreichen. Nach dem Vorschlag der AfA soll sich mindestens die Hälfte der Delegierten, die "kraft Satzung" an einem Unterbezirksparteitag teilnehmen können, aus Betriebsgruppenmitgliedern zusammensetzen. Beispiel: Ein UB-Parteitag besteht aus 200 Delegierten; davon können 40 (ein Fünftel) Delegierte kraft Satzung sein; hiervon sollen mindestens 20 Delegierte aus Betriebsgruppenmitgliedern bestehen.

Diese Delegierten - und Ersatzdelegierten - sollen auf einer Konferenz sämtlicher Betriebsgruppenmitglieder eines Unterbezirks nominiert werden. Jede Betriebsgruppe soll entsprechend der Zahl ihrer Mitglieder ein Vorschlagsrecht für die Nominierung der Delegierten erhalten. Eine solche Regelung würde sowohl für die Betriebsgruppen in der gewerblichen Wirtschaft als auch für die im Bereich des öffentlichen Dienstes gelten. Die Verwirklichung dieses Vorschlages würde noch keine volle Chancengleichheit für die betriebstätigen Arbeitnehmer bringen, es wäre aber immerhin ein Fortschritt gegenüber dem jetzigen Zustand.

Wichtig scheint auch der Hinweis, daß die AfA darüber hinaus vorschlägt, in einer Richtlinie für die politische Betriebsarbeit Bedeutung, Aufgaben und Rechte der Betriebsgruppen festzulegen. Die AfA will damit eine umfassende Regelung erreichen, damit die betriebstätigen Arbeitnehmer das Gewicht in der politischen Willensbildung und in den politischen Institutionen dieses Landes erhalten, das ihnen zukommt.

Insbesondere in einer Zeit, die von schweren wirtschaftlichen Problemen, unpopulären gesetzgeberischen Entscheidungen und ungelösten sozialen Schwierigkeiten gekennzeichnet ist, kommt es auf die enge Beziehung zwischen Politik und Arbeitswelt an. Die feste politische und personelle Verankerung der Sozialdemokratie in der Arbeitnehmerschaft in der politisch-gewerkschaftlichen Betriebsarbeit und in den Gewerkschaften war und ist grundlegende Voraussetzung und Bedingung für eine Orientierung ihrer Arbeit an den Interessen der breiten Schichten des Volkes, insbesondere der Arbeitnehmerschaft, und für die Durchsetzung ihrer Ziele. Diese Einschätzung verlangt immer neue Anstrengungen, das Zusammenwirken und den Meinungsaustausch zwischen den Gliederungen und den Gremien der SPD und den vorwiegend in Betrieben, Verwaltungen und Gewerkschaften tätigen Sozialdemokraten. An dieser Stelle erlaube ich mir, Herbert Wehner zu zitieren: "Wenn manchmal gedacht oder gemeint wird, die Betriebstätigen seien die Hausmacht der SPD, so ist das leichtsinnig oder falsch." (-/10.11.1981/vo-we/hgs)



Gewinn hat der Postminister

Anmerkungen zur bevorstehenden Verabschiedung des Haushaltsstrukturgesetzes

Von Dr. Dietrich Sperling MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für  
Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Sparmaßnahmen tun weh. Wenn irgendwo öffentliches Geld gestrichen oder aber auf den Verzicht der Einnahme (sprich: Subvention) verzichtet wird, gibt es am Ende einer Kette jemanden, bei dem das Geld im Portemonnaie beziehungsweise in der Kasse fehlt.

Es ist natürlich und legitim, wenn diejenigen, die so betroffen sind, sich bei denjenigen, die letztlich entscheiden, "ihren" Parlamentarier, melden.

Dies tun sie auch fleißig. Seit das Haushaltsstrukturgesetz in der Diskussion ist, zähle ich um die fünf bis zehn entsprechende Schreiben am Tag und hoffe, daß es nach der Verabschiedung des Gesetzes weniger werden.

Einer der ersten, die sich gleich zu Beginn der Spardiskussion gemeldet haben, war ein Sektfabrikant. Sein Anliegen war nicht schwer zu erraten: Sorge um die Arbeitsplätze seiner Branche bei Erhöhung der Sektsteuer. Ein Deckungsvorschlag für den Finanzminister hatte er auch: Verzicht auf Sektsteuererhöhung, stattdessen Einführung einer Weinsteuer.

Danach kam allerlei: Von großen zentralen und wichtigen Organisationen bis zu den "oberen Angestellten der Eisen- und Stahlindustrie", dem "Verband der Ladearbeits-Einsatzbetriebe Berlin", Zeitungsverleger, Zahnärzte, Einzelhandels-/Großhandelsverbände, Mittelstandsunternehmer und Badebetriebe.

Das Unbrauchbarste kam von der Aktionsgemeinschaft soziale Marktwirtschaft: Beibehaltung der Vorsteuerpauschale für Pkw, Abbau des Kündigungsschutzes, Reduktion der Mitbestimmung, Abbau des "Sozialplan-Unwesens".

Bei denen, die schreiben, handelt es sich meistens um Verbände und Organisationen, je nachdem, hektographiert oder auf Hochglanz. Die Schläuen lassen ihre Mitglieder einzeln schreiben (mit Standardtexten) und die Cleveren bieten Informationsgespräche an.

Es ist völlig unmöglich, alle Eingaben intensiv zu lesen, selbst und präzise zu beantworten. So kommt es dann halt vor, daß ein Verbandsfunktionär einen Brief entwirft, der von vielen übernommen und an viele verschickt wird, die von der Sache genauso wenig verstehen wie die Absender.

Folgerichtig schreiben die vielen Angeschriebenen an die vielen Anschreiber einen wenig variierten Text, den wiederum ein Fraktions- oder Ministeriumsmitarbeiter entworfen hat. Mindestens das Geschäft des Postministers wird damit belebt. (-/10.11./vohe/ca)



Die Länder müssen Gas geben

Initiative für den beschleunigten Bau von Ortsumgehungen

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der Arbeitsgruppe Verkehr in der SPD-Bundestagsfraktion

Fehlende Haushaltsmittel sind das geläufige Stichwort für schleppende Investitionen geworden. Daß dies nicht immer der alleinige Grund ist, wird an der Abwicklung des Programmes zum Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen deutlich. Dieses Ortsumgehungsprogramm 1979 bis 1985 ist im Sommer 1978 durch den Bundesverkehrsminister angeregt und auf Grund von Ländervorschlägen Ende 1978 aufgestellt worden. Dies geschah vor dem Hintergrund der geänderten Zielsetzungen im Straßenbau und angesichts der Tatsache, daß der Bau von Ortsumgehungen wesentlich zur Verbesserung der Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden beiträgt, die Verkehrssicherheit erhöht und ebenso ein Beitrag zum Umweltschutz ist. Konjunkturpolitisch ist dabei von Interesse, daß die Ortsumgehungsmaßnahmen häufig notwendige Voraussetzungen dafür sind, investitionsträchtige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen innerhalb der Ortschaften zu vollziehen. Bei der Verabschiedung des Programmes war es auch ein Ziel, zu einer rationelleren Nutzung der Planungskapazitäten der Länder zu kommen.

Sicher haben die Haushaltskürzungen auch diesen Straßenbaubereich getroffen. Dies erklärt jedoch nur zum Teil den leider festzustellenden schleppenden Programmablauf. Viel wesentlicher ist offensichtlich die ungenügende Baureife vieler Maßnahmen. Diese wird insbesondere von planungsrechtlichen Schwierigkeiten beeinflusst, aber auch durch Dispositionen der Länder über ihre eigenen Planungskapazitäten. Hier muß man sich fragen: Was nutzen alle noch so sinnvollen programmatischen Investitionsschwerpunkte des Bundes, wenn die Länder ihre Planungskapazitäten nur sehr zögernd auf diese Ziele ausrichten. Wie anders soll man es bewerten, daß die im Jahre 1977 ins ZIP aufgenommenen Ortsumgehungsprojekte bis heute zu einem Drittel noch nicht einmal begonnen wurden.

Von den in der Zeit von 1979 bis 1981 insgesamt im Ortsumgehungsprogramm vorgesehenen 136 Ortsumgehungen konnten bisher lediglich neun begonnen werden. 108 scheiterten bisher an den planerischen Voraussetzungen. Dabei muß man sich in Erinnerung rufen, daß damals eine der Voraussetzungen für die Aufnahme einer Maßnahme in das Programm die erwartete Baureife war.

Ich unterstütze Bundesverkehrsminister Volker Hauff, im Vollzug dieses Programms noch stärker auf die Priorität für derartige Maßnahmen zu dringen. Aus den eingangs dargestellten Gründen ist eine deutliche Bevorzugung von Ortsumgehungsprojekten vertretbar.

Die Länder sind aufgefordert, das Ihre zu einer beschleunigten Abwicklung des Programmes beizutragen. Dabei ist auch zu prüfen, ob durch die Herausnahme der Haushaltsmittel für Ortsumgehungsprojekte aus dem landesinternen Mittelausgleich eine Beschleunigung bewirkt werden kann. Unumgänglich wird es wahrscheinlich sein, das Bundesverkehrsministerium stärker in die Erfolgskontrolle einzuschalten. Dabei ist es erforderlich, die Ursachen für eventuelle Planungsrückstände offenzulegen.

Neben den verkehrspolitischen Notwendigkeiten zwingt die konjunkturelle Situation auf dem Baumarkt alle Beteiligten dazu, alle Anstrengungen zu unternehmen, daß dieses Ortsumgehungsprogramm trotz der notwendigen Kürzungen im Fernstraßenbauprogramm zügig verwirklicht wird.

(-/ 10.11.1981/vo-he/ca)

+ + +



Auch der Bund ist gefordert

Startbahn-West - Polizeieinsatz als Politikersatz?

Von Norbert Wieczorek MdB

Die Frankfurter Flughafen AG hat ein rechtsgültiges Urteil, das ihr erlaubt, die Startbahn West zu bauen; es sei Aufgabe des Staates, ihr auch mit dem Gewaltmonopol des Staates ihr Recht zu verschaffen. So die formale Begründung für den Polizeieinsatz im Wald am Frankfurter Flughafen. Doch warum dann ein Riesenprotest betroffener Bürger, Dauerpolizeieinsätze mit Presseberichten, die deutlich machen, daß das gängige Bild von chaotischen Demonstranten, die den Rabatz des Rabatzes willen machen nicht gilt, daß die Bürger selbst rebellieren? Ist etwa die staatliche Autorität durch die Nachfahren baden-sischer Siedler in Walldorf gefährdet, die sagen, daß sie ihre Heimat, ihre Lebensumwelt erhalten wollen?

Wer den Aufruhr verstehen will, muß ein Jahrzehnt zurückgreifen. Nach einem ersten gescheiterten Plan-Feststellungsverfahren brachte die hessische Landesregierung 1971 ein zweites Verfahren in Gang, das zwar nicht gerichtsanhängig ist, aber nach einer Verfügung des damaligen hessischen Wirtschaftsministers Heinz Herbert Karry, die das Gericht passieren ließ, darf schon "vollzogen" werden. Nachdem vorher von seiten des Ministerpräsidenten den Bürgern versichert worden war, nach dem Ende des Gerichtsverfahrens gäbe es eine politische Runde, hatte die Karry-Verfügung den Konflikt provoziert. Schnell wurde ein Hearing veranstaltet, das aber nur zur Verwirrung beitrug, weil jeder sich letztlich bestätigt fühlte.

Die Bürger der Region, für die es für zusätzliche Lärmbelastigungen (dB-Werte von über 80 durch Flugbewegungen wegen auch heute schon mehrmals täglich registriert) und der Verlust von 300 Hektar Wald im letzten noch halbwegs geschlossenen Waldgebiet in dem Siedlungsdreieck Frankfurt-Darmstadt-Mainz-Wiesbaden geht und die Klärung erhofft hatten, sahen ihre Zweifel an der politischen Haltung aber auch am Inhalt der Entscheidung bestätigt.

Das Voraburteil des hessischen Verwaltungsgerichts von 1980 nämlich nahm - und konnte wohl auch rechtlich nicht anders - nicht Bezug auf die Entwicklung seit 1971. Es prüfte nur, ob die Flugbedarfsprognosen von 1971 nach dem damaligen Stand vertretbar gewesen waren. Die Bürger jedoch erinnerten sich an Äußerungen der umwelt- und wirtschaftspolitischen Sprecher der SPD-Landtagsfraktion von 1976 Reichert und Kronawitter in ihrer Lokalzeitung: "Die Startbahn West kommt 20 bis 30 Jahre nicht in Frage!... die Aussage gilt, egal wie das Urteil des Verwaltungsgerichts in Kassel im Flughafenprozeß ausgeht." Damals freilich war das Ziel, eine Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn durchzusetzen, was übrigens gerade auch mit Hilfe vieler, die damals und heute gegen die Startbahn West sind, gelang.

Für die betroffenen Bürger stellte und stellt sich die Frage, ob dieses Urteil als tatsächliche und politische Begründung ausreicht. Sie haben inzwischen durch die wachsenden Umweltbelastungen in ihrem Bereich eine viel konkretere Vorstellung der Bedrohung ihrer Lebensbedingung. Sie haben kein Vertrauen in beschwichtigende umweltfreundliche Aussagen der Regierung. Mußten nicht seit 1971 schon zwei Umweltminister in Hessen in Zusammenhang mit Umweltskandalen zurücktreten? Sie haben kein Verständnis für die heutige Relevanz von Flugverkehrsannahmen aus 1971. Das Hearing machte nämlich deutlich, daß die Prognosewerte für die Flugbewegungen 1980 in der Realität um über 30 Prozent unterschritten wurden und, daß andere Vorschläge - zum Beispiel der Fluglotsen - zur Kapazitätserwartung des Flughafens - Optimierung des vorhandenen Systems - noch nicht zu Ende gedacht, geschweige ausprobiert wurden.

Die Entwicklung seit dem Hearing verstärkte alle Zweifel. Die tatsächlichen Flugbewegungen stiegen nicht, im Gegenteil, seit über einem Jahr sinkt die Zahl der Starts und Landungen in Frankfurt. Die gesamtwirtschaftliche Lage ist krisenhaft und besonders im Bereich des Flugverkehrs für zahlreiche internationale Gesellschaften - Pan Am, Braniff, Laker - fast hoffnungslos und auch im deutschen Flugverkehr kriselt es bei Lufthansa, Condor und Hapag Lloyd. Woher soll dann die erhoffte Steigerung der Flugbewegung kommen?



Die Forderung nach einer zumindest teilweisen Verlagerung des innerdeutschen Zubringerluftverkehrs auf die Schiene wurde noch im Hearing als unmöglich abgetan, dafür sei auf den Trassen im Rheintal zwischen Köln und Mainz keine Kapazität mehr frei. Inzwischen kündigt die Lufthansa einen regelmäßigen Lufthansa-Sonderzugverkehr auf eben diesen Strecken an. Am meisten aber ist die Behauptung, die Startbahn West bringe bis 1985 oder 1990 gleich 20.000 neue Arbeitsplätze, in Verruf geraten. Erst wurde von den Befürwortern diese Zahl auf 10.000 reduziert und jetzt wird nur noch von der Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze gesprochen. Nur die protestierenden Bürger - von denen nicht wenige in ihrer Existenz vom Flughafen abhängen - wissen, daß schon jetzt freiwerdende Arbeitsplätze am Flughafen meist nicht wieder besetzt werden. Nicht nur sie, sondern Finanz- und Wirtschaftsleute fragen sich jetzt auch, ob denn nicht die Kostenbelastung aus der etwa 500 Millionen DM-Investition eher Arbeitsplätze bei der FAG gefährdet als sichert.

Von diesem Hintergrund aus entwickelte sich und lebt der Protest der ganzen Region. Da klagen die betroffenen Gemeinden, da gibt es eine Parteienaktionsgemeinschaft in der am meisten betroffenen Stadt Mörsfelden-Walldorf, in der die CDU einträchtig mit SPD, FDP, den Grünen und der DKP am gleichen Strang zieht. Da fassen die DGB-Ortskartelle, die Vollversammlung der IGM-Vertrauensleute von Opel Rüsselsheim, die Vertreterversammlung der Verwaltungsstelle Frankfurter IGM, die örtlichen und regionalen Parteigliederungen eindeutige Beschlüsse. Da wird ein Volksbegehren in Gang gesetzt, das in wenigen Wochen über 200.000 Unterschriften bringt.

Doch die an erster Stelle aufgerufene Landesregierung ist bisher nicht bereit, diesen Forderungen nachzugeben. Die FAG habe einen Rechtstitel, daran könne sie nichts ändern, heißt es. Nur die Bürger wissen, daß das Land der größte Aktionär der FAG ist und der Rest der Anteile beim Bund und der Stadt Frankfurt liegen. Da ist die Vorlage und damit die formale Einleitung des Verfahrens des Volksbegehrens seit langem für den 14. November angekündigt, aber vorher wird mit der Räumung des Geländes und dem Bau begonnen, mit dem Bemerkten, da das Verfahren formal noch nicht eingeleitet sei, existiere es auch nicht. Und aus Parteikreisen verlautet, dies sei eh und je nur ein Wahltrick der Grünen - mag ja so sein, aber ist dieser Parteienstandpunkt für die engagierten Bürger denn von irgendwelcher Bedeutung, wenn sie alles tun wollen, um ihre Situation zu verteidigen?

Da propagiert die Bürgerinitiative und die anderen protestierenden Gruppen Gewaltfreiheit; zum Erstaunen der Öffentlichkeit läuft die erste Auseinandersetzung auch wirklich ohne Tötlichkeiten ab. Nur der zuständige Innenminister und FDP-Landesvorsitzende



Gries spricht wenige Tage später von Chaoten, Assozialen und Vorzeigebürgern und prompt sehen und erleben die protestierenden Bürger am folgenden Wochenende, daß da tatsächlich ein paar Protestierende Farbbeutel schmeißen und Gräben ziehen, die Polizei Wasserwerfer einsetzt und Tränengasgranaten in die Menge wirft, die an einem Gottesdienst im Gelände teilnimmt. Sie sehen, wie mit erhobenen Händen dasitzende Menschen, zum Teil ihre Nachbarn, verprügelt werden. Sie erleben seitdem die Eskalation, die nicht Halt macht vor dem Polizeieinsatz gegen Presseleute und Rot-Kreuz-Helfern. Sie erleben in den letzten Tagen, daß sie Gelände, das gar nicht zum Gebiet der Startbahn gehört, nur noch nach Leibesvisitation betreten dürfen, daß in weitem Umkreis der Wald eingezäumt wird. Sie hören auch, wie in der Polizei selbst das Unverständnis wächst.

Wundert es da, daß der Protest eher größer als kleiner wird, daß Parallelen gezogen werden zu anderen Grenzen in Deutschland, daß Begriffe wie "Besatzung", "Krieg gegen die eigenen Bürger" die Runde machen? Sicher ist das ungerecht, bloß Erfahrung mit einer nur noch sich als Exekutive verhaltende Staatsmacht wecken Emotionen. Die Folgen sind absehbar. Wird nicht im letzten Moment ein Ausweg gefunden, kommt es nicht zum Moratorium, wird die Staats- und Parteienverdrossenheit wachsen.

Bei den Kommunalwahlen im Frühjahr haben die Grünen schon ihren Erfolg gehabt, SPD und FDP, von denen ein anderes Handeln erwartet wurde, wurden gebeutelt. Jetzt droht die endgültige Veränderung der Parteienlandschaft in Hessen.

Es nutzte der SPD nichts, daß sie einen Landesparteitag veranstaltete, bei dem in Form der Vertrauensabstimmung ein Sachbeschluß über die Startbahn gefaßt wurde. Die Vertrauensabstimmung beseitigte den Sachkonflikt nicht. Die Partei - nicht nur die der unmittelbaren Umgebung der Startbahn - steht so vor dem Konflikt zwischen Parteidisziplin und Parteinahme für die Bürger. Auf dem Spiel steht dabei nicht nur die Landtagswahl, sondern damit auch die Bonner Koalition. Wird nicht im letzten Moment ein Ausweg gefunden - die Suche danach ist auch eine Aufgabe der Bundesverkehrspolitik und des FAG-Aktionärs Bund - wird die Startbahn West zum Menetekel der Fortführung der unkritischen quantitativen Wachstumspolitik der 60er Jahre werden. (-/10.11.1981/h1/ca)

Verantwortlich: Willi Carl

