

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120408
Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 08 86 846 ppbn d

Inhalt

Helmut Rohde MdB warnt vor den sozialen Veränderungen in der Folge der Wirtschaftskrise und der Wende-Politik. Seite 1

Jan Oostergetele MdB kritisiert die Milliarden-Subventionen für Großbauern durch die Regierung Kohl. Seite 3

Hermann Scheer MdB sieht die Bundeswehrhochschulen auf dem Weg zu autoritären Militärakademien. Seite 4

Robert Antretter MdB fordert ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Personennahverkehr und die Bundesbahn. Seite 5

39. Jahrgang / 108

6. Juni 1984

Bonner Zäsuren

Bewegung in der Parteienlandschaft

Von Helmut Rohde MdB

Seit Monaten entwickeln sich unter der Oberfläche der Bundesrepublik neue politische Dünungen. Ihre Richtung und Folgen sind zwar noch schwer einzuschätzen. Auf jeden Fall aber werden sie eigenes politisches Selbstverständnis ebenso verändern wie das deutsche Bild im Ausland. Vom "Modell Deutschland", einem ohnehin fragwürdigen Einfall, ist längst nicht mehr die Rede.

Einschneidend sind vor allem Art und Ausmaß der Arbeits- und Sozialkonflikte. Sie wären für jedes Industrieland gravierend. In der Bundesrepublik aber gehen sie ans Mark. In diesem geteilten Land mit seinen historischen Belastungen und Verdrängungen entwickelten sich die Sozialbeziehungen über Jahrzehnte hinweg zu einem neuen gesellschaftspolitischen Zentrum. Sie wurden ein Feld, auf dem die Menschen eines geteilten Landes eine neue Identität - und das hieß ja auch - Verständigung und Zukunftsgewissheiten suchten.

Wie dieses bundesrepublikanische Zentrum in den letzten zwei Jahren auf geradezu listige und leichtfertige Weise zerfurcht worden ist, wird seine Spuren zeigen. Schlimm ist vor allem, wie die Bundesregierung, wie Politiker sich im Stil politischer Voyeure an den Sozial- und Tarifkonflikten erregen. Anstatt den Tarifparteien Chancen und Möglichkeiten zu eröffnen, in einer veränderten Welt ein neues Gleichgewicht zwischen Arbeit und Wirtschaft zu erreichen, wurde aus den Amtssitzen heraus nicht nur gestichelt, mehr noch geschürt. Politische Defizite wurden zum Konfliktpotential.

Wie immer das Ergebnis der Sozialkonflikte auch aussehen wird, eines ist ziemlich sicher: Die Art und Weise, wie mit den Arbeitnehmern umgegangen worden ist, wie sie hingehalten, ausgesperrt, abgedrängt und zu Objekten in den Rechnungen anderer gemacht worden sind, verändert das politische Bewußtsein.

Verlag:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10/217
5300 Bonn 2

Veränderung
muß einmal sein
Kochtopf-Papier



Die Vorgänge summieren sich. Unvergessen ist das grelle Licht, das monatelang die Verfassung an der Spitze des Verteidigungsministeriums und der obersten Dienste beleuchtet hat. Nicht nur klebrige Tom-Tom-Geschichten, vor allem die Weigerung des Kanzleramtes, in dieser Lage staatliches Selbstverständnis, politische Raison und menschliche Selbstverständlichkeiten durchzusetzen, wurden zur Hypothek. Das ist genauso, wie in den letzten Monaten nicht nur das Verhältnis von Geld und Politik, sondern auch die Beziehung zwischen Macht und Gerechtigkeitsempfinden behandelt worden sind. Und das nicht nur bei der Amnestie-Debatte.

Im Land zeigt sich nicht nur Verärgerung, mehr noch Betroffenheit und Enttäuschung. Wer glaubt denn eigentlich noch an das Wort, "alle müssen Opfer bringen"? Inzwischen sehen alle, wie "Opfer" Kainsmale der Ungerechtigkeit tragen.

Die Erscheinungen der letzten Monate werden die parteipolitische Landschaft verändern, zwar nicht abrupt, aber mit Gewißheit. Die Hoffnung des Kanzleramtes, "die Leute werden das schon alles wieder vergessen", wird sich nicht erfüllen.

Soziale Gerechtigkeit und sozialer Ausgleich, das Verhältnis von Recht und Macht waren in den letzten Jahrzehnten genauso Zentrum wie die Sozialbeziehungen, die ihrerseits politische und menschliche Orientierung zugleich gewesen sind.

Zuerst brechen die Veränderungen an der schwächsten Stelle auf, und das ist heute in der Parteienlandschaft die FDP. Deren zerfahrenes Wochenende war nicht allein ein Geascher-Debakel, vielmehr ein Wetterleuchten dafür, daß die "Wende" zu einem Instinkt- und Moralverlust der Politik geworden ist. Als Ersatz in dieser Lage Jugendmannschaften aufs Spielfeld zu schicken und Papiere statt Politik machen zu wollen, führt ja nicht nur im eigenen Land, auch im Ausland zu teils ironischen, teils besorgten Betrachtungen des deutschen Parteiensystems.

Bonn hat Zäsuren vor sich. Behaupten wird sich derjenige, der sich im Land, in der Gesellschaft, unter den Menschen wieder fester verwurzelt. Die Spitzen der Bonner Apparate werden das Land nicht erobern können. Eher wird es so sein, daß vom Land aus und mit den Menschen Politik erneuert werden muß.

Das heißt: Sich freier zu machen von der isolierenden Atmosphäre des Bonner Milieus, von der Professionalisierung der Politik und den Karriererechnungen, eingeschlossen der Medien-Personalisierung und der einseitigen Soziologie der Parteienlandschaft, in der sich die soziale Wirklichkeit weniger darstellt als verzerrt. Gefragt sind mehr Mut zu lebendiger, dezentralisierter Organisation der Politik und mehr Distanz gegenüber den zentralen Apparaten und ihren Parolen. Das wäre heute eigentlich links, wenn man unter links versteht, dort zu Hause zu sein, wo die Menschen sind. (-/6.6.1984/va/bgy)

+ + +



Auf dem Weg in die Bananenrepublik

Landwirtschaftspolitik - ist eine parlamentarische Behandlung überflüssig?

Von Jan Oostergetelo MdB

Wie die CDU und CSU mit ihrer eigenen Bundestagsfraktion neuerdings umgehen, hat man beim Amnestiegesetz entsetzt registrieren müssen. Die Hoffnung, daß dies ein einmaliger Stilbruch war, blieb unerfüllt: Es ist der neue Stil! Und wenn es auch beim erstmalig nicht funktioniert hat, hindert es die regierungsseitigen Schläumeier nicht daran, das Ganze auf der Ebene des Gesamtparlamentes noch einmal zu versuchen.

Die Not muß wohl sehr groß sein. Die kiechleschen "Reformvorstellungen" zum problematischen Agrarmarkt haben den deutschen Bauern die Lebensfreude doch arg vergällt; was als einkommensneutral und Sicherung der Betriebe versprochen worden war, geht bei vielen landwirtschaftlichen Betrieben an die Substanz. Wenn aber andere Bevölkerungsgruppen, die sich vom Team Stoltenberg-Lambsdorff sowieso nichts erwartet hatten, wirtschaftliche Einschränkungen grummelnd hingenommen hatten - die Bauern waren dazu nicht gewillt.

Und das absurde Theater begann - Kohl und Kiechle beeilten sich nachzubessern, hier 'ne Milliarde, da 'ne Milliarde. Als das Landwirtschaftsministerium eine Broschüre herausgab, in der es die drei Prozent Vorsteuerpauschale hochlobte, war das schon Schnee von gestern: Zu dem Zeitpunkt waren es schon fünf Prozent.

Sieht man einmal davon ab, wie absurd es ist, bis 1991 zusätzlich 22 Milliarden DM mit der Gießkanne über der Landwirtschaft auszubringen, nur um den - bekannt fehlentwickelten - Stand zu konservieren, für uns als Parlamentarier wiegt genauso schwer die allen parlamentarischen Regeln hohnlachende Art und Weise, wie die ständig erneuerten und "verbesserten" Versprechungen der chaotischen Landwirtschaftspolitik in Gesetze gegossen werden sollen. Parlamentarische Behandlung? - Überflüssig - eine Abstimmung muß her!

Dieses Durchpeitschen scheint der Bundesregierung wohl deshalb so notwendig, damit verschleiert wird, daß vorrangig den Großproduzenten im Veredelungsbereich Hilfe zukommen soll. Die SPD will dagegen vornehmlich den bäuerlichen Klein- und Mittelbetrieben helfen und hat entsprechende Anträge gestellt. Wir wollen gezielt helfen, die Massentierhaltung, die industrielle Produktion mit ihren Umweltgefahren, zählt nicht dazu. Eine Förderung quasiindustrieller Produktion ist auszuschließen und Einkommensübertragungen für Klein- und Mittelbetriebe sind herbeizuführen. Bei einer solch wichtigen Weichenstellung muß das Parlament beteiligt sein.

Wenn CDU/CSU-Parlamentarier zum Stimmvieh ihrer neoabsolutistischen Regierung verkommen wollen, so ist das ihre Sache; wir von der SPD verstehen unter Parlamentarismus etwas anderes. Eine Anhörung im Finanzausschuß ist gefordert, parlamentarische Behandlung in Ausführlichkeit und nach dem Sinn der Verfassung muß sichergestellt werden.

(-/6.6.1984/bgy/va)

+ + +



Wörner will die autoritäre Militärakademie

Die Bundeswehrhochschulen sollen von demokratischem "Ballast" gesäubert werden

Von Hermann Scheer MdB

Die Pläne von Bundesverteidigungsminister Wörner zur Änderung der Studienstruktur der Bundeswehrhochschulen sind das erste alarmierende deutliche Zeichen dafür, daß zur Rolle rückwärts in den inneren Strukturen der Bundeswehr angesetzt wird. In dieser Frage zeigte sich der Bundesverteidigungsminister lange Monate zögerlich und durchaus auch bedächtig. Jetzt ist er offenbar durch seine Minister-Affäre im Zusammenhang mit dem General Kießling intern so schwach geworden, daß er zunehmend zum Instrument derjenigen auf der Hardthöhe wird, denen die Bundeswehr zu demokratisch und zivil und zu wenig autoritär und militaristisch ist.

Die Ankündigungen Wörners zu den Bundeswehrhochschulen bedeuten folgendes:

1. Die gesellschaftswissenschaftlichen Anteile des Studiums an Bundeswehrhochschulen, die für Studenten aller Fachrichtungen obligatorisch sind, sollen "stärker auf die geistig-wissenschaftliche Orientierung des Offizierberufs" ausgerichtet werden. In der Praxis bedeutet dies: gehaltvolle gesellschaftswissenschaftliche Bezüge im Studium des Offiziers, die zum Augapfel des verantwortlichen Truppenführers in einer demokratischen Industriegesellschaft gehören, sollen ausgedünnt werden. Der selbstbewußte kritische Offizier mit der Fähigkeit zum eigenverantwortlichen Denken ist den Autoren der neuen Pläne offenbar ein Dorn im Auge. Diese Pläne liegen quer zu den republikanischen Ideen der Bundesrepublik Deutschland, zu dem Gedanken der inneren Führung und auch quer zu den Anforderungen eines Offiziers in einer modernen Armee.
2. Offiziell sollen die Fähigkeiten zur "Menschenführung" verbessert werden. Dieser offizielle Anspruch steht im klaren Gegensatz zu den Bemühungen der Bundeswehrführung, das Pädagogikstudium zurückzudrängen, das als besonders "praxisfern" auf der Hardthöhe gilt. Dabei gibt es für die vorurteilslosen Betrachter kein für die Gesamtaufgabe des Berufsoffiziers praxisorientierteres Studium als das Pädagogikstudium an Bundeswehrhochschulen. Beweis: 20 der 40 Absolventen der Führungsakademie der Bundeswehr in diesem Jahr haben ein Pädagogikstudium als Grundlage.
3. Der Versuch, der Lehre an den Bundeswehrhochschulen eine spezifische, mehr am traditionellen Berufsbild des Offiziers orientierte Aufgabe zuzuweisen, macht aus der Bundeswehrhochschule eine Militärakademie. Dies hat weitreichende Konsequenzen. Der Spalt zwischen Studenten der Bundeswehrhochschulen und Studenten normaler Hochschulen wird vertieft - kaum ein Student der Bundeswehrhochschulen hat ein Interesse daran. Auch der Spalt zwischen Professoren an Bundeswehrhochschulen und anderen Hochschulen wird sich bei Verwirklichung der neuen Pläne vertiefen. Die Bundeswehrhochschulen werden Schwierigkeiten bekommen, qualifizierte Professoren zu gewinnen, schon weil diese Schwierigkeiten erhalten werden, von einer Militärakademie aus noch einmal einen Ruf an eine andere Universität zu erhalten.

Die SPD erteilt diesen Plänen eine klare Absage. Sie laufen darauf hinaus, die Bundeswehrhochschulen, die sich in zehnjähriger Aufbauarbeit in bemerkenswerter Form bewährt haben, schwerwiegend zu beschädigen. Mit Befremden stellt die SPD darüber hinaus fest, daß der zuständige Verteidigungsausschuß über die Pläne des Verteidigungsministers wieder einmal nicht informiert wurde, so daß nicht einmal in diesem parlamentarischen Gremium darüber beraten werden konnte.



Nur ein Gesamtkonzept hilft aus der Krise

Öffentlicher Personennahverkehr und Deutsche Bundesbahn

Von Robert Antretter MdB

Als Abgeordneter von Baden-Württemberg, also einem Flächenstaat innerhalb der Bundesrepublik, bin ich nach wie vor mit Fragen in der Verkehrsversorgung im Zusammenhang mit Streckenstilllegungen und Haltepunkteinstellungen der Deutschen Bundesbahn konfrontiert und dabei insbesondere mit Fragen des ÖPNV im ländlichen Raum oder wie die Kommunalpolitiker, Bürgermeister und Gemeinderäte, Landräte und Kreisräte, sagen: Mit dem Rückzug der Deutschen Bundesbahn aus der Fläche.

Die SPD-Bundestagsfraktion hat ihre Vorstellungen zur Bahnpolitik und zum öffentlichen Nahverkehr in zwei nicht nur von der Fachpresse positiv aufgenommenen Programmen vorgelegt. Mit diesem Beitrag soll ein weiterer konstruktiver Ansatz für eine Lösung geliefert werden. Meine Thesen resultieren aus einer Vielzahl von Gesprächen mit Mitarbeitern der Bundesbahn, mit den Gewerkschaften, mit Kommunalpolitikern, Verkehrsplanern und nicht zuletzt aus meinen Erfahrungen im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages.

Öffentlicher Personennahverkehr und Deutsche Bundesbahn sind in den Schlagzeilen. Beim öffentlichen Personennahverkehr beklagen wir den Rückgang der Nutzer. Beim Schienenpersonenverkehr bewegen Streckenstilllegungen und Einstellung von Haltepunkten die Kommunalpolitiker. Zweifellos haben die sozialdemokratischen Verkehrsminister der letzten Jahrzehnte die Weichen in die richtige Richtung gestellt. Vor allem Volker Hauff hat mit der Novellierung des Bundesbahngesetzes und den Modellen für den öffentlichen Personennahverkehr, aber auch mit einer Reihe ordnungspolitischer Ansätze im Bundesfernstraßenbau und beim Kanalbau die Wende eingeleitet.

Nun sollten Politiker aller Fraktionen in Sachen öffentlicher Personennahverkehr und Deutsche Bundesbahn eine gründliche Bestandsaufnahme machen und dann gemeinsam an die Lösung des Problems herangehen. Hierzu einige Thesen:

1. Gesellschaft und Wirtschaft, vor allem aber der Bürger, können auf öffentlichen Personennahverkehr und Deutsche Bundesbahn nicht verzichten. Trotz allen Rückgängen bei den Nutzerzahlen und bei den Güter-Tonnagen besteht ein wirtschaftspolitisches, gesellschaftspolitisches und strukturpolitisches Interesse an der Aufrechterhaltung von ÖPNV und Deutscher Bundesbahn. Wer A sagt zu ÖPNV und Bundesbahn muß B sagen zu den politischen Rahmenbedingungen für ihr Bestehen und Überleben. Wir müssen abkommen von den rhetorischen Bekenntnissen zu ÖPNV und Deutscher Bundesbahn, ohne gleichzeitig die ordnungspolitischen Rahmenbedingungen und die finanziellen Grundlagen für ihr Bestehen zu schaffen.
2. Die Deutsche Bundesbahn ist unverzichtbar im Fernverkehr (das hat der Intercity-Verkehr bewiesen), im Regionalverkehr (Eilzugverbindungen zwischen den Mittelstädten unter regionalen Gesichtspunkten in den Flächenstaaten in der Bundesrepublik), im Güterverkehr (wenn wir ihm dafür den ordnungspolitischen Rahmen schaffen) und im ÖPNV (in den Ballungsräumen zur Bewältigung der Kapazitäten in den Verkehrsspitzenzeiten).

Im Gerede ist die Deutsche Bundesbahn derzeit in den ländlichen Räumen, wo ein Kostendeckungsgrad von cirka 22 Prozent erzielt wird und die Nutzer ständig mit Streckenstilllegungen und Haltepunkteinstellungen konfrontiert sind.

3. Die Deutsche Bundesbahn hat auch im ländlichen Raum ihre Aufgabe. Sie muß im Eilzugverkehr zwischen den Mittelzentren durch Taktverkehr und qualifizierte Fahrzeugangebote zur Straße konkurrenzfähig gemacht werden. Das ist erforderlich um den ländlichen Raum im Vergleich zu den Ballungsräumen strukturpolitisch, regional-



politisch und kommunalpolitisch attraktiv zu halten. Dies ist in Zeiten wirtschaftlicher Stagnation noch wichtiger, wenn wir nicht durch ständige Einschränkung der Verkehrsinfrastruktur den ländlichen Raum ausbluten wollen und ihn für Industrie, Handel und Gewerbe immer weniger attraktiv werden lassen wollen.

4. Was in den Ballungsräumen schon immer gilt, daß unsere öffentlichen Personennahverkehre (S-Bahn-Verkehre, Straßenbahnverkehre und Bussysteme) nur durch das kommunale Engagement der Städte in den Ballungsräumen gesichert werden können, muß auch für den ländlichen Raum gelten. Wir brauchen für ÖPNV im ländlichen Raum eine Neuformulierung des Ansatzes "Gemeinschaftsaufgabe" oder anders ausgedrückt: Bund, Länder und Gemeinden müssen gemeinsam die Verantwortung für Angebot und Finanzierung von ÖPNV im ländlichen Raum unter Einbeziehung der Deutschen Bundesbahn gewährleisten.
5. Öffentlicher Personennahverkehr und damit die Stabilisierung der Deutschen Bundesbahn muß eine Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden im Sinne von Daseinsvorsorge für alle Bürger sein. Wir wollen damit den Bürgern nicht die Nutzung des ÖPNV vorschreiben, aber ihnen durch ein qualifiziertes Angebot die Möglichkeit zur Nutzung des ÖPNV geben und damit eine Konkurrenz zwischen ÖPNV und Individualverkehr in der Fläche überhaupt erst ermöglichen. Derzeit gibt es in weiten Bereichen nicht den Verzicht auf ÖPNV, sondern aufgrund mangelnder Angebote des ÖPNV Mobilitätsmöglichkeiten nur über den Individualverkehr. Das muß sich ändern. Dann hat die Deutsche Bundesbahn auch in der Fläche wieder eine Chance. Das bedeutet: Nicht Streckenstilllegungen und Haltepunktstilllegungen um jeden Preis, sondern regionale Verkehrskonzepte mit einem sinnvollen, nachfrageorientierten, aber ausbaufähigen Angebot, das so attraktiv ist, daß neue Nutzer gewonnen und vorhandene Nutzer gehalten werden können.
6. Die Deutsche Bundesbahn muß dabei unter Einsatz ihres Personals in Verwaltung und Organisation in den Regionen mit geschlossenen Konzepten offensiv auf die Gebietskörperschaften zugehen. Das seitherige Verfahren, mit Streckenstilllegungen in Konfrontation zu allen kommunalen Körperschaften zu kommen und immer nur den Buhmann zu spielen, reicht unter politischen Gesichtspunkten, unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten, unter Bundesbahngesichtspunkten und unter Partizipationsgesichtspunkten (Beteiligung des Bürgers, Motivation des Bürgers, mündiger Bürger) nicht mehr aus. Die Qualität des Bundesbahnpersonals würde es ermöglichen, bei einer offensiven Strategie in Zukunft neben der reinen Erbringung von Verkehrsleistung (Produktion) in Zukunft auch Verkehrsdienstleistungen für die kommunalen Gebietskörperschaften anzubieten (Verkehrsmanagement, Organisation). Hier bietet sich ein weites Feld für Beschäftigungsmöglichkeiten des dafür prädestinierten Bundesbahnpersonals an.
7. Für Sozialdemokraten hat ÖPNV und deutsche Bundesbahn besonders auch eine sozialpolitische Komponente. Da ist zunächst einmal bei den heutigen Arbeitslosenzahlen die Frage der Sicherung von Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand kann nicht glaubwürdig von der Industrie die Schaffung von Arbeitsplätzen fordern, wenn sie nicht in ihren eigenen Betrieben innovativ, kreativ und unter Anwendung von intelligenter Organisation ihren Mitarbeitern eine sinnvolle Arbeit für die Zukunft sichert. Auch hier gilt: Rationalisierung ist nicht grundsätzlich abzulehnen, aber Rationalisierung ist auch nicht die einzige Möglichkeit für Attraktivität eines Betriebes.

Eine weitere Komponente ist die Mobilität der Arbeitnehmer in Zeiten hoher Arbeitslosigkeit. Die Notwendigkeit der Sicherung von Arbeitsplätzen und Lehrstellen setzt im ländlichen Raum immer mehr Mobilität oder anders ausgedrückt die Inkaufnahme größerer Entfernungen voraus. Dazu leistet der öffentliche Personennahverkehr, richtig organisiert und durch Takte und Eilzugsysteme konkurrenzfähig gemacht, einen wichtigen Beitrag.



Nicht zuletzt für Sozialdemokraten ist öffentlicher Personennahverkehr die Sicherung der Mobilität weiter Kreise der Bevölkerung. Einige sollen hier genannt werden: Alte Menschen, Jugendliche und Kinder, Frauen aus mittleren und utheren Einkommenschichten ohne Zweitwagen. Sie sind nach wie vor auf den ÖPNV angewiesen; sie haben einen Anspruch auf ÖPNV im Sinne von Daseinsvorsorge.

8. Gegen das Konzept der Streckenstilllegung - punktuell orientiert an einzelnen Strecken der Deutschen Bundesbahn - müssen regionale Verkehrsnetze gesetzt werden, die in einer sinnvollen Kombination von Schiene und Straße die Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV sichern. Wenn sich die Deutsche Bundesbahn nicht nur durch Streckenstilllegungen zurückzieht, sondern andererseits in Verbänden, Tarifgemeinschaften und Verkehrsgemeinschaften Straße und Schiene sinnvoll zusammenführt, wird sie keine Schwierigkeiten haben, Schienenstrecken stillzulegen in Bereichen, die besser mit dem Bus versorgt werden.

Wenn sich die Erfahrung des Bürgers allerdings auf die Reduzierung des ÖPNV ohne alternative Angebote beschränkt, wird die Deutsche Bundesbahn und die Verkehrspolitik noch viele Jahre in der Konfrontation mit dem Bürger ihr Verkehrsnetz schrumpfen, ohne ihre Situation betriebswirtschaftlich zu verbessern und vor allem: Sie wird das Image der Deutschen Bundesbahn und der öffentlichen Verkehrsbetriebe so verschlechtern, daß öffentlicher Personennahverkehr kein Vertrauen bei der Bevölkerung mehr genießt und auf viele Jahre in den negativen Schlagzeilen steht und bleiben wird.

Das Gebot der Stunde ist eine offensive, nachfrageorientierte, realistische Verkehrspolitik - keine Stilllegungspolitik. Allerdings muß dazu die Politik im verkehrsrechtlichen Bereich den ordnungspolitischen Rahmen schaffen (insbesondere für den Güterverkehr), im Investitionsbereich die Finanzierungsmittel bereitstellen für Neubaustrecken und modernes Fahrgerät und die Bahn im betriebswirtschaftlichen Bereich von historisch bedingten Fremdkosten freistellen. Eine Verkehrspolitik, die sich nicht an Schrumpfung orientiert, sondern offensiv Beiträge für Bürger, Kommune und Wirtschaft leistet, wird trotz höherer Aufwendungen im Endergebnis wirtschaftlich sein.

Die Wirtschaftlichkeit darf dabei allerdings nicht nur betriebswirtschaftlich bemessen werden. Es müssen gesamtwirtschaftliche, ökologische, landschaftsschützende, umweltschützerische, verkehrssicherheitspolitische Gesichtspunkte quantifiziert in eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung einbezogen werden.

(-/6.6.1984/ks/va)

+ + +

