

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 12 04 08
Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telefax: 8 88 846 ppbn d



Inhalt

Willy Brandt erläutert,
warum die SPD eine neue
Programmanstrengung nö-
tig hat. Seite 1

Volkmar Kretkowski MdB
fordert den Bundesver-
kehrsminister zu besse-
ren Lärmschutzmaßnahmen
an Bundesfernstraßen auf.
Seite 3

Ernst Waltemathe MdB be-
zeichnet die Streichung
der freifahrtberechtigt-
ung für eine kleine Grup-
pe von Nazi-Opfern als
beschämend.

Seite 4

Robert Antretter MdB
wirft dem ADAC-General-
sekretär Twiehaus "ver-
antwortungsloses" Gere-
de vor. Seite 6

39. Jahrgang / 218

12. November 1984

Deshalb braucht die SPD ein neues Programm

Godesberg muß der Zeit gemäß weiterentwickelt werden

Von Willy Brandt

Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutsch-
lands

Was spricht für eine neue Programmanstrengung? Das Nächst-
liegende wäre dies: Das Godesberger Programm ist überholt,
weil seine Forderungen erfüllt sind. Wir alle wissen, daß
es so nicht ist und daß auch das Gegenteil nicht wahr ist,
mit dem - wäre es denn wahr - sich ebenso gut die Forde-
rung nach einem neuen Programm begründen liesse. Nein, an
der Leitlinie des Godesberger Programms sind wir ein Stück
vorgekommen und könnten wir in Zukunft ein weiteres
Stück vorankommen.

Die Gründe für die neue Programmanstrengung liegen anders-
wo. Man kommt ihnen wohl ein Stück näher, wenn man fragt
und nachschaut, was an Godesberg sozusagen "fehlt". Auch
da ist der Befund nicht grundstürzend, doch führt er wei-
ter. Eine Revue der großen Themen zeigt das. So wird im
Godesberger Programm die Gefährdung des Friedens durchaus
deutlich angesprochen, aber von dem in den frühen 80er
Jahren sprunghaft gewachsenen Erschrecken vor der akuten
Bedrohung durch den Rüstungswahn konnte im geltenden Pro-
gramm noch nichts zu spüren sein. Das gleiche gilt von
der anhaltend erkennbaren Entschlossenheit der Millionen,
nicht nur junger Menschen in unserem Land, die sich nicht
länger von der Logik des Wettrüstens die Köpfe vernebeln
lassen wollen. In Godesberg traten wir gemäß unseren
Traditionen für die Ächtung des Krieges und für kontrol-
lierte Abrüstung ein. Allmählich dämmert uns, daß es
allein mit Bekenntnissen zu diesem Erbe nicht mehr getan
sein kann: Die aktive Gefahr des Wettrüstens, von der kon-
ventionellen Rüstung bis zu den geplanten Weltraumwaffen,
ist zu drückend.

Zweites Beispiel: die Ökonomie. Gewiß, in Godesberg waren
noch genügend Delegierte und zuvor mitberatende Genossin-
nen und Genossen dabei, die das Hungereleud des arbeitenden



Volkes aus eigener Anschauung gut genug kannten, als daß sie der kapitalistischen Prosperität der 50er Jahre restlos vertraut hätten. Gleichwohl lautet im Programm die erste Überschrift des Abschnitts Wirtschafts- und Sozialordnung "Stetiger Wirtschaftsaufschwung", und tatsächlich ist das die Grundannahme von Godesberg: daß im System gemischter Wirtschaft mit einer vernünftigen Konjunkturpolitik nach den Erkenntnissen des guten Lord Keynes die stetige - und das heißt doch wohl: die bruchlose - Verbesserung der Lebensbedingungen des Volkes zu gewährleisten sei. Unterdessen hat uns die Entwicklung aufs Neue nachdrücklich klargemacht, daß die Hoffnung auf eine im wesentlichen krisenfrei funktionierende Wirtschaft eine Illusion war.

Angesichts der aktuellen Wucherungen der Finanzmärkte bei gleichzeitigem Niedergang der realen Investitionen und dem Anwachsen sozialer Notstände weltweit hat man bei uns und anderswo weitere Hoffnungen begraben müssen, etwa diese: daß die Gewinne von heute die Investitionen von morgen und damit die Arbeitsplätze von Übermorgen seien. Die Welt ist offenbar komplizierter, die Ökonomie scheint doch nicht ganz in der Psychologie aufzugehen, und es bewahrheitet sich einmal mehr die Lebenserfahrung, daß man die Mittel der Politik nicht verklären sollte. Das Problem "Kontrolle wirtschaftlicher Macht", von dem wir ein Jahrzehnt nur leise gesprochen haben, ist ungeklärt wie eh und je.

Drittes Beispiel: die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen. Das Godesberger Programm ist dazu keineswegs stumm. Ich zitiere: "Technik und Zivilisation setzen heute den Menschen einer Vielzahl von gesundheitlichen Gefährdungen aus. Sie bedrohen nicht nur die lebende, sondern auch künftige Generationen." Die Folgerungen aus der treffenden Analyse sind freilich ausschließlich gesundheitspolitischer Natur - eine Beschränkung, deren Unzulänglichkeit mittlerweile offen zutage liegt.

Über die Beispiele hinaus: Der Hauptunterschied zwischen 1959 und 1984 liegt doch wohl darin, daß damals Zukunft als Fortschreibung bestehender Trends selbstverständlich erschien, während dies heute für uns nicht mehr vorstellbar ist.

Vermutlich ist seit 1959 doch mehr vergangen als bloß ein Vierteljahrhundert. So kann ich mich bisweilen des Eindrucks nicht erwehren, daß die sehr alte, sehr mächtige und gerade in unserem Kulturkreis das Denken und das Handeln regelrecht beherrschende Vorstellung vom Menschen, der ausersehen sei, sich die Welt untertan zu machen, mehr und mehr an Anziehungs- und Überzeugungskraft verliert.

Wenn er richtig ist, dann liegt fürs erste der Schluß nahe, daß die Gründe für die neue Programmanstrengung nicht einfach in dem liegen, was an Godesberg sozusagen "fehlt". Dann sind sie wohl eher darin zu finden, daß heute manches von Bedeutung anders ist als vor 25 Jahren und daß in der Partei das Bedürfnis wächst, unsere Politik darauf einzustellen.

(-/12.11.1984/ks/hgs)

+ + +

Dies ist ein Auszug der Einführungsrede Willy Brandts auf der Veranstaltung "25 Jahre nach Godesberg" am 12.11.1984 im Erich-Ollenhauer-Haus in Bonn.



Der Verkehrsminister muß Farbe bekennen

Ein besserer Lärmschutz an Bundesfernstraßen ist notwendig und finanzierbar

Von Volkmar Kretkowski MdB

Stellvertretender Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Der Bund finanziert Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen, wenn der Geräuschpegel oberhalb bestimmter Immissionsgrenzwerte liegt. Dabei wird derzeit zweierlei Maß angelegt: Bei der Lärmvorsorge (Lärmschutz beim Neubau von Bundesfernstraßen) gelten erheblich niedrigere Grenzwerte als bei der Lärmsanierung (Lärmschutz bei bestehenden Bundesfernstraßen). Die Differenz beträgt zum Beispiel bei reinen Wohngebieten 13 dB(A), was für die betroffenen Anwohner weit mehr als eine Verdoppelung des Lärms bedeutet. Darüber hinaus gelten bei bestehenden Straßen einheitliche Grenzwerte von 75 dB(A) tagsüber und 65 dB(A) nachts für alle Nutzungsarten - ganz gleich also, ob die Straße durch ein Gewerbegebiet oder ein reines Wohngebiet führt. Bei der Lärmvorsorge dagegen sind die Grenzwerte nach der Nutzungsart des jeweiligen Gebiets gestaffelt.

Diese Ungleichbehandlung muß beseitigt werden. Die Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen haben das getan und die Lärmgrenzwerte für die in ihrer Baulast liegenden Straßen gesenkt. Ich fordere die Bundesregierung auf, diesem guten Beispiel zu folgen und die Immissionsgrenzwerte für bestehende Bundesfernstraßen wie folgt zu staffeln:

- 70 dB(A) tagsüber / 60 dB(A) nachts im Bereich von Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen sowie für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete;
- 72 dB(A) tagsüber / 62 dB(A) nachts für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete;
- 75 dB(A) tagsüber / 65 dB(A) nachts für Gewerbegebiete.

Niemand soll sagen, daß eine solche Absenkung der Lärmbelastung nicht zu bezahlen ist: Im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums gibt es einen besonderen Titel für die Lärmsanierung, der zur Zeit nur zur Hälfte ausgegeben wird und der auch bei den von mir geforderten Grenzwerten ausreichen würde, die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu finanzieren. Verkehrsminister Dollinger muß jetzt Farbe bekennen. An seiner Reaktion auf meinen Vorschlag wird man sehr leicht erkennen können, welchen Stellenwert der Lärmschutz für die Bundesregierung wirklich hat. (-/12.11.1984/ks/hgs)

+ . + +



Beschämend

Wie dieser Staat mit einer Gruppe von Nazi-Opfern, den
zwangsterilisierten Gehörlosen, umgeht

Von Ernst Waltemathe MdB

Schon wieder hat die Regierung Kohl sich vom Schicksal einer benachteiligten Gruppe von Mitbürgerinnen und Mitbürgern ungerührt gezeigt! Deshalb habe ich mich am 26. Oktober zu dem ungewöhnlichen Schritt veranlaßt gesehen, dem Petitionsausschuß des Deutschen Bundestages einen Antrag vorzulegen. Damit will ich die Wiederherstellung der Freifahrtberechtigung für Gehörlose erreichen, die aufgrund des Nazi-"Erbgesundheitsgesetzes" vom 14. Juli 1933 zwangssterilisiert wurden.

Die Bundesregierung hat das Schwerbehindertengesetz dahingehend geändert, daß eine Freifahrtberechtigung nur noch Behinderte mit einer Minderung der Erwerbstätigkeit (MdE) von mindestens 80 Prozent und einer Gehbehinderung erhalten.

Am 16. August 1984 hatte ich schon an Bundesminister Blüm geschrieben, um zu fordern, daß die zwangssterilisierten Gehörlosen den Nazi-Opfern gleichgestellt werden, die als freifahrtberechtigt gelten. Selbstverständlich sollten alle Gehörlosen die Freifahrt bekommen. Daß sie nicht gehbehindert sind, und deshalb mit der Straßenbahn nicht kostenlos fahren dürfen, ist in meinen Augen eine sehr zynische Argumentation.

Wenn aber gegen diese Forderung finanzielle Argumente aufgebracht werden, dann sollte mindestens diese kleine Gruppe von höchstens 2.000 alten Bundesbürgern als Sondergruppe betrachtet werden. Hierbei geht es nämlich nicht nur um Hilfe wegen einer körperlichen Behinderung, sondern um das politische und moralische Prinzip, daß unser jetziger Staat bereit ist, Nazi-Unrecht wieder gutzumachen.

Minister Blüm ließ sich aber bislang nicht von seinen Regelungen abbringen. Nur diejenigen Nazi-Verfolgten, deren MdE allein aufgrund der Verfolgungsmaßnahmen gegeben war - so teilte er mir am 8. Oktober mit - hätten das Recht auf eine Freifahrt. Die Mehrheit der Bundesländer sei dafür, die Wiedereinbeziehung der Gehörlosen anzustreben, sei sich aber bewußt, daß es durchaus noch andere Behinderten-Gruppen gebe, die ebenfalls wichtige Gründe ins Feld führen könnten, um wieder in den Genuß der Vergünstigung zu kommen.



Es ist schon beschämend genug, daß die während der Nazi-Zeit zwangssterilisierten Menschen bis 1980 - 35 Jahre nach dem Untergang des Hitler-Regimes - warten mußten, bis sie vom demokratischen Staat überhaupt als entschädigungsberechtigt anerkannt wurden. Viel zu lang hat Filbingers berüchtigter Spruch gegolten: "Was damals Recht war, kann heute nicht Unrecht sein."

Es war das Verdienst des Bremer Taubstummenoberlehrers Horst Biesold, daß die grausame Behandlung, der diese Menschen ausgesetzt wurden, überhaupt bekannt wurde. Nachdem Biesold mir die Ergebnisse seiner Forschung über viele Einzelfälle vorgelegt hatte, setzte ich mich für die Einrichtung eines Härtefonds für diese Opfer des "Gesetzes zur Verhütung erbkranken Nachwuchses" beim Bundesminister der Finanzen ein. 1980 endlich gelang es, eine Regelung zu erreichen, wonach die Zwangssterilisierten eine symbolische Entschädigung von fünftausend Mark erhalten. Hierdurch dokumentiert mindestens unser Staat, daß das Erbgesundheitsgesetz des Hitler-Reiches ein Nazi-Unrecht war.

Seit dem sind rund 1.800 von Horst Biesold bearbeitete Fälle über meinen Schreibtisch gegangen, die an den Bundesminister der Finanzen herangetragen wurden. Bis März 1982 waren schon 1.200 Anträge positiv entschieden worden. Unter den Zwangssterilisierten gab es 616 gehörlose Frauen. Bei 52 von ihnen wurde ihre Schwangerschaft zwangsweise abgebrochen - und zwar bis zum neunten Monat.

Als Beispiel für den Fall der Zwangssterilisation eines Kindes zitiere ich aus einem Brief, den ich neulich von Frau F. aus Bayern erhielt: "Ich war im April 1930 bis März 1938 auf einer Gehörlosen-Schule in Trier. Ich war gesund und munter und fröhlich. 1933 kam Hitler an die Macht. Meine Eltern hatten keine Ahnung, daß so eine schlimme Verfolgung der Gehörlosen folgen würde. Am 23. Juli 1937 wurde ich aus meinen Ferien mit der Gehörlosen-Schule geholt und ins Evangelische Krankenhaus in Trier geschickt. Ich sagte den Krankenschwestern, daß ich nicht krank sei und habe versucht, die Flucht zu ergreifen. Das Krankenzimmer war aber gut abgeschlossen, und auch die Fenster waren zu. Es war wie ein Gefängnis. Sie sagten mir, daß ich wegen Halsschmerzen krank wäre. Es waren alle Lügner, da ich dann zur Sterilisation gezwungen wurde. Ich war damals 13 Jahre alt...".

Weiter heißt es dann in dem Brief: "Meine Eltern haben nichts davon gewußt. Als sie später davon erfuhren, waren sie sehr böse, mußten aber die Schweigepflicht halten. Sie mußten sehr vorsichtig wegen der Nazi-Verfolgung sein. Ende März 1938 wurde ich aus der Schule entlassen und begann, als Näherin zu arbeiten. Seit der Zwangssterilisation litt ich aber unter Unterleibschmerzen und Schwindel und war deshalb oft arbeitsunfähig. Meine Frauenärztin konnte mir nicht helfen, und sagte etwas Verkehrtes wäre mir getan worden. Ich mußte aber arbeiten, sonst wäre ich in ein Arbeitslager geschickt worden, weil ich nicht gerne zur Arbeit ging. Erst als Hitler fiel, wurde ich von der Arbeit befreit. Ich war aber sehr traurig, daß ich keine Kinder bekommen konnte".
(-/12.11.1984/ks/hgs)

+ + +



Verantwortungsloses Gerede eines ADAC-Funktionärs

Warum opponiert der ADAC mit längst widerlegten Argumenten gegen ein Tempolimit?

Von Robert Antretter MdB

Verantwortungslos und wider besseres Wissen waren die Äußerungen des ADAC-Generalsekretärs Twiehaus vom Wochenende. Verantwortungslos deshalb, weil Twiehaus genau weiß, daß zwei von drei Bäumen in unserem Land krank sind. Wider besseres Wissen, weil der ADAC-Generalsekretär an verschiedenen Fachgesprächen und den Anhörungen des Deutschen Bundestages teilgenommen hat, bei denen auch von den anwesenden unabhängigen Wissenschaftlern zweifelsfrei bestätigt wurde, daß ein Tempolimit auf Autobahnen und Außerortsstraßen zu einer drastischen Reduzierung der Stickoxide beitragen würde. Herrn Twiehaus muß auch bekannt sein, daß das Argument von den Staus und der angeblich bereits bestehenden niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit auf unseren Autobahnen von den Fachleuten ebenfalls eindeutig widerlegt worden ist.

Jeder angehende Verkehrsingenieur kann Herrn Twiehaus widerlegen. Bereits im ersten Semester seines Studiums lernt er: "Es gibt einen gravierenden Unterschied zwischen einem homogenen Verkehrsfluß, der durch ein Tempolimit erzielt wird und einer Durchschnittsgeschwindigkeit a la Twiehaus, die nur ein statistischer Wert ist und dadurch entsteht, daß der eine zweihundert und der andere hundert km/h fährt." Diese Durchschnittsgeschwindigkeit bringt überhaupt nichts. Sie ist im Gegenteil das Ergebnis der Fahrweise, die unsere Probleme mit dem Waldsterben und der Verkehrssicherheit mit verursacht. Bei schnellem Fahren sind hohe Sicherheitsabstände erforderlich und der Schadstoffausstoß, vor allem des Stickoxids ist unverhältnismäßig hoch.

Die maximale Leistungsfähigkeit unserer Autobahnen liegt nachgewiesenermaßen zwischen 90 bis 110 km/h. Es ist jedoch einzuräumen, daß ein stetiger Verkehrsfluß von der jeweiligen Verkehrsbelastung abhängig ist. So kann bei geringerer Belastung einer Autobahn der stetige Verkehrsfluß durchaus auch bei 120 bis 130 km/h liegen.

Bei allem Verständnis für die Lage eines ADAC-Funktionärs, der auf die verzahnten Interessen seines Verbandes mit der Automobilindustrie Rücksicht nehmen muß, kann dieses verantwortungslose Gerede nicht hingenommen werden, weil es ohne jede Rücksichtnahme auf Gemeinschaftsinteressen und unter Verwendung falscher und immer wieder eindeutig widerlegter Argumente erfolgt.

Es ist außerdem unverständlich, weshalb der ADAC nicht im stärkeren Maße die Wünsche des größeren Teils der Autofahrer berücksichtigt. Wir wollen alle, daß das Auto eine Zukunft hat; aber dann muß es sich in seine Umwelt einfügen und dort seine Zukunft nicht selbst zerstören.
(-/12.11.1984/ks/hgs)

+ + +

