

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 8 86 848 ppbh d

## Inhalt

Eckart Kuhlwein MdB weist die Kampagne gegen die Abiturienten zurück: Ungerechte Maßstäbe.

Seite 1

Klaus Daubertshäuser MdB lehnt den Führerschein auf Probe ab: Kein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Seite 2

Fritz Gerstl MdB wirft dem Bundesverteidigungsministerium vor, wirksame Maßnahmen zur Einschränkung des Fluglärms zu verweigern: Hardthöhe brüskiert Bevölkerung.

Seite 3

Lothar Curdt MdB kritisiert die Benachteiligung der Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr: Ungleiche Wettbewerbsbedingungen.

Seite 5

### Dokumentation

Das jüngste Buch von Willy Brandt „Der organisierte Wahnsinn - Wettrüsten und Welthunger“ wurde am Donnerstag von dem Publizisten Günter Gaus in Bonn präsentiert. Wortlaut der Gaus-Rede

Seite 7

40. Jahrgang / 184

26. September 1985

### Schon im Altertum beliebt

Zur Kampagne über angeblich mangelnde Fähigkeiten der Abiturienten

Von Eckart Kuhlwein MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Ausschuß für Bildung und Wissenschaft des Deutschen Bundestages

Es ist bedauerlich, daß sich nach der Bundesbildungsministerin Frau Wilms nun auch der Präsident der Westdeutschen Rektorenkonferenz an pauschalen Kampagnen über angeblich mangelnde Fähigkeiten der Abiturienten beteiligt. Bewertungen dieser Art sind gegenüber der jeweils jüngeren Generation bereits im Altertum beliebt gewesen. Sie lassen völlig außer acht, daß auch die ältere Generation nicht nur aus geistigen Leuchten besteht, und daß es auch unter den Hochschullehrern manchen gibt, der Berchems Maßstäben nicht entsprechen dürfte. Vom Kanzler dieser Republik ganz zu schweigen.

Im übrigen richtet sich die Schelte des WRK-Präsidenten gegen die reformierte Oberstufe in den Gymnasien, die seinerzeit gerade von den Hochschulen als Vorbereitung auf wissenschaftliches Arbeiten gewollt gewesen ist. Statt gegenseitiger Schulzuweisungen wäre es sinnvoller, das Gespräch zwischen Hochschule und allgemeinbildenden Schulen zu suchen, um durch schrittweise Veränderungen Probleme an der Nahtstelle zum Hochschulbereich abzubauen.

Dabei wird es auch notwendig sein, den Begriff der Allgemeinbildung mit neuem Inhalt zu füllen. Bildungsbürgerliche Maßstäbe allein werden Studenten nicht gerecht, die heute auch aus anderen Schichten der Bevölkerung stammen.

(-/26.9.1985/rs/ks)

+ + +

Verlag und Redaktion:

Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH  
Haussallee 2-10, Pressehaus 1/2:7  
5300 Bonn 1, Postfach 120408

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.  
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50  
mit zuzügl. MwSt. und Versand.

Heruntergeladen von  
www.scribd.com



**Dollingers Führerschein auf Probe**

Eine halbherzige Lösung, bei der die Verkehrssicherheit auf der Strecke bleibt

Von Klaus Daubertshäuser MdB  
Obmann der SPD im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Die von der Bundesregierung vorgesehene „Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe“ ist eine halbherzige Lösung in doppelter Weise.

Die Bundesregierung will diese Regelung nur befristet für die Dauer von vier Jahren. Sie befürchtet offenbar, eine zu weitgehende Regelung beschlossen zu haben. In Wirklichkeit bringt ihr Führerschein auf Probe nur einen relativ geringen Verkehrssicherheitsgewinn.

In den meisten Fällen gibt es keine Probezeit. Wenn zum Beispiel der Inhaber eines Mopedführerscheins diesen nach zwei Jahren auf Pkw oder Lkw erweitern lassen will und die notwendigen Fahrprüfungen absolviert, so erhält er sofort die unbeschränkte Fahrerlaubnis. Die „Probezeit“ auf dem Moped wird ihm für die anderen Fahrzeuge voll angerechnet. Die Sozialdemokraten halten eine allenfalls abgestufte Anrechnung für zweckmäßig. Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit jugendlicher Fahranfänger. Die Regierung hat aber nicht einmal im Ansatz nachgewiesen, daß die Unfallzahlen der Jugendlichen, die vom Moped auf den Pkw umsteigen, weniger schlimm ist als die der jungen Menschen, die als Fußgänger oder Radfahrer ins Auto steigen.

Im übrigen müssen sich lediglich die in der Probezeit aufgefallenen Führerscheinneulinge einer Nachschulung unterziehen. Der Bundesverkehrsminister hat damit den Zufall zum maßgeblichen Kriterium des Ausleseverfahrens gemacht.

Alle Verkehrssicherheitsexperten haben in der Anhörung des Deutschen Bundestages erklärt, daß anzustrebende Ziel müsse eine Änderung der heutigen Verhaltensmuster der Führerscheinneulinge sein. Dieses Ziel kann aber der Bundesverkehrsminister mit seinem russischen Roulette nicht erreichen. Den eigentlichen Gedanken des Führerscheins auf Probe hat er infrage gestellt und ihn reduziert auf die Gefahr des „Ertapptwerdens“.

Nach unserem Vorschlag muß jeder Fahranfänger nach Ablauf von zwei Jahren in einem Weiterbildungsprogramm zeigen, daß er auch komplexe und schwierige Verkehrssituationen beherrscht. Dieses Programm muß jeder absolvieren, unabhängig davon, ob er in der Probezeit auffällig geworden ist oder nicht.

Insgesamt kommt es darauf an, die hohe Unfallbeteiligung der jugendlichen Fahranfänger wirksam zu reduzieren. An jedem zweiten Verkehrsunfall mit Toten und Schwerverletzten sind junge Leute zwischen 18 und 24 Jahren beteiligt. Von den tödlich verunglückten Pkw-Insassen sind mehr als ein Drittel Jugendliche aus dieser Altersklasse.

Der von der Bundesregierung entworfene Probeführerschein für Fahranfänger ist lediglich eine Mini-Lösung. Es ist nicht das wirksame Gegensteuern zur Reduzierung der Verkehrsunfälle, welches die Höcker-Kommission und die maßgeblichen Sachverständigen im Anhörungsverfahren des Deutschen Bundestages gefordert haben. Der Bundesverkehrsminister hat wieder einmal den Mund gespitzt, zum Pfeifen hat es leider nicht gereicht.

{-/26.9.1985/rs/ks}

- + + +



**Der Fluglärm muß wirksam eingeschränkt werden****Doch das Bundesverteidigungsministerium verweigert die erforderlichen Maßnahmen**

Von Friedrich Gerstl MdB

Stellvertretender Vorsitzender des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages  
Vorsitzender des Unterausschusses für Truppenübungsplätze/militärische Flugplätze

Die Stellungnahme der Bundesregierung zum Abschlußbericht des von mir geleiteten Unterausschusses Truppenübungsplätze/militärischer Fluglärm des Verteidigungsausschusses ist skandalös und eine Unverschämtheit gegenüber den Sorgen der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland. Nicht einmal der bescheidenste Wille ist erkennbar, die berechtigten Anliegen der betroffenen Menschen ernst zu nehmen. Offensichtlich haben die Militärs und die Verwaltung wieder einmal nach dem Grundsatz gehandelt: „Das haben wir immer so gemacht und wo kämen wir hin, wenn wir etwas ändern würden.“ Der Minister und sein parlamentarischer Staatssekretär sind zu schwach oder zu bequem, ihren Untergebenen strikte Anweisungen zu geben und haben offensichtlich auch kein Gefühl für die strapazierten Nerven unserer Mitbürger.

Immer wieder haben sich in der Vergangenheit betroffene Bürger und Kommunen über unerträgliche Lärmbelästigungen durch militärischen Übungsbetrieb beklagt. In den Eingaben an den Deutschen Bundestag spielten dabei Beschwerden über Tiefflüge eine herausragende Rolle. Ab 1981 befaßte sich eine interfraktionale Arbeitsgruppe mit der Problematik, 1983 konstituierte sich ein Unterausschuß des Verteidigungsausschusses unter meinem Vorsitz, der sich dieser Probleme annehmen sollte. Im Februar 1985 legte dieser Ausschuß seinen Abschlußbericht vor, der neben Lösungsvorschlägen für Einzelprobleme einen Katalog von Forderungen, Vorschlägen und Prüfaufträgen an die Bundesregierung enthält. Die Regierung hat dazu am 30. August 1985 ihre Stellungnahme übermittelt.

Der Unterausschuß hat den Belästigungen durch Tiefflüge besondere Aufmerksamkeit gewidmet und festgestellt, daß gerade die Übungspraxis alliierter Verbände Anlaß zu Beschwerden gibt. Die Verbündeten halten häufig selbst die vergleichsweise großzügigen Bestimmungen der Bundesrepublik nicht ein. Die vom Ausschuß erhobene Forderung nach verstärktem Einwirken der Bundesregierung auf die Alliierten - zum einen auf die administrativ und politisch Verantwortlichen, zum anderen auf die hier eingesetzten Streitkräfte selbst - beantwortete das Verteidigungsministerium mit dem Hinweis auf seine Bemühungen um Sensibilisierung der ausländischen Flugzeugführer für die besondere Situation in der Bundesrepublik. Den Piloten müsse jedoch eine gewisse Eingewöhnungszeit zugestanden werden. Dazu kann nur gesagt werden, daß nach Zurücklegung der Eingewöhnungszeit die Verbände durch neue ersetzt werden, die wieder die Eingewöhnungszeit in Anspruch nehmen. Auf die Ausschlußforderung nach Harmonisierung der Mindestflughöhen in der NATO ging die Bundesregierung überhaupt nicht ein. Die zur Prüfung empfohlene Verlagerung eines Teils der Ausbildung auf dünnbesiedelte Regionen im Ausland oder auf die hohe See wies die Regierung mit der Begründung zurück, die Aufrechterhaltung der fliegerischen Fertigkeiten müsse am Stationierungsort der Verbände erfolgen.

Für die Anschaffung weiterer Skyguard-Überwachungsgeräte und eine härtere Bestrafung von Verstößen, wie es der Ausschuß gefordert hatte, sieht die Regierung keine Veranlassung. Die Forderung, Fluglärmkommissionen an militärischen Flugplätzen zu installieren, wurde ebenso zurückgewiesen wie der Auftrag, die Durchführung ständiger Lärmmessungen zu prüfen. Begründung des Verteidigungsministeriums: Beide Maßnahmen seien mit dem Kampfauftrag der Luftstreitkräfte unvereinbar und im übrigen nicht geeignet, mehr Schutz vor Fluglärm zu bieten.

Geprüft werden sollte nach Ansicht des Ausschusses auch eine Vermehrung der Tieffluggebiete zur gleichmäßigeren Verteilung der Belastungen. Nach Darstellung des Ministeriums wird die entsprechende Einteilung des Luftraums ständig verfeinert. Es verweist auf den Maßnahmenkatalog vom 10. April 1984, der eine Aufhebung von Tiefflugsperrgebieten vorsieht. Abfangübungen und Kräftekonzentrationen über besiedeltem Gebiet können nach Ansicht der Regierung trotz dieser Bemühungen nie ganz vermieden werden - der Ausschuß hatte insbesondere prüfen lassen wollen, ob nicht Luftkämpfe über Ortschaften zu umgehen sind.

Eine analoge Anwendung des Geräuschemissionsgesetzes für Tieffluggebiete, wie sie vom Unterausschuß angeregt worden war, will die Bundesregierung erst nach dem Vorliegen wissenschaftlicher Untersuchungen prüfen. Zum Thema Fluglärm gibt es nach der Darstellung der Regierung wohl noch keine einschlägige Forschungsarbeit; jedenfalls konnten die Ministerien der dringenden Forderung des Ausschusses, Gutachten, Bestandsaufnahmen und Forschungsaufträge nun endlich dem Bundestag zuzuleiten, nicht entsprechen. Der Bundesinnenminister hat laut Stellungnahme der Regierung das Umweltbundesamt vor drei Jahren (!) angewiesen, entsprechende Vorhaben einzuleiten.

Eine Staffelung der Lärmschutzzonen an militärischen Flugplätzen und ihre Trennung von den Bauverbotszonen durch eine Änderung des Fluglärmgesetzes, die der Unterausschuß zur Prüfung empfohlen hatte, hält die Regierung nicht für erforderlich. Auch eine stärkere Berücksichtigung der Spitzenpegelwerte bei der Festlegung der Lärmschutzzonen sei nicht ins Auge gefaßt. Das angewandte Verfahren sei das am besten geeignete.

Die Einrichtung von Lärmschutzbereichen für bisher noch nicht berücksichtigte militärische Flugplätze ist allerdings nach Auskunft des Verteidigungsministeriums in Vorbereitung. Das Ministerium meint auch, daß man in der Festlegung der Bereiche flexibel genug sei, um Änderungen der Belastung umsetzen zu können.

Entgegen der Empfehlung des Unterausschusses lehnt es die Bundesregierung schließlich ab zu prüfen, ob in den Fällen behaupteter Beeinträchtigungen durch Fluglärm die Beweislast nicht dem Bund zufallen sollte. Sie verweist auf die Praxis, einen Anscheinsbeweis für ausreichend anzusehen, erinnert jedoch gleichzeitig daran, daß es auch Sache des Beschwerdeführers ist, die Überschreitung der Grenze des Zumutbaren zu beweisen.

Der Verteidigungsausschuß ist aufgefordert, sofort nach Verabschiedung des Haushaltes 1986 detailliert über die Stellungnahme des Bundesverteidigungsministers zu beraten. Aber auch schon bei den Haushaltsberatungen werden die Abgeordneten der SPD und ich selbst die Anträge stellen, die die finanzielle Flankierung geben sollen, um den Sorgen der Bevölkerung wegen des militärischen Fluglärms in notwendigem Maße Rechnung zu tragen. Auch das Parlament wird sich mit diesen Problemen zu beschäftigen haben. Inwieweit ein von der SPD beantragtes Hearing hilfreich sein kann, wird noch zu prüfen sein.

(-/26.9.1985/rs/ks)

+ + +



Ungleiche Wettbewerbsbedingungen

Im grenzüberschreitenden Verkehr wird die Bahn benachteiligt

Von Lothar Curdt MdB  
Stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages  
Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Bundesbahn

Unabhängig von der in letzter Zeit von verschiedenen Seiten erhobenen Forderung nach einer besseren internationalen Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen ist die Deutsche Bundesbahn ständig bemüht, durch eigene Anstrengungen sowohl auf bilateraler Ebene als auch im Rahmen der Gruppe der zehn europäischen Eisenbahnen und des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) ihre Wettbewerbsposition zu verbessern. Dies um so mehr, als der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im ständig bedeutsamer werdenden grenzüberschreitenden Verkehr zunehmend härter wird.

Neben den eigenen Anstrengungen der Deutschen Bundesbahn sind für ihre Erfolgchancen im grenzüberschreitenden Verkehr jedoch auch diejenigen Wettbewerbsbedingungen von maßgeblicher Bedeutung, die die Deutsche Bundesbahn im Verhältnis zu den mit ihr konkurrierenden Verkehrsträgern erheblich benachteiligen, auf deren Gestaltung sie jedoch keinen Einfluß hat. Ein wichtiges Beispiel dafür sind die Wettbewerbsnachteile, die der Deutschen Bundesbahn durch die unterschiedliche Besteuerung der Verkehrsträger im internationalen Verkehr entstehen.

Dies sei wie folgt belegt:

1. Der grenzüberschreitende Personenverkehr mit Luftfahrzeugen ist in der Bundesrepublik von der Umsatzsteuer freigestellt. Rechtsgrundlage hierfür bildet Artikel 28, Absatz 3b der 6. EG-Richtlinie (77/388 EG). Demgegenüber ist der Inlandsanteil der von der Deutschen Bundesbahn im internationalen Personenverkehr erbrachten Leistungen voll umsatzsteuerpflichtig. Die Deutsche Bundesbahn hatte hierfür zum Beispiel im Jahre 1983 einen Betrag von rund 100 Millionen DM aufzubringen; seit Einführung des Mehrwertsteuersystems im Jahre 1968 bis einschließlich 1983 waren dies insgesamt 1,1 Milliarden DM. Die in der EG-Richtlinie auf fünf Jahre befristete Übergangszeit war 1983 abgelaufen. Eine wettbewerbsneutrale Lösung ist bis heute nicht getroffen worden.

Dieser für die Bundesbahn unbefriedigende Zustand sollte schleunigst beendet werden, indem der grenzüberschreitende Luftverkehr ebenso wie die Landverkehre ebenfalls der Umsatzsteuer unterworfen oder die Eisenbahn ebenfalls steuerfrei gestellt werden. Letztgenannter Möglichkeit wäre der Vorzug einzu-



räumen. Denn eine Regelung, die den Flugverkehr in der EG steuerpflichtig macht, aber den Flugverkehr aus der Gemeinschaft nach Drittländern insgesamt steuerfrei läßt, würde die Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Eisenbahnen nicht beseitigen, weil der innergemeinschaftliche Streckenanteil der Personenbeförderung im Eisenbahnverkehr mit Drittländern (zum Beispiel Schweiz, Österreich, Jugoslawien) dann immer noch der Umsatzsteuer unterliegen würde.

2. Nach dem 1952 abgeschlossenen „Abkommen über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschiffahrt verwendet wird“, ist die Binnenschiffahrt von der Mineralölsteuerpflicht befreit. Dagegen ist die Deutsche Bundesbahn in diesem Bereich uneingeschränkt steuerpflichtig, nachdem die in früheren Jahren gewährte Betriebsbeihilfe gestrichen wurde. Die Belastung der Deutschen Bundesbahn durch Mineralölsteuer belief sich im Jahre 1984 auf 275 Millionen DM, wobei auf den Schienenverkehr 235 Millionen DM entfallen.

3. Demgegenüber ist der öffentliche Luftverkehr gemäß Paragraph 8 Absatz 3 Ziffer 4 des Mineralölsteuergesetzes noch immer von der Mineralölsteuer befreit. Um die zu Lasten der Deutschen Bundesbahn bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, müßte durch eine - von der Bundesregierung zu beantragende - entsprechende EG-Regelung die Befreiung der Luftfahrt und der Binnenschiffahrt von der Mineralölsteuer beseitigt werden.

4. Noch ungünstiger würden sich die Wettbewerbsbedingungen für die Deutsche Bundesbahn verändern, wenn die von der EG-Kommission geäußerten Absichten in die Tat umgesetzt werden, den grenzüberschreitenden Omnibusverkehr weitgehend von der Umsatzsteuer freizustellen.

Bundesregierung und Bundestag sollten auch in diesen aufgezeigten Problemen der Wettbewerbsverzerrung zu Lasten eines Bundesunternehmens, dessen Organe aus eigener Kraft eine Änderung nicht bewirken können, nicht länger zögern, die Chancen eines echten Wettbewerbs auf dem Verkehrsmarkt wieder herzustellen.

(-/26.9.1985/rs/ks)

+ + +



## DOKUMENTATION

## Warnung vor dem Kollaps der Menschheit

Günter Gaus präsentierte Willy Brandts Buch „Der organisierte Wahnsinn“

Der Publizist Günter Gaus präsentierte am Donnerstag in Bonn das im Kiepenheuer und Witsch-Verlag erschienene Buch von Willy Brandt „Der organisierte Wahnsinn - Wettrüstung und Welthunger“. Wir dokumentieren die Ausführungen von Günter Gaus leicht gekürzt.

Es ist mir eine Ehre, Willy Brandts Buch „Der organisierte Wahnsinn“ vor einem hauptstädtischen Publikum mit ersten kommentierenden Bemerkungen, mit einigen Einsichten, die es mir vermittelt hat, vorzustellen. Ich kann mir viele denken, die sich kompetenter zum Thema des Buches hier hätten äußern können; Karl Heinz Böhm etwa, der praktisch auf dem Feld der Entwicklungshilfe arbeitet, auf dem Acker, für den Willy Brandt schon so viel Kraft und Mühe aufgewendet hat.

Aber vielleicht ist es ja nicht ganz ohne Sinn, wenn ein entwicklungspolitischer Laie wie ich die Aufgabe übertragen bekommen hat: Vielleicht ist es eine List, mit der erreicht werden soll, daß Fernerstehende an die Fragen und Probleme herangeführt werden, die mit der schauerlichen Kombination von „Wettrüsten und Welthunger“ - so der Untertitel des Werks - verbunden sind. Dem Autor und Politiker Brandt wäre es gewiß recht.

Es ist banal, wenn ich feststelle, daß Willy Brandt sich nicht nur um Entspannung zwischen West und Ost bemüht, sondern auch um eine zwischen Nord und Süd. Das ist uns geäufig. Aber nach Lektüre des Buches ist mir diese Banalität: natürlich, das ist ein Mann, der sich auch um Nord-Süd kümmert - nach der Lektüre ist mir diese Banalität fast suspekt geworden, weil sie möglicherweise für viele von uns etwas Selbstbeschwigendes hat. Nord-Süd wird zwar erwähnt, tritt aber doch als Problem hinter West-Ost zurück. Diese im Grunde noch immer bequeme Sicht-Verengung des Nordens - im Westen wie im Osten - wird durch das Buch beträchtlich erschwert. Wie man so sagt: ein unbequemes Buch - und das vor allem durch eine, so formuliere ich es, unüberwindliche, wie beiläufig einherkommende Sachlichkeit, mit der die Einheit der Weltprobleme - derzeit ausgedrückt im organisierten Wahnsinn des gleichzeitigen Rüstens und Hungerns - aus dem üblichen sonntäglichen Pathos in die Verständlichkeit der Alltags-Konsequenzen für aller Herren Länder in West und Ost, in Nord und Süd übersetzt wird.

Für ein paar Sätze schweife ich jetzt vom Buch selber ab. Es ist ein neues, ein weiteres Politiker-Buch, das ich vorstelle. Brandt greift an vielen Stellen auf die Erfahrungen zurück, die die von ihm geleitete Nord-Süd-Kommission gemacht hat, machen mußte. Er rekapituliert Gespräche, die er rund um die Welt geführt hat. Er bekräftigt Einsichten, die er auf beiden Seiten der verschiedenen Teilungs-Grenzen unserer Erde gewinnen konnte. (In Klammern an dieser Stelle hinzugefügt: Es gibt eben nicht einmal nur die Trennungen nach West und Ost und Nord und Süd, sondern innerhalb jeder dieser vier Himmelsrichtungen weitere, oft im Detail, wo der Teufel sitzt, nicht weniger schwierige, schmerzliche, gefährliche Unterteilungen. Es ist eine im Übermaß geteilte Welt, obwohl ihre Probleme doch nur sehr begrenzt teilbar sind.) Doch zurück zu dem Phänomen Politiker-Buch, zu dem ich auf ein paar Sätze abschweifen wollte.

Sehe ich einmal ab von Sammelbänden aus Reden - die auch ihren Sinn haben können, wenn es seinerzeit ordentliche Reden gewesen sind - und bedenke nur, was sich nicht in gesammelten, sondern in neu geschriebenen Buchmanuskripten von Politikern als Bedürfnis ausdrückt, so werde ich stutzig. Das Buch Willy Brandts ist keine Sammlung alter Texte, sondern ein neu konzipiertes, neu geschriebenes. Aber, ganz natürlich, behandelt es ein sozusagen schon altes Thema des Autors: die Fehlsteuerungen auf der Welt zwischen Rüstung allerorten und mangelhafter Entwicklung menschenwürdiger Verhältnisse an vielen Orten; die Ausbeutung der Ressourcen der Erde; die Egoismen, die Kurzsichtigkeit vieler Lösungsversuche; die Auswege, die es geben könnte.

Über diese alten Leiden der Welt, die freilich zum ersten Mal in der Geschichte zum vollständigen Kollaps der Menschheit führen können, muß der Politiker Brandt jeden Tag, so er kann, neu reden und damit öffentliches Bewußtsein herstellen. Mit diesen Themen ist er, um zu wirken, so oft es geht, in den Tagesmedien unserer politischen Kultur. Er ist damit präsent.



Und dennoch hat er offenbar das Bedürfnis, nimmt er die Mühe auf sich, zum selben Thema auch noch ein Buchmanuskript zu schreiben. Auch eine erstaunlich große Zahl seiner Berufskollegen tut es. Brandts Nachruhm ist gesichert; deswegen muß er es nicht tun. Von einem auf die Gegenwart bezogenen Autoren-ehrgeiz wird er nicht ganz frei sein; aber die allgemeine Arbeitslast eines Parteivorsitzenden und Vorsitzenden einer internationalen Vereinigung dämpft wohl solchen Ehrgeiz weit genug, um nicht allein ihm zuliebe die Mühsal des Buchschreibens auf sich zu nehmen. Warum also nimmt er sie dennoch auf sich, warum tun es andere Politiker?

Könnte es sein, daß nachdenkliche Politiker auf diese Weise eine Öffentlichkeit suchen, in der ein anderes, kontinuierlicheres, zielstrebigeres politisches Bewußtsein hergestellt wird als es sich in der unvermeidlichen Beschränktheit von aktueller, punktueller Öffentlichkeit, wie sie nolens volens die in den Tag eingebundenen Medien produzieren, bilden kann? Nur zaghaft frage ich dies vor einem Bonner Auditorium, in dem sich so viele geschätzte Journalistenkollegen von mir befinden. Am allerwenigsten ist mein fragender Hinweis als eine Werbung für Bücher gemeint: die wäre nur ein willkommener Nebeneffekt.

Worauf ich ziele, ist die Vermutung, daß sich zunehmend zwei weithin getrennte Öffentlichkeiten mit unterschiedlichem Bewußtsein entwickeln, was nicht unbedingt mit besserer oder geringerer Bildung zu tun hat, sondern mit der partiellen Untauglichkeit der einen - der aktuellen, punktuellen - Öffentlichkeit für das Herstellen eines angemessenen Problembewußtseins. Solchen Unterschied der Medien hat es gewiß stets gegeben, aber möglicherweise erleben wir mit den modernen, vor allem den elektronischen Massenmedien einen Quantitätssprung, der dem herkömmlichen Unterschied eine neue qualitative Bedeutung gibt. Und vielleicht also versuchen Politiker, die Bücher schreiben, sich darauf einzustellen. Früher waren politische Memoiren die Regel, nicht so sehr das Sachbuch eines Politikers. Die Politiker der Gegenwart würden damit zum Teil neben der breiten Öffentlichkeit zu wirken versuchen, die nach Anspruch und Beteuerung doch die Basis unseres politischen Handelns ist. Das könnte eine Notwehr sein gegen Öffentlichkeitsstrukturen und Qualitäten, die der Problemvermittlung nicht mehr gerecht werden - und die doch nicht verändert werden können. Aber das ist ein weites Feld. Ich beende meine Abschweifung.

Willy Brandts neues Buch, aus welchem Grunde nun auch immer geschrieben, kann man ein sozialdemokratisches nennen. Aber es wäre nach meinem Verständnis eine peinliche bundesrepublikanische Selbstentlarvung provinziellen Denkens, wenn die Leser seines Textes unter „sozialdemokratisch“ eine platte parteipolitische Kategorie verstünden. Das Buch bietet ihnen dazu keinen Anlaß; er müßte im Auge des Betrachters, des Lesers liegen. Mit „sozialdemokratisch“ ist für das Buch der politisch-philosophische Lösungsansatz gemeint, den Brandt - selbstkritisch, vorsichtig, ohne Rechthaberei, nicht als Patentrezept - anbietet. Dieser Ansatz, den der Verfasser da und dort im Buch erkennbar werden läßt, ist weitgehend ideologiefrei: und so, mit sanfter Bosheit angemerkt, wahrhaft sozialdemokratisch. Es sind diese Stellen des Buches, an denen ich - betrübt und ohne Gegenvorschlag - die meisten Fragezeichen hinter die Ausichten setze, auf die Brandt für die in ihren Problemen verbundene Welt hofft.

Aber meine Fragezeichen, ohnehin Ausdruck meiner Ratlosigkeit in diesen Themen, beeinträchtigen nicht meinen sympathisierenden Respekt vor der Unverdrossenheit Willy Brandts - und auch der Klarheit seines Stils...

Ich habe beim Beobachten Willy Brandts, beim Verfolgen seiner politischen Deduktionen, seiner Analysen gegenwärtiger und möglicher künftiger politischer Gegebenheiten immer wieder einmal für mich festgestellt, daß er zu den wenigen gehört, die, wie ich es nenne, Schneisen denken können: Schneisen durch Gerümpel, das den Blick verstellt. Ich finde diese Erfahrung im neuen Buch bestätigt...

In der vorigen Woche hat Willy Brandt in ein dafür sehr passendes Gästebuch der DDR den Satz geschrieben: „Es gibt sie, die deutsche Geschichte.“ Was alles dazugehört, damit es sie weiterhin gebe, steht - anders beleuchtet als wir es gewöhnlich tun - auch in seinem neuen Buch. (-/26.9.1985/rs/ks)

+ + +