

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 8 88 846 ppbn d

Inhalt

Dr. Hans-Jochen Vogel MdB
zum Strauß-Besuch in Mos-
kau: Die späte Kapitulation
eines Kalten Kriegers.
Seite 1

Ernst Haar MdB zur Inten-
sivierung des Flugverkehrs:
Kurze Strecken besser mit
der Bahn zurücklegen.
Seite 3

Horst Niggemeier MdB zur
unzureichenden Finanzierung
von Förderschul-Einrich-
tungen: Aussiedler und aner-
kannte Asylanten nicht ent-
täuschen.
Seite 5

43. Jahrgang / 2

5. Januar 1988

Strauß in Moskau

Die späte Kapitulation eines Kalten Kriegers

Von Dr. Hans-Jochen Vogel MdB
SPD-Partei- und Fraktionsvorsitzender

Ich begrüße unverändert, daß Herr Strauß Moskau besucht hat und von der dortigen Führung zu politischen Gesprächen empfangen worden ist. Wenn Worte einen Sinn machen, ist Strauß unter dem Eindruck dieser Gespräche auf die Linie der von der sozialliberalen Koalition entwickelten Politik des Dialogs und der konstruktiven Zusammenarbeit mit der Sowjetunion eingeschwenkt. Es spricht für die Dynamik und die innere Logik dieser Politik, daß sich mit Strauß einer Ihrer erbittertesten Gegner jetzt unter ihre Befürworter einzureihen versucht.

Es bleiben jedoch eine Reihe von Fragen und Painlichkeiten. Zunächst einmal verkauft Strauß als große Neuigkeiten, was für seriöse politische Beobachter schon seit langem offenkundig ist. Daß die Sowjetunion die Revolution nicht exportieren will, daß sie keinen kriegerischen Überfall plant und daß es Gorbatschow mit der Abrüstung ernst meint - das ist beispielsweise für uns Sozialdemokraten seit geraumer Zeit eine Binsenwahrheit. Und auch der von ihm jetzt gelobte Gedanke, die beiderseitigen Streitkräfte müßten so reduziert und modifiziert werden, daß sie unverändert zur Verteidigung, nicht länger aber zum Angriff fähig sind, ist von uns bereits zu einer Zeit entwickelt und konkretisiert worden, zu der Herr Strauß solche Überlegungen noch in die Nähe landesverräterischer Umtriebe rückte.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus I/217
5300 Bonn 1, Postfach 120408

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

Verlag für Dialog
im Verbund mit
Presse-Dialog



Das könnte man noch als Übereifer eines Neubekehrten hingehen lassen. Ausgesprochen peinlich wirkt indes der euphorische Überschwang, mit dem Herr Strauß seine späten Einsichten unter die Leute bringt. Etwa das Wort von der Zeitenwende, die sich in seinen Augen im sowjetisch-deutschen Verhältnis gerade jetzt zugetragen habe, und das offenbar den Zuhörern suggerieren soll, diese Zeitenwende stehe mit seiner Reise im Zusammenhang. Dabei hat die sowjetische Führung ihm nichts anders gesagt, als vielen anderen Besuchern vor ihm. Man wird in Moskau mit Recht darüber erfreut sein, mit wie wenig Herr Strauß zufrieden zu stellen ist; daß es im Grunde genügt, seiner Eitelkeit ein bißchen zu schmeicheln. Und wie sehr sich das unter Public-Relations-Gesichtspunkten gelohnt hat.

Es bleibt die Frage, wie Herr Strauß das alles eigentlich seinen Gefolgsleuten erklären will. Denen, die er jahrzehntelang mit seinem Gerede von der angeblichen Roten Gefahr auf Vordermann gebracht und die er noch vor wenigen Wochen auf strammsten Antikommunismus und stärkstes Mißtrauen gegen Moskau eingeschworen hat. Etwa auch seiner Bonner Landesgruppe, die noch Anfang Dezember im Bundestag den Standpunkt vertreten mußte, dasselbe INF-Abkommen, das er jetzt als Schlüssel für eine glückliche Zukunft preist, gefährde unsere Sicherheit.

Mag sein, daß die CSU das alles ebenso hinnimmt, wie seinerzeit die Eskapade mit dem Milliardenkredit. Daß außer ein paar Außenseitern niemand aufzumucken wagt. Oder daß sie sich so krümmen, wie die Leitartikel bestimmter Springer-Blättchen, die sich verzweifelt bemühen, in der Straußschen Moskau-Reise und seinen nachfolgenden Äußerungen eine große staatsmännische Leistung zu entdecken.

Als Politikum verbleibt nur die späte Kapitulation eines Kalten Kriegers vor der Realität. Wie sie vollzogen wurde - das war nicht die kluge und nüchterne Korrektur einer unhaltbar gewordenen Position, das war der Auftritt einer alternden Diva, die mehr und mehr das Gefühl für die Grenzen der eigenen Fähigkeiten und der eigenen Bedeutung verliert. (-/5.1.1988/vc-he/rs)

* * *



Im europäischen Flugverkehr droht ein Chaos

Unrentable Strecken statt mit dem Flugzeug mit der Bahn zurücklegen

Von Ernst Haar MdB

Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)

Über den Wolken ist die Freiheit schon lange nicht mehr grenzenlos. Der starke Anstieg des Luftverkehrs in den vergangenen zehn bis 20 Jahren hat nicht nur zu immer schärferen Reglementierungen geführt, sondern auch dazu, daß einige Flughäfen an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt sind. Der Luftverkehr scheint die einzige Branche unserer Wirtschaft zu sein, die sich bislang eines ungebrochenen Wachstums erfreuen kann. So ist die Anzahl der Fluggäste von 1975 mit 14,4 Millionen auf 25,3 Millionen im Jahr 1986 angestiegen. Diese annähernde Verdoppelung des Personennahverkehrs ist in erster Linie auf die gewachsene Bedeutung des Flugzeuges bei Geschäfts- und Urlaubsreisen zurückzuführen.

Ebenso hat sich aber auch der Gütertransport per Flugzeug deutlich nach oben bewegt. Waren es 1975 nur 298.000 Tonnen, die befördert wurden, so hatte sich 1986 diese Zahl mit 735.000 Tonnen mehr als verdoppelt.

Sollte sich diese Entwicklung auch in den kommenden Jahren fortsetzen, wird uns am Himmel ein Verkehrschaos bevorstehen. Zu diesem Ergebnis kommen die Verfasser einer Studie des Verbandes Europäischer Fluggesellschaften (AEA), die für das Jahr 2000 eine Verdoppelung des Flugverkehrs in Europa vorhersagen. Bereits in diesem Jahr hat die Zahl der Flüge ein Niveau erreicht, das von der Europäischen Kontrollbehörde für den oberen Luftraum erst für 1991 geplant war.

Noch gilt das Flugzeug als eines der sichersten Verkehrsmittel. Wenn jedoch die Anzahl der Flüge weiterhin steigt, kann diese Behauptung nicht mehr lange Bestand haben. Schon heute sind die Kapazitäten einiger deutscher Flughäfen wie Stuttgart, München und Frankfurt erschöpft, so daß dort das Verkehrsaufkommen nur mit erheblichen Verzögerungen abgewickelt werden kann. In Spitzenzeiten sind Großflugzeuge gezwungen, lange Zeiten über den Flughäfen zu kreisen, bis sie die Erlaubnis zum Landen erhalten. Dies bedeutet eine Gefahrensituation, die jeden Tag eskalieren kann.

Allein die Inlandsflüge, die aufgrund ihrer kurzen Strecken nicht nur unrentabel, sondern auch ökologisch äußerst bedenklich sind, erreichen eine erstaunliche Zahl, die das Sicherheitsrisiko im Luftverkehr zusätzlich erhöht. Auf dem Frankfurter Flughafen starteten und landeten zum Beispiel 1985 insgesamt 223.000 Flugzeuge, was durchschnittlich etwa 580 Starts und Landungen pro Tag bedeutet. Davon sind es allein 160 Maschinen pro Werktag, die in Frankfurt nur im Inlandsverkehr starten und landen, und auch diese Zahl wird vermutlich weiter wachsen.

Dabei sind die Nachteile von Kurzstreckenflügen offensichtlich: Gerade beim Starten und Landen wird am meisten Treibstoff verbraucht und auch die Lärm- und Abgasbelastung ist in dieser Phase des Fluges am größten. Im Verhältnis zu den zurückgelegten Kilometern und der Anzahl der beförderten Personen sind Kurzstreckenflüge daher äußerst unwirtschaftlich.

Viel vernünftiger scheint es demgegenüber zu sein, die Vorteile des Flugzeuges über lange Strecken zu nutzen und die relativ unrentablen Strecken der Inlandsflüge mit der Eisenbahn zurückzulegen. Zwar sind die effektiven Fahrtzeiten etwas länger, dafür entfällt jedoch bei der Bahn das langwierige Ein- und Aussteigen. Würde das Umsteigen der Flugreisenden im innerdeutschen Verkehr auf die Bahn Wirklichkeit, könnten mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden:



1. Der Luftverkehr würde entzerrt und die Kapazitätsengpässe der Flughäfen reduziert.
2. Das Sicherheitsrisiko würde herabgesetzt.
3. Die Verschwendung von Energie und die starke Umweltbelastung durch Kurzstreckenflüge würde gestoppt. Hinzu kommt, daß die ökologischen Nachteile des Flugverkehrs bewirken, daß heutzutage der Ausbau von Flughäfen (ähnlich wie bei Schnellstraßen) fast regelmäßig auf Widerstand bei den Anwohnern stößt. Für die Verwaltung wird es daher immer schwieriger, Aus- oder Neubauten von Flughäfen bewilligt zu bekommen.
5. Die wirtschaftliche Situation der Deutschen Bundesbahn würde verbessert.

Bereits heute bietet die Deutsche Bundesbahn mit ihren IC-Strecken ein gutes Angebot für die Verbindung zwischen den Ballungszentren. Wenn Anfang der 90er Jahre die ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken eröffnet werden, kann sie in Konkurrenz mit dem inländischen Flugverkehr durchaus bestehen. Auch die europäischen Ballungsgebiete sind dann schnell erreichbar. Die Europäer haben es also gar nicht nötig in die Luft zu gehen.

Eine Reduzierung der Inlandsflüge hätte nicht nur positive Auswirkungen auf unsere Umwelt und die Sicherheit im Luftraum, sondern würde auch neue Anforderungen an die Deutsche Bundesbahn stellen. Die verantwortlichen Manager sind gefordert, sich auf die Bedürfnisse neu zu gewinnender Kunden einzustellen, den Service und das Angebot - wo nötig - zu verbessern. Für Geschäftsreisende zum Beispiel sind vor allen Dingen die Vorteile der Bahn - Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit - deutlich herauszustellen. Die Bahn bringt Ihre Kunden eben auch im dicksten Nebel sicher und bequem ans Ziel, wenn alle Flüge wegen der widrigen Wetterbedingungen ausfallen müssen. Hier gibt es, für die Bahn ein Kundenpotential zu eröffnen, das auch für die zukünftige Entwicklung der Deutschen Bundesbahn von Bedeutung ist.

(-/5.1.1988/va-he/rs)

* * *

Aussiedler und anerkannte Asylanten nicht enttäuschen

Die ausreichende Finanzierung von Förderschuleinrichtungen sicherstellen

Von Horst Niggemeier MdB

„Die Zahl der Deutschen aus den Ostblockstaaten wird nach Schätzungen des Bundesinnenministeriums in diesem Jahr den höchsten Stand seit 1958 erreichen. Weit über 70.000 Personen werden bis Ende des Jahres als Aussiedler Aufnahme in der Bundesrepublik Deutschland gefunden haben, bis zum 15. November waren es bereits 64.843.“

(Aus Nr. XI/XII Nov./Dez. 1987 der „Informationen des Bundesministers des Innern“.)

Die freie Wahl des Wohnortes für alle Individuen ist für Demokraten ein unveräußerliches Menschenrecht. Darüber kann es keinen Streit geben. Der in 1987 registrierte Anstieg der Aussiedlerzahlen gehört deshalb mit zu den begrüßenswerten Entwicklungen in den entspannungspolitischen Bemühungen zwischen Ost und West.

Doch es ist auch bekannt, daß nach wie vor eine inhuman restriktive Praxis in der Erteilung von Ausreisegenehmigungen durch die Behörden der Ostblockstaaten gehandhabt wird. So ist nicht zu übersehen, daß mehr behördliche Willkür und weniger die Erfüllung internationaler Regeln bei der Beachtung der Menschenrechte das jeweilige Schicksal der um Aussiedlung in die Bundesrepublik bemühten deutschstämmigen Familien bestimmt.

Ungeachtet dieser letztlich völkerrrechtswidrigen Behandlung („Jedermann steht es frei, jedes Land einschließlich seines eigenen zu verlassen“. - Artikel 12, Absatz 2 der Menschenrechtspakte der Vereinten Nationen vom 19. Dezember 1966) von Aussiedlungswilligen durch die Ostblock-Behörden bleibt es die Aufgabe der bundesdeutschen Regierungspolitik, auf die gesellschaftliche und berufliche Eingliederung der zu uns kommenden deutschstämmigen Aussiedlerfamilien ausreichend und gut vorbereitet zu sein.

Hier müssen jedoch nach den Erfahrungen des vergangenen Jahres Bedenken angemeldet werden. Große Bedenken! Die Förderschulen und Internate für die jugendlichen und jungen erwachsenen Aussiedler sowie für die anerkannten Asylanten zur Erlernung der deutschen Sprache und Vermittlung von Bildungsabschlüssen leiden in existenzgefährdender Weise unter den unzureichenden Finanzausschüssen aus dem Bundeshaushalt.

Die vornehmlich von den caritativen Organisationen der beiden großen Kirchen getragenen Förderschul-Einrichtungen sind 1987 wegen unzureichender und ausgebliebener Mittelzuweisungen in äußerster wirtschaftlicher Schwierigkeiten geraten; sie liefen Gefahr - wie es in einer Resolution der NRW-Internatsleiter hieß - „zu Beginn des Monats Oktober 1987 wegen Illiquidität zu kollabieren“. Nur durch finanzielle Schnellschußmaßnahmen in Bonn „könnte der Zusammenbruch des Fördersystems in letzter Minute noch verhindert werden“, schrieben die Trägerorganisationen in ihre Resolution, die auch an die dafür zuständige Frau Minister Rita Süsmuth gesandt wurde.

Trotz dieser dramatischen Existenzkrise der Förderschul-Einrichtungen in 1987 wurden für 1988 im Bundeshaushalt nur sehr halboherzige Konsequenzen gezogen: Der Haushaltsansatz 1988 wurde zwar gegenüber 1987 um 30 Millionen auf 156 Millionen Mark erhöht, aber - so der für NRW federführende Caritasverband des Erzbistums Paderborn - „dieser Betrag wird mit Sicherheit nicht ausreichen, zumal einige Millionen benötigt werden, um alle Beihilfen für 1987 noch zu finanzieren“.



Inzwischen ist noch vor Jahresende einigen Trägern mitgeteilt worden, daß die Beihilfen für November/Dezember '87 frühestens im Januar '88 gezahlt werden können. Diese Tatsache spricht nicht für eine ausreichend geordnete Finanzierung der Förderschularbeit.

Vieles spricht hingegen dafür, daß die Trägerorganisationen der Förderschuleinrichtungen 1988 erneut in allergrößte wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten werden, wenn nicht rechtzeitig und in realistischer Weise die haushaltspolitischen Voraussetzungen zur Anpassung an die von uns allen begrüßten steigenden Aussiedlerzahlen geschaffen werden.

Es wäre unerträglich, sollte sich 1988 die Existenzkrise dieser humanitären Einrichtungen von 1987 wiederholen. Das gilt es im Interesse der deutschstämmigen jungen Aussiedler, aber auch im Interesse unserer eigenen politischen Glaubwürdigkeit zu vermeiden.

Administrative Gleichgültigkeit gegenüber einer unverzichtbaren humanitären Aufgabe ist in einem demokratischen Staat nichts anderes als eine subtile Form von Behördenwillkür.

Es ist deshalb schwer vorstellbar, daß Frau Minister Süsmuth sich einem dringend notwendigen „Chefgespräch“ mit Finanzminister Stoltenberg über die Bereitstellung der dringend erforderlichen Mittel entziehen wird, denn nur dadurch kann denen geholfen werden, die auf unsere Hilfe durch Staat und Gesellschaft angewiesen sind. Es wäre grober Vertrauensbruch, würden wir diese Menschen enttäuschen.

Da drängt sich gerade in diesem Zusammenhang auch die KSZE-Schlußakte von Helsinki auf. Deren Beachtung und Einhaltung durch den Ostblock wird in unseren westlichen Breitengraden im Hinblick auf die von allen Teilnehmerstaaten in der KSZE-Schlußakte verabredete „Familienzusammenführung“ immer wieder nachdrücklich gefordert. Recht so! Dabei muß es um der Menschen willen auch bleiben. Aber dann gilt auch für uns in der Bundesrepublik die Beachtung der KSZE-Schlußakte, denn es heißt dort zum Thema der „Familienzusammenführung“ unter anderem auch:

„Der aufnehmende Teilnehmerstaat wird angemessene Sorge tragen hinsichtlich der Arbeitsbeschaffung für Personen aus anderen Teilnehmerstaaten, die in diesem Staat im Rahmen der Familienzusammenführung mit dessen Bürgern ständigen Wohnsitz nehmen, und darauf achten, daß ihnen die gleichen Möglichkeiten der Bildung, medizinischen Betreuung und sozialen Sicherheit wie den eigenen Bürgern gewährt werden.“

Die Bundesregierung wird auch in der Frage der ausreichenden Finanzierung der Förderschuleinrichtungen den Nachweis erbringen müssen, daß sie die Erfüllung von international eingegangenen Verpflichtungen ernstnimmt. Es kann nicht hingenommen werden, daß diese Einrichtungen sozusagen „von der Hand in den Mund“ leben müssen und die Trägerorganisationen heute nicht wissen, was sie morgen erwartet.

(-/5.1.1988/vo-he/rs)

* * *

