

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 21 9038/39
Telefax: 888 846 ppbn d
Telefax: 21 0664

Inhalt

Ernst Haar MdB zur Notwendigkeit eines sofortigen Erinnerungsschubs für den deutsch-deutschen Schienenverkehr: Grünes Licht für Bahn und Umwelt.

Seite 1

Prof. Monika Ganseforth MdB zur Weigerung Tel Avivs, den Dialog mit den Palästinensern zu führen: Israel reagiert repressiv auf Friedensdemonstrationen.

Seite 3

Heinz Westphal MdB zum 65. Geburtstag des ehemaligen Bundesarbeitsministers Walter Arendt: Ein Mann der Reform und sozialen Gerechtigkeit.

Seite 5

45. Jahrgang / 9

12. Januar 1990

Grünes Licht für Bahn und Umwelt

Zur Notwendigkeit eines sofortigen Erinnerungsschubs für den deutsch-deutschen Schienenverkehr

Von Ernst Haar MdB

Mitglied der Regierungskommission Bundesbahn
Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Ergreifende Szenen, bewegende Zeit. Das Brandenburger Tor ist wieder geöffnet, die innerdeutsche Grenze vieltausendfach durchlässig, die Debatte über grenzübergreifende Projekte und die Erschließung neuer Märkte ist in vollem Gang. Kommunikation und Mobilität zwischen Ost- und Westeuropa stehen hoch im Kurs.

Die neue Qualität der deutsch-deutschen Entwicklung verlangt ebenso nach grundlegenden Weichenstellungen im Verkehrssektor. Unübersehbar ist ein riesiger Nachholbedarf für die Schiene in der DDR und den osteuropäischen Staaten. Angesichts der Größe der Aufgabe zeichnen sich neue Chancen für eine ökologische Umstrukturierung in der Verkehrspolitik ab. Gleichwohl dürfen die umwelt- und verkehrspolitischen Probleme der DDR nicht dazu verleiten, das hausgemachte bundesdeutsche Desaster in der Bahnpolitik zu verdrängen. Seit 1950 befinden wir uns in den hochindustrialisierten Ländern auf direktem Weg zur vollmotorisierten Gesellschaft. Trotz inhumaner Begleiterscheinungen scheint der Kurs der offiziellen Verkehrspolitik in die totale Autogesellschaft vorprogrammiert.

Bahn und Eisenbahner erleben seit Jahrzehnten die Wechselbäder zwischen Abwärtstrend, defizitärer Entwicklung und neuer Hoffnung im verkehrspolitischen Geschehen. Kein Zweifel: das DB-Management hat die Bahn vor allem durch Intercity-Verbindungen attraktiver gemacht. Daneben wird als Folge sich deutlich verschlechternder Rahmenbedingungen zielbewußt ausgegliedert, privatisiert, Grundstücke und anderes Bahneigentum werden verkauft, verpachtet und abgestoßen, um die Jahresbilanzen aufzupolieren. Mit der Strategie der Gesundschimpfung wurden seit 1982 82.000 Eisenbahner bei fast gleichbleibendem Verkehrsvolumen eingespart. Vorstandsvorsitzender Dr. Gohlke ist stolz darauf, die Bahnleitlinien der Bundesregierung übererfüllt zu haben und wirkt geradezu hilflos, wenn es darum geht, mehr Kapazitäten zu schaffen. Auf die Frage, ob die Bahn überhaupt in der Lage sei, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zurückzuverlagern, antwortet der Bahnchef: „Dafür ist die Bahn bisher nicht gerüstet.“ Dieser Offenbarungseid spricht Bände.

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

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

Printed in Germany
by Westfälische Rundschau
Hagen-Print



Die Bundesregierung aber tönt lauthals, Verbesserungen der Verkehrsverbindungen mit der DDR hätten höchste Priorität. Soll der Schienenverkehr dabei weiter ins Abseits rollen oder an den durch wiedergewonnene Freizügigkeit neu entstehenden Verkehrsmärkten angemessen partizipieren? Will Bonn ohne Rücksicht auf umweltpolitische Katastrophenmeldungen die Gigantomie in der Pkw- und Lkw-Produktion auch der DDR andienen? Die Modernisierung des Schienennetzes in der DDR kann unabhängig von Strukturreformen der Wirtschaft realisiert werden. Vorhandene Variantenskizzen müssen jetzt in Gesprächen mit der Deutschen Reichsbahn über konkrete Infrastrukturmaßnahmen mit dem Ziel einer baldigen Konkretisierung vertieft werden. Die Verknüpfung der wichtigsten Schienenverbindungen beider Teilstaaten kann und muß rasch erfolgen.

Kontaktgespräche zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn sind angelaufen. Grenzüberschreitende innerdeutsche Schienenstrecken werden wohl notdürftig geflickt. Denn weder in der Frankfurter Bahnzentrale noch in Bonner Amtsstuben geht man vom überholten Muster rigoroser betriebswirtschaftlicher Denkschablonen ab. Es gibt kein visionäres Konzept künftig möglicher und notwendiger leistungsfähiger gesamtdeutscher Bahnverkehre, wie man es von einer unternehmerisch denkenden, zupackenden Bahn- und Verkehrspolitik erwarten muß. Der konkurrierende Flugverkehr präsentiert sich mit Ideenreichtum und Geschäftssinn, während die Bahnoberen noch mit dem Rechenstift über den Vorgaben der Leitlinienpolitik brüten und auf Bonner Weisungen warten. Vielleicht will Herr Zimmermann auch keine konkreten Vorschläge hören. Eine Art „entschuldigender Notstand“ kann allerdings angesichts revolutionärer Entwicklungen in Mittel- und Osteuropa, die zu konkreten politischen Programmen in der Verkehrspolitik herausfordern, nicht geltend gemacht werden.

Auch der Straßengüterverkehr ist schon in voller Aktion, um weitere Marktanteile zu sichern.

Der Prozeß der Öffnung ermöglicht große Perspektiven, auch in der Beschäftigungspolitik. Mit nationalen Aufbauprogrammen, die grünes Licht für Bahn und Umwelt geben, wären auch Vorteile für unsere Elektronik-, Eisen- und Stahlindustrie verbunden. Der Vorschlag einer Vertragsgemeinschaft Deutsche Bundesbahn - Deutsche Reichsbahn ist jetzt bedeutsamer und vordringlicher als Philosophien über die Föderalstruktur künftiger Schienennetze. Neue Arbeitsplätze im Mangelbereich des Fahrpersonals und erfolgreiche Lokführeranwerbung sind in Sicht. Jetzt und künftig darf es nicht mehr um kurzfristige Rationalisierungserfolge, um kleinkarierte Erbsen- und Köpfe-zählerei gehen. Gefragt ist eine Bahn, die sich ihren Aufgaben, die schlagartig um mehrere Zehnerpotenzen gestiegen sind, gewachsen zeigt. Die Bahn müßte in großem Umfang sowohl im Güter- wie im Personentransport investieren, um ihre Vorzüge am Verkehrsmarkt voll einzubringen und wachsende Nachfragepotentiale befriedigen zu können. Es kommt jetzt auf bahnpolitische Szenarienentwürfe an, die mit sozialer Phantasie und ökologischer wie volkswirtschaftlicher Gesamtverantwortung erfüllt sind.

Wir brauchen jetzt einen umwälzenden Schub an Kreativität, Gestaltungswillen und Erneuerung, der das Mögliche mit dem Notwendigen in der Verkehrs- und Umweltpolitik auf dem Weg zur europäischen Einheit verbindet.

(-/12.1.1990/va-he/ru)

* * *

Israel reagiert repressiv auf Friedensdemonstrationen

Zur Weigerung Tel Avivs, den Dialog mit den Palästinenser zu führen

Von Prof. Monika Ganseforth MdB

Die Nervosität der israelischen Regierung angesichts der großen Unterstützung der Peace-Now-Bewegung hat sich in diesen Tagen wieder einmal gezeigt.

Das brutale Eingreifen der Sicherheitskräfte anlässlich der Friedensdemonstrationen der 3.000 Frauen und der völlig friedlichen Menschenkette von 30.000 Menschen, Palästinenserinnen, Israelis und der internationalen Friedensbewegung, das viele Verletzte forderte, war völlig unangemessen.

In dieses Bild der nervösen Überreaktion anlässlich der Forderung nach Frieden durch die Anerkennung eines Palästinenserstaates paßte der Versuch von Premierminister Jitzhak Shamir, den Wissenschaftsminister Ezer Weizmann wegen seiner Gespräche mit der PLO zu entlassen. Nur wegen des Machterhalts hat Shamir dann allerdings einen Rückzieher gemacht und Weizmann im äußeren Kreis des Kabinetts belassen. Es ist entlarvend, daß für die israelische Regierung Gespräche mit dem Gegner PLO Landesverrat sind. Mit wem sind denn Friedensgespräche zu führen und der Ausgleich zu suchen, wenn nicht mit dem Gegner?

Die israelische Regierung muß akzeptieren, daß die PLO als die Vertretung der Palästinenser in den besetzten Gebieten angesehen wird, besonders seit der Intifada, dem Palästinenseraufstand.

Wegen des massiven Drucks der israelischen Besatzungsmacht, der Militärpräsenz, der Eingriffe ins tägliche Leben, der tagelangen Ausgangssperre, der monatelangen Schulschließung und der zweijährigen Schließung der Universitäten hat sich die Solidarität der Palästinenser untereinander und mit der PLO eher verstärkt.

Daher wird Israel auch nach Wahlen in den besetzten Gebieten PLO-Vertreter als Verhandlungspartner akzeptieren müssen.

Noch ist die PLO unter der Führung von Arafat gemäßigt.

Noch herrscht der Friedenswille der Palästinenser in den besetzten Gebieten vor.

Noch sind die wesentlichen Elemente der Intifada ziviler Ungehorsam (beispielsweise die Verweigerung der Zahlung von Steuern wie in Beit Sahour), Verweigerung von Arbeit für israelische Arbeitgeber, verkürzte Öffnungszeiten der Geschäfte und nationale Äußerungen (das Zeigen palästinensischer Flaggen, Grafitti an den Wänden), die von Israel mit äußerster Härte verfolgt werden.

Daß Kinder und Jugendliche Steine werfen oder Reifen verbrennen, ist noch die Ausnahme. Sie dient dem israelischen Militär als Anlaß für brutale individuelle und kollektive Vergeltungsschläge.

Noch gilt die von der PLO im November 1988 ausgesprochene Anerkennung der UN-Resolutionen 181 sowie 242 und 338, die das Existenzrecht Israels garantieren. Das ist Israel nicht genug. Mit ihrem rückwärts gewandten übergroßen Sicherheitsbedürfnis muß die israelische Regierung jeden Gesprächsversuch kriminalisieren.

Es besteht zu befürchten, daß bei der PLO und in den besetzten Gebieten die Hardliner und fundamentalistischen Gruppen mehr Einfluß bekommen und daß schließlich Terror und Gewalt zur Eskalation des Konflikts führen.

Schon jetzt ist der Preis, den Israel für die Politik der Sicherheit durch Stärke zu bezahlen hat, sehr hoch. Die Allgegenwart des Militärs zeigt, daß Israel bis an die Zähne bewaffnet ist. Fast jede Familie ist wegen des langen Militärdienstes, den die israelische Jugend zu leisten hat (Mädchen zwei Jahre, Jungen drei Jahre) betroffen. Die Gewalt in der Gesellschaft nimmt zu, der Tourismus nimmt ab, Israel wird - wegen der Menschenrechtsverletzungen - international immer mehr isoliert.

Leider hat auch die Arbeiterpartei nicht den Mut, dem Rechtsaußen Shamir die Alternative einer zukunftsorientierten, auf Gespräche gestützte Politik entgegenzusetzen. Der in Israel weit verbreitete Wunsch, Frieden mit den Palästinensern ohne Zugeständnisse haben zu wollen, herrscht auch in der Arbeiterpartei vor.

Internationaler Druck und die Kräfte im Lande, die bereit sind, für Frieden und Ausgleich mit den palästinensischen Nachbarn auch ein Opfer zu bringen, können die Situation vielleicht verbessern. Vor allem könnte, wenn wegen der Entwicklung in Osteuropa das Interesse der USA am Nahen Osten abnimmt, die israelische Regierung doch schneller als vermutet gezwungen sein, ihre Wagenburgmentalität aufzugeben.

Vielleicht ist das der Grund für die überaus nervöse Reaktion Israelis auf die Friedensbewegung und auf die Gespräche eines Regierungsvertreters mit der PLO.

(-/12.1.1990/vo-ha/ru)

* * *

Ein Mann der Reform und sozialen Gerechtigkeit

Zum 65. Geburtstag des ehemaligen Bundesarbeitsministers Walter Arendt

Von Heinz Westphal MdB
Vizepräsident des Deutschen Bundestages

Der 14jährige hat sein Berufsleben als Bergmann begonnen. Schon als Jugendlicher hat er untertage vor Kohle gearbeitet. Wenn jemand von sich sagen kann, daß er „von der Pike auf“ sich hochgearbeitet hat, dann ist es Walter Arendt, sieben Jahre lang Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung in den Regierungen von Willy Brandt (1969 bis 1974) und Helmut Schmidt, dort bis zu seinem Ausscheiden aufgrund eigenen Entschlusses im Dezember 1976. Walter Arendt wird am 17. Januar 65 Jahre alt, eine gute Gelegenheit, nicht nur um ihm herzlich zu gratulieren, sondern auch, um die mit seinem Namen verbundenen Schritte der Reform und des Ausbaus der sozialen Sicherheit in unserem Lande in die Erinnerung zurückzurufen.

Es war die Zeit des sozialdemokratischen Durchbruchs, des sozialpolitischen Aufhole-Galopps nach den Jahren restaurativer Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik unter Adenauer und Erhard. Monat für Monat konnten wir sozialdemokratischen Abgeordneten in unseren Wahlkreisen von neuen, nach vorn weisenden, das soziale Netz fester spannenden Gesetzen berichten, die wir mit einem damals noch auch in diesem Feld kooperationswilligen liberalen Partner beschlossen hatten und die aus dem von Walter Arendt geleiteten Ministerium vorgelegt worden waren.

Schon der erste Schritt, noch im Jahre 1969 kurz nach Übernahme der Regierungsverantwortung durch die sozialliberale Koalition ließ aufhören: Dynamisierung der Kriegsoffer-Renten. Nun brauchten die vom Krieg Verehrten oder die Witwen und Waisen der Kriegstoten nicht mehr makabre Demonstrationmärsche nach Bonn zu unternehmen, um für sich eine Rentenerhöhung zu erstreiten.

Und dann folgten Schlag auf Schlag:

- 0 In der sozialen Krankenversicherung wurden kostenlose Vorsorgeuntersuchungen eingeführt.
- 0 Kinder in Kindergärten, Schüler und Studenten wurden in die gesetzliche Unfallversicherung einbezogen.
- 0 Die Landwirte kamen nicht nur in die gesetzliche Krankenversicherung, sondern erhielten auch deutliche Verbesserungen bei der Landabgabenrenten, beim Altersgeld und der Unfallrente.
- 0 Die Rente nach Mindesteinkommen wurde eingeführt, um besonders den Frauen eine verbesserte Alterssicherung zu geben.
- 0 Den Selbständigen wurden die Türen zur Rentenversicherung geöffnet.

- 0 Auch den Hausfrauen wurde der Zugang und die Rückkehr in das soziale Sicherungssystem erleichtert, während die CDU/CSU damals noch die Anerkennung von Zeiten der Mutterschaft, Krankheit und Ausbildung verhinderte.
- 0 Die flexible Altersgrenze und die Herabsetzung der Altersgrenze für Schwerbehinderte waren weitere Fortschritte im Rentenrecht.
- 0 Ein Rehabilitationsgesetz, ein Betriebsärzte-Gesetz und die zeitlich unbegrenzte Krankenhauspflege folgten. Auch ein Lohnausgleich für Mütter, die wegen kranker Kinder ihrer Arbeitsstelle fernbleiben müssen, wurde ermöglicht.
- 0 Das neue Schwerbehinderten-Gesetz unterschied die erweiterten Leistungen nicht mehr nach den Gründen der Behinderung.
- 0 Im Jugendarbeitsschutzgesetz wurde der gesundheitliche Schutz junger Menschen im Arbeitsleben ausgedehnt.
- 0 Die Heimarbeit wurde besser geschützt.
- 0 Eine neue Arbeitsstätten-Verordnung war der Einstieg in die Humanisierung des Arbeitslebens.
- 0 Der Mindesturlaub wurde erhöht.
- 0 Der Kündigungsschutz bei Massenentlassungen konnte verbessert werden.
- 0 Ein Konkursausfallgeld sicherte Arbeitnehmer durch eine Solidarkasse der Arbeitgeber. Beim Arbeitsplatzwechsel konnten nun die Ansprüche auf Betriebsrenten mitgenommen werden.
- 0 Behinderte in Werkstätten erhielten einen eigenen Sozialversicherungsanspruch.
- 0 Wenn auch unter Mühen mit dem Koalitionspartner wurde das Mitbestimmungsrecht in Großunternehmen ausgebaut.
- 0 Auch der 1974 notwendig werdende Anwerbestopp für ausländische Arbeitnehmer stammt von Walter Arendt.

Gerade diejenigen, die noch heute ungerechtfertigt Vorwürfe in der zu Zeiten der Ölpreis-Krisen schwierig werdenden Rentenfinanzierung gegen den damaligen Arbeitsminister erheben und mit dem in der Sache falschen Vorwurf des „Renten-Betrugs“, den es nicht gegeben hat, operieren, sollten diese noch unvollständige Erfolgsliste Walter Arendt'scher Sozialpolitik endlich zur Kenntnis nehmen, um sie insbesondere mit ihren Streichungslisten des Sozialabbaus der 80er Jahre zu vergleichen, durch die notwendige Lastenverteilungen auf falsche, nämlich schwächere Schultern gelegt wurden und damit die soziale Gerechtigkeit, die Arendts Leitlinie war, in vielen Fällen schwer beschädigt wurde.

Der Führer der Bergarbeiter-Gewerkschaft vertrat im Deutschen Bundestag den Wahlkreis Herne/Castrop-Rauxel, einen der besten aus sozialdemokratischer Sicht. Die Kumpel des Reviers, die älteren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unseres Landes, seine Wähler in Herne erinnern sich gern an den weißhaarigen Westfalen und werden seine Leistungen nicht vergessen.

(-/12.1.1990/va-ha/ru)

* * *