

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 34/39
Telex: 6 66 846 ppbn d
Telefax: 21 08 64

Inhalt

Willy Brandt würdigt
das Lebenswerk von
Bruno Kreisky: Eine
überzeugende Füh-
rungsgestalt.

Seite 1

Ernst Haar MdB ver-
langt eine abgestimmte
Vorrangpolitik für Bah-
nen und Busse: Ver-
kehrspolitik gerät aus
den Fugen.

Seite 2

Manfred Opel MdB for-
dert ein Konzept für die
Reduzierung der briti-
schen Truppen aus der
Bundesrepublik: Das
britische Signal und die
Folgen.

Seite 3

Robert Leidinger MdB
verlangt Maßnahmen
gegen den zunehmenden
Drogen- und Men-
schenhandel an der
tschechisch-bayeri-
schen Grenze: Die
neue Freiheit zwingt zu
neuer Wachsamkeit.

Seite 4

45. Jahrgang / 143

30. Juli 1990

Eine überzeugende Führungsgestalt

Zum Tode von Bruno Kreisky

Von Willy Brandt MdB

SPD-Ehrenvorsitzender

Präsident der Sozialistischen Internationale

Mit Bruno Kreisky verliert Österreich einen seiner bedeutendsten Nachkriegspolitiker, die europäische Demokratie eine ihrer überzeugendsten Führungsgestalten, die Sozialistische Internationale (SI) einen hochgeschätzten Ehrenpräsidenten.

Ich verliere mit ihm einen engen und guten Freund. Seit Bruno Kreisky und ich uns vor 50 Jahren im schwedischen Exil kennenlernten, waren wir einander eng verbunden im Ringen um die Sicherung des Friedens, um Fortschritt für die Menschenrechte und um ein Europa der sozialen Verantwortung. Bis zuletzt bewegte ihn die Sorge um einen humanen Ausgleich im Nahen Osten.

(-/30. Juli 1990/st/fr)

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 12 04 08

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

Kemäufte Umgang
mit wertvollen Ressourcen
Recycling-Papier



Verkehrspolitik gerät aus den Fugen
Für eine abgestimmte Vorrangpolitik für Bahnen und Busse

Von Ernst Haar MdB
Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Völlig außer Tritt geraten ist zur Zeit die bundesdeutsche Verkehrspolitik. Soweit ihr überhaupt ein schlüssiges Konzept nachzusagen war - jetzt geht es offenbar nur noch nach der Devise "Rette sich wer kann". Der in politische Schieflage geratene Bundesverkehrsminister Dr. Zimmermann steht vor einem Scherbenhaufen. Er ist offensichtlich nicht einmal mehr in der Lage, einen halbwegs geordneten Rückzug zu organisieren. Heillose Flucht und ministerielles Abtauchen ins Sommerloch sind der blamable Ersatz für ein verkehrspolitisches Konzept, das die chaotischen Zustände im Straßen- und Luftverkehr überwinden und die wachsende Kritik an der Bahn mildern könnte.

Der Kabinettsbeschluß über die Aufhebung der Straßenbenutzungsgebühr für Lkw gehört in die Kategorie "abgehakt". Da die Hand in Hand mit der Schwerverkehrsabgabe eingeführte Steuerentlastung für bundesdeutsche Lastkraftwagen isoliert erhalten bleibt, gerät die umweltfreundliche Schiene noch stärker ins verkehrspolitische Abseits.

Der Auto-Boom verzeichnet Rekorde. Noch nie wurden so viele Autos produziert. Nie zuvor wurden so viele Pkw exportiert wie heute. Das Zulassungsergebnis für Automobile im Inland steigt unentwegt. Jeder zweite Bundesbürger besitzt, statistisch gesehen, einen Personenwagen.

Die Kehrseite ist ein Horrorszzenarium: Was Kraftwerksentschwefelung und -entslickung an Luftverbesserung erreicht haben, wird durch den Automobilverkehr flugs wieder zerstört. Das unselige ADAC-Motto "Freie Fahrt für freie Bürger" macht sich ungehemmt weiter breit. Unverständlich, daß ausgerechnet von der falschen Seite diese Faser-Phrase in die öffentliche Diskussion eingeführt wurde. Es paßt in dieses düstere Bild, daß Bundesbahnchef Dr. Gohlke das Handtuch wirft, um sich neuen Aufgaben zu widmen.

Friedrich Zimmermann war auch in dieser verkehrspolitischen Gesamtsituation nicht um Schuldzuweisungen verlegen: "Jetzt ist Brüssel am Zuge." Die Harmonisierung der Verkehrsmärkte in der EG sei zwar vorerst verbaut und eine gerechte Regelung der Wegekosten nicht möglich, aber: zukunftsfrüchtige Lösungen habe jetzt eben die Europäische Gemeinschaft anzubieten. Ein selbsterzosterischer ministerieller Fatalismus, der an das Verhalten eines Kindes erinnert, das sich die Hände abfriert, weil seine Mutter vergessen hat, ihm Handschuhe zu geben.

Der gnadenlose Pragmatismus, dem die Deutsche Bundesbahn seit Jahren unterworfen ist, muß überwunden werden. Permanenter finanzieller Anpassungsdruck, das ständige Hetzen nach letzten Rentabilitätsreserven bei chronisch leeren Kassen - mit dauerhafter Überlastung des Bahnpersonals -, der letzte Rest an Motivation für die Eisenbahner droht zu ersticken.

Das 'Münchner Forum' kam bei einem verkehrspolitischen Expertenhearing zu dem Fazit: Öffentlicher Nahverkehr muß endlich als gesellschaftliche Herausforderung begriffen werden. Obwohl der Münchner Verkehrsbund zu den bestausgebauten öffentlichen Verkehrssystemen gehört, sind auch dort - wie anderswo - noch grundlegende Verbesserungen nötig, damit Bahnen und Busse eine attraktive Alternative zum Privatauto darstellen. Plattform hierfür könnte ein vom Deutschen Städtetag und dem Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) entwickelter Planungs- und Finanzierungsverbund zwischen Bund, Ländern und Gemeinden sowie den entsprechenden Verkehrsunternehmen sein.

Worauf es ankommt, ist eine abgestimmte Vorrangpolitik aller Ebenen der Gebietskörperschaften für Bahnen und Busse, die durch eigene Einnahmequellen finanziell solide unterfüttert wird. Die verkehrspolitisch-ökonomischen SPD-Initiativen 'Fortschritt 90' überzeugen inzwischen weite Kreise. So werden von VÖV und Städtetag für den vorgeschlagenen Finanzierungsverbund eine Erweiterung des Begünstigungskatalogs des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, eine Erhöhung der Mineralölsteuer und eine Nahverkehrsabgabe gefordert. Bonn schweigt; Sendepause.

Die deutsche Verkehrspolitik droht aus den Fugen zu geraten. Ohne rasche Umkehr wird täglich mehr zerstört als nur ein Stück lebenswerter Gegenwart. Sich weitgehend auf das Produzieren bahnfreundlicher Überschriften zu beschränken, wie es der amtierende Bundesverkehrsminister augenblicklich praktiziert, heißt im Ergebnis, sich aus der Politik zu verabschieden.

Das britische Signal und die Folgen
Zur geplanten Reduzierung der britischen Truppen in der Bundesrepublik

Von Manfred Opel MdB

Die Bundesregierung hat immer störrisch behauptet, Zahlen über Abrüstung könne sie nicht nennen, bevor nicht wenigstens die erste Phase der Wiener Abrüstungsverhandlungen beendet ist. Da jeder weiß, daß deutliche Abrüstungsschritte massive Auswirkungen auf Bundeswehrangehörige, deren Familien und die betroffenen Regionen haben, wollte sich der erkonservative Zauderer Stoltenberg damit über den Bundestags-Wahltermin am 2. Dezember hinwegsetzen.

Doch daraus wird nun nichts. Die Obergrenze der Bundeswehr liegt mit 370.000 Soldaten fest. Geht man davon aus, daß die zukünftigen NATO-Streitkräfte etwa gleichverteilt werden in Deutschland, werden zwischen 150.000 und 200.000 Soldaten in der dann ehemaligen DDR stationiert werden. Das bedeutet, daß auf dem Boden der bisherigen Bundesrepublik nur noch 170.000 bis 220.000 Bundeswehrsoldaten stationiert sein werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung der Bundeswehr auf ihrem derzeitigen Stationierungsgebiet.

Das anspruchsvolle Reduzierungs- und Verlagerungsprogramm soll im Jahre 1994 abgeschlossen werden. Die Zeit drängt also außerordentlich. Und Stoltenberg schweigt. Hinzu kommt, daß sich die Alliierten auch aus Deutschland zurückziehen. Derzeit haben sie etwa 350.000 Soldaten in der Bundesrepublik stationiert. Eine Reduzierung zum etwa 80.000 Mann haben die Amerikaner schon angekündigt. Die Briten, in ihrer faktischen Politik realitätsnah wie immer, haben die Halbierung ihrer Streitkräfte angekündigt. Das heißt, daß etwa 30.000 Mann auf die Insel zurückkehren.

Das britische Signal wird Folgen haben. Schließlich gehörte Frau Thatcher mit ihrer deklaratorischen Politik zu den Scharfmachern im westlichen Bündnis. Niederländer und Belgier werden sich ganz von deutschem Boden zurückziehen. Was die Kanadier tun ist offen. Doch auch Amerikaner und Franzosen werden weiter deutlich reduzieren. Es ist zu erwarten, daß Ende 1994 weniger als 200.000 alliierte Truppen in Deutschland sein werden. Und mit weiteren deutlichen Reduzierungen ist alleine schon aus Gründen der desolaten amerikanischen Haushaltssituation zu rechnen.

Was ist die Bilanz? In Ost und West zusammen standen Ende letzten Jahres fast 1,5 Millionen bewaffnete Truppen. Ende 1994 werden es noch höchstens 600.000 sein. Und der Trend geht weiter abwärts. Die Reduzierung beziehungsweise der Abzug von fast einer Million Soldaten und die Freisetzung von grob geschätzt 200.000 zivilen Mitarbeitern der Streitkräfte sowie über 100.000 Arbeitsplätzen in der Rüstungsindustrie müßte längst zur Auflage des größten Konversionsprogramms in Deutschland geführt haben. Doch Stoltenberg verharrt in Lethargie. Er ist sichtbar überfordert. Was ist zu tun?

1. Stopp aller Beschaffungen in Deutschland und deren Überprüfung.
2. Gründung einer Konversionsgesellschaft, die
 - treuhänderisch das Vermögen und die Liegenschaften verwaltet und im Sinne der Standortkonversion veräußert.
 - Garantie einkommensgleicher Beschäftigung vor Ort.
 - Qualifizierung
 - Schaffung neuer Arbeitsplätze vor Ort.
3. Abstimmung aller Maßnahmen mit den betroffenen Kommunen und Ländern.
4. Beschluß eines festen Zeitplans.

Da Stoltenberg offenbar unfähig ist, ein solches Programm zu steuern, sollte eine marktwirtschaftlich orientierte Management- und Beschäftigungsgesellschaft unter der Verantwortung des Wirtschaftsministers gegründet werden, um möglichst rasch Zukunftssicherheit für alle Beteiligten zu erzielen. Oskar Lafontaine hat im Saarland vorgemacht, wie sowas geht.

(-/30. Juli 1990/st/tr)

Die neue Freiheit an der tschechisch-bayerischen Grenze zwingt zu neuer Wachsamkeit

Der Kampf gegen zunehmenden Drogen- und Menschenschmuggel muß verstärkt werden.

Von Robert Leidinger MdB

Die schöne neue Freiheit am ehemals eisernen Vorhang zwischen Bayern und der CSFR erfordert rasch neue Wachsamkeit. Wie die Bundesregierung jetzt auf meine Anfragen nach Erkenntnissen illegalen Drogen- und Menschenschmuggels über die bayerisch-tschechoslowakische Grenze mitteilte, gewinnt "die CSFR als Transitland für illegale Einfuhren von Heroin in die Bundesrepublik Deutschland zunehmend an Bedeutung". Auch im Hinblick auf Menschenschmuggel sei Prag nach den vorliegenden Erkenntnissen zum "Koordinationszentrum für Schleusungsaktivitäten geworden", heißt es in dem Antwortschreiben des Bundesinnenministeriums weiter.

Ich forderte deshalb die für Polizei und Grenzpolizei zuständige Bayerische Staatsregierung auf, die Sicherheitsorgane im Grenzbereich personell und technisch so auszustatten und zu verstärken, daß sie der kriminellen Machenschaften rasch Herr werden können. Die für die Zollverwaltung zuständige Bundesregierung muß dringend noch im Sommer mit der CSFR koordinierte Maßnahmen zur grenzüberschreitenden Verbrechensbekämpfung vereinbaren. Die vom Bundesinnenministerium für Oktober 1990 hierzu in Aussicht gestellten deutsch-tschechischen Expertengespräche, kommen angesichts der alarmierenden Entwicklung zu spät.

Das Schreiben des Bundesinnenministeriums nennt folgende Einzelheiten zum Drogenschmuggel: Allein im ersten Halbjahr 1990 seien am Grenzübergang Waldhaus rund 120 Kilogramm Heroin aus der Türkei sichergestellt worden. Insgesamt stammten 60 Prozent allen in der Bundesrepublik aufgespürten Heroins aus Kleinasien; von dort werde es meist auf die Balkanroute nach Mitteleuropa geschmuggelt. "Es liegen Erkenntnisse vor, daß eine Verlagerung des Rauschgiftschmuggels von der klassischen Route über Österreich auf der Route "Türkei - Rumänien - Ungarn - CSFR - Bundesrepublik Deutschland vorgenommen wird", teilt die Bundesregierung weiter mit. Die Grenzöffnung und die damit verbundene Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs habe "zu einer weiteren Verschärfung" geführt.

Auch bei Schleppern und Menschenschmugglern erfreut sich die CSFR wachsender krimineller Beliebtheit. Noch vor der Liberalisierung des Grenzverkehrs seien von Anfang Januar bis Ende Mai 1990 insgesamt 396 Personen bei illegalen Einreisen von der CSFR in die BRD über die Grüne Grenze festgestellt worden, davon 211 türkische, 27 rumänische und 17 vietnamesische Staatsangehörige, teilt die Bundesregierung mit. "Dabei scheinen die Schlepper statt der bisherigen Route Istanbul - Budapest - Tschechoslowakei - Zinnwald/DDR - Bundesrepublik Deutschland neuerdings die Strecke Istanbul - Prag - deutsch-tschechoslowakische Grenze zu bevorzugen. Dies dürfte darauf beruhen, daß die DDR und Ungarn bereits erste erfolgreiche Gegenmaßnahmen mit Verdrängungseffekten getroffen haben".

Für mich steht dabei außer Frage, daß der Kampf gegen Drogen wie Menschenschmuggel nicht zu einer Beeinträchtigung der endlich möglichen guten Nachbarschaft zwischen Bayern und der CSFR führen darf.

(-/30. Juli 1990/st/fr)
