

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telefax: 8 86 846 ppbn d  
Telefax: 21 08 64



## Inhalt

Ernst Haar MdB zur Notwendigkeit, höhere Investitionsanteile für die Bahn bereitzustellen: Halbherzige Verkehrs-Lösungen helfen nicht mehr.

Seite 1

Prof. Dr. Nils Diederich MdB zur Diskussion über die Bundeshilfe: Berlin und die Einsparungen.

Seite 2

### Dokumentation

Prof. Rolf Wernstedt, Niedersächsischer Kultusminister, hat an Niedersachsens Lehrerinnen und Lehrer zum 3. Oktober 1990 einen Brief gerichtet, den wir im Wortlaut dokumentieren.

Seite 3

45. Jahrgang / 186

27. September 1990

### Halbherzige Verkehrs-Lösungen helfen nicht mehr Zur Notwendigkeit, höhere Investitionsanteile für die Bahn bereitzustellen

Von Ernst Haar MdB

Mitglied der Regierungskommission Bundesbahn

Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Wenn schon nicht eine direkte schienenfreundliche, so doch zumindest eine umweltbedenkende Verkehrspolitik formiert sich. Umweltverpestung, Ozonloch, Klimakatastrophe, die zunehmend sich selbst bremsende Auto-Mobilität und eine entsprechend gewandelte öffentliche Meinung erzwingen eine höhere Bereitschaft, über integrative Verkehrsgesamtkonzepte nachzudenken. Freier Wettbewerb der Verkehrsträger, bei dem die umweltfreundliche Bahn stets der strukturbedingte Verlierer war, kann so umgestaltet werden zum Wettbewerb um ein optimales Verkehrssystem.

"Damit wir den Spaß am Auto nicht verlieren, brauchen wir die Bahn", so VW-Vorstandsmitglied Daniel Goudevert in doppelseitigen Zeitungsanzeigen. Lufthansa-Chef Heinz Ruhnau tut es ihm nach: "Auf unseren kurzen Flugstrecken können wir ihnen jetzt auch die Bahn empfehlen." Ein Werbefeldzug der Deutschen Bundesbahn und des Bonner Verkehrsforums Bahn bezieht auf diese Weise die unmittelbaren Konkurrenten der Schiene ein.

Mithelfen, den Verkehrsinfarkt durch mehr Bahnangebote und einen besseren Transportverbund zu verhindern, wollen auch BP-Aufsichtsratsvize Hellmuth Buddenberg und Deutsche-Bank-Chef Hilmar Kopper. Angesichts drohender Abgassteuern und (Straf-)Abgaben bei automobilier Umweltbelastung mögen da auch die bundesdeutschen Fahrzeugbauer nicht zurückstehen. Der Verband der Automobilindustrie verpflichtet sich, die Kohlendioxidemissionen der Kraftfahrzeuge bis zum Jahr 2005 um 25 Prozent freiwillig zu reduzieren. Dabei wird selbst ein Übergang vom Auto auf Busse und Bahnen für erforderlich gehalten.

Bleibt am Ende nur noch Bundesverkehrsminister Dr. Zimmermann als unbeirrter Autofreak übrig? Er steht eindeutig auf weitere Kfz-Technologie: "Neue Technik für freie Straßen." Ist das der Ersatzslogan für das Raser-Motto "Freie Fahrt für freie Bürger"? Unser Bundesautominister verschweigt auch, daß der Katalysator den hauptsächlich Ozonkiller- das Treibhausgas Kohlendioxid - nicht ausfiltern kann. Und 53 Prozent der Stickoxidemissionen gehen auf das Konto des Straßenverkehrs. Ebenso 71 Prozent des Gesamtausstoßes

Verlag, Redaktion und Druck:  
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH  
Heussallee 2-10, Pressehaus I/217  
5300 Bonn 1, Postfach 1204 08

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

an Kohlenmonoxid und 42 Prozent der zum Teil krebserregenden Kohlenwasserstoffe. Der Umweltschutzeffekt des Katalysators ist längst negativ überkompensiert worden durch gestiegene Fahrleistungen und steigende Kfz-Zulassungszahlen. Es hilft alles nichts: Die Verkehrsdichte muß insgesamt und dauerhaft vermindert werden. Auch ein totales Zuwarten auf den Straßenverkehrsinfarkt bringt uns nicht weiter.

Plötzlich rufen Verkehrspolitiker aller Parteien nach der Bahn, um Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen. Die Bundesregierung ist mit ihrem Latein am Ende. Das Paradoxon ist: Die Kapazitäten, sowohl sächlich als auch personell, sind bei der Bundesbahn restlos erschöpft. Die Bahn kann weder das durch EG-Integration und deutsche Vereinigung erwartete Wachstum der Verkehrsströme noch einen höheren Anteil des gegenwärtigen Verkehrs- und Transportaufkommens von der Straße oder aus der Luft übernehmen.

In Nordrhein-Westfalen fahren mehr Autos als in ganz Afrika. Am Samstagvormittag ist in München 75 Prozent des Straßenverkehrs reiner Parkplatz-Suchverkehr, und das bei einem der leistungsfähigsten öffentlichen Nahverkehrssystemen Europas. Jeder bundesdeutsche Autofahrer stand 1989 im Durchschnitt 65 Stunden vor roten Ampeln und in Staus.

Erhebliche Investitionen in Bau, Technik, Elektronik, Serviceeinrichtungen, Übergangsmöglichkeiten und Knotenpunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern hin zur Bahn und nicht zuletzt in die Beschäftigung von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern sind nötig. Dies fordert politische Entscheidungen, die bei allen guten Worten über die Notwendigkeit der Bahn immer noch ausstehen. Entsprechende Gesetzentwürfe der SPD wurden bisher abgelehnt. Es gibt keine Verbesserung der Chancen der Bahn ohne neue Investitionsschwerpunkte zugunsten der Schiene und ohne verkehrsordnende Entscheidungen. Die Zeit der halbherzigen Lösungen ist passe.

(-/27. September 1990/rs/fr)

\*\*\*\*\*

### **Berlin und die Einsparungen** **Zur Diskussion über die Bundeshilfe**

**Von Prof. Dr. Nils Diederich MdB**  
**Mitglied im Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages**

Berlin scheint zum Dauerbrenner zu werden, wenn es um Einsparpotentiale zur Finanzierung der Deutschen Einheit geht. Die Berliner werden sich ihrer Verpflichtung sicherlich nicht entziehen. Es ist aber niemandem gedient, wenn man aus Versehen eine Kuh, die Milch geben soll, gleich schlachtet.

Die Bundeshilfe zum Berliner Haushalt ist unter anderem durch den tatsächlichen Verlust der Hauptstadt-funktion, den Berlin nach dem Kriege erlitten hat, notwendig geworden. Insoweit kann zustimmend zur Kenntnis genommen werden, daß auch die SPD ihre solidarische Haltung zu Berlin nicht aufgibt. Dies belegt die Äußerung des Kollegen Helmut Wiczorek, daß die Bundeshilfe "auf Jahre noch weiterlaufen" müsse. Als Berliner füge ich hinzu: solange bis durch das schrittweise Hineinwachsen in neue Aufgaben als Regierungs- und Parlamentssitz die Zuschußnotwendigkeiten verlagert werden.

Entschieden muß aber die lapidare Feststellung, daß ein Teil der Steuerpräferenzen abzubauen sei, differenziert werden. Das Einkommens- und Lebensniveau in West-Berlin entspricht - auch Dank der Berlinförderung - in etwa dem Bundesdurchschnitt, hat allerdings immer noch deutlichen Abstand zu den Ballungsgebieten. Die Preise in Berlin haben allerdings in vielen Bereichen durchaus "weitstädtisches" Niveau. Die "Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse" kann nun aber nicht dadurch hergestellt werden, daß man mit einer Niveauabsenkung beginnt. Vielmehr muß das Umland und Ost-Berlin schnell an Berliner Standards herangeführt werden. Dies gilt sowohl für den Ausbau der Verwaltung als auch für die Schaffung neuer zukünftiger Arbeitsplätze.

Soweit hier Förderinstrumente des Bundes durch steuerliche Präferenzen oder wirtschaftliche Förderung eingesetzt werden, sollte West-Berlin voll einbezogen werden, um von Anfang an eine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. In diesem Zusammenhang sind dann die bisherigen Förderinstrumente für West-Berlin einzubringen und gegebenenfalls anzupassen.

Beim Abbau der Steuerpräferenzen für Arbeitnehmer muß allerdings darauf geachtet werden, daß sie schrittweise so erfolgt, daß die Gewerkschaften in der Lage sind, die entstehenden Ausfälle von den Arbeitgebern einzufordern. Es kommt hier also nur ein frühestens 1992 einsetzender und mittelfristig angelegter Stufenplan in Frage.

(-/26. September 1990/rs/fr)

\*\*\*\*\*

## **DOKUMENTATION**

### **Rolf Wernstedt: In der Schule auch Erinnerungsarbeit leisten**

Prof. Rolf Wernstedt, Niedersächsischer Kultusminister, hat an Niedersachsens Lehrerinnen und Lehrer zum 3. Oktober 1990 einen Brief gerichtet, den wir im Wortlaut dokumentieren:

Am 3. Oktober 1990 tritt die DDR der Bundesrepublik Deutschland bei. Damit ist die Teilung Deutschlands, die als Ergebnis des von Deutschland verantwortungslos entfesselten Krieges 45 Jahre lang bestanden hat, beendet. Die nüchterne Feststellung über die Herstellung der Einheit kann nicht die Gefühle und Gedanken einfangen, die uns in den vergangenen Monaten bewegt haben. Noch vor einem Jahr gingen die meisten Menschen in der Bundesrepublik davon aus, daß es mit friedlichen Mitteln nicht gelingen könnte, in absehbarer Zeit zur Einheit Deutschlands zu kommen. Innerhalb weniger Wochen ist im Herbst 1989 unter der Wucht der friedlichen Demonstrationen von Leipzig, Berlin, Magdeburg, Dresden und anderswo das alte SED-Regime zusammengebrochen. Ohne die Perestroika-Politik wäre dies nicht möglich gewesen. Wir waren und sind Zeugen eines kaum beherrschbaren historisch-politischen Vorgangs und tiefgreifender Wandlung, wie ihn Menschen nur selten erleben.

Der rasend schnelle Vereinigungsprozeß wird mit dem 3. Oktober seinen völkerrechtlichen Abschluß finden. Damit werden die Hatz und das Tempo aus der Politik herausgenommen. Die wirkliche Vereinigungsarbeit ist aber damit nicht getan. Sie ist in vielen Bereichen zu leisten. Auch den Bildungssystemen und den Schulen in ganz Deutschland wachsen damit neue Herausforderungen zu.

Ich möchte all den Schulen, Eltern, Lehrkräften und Jugendlichen danken, die in den vergangenen Monaten spontan Verbindung zu Schulen in der DDR aufgenommen haben. Partnerschaften, gegenseitige Unterrichtsbesuche, gemeinsame Ferienerlebnisse, Bücher- und Materialaustausch und vieles andere zeugen von der wechselseitigen Neugier und Hilfsbereitschaft. Dies sollte in den nächsten Jahren intensiviert und ausgebaut werden. Die Niedersächsische Landesregierung wird dazu nach ihren Kräften beisteuern.

Die Schulen werden sich in den nächsten Jahren auch inhaltlich verstärkt den Fragen zuwenden müssen, die mit der geistig-emotionalen Verarbeitung der Einheit zusammenhängen. Es ist, glaube ich, wichtig, sich darüber Klarheit zu verschaffen, wie wir den Einigungsprozeß der Menschen verstehen. Die Teilung des Volkes geht tiefer als es heute noch viele wahrnehmen. Dies ist auch kein Wunder. Denn jeder Teil Deutschlands hatte seine eigene Geschichte, die Menschen haben unterschiedliche politische Erfahrungen und Verhaltensweisen, Erwartungen und Denkmuster entwickelt. Wir im Westen müssen lernen, mit großer Sensibilität auf die Menschen, die aus der DDR in das vereinte Deutschland gekommen sind, zuzugehen. Zwar bringt das mit großer Bitterkeit empfundene über 40jährige Unrecht nicht automatisch eine bessere moralische Position für die Menschen aus der DDR, aber es erfordert von uns genaues Hinhören und noch lange Zeit Verständnis. Überlegenheitsgefühle unsererseits wären ein verderbliches Gift im gegenseitigen Lernprozeß. Denn es waren die Menschen in der DDR, die eine friedliche demokratische Revolution vollendet haben. Diese Erfahrung haben sie uns allen voraus. Vor allem die mutigen und aus langen Diskussionen hervorgegangenen Positionen der Bürgerrechtsbewegung gehören zum neuen positiven Erbe deutscher Geschichte. Nicht zu verkennen ist die bedeutsame Rolle der jungen Menschen im Befreiungsprozeß. Die intakten Teile der Jugend, ihr Freiheitswille und ihre Gestaltungskraft sind in diesem Sinne Vorbild. 'Runde Tische' können auch nach der Vereinigung der beiden deutschen Republiken der Ort einer neuen Streitkultur sein. Die Vorgänge in der DDR seit dem letzten Herbst haben übrigens gezeigt, wie wenig indoktrinierte Schule bewirkt.

Unseren Schulen ist jetzt die Aufgabe gestellt, den Aufbau unseres Landes in einem sich vereinigenden Europa so zu begleiten, daß die Vergangenheit, aus der wir kommen, nicht vergessen wird. Das gilt für die gemeinsame Vergangenheit des Weltkrieges und die getrennte Vergangenheit der Teilung. Insofern haben wir Deutschen die Pflicht, ein besonderes Verhältnis zu unserer Geschichte nach den Erfahrungen der Nazi-Zeit zu unterhalten - um des Friedens und um Europas willen.

Die Schule hat immer die Aufgabe, auch Erinnerungsarbeit zu leisten.

In diesem Sinne möchte ich alle Schulen bitten, den 3. Oktober und die kommenden Wochen und Monate zum Anlaß zu nehmen für eine intensive Beschäftigung mit den politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und moralischen Aspekten der Einheit Deutschlands. Das kann in unterschiedlicher Weise in Form von fachbezogenen und fachübergreifenden Vorhaben geschehen: zum Beispiel

- durch Begegnungen im Rahmen von Schulpartnerschaften,
- durch Erörtern von Problemen mit sachkundigen Experten aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Kirche und Kultur,
- durch Fahrten an die ehemalige Grenze und in die neuen Bundesländer,
- durch Gespräche mit Zeitzeugen,
- durch Verfolgen der Ereignisse am 3. Oktober, den Landtagswahlen und der Bundestagswahl in den nächsten Monaten in den Medien,
- durch Auseinandersetzung mit Medien zur Geschichte der deutschen Teilung,
- durch Lektüre von DDR-Literatur und Lesungen mit DDR-Autoren,
- durch Gestaltung beziehungsweise Besuch von Ausstellungen.

Die durch den Vereinigungsprozeß teilweise veralteten Rahmenrichtlinien zum Thema Deutschland bitte ich alle Kolleginnen und Kollegen, in der angemessenen Weise zu verarbeiten und in diesem Sinne von ihrer methodischen Freiheit fachlich verantwortungsbewußt Gebrauch zu machen.

(-27.9.1990/rs/ks)

\*\*\*\*\*