

funktionären traditionellen sozialdemokratischen und gewerkschaftlichen Zuschnitts beherrscht worden war. Die Führung der Münchner Partei wurde komplett ausgewechselt; der neue Vorstand setzte sich, wenn meine Erinnerung mich nicht täuscht, so gut wie ausschließlich aus Akademikern zusammen.

Jochen Vogel erblickte in dem neuen Kurs der Münchner SPD eine Beeinträchtigung seiner kommunalpolitischen Arbeit, eine Gefahr für die Mehrheitsfähigkeit der Partei, schließlich sogar eine Art Bedrohung des demokratischen Rechtsstaates und nahm umgehend den Kampf um die Führung der Münchner SPD auf. 1971 stürzte er seinerseits mit knapper Mehrheit den neugewählten Vorstand wieder und wurde selber für ein Jahr Vorsitzender. 1972 weitete sich die Auseinandersetzung auf den Landesverband der Partei aus. Jochen Vogel wurde Landesvorsitzender, Spitzenkandidat für die Landtagswahlen 1974 - und erlitt trotz eines persönlichen Stimmenerfolges eine schwere politische Niederlage: Die CSU errang mit 62 Prozent der Stimmen einen überwältigenden Wahlsieg. Jochen Vogel war mit dem Versuch, der Entwicklung der Münchner und der bayerischen SPD eine andere Richtung zu geben, gescheitert und wandte sich der Bundespolitik zu.

Es ist nicht einfach, rückblickend den Ursprung und die für die bayerische Partei fast tödliche Leidenschaft dieses Streits zu verstehen, der in der Partei verharmlosend der "Münchner Parteikonflikt" genannt wurde. Es war eine höchst merkwürdige Mischung von homerischem Epos (einschließlich der entsprechenden Schimpfkanonaden), von bürgerlichem Trauerspiel und - man verzeihe einem Preußen diese despektierliche Bemerkung - auch ein wenig Komödiendia. Freilich, den Beteiligten war es todemst; die Wunden, die damals auf beiden Seiten geschlagen wurden, sind viele Jahre lang nicht geheilt; und die Narben schmerzen manchmal noch heute.

Bei näherem Zusehen war es kein klassischer "Rechts-Links-Konflikt" wie der zwischen Luxemburg und Bernstein; und daß die Demokratie auf dem Spiel gestanden habe, wird auch Jochen Vogel heute nicht mehr behaupten. Die traditionalistischen Arbeiterfunktionäre der Münchner und bayerischen SPD, gegen die sich der prinzipientreue Zorn der neulinken jungen Intelligenz richtete, waren keine "rechten" Sozialdemokraten im traditionellen Sinne - eher das Gegenteil. Der Kampf der "Linken" war mehr eine Kulturrevolution, als ein Richtungsstreit; der Konflikt mehr ein Zusammenprall von unvereinbaren Politik- und Lebensstilen als von differierenden programmatischen Positionen. (Peter Glotz hat diese Problematik in einem seiner frühesten und besten Bücher "Der Weg der Sozialdemokratie" einfühlsam nachgezeichnet.)

Vor allem - Jochen Vogel war in seinen programmatischen Positionen niemals ein klassischer "Rechter". Er hat das Ziel der SPD, den "Demokratischen Sozialismus" stets so verstanden, wie er ursprünglich gemeint war: als Inbegriff einer "neuen und besseren Wirtschafts- und Sozialordnung" (Godesberger Programm). Sein Kampf um gerechteres und sozialeres Bodenrecht ist dafür nur ein Zeichen unter vielen. Daß ein Sozialdemokrat das Gemeinwohl dem Privatinteresse überordnet und daß der demokratisch-soziale Rechtsstaat dem wirtschaftlichen Egoismus und dem Konkurrenzkampf feste Schranken ziehen müsse, stand für Jochen Vogel Zeit seines Lebens außer Frage.

Mir scheint - auch was Jochen Vogel selbst betrifft - die Wurzeln des Münchner Parteikonflikts reichen tiefer als die Ebene der programmatischen Differenzen. Es gibt aus der Zeit des jungen Münchner OB einen Bericht (wie zuverlässig, vermag ich nicht zu sagen), daß Vogel bei den sogenannten "Schwabinger Krawallen" - einer relativ harmlosen Frühform der Jugendproteste der 60er Jahre - außer sich vor Zorn und Empörung über die öffentliche Ordnung persönlich in die Polizeiaktionen eingegriffen habe - die von zeitgenössischen Beobachtern als unverhältnismäßig hart beurteilt worden sind.

Jedenfalls - Ordnung ist für Jochen Vogel ohne allen Zweifel ein existenzieller Wert. Was auch immer an seinem persönlichen Habitus bespöttelt oder gefürchtet, aber auch respektiert und bewundert worden ist: Die vielberufenen Klarsichthüllen, die fanatische Pünktlichkeit, das Beharren auf der "Kleiderordnung", die Verschwiegenheit, das Pflichtgefühl - es sind alles Aus-

drucksformen eines tiefempfundenen Bedürfnisses nach Ordnung. Mag sein, daß hier bestimmte katholische Prägungen - durch das feste Gefüge der Kirche, durch das Naturrecht als einsehbarer und vor allem beweisbarer Grundlage der irdischen Ordnung - spürbar werden, die einem protestantisch-individualistischen Intellektuellen zwar verständlich, aber im Grunde doch eher fremd sind. In dieser Zeit seines schrittweisen Abschieds von der Bayerischen Politik bin ich Jochen Vogel allmählich nähergekommen. Am Anfang begegneten wir uns noch mit gesträubtem Gefieder. Aber gerade in diesen Jahren - in den Jahren der Zusammenarbeit im Parteivorstand und in der Kommission Orientierungsrahmen 1985 entwickelte sich Jochen Vogel von einem Polarisierer zu einem Integrator der Partei. 1975 haben wir das erste und einzigmal gegeneinander kandidiert, im Parteivorstand bei der Stichwahl um einen Sitz im Präsidium. Jochen Vogel gewann mit 17 gegen 15 Stimmen; aber da waren wir schon Freunde.

Jochen Vogels politische Karriere - wenn man sie noch so nennen mag - in dem nun folgenden Lebensabschnitt steht in schroffem Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren des steilen Aufstiegs: Kabinettsmitglied in Bonn, Regierender Bürgermeister und danach Oppositionsführer in Berlin, Kanzlerkandidat 1983 und wieder Oppositionsführer diesmal in Bonn, Parteivorsitzender nach dem überraschenden Rücktritt Willy Brandts 1987 und Vorsitzender der Programmkommission. Es sind Stationen entsagungsvoller, harter und oft sehr erfolgreicher politischer Arbeit, aber alle ohne den Glanz des großen Sieges und nicht selten - zurecht oder zu Unrecht - mit dem Stigma des Nothelfers oder Platzhalters versehen. Man wird ein wenig an den jüngeren Cato erinnert, von dem seine Zeitgenossen sagten: "victrix causa diis placuit, sed victa Catoni", frei übersetzt: "Die Götter sind immer auf der Seite der Sieger, aber Cato steht an der Seite der Besiegten." Ich zweifle nicht daran: Jochen Vogel hätte ein herausragender Kanzler sein können und ein noch viel besserer Parteivorsitzender als er es auch tatsächlich schon war. Zeit und Umstände haben es nicht zugelassen. Man könnte von Tragik sprechen; aber das Pathos dieses Begriffs ist Jochen Vogel fremd: Man tut seine Pflicht und jammert nicht über das Unabänderliche. Trotzdem wird er zuweilen unter dem Gefühl gelitten haben, daß das Schicksal ihn unter seinem wahren Wert gehandelt habe. Manche Schroffheit aus den letzten Jahren mag darin ihren Grund haben. Freilich: Wer die SPD und ihre Gefährdungen kennt und wer sich fragt, wie die Partei in den vergangenen zehn Jahren ohne Jochen Vogel zurechtgekommen wäre, der weiß, was wir alle ihm verdanken.

Jochen Vogel hatte die Politik als Karriere nicht nötig, so leidenschaftlich und hingebungsvoll er sich ihr auch gewidmet hat. Ihm standen andere berufliche Laufbahnen mit glänzenden Aussichten offen: Er hätte ein großer Anwalt, ein hoher Richter, ein Universitätslehrer von höchstem Rang werden können. Eben deshalb wollte er nichts w e r d e n. Er hat - mit Max Weber gesprochen - f ü r die Politik gelebt, nicht v o n ihr. Und die Ambitionen und Attitüden jener Kollegen, bei denen das nicht ganz so war, hat er gelegentlich mit heiterem Sarkasmus, manchmal aber auch mit mühsam gebändigter Verachtung kommentiert. Hier, so scheint mir liegen weitere Wurzeln seines Rigorismus, dem zum Beispiel das unbedenkliche "non olet" (Geld stinkt nicht) manches Politprofis unerträglich war - nicht immer zur Freude jener, die nun einmal für die Finanzierung der politischen Arbeit zu sorgen hatten.

Nun zieht sich Jochen Vogel Schritt für Schritt aus der Führung der Partei zurück. Aber vielleicht erleben wir dabei noch einmal einen neuen und ganz anderen Jochen Vogel, einen, der von dem Zwang befreit ist, die Partei um jeden Preis "zusammenzuhalten", ein Zwang, der manche um ihn, aber wohl auch ihn selbst zuweilen frustriert hat. Vielleicht erleben wir einen Jochen Vogel, der mit einemmale ganz ungewohnte Töne hören läßt: Heitere und sarkastische, kritische und unausgewogene, möglicherweise sogar (Neben-)Töne untergründiger Anarchie. Denn es könnte ja sein, daß Jochen Vogel zum Ende seiner politischen Wirksamkeit sogar die Ordnung ein bißchen satt hat. Ich bin mir nicht sicher, aber es würde mich unheimlich freuen. Was ich dem Menschen Jochen Vogel ganz persönlich zu danken habe, ist nicht Gegenstand dieser Zeilen. In einem bin ich mir freilich sicher: Wenn ich irgendwann einmal wirkliche handfeste Hilfe brauchte: schnell, effektiv, zuverlässig, freundschaftlich - ich wüßte, zu wem ich gehen würde.

(-/28. Mai 1991/rs/fr)

Eine unbequeme Mahnerin
Vor 30 Jahren wurde amnesty international gegründet

Von Rudolf Blindig MdB
**Obmann der Arbeitsgruppe Menschenrechte und humanitäre Hilfe der SPD-
Bundestagsfraktion**

amnesty international geht auf eine Initiative des englischen Rechtsanwaltes Peter Benenson zurück, als dieser am 28. Mai 1961 von London aus dazu aufrief, über geographische Grenzen und ideologische Barrieren hinweg durch internationale Zusammenarbeit für die Freiheit von Menschen einzutreten, die wegen ihrer politischen Überzeugung oder ihres Glaubens verfolgt, verbannt oder inhaftiert worden waren.

Heute sind es über 700.000 Menschen in etwa 150 Ländern in aller Welt, die amnesty international angehören und unterstützen.

Die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen sind die Grundlage der Arbeit von amnesty international.

1977 erhielt amnesty international den Friedensnobelpreis, im Dezember 1978 folgte der Friedenspreis der Vereinten Nationen.

Die Stärke und das moralische Gewicht von amnesty international liegen in ihren unabhängigen Aussagen, amnesty international vergleicht nicht Länder miteinander, amnesty international geht Menschenrechtsverletzungen in allen Ländern gemäß ein und denselben Kriterien nach.

Informationen und Impulse von amnesty international sind für die Menschenrechtsarbeit, bei Einzelschicksalen wie bei der Weiterentwicklung internationaler Vereinbarungen zum Schutze der Menschenrechte von zentraler Bedeutung.

Eine der ganz großen Verdienste von amnesty international ist es, die Weltöffentlichkeit immer wieder über das Ausmaß politischer Verfolgung und Unterdrückung aufzuklären und den Böswilligen oder Gleichgültigen die Ausrede zu nehmen, nichts davon zu wissen.

Mit dem Dank und der Anerkennung für die von amnesty international geleistete Arbeit verbinden wir den Wunsch, daß amnesty international diese Anstrengungen auch in Zukunft fortsetzt. Die SPD-Bundestagsfraktion wird amnesty international dabei auch weiterhin nach Kräften unterstützen.

(-/28.5.1991/st/fr)

REZENSION

Verkehr verkehrt?!

Frederic Vester: "Ausfahrt Zukunft-Strategien für den Verkehr von morgen". Heyne-Verlag, 496 Seiten, DM 39,80.

Vor wenigen Wochen ist die umfangreiche Studie über den Verkehr in dichtbesiedelten Industrieregionen erschienen.

Der biokybernetische Umweltdenker Frederic Vester hat sich seit vielen Jahren mit dem Zusammenleben der Menschen in dichtbesiedelten Industrieregionen befaßt. Vester hat als sein Leitbild das "vernetzte Denken" entwickelt. Ausgangspunkt seiner Verkehrsstudie sind die

Rahmenbedingungen einer mobilen Gesellschaft. Nichts hat den Menschen im Alltag so viel bedeutet, wie die "neue Bewegungsfreiheit", die mit dem Auto für jeden verbunden war. Auto war gleichbedeutend mit Wohlstand und Freiheit. Das Auto gibt es in verschiedenen Standards - von der Daimler Limousine über den Audi als soliden Mittelklassewagen bis zum Golf, Kadett oder Escort als relativ günstigen Kleinwagen. So sehr sich die gesellschaftlichen Schichten auch in den Autotypen abbilden, die Freiheit, sich von irgendeinem Punkt zu einem anderen frei zu bewegen können, ist gleich.

Vor 30 Jahren konnten nur die oberen Zehntausend an die Cote d'Azur, nach Italien oder gar nach Spanien in den Urlaub fahren. Heute schlägt der Neunzehnjährige seiner Freundin vor, im Sommer einmal für ein paar Tage zur Lavendelblüte in die Provence oder im Herbst auf einen guten Wein in die Toskana zu fahren. Auch das Stadt-Land-Gefälle, das noch vor einigen Jahren zu ganz unterschiedlichen Lebens- und Alltagskulturen führte, hat sich durch die neue Mobilität nahezu aufgelöst. Viele sind aus der beengten Zwei-Zimmer-Wohnung in der Stadt ins kleine Einfamilienhäuschen im Umland gezogen und gehören heute zu den Pendlern, die tagein-tagaus aus der "rush-hour" eine "Stau-hour" machen.

Der Erfolg des Autos ist so überwältigend, daß er in sein Gegenteil umschlägt: Heute werden 11.384 Menschen pro Jahr im Straßenverkehr getötet, heute stehen in Deutschland die Menschen pro Jahr 67 Stunden vor Ampeln oder im Stau und heute verursacht das Auto erhebliche Umweltschäden. Das Auto wiegt im Durchschnitt 1.200 kg, hat eine durchschnittliche Lebensdauer von neun Jahren und verbraucht in dieser Zeit circa 120.000 kWh Energie. Bei seiner Herstellung entstehen im Durchschnitt 300 kg Abfälle an Kunststoffen, Bauschutt, flüssigen Abfällen usw. Pro Autoleben entstehen als Abfälle außerdem: Ein Autowrack, zehn Autoreifen, 140 Liter Altöl und 1.500 Liter Abwasser. Ein Auto produziert pro Jahr im Durchschnitt eine Abgasmenge von circa 11.000 cbm, 167 kg Kohlendioxyde, 100 kg Blei, 33 kg Stickoxyde, 22 kg Kohlenwasserstoffe.

Goudevert machte es möglich

Daniel Goudevert, das heutige Vorstandmitglied bei VW, hat als Chef von Ford-Deutschland, diese umfangreiche Verkehrsstudie von Frederic Vester ermöglicht. Die Studie wurde mit Unterstützung und im Auftrag von Ford erstellt. Goudevert kam nämlich zu dem Urteil "Die Automobilindustrie entfernt sich immer mehr von dem Ziel, das sie eigentlich erreichen wollte, die Menschen zur Kommunikation untereinander zu führen." Und Vesters Analyse gipfelt in dem Satz: "In seiner heutigen Form, mit den derzeitigen Antriebsarten, Treibstoffen, der nötigen Infrastruktur und den zum Teil pervertierten Leistungskriterien, wird das Auto schon den aktuellen Verkehrsbedürfnissen nicht gerecht, geschweige denn, den zukünftigen." Das Auto hat sich als integraler Bestandteil des Verkehrssystems in den 100 Jahren seines Bestehens eher mehr isoliert und kaum weiter entwickelt.

Natürlich gibt es heute bessere Motoren bessere Fahreigenschaften und eine andere Innenausstattung. Aber die Veränderungen am Auto sind eher am Marketing orientiert, und das "System" hat sich praktisch nicht verändert. Ganze Ingenieur-Generationen werden in eindimensionalen Detailverbesserungen verbraucht, sie sind vor allem produktorientiert; aber nicht funktionsorientiert. Die Funktion besteht darin, einen guten Verkehr für die Gesellschaft zu organisieren. Vester bleibt mit seiner Studie aber nicht nur bei einer differenzierten Mängelanalyse stehen, sondern er "untersucht, wie - mit möglichst wenig schmerzhaften Eingriffen - Verkehr, Automobilindustrie und Fahrzeug in Zukunft geändert werden müssen, damit es für alle drei noch eine Zukunft gibt."

Seine wichtigste These lautet: Verkehr darf nicht mehr in seinen einzelnen Bestandteilen isoliert betrachtet werden, sondern es müssen funktionsorientierte integrierte Verkehrssysteme entwickelt werden. Dabei entwickelt Vester mit großer Systematik Zukunftsszenarien für das Auto als Individualverkehrsmittel, für die Automobilindustrie als große industrielle Einheit und für das gesamte Verkehrssystem. Wir brauchen nach Vesters Ansicht Autos, die klein, langsam, leise, recycelfähig und ohne Immissionen sind. Autos mit einem neuen Antriebssystem, ande-

ren Treibstoffen, zum Beispiel dem Stirlingmotor und Erdgas, Biogas, Methanol, Wasserstoff oder der Solarenergie. Daß das möglich ist, beweisen kleine und mittlere Unternehmen, die meist nicht aus der Automobilbranche stammen und aus nicht-Auto-produzierenden Ländern, wie der Schweiz oder Dänemark, kommen. Sie bauen schon heute City-cars, Solarmobile, Elektroautos. In Dänemark fahren bereits fast 2.000 Ökomobile der Firma EL-Trans zum Preis von DM 10.000 pro Stück. Im Kanton Bern erhält jeder, der ein Elektromobil kauft, 20 Prozent des Kaufpreises vom Staat zurück. Und Nikolaus Hajek, der Sanierer der Schweizer Uhrenindustrie, bastelt im schweizerischen Biel an einem Swatch-Auto.

Die Automobilindustrie muß sich auf die mit dem Umweltbewußtsein langsam wachsende Nachfrageveränderung langsam einstellen. Gleichzeitig muß sich die Automobilindustrie von der statischen Produktorientierung auf das Automobil lösen und sich diversifizieren. Hier hat - insbesondere Daimler Benz - in den letzten Jahren durch die Beteiligung an wichtigen anderen Unternehmen die größten Schritte vollzogen. Diese "Diversifikation nach außen" bedarf aber dringend der Ergänzung durch eine "Diversifizierung nach innen": Vester dankt dabei nicht nur an neue Autos, an den öffentlichen Individualverkehr, an den modernen Schienenverkehr - und damit ein breites Verkehrsspektrum, sondern auch an neue Energieboxen für jeden Haushalt zur dezentralen Energieversorgung (Kraftwärme-Maschine), Sortier-, Abfall- und Entsorgungsanlagen, an Herstellung chemischer Kleinanlagen, an die regenerative Energie- und an Steuerungssysteme.

Verkehrssysteme modernisieren

Überhaupt scheint die Automobilindustrie mit ihrem Know-how aus dem Motorenbau, der Mechanik und der Elektronik für die Entwicklung und für die Serienfertigung aller Arten von neuen Umwelttechnologien besonders geeignet zu sein. Fiat hat auf diesem Feld schon erste Schritte unternommen. Vester weist aber auch auf die Notwendigkeit der dynamischen Modernisierung der anderen Verkehrsträger, insbesondere des ÖPNV und die Bundesbahn hin. Solange es noch keine mit dem Auto wettbewerbsfähige Verkehrsträger gibt, solange noch keine "ökologischen Preise" (Ernst-Ulrich v. Weizsäcker) errechnet werden, solange wird das Auto als privates Individualverkehrsmittel auch bei Schnecken tempo das Transportmittel Nummer eins bleiben mit all seinen Problemen.

Für das Verkehrssystem insgesamt gilt, daß die Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden müssen: Es gibt kurze Strecken (zum Beispiel die Kerngebiete der Innenstädte), da braucht man keine Transportmittel, für die mittleren Distanzen jedoch wird man auch in Zukunft das Auto benötigen - allerdings möglichst ein neues Auto mit anderen Antriebssystemen. Für die größeren Entfernungen müssen Schienensysteme für Personen und für Güter ausgebaut und mit dem Auto kompatibel gemacht werden.

Vesters Studie ist keine Anti-Auto-Studie, sondern eine grundlegende Betrachtung unseres zentralen Verkehrsmittels und eine Sammlung von Ideen und Zukunftskonzepten für den Verkehr von morgen. Auch unsere arbeitsteilige Wirtschaft kann einen Zusammenbruch des zentralen Nervensystems Verkehr nicht aushalten. Deshalb wird die Entwicklung neuer Verkehrssysteme nicht nur zum ökologischen Muß, sondern sie ist auch die Voraussetzung für den ökonomischen Erfolg von morgen. Jeder, der von sich behauptet etwas von Verkehr zu verstehen, muß diese Studie gelesen haben.

Siegmar Mosdorf MdB

(-/28. Mai 1991/rs/fr)
