

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 8 85 845 ppon d  
Telefax: 21 0664

## Inhalt

Dr. Hans-Jochen Vogel  
MdB zum 50. Jahrestag  
des deutschen Überfalls  
auf die Sowjetunion:  
Zur Politik der Verständigung  
gibt es keine Alternative.

Seite 1

Klaus Hasenfratz MdB  
zur Notwendigkeit die  
Autolawine zu stoppen  
und Unfallursachen ab-  
zubauen: Den ÖPNV  
attraktiv ausgestalten.

Seite 2

Dr. Christine Bergmann  
zur KSZE-Außenmini-  
sterkonferenz in Berlin:  
Frauen in den KSZE-  
Prozeß einbeziehen.

Seite 5

Heiko Schultz MdL zur  
Notwendigkeit der Prä-  
vention und der sturen  
Position der bayeri-  
schen Behörden: Bei-  
spielhafte Drogenauf-  
klärung in amerikani-  
schen Schulen.

Seite 5

46. Jahrgang / 113

18. Juni 1991

### Zur Politik der Verständigung gibt es keine Alternative Zum 50. Jahrestag des deutschen Überfalls auf die Sowjetunion

Von Dr. Hans-Jochen Vogel MdB  
Vorsitzender der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag

Vor 50 Jahren, am 22. Juni 1941, überfiel die Deutsche Wehrmacht die Sowjetunion. Ähnlich wie in Polen und in Frankreich wollte Hitler den Widerstand in einem Blitzkrieg niederwalzen, um die Bevölkerung zu demoralisieren und die sowjetische Führung zur Kapitulation zu zwingen. Die wahnwitzige Vorstellung der Nationalsozialisten von einer angeblich allen anderen überlegenen deutschen Rasse führte zu einem beispiellosen Vernichtungskrieg, den die Völker der Sowjetunion mit dem Verlust von 25 Millionen Menschen bezahlen mußten. Auf deutscher Seite waren allein im Krieg gegen die Sowjetunion zehn Millionen Menschenleben zu beklagen. Diese Kriegstoten gehören zu den sinnlosen Opfern zweier sinnloser Weltkriege. Ihrer gedenken wir an diesem Jahrestag.

Die Erinnerung an diesen 22. Juni 1941 muß für uns immer verbunden bleiben mit der klaren Erkenntnis, daß es eine gewaltsame Auseinandersetzung zwischen Ost und West nie wieder geben darf. Daß alle Versuche, die Welt, so wie sie ist, mit Gewalt verändern zu wollen, in eine furchtbare Katastrophe führen würde, an deren Ende es weder Sieger noch Besiegte gäbe.

Für die Überlebenden des Krieges gegen die Sowjetunion ging es um die Aufgabe, alles zu tun, damit sich so etwas nie wiederholt. Das ist in den Beziehungen zwischen Deutschland und der Sowjetunion Schritt für Schritt gelungen, trotz der fast 40 Jahre währenden deutschen Spaltung, trotz des Kalten Krieges und trotz des Wettrüstens. Es war und bleibt richtig und wichtig, jeden denkbaren Einfluß zugunsten des Abbaus der Spannungen zwischen Ost und West und zugunsten eines Stopps des Rüstungswettlaufs geltend zu machen. Zu einer solchen Politik gibt es keine Alternative.

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

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.  
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 92,50  
mtl. zuzügl. MwSt und Versand.

Kreisübergreifender Umweltschutz  
mit vermehrt Recycling-Papier



Wenn auch heute mit dem Abbau des Ost-West-Konflikts und der Beendigung der deutschen Teilung ein gewaltsamer Konflikt zwischen Deutschland und der Sowjetunion undenkbar geworden ist, dürfen wir trotzdem nicht aufhören, unseren Weg ohne Illusionen weiterzugehen. An diesem Jahrestag bekräftigen wir: Nur die Vision und hoffentlich bald die Realität Europas sind die einzigen Alternativen zu den schrecklichen Versuchungen und den Irrlehren des Nationalismus. Wir wissen aber auch, daß es Frieden auf der Welt so lange nicht geben wird, wie zahlreiche Völker Gewalt, Ausbeutung, und Unterdrückung der Menschenrechte erleiden und das Selbstbestimmungsrecht nicht ausüben können. Gerade wir Deutschen haben vor dem Hintergrund der Schrecken der Vergangenheit allen Anlaß, uns im Rahmen der EG und im Rahmen der Vereinten Nationen an der Herstellung internationaler Stabilität zu beteiligen und dazu beizutragen, daß Konflikte zwischen den einzelnen Nationen durch eine politisch und finanziell gestärkte UNO beigelegt werden können.

Der 22. Juni 1941 mahnt uns: Die Schrecken der Vergangenheit dürfen sich nie mehr wiederholen.

(-/18. Juni 1991/rs/ks)

\*\*\*\*\*

### Den ÖPNV attraktiv ausgestalten

Zur Notwendigkeit die Autolawine zu stoppen und Unfallursachen abzubauen

Von Klaus Hasenfratz MdB

Johannes Rau hat in seiner Regierungserklärung vom 15. August 1990 gesagt:

"Wir wollen unsere Städte und Dörfer liebens- und lebenswert erhalten. Es war und ist nicht unsere Politik, das Auto zu verteufeln. Mobilität - auch Automobilität - gehört zu einer modernen Industriegesellschaft, aber wir wollen nicht die autogerechte, sondern die menschengerechte Stadt."

Ergänzend möchte ich hinzufügen: Der Verkehr muß auch sozialverträglich sein. Im Mittelpunkt aller Planungen und Überlegungen steht der Mensch. Mit der Benutzung von Bussen und Bahnen zeigt jeder Bürger, daß es in einer Gesellschaft, die sich als Gemeinschaft versteht, nicht nur darum gehen kann, den eigenen Nutzen zu optimieren. Ein wichtiges Ziel muß vielmehr auch darin bestehen, das Gemeinwohl zu beachten. Dies heißt nichts anderes, als daß wir alle mit unserem Verhalten unsere Umwelt sowie unsere Städte und Landschaften als Lebensraum erhalten und schützen müssen. Busse und Bahnen leisten dazu einen wichtigen Beitrag.

Wie der VDV-Präsident Dieter Bollhöfer bei der Jahrestagung des Verbandes in Münster mitteilte, haben die Unternehmen aus dem alten VÖV-Bereich 1990 ein erfreuliches Ergebnis erzielt: Im Jahr 1989 war das Fahrgastaufkommen im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 Prozent gestiegen. Im Jahr 1990 haben wir im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von über drei Prozent zu verzeichnen.

Dies ist ein untrügliches Zeichen dafür, daß in breiten Kreisen der Bevölkerung nicht nur ein Umdenken stattfindet, sondern zugleich ein praktisches Umsteigen auf Busse und Bahnen. Die Bürgerinnen und Bürger bekommen ja auch schmerzhaft zu spüren, was passiert, wenn für jede Fahrt zu jedem Ziel und zu beliebiger Zeit das eigene Auto genommen wird: Unsere Städte ersticken im Stau, die Suche nach einem Parkplatz wird oft zum Lotteriespiel.

Die Bürgerinnen und Bürger sind sich weitgehend einig, daß diesem Übel nicht dadurch abgeholfen werden kann, noch mehr und breitere Straßen zu bauen und zusätzliche Parkeinrichtungen zu schaffen. Denn dies würde Stadterstörung, Zunahme und Umweltbelastungen und Verlust urbaner Lebensqualität bedeuten.

Zweifelsohne haben die kontinuierliche Verbesserung des betrieblichen Angebots, attraktive Tarife und die Anstrengungen um eine Optimierung der Fahrgastbedienung und -information an diesem Ergebnis ganz entscheidenden Anteil. Trotz allem vorsichtigem Optimismus stehen wir jedoch noch vor gewaltigen Aufgaben.

Die Vereinigung beider deutscher Staaten, die Erschließung Mittel- und Osteuropas sowie der unmittelbar bevorstehende EG-Binnenmarkt bieten verkehrspolitisch eine Fülle von Herausforderungen. Bereits jetzt ist das wiedervereinigte Deutschland weltweit am stärksten durch Personen- und Güterverkehr belastet. Negative Folgewirkungen auf unsere Umwelt und die Verkehrssituation in unseren Städten und Gemeinden sind bereits vorgezeichnet. Die veränderten politischen Rahmenbedingungen werden zu einer drastischen Ausweitung der Verkehrsströme in Europa führen.

Bis zum Jahr 2010 rechnet man beispielsweise innerhalb der europäischen Gemeinschaft mit einer Zunahme des LKW-Verkehrs um nahezu 80 Prozent.

Die Wiedervereinigung beider deutscher Staaten läßt im gleichen Zeitraum einen Anstieg des gesamten Ost-West-Verkehrs um das sechs- bis siebenfache erwarten.

Mehr als 42 Millionen Kraftfahrzeuge (darunter 35 Millionen Personenwagen) sind heute in der Bundesrepublik angemeldet. Alle Bundesbürger vom Baby bis zur Urgroßmutter, können bequem auf den Vordersitzen ihrer Fahrzeuge Platz finden.

Bezogen auf das gesamte Straßennetz der alten Bundesländer gibt es 57 Personenwagen pro Kilometer. Alle 13 Meter ein PKW.

Gleichzeitig wächst die Zahl der Unfallopfer. Nach der Bilanz der ersten gesamtdeutschen Unfallstatistik mußte die Polizei allein im Januar 1991 im vereinten Deutschland 165.418 Straßenverkehrsunfälle aufnehmen. 857 Menschen starben, 32.545 wurden verletzt.

In den neuen Bundesländern verläuft die Entwicklung dramatisch. Die Zahl der Getöteten war mit 291 fast doppelt so hoch wie vor einem Jahr. (+ 94 Prozent).

Seit langem belegt die Bundesrepublik im internationalen Vergleich einen traurigen Spitzenplatz: Nirgendwo sonst in Europa ist das Risiko für Kinder so groß, beim Spielen auf der Straße, beim Radfahren oder auf dem Schulweg Leben oder Gesundheit einzubüßen.

Der ÖPNV spielt in einer sozial- und umweltverträglichen Verkehrspolitik eine ganz entscheidende Rolle. Überall dort, wo er dem motorisierten Individualverkehr überlegen ist, muß der ÖPNV höhere Verkehrsanteile übernehmen. Dies wird ihm nur gelingen, wenn er in jeder Beziehung als wirklich attraktives Verkehrsmittel ausgestattet wird.

Allerdings, Absichtserklärungen allein reichen hier nicht aus. Ohne eine solide Finanzierung, ohne die Hilfestellung von Bund und Ländern, können weder die Kommunen noch die Verkehrsbetriebe ihren Aufgaben gerecht werden.

Es gilt nicht nur, die Investitionen zu steigern, sondern auch die wachsenden Betriebskosten dauerhaft zu finanzieren. Die vom Bund vorgesehenen Finanzierungsinstrumente sind vollkommen unzureichend.

Mit der deutschen Einigung sind erhebliche Einschnitte in den bisherigen Finanzierungsmodus der Verkehrsinfrastruktur verbunden. Der Bund ist entschlossen, seine Mittel für die alten Bundesländer erheblich zu kürzen. Auch das Land Nordrhein-Westfalen wird von negativen Folgewirkungen zu Lasten des ÖPNV nicht verschont bleiben. Ich möchte dies anhand eines Zahlenbeispiels verdeutlichen.

Bundesverkehrsminister Krause hat bekanntlich eine Änderung des GVFG vorgeschlagen. Diese beinhaltet, Paragraph 10 Absatz 2 dahingehend zu ändern, die für den Straßenbauvorhaben auf die alten Länder entfallenden Mittel in den Jahren 1991 bis 1994 um jeweils 200 Millionen DM zu kürzen und den neuen Ländern zusätzlich zur Verfügung zu stellen.

Nordrhein-Westfalen hat an den zur Verfügung stehenden Straßenbaumitteln i.H. von rund 1240 Millionen DM einen Anteil von 25,61 Prozent. Das sind 318 Millionen DM Straßenbaumittel für Nordrhein-Westfalen. 15 Prozent hiervon, also rund 48 Millionen sind im laufenden Förderprogramm jährlich zugunsten des ÖPNV umgeschichtet. Nach der Kürzung der Straßenbaumittel auf 1040 Millionen DM liegt der Anteil von Nordrhein-Westfalen nur noch bei rund 266 Millionen DM. Bleibt das Land bei der Umschichtungsquote von 15 Prozent, so würden für den ÖPNV jährlich acht Millionen DM weniger zur Verfügung stehen. Das wäre für den ÖPNV ein Verlust von beinahe 17 Prozent.

Es ist ganz offensichtlich, daß der Finanzrahmen des GVFG hinten und vorne nicht ausreicht, um den dringenden verkehrspolitischen Erfordernissen zur Stärkung des ÖPNV Rechnung zu tragen. Im Gegenteil: Die Schere zwischen Bedarf und Deckungsmitteln öffnet sich weiter.

Die SPD-Bundestagsfraktion hat zur Stärkung des ÖPNV klare Forderungen aufgestellt:

- o Wir wollen eine deutliche Anhebung um mindestens 400 Millionen DM, letztlich die Aufhebung der Plafondierung im Gemeindefinanzierungsgesetz und eine Umschichtung der Mittel zugunsten des ÖPNV und nicht wie vorgesehen zugunsten des kommunalen Straßenbaus. Wir fordern eine Korrektur der Verteilung der Sondermittel Ost nach dem GVFG, so daß mindestens 50 Prozent der Mittel für den ÖPNV zur Verfügung stehen.
- o Übernahme der Betriebskostenzuschüsse für im Eigentum der Treuhandanstalt stehende ÖPNV-Unternehmen durch den Bund, bis die neuen Länder finanziell gesichert sind.

Wir müssen alles daran setzen, das Angebot des ÖPNV besonders auch in den neuen Bundesländern zu erhalten und attraktiver zu machen. Die dortigen Nahverkehrsbetriebe stecken in einer gewaltigen Krise. Betriebe sehen sich gezwungen, Linien einzustellen und Kurzarbeit anzukündigen. Der Bund hüllt sich jedoch in Schweigen.

Wer auf der Strecke bleibt, sind die Fahrgäste und die Beschäftigten. Ich halte dies für einen Skandal. Denn derzeit leiden die Nahverkehrsbetriebe dort unter wachsenden Betriebskostendefiziten, die Neuinvestitionen unmöglich machen und den Bestand der Betriebe gefährden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu dienen, die Möglichkeiten der Finanzierung von Investitionen in den ÖPNV der neuen Länder aus dem Mineralösteueraufkommen zu verbessern und die bestehende Bevorzugung des kommunalen Straßenbaus aufzuheben.

Wir müssen jetzt handeln und nicht fünf Minuten nach Zwölf. Die SPD fordert hier den gezielten Einsatz von drei Elementen: Investitionen, marktwirtschaftliche Anreize über den Preis und staatliche Rahmenbedingungen. Nur so schaffen wir eine bessere Zusammenarbeit von LKW, Eisenbahnen, Schifffahrt, PKW und ÖPNV. Die durch falsche Kostenzuordnung eingetretenen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern untereinander werden auf diese Weise Schritt für Schritt beseitigt. Die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger zu einem ökologisch und ökonomisch intelligenten Gesamtsystem wird hierdurch erst möglich. Insgesamt ist dem ÖPNV Vorrang einzuräumen. Busse und Bahnen müssen einen Qualitätsvorsprung erreichen.

(-/18. Juni 1991/rs/ks)

\*\*\*\*\*

**Frauen in den KSZE-Prozeß einbeziehen**  
**Zur KSZE-Außenministerkonferenz in Berlin**

**Von Dr. Christine Bergmann**  
**Berliner Bürgermeisterin und Senatorin für Arbeit und Frauen**

Wirtschaftliche, politische und soziale Entscheidungen im KSZE-Ministerrat müssen unter der Beteiligung von Frauen gefällt werden. Europa braucht deshalb einen KSZE-Frauenrat. Ein solches Gremium muß zu allen Themen gehört werden, die Folgen für Menschenrechte und speziell für die Rechte von Frauen haben.

Bislang war eine angemessene Vertretung der Interessen von Frauen in den Bereichen Sicherheit, Wirtschaftsentwicklung und Umweltpolitik aufgrund der Strukturen der KSZE als Regierungskonferenz nicht gewährleistet. Deshalb bedarf es beim Aufbau des gemeinsamen Hauses Europa einer institutionellen Absicherung, damit künftige Strategien zur Konfliktlösung auch aus der Sicht und unter der Beteiligung von Frauen diskutiert werden. Die Forderung nach einer angemessenen Vertretung der Frauen im KSZE-Prozeß war daher auch das wichtigste Ergebnis der von der Senatsverwaltung für Frauen im vergangenen Jahr in Berlin veranstalteten KSZE für Frauen, an der rund 350 Frauen aus 38 Ländern teilgenommen haben.

Ein KSZE-Frauenrat könnte dazu beitragen, daß verantwortungsvolle Konzepte im Umgang mit den neu entstandenen Machtressourcen in Europa entwickelt werden und eine friedliche und humane Lebensgrundlage für alle Europäer und Europäerinnen entsteht.

Ich fordere die Vertreter der Regierungen der 34 KSZE-Länder auf, die paritätische Beteiligung von Frauen am KSZE-Prozeß in ihr Arbeitsprogramm aufzunehmen. Die Sicherung einer würdigen Existenz muß für Frauen und Männer gewährleistet werden. Dazu gehört die Unterbindung von Gewalt, und hier speziell von Gewalt gegen Frauen, die nach wie vor zu den blinden Flecken der modernen Gesellschaften gehört. Wir brauchen die Einrichtung internationaler Konfliktlösungszentren zur Ablösung militärischer Sicherheitssysteme. Schließlich müssen künftig vorrangig soziale und ökologische Kriterien zur Grundlage politischer Entscheidungen erhoben werden.

(-/18. Juni 1991/rs/ks)

\*\*\*\*\*

**Beispielhafte Drogenaufklärung in amerikanischen Schulen**  
**Zur Notwendigkeit der Prävention und der strengen Position der bayerischen Behörden**

**Von Heiko Schultz MdL**

Die bayerische SPD-Landtagsfraktion hält das an amerikanischen Schulen durchgeführte Drogenpräventionsprogramm DARE (Drug Abuse Resistance Education) in seinen Grundzügen für beispielhaft. Es ist unverständlich, daß das bayerische Kultusministerium noch immer nicht bereit ist, die dort gemachten Erfahrungen für die bayerischen Schulen nutzbar zu machen. Das Programm sei "auf die wesentlich gravierendere Drogenproblematik in den USA zugeschnitten", erklärte Minister Zehetmair. Will der Minister tatsächlich zuwarten, bis bei uns die Problematik ebenso schlimm geworden ist? Oder wäre es nicht sinnvoller, durch rechtzeitige intensivste Prävention dafür zu sorgen, daß so gravierende Zustände vermieden werden?

Nach Angaben von Kultusminister Zehetmair wurde DARE 1983 in Los Angeles begonnen und wird in zahlreichen Staaten der USA sowie in Kanada, Australien und Neuseeland praktiziert. Es umfaßt einen 17-wöchigen Kurs, der von Polizeibeamten einmal pro Woche für die Schüler durchgeführt wird. Inhalte des Kurses sind die Wirkungen der Drogen, die Folgen des Drogenmißbrauchs, die Rolle der Polizei, Gruppenzwänge durch Freunde und Mitschüler sowie im weiteren Verlauf des Curriculums auch Stärkung von Selbstbewußtsein und Selbstwertgefühl und Konfliktlösungstechniken.

In der Antwort auf meine parlamentarische Anfrage behauptet Minister Zehetmair, daß "positive Erkenntnisse und Erfahrungen, die sich aus der internationalen Zusammenarbeit ergeben, auch für die Präventionsarbeit an bayerischen Schulen nutzbar gemacht werden". Konkrete Angaben machte er darüber aber nicht. Zu kritisieren ist auch, daß die Ergebnisse einer Repräsentativerhebung "Konsum und Mißbrauch von Alkohol, Tabakwaren, Medikamenten und Drogen bei Jugendlichen" noch immer auf sich warten lassen. Angeblich sollen sie noch in diesem Halbjahr zur Verfügung stehen.

Zwar hält Kultusminister Zehetmair "eine konsequente Weiterführung und Verstärkung der Maßnahmen zur Drogenprävention in der Schule der derzeitigen Situation angemessen", betont aber gleichzeitig, daß einige Regierungen ausdrücklich festgestellt hätten, "daß in ihrem Bereich von einem erheblichen Alkohol- und Drogenmißbrauch auch an beruflichen Schulen nicht gesprochen werden" könne. Die bayerische SPD fordert den Minister auf, endlich seine "vornehme Zurückhaltung" in dieser Frage aufzugeben und dafür zu sorgen, daß die Schülerinnen und Schüler an allen bayerischen Schulen gezielt aufgeklärt werden. Es ist erfreulich, daß zwischenzeitlich wenigstens die Information der Lehrerschaft verstärkt worden ist. Notwendig ist aber jetzt, die Erfahrung ähnlich wie in den USA in regelrechten Intensiv-Kursen auch an die Schüler weiterzugeben.

(-/18. Juni 1991/rs/ks)

\*\*\*\*\*