

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 9 15 20-0
Telex: 886846 ppbn d
Telefax: 9 15 20-12



Inhalt

Dr. Margrit Wetzel MdB
und Robert Antretter
MdB zu den
Kabinettsbeschlüssen
zur Strukturreform der
Bahn: Zu-
kunftsweisendes Ver-
kehrskonzept gefragt.
Seite 1

Horst Niggemeier MdB
zum Erfordernis der
Beweissicherung für
ein internationales
Verfahren gegen Milo-
sevic und Co.: Serbi-
sche Greuelthaten sofort
dokumentieren.
Seite 4

Prof. Dr. Uwe Jens MdB
zum 70. Geburtstag
von Helmut Lenders,
Präsident der Arbeits-
gemeinschaft der Ver-
braucherverbände:
Stets am Gemeinwohl
orientiert.
Seite 6

47. Jahrgang / 154

13. August 1992

Zukunftsweisendes Verkehrskonzept gefragt Zu den Kabinettsbeschlüssen zur Strukturreform der Bahn

Von Dr. Margrit Wetzel MdB und Robert Antretter MdB

Nun hat das Kabinett den Beschluß zur Strukturreform der Bahnen zwar pünktlich gefaßt, aber offenbar vergessen, die notwendigen Hausarbeiten dafür zu erledigen. Allein die Privatisierung der Bahn, die Umwandlung in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft, soll die notwendigen konzeptionellen verkehrs- und strukturpolitischen Planungen über die innere Organisation hinaus ersetzen.

Aber nicht nur das Konzept für die neue, wettbewerbsfähige, sich selbst finanziell tragende Bahn als Rückgrat optimal verknüpfter, integrierter Verkehrsträger im Transitland Deutschland fehlt. Auch die Auswirkungen der Kabinettsbeschlüsse zur Bahnreform wurden offenbar ungenügend bedacht: Einige stehen den angestrebten Zielen diametral entgegen.

Ziel 1: Die Bahn soll "sich dauerhaft als Wettbewerber am Verkehrsmarkt behaupten", sie soll "ihren Konkurrenten im Verkehrsmarkt gleichgestellt werden".

Das Kabinett beurteilt den "Verkehrsmarkt" naiv und ideologisch als einen Markt, der "schon von den privaten Wettbewerbern gestaltet wird". Für das Bestehen der AG, die Verbesserung der Produktivität, sei Wettbewerb auf dem Schienennetz unabdingbare Voraussetzung. Ultima ratio für die Gewinnerzielung soll die langfristige Option des mehrheitlichen Aktienverkaufs an Private sein.

Marktwirtschaftlicher Erfolg für ein Unternehmen kann sich nur einstellen, wenn es sich besser als die Konkurrenten im Kampf um Marktanteile behaupten kann. Für diesen Kampf in Konkurrenz mit Dritten auf der Schiene gilt für die Regierung das Prinzip Hoffnung: Die AG wird unter Führung von Adam Smiths "unsichtbarer Hand" schon erfolgreich agieren. Ein Konzept wäre besser als neoliberale Träume!

Es geht in der verkehrspolitischen Realität um eine deutliche Verlagerung der Verkehrsnachfrage zu Lasten der anderen Verkehrsträger, vor allem der Straße, zugunsten der Bahn. Die Verkehrsnachfrage, die Dienstleistung Transport, hängt aber maßgeblich ab von den vorhandenen Kapazitäten, der Quantität und der Qualität der Infrastruktur der Verkehrsträger. Über den Umfang dieser grundlegenden Infrastruktur "Schiene" oder "Straße" aber entscheidet nicht der Markt, sondern allein die Politik. Das soll laut Kabinett auch zukünftig so bleiben.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus I/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.

Vermindertem Umweltschutz
mit wertvollen Rohstoffen
Recycling-Papier



Der Handlungsspielraum der "neuen" Bahn ist also keineswegs verkehrsmarktbeeinflussend. Insofern ist die Aussicht auf marktwirtschaftlichen Erfolg, auf Gewinne aus heiterem Himmel eher träumerisch.

Über den modal split zu Beginn der nächsten Jahrtausends wird in dieser Legislaturperiode entschieden. Das vorhandene Netz von 221.200 km überörtlichen Straßen soll bis zum Jahre 2010 um 53.000 km Bundes- und Bundesfernstraßen ausgebaut werden. Über die tatsächliche Erweiterung des vorhandenen Schienennetzes von 70.000 km (DB, DR und NE) kann keine verlässliche Aussage getroffen werden, weil nicht bekannt ist, wieviel Nebenstrecken eingestellt werden und damit das Gesamtnetz wiederum reduzieren.

Dies ist kein Grund, eine spürbare Verkehrsverlagerung zugunsten der Bahn zu prognostizieren. Daß die Regierung weder beim Kabinettsentwurf zur Fortschreibung des Gesamtverkehrswegeplanes noch bei der Strukturreform der Bahnen die Verkehrsverlagerungseffekte und die Entlastungseffekte für die jeweils anderen Verkehrsträger dargestellt hat, bestätigt die Skepsis.

Verlagerungseffekte zu Lasten der Bahn wären auch von der geplanten Anwendungsstrecke der Magnetschwebebahn zu erwarten. Diese Strecke ist verkehrspolitisch äußerst fragwürdig und wurde inzwischen auch vom Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums negativ beurteilt. Dennoch soll sie im Zuge der Grundgesetzänderung gleich mit im GG verankert werden und als Bundesfernverkehrsweg den Schienenstrecken der Bahn gleichgestellt sein! Damit wird ein weiterer konkurrierender Verkehrsträger subventioniert und der Magnetschwebebahn würden planungsrechtliche Starthilfen gegeben, die weder ökonomisch noch ökologisch noch verkehrspolitisch zu verantworten sind. Das Konzept "Magnetschwebebahn" als fünfter, neuer Verkehrsträger wäre nur europaweit sinnvoll.

Die rechtlich vielleicht und organisatorisch sicher notwendigen Reformen allein bleiben ein Tropfen auf dem heißen Stein, wenn die politischen Entscheidungen für eine grundlegende Änderung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen ausbleiben. Auf falsche politische Entscheidungen hat auch eine Aktiengesellschaft keinen Einfluß.

Neben der Sicherung und Verbesserung und dem deutlichen, schnellen Ausbau des Schienennetzes zur Entflechtung des Nah-, Regional- und Fernverkehrs und dem Ausbau von Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern gehört dazu vor allem die Kostenwahrheit, die Anlastung der tatsächlichen Wege- und externen Kosten für alle Verkehrsträger. Gegenüber vorliegenden Gutachten und Vorschlägen scheint die Regierung blind. Schlimmer noch: Sie streut den Verkehrsnachfragern Sand in die Augen, wenn die Bahnreform über eine Autobahngebühr oder eine Erhöhung der Mineralölsteuer finanziert werden soll! Straßenbenutzungsgebühr und Erhöhung der Mineralölsteuer müssen aus Gründen der gerechten Kostenanlastung des Straßenverkehrs erfolgen und können - statt teurer Privatfinanzierung über Konzessionsmodelle - dem Verkehrsträger Straße dienen. Die Regierung sollte endlich den Mut zur Korrektur von Fehlern haben, sie sollte die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur durch deutlichste Mittelumichtung von der Straße weg zugunsten der Schiene beheben. Dann wäre der Bahn tatsächlich ein besserer Marktzugang möglich, dann könnte die Bahn bei langfristig konsequenter Förderung ihrer Infrastruktur tatsächlich im Verkehrswettbewerb bestehen. Die Anlastung der tatsächlichen Kosten würde mittelfristig mit Sicherheit zu einer deutlichen Entlastung der öffentlichen Haushalte auch im Gesundheits- und Umweltbereich führen.

Ziel 2: Der Bund strebt die "Abkehr von staatlicher Daseinsvorsorge im Eisenbahnbereich und vom Sicherstellungsauftrag des Bundes" an.

Was heißt das? Der Bund übernimmt zukünftig lediglich die Daseinsvorsorge im Fernverkehr, d.h. für Strecken, die mindestens zwei Bundesländer berühren und mehr als 100 km lang sind (vgl. geplante Änderung des GG, Art. 73 Nr. 6 und AEG §2 Abs. 6)

Diese ohnehin wirtschaftlich bereits interessanten Fahrwege, die keineswegs von Stilllegung bedroht sind und deshalb besonders staatlich geschützt werden müßten, sollen "nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten" - europäisch bedingt unter diskriminierungsfreier Zulassung Dritter - betrieben werden.

Wie gestaltet sich der zukünftige Wettbewerb auf diesen Strecken? Da die Kapazitäten, das infrastrukturelle Angebot, begrenzt sind, würde steigende Nachfrage die Preise erhöhen. Folge: Wer

am meisten zahlt, bekommt die begehrte Trasse. Dies könnte zwar die fiktive AG Transport selbst sein, es werden aber ebenso auch nationale Eisenbahnen der europäischen Gemeinschaft, Wirtschaftsunternehmen mit Großversand, Speditions- und Reiseunternehmensgemeinschaften mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), die Personen- und Güternahverkehr betreiben, miteinander konkurrieren. Ob der Personenverkehr über günstige Tarife, Systemfahrpläne und vernetzte, vertaktete Zugfolgen dabei eine echte Chance erhält, oder wie der Güternahverkehr auf der Schiene zukünftig geregelt wird, ist noch völlig offen. Nur eines scheint klar:

Der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) bleibt auf der Strecke!

Die politisch breit gewollte "Regionalisierung" als Absicht ist löblich, die Umsetzung hingegen kläglich:

Es ist zweifelsfrei sinnvoll, die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung, die Gestaltungsfreiheit für den ÖPNV und den SPNV in die Länder und in die Regionen zu verlagern, insbesondere weil europäisches Recht (EG VO 1893/91) ab 01.07.1992 die volle Kostenerstattung gemeinschaftlicher Leistungen im Personennahverkehr fordert. Nachdem die Verkehrsministerkonferenz im Oktober 1989 (bis heute vergeblich!) Regelungen zur Finanzierung gefordert hat, mahnte der Bundesrat im April 1992 das Umsetzungskonzept für die EG-Verordnung an: Fehlanzeige!

Aus unterschiedlichen Quellen lassen sich die Vorstellungen der Regierung zusammenfügen: Zukünftig sollen verstärkt Strecken der DB und der DR in regionale Trägerschaft übergeben werden, vor allem, wenn diese wegen mangelnder Nachfrage unrentabel sind. Der Bund plant eine Überleitung der bisher für den SPNV von DB und DR aufgewendeten Mittel auf die Länder. Zwar soll im GG, Art. 104 a Abs. 4a die finanzielle Förderung der Länder "zur Sicherung einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV" verankert werden, diese wird aber zugleich zu Lasten der Schiene über eine geplante Änderung des GVFG, § 17, massiv eingeschränkt: Förderung soll nur dann gewährt werden, wenn die Verkehrsbedienung "nicht wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel gewährleistet werden kann".

Da Busunternehmen nicht für die Bereitstellung und Unterhaltung des Fahrweges sowie eine aufwendige Betriebsinfrastruktur sorgen müssen, können sie grundsätzlich weitaus wirtschaftlicher, d.h. günstiger anbieten. Damit ist das Ende des SPNV im ländlichen Raum, vielleicht sogar vieler Nebenstrecken des jetzigen Schienennetzes abzusehen und unaufhaltbar.

Länder, Städte und Gemeinden prognostizieren schon heute das Ende des SPNV, wenn die bisher aufgewandten Mittel nicht aufgestockt, dynamisiert und garantiert unveränderbar zweckgebunden sind.

Bei der Grundgesetzänderung ist eine Zweidrittel-Mehrheit des Parlamentes notwendig, ohne die SPD geht also nichts. Einschränkungen über das GVFG brauchen aber nur einfache gesetzliche Mehrheiten. Dies muß rechtzeitig bedacht werden. Wir wollen, daß die Schiene zum umfassenden, stabilen, kraftvollen Rückgrat einer neuen ökologischen Verkehrspolitik wird, sie darf nicht zu einer einsamen Hochgeschwindigkeits-Edelzüchtung im Verkehrsdickicht geraten. Eine Abkehr von der staatlichen Daseinsvorsorge für die Eisenbahn im ländlichen Raum ist eine Abkehr von der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und kann nicht unsere Unterstützung nicht finden, sondern wird auf heftigen Widerstand stoßen.

Ziel 3: Die durch die Eisenbahn bedingte finanzielle Gesamtbelastung des Bundes soll in größtmöglicher Weise zurückgeführt werden.

Das Zahlenspiel der Regierung ist wenig glaubwürdig, weil nicht nachvollziehbar. Wenn die Aktiengesellschaft lebensfähig beginnen soll, ist ein "unbelasteter Neubeginn" notwendig. Daraus folgt logisch, daß die DB und die DR vollständig entschuldet und die Lasten aus Sanierung und Neugestaltung vom Bund übernommen werden. Der durch diesen Verlagerungseffekt neu entstehende Schuldentopf wird umbenannt in "Bundesbahnvermögen" und elegant als "Restsondervermögen" bezeichnet. Allein die Zinsbelastung für die Jahre 1992-1996 wurde laut Kabinett um 13,7 Mrd. DM zu gering eingeplant.

Die finanziellen Belastungen des Bundes für die Ausgleichszahlungen im SPNV - zukünftig ÖPNV - übleiben (eigentlich müßten sie erheblich steigen!), zumal der Bund selbst sogar mit Mehreinnahmen der AG in Höhe von 2,7 Mrd. jährlich aus dem SPNV rechnet. Ob eine Erhöhung dieser Umsatzerlöse auf Preissteigerungen beruht, bleibt offen.

Die größten finanziellen Belastungen werden aus der Personalüberleitungsinstitution (PÜ) entstehen. Die AG wird sich einen - unbekannt hohen - Anteil neuer Mitarbeiter vom Arbeitsmarkt holen. Bis 1994 sollen 40.000 Arbeitsplätze freigesetzt werden, bis zum fiktiven technischen Gleichstand der DR mit der DB noch einmal 100.000 Arbeitsplätze. Sowohl die Differenzzahlungen aus dem bisherigen Lohn- und Gehaltsniveau zum neuen Tarifvertrag (ca. 10 %) als auch die auf Kurzarbeit Null freigesetzten arbeitslosen Eisenbahner werden von der PÜ-Staatskasse bezahlt.

Dabei sind staatskostenträchtige, interessante Verschiebungen von Arbeitsplätzen bereits abzusehen. Da die Organisation des Nahverkehrs ungeklärt ist, wir also nicht wissen, ob die Transport AG auch eine Nahverkehrs AG enthalte, ist nicht auszuschließen, daß möglicherweise zusätzlich Tausende von Arbeitsplätzen zur Disposition stehen. Durch Abgabe von Nebenstrecken im Zuge der Regionalisierung werden Arbeitsplätze in den westlichen Bundesländern in der PÜ-Hängematte kostenträchtig bleiben und Reichsbahner werden die Chance des finanziellen Aufstieges in NE-Tarife ergreifen. Ein Entwicklungskonzept zur Kooperation mit Osteuropa im Eisenbahnwesen, das - auch aufgrund der Sprachkenntnisse in den östlichen Bundesländern - sowohl den östlichen Nachbarländern helfen als auch Arbeitsplätze von Eisenbahnern sichern könnte, gibt es nicht. Die Belastung des Bundes aus der PÜ wird also Jahrzehnte andauern.

Wir stellen fest:

Die Regierung beurteilt den Verkehrsmarkt falsch und hat kein Konzept zur Gleichstellung der Schiene mit dem Verkehrsträger Straße.

So kann die Bahn nicht wettbewerbsfähig werden.

Der Bund zieht sich aus seiner Verantwortung der Daseinsvorsorge zu Lasten der Länder zurück; ohne ihnen ausreichende finanzielle Möglichkeiten zur Sicherung des SPNV und der Nebenstrecken der Bahn zu geben. Die Regierung hat kein Konzept zur Stärkung der Bahn im ländlichen Raum.

So stirbt die Bahn in der Fläche.

Die Regierung ist nicht in der Lage, ihre Verkehrspolitik auf ein langfristig tragfähiges finanzpolitisches Konzept zu stützen. Die Anlastung externer Kosten für alle Verkehrsträger hat keine Rolle gespielt.

So kann die Bahn ihre verkehrspolitischen und umweltpolitischen Vorzüge zur notwendigen Erhöhung der Verkehrsanteile nicht einsetzen.

Eine gründliche Überarbeitung des Kabinettsbeschlusses wird also unerlässlich sein.

(-/13. August 1992/rs/fr)

Serbische Greuelthaten sofort dokumentieren

Zum Erfordernis der Beweissicherung für ein internationales Verfahren gegen Milosevic und Co.

Von Horst NiggemeierMdB

Was die zivilisierte Welt für die unschuldigen Opfer des serbischen Terrors im ehemaligen Jugoslawien tun kann ist dies: Unverzüglich muß eine möglichst lückenlose Dokumentation der eklatanten Menschenrechtsverletzungen durch die serbo-kommunistische Soldateska sichergestellt werden.

Was zur Zeit unter der Führung des Serbo-Kommunisten Milosevic im ehemaligen Jugoslawien passiert, ist in seiner menschenverachtenden Brutalität kaum noch zu überbieten. Spätestens die von den serbischen Milizen in zynischer "Ehrlichkeit" auch noch selbst so genannten Konzentrationslager, sollten auch dem letzten "vorsichtigen Zweifler" die perverse Verwandtschaft der auf "ethnische Säuberung" bedachten Politik der serbischen Führung mit den dunkelsten Seiten nationalsozialistischer Ideologie klarmachen.

Damit nicht am - hoffentlich baldigen - Ende dieses brutalen Konfliktes die Schuldigen für den versuchten Völkermord auch noch ungeschoren davonkommen, muß die Dokumentation der Menschenrechtsverletzungen, die allabendlich über unsere Fernsehschirme flimmern, nun unverzüglich beginnen. Die internationale Völkergemeinschaft hat mit der "Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes" vom 9. Dezember 1948 die notwendigen Statuten und sie hat mit der UNO die notwendige Institution, Verbrechen gegen die Menschlichkeit zu ahnden; sie muß es nur wollen!

Diese Einsicht scheint sich allmählich auch bei den Verantwortlichen der Bundesregierung durchzusetzen. Diesen Eindruck gewinnen aufmerksame Beobachter jedenfalls aus den Aussagen, die die Antwort des Auswärtigen Amtes auf die von mir gestellten Fragen zur Verletzung der Menschenrechte im ehemaligen Jugoslawien enthält. Bemerkenswert ist in jedem Fall, daß auch das Auswärtige Amt die Möglichkeit einer Strafverfolgung der serbischen Verantwortlichen für die Verbrechen von einer möglichst umfassenden Beweissicherung abhängig macht. Deshalb muß schnellstens ein Erfassungs- und Dokumentationszentrum auf internationaler Ebene eingerichtet werden.

Im Folgenden meine Fragen und die Antworten der Bundesregierung. Da wird der kritische Beobachter erkennen können, wo den Worten Taten folgen!

1. Frage: "Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die serbische Staatsführung die im Artikel II der "Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes" vom 9. Dezember 1948 (BGBl 1954 II S 730), die dort unter den Buchstaben (a) bis (e) aufgeführten Handlungen begeht und sich damit gemeinsam mit ihren Helfern des Völkermordes im Sinne der o.g. UNO-Konvention schuldig macht?"

1. Antwort: "Die Bundesregierung verurteilt politisch alle Verbrechen, die - von wem auch immer - im Rahmen des Konfliktes im ehemaligen Jugoslawien begangen wurden und noch immer begangen werden, insbesondere auch jene, die von der Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes vom 9. Dezember 1948 geächtet werden. Unabhängig von der Frage, in welchem Ausmaß solche Verbrechen auch von Gegnern der Serben begangen worden sind, oder weiterhin begangen werden, ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die serbische Seite darauf zielt, im Sinne der Konvention vom 9.12.1948 die bosnischen Moslems durch Unterwerfung, Vertreibung und teilweise auch Mordaktionen als nationale Gruppe ganz oder teilweise zu zerstören. Hierfür trägt die serbische Staatsführung, die die serbischen Extremisten in Bosnien-Herzegowina ermutigt, bewaffnet und ausgerüstet hat und sie weiterhin unterstützt, eindeutig die politische Verantwortung. Inwieweit ihr auch eine strafrechtliche Verantwortung angelastet werden kann, hängt davon ab, ob ein eindeutiger, dokumentierter Nachweis über die Steuerung der Aktivitäten der bosnischen Serben durch die Behörden in Belgrad erbracht werden kann. Dies ist aufgrund der gegenwärtigen Informationslage und mangels Zugang zu etwaigen relevanten Akten der Belgrader Führung derzeit nicht möglich. Ein strafrechtlicher Schuldspruch nach den Bestimmungen der Konvention wäre die Sache zuständiger Gerichte."

2. Frage: "Hält es die Bundesregierung für zulässig, das in Artikel I, Buchstaben a) und b) des Übereinkommens über die Nichtanwendbarkeit gesetzlicher Verjährungsfristen auf Kriegsverbrechen und Verbrechen gegen die Menschlichkeit der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 26. November 1968 erwähnte "Statut des Internationalen Militärgerichtshofs von Nürnberg" vom 8. August 1945 (und durch entsprechende Beschlüsse der UN-Generalversammlung 1946 bestätigt) auch im Zusammenhang mit dem derzeitigen Verhalten der serbischen Staatsführung anzuwenden."

2. Antwort: "Das Internationale Militärtribunal war von den Hauptsiegermächten des Zweiten Weltkriegs gemäß Artikel 1 des Londoner Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Französischen Republik, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland und der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken vom 8. August 1945, dem weitere 19 Parteien beigetreten waren, zu dem Zweck gebildet worden, über diejenigen als Kriegsverbrecher der Achsenmächte beschuldigten Personen zu urteilen, für deren vorgeworfenes Verhalten ein geographisch bestimmter Tatort nicht vorhanden war (Artikel 1 des Abkommens). Organisation, Kompetenzen und Aufgaben des Tribunals waren in dem dem Londoner Abkommen angefügten Statut für das Internationale Militärtribunal näher festgelegt (BVerfGE 55, S 349 ff.). Dieses Statut war auf die Beendigung des Zweiten Weltkriegs zugeschnitten; es ist auf die hier angesprochene

Situation nicht anwendbar.

3. Frage: "Hat die Bundesregierung die Absicht, nach Prüfung der in den Fragen 1. und 2. genannten Sachverhalte den EG-Ministerrat damit zu befassen, um gegebenenfalls die notwendigen Voraussetzungen dafür zu schaffen, um eine weitere Verletzung der Prinzipien der UNO-Charta durch die serbische Staatsführung zu verhindern und die Bestrafung der schuldig gewordenen Beteiligten zu erreichen?"

3. Antwort: "Die Bundesregierung steht im Rahmen der Europäischen Politischen Zusammenarbeit seit Beginn des Jugoslawien-Konflikts in engstem politischen Kontakt mit allen Partnern in der Europäischen Gemeinschaft, um eine friedliche Lösung zu erreichen und weitere Verletzungen der VN-Charta wie auch der Menschenrechte zu unterbinden. Die Außenminister der EG haben auf Ihrem Treffen am 20.7.1992 in Brüssel ihre Absicht erklärt, im Rahmen der KSZE nachdrücklich die Entsendung von Berichterstattemissionen zur Untersuchung von Angriffen auf die Zivilbevölkerung zu verfolgen. Damit eröffnet sich eine Chance, den verschiedenen Hinweisen auf Verbrechen nachzugehen, auch im Hinblick auf eine mögliche spätere Verfolgung der Verantwortlichen."

(-/13. August 1992/rs/fr)

Stets am Gemeinwohl orientiert

Zum 70. Geburtstag von Helmut Lenders, Präsident der Arbeitsgemeinschaft der Verbraucherverbände

Von Prof. Dr. Uwe Jens MdB

Helmut Lenders wurde soeben für weitere zwei Jahre zum Präsidenten der Arbeitsgemeinschaft der Verbraucherverbände gewählt. Er hatte das Amt des wichtigsten Verbraucherschützers in der Bundesrepublik von Prof. Otto Blume übernommen. Vorher war Lenders viele Jahre Bundestagsabgeordneter und sozialdemokratischer Sprecher im Wirtschaftsausschuß des Deutschen Bundestages. Helmut Lenders ist zweifellos so etwas wie ein Vollblutpolitiker: Ein Politiker, der nicht seine Interessen verfolgt, sondern einem Gemeinwohlziel verpflichtet ist, der mehr Gerechtigkeit, mehr Freiheit und mehr Solidarität in unserer Gesellschaft verwirklichen möchte.

Das war für ihn jedenfalls stets der Antrieb seines Handelns. Deshalb widmet er sich jetzt mit ganzer Kraft den Anliegen der Verbraucher und der Verbraucherpolitik. Für ihn gilt noch immer der Satz aus dem Godesberger Programm: "Die schwächste Stellung in der Wirtschaft hat der Mensch als Verbraucher!" Helmut Lenders ist allerdings kein Mann der lauten, kräftigen Sprüche; er arbeitet unaufhörlich und effektiv wie kaum ein anderer, auf leise Art. Er kümmert sich nicht nur um die "großen" Dinge, die möglicherweise Publizität einbringen; er müht sich auch um kleine Änderungen, um direkte Hilfe für einzelne Menschen. Und das ist es gerade, was ihn so menschlich macht; denn er weiß, daß unsere Gesellschaft nicht durch große Entwürfe, sondern nur im Kleinen, Schritt für Schritt bei und durch einzelne Menschen verändert wird.

Über das zur Zeit so beliebte, pauschale Geschimpfe über "die Politiker" wird er sich genauso ärgern wie Politiker, die heute in der Pflicht sind. Helmut Lenders ist jedenfalls von früher Jugend an immer ein politischer Mensch und lange Jahre aktiver Politiker im Bundestag gewesen. Er hat bei seiner Arbeit mit Sicherheit immer erst an andere und zu allerletzt an sich gedacht. Nach dem Kriege, an dem er noch die letzten vier Jahre gezwungenermaßen teilnehmen mußte, wurde er kaufmännischer Angestellter, schloß sich bald der Gewerkschaftsbewegung an, trat der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands bei und übernahm sowohl beim DGB und der SPD wichtige Funktionen. Die Umstände waren nicht so, aber unter anderen Konstellationen wäre er auch Wirtschafts- oder Arbeitsminister geworden. Nun ist er Präsident der AGV, von allen Seiten anerkannt und geehrt. Man kann nur wünschen, daß er dieses wichtige Amt noch viele Jahre - sofern es ihm seine Gesundheit erlaubt - innehat und ausfüllen möchte. Wir alle, die wir lange Zeit mit ihm zusammenarbeiten konnten, gratulieren zu seinem großen Geburtstag von ganzem Herzen.

(-/13. August 1992/rs/fr)
