

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 91520-0
Telex: 888846 ppbn d
Telefax: 91520-12

Inhalt

Markus Meckel MdB zur Enquete-Anhörung über die SED-Diktatur: Die jetzt zugänglichen Quellen ermöglichen neue Informationen und Bewertungen der DDR-Geschichte.

Seite 1

Liesel Hartenstein MdB und Monika Ganseforth MdB zur Verkehrspolitik: Raumordnungspolitik ist ein Schlüssel zur Bewältigung der Verkehrsprobleme.

Seite 2

Detlev Samland MdEP zum EG-Haushalt: Ministerrat be-geht Flucht vor der Verantwortung.

Seite 4

47. Jahrgang / 223

19. November 1992

Die jetzt zugänglichen Quellen ermöglichen neue Informationen und Bewertungen der DDR-Geschichte

**Von Markus Meckel MdB
Sprecher der SPD-Bundeslagsfraktion in der Enquete-Kommission "Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland"**

In einer öffentlichen Anhörung der Enquete-Kommission "Aufarbeitung von Geschichte und Folgen der SED-Diktatur in Deutschland" berichteten HistorikerInnen, VertreterInnen der parteinahen Stiftungen und ZeitzeugInnen über die Veränderungen des Parteiensystem 1945 bis 1950. Die nun zugänglichen Quellen der SED haben zahlreiche neue Informationen und Bewertungen ermöglicht.

Per Dekret ließ die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) bereits im Juni 1945 Parteien und Gewerkschaften zu, früher als die Westalliierten in ihren Besatzungszonen. Die vier Parteien, SPD, KPD, CDU und LDP, mußten ihre Eigenständigkeit jedoch sehr bald aufgeben. 1946 wurden SPD und KPD zur SED zwangsvereinigt - die Parteibasis in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) durfte dabei nicht mitentscheiden.

Anfangs vermittelte die SED nicht den Eindruck einer kommunistischen Kaderpartei: Sie bejahte den Aufbau einer parlamentarischen Demokratie in Deutschland, plädierte für einen "deutschen" und "demokratischen Weg" zum Sozialismus, die Parteigremien waren paritätisch besetzt durch frühere Mitglieder der SPD und der KPD. 1948/49 wurde die SED offiziell in eine stalinistische "Partei neuen Typus" umgewandelt, CDU und LDP gleichgeschaltet. Professor Hermann Weber belegte mit den nun zugänglichen Quellen der SED, wie diese Entwicklung schon im Jahre 1947 eingeleitet wurde. Bei der Umwandlung der Parteien spielte die "Säuberungen" eine wesentlichen Rolle. Durch Angst wurde scheinbare Konformität geschaffen.

Bei der Anhörung anwesende ZeitzeugInnen berichteten, wie sie diese Zeit erlebten. Zum Beispiel Dieter Rieke: 1945 war er Mitbegründer der SPD in Magdeburg. Wie die meisten seiner politischen Freunde war er gegen die Zwangsvereinigung der beiden Arbeiterparteien. In der SED gehörten sie zur innerparteilichen Opposition. Ihr Kontakt zum Ostbüro der SPD brachte sie ins Gefängnis. Die Jahre in Bautzen haben Dieter Rieke geprägt.

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.

Kleinformatiger Umfang
mit verfilmm. Redaktionen
Recycling-Papier



Am 11. Dezember 1992 wird die Enquete-Kommission zu einer öffentlichen Anhörung laden, in der die Rolle und Bedeutung der Blockparteien und Massenorganisationen im Herrschaftssystem der DDR beleuchtet werden soll. Dann werden wieder Wissenschaftler und Zeitzeugen berichten, wie die SED ihre Macht ausbaute und Massenorganisationen und Blockparteien ihr dabei halfen.

(-/19. November 1992/ks/ks)

Raumordnungspolitik ist ein Schlüssel zur Bewältigung der Verkehrsprobleme

**Von Dr. Liesel Hartenstein MdB
Stellvertretende Vorsitzende der Enquete-Kommission und
Professorin Monika Ganseforth MdB
Sprecherin der SPD-Fraktion in der Enquete-Kommission**

Zwischen 1976 und 1989 hat die Zahl der Wege im Berufsverkehr um 15 Prozent zugenommen, die PKW-Fahrleistung im gleichen Zeitraum um 68 Prozent. Das heißt, die Arbeitnehmerinnen fahren immer längere Wege zur Arbeitsstätte und benutzen dabei immer häufiger den PKW. Die Gründe liegen vornehmlich in der Zersiedelung der Landschaft und der "Flucht ins Grüne". Im gleichen Zeitraum ist der Freizeitverkehr mit dem PKW um 80 Prozent gewachsen.

Zu den schärfsten Kritikern der Bundesregierung zählt inzwischen das Umweltbundesamt. Es stellte fest, zur Zeit gäbe es erhebliche Diskrepanzen zwischen der kommunalen, häufig bereits an ökologischen Zielen orientierten Verkehrsplanung und der Rahmensetzung durch den Bund. Die Bundespolitik sei nach wie vor gekennzeichnet durch expansive, das heißt die Raumdurchlässigkeit erhöhende Maßnahmen, die "mit einem langfristig verträglichen Verkehrsumfang nicht vereinbar" seien. In deutlicher Anspielung auf den Bundesverkehrswegeplan stellt das Umweltbundesamt fest, in der Politik der Bundesregierung sei die Umsetzung der Grundsätze der Verkehrsvermeidung "kaum erkennbar". Die praktizierte Verkehrspolitik sähe ihre Aufgaben nach wie vor darin, ein auch in den nächsten 20 Jahren erwartetes Verkehrswachstum mit den verschiedenen zur Verfügung stehenden Verkehrsträgern zu ermöglichen. Dabei werde die verkehrserzeugende Wirkung neuer Verkehrswege, vor allem durch Straßenbau, die insbesondere durch die verbesserte Erreichbarkeit verursacht wird, nicht im notwendigen Maße berücksichtigt. Oder anders ausgedrückt: Mehr Straßen führen zu mehr Stau.

Besonders bedauert wurde von den Sachverständigen, daß man dabei ist, Chancen in den neuen Bundesländern zu verspielen. Statt die dort vorhandenen kompakten Strukturen zu bewahren, würden Einkaufszentren und Industriegebiete auf die "Grüne Wiese" gesetzt, ohne die Folgen für Umwelt und Natur zu beachten. Dabei werden die derzeitigen Grundsätze der Raumordnung und Bauleitplanung zunehmend als "Investitionshindernisse" angesehen. Die gegenwärtigen Bemühungen der Bundesregierung zielen auf Planungsbeschleunigung und Abbau dieser Regelungen ab.

Erforderlich ist eine Trendumkehr der Entwicklung und Nutzung von Siedlungsstrukturen. Technische Konzepte allein werden die Verkehrs- und Umweltprobleme nicht lösen können. Oder anders ausgedrückt: "Verkehr entsteht, wenn etwas verkeht steht."

Um diesen Fehlentwicklungen zu begegnen, wurden von den Sachverständigen zum Teil unkonventionelle Vorschläge wie Steuern auf Parkplätze für Supermärkte und die Einführung einer "Verkehrserzeugungsabgabe" für Firmen und Supermärkte auf der "Grünen Wiese" gemacht. Die Einrichtungen für Versorgung und Freizeit müßten die durch sie verursachten Kosten für die Verkehrserzeugung selber tragen. Entferntere Ziele würden hierdurch unattraktiver als nähere Ziele.

Einigkeit bestand in dem Plädoyer für eine "kompakte Stadt".

Die Konzepte der Zukunft werden in einer sinnvollen Mischung und Verdichtung städtebaulicher Nutzungen bestehen. (Stadt der kurzen Wege). Angestrebt wird ein ausgewogener Mix von Wohnen, Arbeiten, sich Versorgen und Erholen, vorzugsweise an Verknüpfungs- und Haltepunkten des Schienennetzes.

Hierzu gilt es vorhandene Flächenpotentiale im Innenbereich (Baulückenbebauung, Ausbau von Dachgeschossen, Mehrfachnutzung öffentlicher Einrichtungen und anderes) besser zu nutzen und eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit innerstädtischen Grün- und Freiflächen aufrechtzuerhalten. Um die Wohnumfeldqualität zu erhöhen, müssen die Umweltbelastungen reduziert werden. Die Umwidmung von Wohnraum kann zum Beispiel durch Mietpreisbindungen und planungsrechtliche Festschreibungen vermieden werden.

Die Widerstände für den motorisierten Individualverkehr müssen erhöht werden. Das Abstellen von PKW sollte auf Quartiersgaragen und größere Parkplätze verlagert werden. Damit einhergehend muß die Zugänglichkeit für den Umweltverbund erleichtert werden.

Eine weitere Forderung war die bodenrechtliche Umwidmung von Einfamilienhaus- zu Mehrfamilienhaussiedlungen. Als optimale Größe wurden hierbei Vierfamilienhäuser genannt.

Neue Wohn- und Gewerbegebiete sowie Freizeiteinrichtungen sollten nur in Anbindung an vorhandene Siedlungsschwerpunkte entlang raumordnungspolitischer Entwicklungsachsen geplant werden. Sie sollten zwingend an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs, möglichst an das Schienennetz, angebunden werden.

Hinsichtlich einer verkehrssparenden Regional- und Landesentwicklung wurde die Stärkung der Region durch Priorität der regionalen Interessen vor den überregionalen Interessen verlangt. Ganz wichtig ist in diesem Zusammenhang, die Raumwiderstände zwischen Entwicklungsschwerpunkten zu erhöhen, indem man die Erreichbarkeit (durch Verlangsamung, Verteuerung des Verkehrs) verschlechtert. Erhöht man die Raumwiderstände, verändert sich das Standortgefüge in Richtung auf kompaktere Siedlungsgebilde und schafft günstigere Rahmenbedingungen für eine rationellere Verkehrsorganisationen.

Langfristig ist die Entwicklung regionaler Wirtschafts- und Güterkreisläufe anzustreben. Wohlstandsbildend muß zukünftig allein die Arbeitsteilung, nicht die Distanz zwischen den arbeitsteiligen Orten sein.

Frau Spitzner vom Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie wies darauf hin, daß es hinsichtlich Verkehrsmittelbenutzung, räumlicher Orientierungen und Werthaltungen gegenüber Langsamkeit (noch) signifikante Unterschiede zwischen Männern und Frauen gäbe. Frauen bewegten sich derzeit ökologischer und stellten die Hauptnutzerinnen des Umweltverbundes dar. 70 Prozent der Frauen benutzen öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Erwerbsarbeit, aber nur 28 Prozent der Männer (PKW: 11,6 Prozent Frauen, 52 Prozent Männer).

Wir leiten aus diesen Zahlen insbesondere ab, daß unsere Verkehrspolitik bereits heute anders aussähe, wenn an ihr mehr Frauen maßgeblich beteiligt wären. Gleiches gilt für die Einbeziehung Alter, Behinderter und Kinder. Hier ist eine Demokratisierung der Verkehrsplanung weg

von den 40- bis 60jährigen männlichen Entscheidungsträgern auf breite Schichten unserer Bevölkerung nötig.

Nachdenkenswertes Wort fiel auch für die Industrie, die sich mit ihrem immer schneller, immer weiter, immer billiger, eines Tages selbst im Wege stehen wird. Hier hieß es: "Verkehrssparsamkeit ist der Standortvorteil der Zukunft." In Japan ist man bereits weiter und schränkt die "just in time"-Lieferungen wieder ein. In einigen Bundesstaaten der USA wird bereits eine (elektronische) "distance weight tax" mit progressiver Steigerung praktiziert. Dies könnte auch ein Rezept für die Bundesrepublik sein.

In einem waren sich alle Sachverständigen einig: Die Transportpreise sind zu niedrig und spiegeln nicht annähernd die tatsächlichen Kosten wieder. Hier Abhilfe zu schaffen, sollte eine der vorrangigen Aufgaben der Bundesregierung sein.

(-/19. November 1992/ks/ks)

Ministerrat begehrt Flucht vor der Verantwortung!

Von Detlev Samland MdEP

Generalberichterstatter des EG-Haushaltes 1993

Die 2. Lesung des Haushaltes 1993 durch den Finanzministerrat ist ein erschütterndes Dokument der Verantwortungslosigkeit. In einer Zeit weltwirtschaftlicher Rezessionserscheinungen, in einer Zeit konjunktureller Abflachungen in ganz Europa verhält sich der Finanzministerrat kontraproduktiv. Wer jetzt keine Signale für eine Stärkung der industriellen Struktur der Gemeinschaft durch Steigerung der Ausgaben für Forschung und Entwicklung und eine kohärente Entwicklung in der Gemeinschaft durch die Finanzierung des Kohäsionsfonds setzt, wer jetzt keine Signale für eine konsequente Umweltpolitik in der Folge von Rio setzt, zumal der neue amerikanische Präsident wirkliche Fortschritte ermöglichen wird, der handelt inkohärent und verantwortungslos.

Das Europäische Parlament wird keinen Haushalt verabschieden, in dem nicht wesentliche Elemente einer aktiven, arbeitsmarktorientierten Konjunkturpolitik deutlich werden. Und das heißt: Ohne Delors-II-Elemente wird es keinen Haushalt für 1993 geben.

Ich weise ausdrücklich auf die starke Position des Europäischen Parlaments hin: Wir sind in der Lage, neben unseren Ausgabenschwerpunkten in Höhe von 1.1 Milliarden ECU noch einen beachtlichen Teil des Delors-II-Pakets aus eigener Kompetenz in den Haushalt einzusetzen. Dazu zählt sowohl die Forschung und die Außenpolitik nach Süden und Osten als auch Maßnahmen in der Folge der Umweltkonferenz in Rio.

Ich biete dem Rat ausdrücklich an - verhandeln sie mit dem Europäischen Parlament parallel zu Edinburgh über ein neues Finanzpaket und ein neues interinstitutionelles Abkommen. Ehrlich und aufrichtig, denn das Parlament tut alles, um einen Haushaltskrieg zu vermeiden. Doch die Zeiten werden wegen mangelnder Kooperationsbereitschaft immer schwieriger!

(-/19. November 1992/ks/ks)
