



„Was hast du für ein Wesen?“
„Der arm' Mann in der Welt mag nit mehr genesen!“
Kennlösung der aufständischen Bundschuhbewegung 1524/25

Bundschuh-Bätter

Nr. 12

Juli 2000

Herausgegeben vom MdB-Büro Winfried Wolf. Mitarbeitende: Ute Abraham, Dieter Kaddoura (beide Berlin), Bernhard Strasdeit (Stuttgart). Berliner Büro: W. Wolf, MdB, Jägerstr. 67, 10117 Berlin, Tel.: (030) 227-71788, Fax: (030) 227-76068, eMail: winfried.wolf@bundestag.de. – Stuttgart: W. Wolf, MdB, Moserstr. 24, 70182 Stuttgart, Tel.: (0711) 2368095, Fax: (0711) 232268, eMail: winfried.wolf@wk.bundestag.de. Herstellung: GNN Verlag Stuttgart.

Wer Bahnhöfe verkauft, versteht vom Schienenverkehr nur „Bahnhof“

Zum angekündigten Verkauf von 1000 Bahnhöfen erklärte der verkehrspolitische Sprecher der PDS-Fraktion, Winfried Wolf am 6. Juni:

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) will tausend Bahnhöfe verkaufen und damit auf ein Sechstel aller Bahnhöfe verzichten. Der vorgesehene „Kahlschlag“ soll diesmal vor allem die neuen Bundesländer treffen; allein in Sachsen stehen 350 Bahnhöfe auf der Veräußerungsliste. Der Verkauf der Bahnhöfe wird damit begründet, diese „rechneten sich nicht“. Laut Bahn-Vorstandsmitglied Ullsperger „macht die Bahn derzeit nur mit 20 bis 30 Prozent ihrer Bahnhöfe Geschäfte... Das Empfangsgebäude muss eine Gesamtkapitalrendite von mindestens 12 Prozent abwerfen.“ Dazu mag man kurz und schwäbisch ausrufen: „Oh Herr, schmeiß Hirn ra!“ Auf deutsch: Es handelt sich bei der „Bahnhofs-Notschlachtung“ um einen hirnrissigen – Schienenverkehr zerstörenden – Vorgang, der sich allerdings logisch in die zerstörerische Bahnprivatisierung einordnet.

Je mehr Bahnhöfe, desto besser der Zugang, je weniger Bahnhöfe, desto unzugänglicher das Netz:

1966 gab es in Westdeutschland noch

7355 Bahnhöfe. Bei einem Netz von 30.128 Kilometern Länge gab es im Schnitt einen Bahnhof je 4,1 Kilometer Bahnstrecke.

1987 kamen im selben Gebiet noch 4368 Bahnhöfe auf 27.431 Streckenkilometer. Mit einem Bahnhof auf 6,3 Streckenkilometern hatte sich der Zugang zur Bahn um rund 50 Prozent verschlechtert.

1992 gab es im vereinten deutschen Schienennetz noch 5873 Bahnhöfe auf 34.824 Streckenkilometern mit Personenverkehr; auf einen Bahnhof kamen 5,9 Kilometer Bahnstrecke.

1997 wurden nur noch 5620 Bahnhöfe – ein Minus von 253 – gezählt. Bei einem Netz von 35.630 Kilometern Strecken mit Personenverkehr befand sich statistisch wiederum alle 6,3 Kilometer ein Bahnhof.

Zugangsstellen zum Verkehrsnetz

Werden weitere tausend Bahnhöfe geschlossen, dann kämen – bei gleich großem Netz – auf jeden Bahnhof im Schnitt bereits 7,7 Strecken-Kilometer. – Die Zugänglichkeit zur Bahn wäre deutlich verschlechtert. Käme je ein Verkehrsminister auf die Idee, einen Autobahnzu-

bringer abzubauen, der sich „nicht rentiert“, weil dort beispielsweise „nur“ 35 Autos pro Tag von und zum Netz der Bundesautobahnen rollen? Oder wäre eine Schleuse zu schließen, weil weder diese noch die Schleusenwärter bei nur drei oder vier Binnenschiffen pro Tag „sich rechnen“? Nein – bei Binnenschiffahrt und Straße gelten die Netz-Gesetzmäßigkeiten als selbstverständlich, nur bei der Bahn wird die einfache Mathematik der Vernetzung ignoriert.

Die PDS fordert Bürgerbahn statt Börsenbahn!

– Wer die Rentabilität einzelner Bahnhöfe zum Maßstab nimmt, der versteht nur „Bahnhof“ und von Verkehr nichts. Er will primär keinen Schienenverkehr, sondern mit Teilen der zerlegten Bahn am Bahnhof „die schnelle Mark“ machen.

– Wer mit Ausgliederung und Stilllegung von Strecken, mit „technischer Sperrung“ kaputter Gleise und Bahnhofsverkauf am Eisenbahnnetz „sägt“, der macht die Schiene ineffektiver. Er gibt Strecken und Bahnhöfe leichtfertig preis und bewirkt, dass immer weniger Menschen „zum Zuge kommen“.



Informationen über den Kosovo-Krieg gab es gestern auf dem Kiliansplatz. Neben der Zeitung gegen den Krieg wurden verschiedene Faltblätter an die interessierten Bürger verteilt. (Foto: Stefan Schorn)

aus: „Heilbronner Stimme“ vom 25. März 2000

Einladung zum
Jour Fix mit Winfried Wolf

Thema:
**Nach Münster – vor Cottbus
Wie weiter mit der PDS?**

**Sonntagvormittag, 9.7.
11 bis 13.30 Uhr**

**Stuttgart-Sillenbuch,
Clara-Zetkin-Haus, Gorch-Fock-Str. 16**

Für eine sozial, finanziell und ökologisch nachhaltige Bundesverkehrswegeplanung

Wasserleitungen im Haushalt sind bekanntlich nicht dafür gedacht, möglichst große Mengen an Wasser durchzuleiten, sondern dazu, eine weitgehend konstante Zahl von Wasch-, Spül- und Kochvorgängen zu ermöglichen. So gesehen sollten auch Verkehrswege nicht dazu da sein, größtmögliche Verkehrsmengen zu bewältigen, sondern als Leistungssystem für die Gewährleistung von Mobilität, die sich kaum verändert hat.

Seit mehr als hundert Jahren ist nämlich in allen untersuchten Ländern nicht nur die von den Menschen im Verkehr verbrachte Zeit annähernd gleichgeblieben. Auch die Zahl der Zielbewegungen pro Person und Jahr liegt praktisch unverändert bei dem runden Wert von etwa tausend, wobei die einzelnen Wege zur Befriedigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse als Zielbewegungen definiert sind. Verändert haben sich allenthalben die zurückgelegten Weglängen zur Befriedigung jedes einzelnen Mobilitätsbedürfnisses und die entwickelten Geschwindigkeiten. So wurde individuell letztlich nur „Entfernung“ gewonnen.

Eine nicht unähnliche Entwicklung zeigt sich im gewerblichen Verkehr. Hier haben allerdings die höheren Geschwindigkeiten durch neue oder ausgebaute Verkehrssysteme nicht nur zum „Entfernungs-Gewinn“ geführt. Durch verkürzte Umlaufzeiten von Fahrzeugen und durch die immer intensivere Nutzung von Personal werden gesteigerte einzelbetriebliche Erlöse erzielt, denen allerdings ein Milliardenaufwand an Steuergeld gegenübersteht. Die Absicht der früheren Bundesregierung, die Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans ständig zu verschieben, ist deshalb inakzeptabel und sollte von der neuen Bundesregierung nicht übernommen werden. Dies gilt umso mehr, als der BVWP 92 im unmittelbaren Umfeld der deutschen Einheit entstand. Vieles war im Fluss, doch vieles lief aus dem Ruder und kann weiter aus dem Ruder laufen, wenn nur die Geltungsdauer von Gesetzen verlängert wird.

Dass die Entwicklung der Schiene nicht dem Infrastrukturerhalt gerecht wird, zeigt die Entwicklung des Erschließungsnetzes im Zeitraum 1991 bis 1998 in prägnanter Weise: Lediglich 252 neue Strecken-Kilometer (145 Kilometer S-Bahn und 107 km regionale Eisenbahnen) stehen den abgebauten 3370 Kilometern gegenüber. Die Fachliteratur (Hüsing, Martin: Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, 1999) verweist für diesen Sachzusammenhang auf den

Auftrag des Grundgesetzes zum Infrastrukturerhalt (Art. 87e, i.d.F. vom 3.11.1995). Der fehlende Einfluss von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auf die Netzgestaltung wird als gravierend, der Handlungsbedarf als akut bezeichnet. Ein Beispiel mag das drastische Gegeneinander von Streckenabbau und heutigem Neubau veranschaulichen: Im Korridor der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt, d.h. im Naturpark Altmühltal,

Jede zehnte Brücke!

Ein spezielles Erhaltungsproblem ...

... stellt sich bei Spannbetonbrücken, die – vor allem im sogenannten Takt-Schiebe-Verfahren – die bevorzugte Bauweise bei Brückenbauwerken sind.

In der 13. Legislaturperiode bestätigte die Bundesregierung, dass die Kalkulation der Lebensdauer von rund 70 Jahren für solche Brückenkonstruktionen nicht haltbar ist. Viele Brücken müssen schon nach kurzer Zeit saniert werden, oft mit höheren Kosten als der Bau selbst.

Von den Anfang der 80er Jahre neugebauten Spannbetonbrücken hatte nach einer Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mindestens jede zehnte Risse in zweifelsfrei nicht tolerabler Breite von über 0,2 Millimetern, teils sogar über 0,5 Millimetern. Mindestens jede weitere fünfte Brücke weist Risse bis 0,2 Millimeter Breite auf. Von den 1221 Spannbetonbrücken im Bereich der Deutschen Bahn AG wird amtlich jede fünfte als sanierungsbedürftig eingestuft, rund ein Dutzend Brücken fällt in die Zustandsnote C (dringend Maßnahmen erforderlich zur Wahrung der Sicherheit).

gab es einst 175 km Bahnstrecke mit zusammen 62 Stationen. Nach Stilllegung all dieser Strecken soll für rund 3,8 Milliarden DM eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und München gebaut werden. Sie wird durch die geplante Darlehensfinanzierung letztlich sogar 9,3 Milliarden DM kosten, zwar die gleiche Streckenlänge haben, aber ohne Stationen keinerlei Erschließung bei erheblicher Zerschneidung der Landschaft bewirken.

Der Stand der Verkehrsprognostik heute ist vergleichbar mit dem Stand der Energieprognosen Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre. Die heutige Energiepolitik hat die Notwendigkeit des spar-

samen Umgangs mit Energie erkannt. Insbesondere der Umgang mit den nicht erneuerbaren Rohstoffen wird diskutiert, so dass hier heute andere Ziele gelten als die eindimensionale Steigerung des Energieverbrauchs. Indessen ist die Verkehrswende überfällig. In der Verkehrspolitik existiert noch immer das Primat des „Mehr, Schneller und Weiter“. Und noch immer gelten Verkehrsmengen-Betrachtungen und Steigerungen des Verkehrsaufwands als erstrebenswerte Zielvorgaben oder gar als Wohlstands-Indikatoren. Dagegen sind heute Betrachtungsweisen gefordert, die von mit geringem Aufwand zu erreichenden Zielsetzungen ausgehen. Ein erster Schritt dazu war die vorübergehende Einführung der Kategorie Transportintensität in die Statistik des Ministeriums für Verkehr (Verkehr in Zahlen, BMV 1994). Die Verhältniswerte von Verkehrsleistungen und produzierten Wareneinheiten zeigen die Effizienzentwicklung nach Branchen. Regional gegliederte Vergleiche von Verkehrsleistungen und Wertschöpfung helfen auch im Bereich des Personenverkehrs, Entwicklungen zu veranschaulichen.

Kurzum: Es ist dringend geboten, endlich neue Kriterien für die Bewertung von Projekten des Bundesverkehrswegeplans zur Grundlage des Bundesverkehrswegeplans zu machen. Die PDS hat deshalb unter der Drucksachen-Nummer 14/2262 den Antrag *Für eine sozial, finanziell und ökologisch nachhaltige Bundesverkehrswegeplanung* in den Bundestag eingebracht. Er enthält nachstehende Kernforderungen:

Ökologische und verkehrswissenschaftliche Bewertungen sind neu in Einklang zu bringen.

Maßnahmen zum Vermeiden bzw. zum Ausgleich von Bodenversiegelung, Kohlendioxid-Emission, Flächenverbrauch, Gefahrenpotenzialen, induziertem Verkehr, induzierten Folgeausbauten, Lärmentwicklung, Nachteilen für andere Verkehrsarten, Landschaftsveränderung und Zersiedlung sind exakt zu benennen und zu bewerten. Der notwendige Rahmen, in dem der Bedarf von einzelnen Verkehrswegeplanungen untersucht werden kann, ist die präzise Begründung von detaillierten Projektvorgaben, die den umweltpolitischen Zielen dienen, z.B.:

- die Minderung von Umweltkosten (externer Kosten) von Transport und Verkehr,
- Der vordringliche Erhalt und die Nutzung der Infrastruktur des Schienennetzes,
- die Bewahrung von Bausubstanz, Ge-

bäude- und Siedlungsstrukturen und d) die Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger, Fahrrad, Schiene, ÖPNV).

Bei der Bewertung von schadensmindernden Verkehrs-Ausbaumaßnahmen, insbesondere zum Erhalt von Bausubstanz, sind Planungen von Ortsumgehungen so zu gestalten, dass weder zusätzlicher Verkehr induziert noch eine stärkere Nutzung von Ortsdurchfahrten (sogenannte Schleichwege) bewirkt werden.

Verkehrswissenschaftliche Kriterien

Weder möglichst viele gefahrene Kilometer noch möglichst hohe Fahrgeschwindigkeiten sind zeitgemäße Ansatzpunkte der Verkehrswegeplanung, sondern einzig die Maßgabe, mit möglichst wenig Aufwand den Verkehrsbedarf zu decken. Verkehr sollte möglichst vermieden oder verlagert, Wege sollten verkürzt werden: Jeder Weg, der nicht zurückgelegt werden muss oder der verkürzt werden kann, ist Ansatz für eine gute Verkehrspolitik. Flugverkehr, der auf die Schiene oder Autoverkehr, der auf nichtmotorisierten Verkehr verlegt werden kann, entsprechen dem Vorrang der Schiene bzw. der Stärkung des Umweltverbundes. Deshalb ist das Hauptkriterium einer Projektbewertung der Verkehrswegebedarfsplanung die präzise, verständliche, für Dritte nachvollziehbare Beschreibung der Probleme und ihrer Lösung. Dabei sind zu berücksichtigen:

- a) die differenzierte mehrdimensionale Analyse der örtlichen Verkehrspotenziale,
- b) das Bewirken besserer Erreichbarkeit in definierten Nahbereichen, unmittel- und mittelbar,
- c) das Beseitigen und Regulieren von Schäden und Folgewirkungen des Verkehrs,
- d) die Erarbeitung u. Darstellung kostengünstiger Lösungsvarianten und
- e) die Stärkung regionaler Beschäftigungsstrukturen.

Rede Winfried Wolf, verkehrspolitischer Sprecher PDS im Bundestag, vom 27. Januar 2000:

Für eine sozial, finanziell und ökologisch nachhaltige Bundesverkehrswegeplanung

Plenarprotokoll Nr. 14/84, S. 7744 bis 7746

Dr. Winfried Wolf (PDS): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Es gibt in jeder Verkehrsdebatte drei zentrale Irrtümer. Der erste Irrtum betrifft das Verständnis von Mobilität, der zweite die Gleichsetzung von Verkehrswachstum mit einem Mehr an Auto- und Luftverkehr. Der dritte ist das Totschlagargument mit den Arbeitsplätzen.

Zum Ersten. Vor acht Tagen saßen ein

Dutzend Verkehrsmenschen in der Redaktion der „Reformwerkstatt“ der Zeitung „Die Zeit“ in Hamburg. Das Thema hieß Mobilität. Das erste, was wir dort diskutierten, war die Definition von Mobilität. Es gab natürlich unterschiedliche Auffassungen, zum Beispiel zwischen dem Daimler-Chrysler-Vertreter, einer Testpilotin, einem Jugendforscher, einem Werbefachmann und den Verkehrswissenschaftlern. Mehrheitlich wurde jedoch akzeptiert, dass die rein quantitative Definition von Mobilität problematisch sei. Professor Holzapfel und ich sprachen sich in der Runde darüber hinaus für eine strikt qualitative Bestimmung von Mobilität aus.

Ganz anders verhält es sich bei den hier zur Debatte stehenden Anträgen von CDU/CSU und F.D.P. Darin wird Verkehrswachstum weitgehend mit Mobilitätsgewinn gleichgesetzt. Warum, so frage ich Sie von der F.D.P. und der CDU/CSU, beginnen Sie nicht mit einem Zugriff auf Ihre geistige Festplatte, Datei „Großes Lateinum“?

Kommt das Wort „Mobilität“ nicht von „mobilis“, was so viel wie „beweglich“ bedeutet? Nicht anders ist das beim Verb „movere“, das mit „bewegen“ übersetzt wird, und beim Substantiv „mobilitas“, das „Beweglichkeit“ und „Biegsamkeit“ heißt.

(Lachen und Beifall bei der F.D.P.)

Ich bedanke mich bei der Fraktion des großen Latinums. – Übertragen heißt das also, sich ausreichend um den eigenen Lebensmittelpunkt biegen bzw. bewegen zu können.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [F.D.P.]: Da kommt der Herr Wolf und gibt Nachhilfeunterricht in Latein! Herrlich!)

Es geht bei Mobilität nicht darum, ob wir pro Jahr möglichst viele Kilometer zurücklegen oder ob ein Joghurtbecher möglichst viele Kilometer weit transportiert wurde. Es geht um Lebensqualität und Produktgüte.

(Beifall bei der PDS sowie des Abg. Hans-Christian Ströbele [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Es geht darum, ob der Mensch über eine ausreichende Beweglichkeit verfügt, um die lebensnotwendigen und die Lebensfreude bringenden Dinge mit akzeptablem Zeitaufwand zu erledigen: Gelangt er in passabler Zeit zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz? Gibt es Freizeitmöglichkeiten, Kulturangebote und Kindergärten in passabler Entfernung? Sind die Wege zum Einkaufen, zu Verwaltungen oder zum Psychologen ausreichend kurz?

Es gibt heute in Westeuropa Menschen, die pro Jahr 5000 Kilometer zurücklegen und sich als zufriedenstellend mobil bezeichnen.

(Zuruf des Abg. Horst Friedrich [Bayreuth] [F.D.P.])

Es gibt andere Menschen, die pro Jahr 15.000 Kilometer zurücklegen, aber erklären, ihre Mobilität, Herr Friedrich, sei stark eingeschränkt.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [F.D.P.]: Wir brauchen aber keinen Psychologen!)

Das Rätsel löst sich dadurch auf, dass im zweiten Fall jeweils die Länge der Wege einem Vielfachen der Wegelängen des ersten Mobilitätstyps entspricht.

In unserem heute ebenfalls zur Debatte stehenden Antrag zum Bundesverkehrswegeplan schreiben wir – ich zitiere –:

Wasserleitungen im Haushalt sind bekanntlich nicht dafür gedacht, möglichst große Mengen an Wasser durchzuleiten, sondern dazu, eine weitgehend konstante Menge von Wasch-, Spül- und Kochvorgängen zu ermöglichen. So gesehen sollten auch Verkehrswege nicht dazu da sein, größtmögliche Verkehrsmengen zu bewältigen, sondern als Leitungssystem für die Gewährleistung von Mobilität, die sich kaum verändert hat. Seit mehr als hundert Jahren – so weiter der Text – ist ... nicht nur die von den Menschen im Verkehr verbrachte Zeit annähernd gleich geblieben. Auch die Zahl der Zielbewegungen pro Person und Jahr liegt praktisch unverändert bei dem runden Wert von etwa tausend ...

(Beifall des Abg. Dr. Ilja Seifert [PDS])

Auf dieser Grundlage fordern wir eine Strukturpolitik, die kurze Wege begünstigt. Vor diesem Hintergrund klagen wir die längst ausstehende Neudefinition der für die Bewertung eines Bundesverkehrswegeplans erforderlichen Kriterien ein und wir bedauern, dass sich die Regierung von SPD und Grünen dafür eine volle Legislaturperiode Zeit lassen will. Wir meinen, dass es hier einer Verkehrswende bedarf.

Der zweite Irrtum betrifft die Art des Verkehrswachstums. Für CDU/CSU und F.D.P. geht es in ihren Anträgen primär um das Wachstum des Straßen- und Luftverkehrs, wobei es schon grotesk ist, wenn angesichts der Tatsache, dass die CDU/CSU 16 Jahre die Verkehrsminister stellte, 16 Monate nach Bildung einer neuen Regierung die Autofahrernation im Jammertal und dort im Stau stehend sieht und die F.D.P. von einem „Dauerstau mit passabler Luftqualität“ spricht.

(Beifall bei der PDS – Widerspruch bei der CDU/CSU)

Die CDU/CSU-Fraktion fordert, dass die Schiene einen größeren Anteil am Verkehrszuwachs einnimmt, wohlgermerkt: am Zuwachs und nicht am Verkehrsmarkt. Diese Sicht entspricht leider der Verkehrsrealität. Der heute mit debattierte Straßenbaubericht dokumentiert erneut die Anteilsverluste der Schiene und die Gewinne von Luftfahrt und Straße. In den Jahren von 1982 bis 1998 hat sich auf dem Verkehrsmarkt der Anteil der Schiene im

Personenverkehr bei 7 Prozent – dem niedrigsten Wert bisher – stabilisiert. Im öffentlichen Nahverkehr hat sich der Anteil der Schiene um ein Drittel, und zwar auf 8,1 Prozent, und im Güterverkehr um 40 Prozent auf jetzt 15,7 Prozent reduziert.

Gestern bekamen wir, wie Kollege Oswald es schon ausgeführt hat, im Verkehrs- und Bauausschuss einen Einblick darin, wie es um die Deutsche Bahn AG wirklich steht. Der neue Vorstandsvorsitzende der Bahn, Mehdorn, bilanzierte knallhart, dass die Bahn erneut mit 20 Milliarden DM verschuldet sei, dass sie ihr Kapital weitgehend aufgezehrt habe, dass sie im operativen Geschäft längst rote Zahlen schreibe und dass sie erneut ein Sanierungsfall sei. Was Mehdorn dann an weitreichenden Vorschlägen zur erneuten „Sanierung“ der Bahn vortrug, findet nicht unsere Zustimmung.

So viel ist jedoch festzuhalten: Als wir im Jahre 1993 als einzige Bundestagspartei die Bahnprivatisierung abgelehnt haben, sprachen wir exakt von einer solchen Perspektive, und zwar von noch mehr Marktverlusten, neuen Schulden und davon, dass bis Ende der 90er-Jahre ein neuer Sanierungsfall Bahn entstehe. Das ist kein Grund zu Schadenfreude und Rechthaberei; aber so war es und so ist es.

Zu unseren Forderungen, wie eine wirkliche Verkehrswende erreicht und wie Mobilität in diesem qualitativen Sinne gesichert werden kann, gehört – Kollege Schmidt hat darauf hingewiesen – nicht zuletzt auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Diese haben nicht nur die Grünen immer vehement eingefordert. Dazu sagte vielmehr im Jahre 1992 ein bereits damals prominenter Politiker:

Das Tempolimit ist ein Gebot der Vernunft. Nun wird es hoffentlich auch der verkehrspolitischen Betonriege in der Bundesregierung klar sein: Die Zeit der unbegrenzten Raserei auf Deutschlands Autobahnen ist vorbei. Wir brauchen eine Rückkehr zum menschlichen Maß.

Das war Gerhard Schröder. –

Ziemlich exakt so lautet unser heute ebenfalls debattierter Antrag:

(Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sehr gut!)

Zurück zum menschlichen Maß, Maximalgeschwindigkeit 130 als Angleichung an Rest-Europa.

(Beifall bei der PDS)

Der dritte Irrtum: Die Anträge von CDU/CSU und F.D.P. setzen Verkehrswachstum mit Wohlstand und Arbeitsplätzen gleich. Das ist volkswirtschaftlich einfach Unsinn. Dazu nur zwei Hinweise: In der Schweiz legt ein Durchschnittsbürger ein Drittel weniger Kilometer pro Jahr mit dem Pkw zurück.

(Ulrich Heinrich [F.D.P.]: Wie sieht es denn mit Liechtenstein aus?)

Die Schiene hält einen doppelt so hohen Anteil am Personen- und Güterverkehr. Doch es gibt halb so viele Arbeitslose und mehr Wohlstand als hierzulande. Die Gründe für Letzteres sind natürlich höchst unterschiedliche. Doch Sie von SPD und Grünen stimmen mir wohl zu: Der Schluss, den die Anträge von CDU/CSU und F.D.P. nahe legen – hätten die Schweizerinnen und Schweizer mehr Straßen und mehr Autoverkehr, wären sie mobiler und wohlhabender und hätten sie sogar noch weniger Arbeitslose –, ist nicht logisch, sondern ein Trugschluss.

Zur Zeit im parlamentarischen Gang –

Verkehrspolitische Anträge der PDS im Bundestag unter Mitarbeit des MdB-Büros Winfried Wolf:

- Bau- und Betriebsordnung für Regionale Eisenbahnstrecken (*Bundestags-Drucksache Nr. 14/998*)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h auf Autobahnen (*Bundestags-Drucksache Nr. 14/1082*)
- Überzählige Diesellokomotiven der DB AG nicht verschrotten sondern weiter verwenden (*Bundestags-Drucksache Nr. 14/1930*)
- Für eine sozial, finanziell und ökologisch nachhaltige Bundesverkehrswegeplanung (*Bundestags-Drucksache Nr. 14/2262*)
- Gesetzliche Verpflichtung zum Bau der Transrapid-Strecke Berlin – Hamburg aufheben (*Bundestags-Drucksache Nr. 14/2524*)
- Flächenhafter Ausbau der Schienenwege im Bereich Nordbayern, Hessen, Thüringen und Sachsen (*Bundestags-Drucksache 14/2525*)
- Beibehaltung der Reisezug-Verbindungen zwischen Polen und Berlin (*Bundestags-Drucksache Nr. 14/3191*)
- Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG) (*Bundestags-Drucksache 14/3332*)

(Beifall der Abg. Dr. Barbara Höll [PDS] und des Abg. Albert Schmidt [Hitzhofen] [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Zweiter Hinweis: Bei den Arbeitsplätzen sind immer nur sehr spezielle im Blick. Wir fragen: Was ist mit den 250 000 Jobs, die seit 1990 bei der Bahn abgebaut wurden? Was ist mit den 70 000 Jobs, die Herr Mehdorn künftig bei der Bahn abbauen will? Was ist mit den 100 000 Jobs, die bei den öffentlichen Verkehren in den Städten unter anderem auf Grund der EU-Liberalisierung zur Disposition stehen? Was ist

mit der deutschen Bahnindustrie, mit ADtranz, Bombardier und Siemens, wo jährlich 1 000 Jobs wegfallen?

(Horst Friedrich [Bayreuth] [F.D.P.]: Die haben auch klassische Überkapazitäten!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, bei der eingangs zitierten „Reformwerkstatt“ der „Zeit“ hat die Runde am Ende der sechsstündigen Debatte den Verkehr der Zukunft erörtert. Einiges klang dabei futuristisch; an vielem hätten die Technikfetischisten, die es in allen Parteien gibt, also die Leute, die auf S und M – schneller und mehr – stehen, ihre helle Freude gehabt. Ich bin da erheblich bodenständiger. Ich sagte in Hamburg und ich sage hier heute: Es gibt bereits den Verkehr der Zukunft; wir müssen nur die Mosaiksteine zum Puzzle Verkehr in der Stadt und Verkehr im Land zusammensetzen, und zwar eins zu eins und nicht als kleines Modell.

Nehmen wir die vorbildliche Struktur des Fußgänger- und Fahrradverkehrs, wie sie in Münster existiert. Kombinieren wir dies mit dem hervorragenden öffentlichen Nahverkehr der Stadt Zürich mit der Tram als Rückgrat und dem schönen Slogan „Wo wir fahren, lebt Zürich!“ Fügen wir die Erschließung der Region hinzu, wie sie in Karlsruhe mit der Straßenbahn existiert, die sogar weit in den Schwarzwald hinein fährt. Denken wir uns zusätzlich einen Schienenverkehr, wie er in der Schweiz, aber ansatzweise auch – dank Herrn Brüderle – in Rheinland-Pfalz mit einer engen Vernetzung und Vertaktung von Nah-, Regional- und Fernverkehr existiert.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [F.D.P.]: Brüderle, F.D.P.!)

Dann, wenn diese real existierenden Verkehrswelten zusammengefügt werden, können wir noch darüber diskutieren, ob wir ein bisschen Elektronik, ein paar Fahrpläne im Internet und ein bisschen Telematik in der Tram hineinmischen.

(Beifall bei der PDS)

Eine solche Verkehrsrealität anzusteuern wäre ein herausragendes Ziel für eine SPD-Grünen-Regierung. Das brächte Arbeitsplätze, Umweltschutz und ein Stimmenplus. Das Umweltbundesamt hat errechnet, dass im Jahre 1994 70 Prozent der Bevölkerung für ein Tempolimit eingetreten sind. Doch es sieht nicht nach einer solchen Politik aus.

Werte Kolleginnen und Kollegen, zum Schluss erinnere ich an die Behauptung, der Enkel von Willy Brandt habe etwas gründlich missverstanden: Während Willy Brandt von „Mehr Demokratie wagen“ gesprochen habe, wolle Gerhard Schröder nur „mehr Volks-Wagen“. Wir sollten mehr Demokratie wagen und den anderen Verkehr, eine Verkehrswende, wagen.

Danke schön.

(Beifall bei der PDS)

Kurzmeldungen aus dem Abgeordnetenbüro

Broschüre zu „Mannheim 21“

Unter dem Titel Mannheim 21 – Stadtzerstörung oder Stadtentwicklung veröffentlichte Winfried Wolf eine Broschüre gegen das Mannheimer Bahnhofsprojekt. Hauptkritik ist, dass der Umbau des Bahnhofs eine neue glitzernde Geschäftswelt schafft und eine vernünftige Schienen-Verkehrspolitik behindert. Das Mannheimer Projekt wird sowohl unter kommunalpolitischen Gesichtspunkten als auch im Kontext von Bahnprivatisierung, Börsengang und Streckenstilllegungen beleuchtet. Für die große Mehrheit der Bahnfahrenenden sind preiswerte Angebote sowie eine gute Vernetzung des Regionalverkehrs mit anderen Verkehrsarten entscheidend. Statt mehr Bahnverkehr bringt „Mannheim 21“ weniger Gleise.

Der „Mannheimer Morgen“ berichtet in seiner Ausgabe vom 30.3. über die Forderung des Mannheimer PDS-Bundestagsabgeordneten nach stärkerer Berücksichtigung des Regionalverkehrs. Die Broschüre kostet 4 DM und kann über die Mannheimer PDS oder das Heidelberger Regionalbüro bezogen werden.

Verkehrsveranstaltung am 30.6. in Mannheim

Die Mannheimer PDS lädt ein zu einer Veranstaltung am 30.6. um 19.30 h in das Bürgerhaus Ma-Schwetzingenstadt, Keplerstraße 22. Thema: „Ist die Bahn bürgerfreundlich, sozial und solidarisch?“

Regionalisierung von Eisenbahn- Nebenstrecken

Zu diesem Thema erarbeitete Winfried Wolf für die AG-Wirtschaft der PDS-Fraktion ein Papier, in dem unter Bekräftigung der grundsätzlichen Kritik an der Bahnprivatisierung zehn Minimalbedingungen an die Regionalisierung von Bahnstrecken gestellt werden, darunter: Überführung der Trassen in Bundes- oder Landeseigentum, Finanzierung der Netzstandhaltung, Befreiung des Schienenverkehrs von Sonderbelastungen, kein Sozialdumping und keine Qualitätsverschlechterung auf Nebenstrecken, Kriterien für Konzessionsvergabe, Kompatibilität der Netze, Aufsicht durch das Eisenbahnbundesamt.

Keine Fahrradfahrer im Bundestag

In seiner Eigenschaft als verkehrspoliti-

scher Sprecher der PDS-Bundestagsfraktion nahm Winfried Wolf Stellung zum 1. Radfahrbericht im Bundestag. Die zu Protokoll gegebene Bundestagsrede sowie ein ausführlicher Artikel dazu in der Jungen Welt vom 13.6. ist für Interessierte im Abgeordnetenbüro vorrätig.

Nach dem Krieg ist vor dem Krieg

Das Buch „Bombengeschäfte – zur politischen Ökonomie des Kosovo-Krieges“ war seit Jahresbeginn Anlass für zahlreiche Veranstaltungen. In Baden-Württemberg sprach Winfried Wolf zur Bilanz des Kosovo-Krieges auf den Ostermarsch-Demonstrationen in Stuttgart und Überlingen sowie auf Veranstaltungen bzw. Kundgebungen in Bad Waldsee, Heilbronn, Heidelberg, Lahr, Mannheim, Ravensburg, Reutlingen, Schwäbisch-Gmünd, Schwäbisch Hall und Stuttgart.

Ziemlich schnell vergriffen war die Nr. 6 der „Zeitung gegen den Krieg“. Die war während des Jugoslawienkriegs zuerst von



der PDS-Bundestagsfraktion herausgegeben worden, dann von der Informationsstelle Militarisation (IMI) in Tübingen und Einzel-MdBs.

Ein Jahr nach diesem Krieg erschien eine neue Nummer. Herausgegeben und materiell unterstützt wurde die Ausgabe von IMI, BuKo-Kampagne, Cuba Si!, Europa- und Bundestagsabgeordneten der PDS und Einzelpersonen.

Konferenz zu Rüstungswirtschaft

Ebenfalls „ein Jahr nach dem Kosovo-Krieg“ organisierte die PDS-Bundestagsfraktion am 25.3. im Mannheimer DGB-Haus eine Konferenz zum Thema Rüstungswirtschaft, Europäisierung der Rüstungsindustrie und Arbeitsperspektiven der Friedensbewegung. Referenten waren die Abgeordneten Heidi Lippmann und Winfried Wolf, der Heidelberger DGB-Kreisvorsitzende Harry Siegert sowie Spezialisten aus der Friedensbewegung.

Bundeswehr-Manöver in Puerto Rico?

In einer Kleinen Anfrage an die Bundesregierung fragen die Abgeordneten Wolf, Hübner, Lippman für die PDS-Fraktion nach der Beteiligung von Bundeswehreinheiten an Manövern auf der puertoricani-

schen Insel Vieques. Vieques ist ein Stützpunkt der US-Navy. Bewohner der Insel hielten das militärische Gelände ein Jahr besetzt u.a. wegen des Einsatzes von uranangereicherter Munition.



Besuch beim DGB-Pfingstcamp

Unter die Überschrift „Visionen für das neue Jahrhundert“ stellte der DGB sein diesjähriges Pfingstjugendcamp in Markelfingen am Bodensee. Prof. Bönisch von der Rosa-Luxemburg-Gesellschaft in Leipzig, die Industriesoziologin Mag Wompel und Winfried Wolf waren die Hauptreferenten. Letzterer sprach zum Thema Weltwirtschaft (siehe Bild oben).

WSW erscheint wieder

Nach längerer Pause im Jahr 1999 erscheint wieder die Zeitschrift „Wirtschaft-Soziales-Widerstand“, herausgegeben von der PDS-Bundestagsfraktion. Die Februar-Nummer enthält u.a. ein Interview mit den DGB-Kreisvorsitzenden Elwis Capece aus Konstanz und Günter Volz aus Schwäbisch Hall. Die Mai-Nummer enthält Beiträge u.a. zu den Themen Green Card, Privatisierung kommunaler Versorgungsunternehmen, „Fusionitis“, Manifest für ein soziales Europa, Atomindustrie. Wer in der Adressenkartei wegen Umzug verlorengegangen ist oder neu Interesse hat, kann das Blatt kostenlos abonnieren.

Parteienpodium in Weinheim

Die Volkshochschule Weinheim hatte am 15. Juni zu einem Parteienpodium eingeladen mit den Bundestagsabgeordneten Wegner (SPD), Lamers (CDU), Köster-Lossak (Grüne), Niebel (FDP), Wolf (PDS). Zur Debatte standen die Lehren aus dem Kosovo-Krieg, die Ausländer- und die Rentenpolitik.

Weltbank im Tschad und in Kamerun

Eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolf und Hübner an die Bundesregierung beschäftigt sich mit der deutschen Rolle bei der Weltbankbeteiligung am Tschad-/Kamerun Öl- und Pipelineprojekt. Kritiker des Projekts befürchten eine ähnliche Entwicklung wie in Nigeria in Bezug auf ökologische Zerstörung, Vertreibung und Verarmung der betroffenen Bevölkerung.

Rede von Winfried Wolf auf dem PDS-Parteitag in Münster, Freitag, 8.4.2000

Liebe Genossinnen, liebe Genossen, vieles von dem, was Lothar Bisky in seinem Beitrag sagte, findet meine Zustimmung. Dennoch finde ich vieles auch irritierend, weil es sich in offensichtlichem Kontrast zu anderen Aussagen befindet. Lasst mich das an vier Beispielen verdeutlichen:

Lieber Lothar,

Du hast in Deinem Beitrag betont, dass die PDS einen antikapitalistischen Charakter habe und dass sie diesen beibehalten werde. „Antikapitalistisch“, das heißt für mich: die PDS steht gegen das kapitalistische System. Sie ist systematisch oppositionell, oder eben eine sozialistische Systemopposition.

Und so steht es fast wörtlich hinter mir auf der großen Leinwand: „Die sozialistische Opposition – PDS“.

Nun lese ich jedoch völlig anderes in der Presse. So antwortete der Genosse Helmut Holter bereits vor knapp einem halben Jahr auf die Frage „Ist die PDS noch Systemopposition?“ wie folgt:

„Ich verwende diesen Begriff schon lange nicht mehr. Ich kann auch meiner Partei nur empfehlen, sich von diesem Begriff zu verabschieden.“(1)

Das ist schlicht das Gegenteil dessen, was vom Parteivorsitzenden hier und heute gesagt wurde.

Lieber Lothar,

Du hast hier erklärt, die PDS zielt nicht und schießt nicht auf das Jahr 2002. Und mit Verweis auf ein Zitat von Gregor Gysi hast Du gesagt, es gehe nicht um eine Koalition im Jahr 2002. Eine Koalition auf Bundesebene stehe nicht an oder sei zumindest unwahrscheinlich.

Auch diese Feststellung freut mich – und sie irritiert mich. Ich darf Dich und uns alle an die folgenden, öffentlich vertretenen Aussagen erinnern:

André Brie erklärte in der „Welt“, die PDS habe *„mit Blick auf 2002 den Anspruch, einen Mitte-Links-Block mit SPD und Grünen bilden zu können.“(2)*

Dietmar Bartsch sekundierte dazu in der „Berliner Zeitung“, die PDS *„muss 2002 koalitionsfähig sein.“(3)*

Und Du Lothar, gingst noch weiter. Auf die Frage des Berliner „Tagesspiegel“, ob „irgendwann auch eine Koalition der PDS mit der CDU denkbar“ sei, sagtest Du dort:

„Irgendwann ja. Denn es ist auf längere Sicht eine Neuorientierung der Parteienlandschaft zu erwarten. Ich halte meinen Kopf offen. Wenn die CDU bereits gelegent-

lich die SPD mit sozialdemokratischen Positionen überholt, kann die PDS sich nicht borniert auf die SPD fixieren.“(4)

Lieber Lothar,

Du hast in Deiner Rede erklärt, die PDS bleibe eine antimilitaristische Partei; ihr Charakter als Anti-Kriegs-Partei werde nicht in Frage gestellt. Und Du hast dabei gesagt, der Konsens, der im Kosovo-Krieg gefunden worden sei, werde in Frage gestellt.

Aber, so frage ich Dich und so fragen sich viele hier im Saal:

Wer hat denn diesen Konsens in Frage gestellt? Das waren doch nicht die PDS-Mitglieder. Das waren doch nicht die Parteitags-Delegierten! Das waren doch der Vorstand und die Bundestagsfraktion mit ihren jeweiligen Mehrheiten!

Nachtrag zu Münster

Im DISPUT Nr. 5/2000 nehmen Andreas Marx und Sascha Wagener Stellung zum Münsteraner Parteitag. U.a. kritisieren sie einen Redebeitrag von W.Wolf auf dem Parteitag in der Aussprache über die Rede des Vorsitzenden Lothar Bisky. Die beiden Rheinland-Pfälzer werfen Wolf vor, dieser arbeite mit aus dem Zusammenhang gerissenen Zitaten und vergifte so das Klima. Seine Rede sei „schlimmer als die dümmlichen Beschimpfungen durch Branstner“. Zur Erinnerung: Gegen Gerhard Branstner lief ein Parteiausschlussverfahren. Winfrieds Rede wurde bislang nicht publiziert, sie war in Münster frei gehalten worden. Der Text wurde nachträglich an Hand der Notizen rekonstruiert. Die Zitate wurden nochmals in den Originalen überprüft.

Ihr habt ohne Not diesen Konsens in Frage gestellt. Auf dem Magdeburger Parteitag wurde klar und deutlich beschlossen: Nein zu allen Kriegen, Nein auch zu UN-Kampfeinsätzen.

Und hier ist die deutsche Sprache eine klare Sprache. Dieses Nein auch zu UN-Kampfeinsätzen sollte laut Magdeburger Beschluss die Regel sein. Ausnahmen würden diese Regel bestätigen.

Doch nun soll dies umgedreht werden. Die Regel soll das Ja zur UN-Charta als Ganzes sein, also einschließlich der Kampfeinsätze nach Kapitel VII. Und danach soll es die Einzelfall-Prüfung geben. Das widerspricht diametral den geltenden Parteitagsbeschlüssen von Magdeburg und auch von Suhl.

Lieber Lothar,

Du hast die „Streitkultur“ in der PDS beklagt. Ich beklage mich auch darüber. Da hatten wir eine umfangreiche Debatte

in der Programm-Kommission. Und dabei kam es zur Herausbildung von zwei unterschiedlichen Positionen – einer Mehrheit und einer Minderheit. Eigentlich etwas sehr normales in einer großen, pluralen Partei.

Doch wie reagierte darauf der Bundesgeschäftsführer? Er sagte öffentlich und gegenüber der „Berliner Zeitung“:

„Ich finde es bedauerlich, dass wir nach wochenlanger Konsenssuche mit einem Minderheitsvotum konfrontiert wurden. Daran sieht man, dass das Konsensprinzip nicht nur Vorteile hat.“(5)

Ich sehe das völlig anders. Zum einen gab es kein Suchen nach einem Konsensprinzip. Zum anderen gab es klipp und klar zwei unterschiedliche Positionen. Und die müssen respektiert werden. Dietmar Bartsch mag dies als Vertreter der Mehrheit in dieser Kommission bedauerlich finden. Zu einem Bundesgeschäftsführer passt eine solche Parteilichkeit nicht. Ein Bundesgeschäftsführer müsste Neutralität wahren. Das tut er aber ganz offensichtlich nicht. Er ist Partei in der Partei.

Liebe Genossinnen, liebe Genossen, nochmals: solche verschiedene Positionen, wie es sie derzeit in der PDS gibt, müssen von uns als normal angesehen werden. Das ändert nichts an unseren Gemeinsamkeiten. Und zu diesen stehen alle auf diesem Parteitag und in der PDS.

So steht es schwarz auf weiß hinter mir auf dem Transparent:

„Solidarisch – Gerech – Zukunftsfähig: Die sozialistische Opposition PDS“. Das ist eine gute Lösung.

Und dabei heißt „sozialistische Opposition“ keineswegs immer „Nein“. Allerdings heißt dies sehr oft, dass wir Widerstand leisten gegen die Angriffe von Regierung und Unternehmern. Und dass wir uns nicht anpassen dürfen.

Vor allem aber heißt sozialistische Opposition keineswegs, erfolglos zu sein. Wir haben doch unsere Erfolge genau mit dieser sozialistischen Oppositionspolitik erzielt – im Osten, aber durchaus auch im Westen. Und wir werden damit auch erfolgreich bei den kommenden Wahlen sein.

Liebe Genossinnen, liebe Genossen, es ist und bleibt schon so dialektisch oder auf gut-deutsch: so vertrackt, wie dies bereits Che Guevara sah:

Wir sind realistisch.

Doch wir versuchen das Unmögliche.

Und wir tun dies sogar mit wachsenden Erfolgen.

Anmerkungen / Belege für die Zitate:

(1) Berliner Zeitung vom 24.10.1999.

(2) Die Welt vom 23.10.1999.

(3) Berliner Zeitung vom 29.11.1999.

(4) Tagesspiegel vom 21.11.1999.

(5) Berliner Zeitung vom 29.11.1999.

Die drei Kriege des Billy C.

Eine Anti-Ehrung anlässlich des Karlspreises in Aachen. Zusammenfassung einer Rede, die Winfried Wolf am 1. Juni 2000 in Aachen auf Einladung eines Bündnisses gegen den Clinton-Besuch hielt.

Als vor einem Jahr, mitten im Krieg, der Oberbürgermeister der Stadt Aachen, Jürgen Linden, dem britischen Premierminister Tony Blair den Karlspreis überreichte, da hielt er den linken Kritikern entgegen: „Der Karlspreis ist kein Friedenspreis!“ Als am vergangenen Freitag derselbe OB William Clinton den diesjährigen Karlspreis übergab, da bezeichnete der Geehrte den Kriegseinsatz im vergangenen Jahr als „einen der besten Momente in der Geschichte der NATO“. Schröder, der die Ganovenhure hatte, die Laudatio auf des Westens obersten Mafiosi zu halten, dankte Clinton seinerseits für die „enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit während der schwierigen Monate des Kosovo-Kriegs“.

Wir sehen vor uns die zerstörten Anlagen von Kragujevac, die in der Donau liegenden Brücken von Novi Sad. Wir erinnern uns an den – gefälschten – NATO-Videofilm, der den Angriff auf die Brücke und den Zug nahe des Ortes Grdelica zeigt. Und wir haben noch das Unwort des Jahres 1999 im Ohr: KOLLATERAL-SCHADEN ...

Die Szenerie in Aachen brachte die ganze Perversion der sogenannten abendländische Kultur zum Ausdruck. Selbst das Verlogenen-Pfäffische fehlte nicht: Der Bischof von Aachen platzierte Clinton in die Mitte des 1200 Jahre alten Oktogons, direkt unter die Domkuppel, und ließ den US-Präsidenten nach oben schauen, damit er dort Christus erkenne, den „wiederkehrenden Herren, der uns verheißt: Zukunft hat der Mensch des Friedens.“

Nein, der Karlspreis ist kein Friedenspreis. Nein, Clinton wurde nicht als Vertreter einer zivilen Gesellschaft geehrt. Nein, die Gemeinde, die sich in Aachen und in Berlin um Clinton scharte, ehrte nicht den Vertreter des Oval Office, auch wenn Schröder mit seinem Geschenk kubanischer Zigarren solchen Anschein erweckte

Der gegenwärtige US-Präsident wurde in Aachen und Berlin als Repräsentant der Pax Americana geehrt. Dieser „Amerikanische Friede“ wird durch drei Arten von Kriegen gestiftet: einem Krieg im Inneren, dem internationale Wirtschaftskrieg und den real existierenden Kriegen im Rahmen der „new world order“.

Krieg im Inneren

(...) Als 1997 die Bürgermeister von 29 US-Städten zusammenkamen, um ihren

jährlichen Armutsbericht zu erstellen, berichteten sie: Im vorausgegangenen Jahr führten die Streichungen von Bundeszuschüssen für Mieten und bei Obdachlosenunterkünften dazu, dass 27 Prozent der Bitten von Obdachlosen nach Notunterkünften nicht erfüllt werden konnten – „der höchste Anteil, den es in den vergangenen 15 Jahren, seit diese Statistik erstellt wird, gab.“

Ein Artikel von Michael Dunn in junge Welt begann 1995 mit den Sätzen: „Vor 50 Jahren, als ... in San Francisco die Vereinten Nationen gegründet wurden, schwang man große Reden über Weltfrieden ... und soziale Gerechtigkeit ... Anlässlich der diesjährigen Jubiläumsfeierlichkeiten ... war die Polizei von San Francisco ... damit beschäftigt, die sozial Schwachen der Stadt und deren Unterstützer zu verhaften ... über 200 „Foodnot-Bombs-Aktivist“ (Essen statt Bomben) wurden inhaftiert, die gegen die jüngsten polizeilichen Säuberungsmaßnahmen gegen die schätzungsweise 15 000 Obdachlosen in der Stadt protestiert ... hatten.“ Kurz zuvor hatte in San Francisco eine selbsternannte Bürgerwehr einen nichtsesshaften Mann angezündet. Im Januar desselben Jahres hatten Parkwächter des Weißen Hauses einen Obdachlosen erschossen.

Unter Clinton wurde die Zahl der Sozialhilfe empfangenden Menschen halbiert – als Ergebnis erschwelter Zugangsbedingungen. So müssen inzwischen in 20 von 50 US- Bundesstaaten bedürftige alleinstehende Mütter, um staatliche Unterstützung zu bekommen, auch dann einen Billig-Job annehmen, wenn eines ihrer Kinder weniger als ein Jahr alt ist. Trotz vielfach geschönter Statistiken lebt heute nach offiziellen Angaben ein Achtel der US-amerikanischen Bevölkerung unterhalb der Armutsgrenze. Diese ist damit definiert, dass eine vierköpfige Familie über weniger als 16 600 US-Dollar im Jahr verfügt. Während dasjenige Fünftel, das der untersten Einkommensgruppe angehört, heute mit maximal 19 000 US- Dollar Jahreseinkommen nur wenig mehr verdient als ein Jahrzehnt zuvor, hat sich das Einkommen des am besten verdienenden Fünftels erheblich erhöht: 1990 lag bei diesem oberen Fünftel der Einkommenspyramide das Jahreseinkommen bei jährlich mindestens 88 000 US-Dollar. Heute liegt es bei 118 000 US-Dollar (235 000 DM).

Zu diesem Krieg im Inneren gehört auch die Tatsache, dass heute in den USA knapp zwei Millionen Menschen hinter Gefängnismauern leben – doppelt so viele wie am Beginn der neoliberalen Offensive, dass 2 500 Menschen im Todestrakt auf

die Hinrichtung warten – ebenfalls doppelt soviel wie vor 15 Jahren. Dass der Anteil der Schwarzen und Hispanos in den Gefängnissen, im Todestrakt und unter den Obdachlosen zweimal höher ist als beim Durchschnitt der Bevölkerung.

Wirtschaftskrieg

Während beim Clinton-Besuch der US-Krieg im Inneren kein Thema war, tauchte der Wirtschaftskrieg gelegentlich in den Meldungen auf – allerdings mit eher lächerlichen Konkretisierungen: Die US-Regierung wendet sich gegen den Import von Kaschmir-Wolle-Pullovern aus Schottland und von französischem Weichkäse; sie protestiert, dass hormonbehandeltes US-Rindfleisch nicht gleichberechtigt mit BSE-verseuchtem britischem Beef in die Mägen der EU- Bürger gelangen darf.

Einige Jahre zuvor gab es handfestere Themen. So als VW-Chef Piech es längere Zeit tunlichst vermied, seinen Fuß auf US-Boden zu setzen. Er hätte dort mit der Beschuldigung der Industriespionage verhaftet werden können: Der VW- Konzern hatte den Chefeinkäufer von General Motors, Lopez, abgeworben und musste einige Jahre später Lopez wieder entlassen und einen satten Schadenersatz an General Motors löhnen.

Es war in der Amtszeit des Präsidenten Clinton, dass die USA Nordamerika zur Wirtschaftsfestung erklärten, indem sie 1993 zusammen mit Kanada und Mexiko die Freihandelszone NAFTA bildeten. Nur wenige Monate danach zogen die westeuropäischen Banken und Konzerne nach: Mit dem „Vertrag von Maastricht“ und dem Beschluss zur EU- Einheitswährung wurde die „Festung Europa“ errichtet. Beide Wirtschaftsblöcke haben als erstes Ziel die Freiheit zu schrankenloser Ausbeutung. Die Freizügigkeit der Menschen wird durch ein „Schengener Abkommen“ mit seinen elektronisch gesicherten Grenzen und durch einen 2 000 km langen Zaun und Bürgerwehren zwischen Mexiko und den USA verhindert bzw. durch „Green Cards“ im Sinne der Kapitalinteressen reguliert.

Clinton wird heute als Vertreter einer „new economy“ gefeiert, der in Westeuropa heftig nachgeeifert wird. Es handelt sich allerdings um eine „neue Ökonomie“, die zu einer krassen Anhäufung von Reichtum führt. Die UNO- Unterorganisation UNDP vermeldete im März 2000: „Das Vermögen der drei reichsten Männer der Welt – zwei von ihnen sind US-Bürger – ist größer als das Bruttoinlandsprodukt der 48 ärmsten Länder der Welt, in denen wiederum 600 Millionen Menschen le-

ben.“

Es handelt sich um eine „neue Ökonomie“, in der Bill Gates auch dann noch als superreich gelten kann, nachdem die jüngsten Turbulenzen den Börsenwert seiner Firma Microsoft um 80 Milliarden US-Dollar reduzierten, wobei allein dieser Verlust den gesamten Börsenwert von Daimler-Chrysler übersteigt. Es handelt sich um eine „new economy“, in der einzelne Branchen weltweit nur noch von wenigen Unternehmen beherrscht werden: Zehn Autokonzerne kontrollieren 75 Prozent der weltweiten Pkw-Produktion, sechs Ölkonzerne vereinen 80 Prozent der internationalen Ölförderung, zwei Flugzeughersteller kontrollieren 90 Prozent der globalen Jet-Produktion, und ein Unternehmen kontrolliert 95 Prozent der Betreiber-Software für PC.(...)

Militärische Kriege

Die dritte Form der Kriege, die die Pax Americana begründen, sind die real existierenden. In der 45jährigen Periode 1945 bis 1990 führten die USA „nur“ zwei größere Kriege: den in Korea (1950 bis 1953) und denjenigen in Vietnam (1963 bis 1975). Dazwischen gab es viele „kleinere“ Militärinterventionen: gegen Kuba, Grenada, Nikaragua, Panama, Libyen usw.

In den vergangenen zehn Jahren führte die US-Regierung bereits zwei größere Kriege: 1990/91 gegen den Irak und 1999 gegen Jugoslawien. Hinzu kamen erneut verschiedene militärische Interventionen: gegen Somalia, gegen Libyen, gegen den Sudan. In der Amtszeit Clintons wurde eine neue US-Militärdoktrin formuliert; in den Worten des damaligen Generalstabschefs Shalikashvili: „Als Macht mit weltweiten Interessen ist es absolut erforderlich, dass die USA in der Lage sind ..., gleichzeitig großangelegte, grenzüberschreitende Aggressoren in zwei weit auseinanderliegenden Regionen der Welt zu besiegen.“ 1999 gab es ansatzweise die Konstellation von zwei Parallel-Kriegen: Die Soldaten, die im April und Mai 1999 auf den US-Flugzeugträgern die Bomben unter die Kampffjets montierten, wussten oft nicht, ob die tödliche Fracht gen Belgrad oder gen Bagdad getragen werden würde.

Die Worte „Wir sind stets bereit dazu, Gewalt zur Verteidigung unserer nationalen Interessen anzuwenden. Solange, bis die menschliche Natur sich ändert, werden Macht und Gewalt im Zentrum der internationalen Beziehungen stehen“ stammen nicht von Dschingis Khan, sondern von Anthony Lake, Clintons Sicherheitsberater, der damit darlegte, dass die Pax Americana zu jedem beliebigen Zeitpunkt militärisch zuschlagen könnte.

Der US-amerikanische Linksintellektuelle Noam Chomsky hat während des Bal-

kan-Kriegs 1999 das Grundprinzip der Pax Americana in die Worte gefasst: „Wir müssen auf das Bild des Mafia-Bosses zurückgreifen: Wenn jemand kein Schutzgeld bezahlt, dann muss der Mafia-Boss seine Glaubwürdigkeit wiederherstellen, damit nicht noch andere auf die dumme Idee kommen, den Gehorsam zu verweigern. Was Clinton & Co. sagen, ist: Es ist notwendig, dass alle genügend Angst vor dem Weltpolizisten haben.“ Um diese Angst zu steigern, lässt Clinton in seinen letzten Tagen im Amt den Beschluss zu einer gigantischen Raketenabwehr, dem „National Missiles Defence“-Programm, fassen.

Diejenigen, die sich in Aachen und Berlin um Clinton scharten, sind allerdings überwiegend der Auffassung, dass sich die Pax Americana dem Ende nähert und die Zeit zum Abstecken eigener Claims gekommen sei. Deswegen lautete der entscheidende Punkt auf der Tagesordnung des Kölner EU-Gipfels am 2. Mai 1999, mitten während des Krieges: Aufbau einer von der NATO und von den USA unabhängigen EU-Streitmacht. Deshalb wurde Anfang 2000 der Beschluss gefasst, dass die WEU eine eigene Interventionsarmee von zunächst 50 000 Mann aufstellt, die allein einem EU-Kommando untersteht – wogegen die US-Regierung heftig protestierte. Deswegen wurde beschlossen, dass die EU ein eigenes Satellitensystem mit der Bezeichnung „Galileo“ im Weltraum stationiert. Sein offizieller Zweck ist, Autofahrer, die im Stau stehen, mittels elektronischer „Telematik“ in den nächsten Stau zu geleiten. Das ermöglicht es, „Galileo“ aus den Verkehrsetats zu finanzieren. Tatsächlich erfüllt das System überwiegend militärische Zwecke. Im Balkankrieg 1999 waren die EU-Militärs völlig auf das von den USA kontrollierte Satellitensystem GPS angewiesen. Das soll sich in Zukunft ändern – für die „vitalen Interessen Europas“ wollen die Militärs der EU autonom Kriege führen können.

Der Gedanke, die Ablösung der „unipolaren“ Welt einer „Pax Americana“ durch eine neuerlich „bipolare Welt“, in der sich die USA und die EU die Welt-Macht teilen, bringe mehr Frieden und verdiene linke Unterstützung, ist fatal. Zwei Füchse im Hühnerstall meucheln nicht weniger, sondern mehr. Die jüngeren und „dynamischeren“ Mafia-Bosse der EU (oder demnächst Japans) sind nicht weniger gewissenlos wie der Pate Uncle Sam. Wer ihnen seine Unterstützung anbietet, arbeitet einem neuen Nationalismus, der neue Kriege gebiert, in die Hände. Niemand soll später sagen, das habe keiner wissen können. Die Umrüstung der Bundeswehr, der Aufbau einer EU-Interventionsarmee, die neuen EU-Rüstungsprojekte und Konzentration der EU-Rüstungsproduktion in dem neuen Konzern EADS sind

deutliche Zeichen. Im übrigen wurde bereits die Region identifiziert, wo der nächste Krieg – für Menschenrechte? für politisch-korrektes „Regieren im 21. Jahrhundert“? – geführt werden könnte. Im Anschluss an den Balkan-Krieg 1999 „äußerte der ehemalige Bundeswehr-Generalinspekteur Naumann auf einem Forum der Welt am Sonntag: „Wir können mit einiger Zuversicht den herausziehenden Stürmen des 21. Jahrhunderts entgegensehen. Und diese Stürme werden kommen. Und sie werden keine lauen Winde sein. Dann könnten wir vielleicht auch die Hoffnung haben, dass Kosovo möglicherweise doch der letzte Krieg in Europa war – vorausgesetzt, Sie sind nicht allzu großzügig in Ihrer Definition, was Europa ist.“

Support the rich

Zum Gastvortrag des britischen Premiers Tony Blair im Festsaal der Tübinger Universität erklärt der baden-württembergische PDS-Abgeordnete Dr. Winfried Wolf am 30. Juni:

Tony Blair sprach heute als Fachmann zum Thema „Weltethos“, zu Politik und Moral in der Universität. Wie ein Tübinger Bürger in der örtlichen Presse richtig feststellte, hätte man auch Helmut Kohl über Steuererklärungen oder Beate Uhse über das Zölibat sprechen lassen können.

Wendet man einen Blick von der Theorie zur Praxis bleibt von hehren Werten wenig übrig.

Im völkerrechtswidrigen Bombenkrieg der NATO gegen Jugoslawien war er Antreiber; den russischen Präsidenten Putin ließ er persönlich unmittelbar nach dem blutigen Tschetschenien-Feldzug in der europäischen „Wertegemeinschaft“ willkommen.

Gemeinsam mit Gerhard Schröder ist Blair maßgeblich am Rechtsdrift der europäischen Sozialdemokratie und deren Neufindung in der sogenannten „Neuen Mitte“ beteiligt, in der nur der erfolgreiche Unternehmer als „Leistungsträger“ gilt.

Seine nationale Politik grenzt Flüchtlinge weiter aus, beschert den Reichen Steuergeschenke und den Armen Arbeitszwang und Niedriglöhne unter zehn Mark.

Die Ergebnisse sind bekannt. Seit Blairs Amtsantritt hat sich die Schere zwischen Arm und Reich weiter geöffnet; explosiv stieg nach UN-Angaben die Kinderarmut

Statt ihn zum Fachmann zu ernennen, hätten der fortschrittliche Theologe Hans Küng und seine Stiftung Weltethos ihm besser eine Lesung erteilt.