



Chefplaner Bung
„Das ist ein Mächtigkeitsspringen“

Maßstab für den beruflichen Werdegang des Soldaten.“

Mit diesen Maximen und dem Grundsatz „Höhe des Dienstgrades und Grad der Verantwortung werden nicht notwendigerweise von der Zahl der Untergebenen, sondern auch von der Bedeutung und dem Schwierigkeitsgrad der jeweiligen Funktion bestimmt“ (Weißbuch) geht Helmut Schmidts Personalbraintrust einem Tabu der Militärbürokratie zuleibe.

Eine Neubewertung der Dienstposten in der Bundeswehr mit ihrer der jeweiligen Tätigkeit entsprechenden Dotierung wird das umständliche Zulagensystem überflüssig machen. Chefplaner Bung: „Dann gibt's zum Beispiel keine Probleme mit Einödstandorten mehr, die Stellen dort werden einfach höher bewertet. Es ist durchaus möglich, daß man eines Tages hier auf der Hardthöhe auf einem besonders wichtigen Referentenstuhl, für den eigentlich nur ein Oberst vorgesehen ist, auch General werden kann.“

Progressiven Offizieren ist das noch nicht genug. Ein Kritiker: „Wenn sie wenigstens noch die Dienstränge durch Funktionsbezeichnungen ersetzt hätten.“ Dazu Oberst Bung: „Wir wollten doch den Traditionalisten kein Matterhorn errichten, ein Mächtigkeitsspringen ist das sowieso schon.“

Außer funktionsgerechter Bezahlung, so erkannte die Kommission, verlangen moderne Soldaten auch, daß sie ihren im Zivilberuf erworbenen Fähigkeiten entsprechend eingesetzt werden. Mit Stoppelhopsen können Vorgesetzte einen Spezialisten für elektronische Datenverarbeitung nur anöden. Im Feuerleitstand einer Fla-Raketenstellung dagegen oder in der Operationszentrale eines Lenkwaffen-Zerstörers wird seine Intelligenz angemessen gefordert und kostenwirksamer eingesetzt.

Deshalb will die Personalstrukturkommission etwa 100 sogenannte Ver-

wendungsreihen einführen, unter denen Bewerber fachbetonte Karrieren auswählen können.

In den Verwendungsreihen aufsteigende oder auf dem Weg nach oben in andere Reihen überwechselnde Soldaten durchlaufen künftig vier — Rang und Sold beeinflussende — „Verantwortungsbereiche“ (siehe Graphik):

- ▷ einfache Handlungsverantwortung (Beispiel: der Mann am Gerät);
- ▷ Handlungsverantwortung und einfache Führungsverantwortung (Beispiele: Wachleiter, Zugführer);
- ▷ Führungsverantwortung und obere Handlungsverantwortung (Beispiele: Kompaniechef, Brigadekommandeur, Überwachen von Waffensystemen);
- ▷ obere Führungsverantwortung (Voraussetzung: Fähigkeit zur Mitwirkung an wehrpolitischen Entscheidungen und zur Führung von Armeen und Heeresgruppen).

Major Dr. Klaus von Schubert, Historiker und Sekretär der Bundeswehr-Bildungskommission, lobt die neuen Kategorien als den „entscheidenden Durchbruch“: „Die ständische Einteilung in Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere wird überwunden durch die funktionelle Einteilung in Verantwortungsbereiche.“

In der Tat würden durch die neuartige Gliederung die hergebrachten Rangklassen weithin verwischt. Der Anspruch des Allround-Soldaten, grundsätzlich überall verwendbar zu sein, würde durch das Prinzip der spezialisierten Verwendungsreihen abgeschafft.

Die Reformen haben einkalkuliert, daß ein Projekt dieser Größe nur allmählich verwirklicht werden kann. Das Ziel wird nach ihrer Vorstellung frühestens 1981 erreicht sein. Ohne Hilfe der Großcomputer des Verteidigungsministeriums wäre selbst das unmöglich.

Die Arbeit mit einem eigens ausgetüftelten „Integrierten Personalstruktur-Informationssystem“ (IPIS) ist so kompliziert, daß die Kommission sogar einen Systembeauftragten für die Reform installiert sehen will. Er soll dafür sorgen, daß der 78gliedrige Netzplan — ein genau abgestimmter Terminkalender — am 1. März 1981 abgewickelt und die Bundeswehr neuen Stils dann funktionsfähig ist.

Schon jetzt hat der Zug der neuen Zeit Verspätung: Programmgemäß hätte Helmut Schmidt Anfang dieses Monats die Starterlaubnis geben müssen.

Der Minister braucht indes noch das Plazet von Kanzler und Kabinett, und im Sparsommer 1971 wird Bonn die Kosten der Reform scheuen. Zwar versichern die Planer, außer zwölf Millionen Mark für den Projektablauf würden die meisten der von ihnen geschätzten Ausgaben in den nächsten Jahren

ohnein anfallen. Doch immerhin kommen sie auf 2,2 Milliarden Mark, die — verteilt über zehn Jahre — fällig werden.

Im Kabinett sind von Innenminister Hans-Dietrich Genscher noch aus anderem Grunde Bedenken zu erwarten. Genscher macht gerade jetzt Hessen und Nordrhein-Westfalen wegen geringfügiger Abweichungen vom Grundsatz der einheitlichen Beamten-Besoldung in Bund und Ländern vor dem Bundesverfassungsgericht den Prozeß. Der besoldungspolitische Gewalttritt der Soldaten könnte ihm alle Prinzipien des hergebrachten Berufsbeamtentums umstoßen.

Obwohl ein Spezialist für Dienstposten-Bewertung aus dem Innenministerium, Ministerialrat Walther Hey, ständig über den Fortgang des Hardthöhen-Projekts orientiert war, bezeichnet Genscher-Sprecher Herbert Schmülling diese Arbeit als „rein internen Vorgang des Bundesverteidigungsministeriums“: „Dazu ist bei uns im Hause die Meinung noch längst nicht abgeschlossen.“

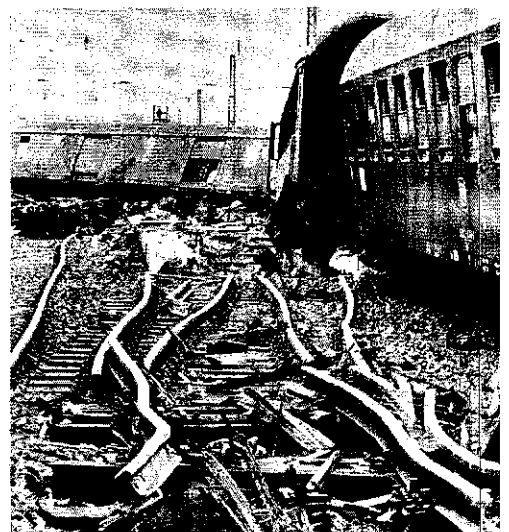
Bung bleibt dennoch zuversichtlich: „General de Maizière will den Plan durchdrücken, der ist in dieser Sache sehr entschlußfreudig.“

ZUG-UNGLÜCKE

War einmal

Immer noch „völlig rätselhaft“ waren letzte Woche die eigentlichen Ursachen des Zugunglücks von Rheinweiler, als das Unglück von Mecklar bereits neue Rätsel aufgab.

Als der Schnellzug D 298, der „Kärnten-Express“, am Mittwoch letzter Woche um 3.08 Uhr den Bahnhof Mecklar, Kreis Hersfeld, passierte, flackerte auf dem Stellisch von Fahrdienstleiter Hans Wilhelm Bick, 39, ein



Unglücksort Mecklar
„Blinken bei Weiche 3“

„Wir ersetzen nur den Schaden“

Was die Bundesbahn zahlt, wenn ein Zug verunglückt

Wer auf einer Reise mit der Deutschen Bundesbahn (DB) Schaden nimmt, wird auch entschädigt. Die Bundesbahn ist — bedeutsam genug für DB-Fahrgäste in einer Zeit sich mehrender Zugunglücke — nach dem Gesetz verpflichtet, für Schäden aufzukommen, die sie verursacht hat.

Zwanzig Stunden nachdem am Mittwoch vorletzter Woche der „Schweiz-Expreß“ D 370 Basel — Kopenhagen bei Rheinweiler in Südbaden entgleiste (23 Tote, 122 Verletzte), wurde auf der Unglücksstation eine Zahlstelle eingerichtet. Die Bahnhofskassen in Lörrach, Freiburg und Müllheim erhielten

anspruches nicht darauf an, ob die Bahn oder einer ihrer Bediensteten das Unglück verschuldet hat („Verschuldensprinzip“) — allein entscheidend ist, ob die Schäden durch den Bahnbetrieb verursacht worden sind („Verursacherprinzip“).

Die Bundesbahn muß für Hinterbliebene wie auch für diejenigen sorgen, die — verletzt — davongekommen sind. Bei Personenschäden kommt sie für Renten bis zu 15 000 Mark jährlich oder — bei Kapitalisierung — bis zu 250 000 Mark im Einzelfall auf. Außerdem trägt sie sämtliche durch ärztliche Behandlung und Krankenhaus- oder Kur-aufenthalt entstehenden Kosten.

Für Sachschäden, die Reisenden bei einem Unglück entstehen, haftet die Bundesbahn bis zu einem Gesamtbetrag von 25 000 Mark; sie zahlt „wie eine Versicherungsgesellschaft direkt an die Geschädigten“ (so Dr. Rudolf Eiermann, Jurist bei der DB-Hauptverwaltung).

Etwa drei Prozent aller Haftpflichtansprüche müssen nach Erfahrungen der Bundesbahn gerichtlich geklärt werden (bei privaten Haftpflicht-, Unfall- und Verkehrsversicherern etwa 0,5 Prozent). Solche Prozesse seien deshalb erforderlich, weil, so Bahnrechtler Eiermann, „im Unterbewußtsein mancher Geschädigter mitschwingt, soviel wie möglich rausholen zu wollen — und wir ersetzen eben nur den Schaden“.

Alein in diesem Jahr mußte die Bahn aufbringen: 500 000 Mark für Aitrang (28 Tote, 35 Verletzte), 100 000 Mark für Illertissen (sechs Tote, 30 Verletzte), 500 000 Mark für Radevormwald (45 Tote, 25 Verletzte) und — bis zum letzten Wochenende — 30 000 Mark für Rheinweiler. Freilich, Endsummen sind das nicht.

Nach Eiermanns Schätzungen werden für Aitrang letztlich insgesamt 2,5 Millionen Mark an Haftpflichtaufwendungen entstehen, für Illertissen eine Million, für Radevormwald 1,5 Millionen und für Rheinweiler vier Millionen Mark — Summen, welche die Ersatzleistungen der Bundesbahn (sie zahlt noch Renten an Verunglückte aus der Vorkriegszeit) signifikant anheben.

1970 zahlten die 16 Bundesbahndirektionen für Personenschäden im Schienenverkehr insgesamt 8,6 Millionen Mark (1969: 14 Millionen Mark). Für die kommenden Jahre rechnet DB-Eiermann „sicher mit einer Verdoppelung — so um 22 Millionen Mark herum“.

rotes, Lämpchen. Ins Störungsbuch trug Bick später ein: „Blinken bei Weiche 3.“

Das rote Blinklicht (normal: gelbweißes Dauerlicht) signalisierte eine Störung beim Stellvorgang. Bick drückte dreimal — so gab er später zu Protokoll — die „Fahrstraßen-Hilfsauslösungstaste“ (FHT) und stellte so das einwandfreie Funktionieren der Weiche fest. Während das Einfahrtsignal auf „Halt“ schaltete, griff der Fahrdienstleiter Taschenlampe und Schraubenzieher und rannte 185 Meter weit bis zur Weiche 3. Er konnte auch vor Ort keinen Defekt feststellen.

Derweilen stoppte vor dem „Halt“-Signal des Bahnhofs der Schnellzug D 1084 aus Richtung Hersfeld. Ins Stellwerk zurückgekehrt, gab Bick freie Fahrt: Nichts geschah, als der Schnellzug langsam anfuhr und die Weiche um 3.24 Uhr passierte. Nichts geschah, als 3.33 Uhr der Durchgangsgüterzug DG-62974 mit Tempo 80 vorüberfuhr. Erst als der Schnellzug D 280, der „Alpen-Expreß“, um 3.53 Uhr mit 105 km/st den hessischen Kleinbahnhof durcheilte, ereignete sich das jüngste Bundesbahnunglück.

Lok und sechs Wagen waren bereits über die Weiche 3 hinweggefahren — beim siebten Waggon aber lief es, buchstäblich, schief: Das vordere Drehgestell blieb in der Spur, das hintere aber rollte über die plötzlich umspringende Weiche in das Nebengleis. Der in Schrägbewegung versetzte Waggon riß ab vom vorderen Zugteil, der auf dem Hauptgleis weiterfuhr. Der Zugrest geriet aufs Nebengleis, sieben Waggons sprangen dabei aus den Schienen, der Gepäckwagen stürzte um. Die entgleisten Waggons rumpelten über Bahndamm und Gleiskörper, zerschlugen Geländer, Pfosten und Mauern.

Gleichwohl war es ein „ungeheures Glück im Unglück“ (so der hessische Innenminister Hanns-Heinz Bielefeld): Das Unglück (20 Verletzte) geschah am frühen Morgen, als der Bahnhof menschenleer war — zu einem Zeitpunkt, da die dicht befahrene Strecke gerade keinen Gegenverkehr hatte. Es geschah bei geringerem Tempo, als für diesen Streckenabschnitt vorgesehen war: 105 statt 120 km/st.

Daß der Zug beim Umschnellen der Weiche auseinanderriß, setzte automatisch die Bremsen des Zugrestes in Betrieb, so daß die Waggons rasch zum Stillstand holperten. Wäre der Zug komplett geblieben, hätte die Lok möglicherweise die fehlgeleiteten und zum Teil schon entgleisten Wagen umgerissen. So aber stürzte nur ein Waggon auf die Seite — und dies, ebenfalls Glückssache, war der unbesetzte Gepäckwagen.

Das auslösende Moment des Unglücks war klar — so klar wie im Falle Rheinweiler. Dort hatte zu hohe Geschwindigkeit den Zug aus der Kurve



Rettingsaktion in Rheinweiler
Bis zu 250 000 DM im Einzelfall

Anweisung, erste finanzielle Hilfe zu leisten. In den Krankenhäusern wurden für die Verletzten je 200 Mark „als erste Überbrückungshilfe deponiert“ (so Bundesbahnberrat Günter Leempoels von der DB-Direktion Karlsruhe).

Wer nach stationärer Behandlung weiterreisen konnte, erhielt von den Zahlstellen Geld für die Beschaffung von Kleidung, Fahrkarten, Flugtickets. Hotelkosten wurden erstattet, Arzt- und Krankenhaushonorare wie Beerdigungskosten übernommen — Anfang einer „raschen und großzügigen Regelung aller Entschädigungsansprüche“, die Bundesbahnpräsident Franz Eichinger den Opfern des Zugunglücks zusagte.

Die Haftung der Bundesbahn regelt sich nach dem hundertjährigen „Reichshaftpflichtgesetz“ über „die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen“. Danach kommt es für die Zubilligung eines Schadenersatz-

getragen, hier war ein Weichen-Fehler entscheidend.

Die wahren Ursachen aber — dafür, daß die Geschwindigkeit zu hoch war, dafür, daß die Weiche falsch funktionierte — blieben in beiden Fällen verborgen. Wohl neigten die Unfallforscher Ende letzter Woche dazu, einen Defekt an der Schieberstange des Weichen-Mittelverschlusses als wahrscheinlich anzunehmen, aber typisch war, daß sie alles und nichts für möglich hielten.

Während für Friedrich Birkel, Präsident der Bundesbahndirektion Kassel, „unzweifelhaft ein technischer Defekt“ vorlag, erfuhr Hessens Innenminister Bielefeld vom verantwortlichen DB-Signaldezernenten Hans Mau am Unfallort, die Technik sei „in Ordnung“. Während Bundesbahnoberrat Willi Gschwendtner menschliches Versagen für „völlig ausgeschlossen“ hielt, befand der ermittelnde Staatsanwalt Rudolf F. Matzke aus Fulda: „Ich kann menschliches Versagen nicht ganz ausschließen.“

Zu eben dieser Zeit äußerte sich, 489 Bahnkilometer entfernt, der Präsident der Bundesbahn-Direktion Karlsruhe, Heinrich Günthert, zum jüngsten Stand der Ermittlungen über das Unglück von Rheinweiler (23 Tote, 122 Verletzte) eine Woche zuvor. Auch er gab bekannt, daß noch nichts bekannt sei: „Uns ist das noch völlig rätselhaft.“

Denn die Auswertung des E-103-Fahrtenschreibers, bei der Bundesbahn-Direktion Karlsruhe intern protokolliert unter dem Aktenzeichen 31 B 4 Bu, erbrachte zwar exakte Zahlenwerte, machte aber das Mysteriöse nur noch mysteriöser. Danach hatte Hauptlokführer Karl Mitsch, 52, auf den rund 20 Kilometern zwischen dem Startpunkt Basel und dem Ende bei Rheinweiler „die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten eingehalten und auch eine etwa sechs Kilometer vor der Unfallstelle

gelegene Langsamfahrstelle mit 50 km/st vorschriftsmäßig beachtet“.

Diese Stelle, mit der Begründung „schlechter Oberbau“ in einer wöchentlich neu erscheinenden Übersicht der Langsamfahrstellen (kurz: „La“) verzeichnet, brachte dem um 13.08 Uhr in Basel Bad Bf abgefahrenen „Schweiz-Expreß“ D 370 bis zum 17,9 Kilometer entfernten Bahnhof Kleinkems eine Minute Verspätung ein.

Laut Buchfahrplan durfte Mitsch nach der Langsamfahrstrecke die Geschwindigkeit für 2,5 Kilometer auf 105, für weitere zwei Kilometer gar auf 120 km/st steigern. Dann hätte er, am Vorsignal Rheinweiler, auf Tempo 75 herunterbremsen müssen — statt dessen verzeichnete die Kurve des Fahrtenschreibers ein stetiges Ansteigen bis Tempo 140, dann Abbruch.

Daß Karl Mitsch in einem Moment geistiger Abwesenheit geglaubt haben könnte, statt Kleinkems das sechs Kilometer entfernte Bellingen passiert zu haben, wo er seinen Zug erstmals auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/st hätte beschleunigen können, scheint ausgeschlossen: Zu ausgeprägt ist die Landschaft vor Rheinweiler mit dem Talblick auf Autobahn und Rhein.

Möglich ist, daß Mitsch, um auf dem verhältnismäßig kurzen Abschnitt zwischen Kleinkems und Rheinweiler die Kraftreserven der Lok zu nutzen, seiner E 103 entsprechend „viel Saft“ (Eisenbahnerjargon) gegeben hat. Möglich ist, daß dann die Lok auf das anschließende Herunterschalten nicht reagierte — oder auch, daß Karl Mitsch vergeblich zu bremsen versuchte.

Dagegen aber spricht, daß die Lok nach Feststellungen am Unfallort wahrscheinlich nicht gebremst worden war. Brandspuren auf den Schienenschwellen könnten auch von Waggons herrühren, deren Räder nach Abreißen der Druckluftschläuche blockierten.

Um so mehr rückt die Version, daß Karl Mitsch nicht mehr Herr seiner Kräfte war, als der D 370 aus der Kurve raste, in den Mittelpunkt der Überlegungen. Zwar hat der Hauptlokführer laut vorläufigem Obduktionsbefund weder Herzinfarkt noch Gehirnschlag erlitten — „das aber“, so Oberstaatsanwalt Geier, „schließt ein plötzliches Unwohlsein natürlich nicht aus.“

Unter ungünstigen Umständen hilft in solchen Situationen nicht einmal die Sicherheitsfahrtschaltung (Sifa). Mit dieser Einrichtung signalisiert der Lokführer während der Fahrt fortlaufend seine Wachsamkeit: Spätestens alle 50 Sekunden muß er sein Fußpedal — wahlweise einen Handknopf — loslassen und wieder drücken.

Versäumt er das, so leuchtet nach 2,5 Sekunden eine Signallampe auf, und nach nochmals der gleichen Zeitspanne ertönt ein gedehnter Warnton. Wird die Sifa dann immer noch nicht betätigt, kommt die Zwangsbremmung.



Unglücksort Rheinweiler
Bis Kleinkems eine Minute Verspätung

Zwar spricht die Sifa auch an, wenn das Fußpedal nur losgelassen und nicht wieder gedrückt wird. Zugleich aber besteht die Möglichkeit, daß der Lokführer im Kampf gegen einen Schwächeanfall um so fester auf das Pedal tritt oder gar, ohnmächtig, auf den Handknopf links neben dem Geschwindigkeits-Wahlrad fällt.

Im Führerstand der E 103 einen Schwächeanfall zu überwinden ist bei der arbeitsphysiologisch bedenklichen Anlage des Führerstandes nicht eben einfach. Die modernste und schnellste Zugmaschine der Bundesbahn hat zwar eine Automatik, die dem Lokführer nur noch abverlangt, die vorgeschriebene Geschwindigkeit zu wählen. Doch der Platz, von dem aus so viel Technik dirigiert werden muß, ist im Vergleich zu den Führerständen anderer Elektro-Loks eher „schlechter geworden“, so das Vorstandsmitglied der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivbeamter, Roland Lüders, im GDL-Organ „Vor-aus“.

Für den Lokführer auf dem Führerstand der E 103 bleiben nur zwei Quadratmeter begehbarer Fläche. Neben undichten Fenstern und mangelnder Fußraum-Beheizung beklagen Lokführer die mickrige Ablage für den „Buchfahrplan“: Selbst schräg eingeklemmt stört er beim Betätigen des Pfeifenhebels. Die nicht minder wichtige „La“ muß derweil von einer Ablagefläche unter der Windschutzscheibe geangelt werden.

Als „ganz unerträglich“ aber beurteilt GDL-Lüders die Klima-Verhältnisse von der E 103: „In dieser Jahreszeit steigt die Temperatur bis zu 50 Grad.“ „Da oben“, fand denn auch Oberstaatsanwalt Geier, „schwitzt man ja wie ein



E 103-Lokführer
Bis zu 50 Grad im Führerstand

Affe. Das ist ein Punkt, den ich mir gleich notiert habe.“

Auch was Geier sonst noch so notierte, brachte ihm eine Fülle von Details — aber nicht des Rätsels Lösung. Bremsversuche mit einer E 103, an denen er, Donnerstag letzter Woche, zwischen Freiburg und Rastatt teilnahm, halfen ihm nicht weiter.

Zu eben diesem Zeitpunkt war schon die Rede von neuen Unglücken — in München, wo beim Rangieren drei Postwagen und ein Güterwagen zusammenstießen; in Boppard, wo der TEE „Saphir“ bei offenen Schranken einen VW erfaßte und gegen einen anderen schleuderte; im oberbayrischen Kreis Bad Aibling, wo neun Waggons eines Güterzuges auf verformten Schienen entgleisten.

Die nicht abreißende Kette von kleinen und großen Bahnunglücken, die spezielle Ratlosigkeit bei der Aufklärung von Katastrophen à la Rheinweiler wie die allgemeine Gewißheit eines sicherheitstechnisch rückständigen Bahnbetriebs — all dies läßt die DB-Devisen „Fahr lieber mit der Bundesbahn“ ausgerechnet zu einer Zeit wie schwarzen Humor erscheinen, da ihr verkehrspolitisch Vorrang zukäme.

Als Hessens Innenminister Bielefeld bei Mecklar vor den Trümmern des „Alpen-Express“ stand, menetekelte er schon: „Die Bahn war mal das sicherste Verkehrsunternehmen.“

JUNGSOZIALISTEN

Zweitens korrupt

In Hamburg hat die SPD acht Jung-Genossen aus der Partei ausgeschlossen, weil sie gegen einen Parteitagbeschuß verstoßen haben.

Sogar die „Prawda“, das Blatt des ZK der KPdSU, nahm den Anlaß wahr: „Verfolgungen in Hamburg“ überschrieb sie am Montag letzter Woche die Meldung, in der sie über „die Treibjagd auf die Jungsozialisten“ berichtete.

Wolfgang Roth, Mitglied des Juso-Bundesvorstands und des Hamburger Juso-Landesvorstands, sah gar keinen Grund für kommunistische Empörung. Denn eigentlich, so frotzelte Roth, habe die Hamburger SPD „unter den jungen Menschen geradezu Werbung für die DKP betrieben“.

Ob zum Nutzen der Kommunisten oder nicht — die SPD-Linke hält den Beschluß der Hamburger SPD-Schiedskommission, acht Jungsozialisten auszuschließen, für „skandalös“ (Juso-Chef Karsten Voigt) und „falsch“ (Juso-Altvater Jochen Steffen). Voigt: „Es ist bemerkenswert, daß gerade diejenigen, die in der SPD auf dem rechten Flügel angesiedelt sind, innerparteiliche Auseinandersetzungen mit Hilfe büro-

kratischer Maßnahmen austragen, die sonst in Kaderparteien üblich sind.“

Selbst für Springers „Hamburger Abendblatt“ war es ein „unerwartet hartes Urteil“, das die Schiedskommission der Landes-SPD nach fünfständigen Verhandlungen und Beratungen am Donnerstag vorletzter Woche verkündete.

Denn als Grund für den Ausschluß nannten die drei Schiedsrichter nicht etwa die Kollaboration mit Kommunisten bei den „Rote Punkt“-Aktionen, sondern das beharrliche Verstoßen „gegen den Beschluß des außerordentlichen Landesparteitages vom 4. Juni 1971“ über die Tarifierhöhung im Hamburger Nahverkehr um 21 Prozent.

Mit dem Ausschluß der acht Beschuldigten — fünf von ihnen sind Mitglieder des von der Partei derzeit nicht anerkannten Juso-Landesvorstands (SPIEGEL 29/1971) — entsprach die Schiedskommission dem Antrag des Hamburger Parteivorstands, für den der stellvertretende Landeschef Hans-Ulrich Klose so plädiert hatte: „Es ist ein Grundsatz dieser Partei, daß Parteitags-Beschlüsse eingehalten werden müssen... Wenn dieser Grundsatz

dungswirkung für die einzelnen Parteimitglieder nur dann besteht, wenn es sich um einen programmatischen, grundsätzlichen Beschluß einer Parteiorganisation handelt“.

Einen solchen Beschluß aber habe der Parteitag am 4. Juli nicht gefällt: „Nachträgliche Zustimmungsbeschlüsse zugunsten der Verwaltung“, so das Juso-Argument, „können nicht die Wirkung haben, daß Jungsozialisten nicht mehr an Protestaktionen teilnehmen, wenn elementare soziale Interessen der Bevölkerung verletzt werden.“

Nach dem drastischen Ausschluß-Urteil ließen die Jusos ihrer Empörung freien Lauf. „Dies ist“, meinte Wolfgang Roth, gegen den die Hamburger SPD ebenfalls ein Ordnungsverfahren eingeleitet hat, „ein mieser Ausfluß einer Staatspartei-Ideologie.“ Schließlich behauptete die SPD ja, sie wolle eine Volkspartei sein. Roth: „Nur eine Kader-Partei kann auf so strenge Disziplin pochen.“

Und auch Jochen Steffen fand: „Dieser Hamburger Spruch ist in der innerparteilichen Auseinandersetzung in einer Volkspartei kaum aufrechtzuerhalten, da er den Bewegungsspielraum



„Rote Punkt“-Aktion in Hamburg: „Treibjagd auf die Jusos“?

nicht mehr gilt, dann, meine ich, können die Parteien überhaupt dicht machen.“

Partei-Schiedsrichter Schiel fand das auch. Er zitierte einen Beschluß der Juso-Landeskonferenz, in dem von „Theorienlosigkeit“ und „Hilflosigkeit“ der SPD-Parteitags-Delegierten und von einer „Verfälschung der Interessen von Parteiführung, Staats-Bürokratie und Kapital“ die Rede war, und übersetzte das in „schlichtes Arbeitnehmerdeutsch“: „Erstens sind die Leute doof und nicht in der Lage zu folgen, und zweitens sind sie korrupt.“

Schiel-Schluß: „Ich persönlich bin der Auffassung, daß das eine Form ist, in der man mit Parteitagsbeschlüssen nicht umgehen kann. Das darf ich mir erlauben, hier zu sagen.“

Die Jusos und ihr Rechtsvertreter, der Anwalt Rudolf Monnerjahn aus Bremen, meinten dagegen, „daß die Bin-

divergierender Interessengruppen unzulässig einschränkt.“ Deshalb, so Steffen in einem Brief an den SPD-Bundesgeschäftsführer Hans-Jürgen Wischniewski, solle die Bundesschiedskommission der Partei den Hamburger Spruch „beschleunigt“ überprüfen.

Wischniewski wird sich gegen diese Forderung kaum sperren können. Denn er selbst hat noch jüngst versucht, den SPD-Ortsverein Ravensburg von einem anderen Parteiordnungsverfahren abzubringen: gegen den Vertriebensprecher Hupka, der seine Schlesier allsonntäglich gegen die Grundsätze sozialdemokratischer Ostpolitik mobilisiert.

Hamburgs Jusos setzen unterdessen ihren Kampf gegen die Fahrpreiserhöhungen fort. Für Montag dieser Woche haben sie innerhalb der „Rote Punkt“-Aktion zu einem massiven „Fahrpreisstreik“ aufgerufen.