

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwämb

Telefon: (02 28) 9 15 20-0
Telefax: (02 28) 9 15 20-12 (Redaktion)
9 15 20-15



Inhalt

Fährt Europa voll in den Stau?
Dies fragt **Dr. Liesel Harten-
stein MdB** und stellt als Alternative das Projekt "Binnenmarkt und Umweltunion" vor.

Seite 1

Wie sich Sozialdemokraten für Bürgerrechte in Osteuropa engagierten und damit eine Entspannungspolitik von unten betrieben schildert **Gerd Greune**, Geschäftsführer der Initiative für Frieden, Internationalen Ausgleich und Sicherheit (IFIAS).

Seite 4

49. Jahrgang / 42

2. März 1994

Fährt Europa voll in den Stau?

Regionalforum "Umweltverträgliche Verkehrspolitik" setzt auf europäisches Schnellbahnnetz und regionale ÖPNV-Systeme

Von **Dr. Liesel Hartenstein MdB**

Zu Beginn der Woche lautete die Schlagzeile des Tages: Schweizer wollen Transitgüter nur noch auf Schienen. In der Tat hat eine Mehrheit der Eidgenossen beschlossen, daß nach dem Jahre 2000 der Durchgangsverkehr für Lastwagen verboten werden sollte und zudem wurde ein Stop für den Bau weiterer Transitstraßen gefordert. Natürlich wurde und wird dieses Votum höchst unterschiedlich kommentiert, je nach Position und Interessenlage des Einzelnen, aber es ist in jedem Fall ein interessantes Signal:

1. ein Signal dafür, daß die Menschen äußerst sensibel auf die Auswirkungen des Verkehrs reagieren und
2. ein Signal dafür, daß die heutigen expansionistischen Verkehrssysteme mit Sicherheit nicht (mindestens nicht ohne kräftige Abstriche!) die Verkehrssysteme der Zukunft sein werden.

Das heißt zwar keineswegs, daß Mobilität nicht weiterhin ein hochgeschätztes Gut sein wird, vor allen Dingen individuelle Mobilität. Es bedeutet auch nicht, daß die Bürger nicht wüßten, wie sehr ein großer Wirtschaftsorganismus - und der EG-Binnenmarkt ist mit seinen 340 Millionen Menschen derzeit der größte Verbrauchemarkt der Erde - auf leistungsfähige Verkehrsadern angewiesen ist. Aber sie sind nicht mehr bereit, jedes Ausmaß der Belastung, die der Verkehr erzeugt, zu ertragen und damit eine Verschlechterung ihrer Lebensqualität hinzunehmen: durch Lärmüberflutung, unter der heute schon mehr als die Hälfte der Bundesbürger leidet, durch Luftverschmutzung, Landschaftszerstörung, durch Gesundheitsschäden und Unfallgefahren. Die Grenzen der Belastbarkeit sind offensichtlich erreicht.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Schumannstr. 2b, 53113 Bonn
Postfach 190167, 53037 Bonn

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50 mtl.
zuzügl. MwSt. und Versand.

Vermeideter Umgang
mit wertvollen Rohstoffen
Recycling-Papier



Im Prinzip geht es um die Frage, wie sich Wirtschaftswachstum, Verkehrsentwicklung und Umweltverbrauch künftig zueinander verhalten werden. Die EG ist als Wirtschaftsgemeinschaft konzipiert und sie wird von den Nationalstaaten bis zum heutigen Tage so verstanden. Daher orientiert sich auch das Binnenmarkt-Konzept an traditionellen Wachstumsmodellen. Jahrzehntelang hat sich das Verkehrsaufkommen nahezu im Gleichschritt mit der Zunahme des Bruttoinlandsprodukts entwickelt. Frage: kann dies auch das Leitbild der Zukunft sein? Oder müssen nicht, und zwar schleunigst, neue Ansätze gefunden und neue Konzepte entwickelt werden? Ich meine, ja.

Vor wenigen Wochen haben sich 11 renommierte Wissenschaftler aus Deutschland, der Schweiz und Österreich, darunter Prof. Rehbinder von der Universität Frankfurt und der Wirtschaftswissenschaftler Hans-Christoph Binswanger von der Hochschule St.Gallen, mit einer geharnischten Kritik an die Öffentlichkeit gewandt, deren Kernsatz lautet: der Maastricht-Vertrag habe Entscheidendes versäumt, er habe die Umwelt außen vor gelassen. Dieser Mangel müsse dringend behoben werden. Dazu legen sie einen Neun-Punkte-Katalog vor. Besonders schlechte Noten erhält die Verkehrspolitik der EG. Der LKW-Transport sei viel zu billig, meinen die Professoren, und der Autoverkehr insgesamt wälze einen großen Teil seiner Kosten auf die Gesellschaft ab. "Ohne eine dauerhafte Sicherung der natürlichen Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen könne die Gemeinschaft ihr in Maastricht formuliertes Ziel der Hebung von Lebenshaltung und Lebensqualität nicht erreichen." Das Ziel Wachstum müsse dem Prinzip der Nachhaltigkeit untergeordnet werden.

Genau an diesem Punkt setzt auch das Projekt Binnenmarkt und Umweltunion an, das die SPD-Bundestagsfraktion bereits vor einem Jahr ins Leben gerufen hat.

Ausgangspunkt war die ebenso schlichte wie unbestreitbare Erkenntnis, daß das zentrale Motiv für die Schaffung des europäischen Binnenmarktes ausschließlich die erhofften ökonomischen Vorteile sind: Kostenersparnisse für die Wirtschaft durch Wegfall der Grenzkontrollen und Vereinheitlichung der Normen, neue Expansionsmöglichkeiten durch Beseitigung von Handelshemmnissen und vor allem durch Deregulierung im Bereich der Energiemärkte, der Transportmärkte, der Dienstleistungen usw. Demgegenüber bleiben die ökologischen und sozialen Aspekte völlig ausgeklammert. Das Wort Ökologie kommt in den konstituierenden Dokumenten des Binnenmarktes nicht ein einziges Mal vor. Der inzwischen schon legendär gewordene Bericht von Paolo Cecchini hat 1988 die Kosten der Nichtverwirklichung des Binnenmarktes auf über 400 Milliarden Mark pro Jahr veranschlagt; im übrigen hat er gewaltige Wachstumsschübe prophezeit, die zwischen 4,5 und 7 Prozent jährlich liegen sollten. Daß mehr Produktion, mehr Umsatz, mehr Warenströme und eine verstärkte internationale Arbeitsteilung in Europa auch eine unschöne Kehrseite haben könnten: daß sie nämlich zugleich mehr Umweltverschmutzung, mehr Abfälle, mehr Schadstoffemissionen, mehr Verkehrsaufkommen bedeuten würden - das bemerkten die europäischen Umweltminister erst mit großem Zeitverzug.

Zielvorstellung des Projektes Binnenmarkt und Umweltunion ist, Wege zu einer dauerhaften Entwicklung in Europa zu suchen, daß heißt Konzepte und Strategien zu entwickeln, die die Schaffung umwelt- und sozialverträglicher Strukturen ermöglichen. Das gilt nicht nur für den Verkehrsbereich, sondern ebenso für die Agrarpolitik, die Energiepolitik, den Natur- und Verbraucherschutz, den Tourismus. Gleichzeitig mit der Wirtschaftsunion, die wir bejahen und wollen, muß daher eine europäische Umweltunion verwirklicht werden. Beides, Wirtschaftsunion und Umweltunion, sind zwei Seiten ein und derselben Medaille. Der Schlüssel dafür liegt nicht in Brüssel, sondern bei den Mitgliedstaaten. Hier muß eine Trendwende eingeleitet werden.

Es darf in Europa künftig nicht so sein, daß dort produziert wird, wo die Umweltstandards am niedrigsten und die Arbeitsschutz- und Sicherheitsbestimmungen am laschesten sind. Daher ist eine Harmonisierung im Umwelt-, Gesundheits- und Verbraucherschutz auf hohem Niveau unerlässlich. Bleibt es beim alten Modell der nachträglichen Reparatur von vorher angerichteten Umweltschäden, so werden die Kosten ein Vielfaches dessen betragen, was rechtzeitige Umweltvorsorge erfordert hätte.

Das Zusammenwachsen in Europa bietet die ungeheure Chance, ein neues dauerhaftes Zukunftsmodell zu entwerfen.

Die Experten der von der EG-Kommission eingesetzten Task-Force-Gruppe, die die Umweltauswirkungen des Binnenmarktes untersuchen sollten, warnten unmißverständlich davor, daß der schrankenlose Warenverkehr mit einem "schmutzigen Wachstum" verbunden sein werde, wenn nicht ein grundlegendes Umdenken in den bisherigen Wirtschaftsmechanismen erfolge. Ihre besondere Sorge galt dabei dem Verkehrssektor. Dort, so die Sachverständigen, würden die negativen Umweltauswirkungen am dramatischsten sein. Tatsächlich sind die heute vorliegenden Prognosen erschreckend: Zuwachs des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs bis zum Jahre 2010 um weit über 100 Prozent, Verdoppelung des Luftverkehrs bereits bis zur Jahrtausendwende, Zunahme des PKW-Bestands im EG-Raum um weitere 45 Prozent. Hinzu kommt, daß der motorisierte Straßenverkehr und der Luftverkehr in Deutschland mit ca. 22 Prozent, europaweit sogar mit 30 Prozent erheblich zum Treibhauseffekt beiträgt. Grund genug zum Handeln also.

Unser heutiges Verkehrssystem ist zwar ein historisch gewachsen - und wir haben alle daran mitgewirkt; aber es ist kein Naturgesetz und daher änderbar.

Die Stimmen mehren sich, die einsehen, daß das gegenwärtige europäische Verkehrssystem eine gewaltige Verschwendung von Ressourcen und Umwelt darstellt. Der Ruf nach einer ökologischen Umstrukturierung wird immer lauter; er kommt von der EG-Kommission selbst, vom Europäischen Parlament, von den Kommunen, natürlich auch von den Umweltinstituten und -verbänden. Auch der Bundesrat fordert in seiner Stellungnahme zum "Weißbuch" der Kommission ein Globalkonzept zur Sicherung der Mobilität unter Berücksichtigung des Umweltschutzes. Er verlangt vehement eine "konsequente Internalisierung" der mit dem Verkehr verbundenen Folgekosten und beklagt, daß in der Prioritätenfolge der Umweltschutz erst an dritter Stelle nach der Entwicklung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eingestuft werde.

Er vermißt ein "zielführendes Konzept" zur Sicherung einer umwelt und sozialverträglichen Mobilität und weist darauf hin, daß im Lichte der Ost-West-Öffnung und der Wachstumseffekte des Binnenmarktes Deutschland als zentrales Transitland die Hauptlast des Verkehrswachstums zu tragen haben werde. Leider macht auch der Bundesrat kaum konkrete Gegenvorschläge.

Ähnlich verhält sich der Europäische Ministerrat unter Berufung auf die Forderung des V.Umweltaktionsprogramms der EU, wonach der Umweltschutz ein integraler Bestandteil aller anderen Politikbereiche zu sein habe. Wörtlich heißt es: "Der Umweltschutz ist kein Beiwerk, sondern ein integraler Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik."

Alles begrüßenswert. Nur: der politische Handlungswille fehlt. Nicht Europa produziert den Verkehr, sondern die Mitgliedstaaten. Solange die Regierungen der Mitgliedsländer hier nicht eine essentielle

politische Gestaltungsaufgabe erkennen und sie auch wahrnehmen, solange sie sich reaktiv verhalten, statt aktiv in den Prozeß einzugreifen, wird kein umweltschonendes und menschengerechtes Verkehrskonzept in Europa zustandekommen.

Es fehlt nicht an Lösungsvorschlägen; es fehlt an der politischen Handlungsfähigkeit.

Europa braucht eine ökologische Offensive in allen Bereichen, auch bei der Neuordnung des Verkehrswesens. Es darf nicht sein, daß Europa voll in den Stau fährt, sonst besteht die Gefahr, daß auch der Europa-Gedanke im Stau steckenbleibt. Das darf nicht geschehen.

Denn Europas Zukunft ist auch unsere Zukunft.

Dazu gibt es keine Alternative.

(/2. März 1994/rs/ks)

Sozialdemokraten für Bürgerrechte in Osteuropa Eine Chronik der Entspannungspolitik von unten

Von Gerd Greune

Geschäftsführer der Initiative für Frieden, internationalen Ausgleich und Sicherheit (IFIAS)

Während die CDU in den 80er Jahren die demokratische Opposition in Osteuropa und in der DDR weitgehend allein ließ und ihre Bedeutung erst nach der Wende 1990 entdeckte, setzten sich jahrelang Mitglieder der SPD in der Friedensbewegung für unabhängige Bürgerrechtsgruppen ein und ebneten ihnen gemeinsam mit anderen europäischen Sozialdemokraten den Weg für größeren politischen Spielraum. Heute will die CDU mit gezinkten Quellen aus Akten der Staatssicherheit politisch Kapital schlagen, indem sie propagandistische Eigenberichte der SED gegen die SPD dreht. Aktivitäten der sozialdemokratischen Initiative für Frieden, internationalen Ausgleich und Sicherheit (IFIAS) in den 80er Jahren dokumentieren die Bemühungen einer Entspannungspolitik von unten.

Ein wichtiger Teil der Auseinandersetzung im Ost-West-Konflikt fand jenseits des Rüstungswettlaufs auf der Ebene der nicht-staatlichen Organisationen statt. Seit der Helsinki-Konferenz im Jahre 1975 organisierten sich in verschiedenen Ländern der Warschauer Vertragsorganisation Bürgerrechtsgruppen, die zu einem wichtigen Bestandteil west-östlicher Zusammenarbeit wurde. Erstmals konnten sich Gruppen, die sich im kommunistischen Machtbereich für elementare Menschenrechte der Meinungs-, Religions- und Gewissensfreiheit einsetzen, auf internationale Vereinbarungen berufen und trotz aller Repressionen im Innern auf diplomatische Unterstützung aus dem Ausland bauen.

Ein wichtiger Ansatz, diese neu entstandenen Chancen für eine innere Opposition auszubauen, war die Verknüpfung von individuellen Rechten mit der von den Regierungen in Osteuropa offiziell betriebenen und nach innen propagierten Friedens- und Entspannungspolitik. Regimekritiker, die für Frieden und Abrüstung in Warschau, Moskau oder Ostberlin eintraten, konnten nicht mehr ohne weiteres als Klassenfeind oder Regimegegner abgetan werden.

Informelle Kontakte zu unabhängigen Gruppen

Sozialdemokraten beteiligten sich seit 1979 an Aktivitäten der neuen Friedensbewegung im Rahmen der Initiative für Frieden, internationalen Ausgleich und Sicherheit (IFIAS), die vom Bundestagsabge-

ordneten Karsten D. Voigt gegründet und geleitet wurde. Noch im gleichen Jahr nahm sie mit Vertretern des Bundes der Evangelischen Kirche in der DDR, unter anderem Walter Romberg Kontakt auf. Dort wurde eine an der sozialdemokratischen Entspannungspolitik orientierte Studiengruppe gegründet, die im Laufe der Jahre regelmäßig Publikationen über eine unabhängige Friedens- und Sicherheitspolitik der DDR nach sozialdemokratischem Muster entwickelte. Offizielle diplomatische Kontakte im Osten wurden immer häufiger dazu genutzt, um informelle Kontakte zu regimunabhängigen Personen und Gruppen auszubauen.

Nach informeller Absprache in der IFIAS initiierten 1980 Vertreter sozialdemokratischer Parteien aus Skandinavien, den Niederlanden und der Bundesrepublik einen Appell für ein atomwaffenfreies Europa, den sogenannten END-Appell, dessen Kernsatz darin bestand, die Bürgerbewegungen dazu aufzurufen, sich so zu verhalten, als gebe es keine Spaltung Europas durch Militärblöcke mehr. Gleichzeitig setzte sich der Appell für vollständige atomare Abrüstung ein. Die Resonanz auf diesen Appell in Verbindung mit den Großdemonstrationen gegen die Stationierung von Mittelstreckenraketen machte es den Machthabern in Osteuropa zunehmend schwerer, gegen die eigenen Anhänger dieses Appells vorzugehen. 1982 versammelten sich in West-Berlin mehr als tausend Repräsentanten dieser neuen europäischen Friedensbewegung zur 2. END-Konvention. Egon Bahr, Oskar Lafontaine, Gert Weisskirchen und Karsten D. Voigt nutzten dieses Forum um die Doppelstrategie gegenüber der DDR zu erläutern: Abrüstungsverhandlungen über Atomwaffen sollten fortan verknüpft bleiben mit der Solidarität für unabhängige Friedens- und Bürgerrechtsgruppen in Osteuropa. Berichte der DDR-Staatssicherheit über diesen Kongress zeigen, daß die DDR diese Tagung als gegen die DDR und gegen den kommunistischen Einfluß in der Friedensbewegung gerichtet ansahen.

Proteste aus der SED wurden locker zurückgewiesen. Wer, wie die SED, in der Bundesrepublik für sich in Anspruch nahm, bei diplomatischen Gesprächen in Bonn zugleich mit Vertretern der DKP zusammenzutreffen, der konnte es westdeutschen Politikern nicht verwehren, bei Besuchen in Ostberlin mit kirchlichen Bürgerrechtsgruppen zusammenzutreffen.

Während ab 1984 die ungarischen, sowjetischen und polnischen Behörden damit begannen, Vertreter der Bürgerrechtsgruppen im eigenen Land an diesen END-Konferenzen teilnehmen zu lassen, blockierten die DDR- und CSSR-Behörden bis 1987 jede Beteiligung und hinderten Protestgruppen an der Ausreise. Nicht verhindern konnten sie regelmäßige Zusammentreffen in Prag und Ostberlin, die im Gegensatz zu offiziellen Verlautbarungen niemals konspirativ stattfanden. Vielmehr waren es meist die Behörden, die dafür sorgten, daß solche Gespräche unter Ausschluß von Journalisten stattfanden und meist in Privatwohnungen, weil anderes nicht zugelassen wurde.

Höhepunkt dieser Doppel-Strategie war der Olof Palme Friedensmarsch, der 1987 in der Bundesrepublik und der DDR stattfand und für die Verwirklichung des von der internationalen Olof-Palme-Kommission vorgeschlagenen atomwaffenfreien Korridors warb. Nachdem zunächst zwischen dem staatseigenen Friedensrat der DDR und der Deutschen Friedensgesellschaft Vereinigte Kriegsdienstgegner (DFG-VK) parallele Demonstrationen durch die beiden deutschen Staaten verabredet waren, wurden in der Samariter-Gemeinde von Rainer Eppelmann anläßlich eines Seminars über Fragen der deutschen Staatsbürgerschaft im Februar 1987 Möglichkeiten der Beteiligung von unabhängigen und kirchlichen Friedensgruppen diskutiert. Parallel hierzu wurde in der SPD-SED Arbeitsgruppe, die einen Vorschlag für einen atomwaffenfreien Korridor vereinbart hatte, auf Drängen der SPD von der SED die Zusage zur Teilnahme von kirchlichen und systemkritischen Vertretern an Veranstaltungen des Olof-Palme-Marsches erreicht.

Dies führte dazu, daß nicht nur der Bund der Evangelischen Kirche der DDR und Aktion Sühnezeichen (Ost) mit eigenen Beiträgen an diesem Palme-Marsch teilnahmen und sich am Redneraustausch zwischen den Veranstaltungen in West- und Ostdeutschland beteiligten, sondern auch Vertreter DDR-kritischer Gruppen in der Bundesrepublik auftreten konnten. Neben den offiziellen Demonstrationen von Stralsund bis Dresden fanden in vollbesetzten Kirchen Diskussionen statt, die von den DDR-Behörden unbehellig das Ende der Teilung Europas und Deutschlands zum Thema hatten. Auf Transparenten wurde die Forderung nach dem Fall der Mauer, nach Einführung eines zivilen Er

satzdienstes, gegen die Militärpropaganda in Schule und Kindergarten erhoben. Begünstigt wurde dies durch den Besuch Erich Honeckers in dieser Zeit in der Bundesrepublik. Jede Konfrontation mit regimiekritischen Gruppen war im August/September 1987 für die DDR-Behörden tabu.

Mit von der Partei waren bei dem Olof Palme-Marsch die gesamte Riege der Protestbewegung unter anderem Bärbel Bohley, Gerd Poppe und Rainer Eppelmann. In Weimar und Ostberlin fanden eigene Kerzen-Umzüge statt, die - so die Kritik der DDR-Offiziellen - mit dem eigentlichen Anliegen, für einen atomwaffenfreien Korridor zu werben, nichts mehr zu tun hatten. In Dresden an der Abschlußveranstaltung waren rund 5.000 Menschen aus dem Bereich der Kirche beteiligt.

Den Verhaftungen folgten heftige Ost-West-Kontroversen

Daß damit keine dauerhafte Änderung der Politik der DDR-Politik verbunden war, zeigten im Januar 1988 die Verhaftungen anläßlich der Rosa-Luxemburg-Demonstration in Ostberlin, als unter ähnlichen Vorzeichen Vertreter der Bürgerrechtsbewegung der DDR mit eigenen Spruchbändern an der staatlich organisierten Massenkundgebung für die ermordeten Mitbegründer der Kommunistischen Partei Deutschlands Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg teilnehmen wollten. Diese Verhaftungen führten zu heftigen Kontroversen zwischen Ost und West. Unter Einschaltung der Kirchenleitung des Bundes der Evangelischen Kirche der DDR wurde unter anderem Bärbel Bohley und Vera Wollenberger ein Ausreisevisum in den Westen erteilt; verbunden mit der verbindlichen Zusage, daß eine Rückkehr in die DDR erfolgen könne.

Im März 1988 veranstaltete die Friedrich-Ebert-Stiftung gemeinsam mit der IFIAS und dem Interkirchlichen Friedensrat der Niederlande (IKV) erstmals einen europäischen Dialog in Bonn, an dem sowohl Dissidenten als auch Parteienvertreter aus Osteuropa einschließlich der DDR teilnahmen. Mit von der Partei war Uwe-Jens Heuer von der SED und Bärbel Bohley, die - wie gesagt - mehrere Monate zwangsweise im Westen zubringen mußte. Teilnehmen konnten ebenfalls Vertreter der ungarischen und polnischen Opposition, die wenig später an runden Tischen über den demokratischen Übergang in ihren Ländern verhandelten. Nach dieser Veranstaltung setzte sich Karsten Voigt mit Erfolg bei Vertretern der SED für die Einreisemöglichkeit von Bärbel Bohley in die DDR ein.

Diese eher unbeachtet gebliebene Dialogveranstaltung wurde 1989 und 1990 wiederholt. Während 1988 Horst Ehmke als Gastgeber Vaclav Havels Abwesenheit bedauern mußte, weil er in Prag wegen seiner Teilnahme an einer "nicht genehmigten Demonstration" inhaftiert worden war, die Seminareilnehmer ihm 1989 ein Solidaritäts-Telegramm ins Gefängnis schicken mußten, konnte er 1990 Havels Abwesenheit vom dritten Dialog nur noch damit entschuldigen, daß er inzwischen zum Staatspräsidenten der CSSR gewählt worden war. Viele der Oppositionellen in Polen, Ungarn und CSSR aber auch in der DDR sind in der Übergangszeit zu Regierenden geworden: Walter Romberg war als Finanzminister sozialdemokratischer Partner bei den Verhandlungen zur Einheit Deutschlands, Rainer Eppelmann wurde zum eher umstrittenen Abrüstungsminister der DDR, Janusz Reiter vom Politischen Klub "Dzikania" aus Warschau, Teilnehmer an der Dialogveranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 3. bis 5. März 1989, wurde Botschafter in Bonn.

Die sozialdemokratische Doppelstrategie, eine Entspannungspolitik der Regierenden und Entspannungspolitik von unten zu organisieren, hat sich bewährt. Ohne den zwischenstaatlichen vertraglich geregelten Weg der Zusammenarbeit wäre das Entstehen von Opposition in Osteuropa wesentlich schwieriger und langsamer von statten gegangen. Eine Beteiligung von unabhängigen Gruppen und Persönlichkeiten an politischen Veränderungen wäre kaum möglich geworden. Die Opposition war auch eine wichtige Voraussetzung für den friedlichen Charakter der Umwälzungen des Jahres 1989. Dort, wo Opposition fehlte - zum Beispiel in Rumänien - ging es wesentlich blutiger zu. Anders gesagt: Ohne die von Sozialdemokraten insbesondere im Rahmen der IFIAS oft im Stillen erfolgten Unterstützungsaktionen für eine demokratische Opposition in Osteuropa wäre ein friedlicher Übergang zur Demokratie Ende 1989 kaum vorstellbar gewesen.

(-/2. März 1994/rs/fr/ks)
