



SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

P/X/63 - 16.3.1955

Hinweise
auf den Inhalt:

BONN, Friedrich-Ebert-Allee 170
Fernsprecher 2 18 31-33
Fernschreiber 628 404

Zum Wahlgesetzentwurf der SPD	S. 1
Groß-Spionage in Schweden	S. 3
Streiflicht aus dem belgischen Schulkampf	S. 4
Vor der großen Verkehrsdebatte	S. 5

Schnelle Wahlrechtsentscheidung!

sp - Der von der sozialdemokratischen Fraktion vorgelegte Entwurf für ein neues Bundes-Wahlgesetz soll, im Unterschied zu den Wahlgesetzen für die Bundestage von 1949 und 1953, ohne zeitliche Begrenzung gelten. Es sei schädlich, so meinen seine Väter, Wahlgesetze auf eine bestimmte Wahl abzustellen, wie das sowohl beim letzten wie beim vorletzten Bundestag geschah. Dies Verfahren verführe dazu, dass Wahlgesetze der -sicherung der Kräftegruppierung dienen, die gerade über die Regierungsgewalt verfügt. (Deshalb besteht auch in einigen Demokratien die Bestimmung, dass Wahlgesetze, die von einer Volksvertretung verabschiedet werden, frühestens für das übernächste Parlament gelten können).

In das Grundgesetz hatte man seinerzeit keine Wahlrechtsbestimmung aufgenommen. Es sollten aber vernünftigerweise in Verfassungen auch nur solche grundsätzlichen Wahlrechtsvorschriften aufgenommen werden, die einen ganz eindeutigen, nicht auf komplizierte Auslegungen angewiesenen Inhalt haben. Das trifft praktisch nur für das reine Mehrheits- oder das reine Verhältniswahlrecht zu. Das letzte war denn auch zum Beispiel in der Weimarer Verfassung verankert. Die bayrische Verfassung enthält übrigens eine Bestimmung in dem Sinne "das Wahlrecht soll ein verbessertes Verhältniswahlrecht sein", eine sehr vage und anfechtbare Definition, da über das, was eine Verbesserung darstellt, die Meinungen völlig auseinander gehen können.

Die Alternative: reines Mehrheitswahlrecht oder reines Verhältniswahlrecht stand aber im vorliegenden Fall praktisch gar nicht zur Debatte. Formell tritt zwar die CDU/CSU in ihrer Mehrheit (was bei ihrer gegenwärtigen überragenden Stellung verständlich erscheint) für das Persönlichkeitswahlrecht ein. Als aber einer der eifrigsten Verfechter dieses Prinzips in der CDU einmal gefragt wurde, ob seine Partei das Mehrheitswahlrecht auch unter Verzicht auf Wahlkreisvereinbarungen und Listenverbindungen wünsche, verneinte er.

Diese Inkonsequenz aber würde den politischen Sinn des Mehrheitswahlrechtes illusorisch machen.

Der sozialdemokratische Vorschlag lehnt sich eng an das Wahlgesetz für den Bundestag von 1949 an, er ist eine Verbindung von Mehrheits- und Verhältniswahlrecht. Die Zahl der Abgeordneten wird auf 420 reduziert, Berlin wird ohne Vorbehalt in die Neuregelung einbezogen, die 5 %-Klausel als Schutz gegen Splitterparteien bleibt - mit Ausnahme der nationalen Minderheiten - bestehen, die Zweitstimme der Bundestagswahl für 1953 fällt fort. 60 % der Abgeordneten sollen direkt aus den Wahlkreisen kommen, 40 % von den Listen genommen werden. Listenverbindungen und gemeinsame Wahlvorschläge sind nicht gestattet, Nachwahlen sollen künftig fortfallen. Das alles ist klar, sauber und allgemein verständlich.

Wenn die SPD ihren Entwurf jetzt bekannt gibt, so deshalb, weil sie meint, dass es höchst unzweckmäßig ist, die sicher besonders hitzig werdenden Beratungen über diesen Gegenstand in das letzte Drittel der Legislaturperiode zu verlegen. Es pflegt ohnehin im Zeichen der beginnenden Wahlvorbereitung mit besonderen Spannungen belastet zu sein, die oft genug der praktischen Arbeit abträglich sind. Mit wissenschaftlichen Gutachten aus noch so fleissiger Professorenarbeit, wie sie sicher von dem durch den Bundesinnenminister eingesetzten Beirat geleistet wird, kann man diese eminent politische Frage nicht lösen. Das müssen schon die Parteien tun.

Zum anderen soll durch die Wahl des Zeitpunktes verhindert werden, dass die kleineren Koalitionsverbündeten bei allen möglichen Entscheidungen, die nicht das geringste mit der Wahlrechtsfrage zu tun haben, durch das Übergewicht der CDU in Regierung und Bundestag fortgesetzt mit der Drohung eines Mehrheitswahlrechtes unter Druck gesetzt werden - übrigens ohne dass sie wissen, ob Folgsamkeit schließlich auch belohnt würde. Denn in den Koalitionsvereinbarungen, die zur Bildung der jetzigen Regierung führten, wurde auch schon vom Kanzler die Zusage gegeben, man werde sehr bald ein neues Wahlgesetz verabschieden, das durchaus Rücksicht auf die berechtigten Interessen auch der kleineren Parteien nehmen werde.

Anderthalb Jahre danach ist es nun die Opposition, die einen Entwurf vorlegt. Von der Bundesregierung war bisher nichts zu hören. Aber sie wird nun auch sehr bald Farbe bekennen müssen.

*

*

*

Schweden - Tummelplatz für Sowjetspionage

KRK, Stockholm

Vor zwei Jahren wurde der schwedische Marinespion Ernst Hilding Andersson festgenommen, nachdem er über die Küstenverteidigung bei den Marinestützpunkten Stockholm und Karlskrona der Sowjetunion wichtige Mitteilungen gemacht hatte. Er hatte u.a. Geheimnisse über die wichtige Festung Boden und über den Flugstützpunkt Lulea verraten. Zuvor war die sogenannte Enbom-Liga hochgegangen, die ihren sowjetischen Auftraggebern Einzelheiten über die Grenzverteidigung an der Kalix-Linie in Nordschweden mitgeteilt hatte. Fritjof Enbom hatte für den Fall eines Konfliktes mit der Sowjetunion einen Kupp gegen die Festung Boden vorbereitet.

Am vergangenen Wochenende wurde, nach langer Vorarbeit, eine neue Spionengruppe dingfest gemacht, deren Tätigkeit sich sowohl auf politische Flüchtlinge als auch auf wichtige militärische Geheimnisse erstreckte. Nicht weniger als zehn Personen wurden an verschiedenen Orten verhaftet: in Bofors, wo sich die berühmte Waffenfabrik befindet, in Stockholm, Göteborg und Malmö. Dem Kreise der Verhafteten gehören Leute aus den verschiedensten Berufszweigen an, darunter sind Ingenieure, Kaufleute und ein Musiker. Fünf der Festgenommenen sind schwedische Staatsbürger, fünf Ausländer. Über die Nationalität der Ausländer wird Stillschweigen bewahrt, doch steht fest, dass vor allem Tschechen beteiligt sind.

Die Liga sammelte Angaben über Befestigungen, aber sie war auch eifrig bemüht, technische Details über die neuen Atomjäger der schwedischen Wehrmacht zu erfahren, über Motoren für Düsenjäger, die in der westschwedischen Stadt Trollhättan hergestellt werden und über Spezialkonstruktionen bei den neuen Centurion-Panzerwagen. Zu den Aufgaben der neuen Liga gehörte auch die Erforschung der Waffenproduktion bei Bofors. Insbesondere galt die Spionage der neuen Luftabwehrkanone. Die neuen Jäger, die auf der Eriksberg-Werft in Göteborg hergestellt werden, sind gegen Atombomben-Angriff sehr wirkungsvoll geschützt und mit Waffen für den Robotkrieg versehen. Es handelt

sich hier wahrscheinlich um die modernsten Jäger der Welt.

Einer der Festgenommenen ist ein seit fünfzehn Jahren bei Fofors angestellter Arbeiter, der sich des größten Vertrauens seiner Kollegen und Vorgesetzten erfreute; von ihm steht nicht fest, ob er überhaupt dazu kam, die ihm zugedachten Spionen-Aufträge zu erfüllen. Es ist anzunehmen, dass der neue Spionenskandal noch weitere Kreise ziehen wird; insbesondere im Norden des Landes werden weitere Festnahmen erwartet.

Ausgeschlossen ist es nicht, dass die Besetzung der rumänischen Legation in Bern durch Antikommunisten zur Aufdeckung des Spionernetzes in Schweden beigetragen hat. Jederfalls deutet alles darauf hin, dass die Sowjetunion nun bei der für sie betriebenen Spionagearbeit die Satellitenstaaten vorschickt. Zumindest eine Vertretung der Satellitenstaaten in Stockholm wird durch die neue Spionageaffäre schwer belastet. * * *

"Ein Oberkriegsverwaltungsrat namens Thedieck..."

Aus Belgien wird uns geschrieben

Die belgische katholische Kirche ist stolz darauf, dass es gerade die katholischen Schulen waren, die in der Besatzungszeit sich energisch dem Versuch widersetzen, die Schulen zu nazifizieren. Peinlich dabei ist nur, dass sie zum Beweis dieser Behauptung Nazifizierungsanordnungen hervorholen müssen, die dieselben Leute losließen, welche heute von dem Gesinnungsgenossen der belgischen Christlichsozialen, Herrn Adenauer, in nächster Nähe mit höchsten Posten bedacht worden sind. So konnte der Erzbischof von Mecheln nachweisen, dass er vom "Oberkriegsverwaltungsrat" der "Militärverwaltung" den Befehl erhalten hatte, die Schüler der katholischen Schulen der belgischen Hitlerjugend, der faschistischen "Degrellebewegung" zuzuführen. Der Erzbischof hat, was ihn ehrt, diese Befehle zurückgewiesen.

Der "Oberkriegsverwaltungsrat" jedoch, der die katholischen Schüler der belgischen Schulen in die Hitlerjugend bringen wollte, ist noch heute "aktiv"-nämlich in der hohen Buereaukratie Dr. Adenauers. Er hieß nämlich - Thedieck und ist in Bonn - Staatssekretär. "Germinal", die Sonntagsausgabe des "Peuple" stellt die peinliche Frage, ob nicht die "Kölnische Rundschau" und die anderen CDU-Organen, die Krokodils-Tränen über die angebliche Bedrängung der katholischen Kirche durch die sozialistisch-liberale Regierung Belgiens vergießen, auch von jener Bedrängung der katholischen Kirche durch den heutigen Unterstaatssekretär im Adenauerregime Thedieck Kenntnis geben wollen? Die entsprechenden "Anordnungen" des damaligen "Oberkriegsverwaltungsrats" Thedieck kann Adenauer vom Erzbischof von Mecheln beziehen... * * *

Endrunde Verkehrsfinanzgesetz

Aus Anlass der am Freitag stattfindenden 2. Lesung des Verkehrsfinanzgesetzes im Plenum des Bundestages sowie der in der folgenden Woche vorgesehenen endgültigen Verabschiedung in 3. Lesung, haben wir den verkehrspolitischen Sprecher der Opposition, den Bundestagsabgeordneten Helmut Schmidt, um eine Stellungnahme zu den Ergebnissen der Ausschussberatungen gebeten.

Seit der ersten großen verkehrspolitischen Auseinandersetzung des zweiten Bundestages sind inzwischen über 13 Monate vergangen. Davon hat die Bundesregierung allein 5 Monate für die Abstimmung ihrer Gesetzentwürfe benötigt, die erst Anfang Juli dem Parlament zugeleitet wurden. In der Zwischenzeit hatte sich die Regierung von ihrer Vorstellung getrennt, man könne eine Hälfte des Werkverkehrs schlangweg verbieten, an die Stelle des Werkverkehrsverbotes war die Werkverkehrsbesteuerung getreten. Trotzdem aber enthielten die Gesetzesvorlagen noch eine Reihe von Vorschlägen, welche schwerste Bedenken auslösen mußten.

Aus der unzureichenden Begründung, der ^{Von} der Bundesregierung vorgelegten Verkehrsgesetze folgte, dass die zuständigen Parlamentsausschüsse sich im Laufe des Herbstes zunächst einmal eine eigene Konzeption zu machen suchten. Dieser Versuch ist nicht vollständig erfolgreich gewesen. Die zukünftig einzuschlagende Eisenbahn- und Kraftverkehrs-Tarifpolitik ist auch heute für das Parlament noch völlig offen; auch der vom Bundesverkehrsministerium berufene Sachverständigenausschuss hat einstweilen keinerlei grundlegende Vorstellungen entwickelt. Ebenso hat das Parlament auch heute noch keine ausreichende Vorstellung von der Finanzplanung und Mittelbereitstellung zur Beseitigung der restlichen Kriegsschäden und des Nachholebedarfs der Bundesbahn; die im Verkehrsfinanzgesetz vorgesehene Dotierung mit 150 Millionen DM jährlich ist - auch bei Vorfinanzierung der ersten fünf Jahre - nicht ausreichend, um auch nur etwa als halbe Maßnahme bewertet werden zu können.

Unzureichende Vorarbeit der Regierung

Statt dessen haben sich die Abgeordneten - nachdem ihnen die Verbotsliste des Straßenentlastungsgesetzes von vornherein nicht akzeptabel war - zunächst darauf beschränkt, für den im Verkehrsfinanzgesetz zu regelnden Teilausschnitt des Verkehrsproblems angemessene Beurteilungsmaßstäbe zu entwickeln. Dabei war die Frage zu klären, ob entgegen der vielfachen Behauptungen interessierter Verbände tatsächlich noch eine Differenz zwischen Straßenbau - und Unterhaltungskosten einerseits sowie den spezifischen Steuerleistungen des Kraftverkehrs andererseits bestand, falls ja: wie hoch die Unterdeckung jährlich etwa zu beziffern sei; und schließlich: ob es wirtschaftlich vertretbar war, dem Kraftverkehr bzw. der verladen-

den Wirtschaft die Summe der festgestellten jährlichen Unterdeckung in Höhe von Steuererhöhungen voll aufzubürden. In Richtung dieser drei Fragestellungen war die Vorarbeit der Bundesregierung durchaus unzureichend gewesen, es gab keinerlei ziffernmäßige Begründung für die durch die regierungsseitig vorgeschlagenen neuen Steuersätze erstrebten Steuermehreinnahmen.

Druck der Interessenverbände

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat zur Klärung dieses Problems ein Vierteljahr gebraucht. Er stand gleichzeitig im Kreuzfeuer einer von der Automobilindustrie, von den Verbänden des gewerblichen Kraftverkehrs, von der Reifenindustrie sowie auch - in massvollerer Weise - von den Spitzenorganisationen der Unternehmerwirtschaft entfesselten Agitationskampagne. Es war für viele Abgeordnete nicht leicht, sich einen ungetrübten Blick zu bewahren, denn die Zahl der Sachverständigen wie auch der Pseudo-Sachverständigen war groß, eine Generallinie war kaum erkennbar, das Papier auf den Schreibtischen war nur noch mit der Dezimalwaage zu messen.

Ohne Anspruch auf wissenschaftliche Akkuratessse seiner Methode zu erheben, kam der Verkehrsausschuss schließlich mit großer Mehrheit zu dem Ergebnis, dass eine Lücke in der Größenordnung von 800 bis 1200 Millionen DM jährlich vorliegt. Die CDU-Fraktion beschloß daraufhin, das Verkehrsfinanzgesetz müsse im ersten Jahr 500 Millionen, im zweiten Jahr 750 Millionen und ab dritten Jahr jährlich eine Milliarde an Steuermehrerträgen hereinholen. In diesem Zeitpunkt nahm der federführende Ausschuss für Finanzen und Steuern seine Arbeit auf. Er beschränkte sich angesichts von Meinungsverschiedenheiten innerhalb der CDU-Fraktion von vornherein einheitlich darauf, einen jährlichen Mehretrag von 500 Millionen erzielen zu wollen.

Tatkräftige SPD-Initiative

Diese der Einzelberatung vorangestellte quantitative Zielsetzung ging erheblich über den Regierungsentwurf hinaus; sie war ein Zeichen für den Willen, sich nicht durch einseitige Propaganda von außen beeinflussen zu lassen. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wurde nun aber tatsächlich Verkehrspolitik gemacht: in der Kraftfahrzeugsteuer wurde auf SPD-Antrag der von der Regierung vorgeschlagene unsystematische Steuerknick nach oben durch kontinuierlichen Progressionstarif ersetzt. Sattelkraftfahrzeuge bekamen eine Abschlag von 15 Prozent, um damit endlich ein Anreiz für die weitere Entwicklung dieses bisher in Deutschland zu unrecht vernachlässigten Fahrzeugtyps zu geben. In der Beförderungssteuer blieb auf Antrag der Opposition entgegen der Regierungsvorlage der Nahverkehrsbereich ungeschoren, weil es sinnlos wäre, die hier weitgehend vorhandene natürliche Überlegenheit des Kraftwagens über die Eisenbahn wegsteuern zu wollen. Straßenbahnen, Omnibusse, Obusse und Eisenbahnen wurden im Gesetz von jeglicher Beförderungssteuer für die Personenbeförderung im Orts- und Nachbarortslinienverkehr befreit, nachdem die Bundesregierung weder für die bisherige Beförderungssteuerpflicht noch erst recht für die von ihr erstrebte Ausweitung ein verkehrspolitisch relevantes

Argument vorführen konnte. Im Werkfernverkehr soll auf SPD-Antrag, um die Anpassung für die betroffenen Unternehmen zu erleichtern, sowie zur schrittweisen Abstimmung der zukünftigen konkurrierenden Kraftverkehrstarife der von der Regierung vorgeschlagene Satz von 5 Pfennig je Tonnenkilometer erst nach einer Schonfrist von drei Jahren wirksam werden; bis dahin können genug Erfahrungen gesammelt werden, die eventuell zu einer endgültigen Fixierung der in den ersten drei Jahren vorgeschalteten Steuersätze von 3 bzw. 4 Pfennig führen werden.

Begünstigungen für Berlin

Für den Werkfernverkehr Berlins und der Zonenrandgebiete sind nur die halben Sätze beabsichtigt; für inländisches Obst, für Frischfisch sowie Milch und Milcherzeugnisse soll auf SPD-Antrag überhaupt keine Steuererhöhung eintreten, ebenso nicht für Mineralbrunnen; damit bleibt ein großer Teil derjenigen Werkverkehre ohne zusätzliche Belastung, die volkswirtschaftlich notwendig und erwünscht sind.

Schließlich empfiehlt der Finanzausschuss eine Steuererhöhung für Diesel von 10 Pfennig je Liter, Benzin von 2 Pfennig je Liter, während die Regierungsvorlage 7 bzw. 1 Pfennig vorgesehen hatte. Zwar bleibt auch bei diesem Beschluß noch eine deutliche und ungerechtfertigte Differenz in der Besteuerung zu Lasten des Benzinmotors übrig, auch wird nunmehr statt des gesteckten Zieles im Gesamtergebnis nur ein jährlicher Mehrertrag von etwa 430 Millionen erreicht - immerhin aber ist die Ausschussfassung des Verkehrsfinanzgesetzes in jeder Hinsicht besser und geeigneter als die ursprüngliche Vorlage.

Um die Unabhängigkeit des Parlaments

Es bleibt zu hoffen, dass das Parlament sich bis zur dritten Lesung durch die zweifellos zu erwartende nochmalige Anstrengung vieler betroffener Wirtschaftskreise von seinen sorgfältig erarbeiteten Ausschussergebnissen im wesentlichen nicht wieder abdrängen lässt. Bei kaum einem anderen Gesetz sind die Abgeordneten des zweiten Bundestages so sehr unter Pressuren, ja teilweise unter Nötigung gesetzt worden wie hier. Von manch einem Abgeordneten wird in der zweiten und dritten Lesung mehr Zivilcourage verlangt als ihm lieb ist. Und so handelt es sich also nicht zuletzt um einen Test auf die Unabhängigkeit des Parlaments. Dabei gebe man sich keiner Illusion hin: auch in seiner "teuren" Ausschussfassung ist das Verkehrsgesetz nur ein allererster Schritt zur Gesundung unserer Verkehrsverhältnisse, es kann nicht einmal die Straßenbaufinanzierungsfrage hinreichend lösen.

*

*

*