

TAGESPOLITIK - KOMMENTARE - AUSLANDSBERICHTE

P/XX/235

Bonn, den 8. Dezember 1965

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

Seite Zeilen
1 Betriebe an der Zonengrenze müssen wettbewerbsfähig bleiben 50

Neuregelung der Frachthilfe erforderlich

Von Edwin Zerbe, MdB

Landrat des Zonengrenzkreises Hersfeld

2 48
Sorgen über Sorgen

Die Gemeinden und die "formierte Gesellschaft"

3 - 4 **Bio** **R H O D E S I E N** 82

Die Hintergründe des Rhodesien-Dramas

***** ZUR BEACHTUNG *****

Aus Anlaß des 90. Geburtstages von PAUL LÖBE, Präsident des Deutschen Reichstages, am 14. Dezember 1965 veröffentlicht der SPD-Pressediens in seiner morgen erscheinenden Ausgabe einen Artikel des SPD-Vorsitzenden und Regierenden Bürgermeisters von Berlin,

WILLY BRANDT: Welch ein Stolz liegt doch in diesem Leben!

Ferner schreibt Walther G. OSCHILEWSKI:

Paul Löbe, Treuhänder und Lehrmeister der Demokratie

SELBSTBESTIMMUNG UND EINGLIEDERUNG bringt heute:

Bereitschaft zu Versöhnung und Brüderlichkeit
Warnung vor Zauberformeln und Kurzschlußantworten
Mit Verständigung im Innern anfangen
Zum 90. Geburtstag von PAUL LÖBE
Die Geschädigten sind enttäuscht
Auszahlungsstopp beim Lastenausgleich beanstandet

+ + +

Betriebe an der Zonengrenze müssen wettbewerbsfähig bleiben

Neuregelung der Frachthilfe erforderlich

Von Edwin Zerbe, MdB

Landrat des Zonengrenzkreises Hersfeld

Seit der Schließung der Zonengrenze ist in Zonengrenzgebiet neben anderen wirtschaftlichen Schwierigkeiten auch eine Erhöhung der Transportkosten durch das Abschneiden vieler bisher günstigerer Verkehrsverbindungen eingetreten. Arbeitnehmer, Schüler und andere Verkehrsteilnehmer müssen wegen der Zonengrenze Umwege machen, um ihren Arbeitsplatz bzw. ihre Schule zu erreichen und so höhere Fahrkosten bezahlen. Für die Industrie im Zonengrenzgebiet wirkt sich diese Erhöhung der Transportkosten als eine Erschwerung des Wettbewerbs gegenüber der Industrie in günstiger gelegenen Bereichen aus. Diese Mehrbelastung verdient im Augenblick besondere Beachtung angesichts der geplanten Erhöhungen der Bundesbahntarife. Es ist ja auch damit zu rechnen, daß ebenfalls der Güterfernverkehr im Sog der Bundesbahn seine Tarife erhöhen wird. Darit besteht die Gefahr, daß die Wettbewerbsnachteile von Industrie, Handel und Gewerbe im Zonenrandgebiet so gravierend werden, daß sich neue Betriebe in diesen Bereich nicht mehr ansiedeln können bzw. vorhandene Betriebe abwandern. Aus diesen Gründen ist eine völlige Neugestaltung der Frachthilfe, die im Rahmen des Regionalen Förderungsprogramms gewährt wird, nicht zu umgehen.

Bisher erhielten Frachthilfe, d.h. eine Erstattung der Mehrkosten, nur diejenigen Betriebe, deren Umsatz vor der Schließung der Zonengrenze zu einem bestimmten Prozentsatz jenseits der Zonengrenze lag. Diese Richtlinien sind seit 1953 unverändert. Im Zonenrandgebiet neuangesiedelte Betriebe sind also schon immer von der Gewährung der Frachthilfe ausgeschlossen.

Auch für gewisse landwirtschaftliche Güterarten kann Frachthilfe nicht gewährt werden. Das bedeutet z.B., daß die Bauern des Zonengrenzgebietes für die Anlieferung ihrer Milch an die Molkereien erheblich höhere Kosten tragen müssen und somit einen geringeren Erlös erzielen. Diese Minderung macht bis zu Pfennig je Liter Milch aus und trifft die kleinen Bauern des Zonengrenzgebietes besonders hart, weil die Milchwirtschaft ihre Haupteinnahme ist.

Wenn hier eine echte Hilfe für die Wirtschaft des Zonengrenzgebietes geleistet werden soll, dann muß die Frachthilfe so umgestaltet werden, daß sie die Standortnachteile von Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft im Zonenrandgebiet ausgleicht. Sie muß allen Betrieben zugute kommen, bei denen echte Wettbewerbsverzerrungen vorhanden sind.

Bisher begünstigten die Richtlinien für die Gewährung der Frachthilfe auch die Bundesbahn. Da diese in Zukunft unter Umständen mit ihren Tarifen höher liegen wird als der Güterfernverkehr, ist zu fordern, daß die seitherige Einschränkung in der freien Wahl der Verkehrsmittel in Zukunft wegfällt. Um die Wirtschaft des Zonenrandgebietes voll wettbewerbsfähig zu machen und Verzerrungen auszugleichen, müssen die Mittel für die Frachthilfe im Regionalen Förderungsprogramm 1966 erheblich erhöht werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die zunehmende Integration in der EWG die Wettbewerbssituation des Zonenrandgebietes ohnedies laufend verschlechtert.

Die geplante Erhöhung der Tarife durch die Deutsche Bundesbahn sollte auch Anlaß zu der Überlegung geben, ob nicht die Richtlinien für die Erstattung der Mehrkosten an Arbeitnehmer und Schüler ebenfalls überarbeitet werden müssen.

Sorgen über Sorgen

Die Gemeinden und die "formierte Gesellschaft"

so - Was Bundeskanzler Erhard sich unter formierter Gesellschaft vorstellt, hat er auch in der großen Aussprache des Bundestages letzte Woche über seine Regierungserklärung nicht erläutert und nicht klar zu machen verstanden. Die deutschen Städte hingegen wissen, wie der Bürger in einer formierten Gesellschaft leben sollte. Sie wissen zugleich fast auf Heller und Pfennig genau, was das alles kostet.

Unmittelbar nach der Debatte im Bundestag hat das Präsidium des Deutschen Städtetages im Kieler Rathaus die Rechnung offengelegt. Es war eine einzige wohlargumentierte Forderung nach der großen Finanzreform. Der neue Bundestag sollte sich schleunigst daran machen, den Gemeinden zu geben, was ihnen zusteht.

Die deutschen Gemeinden haben bis Ende 1964 - und da überwiegend die Großstädte - Schulden in Höhe von 23 Milliarden DM auf sich genommen. Sie mußten das Geld leihen, um die Versorgungsbetriebe und die Nahverkehrsunternehmen flott zu machen. Es mußten Straßen, Brücken, Wohnungen und Schulen gebaut werden. Riesenbeträge mußten für die Stadtentwässerung, Müllbeseitigung und den Ankauf von Grund und Boden aufgebracht und ausgegeben werden. Der gesamte Investitionsbedarf der Gemeinden für die nächsten zehn Jahre beträgt 216 Milliarden DM. Über ein Viertel davon müssen in die Straßen und Verkehrsanlagen gesteckt werden. Fast zwanzig Prozent sind notwendig, um Schulen und nochmals Schulen zu bauen. Die wirtschaftlichen Unternehmen der Städte für Gas, Wasser, Strom, Müllbeseitigung und Abwasser sowie öffentliche Nahverkehrsbetriebe werden noch einmal 13 Prozent der 216 Milliarden DM verschlingen.

Die Probleme sind bekannt. Altersheime müssen Vorrang bekommen, weil die Lebenserwartung gestiegen ist. Junge Leute benötigen preisgünstige Wohnungen, weil man heute früher heiratet. Ohne riesige Parkplatzanlagen, Unter-Pflaster-Straßen, kreuzungsfreie Viadukte und Untergrundbahnen ist der Massenverkehr der Wohlstandsgesellschaft nicht mehr zu bewältigen, es sei denn, man läßt die Stadtzentren aussterben. Ganze Altstadtstriche müssen abgerissen werden, weil sie menschenunwürdig geworden sind. Im Zuge der Rationalisierung auf dem Lande werden noch Hunderttausende in die Städte kommen, wo sie Wohnung und Arbeit erhalten sollen.

Und wie sieht es nun mit den Stadtfinanzen aus? Der Bundeshaushalt sieht eine Steigerung für 1965 von 6,5 Prozent vor. Die Länderhaushalte gehen von acht bis zehn Prozent Anstieg aus. Das Sozialprodukt wird um 7,5 Prozent steigen. Für die Haushaltspläne der kreisfreien Städte sind aber nur 3,6 Prozent Steigerung möglich. Das ist schon ein Alarmzeichen der notleidenden Kommunen. Der Bund rechnet mit acht Prozent an Steuererhöhungen, die Länder gehen von fünf Prozent aus. Für die kreisfreien Städte aber wird es nur ganze 0,2 Prozent geben!

Dort, wo die größten Aufgaben für eine wohlformierte Gesellschaft für die Bürger in der Gemeinde liegen, gibt es das wenigste Geld. Die große Finanzreform muß durch den Deutschen Bundestag jetzt mit großem Nachdruck in Angriff genommen werden.

R H O D E S I E N

Die Hintergründe des Rhodesien-Dramas Rassenpartnerschaft gescheitert

W.A. - War Rhodesien seit der Verbannung des Nationalistenführers Josua Nkomo im April 1964 ein permanenter Unruheherd, so ist es seit der einseitigen Unabhängigkeitserklärung am 11. November 1965 zu einem Pulverfaß geworden, das täglich explodieren kann.

Nachdem sich bald herausgestellt hatte, daß die "Rassenpartnerschaft", die als Grundlage der 1953 aus der Retorte des britischen Kolonialministeriums hervorgegangenen "Zentralafrikanischen Föderation" proklamiert worden war, den Negern nur geringfügige Konzessionen brachte, um die Vorherrschaft der Weißen umso fester zu zementieren, war der geplante Bundesstaat zum Scheitern verurteilt. Njassaland wurde im Juli 1964 als Malawi, Nord-Rhodesien im Oktober '64 als Sambia selbständig. Nur Süd-Rhodesiens 200 000 weiße Siedler weigerten sich, den fast vier Millionen Negern den demokratischen Wahlzettel zu überlassen.

Der liberale Premier Winston F i e l d wurde im Frühjahr 1964 von seiner Partei, der "Rhodesischen Front", zum Rücktritt gezwungen, und an seine Stelle trat der radikale und kompromißlose Jan S m i t h. Dieser verbot sofort die "Zimbabwe African National Union" (ZANU) und verbannte deren Führer Nkomo. Smith prädigte Unversöhnlichkeit: "Der weiße Mann ist der Herr Rhodesiens. Er hat es aufgebaut, und er will es behalten!"

Reichtum der Weißen, Ausbeutung der Schwarzen

Zwischen 1889 und 1895 wurde das Land von Cecil Rhodes für die britische Krone in Besitz genommen. Es bot englischen Siedlern, Kaufleuten und Bergwerksunternehmern ein reiches Betätigungsfeld und sollte den britischen Wunschtraum eine Kap-Kairo-Bahnlinie verwirklichen helfen. 1923 erhielten die damals 33000 Weißen eine beschränkte Selbstverwaltung. Heute besitzen die etwa fünf Prozent Weißen 66 Prozent des besten Bodens. Etwa 350 000 Hektar sind vorwiegend mit Mais, Tabak und Zitrusfrüchten bebaut. Die Weißen beuten die Kohlengruben und die Goldminen, die Chromerz - sowie die Asbest - Vorkommen aus und besitzen 98 Prozent der rund 1450 Industriebetriebe des Landes. Während alle Weißen reich oder zumindest sehr wohlhabend sind, d.h. durchweg eigene Häuser, vielfach Luxusvillen mit Klimaanlage und Schwimmbad, sowie Autos oder gar Flugzeuge besitzen, mag es zwar manchem Schwarzen besser gehen als früher, doch ist er der Abhängige und soll es nach dem Willen der heutigen Kachthaber auch bleiben.

Jahreserlösen von 10 000 Pfund und mehr aus Farmen von mehreren tausend Morgen, besonders aus dem Tabakbau, der bei nur einem

Fünftel der Kulturlfläche das wichtigste Exportprodukt liefert, und der Viehwirtschaft; aus den Bergwerken und Fabriken stehen solche von 500 Pfund der schwarzen Arbeiter gegenüber. Trotzdem die Verfassung jede Rassendiskriminierung untersagt und die Afrikaner den Europäern gleichstellt, werden die Farbigen, selbst die gebildeten, noch immer "Nigger" oder "Kaffern" genannt. Etwa 600 000 Schwarze arbeiten auf den Farmen der Weißen und im Dienstleistungsgewerbe, und etwa 300 000 in den Gruben und Industriebetrieben.

Wenn den Farbigen die tatsächliche Gleichberechtigung zugestanden wird, so ist es mit dem leichtverdienten Reichtum der Weißen zu Ende, und das wollen diese unter allen Umständen verhindern.

Schwarzer Bevölkerungsdruck

Die Afrikaner, überwiegend Bantuvölker mit teilweise nilotiden und äthiopiden Einschlag, besonders die Maschona und die Matabele, leben zu drei Vierteln noch in ihren alten Stammesverbänden. Dort bewirtschaften sie in etwa hundert Reservaten ein Drittel des Landes in Gemeinschaftsbesitz. Neben dem Anbau zum Eigenbedarf - Hirse, Mais, Bohnen, Kürbisse, u.a. - liefern die Felder auch Baumwolle und Mais für die Märkte. Die etwa anderthalb Millionen Rinder der Eingeborenen geben weniger Milch als die etwa gleich zahlreichen der Weißen; sie dienen noch vielfach als Kapitalanlage und daher selten als Schlachtvieh. Da die Schwarzen immerhin an der Gesundheitsfürsorge der weißen Herren partizipieren, ging die Sterblichkeit zurück und stieg die Zuwachsrate. Ein problematisches Ergebnis, denn damit wird der Lebensraum in den Reservaten immer enger! Mit der Zahl der Familien steigt die der Rinder, während die Anbaufläche klein bleibt. Die Folge ist eine zunehmende Landflucht und Verstädterung.

Um die Zentren der weißen Industrie- und Verwaltungsstädte bilden sich schwarze Vororte, zum Teil mit sauberen Wohnhäusern, zum Teil aber auch als schmutzige Slums. Trotz der aufblühenden Industrie kommen darin bei weitem nicht alle Landflüchtigen unter. Und sind selbst die relativ gut verdienenden Arbeiter glücklicher als ihre Verwandten in den Reservaten? Auch wenn sich die Städter Fahrräder und modische Kleider kaufen können, sehen sie doch immer nur, daß es ihren weißen Aufsachern unvergleichlich viel besser geht.

Nichts aber schürt stärker den Haß der Schwarzen als das Bewußtsein ihrer Ausbeutung, nichts den der Weißen als Schuldgefühl, gepaart mit Angst um den Verlust ihrer Privilegien und ihres Reichtums.