

sozialdemokratischer pressediens

P/XXVI, 267

13. Dezember 1971

Realer Faktor der Entspannung

Zu den Vertragsabschlüssen zwischen Bonn
und Ostberlin

Von Egon Franke MdB
Bundesminister für innerdeutsche Beziehungen
und Mitglied des SPD-Präsidiums

Seite 1 und 2 / 96 Zeilen

Strategie ohne Ziel und Mittel!

Zum Hünemeyer-Kongreß der Jungsozialisten

Von Dr. Herbert Ehrenberg
Staatssekretär im Bundesministerium für
Arbeit und Sozialordnung

Seite 3 und 4 / 29 Zeilen

Priorität Nr. eins: Menschenleben retten!

Unfallrettungswesen muß mit allen Mitteln
verbessert werden

Von Horst Seefeld MdB
Mitglied des Verkehrsausschusses des
Bundestages

Seite 5 und 6 / 73 Zeilen

Chefredakteur: Dr. E. Eckart
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler
5300 Bonn 12, Heussallee 2-10
Postfach: 120 038
Pressenhäus. I, Zimmer 217-224
Telefon: 22 99 37 - 38
Telefax: 886 346 / 886 847 /
886 848 PPP □

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH
5300 Bonn - Bad Godesberg
Kölner Straße 108-112, Telefon: 7 66 11

Realer Faktor der Entspannung

Zu den Vertragsabschlüssen zwischen Bonn und Ostberlin

Von Egon Franke MdB

Bundesminister für innerdeutsche Beziehungen und
Mitglied des SPD-Präsidiums

Das "Abkommen über den Transitverkehr von zivilen Personen und Gütern zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)" ist die erste umfassende Vereinbarung, die zwischen den beiden deutschen Regierungen geschlossen wird - der erste augenfällige Schritt auf dem vor uns liegenden langen Weg der Normalisierung des gegenwärtigen Zustandes mit seinen vielfältigen, für die Menschen schwer zu ertragenden Problemen.

Jede politische Erscheinung hat ihre geschichtlichen Ursachen. Dieser erste gemeinsame Beitrag der beiden deutschen Staaten zur Entspannung in Europa und zur Verbesserung und Erleichterung der Verhältnisse ist das Ergebnis einer Politik, die nicht auf Konfrontation setzt, sondern selbst Mißtrauen abbaut und den Abbau des Mißtrauens auch von anderen fordert. Diese Politik will das für das deutsche Volk Notwendige möglich machen und das Mögliche verwirklichen.

Die Unterzeichnung der Verträge mit der UdSSR und mit der Volksrepublik Polen hatte einen positiven Einfluß auf den Fortgang der Vier-Mächte-Verhandlungen und das am 3. September 1971 unterzeichnete Abkommen, in dessen Rahmen die heute paraphierte Vereinbarung steht. Das Vier-Mächte-Abkommen selbst ist ein Beispiel dafür, daß unabhängig von den prinzipiellen Gegensätzen, die aus den unterschiedlichen Gesellschaftsordnungen resultieren, und trotz gegensätzlicher Ausgangspositionen ein Übereinkommen, das der Entspannung dient, möglich ist.

Die vorgegebene Situation auf den Zugangswegen von und nach Berlin (West), um die es bei den deutschen Transitabkommen geht, ist allen bekannt:

Seit Kriegsende bestanden und bestehen große Unsicherheiten: trotz des - ungeschriebenen - alliierten Rechts. Es gab keine eindeutigen oder unter den heutigen Verhältnissen ausreichende Vereinbarungen über die Landzugänge nach Berlin. Die Folge war, daß der Verkehr mehr und mehr erschwert werden konnte. Reisebeschränkungen, Zurückweisungen, Kontrollen und zeitweilige Sperrungen der Zugangswege führten zu Verunsicherung und bis an den Rand gefährlicher politischer Krisen. Sie sind nicht ohne Einfluß auf die Entwicklung Berlins geblieben. Die Berufung auf das Recht des freien Berlin-Zugangs allein änderte nichts an den Zuständen.

Erst mit dem Abkommen vom 3. September 1971 gelang es, eine langfristig tragfähige und jederzeit berufbare Grundlage für den Berlin-Verkehr zu schaffen. Das Abkommen garantiert, daß der zivile Transitverkehr von und nach Berlin (West) erleichtert werden und ohne Behinderungen sein wird.

Die Regierungen der beiden deutschen Staaten hatten die Auf-

gabe, die Regelungen zur Durchführung und Ergänzung der entsprechenden Bestimmungen des Vier-Mächte-Abkommens zu vereinbaren. Die Verhandlungen waren hart - es handelte sich eben um einen Anfang, gewissermaßen um einen Neubeginn, der besondere Schwierigkeiten mit sich bringt. Das bedeutete, daß in den Verhandlungen die Erleichterungen, die Regelungen für die einfachste, schnellste und günstigste Abwicklung des Verkehrs - insbesondere dort, wo es um Fragen ging, die von den Vier Mächten offen gelassen oder den deutschen Seiten überlassen worden waren - dem Verhandlungspartner abgerungen werden mußten.

Die Praxis selbst wird die Tragfähigkeit der Regelungen erweisen. Fest steht, daß die gravierenden Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr oft bis zur Lähmung belastet haben, der Vergangenheit angehören:

Im Personenverkehr werden - von wenigen, im Abkommen ausdrücklich geregelten Ausnahmen abgesehen - die auf ein Minimum beschränkten Kontrollen am Auto bzw. im Zug oder Bus erfolgen. Es wird keinen Ausschluß von Personenkategorien von der Benützung der Transitwege mehr geben. Die Abfertigung von Gütertransporten wird, außer in geregelten Ausnahmefällen, ebenfalls am Fahrzeug erfolgen; bei den verplombten Transporten, die zur Regel werden, gibt es überhaupt keine Kontrolle der Ladung mehr. Eine große Zahl von Verbesserungen, die das Abfertigungsverfahren, die Grenzübergänge, den Verkehrsablauf und dgl. betreffen, sind in oder neben dem Abkommen vereinbart worden.

Die Regelung der Mißbrauchsfälle ist klar und eindeutig. Und: Anstelle der bisher von jedem einzelnen zu entrichtenden Gebühren und Abgaben zahlt die Bundesregierung eine jährliche Pauschalsumme an die DDR. Meinungsverschiedenheiten wird eine Kommission beraten; kann die Kommission die Frage nicht klären, werden sich die Regierungen damit befassen. Als letzte Instanz bleiben die Vier Mächte.

An der prinzipiellen Verpflichtung der Sowjetunion, einen unbehinderten Verkehr zu gewährleisten, wie sie das Vier-Mächte-Abkommen postuliert hat, ändert diese Regelung nichts.

Sicher enthält das Transitabkommen auch manches, was dem einen oder anderen nicht in jeder Weise gefällt, was nicht alle Wünsche voll befriedigt. Dennoch: Dieses Abkommen bringt für den Verkehr von und nach Berlin (West) eine Fülle erheblicher Verbesserungen gegenüber dem derzeitigen Zustand. Die Beseitigung der bekannten Beschwerden wird manche psychologischen Hemmungen abbauen helfen. Man wird mit einem Gefühl der Sicherheit nach Berlin reisen können. Das wiederum wird das Vertrauen in die Zukunft der Stadt stärken und, wie wir alle hoffen, zu einer noch dynamischeren Entwicklung ihres gesamten Lebens beitragen.

Die Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik wird zusammen mit dem Vier-Mächte-Abkommen, in das alle deutschen Ausfüllungsregelungen eingebunden werden, in Kraft treten und in Kraft bleiben.

Die Paraphierung und anschließende Unterzeichnung bedeuten kein Ende der Verhandlungen. Sie werden über einen allgemeinen Verkehrsvertrag fortgeführt. Darüber - als dem nächsten wichtigen Schritt auf dem eingeschlagenen Weg - werden die beiden Delegationen demnächst ihre Beratungen wieder beginnen. - Als bedeutendstes Ergebnis bleibt festzuhalten, daß die erzielte Regelung durch große Anstrengung und ehrliches Bemühen auf beiden Seiten zustandekam. Das berechtigt zu der Hoffnung, daß die Anwendung der Vereinbarung Chancen hat, sich nicht nur in der Alltagspraxis zu bewähren, sondern ein realer Faktor für die Entspannung in unserem Land zu werden. + + +

Strategie ohne Ziel und Mittel

Zum Hannover-Kongreß der Jungsozialisten

Von Dr. Herbert Ehrenberg

Staatssekretär im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung

Der Strategiekongreß der Jungsozialisten in Hannover braucht eine differenzierende Bewertung. Differenzierend vor allem zwischen den Vorlagen des Juso-Bundesvorstands, die in allen wesentlichen Punkten Mehrheiten fanden, und den viel extremeren Vorstellungen, die einige Landesverbände zum Ausdruck brachten. Aber auch differenzierend gegenüber den Kongreßverläufen in München und Bremen und erst recht - und das ist für die praktische Beurteilung entscheidend - zwischen dem marxistisch-theoretischen Vokabular und den - oft versteckten - Ansätzen für praktische Reformarbeit.

Man wird kaum fehl gehen, wenn man den Kongreßverlauf in Hannover als ein Auslaufen der Studentenbewegung ansieht. Der wiederholte, aber mißlungene Versuch der SHB-Gruppierungen, ihre Differenzen auf den Juso-Kongreß zu übertragen, beweist das ebenso wie der orthodox-marxistische Einheitsjargon, der für die Delegierten scheinbar verbindliche Kongreßsprache war.

Die Kongreßleitung ließ weder Berufs- noch Altersstruktur der Delegierten feststellen. Aber der Verlauf der Diskussion zeigte eindeutig, daß diejenigen, um die sich die Diskussion allein drehte, nämlich die lohnabhängigen Arbeiter, unter den Delegierten so gut wie nicht vertreten waren. Entsprechend ging die "politisch-ökonomische Analyse" an der politischen und wirtschaftlichen Wirklichkeit der Bundesrepublik vorbei. Muß schon das Instrumentarium der marxistischen Wissenschaft als ungeeignet erscheinen, die wirtschaftliche Wirklichkeit der Bundesrepublik im Jahre 1971 zu erfassen, so erhöht sich der Abstraktionsgrad noch, wenn über diese Analyse ausschließlich in akademischen Zirkeln diskutiert wird. Von dieser Ausgangsbasis aus läßt sich auch keine Strategie aufbauen.

Für die Fehlinterpretationen der Wirklichkeit nur zwei Beispiele. Durch die Arbeitsgruppen A "Politisch-ökonomische Analyse und strategische Ansätze" und B "Betrieb - Gewerkschaft - Staat" und auch durch die Diskussion im Plenum zogen sich in ständiger Wiederholung zwei Thesen:

- Die Krisenanfälligkeit des kapitalistischen Systems steht unverändert und ist auch mit staatlicher Vollbeschäftigungspolitik nur teilweise beherrschbar geworden.
- Die Gewerkschaften sind nicht in der Lage, eine Ver-

besserung der Einkommen der Arbeitnehmer zu erreichen, und sie werden vor allem seit 1966/67 durch die staatliche Einkommenspolitik in ihren Durchsetzungsmöglichkeiten beschränkt.

Ein Hinweis darauf, daß die Lohnquote in der Bundesrepublik von 60 vH. im Jahre 1960 auf 69 vH. im Jahre 1970 gestiegen sei, konnte genauso wenig den Sinn für die gegenwärtigen Realitäten wecken, wie eine Erläuterung der Unterschiede zwischen einem kapitalistischen System aus der marxistischen Theorie und der Wirtschaftsordnung in der Bundesrepublik mit ihrem ausgebauten System sozialer Sicherheit und dem umfassenden Instrumentarium der Konjunkturpolitik. Die Mehrzahl der Diskussionsredner vertrat weiterhin gläubig die theoretischen Thesen frei nach dem Motto: Und wenn die Theorie nicht mit den Tatsachen übereinstimmt, um so schlimmer für die Tatsachen.

Entsprechend der wirklichkeitsfernen Analyse blieben dann auch die strategischen Ziele verschwommen. Weder wurde die allgemeine Forderung nach Vergesellschaftung der Schlüsselindustrien konkretisiert, noch wurde deutlich gesagt, was im einzelnen an der individuellen Situation des Arbeitnehmers verbessert werden soll.

Es bleibt hervorzuheben, daß die Vorlagen des Bundesvorstandes - auch wenn sie aufgrund des gleichen theoretischen Instrumentariums ebenso wirklichkeitsfern sind - gegenüber der Mehrzahl der Diskussionsbeiträge noch wohltuend sachlich wirken und trotzdem Mehrheiten fanden. Noch stärker ist zu betonen die eindeutige Abgrenzung gegenüber der DKP, die gleich in dem Einleitungsreferat vorgenommen wurde. Beides zeigt, daß der Bundesvorstand der Jungsozialisten die politische Wirklichkeit klarer sieht als die Thesen des Strategiekongresses es vermuten lassen. Nimmt man hinzu, daß 90 vH. der Jungsozialisten nicht aus akademischen Zirkeln stammen, aber auf diesem Kongreß kaum vertreten waren, kann man getrost zur praktischen Reformarbeit übergehen. Hierfür gibt es auch in den drei Strategiepapieren brauchbare Ansätze, vor allem für die Infrastrukturpolitik.

Damit wiederholt sich hier etwas, was die SPD vor dem Ersten Weltkrieg und auch noch in der Weimarer Zeit permanent getan hat: Auf Kongressen wurden weitreichende, wenig konkrete und von jeder Verwirklichung weit entfernte Programme oder Thesen beschlossen. Tagtäglich wurde in harter, praktischer Reformarbeit die Situation der arbeitenden Menschen verbessert. Auch wenn nur ein Teil der Hamoverschen Delegierten das weiß - so wird es auch mit den Thesen des Strategiekongresses der Jungsozialisten werden.

(-/ex/13.12.1971/rs)

Priorität Nr. eins: Menschenleben retten!

Unfallrettungswesen muß mit allen Mitteln verbessert werden

Von Horst Seefeld MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestages

Wenig von der Öffentlichkeit beachtet, hat der Bundestag einmütig einen Antrag des Verkehrsausschusses zur Verbesserung der Unfallrettung angenommen. Der Ausgangspunkt dafür war der "Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung" gewesen. Wenn der Ausschuß in seinem Antrag das Plenum lediglich gebeten hat, "Kenntnis zu nehmen" und keine konkreten Einzelmaßnahmen zu beschliessen, dann deshalb, weil er noch keine Veranlassung sah, die Kompetenz der Bundesländer für die Fragen des Rettungswesens durch die Beantragung einer Grundgesetzänderung zu beschränken.

Der Verkehrsausschuß hat sich in mehreren Sitzungen und in einem öffentlichen Hearing davon überzeugen können, daß nunmehr wohl in allen Bundesländern große, auch finanzielle Anstrengungen gemacht werden, um das bestehende Rettungswesen zu verbessern. Eine Einheitlichkeit scheint dadurch gewährleistet zu sein, daß der Bundesverkehrsminister in einem Bund/Länder-Ausschuß alle erforderlichen Maßnahmen mit den zuständigen Länderreferenten berät und koordiniert; und daß er demnächst auch die beteiligten Organisationen mit diesem Bund/Länder-Ausschuß an einen Tisch bringen will.

Dabei geht es jetzt, in Anbetracht der Misere, in der sich das Rettungswesen bisher befunden hat, nicht mehr darum, wer die Initiative im einzelnen ergriffen hat. Entscheidend ist, daß sie ergriffen wurde. Lange genug wurde geredet, geschrieben, kritisiert und polemisiert. Nunmehr haben alle Beteiligten Gelegenheit zu beweisen, daß es ihnen mit der Kooperation auf Bundesebene ernst ist. Das Rettungswesen darf sich nicht weiter auseinanderentwickeln.

Im Wissen um die genannten und weiteren bevorstehenden Schritte schien es dem Ausschuß ausreichend, in seinem Entschliessungsantrag die Bundesregierung zu ersuchen, im wesent-