

# SPD Sozialdemokratischer pressediens

P/XXVII/89  
10. Mai 1972

Die Entschließung - Plattform deutscher  
Außenpolitik

---

Mit der Ratifizierung der Ostverträge be-  
ginnt in Europa ein neuer Abschnitt

Von Kurt Mattick MdB  
Stellv. Vorsitzender des Auswärtigen Aus-  
schusses des Bundestages und Vorsitzender des  
SPD-Fraktionsausschusses für auswärtige und  
innerdeutsche Beziehungen

Seite 1 und 2 / 69 Zeilen

Spürbare Erleichterungen

---

Der Verkehrsvertrag mit der DDR: Ein be-  
deutender Schritt zur Normalisierung

Von Horst Grabert  
Senator für Bundesangelegenheiten in Berlin

Seite 3 und 4 / 78 Zeilen

Internationaler Standard nicht erreicht

---

Bundesrepublik hat eine zu hohe Säuglings-  
sterblichkeit

Von Dr. Hans Bardenh KdB  
Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Sozial-  
demokratischer Ärzte und Apotheker

Seite 5 und 6 / 58 Zeilen

Chefredakteur: Dr. E. Eckert  
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler  
5300 Bonn 12, Hausallee 2-10  
Postfach: 120 406  
Pressehaus I, Zimmer 217-224  
Telefon: 22 80 57 - 30  
Telex: 686 846 / 086 647/  
686 848 PPP D

Herausgeber und Verleger:

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

## Die EntschlieÙung - Plattform deutscher Außenpolitik

Mit der Ratifizierung der Ostverträge beginnt in Europa  
ein neuer Abschnitt

Von Kurt Mattick MdB

Stellv. Vorsitzender des Auswärtigen Ausschusses des Bundestages  
und Vorsitzender des Fraktionsausschusses für auswärtige  
und innerdeutsche Beziehungen

Der Gedanke, den Verträgen bei der Ratifizierung eine EntschlieÙung über die deutsche Außenpolitik beizugeben, kam vom Bundeskanzler. Im Auswärtigen Ausschuß wurde er von dem FDP-Abgeordneten Kühmann-Sturm erneut aufgegriffen. Er wollte, daß der Bundestag in dieser EntschlieÙung eine Interpretation für die Verträge gibt, die ihm die Zustimmung möglich machen könnte. Ein Teil der Opposition unter Führung von Herrn Barzel sah in ihr den letzten Ausweg, von dem harten Mein, das aus ganz anderen politischen Gründen entstanden ist, herunterzukommen. Allzu deutlich wurde den Verantwortlichen in der Opposition in den letzten Wochen der ProzeÙ der Isolierung in der Mehrheit des deutschen Volkes und in allen Ländern, mit denen wir verbunden sind.

Es war selbstverständlich, daß das, was in dieser EntschlieÙung auszudrücken sei, auch Schwierigkeiten mit den Vertragspartnern in Moskau und Warschau mit sich bringen muß. Eine Abstimmung der EntschlieÙung nach allen Seiten, die ihren Willen ausdrückten und die betroffen waren, blieb Voraussetzung. Wie schwierig es ist, zeigte der Zwischenfall am Abend des 9. Mai, als man glaubte, es sei schon alles gelaufen. Rückfragen der sowjetischen Regierung lösten eine Schockwirkung aus, und die harten Gegner der Verträge in der Opposition hofften auf eine neue Eskalation zwischen der Koalition und der CDU/CSU.

Jetzt scheinen die Wogen geglättet, und an dem Inhalt der EntschlieÙung wird sich nichts mehr ändern. Diese EntschlieÙung ist eine Plattform der Außenpolitik der Bundesrepublik Deutschland in den wichtigsten Punkten der Zusammenarbeit mit den Ver-

bündeten und Befreundeten und mit den Vertragspartnern Sowjetunion, Polen und hoffentlich ganz Osteuropa. Liest man die einzelnen Punkte - es sind zehn an der Zahl - dann kommt auch die ganze unvorstellbare Schwierigkeit zum Ausdruck, in der sich die Bundesrepublik 27 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges befindet. Es wird ein Widerspruch bleiben zwischen der praktischen Politik, die von den realen Bedingungen der Gegenwart in die Zukunft zielen muß und der Belastung, die durch die Tatsache auf uns lagert, daß anders als nach früheren Kriegen es keinen Friedensvertrag gibt und somit viele Fragen in anderem Sinne offen sind als unter normalen Bedingungen; offen, als ob wir uns noch in der unmittelbaren Nachkriegsentwicklung befänden, in dem Wissen - und hier könnte man Zitate von Adenauer bis Strauß und Kiesinger als Rechtfertigung anführen - daß die Frage der deutschen Einheit, einer endgültigen europäischen Friedensregelung und eines einheitlichen Europa in die Ferne gerückt ist, in der sich eine Brücke zwischen der sowjetischen Ideologie und der westlichen Vorstellung von der Gesellschaftsordnung herstellen läßt.

So bleibt also auch nach dieser Entschließung eine friedensvertragliche Regelung für Deutschland in Aussicht, das unveräußerliche Recht auf Selbstbestimmung unberührt, mit dem Ziel auf eine Wiederherstellung der nationalen Einheit im europäischen Rahmen. Jeder weiß, daß hier schon die Auslegungsschwierigkeiten zwischen uns, zwischen dem Westen und der sowjetischen Politik zur Zeit beinahe unüberbrückbar sind, denn auch die Sowjetunion nimmt für sich in Anspruch, das Selbstbestimmungsrecht der Völker zu achten.

Ein wichtiger Punkt, was erfreulicherweise deutlich auch in der Entschließung gesagt wird, ist die Festlegung, daß mit dem Anspruch auf Verwirklichung des Selbstbestimmungsrechts die Bundesrepublik Deutschland keinen Gebiets- oder Grenzänderungsanspruch erhebt. Dies dürfte insbesondere für Polen in Übereinstimmung mit dem Vertrag und damit ein Sicherheitsfaktor sein. Das Angebot an die DDR zur Normalisierung des Verhältnisses zwischen der Bundesrepublik und der DDR zeigt auf die nächsten Schritte, die notwendig sind, um dem friedlichen Nebeneinander, das Voraussetzung für europäische Zusammenarbeit ist, in Deutschland Substanz zu verschaffen. Störenfriede dieser Entwicklung setzen sich in Widerspruch zu allen, die in den Verträgen eine Hoffnung auf friedliche Zusammenarbeit sehen.

Mit der Ratifizierung der Verträge beginnt in Europa ein neuer Abschnitt. (-/ex/10.5.1972/ks)

+ \* +

### Spürbare Erleichterungen

Der Verkehrsvertrag mit der DDR: Ein bedeutender Schritt  
zur Normalisierung

Von Horst Grabert

Senator für Bundesangelegenheiten in Berlin

Am 26. April 1972 sind die von Staatssekretär Bahr und DDR-Staatssekretär Dr. Kohl intensiv geführten Verhandlungen über einen Verkehrsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR erfolgreich abgeschlossen worden, der Vertrag wird bei der Paraphierung veröffentlicht werden.

Schon jetzt aber läßt sich sagen, daß in diesem Abkommen eine ganze Reihe bisher unstrittener wichtiger Fragen geklärt und geregelt wurde. Über alle Fragen des Verkehrs von Personen und Gütern auf Schiene und Straße und des Güterverkehrs auf den Wasserwegen sowohl auf den Binnengewässern als auf See wurden Vereinbarungen erzielt. Ein Abkommen über die Haftpflichtversicherung, das den Ausgleich von Schäden bei Autounfällen westdeutscher Reisender in der DDR sicherstellt, wurde geschlossen. Darüber hinaus wird es über zahlreiche Fragen der praktischen Durchführung des Verkehrs ständige Kontakte zwischen den zuständigen Behörden der Bundesrepublik und der DDR geben, um den Verkehr zu erleichtern und möglichst zweckmäßig zu gestalten, um Störungen zu vermeiden oder zu beseitigen und um die Planung der Weiterentwicklung und Verbesserung der Verkehrsverbindungen miteinander abzustimmen.

Damit ist ein weiterer bedeutender Schritt auf dem Wege zur Normalisierung des Verhältnisses zwischen den beiden deutschen Staaten getan. Bei der Abwicklung des Verkehrs gab es bisher zahlreiche Unklarheiten, Unstimmigkeiten und Schwierigkeiten. In vielen Einzelfällen hat die DDR mangels jeglicher Übereinkunft mit der Bundesrepublik Regelungen getroffen, die ausschließlich

ihren eigenen Vorstellungen entsprachen. Nun ist an Stelle einseitiger Maßnahmen eine Vereinbarung getreten, die den Verkehr erstmals auf eine feste vertragliche Grundlage stellt, welche dieselbe Verbindlichkeit hat wie andere Verträge der Bundesrepublik mit dritten Staaten. Dieses Ergebnis kam nur zustande, weil auch die DDR in langwierigen und zähen Verhandlungen Entgegenkommen zeigte.

Die Bestimmungen des Vertrages werden auf Berlin (West) Anwendung finden, so daß auch auf diesem Gebiet eine sachliche Einbeziehung erfolgt. Dies ist von erheblicher Bedeutung und war erst möglich durch das Vier-Mächte-Abkommen über Berlin, in dem die Sowjetunion die bestehenden Bindungen zwischen der Bundesrepublik und West-Berlin ausdrücklich anerkennt.

Im Zuge der Normalisierung zwischen beiden deutschen Staaten eröffnen sich Ausblicke auf Verbesserungen in naher Zukunft, die weit über den Verkehrsvertrag hinausreichen:

Die DDR hat uns informiert, daß sie nach Inkrafttreten des Vertrages Reiseerleichterungen im Verkehr von West nach Ost und von Ost nach West einführen wird. Auf Antrag von Bürgern der DDR werden nicht nur deren Verwandte, sondern auch Bekannte aus der Bundesrepublik nicht nur einmal, sondern mehrmals jährlich zu Besuchern in die DDR einreisen können.

Zudem können Bewohner der Bundesrepublik bei entsprechenden Einladungen auch zu geschäftlichen, kulturellen, sportlichen und religiösen Zwecken in die DDR reisen. Auch für touristische Reisen in die DDR sind Vereinbarungen zwischen den staatlichen Reisebüros vorgesehen.

Die Benutzung eines Fkws bei Fahrten in die DDR, die bisher nur in Ausnahmefällen gestattet wurde, soll künftig in weit größerem Umfang möglich sein. Dabei können erheblich mehr Geschenke mitgeführt werden.

Besonders hervorzuheben ist, daß sich die Regierung der DDR bereit erklärt hat, in dringenden Familienangelegenheiten Reisen aus der DDR in die Bundesrepublik zu ermöglichen.

Mit der Verwirklichung dieser Zusicherungen wird nun auch für die Bewohner der Bundesrepublik eine weitgehende Ausgleiche an die Vorteile erreicht, welche die Berlin-Regelung den West-Berlinern für Reisen in die DDR und nach Ost-Berlin einräumt, und den Deutschen in der DDR wird in umgekehrter Richtung das ermöglicht, was für die West-Berliner 1963 als erster kleiner Schritt eine neue Entwicklung einleitete.

Diese Ergebnisse sollen wirksam werden mit dem Inkrafttreten des Verkehrsvertrages, der nach der Ratifizierung der Ostverträge unterschrieben wird und der dann von Bundesrat und Bundestag beraten werden muß. Hier wird deutlich, daß die von der sozial-liberalen Koalition eingeleiteten konkreten Schritte zur Entspannung gegenüber der Sowjetunion und Polen zugleich auch Vereinbarungen mit der DDR ermöglichen, die zu den ersten spürbaren Erleichterungen für die Menschen in beiden deutschen Staaten geführt haben. Der Verkehrsvertrag eröffnet die Aussicht, nun auch in anderen Fragen zu Übereinkünften mit der DDR zu gelangen, die im Interesse der Menschen in beiden Teilen Deutschlands liegen.

(-/ex/ 10.5.1972/ks)

## Internationaler Standard nicht erreicht

Bundesrepublik hat eine zu hohe Säuglingssterblichkeit

Von Dr. Hans Bardens MdB

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft  
Sozialdemokratischer Ärzte und Apotheker

Betrachtet man die Qualität der medizinischen Versorgung der Bevölkerung der Bundesrepublik, so fällt auf, daß nicht auf allen Gebieten der internationale Standard voll gehalten oder erreicht werden konnte. Eines dieser Gebiete ist die Perinatalogie, die Medizin, deren Aufgaben sich auf die Phase kurz vor bis kurz nach der Geburt - genauer gesehen von der 28. Schwangerschaftswoche bis zum 7. Lebensjahr - erstrecken. Ein Anzeichen dafür, daß der internationale Standard hier noch nicht erreicht wurde, ist die im Vergleich zu anderen Industriestaaten relativ hohe Säuglingssterblichkeit.

Die Perinatalogie ist in der Kette der medizinischen Fachdisziplinen ein relativ junges Glied, ihr kommt jedoch ständig wachsende, in der Bundesrepublik mit ihren sinkenden Geburtenziffern auch bevölkerungspolitische Bedeutung zu. Die Aufgaben der perinatalen Medizin werden heute noch in der Bundesrepublik bis auf wenige Ausnahmen von zwei Fachbereichen wahrgenommen. Die erste Phase bis zur Geburt betreut der Frauenarzt, die Phase danach der Kinderarzt.

Es ist leicht zu erkennen, daß besonders für Risikogeburten, die aufgrund des allgemeinen medizinischen Fortschritts sehr wohl verbesserte Chancen haben, ein diese beiden Bereiche integrierender neuer Bereich erforderlich ist; dies umso mehr, da bei jeder Entbindung die Möglichkeit einer Risikogeburt nicht auszuschließen ist. Ein Blick auf die regionale und fachliche Struktur der Krankenhäuser erklärt warum: Nur in größeren Krankenhauseinheiten sind

zugleich leistungsfähige gynäkologische und pädiatrische Abteilungen vorhanden. In den meisten der Fälle liegen zwischen beiden Abteilungen zum Teil erhebliche räumliche Entfernungen. Dies ist der entscheidende Nachteil.

Unabhängig von dem sich ergebenden finanziellen Problem wäre es nun auch sinnwidrig, wollte man das Problem dadurch lösen, sowohl bei Frauen - als auch bei Kinderkliniken neu zu erstellende geburtshilfliche Notfallstationen einzurichten. Erforderlich sind vielmehr nur auf diese Fälle abgestimmte Notfalleinrichtungen. Ohne vorherige Intensivierung der Perinatalogie in Forschung und Lehre und damit die notwendige Bereitstellung der Fachkräfte muß dieses Unterfangen jedoch sinnlos bleiben.

Es ist auch ersichtlich, daß nicht jede Klinik mit solchen geburtshilflichen Notfalleinrichtungen ausgerüstet werden kann. Die Bundesregierung vertritt, gestützt auf wissenschaftliche Erhebungen, hierzu die Auffassung, daß Kliniken erst ab 1000 Entbindungen pro Jahr den notwendigen Erfahrungshorizont für den Betrieb solcher Einrichtungen gewährleisten.

In Zukunft ist also vermehrt darauf zu achten, daß auf solche Aufgaben vorbereitete Schwerpunktkliniken vorhanden sind. Diese müssen räumlich so gesteuert werden, daß möglichst für alle Gebiete eine qualitativ gleichwertige Versorgung garantiert wird. Ohne Planung des Bedarfs und der erforderlichen finanziellen Mittel wird dies nicht möglich sein. Jahreskrankenhausbeiprogramme und Krankenhausbedarfspläne sind damit Vorbedingung zur Verbesserung von Qualität und Effektivität der Leistung der Perinatalen Medizin. Auch unter diesen Gesichtspunkten sollte man wünschen, daß das hierzu erforderliche Krankenhausfinanzierungsgesetz bald die letzten parlamentarischen Hürden überwindet.

(- / ex / 10.5.1972 / ml)