

# SPD demokratischer pressediens

P/XXVII/120

27. Juni 1972

Oppositions-Finanzgalopp eines einzigen  
Tages

-----  
Für das Bundestagswahl-Merkbuch: Der 21. Juni  
1972

Von Max Seidel MdB  
Stellv. Vorsitzender des Haushaltsausschusses  
des Bundestages

Seite 1 / 29 Zeilen

Der Vertrag von Rom ist lückenhaft

-----  
Weitere Bereiche der Verkehrspolitik gehören  
in die Kompetenz der EWG

Von Horst Seefeld MdB  
Mitglied des Europäischen Parlaments

Seite 2 und 3 / 81 Zeilen

Der Chefarzt neuen Typs

-----  
Reformpläne zur Anpassung an den Fortschritt  
der Wissenschaft

Von Johannes Rau MdL  
Minister für Wissenschaft und Forschung des  
Landes Nordrhein-Westfalen und Mitglied des  
SPD-Vorstands

Seite 4 und 5 / 55 Zeilen

Sonderbeilage: "Selbstbestimmung und  
----- Eingliederung"

Chefredakteur: Dr. E. Eckert  
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler  
5300 Bonn 12, Heussallee 2-10  
Postfach: 120 406  
Presshaus I, Zimmer 217-224  
Telefon: 22 80 37 - 38  
Telex: 686 646 / 686 647/  
686 648 PPP D

Herausgeber und Verleger:

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

Oppositions-Finanzgalopp eines einzigen Tages

Für das Bundestagswahl-Werkbuch: Der 21. Juni 1972

Von Max Seidel MdB

Stellv. Vorsitzender des Haushaltsausschusses des Bundestages

Tagtäglich schreibt und redet die Opposition, der Strauß, Barzel & Co. über die Finanzen des Bundes. Als Partei reist sie im Gewande der Sparsamkeit durch die Lande. Für die Verabschiedung des Bundeshaushaltes 1972 hat sie die radikale Anwendung des Rotstiftes angekündigt. Die konkreten Streichungsvorschläge bleiben freilich vorerst Geheimnis der Opposition, denn Absichten sind noch keine Taten.

Was aber die wirkliche Praxis dieser Sparsamkeitsapostel ist, das konnte der Parlamentszuhörer am Mittwoch, den 21. Juni, im Bundestag erleben.

Im Schnellverfahren sollte nach dem Willen der Opposition die Strukturveränderung der Rentenversicherung vorgenommen werden. Wäre das geschehen, hätte sich der Bund der Folgewirkung für die knappschaftliche Rentenversicherung mit einem Mehraufwand von 223 Millionen DM für das Haushaltsjahr 1972 nicht entziehen können. Des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Rentner und Kriegsoptionen wegen wäre außerdem eine zusätzliche Mehrausgabe für die Kriegsoptionversorgung in Höhe von 280 Millionen DM in diesem Haushaltsjahr entstanden.

Damit war es an diesem Tag noch nicht genug. Im Zusammenhang mit der 25. Novelle des Lastenausgleichsgesetzes forderte die Opposition zusätzlich 100 Millionen DM zu Lasten des Bundes.

Der erstaunte Zuhörer des 21. Juni 1972 stellt fest: Das Ergebnis dieses Finanzgalopps der Opposition an einem Tag hätte den Bundeshaushalt 1972 mit rd. 600 Millionen DM belastet, ohne daß ein sachgerechter Deckungsvorschlag vorgelegt wurde. Das sind mir schöne Prediger der Sparsamkeit!

Die Koalitionsparteien SPD/FDP haben diese unseriösen Ausgabe-forderungen der Opposition für 1972 verhindert.

(-/ee/27.6.1972/ks)

## Der Vertrag von Rom ist lückenhaft

Weitere Bereiche der Verkehrspolitik  
gehören in die Kompetenz der EWG

Von Horst Seefeld MdB

Mitglied des Europäischen Parlaments

Wenn nicht alles täuscht, werden wir noch in unserer Generation außer einer Renaissance der klassischen Eisenbahnen neue Schnellbahnen bekommen, die auf einem besonderen Fahrweg mit hohen Geschwindigkeiten fahren werden. Heute weiß niemand: Wird es die Magnetbahn oder eine Luftkissenbahn sein? Werden diese neuen Bahnen die Ländergrenzen im Inneren des immer kleiner erscheinenden Kontinents überschreiten können? Unsere Väter und Großväter haben nicht geschafft, was unsere Urgroßväter im vorigen Jahrhundert erreichten. Damals wurde eine einheitliche Spurweite für die europäischen Eisenbahnen geschaffen. Ein einheitliches System der Elektrifizierung aber wurde nicht erreicht. Werden wir trotz aller politischer Einheitsbestrebungen an der Aufgabe, ein einheitliches europäisches Schnellbahnsystem zu schaffen, scheitern?

Wird Europa eine einheitliche Haltung in der Frage des zivilen Überschallschnellen Luftverkehrs einnehmen? Wird Europa eine einheitliche Haltung in der Frage der wachsenden Schiffsgrößen im Seeverkehr einnehmen? Werden wir eine gemeinsame Formel zur Rettung der Innenstädte vor der Erstickung finden können?

Die Europäische Gemeinschaft darf der Entwicklung nicht hinterherlaufen. Wir müssen versuchen, die Zukunft aktiv zu planen und zu bestimmen, in welche Richtung wir gehen wollen. Um dies zu erreichen, müssen wir aber erst einmal das jetzt Vorhandene zusammenlegen und einen gemeinsamen Verkehrsmarkt schaffen, eine gemeinsame Verkehrspolitik.

Diese Gedanken und Forderungen möchte ich am Beispiel der Seehafenpolitik erläutern. Seehafeninteressen werden von den einzelnen Mitgliedstaaten als lebenswichtige Interessen betrachtet. Jede Regierung ist bereit, die Interessen ihrer Seehäfen zu verteidigen. Aber auch für die Gemeinschaft als Ganzes haben die Seehäfen die gleiche Bedeutung. Zum Beispiel muß eine Gemeinschaft, die sich als weltoffen versteht, eine aktive Seehafenpolitik betreiben. Wie steht es nun mit der gemeinsamen Politik auf diesem Gebiet?

Der Vertrag von Rom gibt dafür keine Richtlinien. Im Gegenteil, er hat uns einige schwierige juristische Rätsel aufgegeben. Überhaupt sind die Verkehrsbestimmungen des EWG-Vertrages - unsystematisch und lückenhaft wie sie sind - nur erklärbar, wenn man weiß, daß die Verkehrsexperten, die diesen Vertragstitel entwerfen sollten, keineswegs ihre Arbeit beendet hatten, als die Regierungen auf Unterzeichnung drängten. Man schrieb einfach in den Vertrag das, worüber man zu diesem Zeitpunkt einig geworden war. Für die Hafenpolitik hat das schwerwiegende Folgen. Bekanntlich sagt Artikel 84

des Vertrages, daß die Verkehrsbestimmungen nur für Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straßenverkehr gelten, während Luftverkehr und Seeschifffahrt nur durch ein besonderes, vom Rat zu beschließendes Verfahren in die Tätigkeitsbereiche der Gemeinschaft einbezogen werden können. Da ein solcher Beschluß nicht erfolgt ist, ist die Seeschifffahrt jetzt noch außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Europäischen Gemeinschaft. Über die Häfen sagt aber keine Bestimmung etwas. Gehört die Hafenpolitik zur Seeschifffahrt? Das kann nur jemand bejahen, der sich nicht überlegt, daß die schwierigsten Probleme der Hafenpolitik in der Regelung der Verkehrsströme im Hinterland bestehen. Umgekehrt: Aufgrund der geographischen Struktur Europas kreuzen sich überall sehr dicht an der Küste die Hinterlandverbindungen der Seehäfen. Hierdurch ergibt sich, daß fast jede verkehrspolitische Maßnahme in Europa Auswirkungen auf die Hafenkonkurrenz hat. Wo könnte man in Belgien, Deutschland, Frankreich und den Niederlanden eine Autobahn bauen oder eine Eisenbahn elektrifizieren, ohne daß dadurch die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Häfen verschoben werden? Wie könnte man über die Rheinschifffahrt und damit über die gesamte Binnenschifffahrt sprechen, ohne Hafeninteressen zu berühren?

In dieser Lage ist es offensichtlich nicht möglich, durch juristische Auslegung des EWG-Vertrages zu einer Lösung zu kommen. Der Vertrag gibt einfach nichts her!

Trotzdem muß man eine gemeinsame Seehafenpolitik entwickeln, von der sicherlich einzelne Teile erst dann verwirklicht werden können, wenn der Ministerrat einen Beschluß nach Artikel 84 Absatz 2 darüber faßt, die Seeschifffahrt in den Tätigkeitsbereich der Gemeinschaft einzubeziehen. Aber um in der Politik für Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Straße keine Fehler zu machen, muß eine Konzeption vorhanden sein, die entweder den Seehafenwettbewerb verbessert oder die dazu führt, daß der Widerstand der Mitgliedstaaten gegen Vorschläge der Gemeinschaft unüberwindlich wird, weil sie ihre lebenswichtigen Seehafeninteressen bedroht sehen.

Im Europa-Parlament wurde vor kurzem ein Bericht zu diesem Thema verabschiedet. Vielleicht ist er hilfreich beim Suchen nach dem besten Weg.

Es bleibt zu hoffen, daß nunmehr - viel zu spät und viel zu langsam - weitere wichtige Detailfragen europäischer Verkehrspolitik vom Rat und von der Kommission behandelt werden.

(-/ex/27.6.1972/bcy)

+ + +

### Der Chefarzt neuen Typs

Reformpläne zur Anpassung an den Fortschritt der Wissenschaft

Von Johannes Rau MdL

Minister für Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-  
Westfalen und Mitglied des SPD-Vorstands

In den letzten Jahrzehnten ist versäumt worden, die Organisation der medizinischen Forschung und Krankenversorgung dem Fortschritt der Wissenschaft anzupassen. Das muß sozialdemokratische Hochschulpolitik beschleunigt aufholen. Der Wissensstoff in der Medizin hat sich in den letzten 15 Jahren vervielfacht; ebenso sind die Möglichkeiten, aber auch die Anforderungen in der ärztlichen Versorgung der Kranken gestiegen. Trotzdem wurde die Fiktion aufrechterhalten, daß ein Lehrstuhlinhaber ein ganzes Fach - etwa die Chirurgie - in der Forschung, in der Lehre und in der Facharztweiterbildung allein vertreten und dazu noch neben einer umfangreichen Privatpraxis künftig 200 und mehr Kranke verantwortlich betreuen könne.

Die Reform des Hochschulklinikwesens muß die traditionellen Fächer in der Medizin in eine Anzahl neuer Teilgebiete aufgliedern. Für jedes dieser Teilgebiete muß ein Professor zuständig sein. Damit wird die Zahl der Ordinarien im medizinischen Bereich einer Hochschule von etwa 30 auf 64 vermehrt werden. Damit wird auch die Zahl der Betten verringert, für die der einzelne Professor zuständig ist.

Die Verbreiterung der Spitze wird eine intensivere Nutzung der Forschungseinrichtungen und eine fachliche, qualifiziertere Betreuung der Kranken auch in der dritten Pflegeklasse sicherstellen. Die Lehre und die Facharzt-Weiterbildung können intensiviert werden. Bisher in der Bundesrepublik vernachlässigte Spezialfächer

können erstmalig kontinuierlich betreut und weiterentwickelt werden, weil sie mit einem eigenen Lehrstuhl vertreten sein werden.

Die Spezialisierung muß jedoch durch verstärkte Maßnahmen zur Integration ausbalanciert werden. Die neuen Teilgebiete sollen Abteilungen der bisherigen Fachinstitute und Kliniken bilden. Die Kliniken sollen nach Möglichkeit zu Zentren zusammengeschlossen werden. Statt des einen Klinikdirektors, der heute als "Chefarzt" fungiert, müssen in Zukunft mehrere Professoren als leitende Ärzte nebeneinander tätig sein. Jeder dieser leitenden Ärzte muß für einen bestimmten Patientenkreis allerdings allein verantwortlich bleiben. Eine Abstimmung am Krankenbett kann es auch in Zukunft nicht geben, aber jeder leitende Arzt wird in Zukunft für weniger Patienten zuständig sein und sie daher besser betreuen können. Außerdem wird der Zwang zur gegenseitigen Konsultation vergrößert.

Die administrative Leitung einer Hochschulklinik sollte einem kollegialen Direktorium übertragen werden. Es müßte aus den leitenden Ärzten, Vertretern der ärztlichen Mitarbeiter, des medizinisch-technischen Personals und der Oberschwester bestehen.

Zur Reform des Hochschulklinikwesens gehört auch die Reform der privatärztlichen Nebentätigkeit der Hochschullehrer in der Medizin. Diese Reform wirft eine Reihe verfassungs- und beamtenrechtlicher Probleme auf, die zum Teil noch nicht gelöst werden können. Das Reformprogramm des nordrhein-westfälischen Wissenschaftsminister legt drei Modelle für eine stufenweise Neuregelung der privatärztlichen Nebentätigkeit vor.

Wie in allen Bereichen der Hochschulpolitik ist es auch bei der Reform des Hochschulklinikwesens unerlässlich, daß die vorgelegten Reformpläne mit den Interessierten und Betroffenen eingehend diskutiert werden. Auf dieser Basis und in Kenntnis dieser Diskussion werden dann die politischen Entscheidungen zu treffen sein.

(-/ ex/27.6.1972/bgy)