

SPD demokratischer pressediens

P/XXVIII/179

18. September 1973

Die Aufnahme in die UNO

Zwei deutsche Staaten in den Vereinten Nationen
Seite 1 / 42 Zeilen

Vorfahrt hat der Mensch!

Gedanken und Fragen zum Thema Auto
Seite 2 und 3 / 90 Zeilen

Abgeordnete setzen sich Maßstäbe

Verhaltensregeln für Berlins Volksvertreter
Von Walter Sickert
Präsident des Berliner Abgeordnetenhauses
Seite 4 und 5 / 67 Zeilen

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

Chefredakteur: Dr. E. Eckert
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler
5300 Bonn 12, Heussallee 2-10
Postfach: 120 408
Pressesaal I, Zimmer 217-224
Telefon: 22 80 37 - 38
Telex: 686 946 / 686 947

Herausgeber und Verleger:

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

Die Aufnahme in die UNO

Zwei deutsche Staaten in den Vereinten Nationen

Mit der am 18. September erfolgten Aufnahme beider deutscher Staaten in die Vereinten Nationen ist ein gewisser Abschluß deutscher Nachkriegsgeschichte und der Beginn eines neuen Kapitels erfolgt. Dieser Tag gibt weder Anlaß zum Stolz, noch zur Trauer. Der Eintritt in die UNO wurde erst ermöglicht durch den zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik abgeschlossenen Grundlagenvertrag, der das besondere Verhältnis zwischen beiden Staaten deutscher Nation regelt. Das Weltforum der Vereinten Nationen wird nun zwei deutsche Stimmen zu hören bekommen und diese werden - wie kann es auch anders sein bei gegensätzlichen Gesellschaftssystemen - selten in Einklang zu bringen sein. Übrigens ist dies kein neuer Zustand, die Welt hat sich daran schon lange gewöhnt. So bleibt zu hoffen, daß die UNO von der Austragung innerdeutscher Querelen verschont wird. Sie ist sowieso genug mit Problemen, Nöten und Schwierigkeiten von weltweiter Bedeutung belastet.

Der Bundesrepublik wachsen nun als Vollmitglied neue Pflichten und Aufgaben zu. Sie besitzt in allen Kontinenten ein Ansehen, wie kaum ein deutscher Staat zuvor in der Geschichte. Dieses gilt es nun mit aller Bedachtsamkeit zugunsten aller friedensfördernden Kräfte in die Waagschale zu werfen. Noch ist die Charta der Vereinten Nationen lange nicht verwirklicht, noch bleiben Abrüstung und ein friedliches Zusammenleben aller Staaten und Völker mit dem Ziel wachsender Verständigungsbereitschaft eine immerwährende Herausforderung, der es sich zu stellen gilt. Dazu bedarf es des Mutes, eines geschärften Realitätssinns, der Weitsicht und auch der Kühnheit.

Von den Vereinten Nationen kann man keine Wunder erwarten, sie können ja nur so stark oder so ohnmächtig sein, wie und wenn es ihre Mitglieder so wollen. Immerhin sind sie eine Stätte der Begegnung von Vertretern fast aller Staaten der Welt und der gewichtigste Sammelpunkt von Erkenntnissen und Informationen, aber auch ein Ort heftiger und leidenschaftlicher Auseinandersetzungen. Die Bundesrepublik Deutschland wird dazu nun Stellung nehmen müssen, wenn es etwa bei Fragen des Kolonialismus, des Rassismus und der Unterdrückung von Menschenrechten um Abstimmungen geht. Die bisher von der Regierung Brandt/Scheel praktizierte Politik des Ausgleichs und des Gewaltverzichts dürfte es ihr gewiß erleichtern, in solchen Fragen von weltweiter Brisanz klare und überzeugende Positionen zu beziehen.

(ae/18.9.1973/bgy/ex)

+ + +

Vorfahrt hat der Mensch !

Gedanken und Fragen zum Thema Auto

Schon die Programmankündigungen zur diesjährigen Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt waren ungewöhnlich. Die zehntägige Show, so erfuhr man im voraus, werde nicht nur die neuen "Goldenen Kälber" der Saison präsentieren, sondern auch Podiumsdiskussionen über den Themenkreis "Auto und Gesellschaft". Nun gut - wir werden die Ergebnisse sehen und prüfen; jetzt schon ist es aber erlaubt zu fragen: Warum mußten erst 44 Frankfurter Autoausstellungen vergehen, ehe jemand auf die Idee kam, über Autos nicht nur als Prestigemaschinen zur Unterbringung von Personen, PS und Extras nachzudenken? Ist die Reizschwelle menschlichen Unbehagens so hoch, daß uns erst die Abgas-Atemnot zum Sprechen bringt, haben Chrom und Lack uns so geblendet, daß wir erst heute das Millionenheer von Verkehrsopfern wahrnehmen?

Dies sind nicht nur Fragen an die Industrie, und hier fragt keiner, der den unbestreitbaren Nutzen des Autos verschweigen will. Fest steht:

- Das Auto hat dem Menschen ein Stück Freiheit und Unabhängigkeit gegeben und zum Abbau des Gefälles zwischen Stadt und Land, zwischen hochindustrialisierten und Entwicklungsgebieten beigetragen.

- Die durch das Automobil erreichte Mobilität stellt eine neue Qualität im modernen Leben dar.

- Der Automobilbau ist ein Kernstück unserer Industrie, dem Millionen Menschen ihr Einkommen verdanken.

Dies alles ist bekannt, und es ist richtig. Und die Public-Relations-Manager der Industrie werden nicht müde, diese Tatsachen in täglich neue Worte und Bilder zu kleiden. Vielleicht ist es gerade diese Werbung, die uns vergessen läßt, vernehmlich nach dem Preis zu fragen, den wir für den vom Auto ausgehenden gesellschaftlichen Fortschritt Jahr um Jahr zahlen: nach den Unfall- opfern, nach beeinträchtigter Lebensqualität durch Lärm und Abgase, nach den physischen und finanziellen Belastungen der Autokäufer. Ist es zudem wirklich laienhafte Nörgelei, wenn viele meinen, die Versicherungsprämie sei höher als das versicherte Risiko? Sicher ist, die Kraftfahrzeugsteuern, steigende Versicherungsprämien und Reparaturkosten schränken den finanziellen Spielraum und damit die Mobilität des Autofahrers ein. Es gibt Automobilproduzenten, die sagen, für die Verkehrssicherheit hätten öffentliche Hand und damit die Politiker zu sorgen. Warum aber werden viele Serienfahrzeuge zwar mit Zigarettenanzündern, aber ohne Sicherheitsgurte und ohne Kopfstützen geliefert? Ist es alleinige Schuld des Konsumenten, wenn ihm Styling und Liegesitz wichtiger sind als Vorrichtungen zum Überleben bei Unfällen - oder suggeriert

hier nicht eine Prestige- und Neidwerbung Bedürfnisse, die ähnlich "ursprünglich" sind wie das Verlangen nach farbiger Herrenunterwäsche?

Wie sieht es nun mit der Verantwortung des Politikers aus? Es gibt giwiß Denkmodelle über eine absolut "richtige" Politik, auch Verkehrspolitik. In der Praxis hat sich solche Zeichenbrett-politik immer als Utopie erwiesen. Niemand will heute mehr die Diskussion über die Verkehrspolitik der fünfziger und sechziger Jahre aufwärmen, weil der damalige Slogan "Das Auto hat Vorfahrt", wie nun jeder weiß, eben falsch war. Vorfahrt hat der Mensch! Die zügellose Asphaltierung der Landschaften beschert uns nicht mehr Natur, sondern weniger; eine "verkehrsmäßig erschlossene" Natur-landschaft degeneriert leicht zu einem Straßennetz mit mikrigen Grünzonen. Da keine Umkehr vom Heute möglich ist, müssen wir die sachliche Diskussion fortsetzen, versuchen, die jeweils optimale Kombination zwischen individuellem Personenverkehr und öffentlichem Nah- und Fernverkehr zu finden. Verbundsysteme - wie im Rhein-Main-Gebiet - deuten in eine erfolgversprechende Richtung.

Ein Thema soll hier noch angesprochen werden, das uns nicht zuletzt die wilden Streiks der vergangenen Wochen in den Blickpunkt rückten. Bei der Debatte über das Produkt Auto, über seine Stellung in der Gesellschaft wurde vielleicht die Mehrheit seiner Produzenten übersehen: also die Arbeiter in den Werkhallen, an den Fließbändern. Bei der Eröffnung der Frankfurter Automobilausstellung ging der hessische Ministerpräsident Albert Osswald auf diesen Aspekt des Themas "Auto und Gesellschaft" ein. Er stellte die Frage, ob bei der Gestaltung der Produktionsprozesse die menschliche Arbeit in allen Fällen entsprechend unserem gesellschaftlichen Entwicklungsstand genutzt und wertgerecht kalkuliert wird. Und genau mit dieser Frage erhält die Diskussion eine neue, umfassendere Dimension. Denn - so läßt sich weiter fragen - zwingt der internationale Wettkampf die Autoindustrie lediglich aus Kosten- und Gewinngründen zur Rationalisierung, oder müßte dabei nicht stärker als bisher die Chance genutzt werden, die menschliche Arbeit zu erleichtern? Wer Normzeiten bei der Bandmontage kennt, weiß wovon hier gesprochen wird!

Und weiter: Ist es richtig, wenn ausländische Arbeitskraft für die Bundesrepublik zu einem "Marktpreis" gekauft wird, der nicht dem Lohn entspricht, der für vergleichbare inländische Arbeitnehmer gezahlt wird? Es geht doch wohl nicht an, daß wir mit Produktionsverhältnissen und Marktpreisen von gestern die gesellschaftlichen Bedingungen der Zukunft schaffen! Gewiß, dies sind keine Fragen an die Automobilindustrie allein - sie richten sich an die Gesamtwirtschaft, an die Gewerkschaften, an uns alle. Es sind Fragen, an deren Antworten man den Wert und Nutzen der Frankfurter Ausstellungsdiskussion "Auto und Gesellschaft" auch messen wird.

(el/18.9.1973/ks/ex)

Abgeordnete setzen sich Maßstäbe

Verhaltensregeln für Berlins Volksvertreter

Von Walter Sickert

Präsident des Berliner Abgeordnetenhauses

Noch ist die bundesweite Diskussion unvergessen, die dadurch entstanden ist, daß Beraterverträge von Bundestagsabgeordneten öffentlich-bekanntgeworden waren. Verträge dieser Art und andere Vorkommnisse im parlamentarischen Raum wurden weithin als Verstoß gegen die politische Moral von Abgeordneten empfunden. Allgemein wurde die Gefahr einer gewinnsüchtigen Ausweitung des Abgeordnetenmandats zum Nachteil des eigentlichen, vom Wähler gewollten Auftrages an den Abgeordneten erkannt.

Bestimmte Vorgänge im Deutschen Bundestag hatten dessen Präsidium im Jahre 1970 veranlaßt, Vorschläge für Verhaltensregeln für Abgeordnete auszuarbeiten und diese durch den Geschäftsordnungsausschuß prüfen zu lassen. Auch die Interparlamentarische Arbeitsgemeinschaft, der Bundestag und Länderparlamente, also auch das Abgeordnetenhaus von Berlin, angehören, befaßte sich ebenfalls mit diesen Vorschlägen. Das Endergebnis war schließlich der ohne Gegenstimmen bei einer Enthaltung gefaßte Beschluß des Bundestages im September 1972, mit dem er seinen Mitgliedern eine Reihe von Verhaltensregeln auferlegt, die künftig Bestandteil der Geschäftsordnung sind.

Die Konferenz der Präsidenten der deutschen Länderparlamente hat diesen Bundestagsbeschluß begrüßt und ihren Parlamenten empfohlen, baldmöglichst entsprechende Vorschriften zu beschließen. Diese sollen vor allem die Offenlegung des Berufs und der wirtschaftlichen Bindungen der Landtagsabgeordneten unter Einschluß von vergüteten Nebentätigkeiten - insbesondere von Beraterverträgen - sowie von Spenden für ihre politische Tätigkeit betreffen. Wegen der vom Bundestag gleichfalls beschlossenen Registrierung von Interessenverbänden sollen seine Erfahrungen abgewartet werden.

Ende 1972 wurde von der Landtagspräsidenten-Konferenz ein Musterentwurf für Verhaltensregeln erarbeitet, der auf die Bedürfnisse der Länderparlamente zugeschnitten ist. Auf dieser Grundla-

ge haben mit mehr oder minder geringfügigen Abweichungen das Land Nordrhein-Westfalen im Dezember 1972 und das Land Schleswig-Holstein im Januar 1973 Verhaltensregeln beschlossen.

Das Berliner Abgeordnetenhaus ist mit seinem von allen drei Parteien getragenen Beschluß also das dritte Länderparlament mit einer solchen Regelung. Es ist damit zwar kein Pionier in der Erschließung von Neuland auf dem Gebiet der parlamentarischen Geschäftsordnungen, aber es kann zusammen mit seinen Vorgängern vielleicht eines Tages von seinen Erfahrungen an jene Parlamente abgeben, die in ihren Überlegungen noch nicht so weit sind wie wir oder gar noch bedenken, ob sie überhaupt eine Verhaltensregelung suchen sollen.

Die Qualität eines Parlaments ist die Summe der Qualitäten seiner einzelnen Mitglieder. Dies ist eine Erfahrung aller Parlamente in aller Welt. Auf der anderen Seite ist kein Parlament und kein Parlamentsmitglied vor Einflüssen und Anfechtungen geschützt, die sich eines Tages zum Nachteil der moralischen Integrität der Volksvertretung auswirken können. Hier eine Grenze, einen Damm zu setzen, ist das Ziel der Initiatoren der neuen Verhaltensregeln.

Wie weit sie einen Schutz vor den vom Wähler nicht gewollten Einflußnahmen und Abhängigkeiten bieten können, muß die Zukunft erweisen. Insbesondere muß sich herausstellen, wie weit die moralische Kraft dieser Regeln wirkt, ohne daß ihre Beachtung durch Sanktionen gleich welcher Art erzwungen werden kann.

In einigen anderen Bundesländern gibt es Möglichkeiten zu Sanktionen gegen den Mißbrauch des Abgeordnetenmandats. Ich erinnere zum Beispiel an Hamburg und Bremen, wo das Plenum durch seinen Beschluß ein Mandat aberkennen kann, oder an Niedersachsen, wo Anklage vor dem Staatsgerichtshof erhoben werden kann. Ob in Berlin eines Tages auch Sanktionen gegen Abgeordnete angewandt werden sollten, das ist eine Frage der Zukunft. Die Parlamentsreform-Kommission wird sich schon in naher Zukunft mit Fragen der mißbräuchlichen Ausnutzung des Abgeordnetenmandats befassen. Vorerst also ist dieser Drei-Parteien-Beschluß ein Appell an alle 138 Mitglieder des Abgeordnetenhauses von Berlin. (-/ 18.9.1973/bgy/ex)