

SPD demokratischer pressediens

P/XXIX/45

6. März 1974

Kein Tummelplatz für abstraktes Theoretisieren

Kommunalpolitik ein wesentlicher Bestandteil sozial-
demokratischer Arbeit

Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen MdB
Vizepräsident des Deutschen Bundestages und Präsident
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

Seite 1 und 2 / 45 Zeilen

Kohl schmückt sich mit fremden Federn

Leistungen des Bundes werden in Rheinland-Pfalz
totgeschwiegen

Von Wilhelm Dröcher
Mitglied des SPD-Präsidiums und Vorsitzender der
SPD-Landtagsfraktion in Rheinland-Pfalz

Seite 3 und 4 / 48 Zeilen

Parlamentarischer Verzicht auf Mitbestimmung

Bundestag muß Kompetenz zu Grundsatzentscheidungen
in der Verkehrspolitik erhalten

Von Hermann Dürr MdB
Vorsitzender des Arbeitskreises Rechtswesen der SPD-
Bundestagsfraktion

Seite 5 und 6 / 51 Zeilen

Erfahrungen sprechen für Fristenregelung

Parlamentarische Informationsreise nach Japan in
Sachen 218-Reform

Von Dr. Hans de With MdB
Obmann der SPD-Bundestagsfraktion im Strafrechtsan-
dersauschuß

Seite 7 und 8 / 54 Zeilen

Chefredakteur: Dr. Erhard Eckert

5300 Bonn 12, Heussallee 2-10
Postfach: 120 408
Pressehaus I, Zimmer 217-224
TELEFON: 3197-211

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH
5300 Bonn - Bad Godesberg

Kein Tummelplatz für abstraktes Theoretisieren

Kommunalpolitik ein wesentlicher Bestandteil sozialdemokratischer Arbeit

**Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen MdB
Vizepräsident des Deutschen Bundestages und Präsident
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes**

In der Erfolgsbilanz der deutschen Sozialdemokratie steht seit vielen Jahren die erfolgreiche Arbeit in den deutschen Städten und Gemeinden mit an erster Stelle. Die Übernahme der Verantwortung im Bund ist als Schwerpunkt sozialdemokratischer Politik hinzugekommen. Die Bundespolitik der sozialdemokratisch geführten Bundesregierung hat aber zugleich dazu geführt, daß die sozialdemokratische Kommunalpolitik etwas aus dem Blickfeld gerückt wurde. Darüber hinaus zeigen sich in den letzten Jahren im kommunalen Bereich Entwicklungen, die die Kommunalpolitik zusätzlich belasten. Erwähnt seien hier nur die Diskussionen um das imperative Mandat. Aber auch die Gebiets- und Verwaltungsreformen haben z.B. nach meiner Auffassung den Abstand zwischen Wählern und Gewählten vergrößert und erschweren die Arbeit.

Was die Gebiets- und Verwaltungsreformen betrifft, läßt sich die Kritik der Betroffenen im wesentlichen in zwei Punkten zusammenfassen: Anstatt den Betroffenen neue Mitwirkungschancen bei der Durchführung der Reformen zu geben, wurde von oben nach unten geplant. Anstatt die Möglichkeiten der Bürger zur Mitwirkung im überschaubaren lokalen Bereich zu fördern, ist davon auf dem Weg der Eingemeindung vieles verloren gegangen. Es wäre gefährlich, wenn die Sozialdemokratie in den Kommunen ihre Basis vernachlässigen würde, weil dort der Bürger ein unmittelbares Verhältnis zu der

Partei und ihrer Arbeit bekommt. Daher scheint es mir notwendig, daß über die politischen Prioritäten wieder nachgedacht wird.

Es gilt nicht nur die eigene Arbeit zu aktivieren, sondern auch dafür zu sorgen, daß wir im politischen Wettbewerb mit den anderen politischen Kräften in der Kommunalpolitik an der Spitze bleiben. In der Kommunalpolitik wird es vor allem darauf ankommen, daß wir verstärkt alle Schichten der Bevölkerung (Arbeiter, Angestellte, Beamte und freie Berufe) für die verantwortliche Mitarbeit und Mitgestaltung erhalten und immer wieder neu gewinnen. Es muß allen Einsichtigen begreiflich zu machen sein, daß Kommunalpolitik verfremdet wird, wenn sie zum Tumfeld theoretischer Systemüberwindungs-Debatten ausartet, an denen zudem überwiegend nur Schüler, Studenten und Junglehrer interessiert sind. Das Verhalten mancher dieser Gruppen in der Kommunalpolitik bedeutet, daß vielen anderen, und vor allem jungen Menschen, häufig die Lust zur Mitarbeit genommen wird und daß dadurch nicht zuletzt ein Reservoir an Menschen für die Politik verloren gehen wird. Unsere Demokratie braucht aber gerade an der Basis der Kommunen die Mitarbeit aller Bevölkerungsschichten, denn die Demokratie wird vor allem in unseren Gemeinden vorgelebt.

Für die weitere Entwicklung der Kommunalpolitik werden auch die Ergebnisse der Enquete-Kommission für Verfassungsreform von entscheidender Bedeutung sein. Die Städte und Gemeinden setzen ihre Hoffnungen darauf, an Gesetzgebung und Planung so beteiligt zu werden, daß ihr Standort im föderalistischen und demokratischen System der Bundesrepublik gefestigt wird, daß sie auch das leisten können, was der Bund und die Bürger von ihnen bei der Lösung der Gemeinschaftsaufgaben erwarten. (-/6.3.1974/ks/pr)

+ + +

Kohl schmückt sich mit fremden Federn

Leistungen des Bundes werden in Rheinland-Pfalz totgeschwiegen

Von Wilhelm Dröcher

**Mitglied des SPD-Präsidiums und Vorsitzender der
SPD-Landtagsfraktion in Rheinland-Pfalz**

Seit in Bonn sozialdemokratische Verkehrsminister amtieren, kommt das Land Rheinland-Pfalz endlich aus dem Verkehrs Schatten heraus, durch das es wegen seiner Grenzlage zu Frankreich, Luxemburg und Belgien in Jahrzehnten geraten war und wo man es nach Gründung der Bundesrepublik noch lange beließ. Auch das benachbarte Saarland wurde von den Bundesverkehrsministern Georg Leber und Dr. Lauritz Lauritzen in den zurückliegenden Jahren systematisch in die verstärkte Förderung einbezogen. Bei der Erweiterung des Bundesautobahnnetzes von 1971 bis 1973 standen das Saarland und Rheinland-Pfalz mit einem Anteil von 43 bzw. 35 vH. an zweiter und dritter Stelle unter den Bundesländern.

Haben früher die CDU-Regierungen in Mainz und Saarbrücken verschwiegen, wie sehr sie von den CDU-Bundesregierungen und dem CDU-Verkehrsminister in Bonn vernachlässigt wurden, so üben sich besonders der Mainzer Ministerpräsident Dr. Helmut Kohl und sein Minister für Wirtschaft und Verkehr, Holkanbrink, darin, den Anteil des Bundes an der Verkehrserschließung für Rheinland-Pfalz zu verschweigen oder gar - im Sinne einer Art politischer Hochstaperei - die Leistungen des Bundes als die der CDU-Landesregierung auszugeben, zumindest aber diesen Anschein zu erwecken.

In einer mit Steuergeldern in vielen hunderttausend Exemplaren periodisch herausgegebenen Propagandaschrift ("Rheinland-Pfalz-Report"), deren Herausgeber die Staatskanzlei Dr. Kohls ist, läßt sich diese Hochstaperei

von Amts wegen schwarz auf weiß, besser gesagt: schwarz-rot-weiß, nachlesen, denn zweifarbig haben die Kohl-Propagandisten eine doppelseitige Karte gedruckt und dazu einen Text verfaßt, in dem nicht ein einziges Mal das Wort "Bund", nicht einmal "Bunderegierung", nicht einmal "Bundesverkehrsminister" und sogar - und dies schlägt dem Faß den Boden aus - das Wort "Bundesautobahn" vorkommt.

Selbst das von dem damaligen Bundesverkehrsminister Leber gesprochene und von der CDU/CSU seinerzeit vielbelächtelte Wort, daß bald nur noch selten jemand mehr als ein Dutzend Kilometer bis zur nächsten Bundesautobahn oder Schnellstraße werde fahren müssen, findet sich mehr als sinngemäß in dem Kohl-Organ: "Die Autobahnen in Rheinland-Pfalz wachsen weiter. Auto-schnellstraßen werden sicherer, die Entfernungen kürzer. 'Abgelegene Gegenden' sind bald nur noch Vergangenheit. Kaum jemand wird dann von dort, wo er wohnt oder arbeitet, mehr als 10 Kilometer bis zur nächsten Autobahn oder Schnellstraße fahren müssen..."

Anders als bewußte Falschinformationen lassen sich die Frahlereien mit den Leistungen des Bundes und der sozialliberalen Bunderegierung nicht bezeichnen, zumal ja das Land Rheinland-Pfalz auch Bundesrats-Wortführer jener CDU/CSU-Länder ist, die an den Bund laufend Milliarden-Mehranforderungen stellen und ihm gleichzeitig Einnahmen in Milliarden-Höhe beschneiden wollen. Da für dieses miserable Spiel der Ministerpräsident und CDU-Vorsitzende Kohl verantwortlich zeichnet, sollte es die Bundesregierung nicht bloß bei einem einfachen Protest gegen das Verschweigen der Bundesleistungen belassen, sondern - in aller Sachlichkeit - im Gegenzug den Bürgern des Landes in Anzeigen oder Zeitungsbeilagen ganz nüchtern die Leistungen des Bundes für das Land aufzeigen. (-/6.3.1974/ks/pr)

+ + +

Parlamentarischer Verzicht auf Mitbestimmung

**Bundestag muß Kompetenz zu Grundsatzentscheidungen
in der Verkehrspolitik erhalten**

Von Hermann Dürr MdB

Vorsitzender des Arbeitskreises Rechtswesen der SPD-Bundestagsfraktion

Derzeitiges Hauptthema von Diskussionen in Versammlungen und an Stammtischen ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen. Da es dafür in der Bundesrepublik so viele Sachverständige gibt wie für die Postgebühren - nämlich etwa 50 Millionen Menschen -, wird den Bundestagsabgeordneten oft und mit Deutlichkeit gesagt, welcher angebliche Unsinn in Bonn gemacht werde. Das Gegenargument, der Bundestag habe dabei gar nichts mitzureden, wird einfach nicht geglaubt.

Dabei ist es unbestreitbar, daß unsere Volksvertretung auf keinem Gebiet der Rechtssetzung so ausgeschaltet ist wie im Straßenverkehrsrecht. Der neuen Straßenverkehrsordnung wurde sogar eine Briefmarkenserie gewidmet. Sie war aber "nur" eine Verordnung und bedurfte deshalb lediglich der Zustimmung von Bundesregierung und Bundesrat. Weder die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h auf unseren Straßen noch eine verkehrspolitisch begründete Tempobeschränkung auf Autobahnen wird vom Bundestag beschlossen. (Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen der Ölkrise waren Maßnahmen nach dem Energiesicherungsgesetz und sind hier nicht gemeint). Über das im Vergleich dazu weit weniger wichtige Problem, ob die Gemeinden statt eines Parkgrochens künftig einen Park-Fünfziger oder gar eine Park-Mark verlangen dürfen, muß der Bundestag aber durch Gesetz entscheiden. Wie soll der Normalbürger so etwas begreifen?

Es ist allmählich an der Zeit, daß der Bundestag sich überlegt, ob er weiterhin auf sein Mitbestimmungsrecht in weiten Teilen der Verkehrspolitik

verzichten will. Verzichten ist kein zu hartes Wort, weil das Parlament nicht viel mehr tun müßte, als § 6 des Straßenverkehrsgesetzes zu ändern, um das Gesetzgebungsrecht wieder an sich zu ziehen. Jeder siebte Einwohner der Bundesrepublik lebt, so sagt man uns, direkt oder indirekt vom Auto und seiner Herstellung. Die für diesen Bevölkerungsteil wichtigsten, zum Teil existenziellen Entscheidungen werden aber vom Bundesverkehrsminister mit Zustimmung des Bundesrats durch Verordnung gefällt. Der Verkehrsausschuß des Bundestags wird zwar höflichkeitshalber informiert. Aber zu entscheiden hat weder er noch das Plenum. Man fragt sich, ob eine Erweiterung der verkehrspolitischen Befugnisse des Bundestags nicht zum Aufgabekatalog einer recht verstandenen Parlamentsreform gehören müßte.

Damit wird keiner Reform das Wort geredet, die dem Bundestag etwa die Entscheidung über die amtlich genehmigte Bauart von Auflaufbremsen, Parkleuchten und Fahrtschreibern aufbürdet oder die ein Gesetz erforderlich macht, um das Format der Parkscheibe (13 cm Höhe und elf cm Breite) zu ändern. Technische Einzelheiten gehören in eine Verordnung. Die Volksvertretung sollte sich aber das Recht zu verkehrspolitischen Grundsatzentscheidungen zurückholen. Das gilt auch dann, wenn abzusehen ist, daß dieses Recht einmal auf das Europäische Parlament übergehen wird. Bis dahin wird der Bundestag sich so europafreundlich verhalten, daß er eine sich anbahnende europäische Verkehrspolitik nicht durch unnötige Sonderregelungen erschwert.

Wer das Recht zur Entscheidung hat, trägt auch die Last der Verantwortung. Er muß Stellung nehmen und sein Abstimmungsverhalten öffentlich verantworten. Diese Last hat auch Vorteile, etwa den, daß ein zur Mitentscheidung Verpflichteter nicht mehr seine Hände in Unschuld waschen und behaupten kann, er hätte alles anders und viel klüger gemacht. Auch diese Überlegung spricht dafür, verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen künftig durch Gesetzesbeschluß zu treffen.

(-/ 6.3.1974/kb/pr)

+ + +

Erfahrungen sprechen für Fristenregelung

Parlamentarische Informationsreise nach Japan in Sachen 218-Reform

Von Dr. Hans de With MdA

Obmann der SPD-Bundestagsfraktion im Strafrechtsausschuß

Grundsätzliche Bedeutung für die Beratungen im Bundestag über die Reform des § 218 und für die Diskussion dieses Themas in der Öffentlichkeit kommen den Erfahrungen zu, die eine Delegation des Strafrechts-Sonderausschusses des Bundestages auf einer Informationsreise in Japan gewonnen hat. Die in Japan seit 1948, also seit mehr als 25 Jahren, bestehende Liberalisierung des Schwangerschaftsabbruchs hat sich nach Meinung von Vertretern des japanischen Justizministeriums und des japanischen Wohlfahrtsministeriums, von Mitgliedern des Rechts- und des Wohlfahrtsausschusses des japanischen Parlaments sowie von den Vertretungen der Gynäkologen bewährt.

Zwar kann nach dem Gesetz ein von der Ärztekammer bestellter Arzt - es gibt davon etwa 13.000 - formell nur auf Grund bestimmter Indikationen straflos einen Schwangerschaftsabbruch vornehmen. In der Praxis aber - und darüber sind sich alle einig - bekommt jede Frau, die sich ernsthaft um einen Abbruch bemüht, straflos einen Abbruch durch einen solchen Arzt. Es gibt - entgegen manchen anders lautenden Meinungen in der Bundesrepublik - keine Initiativen in Japan, den dort bestehenden Rechtszustand grundsätzlich zu ändern. Zwar besteht ein Vorschlag des Wohlfahrtsministeriums, das "Eugenische Schutzgesetz", das den straflosen Eingriff regelt, dergestalt zu ändern, daß der Passus "körperliche oder wirtschaftliche Gründe" bei der medizinischen Indikation durch "physische oder psychische Gesundheit" zu ersetzen und zusätzlich die bisher nicht erlaubte kindliche Indikation einzuführen. Einmal jedoch erscheint es sehr wenig wahrscheinlich, daß dieser Vorschlag Gesetz wird; zum anderen wird davon ausgegangen, daß sich bei Inkrafttreten dieser Änderung in der Praxis nichts ändern wird. Diesen Standpunkt vertreten einhellig die Gynäkologen. Im Übrigen gibt es auch Kräfte, die die Strafvorschrift über den Schwangerschaftsabbruch überhaupt

streichen wollen: so einige wenige in der entsprechenden Kommission beim Justizministerium. Der Schwangerschaftsabbruch ist in Japan kein allgemeiner Diskussionspunkt.

Obwohl es in Japan keine Frist im Rahmen der Erlaubnisregelung beim Schwangerschaftsabbruch gibt, werden 95 vH. aller Abbrüche in den ersten drei Monaten vorgenommen. Dies ist ein weiteres Indiz für die Praktikabilität der Dreimonatsregelung. Allgemeine Auffassung war außerdem, daß durch die Liberalisierung die eigentlichen illegalen Abbrüche verschwinden seien. Allerdings gäbe es von der Ärztekammer zugelassene Ärzte, die den ordnungsgemäß vorgenommenen Eingriff nicht - wie es vorgeschrieben ist - beim Gesundheitsamt mit Namen anzeigten, da die Betroffenen anonym bleiben wollten.

Seit der Liberalisierung steigt ohne Unterbrechung die Zahl derer, die sich schwangerschaftsregelnder Mittel oder Methoden bedienen. Dabei ist die Pille bis heute kein sog. zugelassenes Mittel. Das heißt, die Liberalisierung hat keineswegs - etwa als Ersatz für die Kontrazeption - den Willen zur Vorbeugung, zur Verhinderung ungewollter Schwangerschaften, geringer werden lassen.

Nachdem die Rate der legalen Abbrüche von 1948 an ansteigend ihren Höhepunkt 1954 bis 1958 mit über 1,1 Millionen Eingriffen im Jahr erreicht hatte, sank sie bis 1967 auf 747.490 und ist seitdem mit leichtfallender Tendenz ungefähr konstant (1971: 739.674). Die Geburtenrate dagegen, die seit 1947 gefallen war, stieg seit 1961 von 16,9 je Tausend bis 1971 auf 20,0. Die Bevölkerung in Japan wächst langsam aber stetig. Das heißt, trotz Liberalisierung hat der Wille zum Kind seit 1961 langsam aber deutlich zugenommen.

Wenn sich sicher die Verhältnisse in Japan auch nicht ohne weiteres auf die Bundesrepublik übertragen lassen, so läßt sich doch sagen, daß sich die Erfahrungen in Japan nicht gegen eine Reform im Sinne der Fristenregelung heranziehen lassen.

(-/6.3.1974/bgy/pr)

+ + +

Verantwortlich für den Inhalt: Claus Preller