

# SPD demokratischer pressediens

F/XXIX/79

25. April 1974

1. Mai 1974: Für den Ausbau der sozialen  
Demokratie kämpfen!

-----  
Das Grundgesetz ist nicht die Hausordnung der  
Reichen und Mächtigen

Von Helmut Rohde MdB  
Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeit-  
nehmerfragen in der SPD und Parlamentarischer  
Staatssekretär beim Bundesminister für Arbeit  
und Sozialordnung

Seite 1 und 2 / 71 Zeilen

-----  
Unsachliche Kritik an MRCA

-----  
Harte Tatsachen zu einem aktuellen Thema

Von Klaus Richter MdB  
Mitglied des Verteidigungsausschusses des  
Bundestages

Seite 3 / 46 Zeilen

-----  
Politik für eine bessere Zukunft

-----  
Aber schlechte Hilfe der CDU für die Vertriebenen

Von Dr. Heinz Kreuzmann MdB  
Mitglied des Innerdeutschen und des Auswärtigen  
Ausschusses des Bundestages

Seite 4 / 45 Zeilen

-----  
Wichtige Studie für EG-Verkehrspolitik

-----  
Europa-Parlament untersucht Transit durch Öster-  
reich und die Schweiz

Von Horst Seefeld MdB  
Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für Regional-  
politik und Verkehr im Europäischen Parlament

Seite 5 und 6 / 86 Zeilen

Chefredaktion: Dr. Erhardt Eckert

5300 Bonn 12, Hausallee 2-10  
Postfach: 120 408  
Pressehaus I, Zimmer 217-224  
Telefon: 22 80 37 - 38

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH  
5300 Bonn - Bad Godesberg

1. Mai 1974: Für den Ausbau der sozialen Demokratie kämpfen !

Das Grundgesetz ist nicht die Hausordnung der Reichen und Mächtigen

Von Helmut Rohde MdB

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen  
in der SPD und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister  
für Arbeit und Sozialordnung

Der 1. Mai 1974 fällt in ein Jahr, in dem sich in der Bundesrepublik Deutschland die 25. Wiederkehr der Verabschiedung des Grundgesetzes jährt. In einem solchen Jahr haben die Arbeitnehmer besonderen Grund, sich der Verfassung und Verfassungswirklichkeit zuzuwenden.

Das Grundgesetz will den Sozialstaat. Das wurde in den Beratungen der verfassungsgebenden Körperschaften deutlich, bewegt Rechtslehre und Rechtsprechung und findet Ausdruck in der Verfassungsverwirklichung durch die fortschrittlichen politischen und gesellschaftlichen Kräfte. Die Pflicht zur Sozialstaatlichkeit kann aber nicht allein mit der Entwicklung der Reichsversicherungsordnung und anderer Sozialleistungen abgeleistet werden. Der Staat sozialer Verfassung ist mehr: Er will, daß Arbeitnehmer in der Gesellschaft eine gleichberechtigte und mit gleichen Chancen ausgestattete Stellung einnehmen, und daß die Arbeitswelt ein Feld aktiver sozialer Politik ist und nicht als der Hinterhof der Gesellschaft gilt.

In unserer Zeit hat diese soziale Zielrichtung besonderes politisches Gewicht erhalten. Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist die Verfassung eines Staates, der sich zur Arbeitnehmergesellschaft hin entwickelt. Rund 85 vH. der Erwerbstätigen sind heute in abhängiger Arbeit beschäftigt. Mit ihren Familienangehörigen ist das die große Mehrheit der Bevölkerung. Diese sich entwickelnde Arbeitnehmergesellschaft dringt auf Formen des sozialen und politischen Lebens, die sich von den Privilegien, den offenen und geheimen Wünschen sowie den politischen Heiligenbildern der konservativen Gesellschaftsphilosophie grundlegend unterscheiden. Soziale Sicherheit, Mitbestimmung, Humanisierung des Arbeitslebens, Steuergerechtigkeit, gerechtere Vermögensbildung - das alles sind politische Signale für einen neuen Abschnitt politisch-geschichtlicher Entwicklung: für die Ausformung der Arbeitnehmergesellschaft zum Sozialstaat. Dabei haben wir das Grundgesetz auf unserer Seite.

Zentrale Aufgabe des Sozialstaates ist die Sicherung der Arbeit im Sinne sozialer Beschäftigungspolitik. Diese sozialstaatliche Verpflichtung

darf nicht zur Spielwiese der Konjunkturpolitik werden. Wer in diesem Staate damit beginnt, die Arbeitsplatzsicherung für konjunkturpolitische Manipulationen zu mißbrauchen, der wird auf den harten Widerstand und den Kampf sozialdemokratischer Arbeitnehmer und Gewerkschafter stoßen. In dieser Frage gibt es keine Halbherzigkeit. Da muß Ja oder Nein gesagt werden.

In unserem Lande werden sich die gesellschaftspolitischen Auseinandersetzungen mit den konservativen Kräften verschärfen. Die Konservativen wollen die Ausformung der Arbeitnehmergesellschaft zum Sozialstaat aufhalten und diffamieren. Dabei versuchen sie, das Grundgesetz im Widerspruch zu dem Geist und Willen dieser Verfassung zum Kompanion ihrer Politik zu machen. Daß Arbeitnehmer mitbestimmen, daß mehr Gerechtigkeit in der Vermögensbildung herrscht, das alles soll nach konservativer Auffassung nicht verfassungskonform sein. Das ist der Versuch des Mißbrauchs des Grundgesetzes für enghirnige und egoistische Interessen. Das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland ist aber nicht die Hausordnung der besitzenden Schichten.

Sozialstaat: das heißt mit dem Blick auf die Gesellschaftspolitik, daß die Bedingungen, die Rechte und die Inhalte der Arbeit und der Arbeitswelt größeres Gewicht für die gesellschaftliche Entwicklung erhalten. Sozialdemokraten haben begonnen, eine Gesamtstrategie zur Humanisierung des Arbeitslebens zu entwickeln und Schritt für Schritt zu verwirklichen. Der Ausbau des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, die Entwicklung von mehr Lebensqualität am Arbeitsplatz also, der Abbau von unwürdigen Abhängigkeiten durch eine Reform der Betriebspensionen, die Mitbestimmungsgesetzgebung, die sozialen Hilfen für berufstätige Frauen in der Krankenversicherung, die neuen beruflichen und arbeitsmarktpolitischen Leistungen für die Behinderten, die Förderung der arbeitswissenschaftlichen Forschung - das und anderes sind die konkreten Inhalte dieser Strategie. Es sind die sozialen Aufgaben, mit denen sich Bundesregierung und Bundestag in dieser Legislaturperiode beschäftigen.

Diese Gesetze werden nicht nur im Bundestag, sondern auch im Bundesrat behandelt. Die CDU/CSU-Mehrheit in der Länderkammer versucht, bei schwerwiegenden gesellschaftspolitischen Entscheidungen zu bremsen und zu blockieren. Ihre Haltung in der Mitbestimmung ist ein Nein, verschleiert durch nichta-segende Formulierungen und Ausflüchte. CDU/CSU wollen nicht die gleichgewichtige Mitbestimmung der Arbeitnehmer. Das werden die arbeitenden Menschen bei ihren Wahlentscheidungen in den Ländern der Bundesrepublik zu berücksichtigen haben.

1974 soll ein Jahr wichtiger gesellschaftlicher Leistungen für die Arbeitnehmer werden. Dazu bedarf es großer politischer Anstrengungen: nicht nur in Bonn, sondern auch der Sozialdemokraten draußen im Land.

(-/25.4.1974/ks/

+ + +

Unsachliche Kritik an MRCA

Harte Tatsachen zu einem aktuellen Thema

Von Klaus Richter MdB

Mitglied des Verteidigungsausschusses des Bundestages

Als ein militärisch minderwertiges und preislich überteuertes Waffensystem "qualifiziert" das in diesen Tagen erschienene "Anti-Weißbuch" das europäische Mehrzweckkampfflugzeug MRCA (Multi Role Combat Aircraft). Anfang Mai soll dazu in Frankfurt ein "Internationales MRCA-Hearing" stattfinden. Die dortigen Veranstalter finden, daß der Deutsche Bundestag bisher bezüglich MRCA seiner Kontrollpflicht nicht nachkommen konnte und wollen das MRCA-Projekt unter "Volkskontrolle" stellen. Unglaubliche Zahlen über die angeblichen Kosten des neuen Systems werden dabei von "interessierten" Gruppen in Umlauf gesetzt.

Dazu ist festzustellen, daß es im Rüstungsbereich nie ein Projekt gab, das so oft und so ausführlich dem Verteidigungsausschuß vom Bundesminister der Verteidigung vorgestellt worden ist. Die Kontrolle für die Mitglieder des Verteidigungsausschusses war erheblich erleichtert durch die Tatsache, daß vom Auftraggeber her immer wieder sog. "Meilensteine" vereinbart waren, bei denen der jeweilige Stand der Entwicklung überprüft werden konnte. Über das Ergebnis dieser Überprüfungen wurden die Mitglieder des Ausschusses in regelmäßigen Abständen unterrichtet.

Seit der Projektdefinition im Jahre 1970 war festgelegt, daß das MRCA-System ein taktisches Kampfflugzeug sein soll, das zur Abriegelung eines Gefechtsfeldes im Allwettertiefflug mit großer Genauigkeit Bodenziele angreifen könnte. Angriff auf Seeziele und taktische Luftaufklärung sind weitere Missionen. Für derartige Aufgabengebiete gibt es nirgendwo auf dem Markt gleichwertige oder überlegene Muster. Die bekannten JS-Projekte F 15, Y - F 16 und Y - F 17 sind Flugzeuge für den Luftkampf. Die fly-away-Kosten für das geplante französische ACF-Flugzeug werden heute schon mit 50 Millionen FF angegeben, MRCA liegt mit 72 vH. dieses Preises deutlich darunter.

Keinesfalls negativ zu bewerten ist die Tatsache, daß das MRCA-Programm aus deutlicher Sicht das bisher größte Vorhaben internationaler Zusammenarbeit mit NATO-Partnern darstellt.

Die Kosten für das Serienflugzeug haben sich im Mengenansatz seit 1970 kaum verändert. Noch immer beziffert PANA VIA den voraussichtlichen Stückpreis mit etwa 20 Millionen DM und den entsprechenden Systempreis mit etwa 35 Millionen DM. Es besteht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinerlei Anlaß, diese Zahlen zu revidieren. Ein endgültiger Entschluß des Parlaments zur Beschaffung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Erst wenn die ausschlaggebenden Fakten ausgewertet sein werden, die Ergebnisse der Prüfungen der Prototypen in den drei Erprobungszentren MANCHING, WARTON und CASELLE und die Kostenberechnungen und Angebote von PANA VIA vorliegen, werden sich die beteiligten Regierungen und Parlamente zu entscheiden haben.

(-/25.4.1974/ka/pr)

+ + +

### Politik für eine bessere Zukunft

---

#### Aber schlechte Hilfe der CDU für die Vertriebenen

Von Dr. Heinz Kreuzmann MdB

Mitglied des Innerdeutschen und des Auswärtigen Ausschusses des Bundestages

Der CDU-Pressedienst mußte zu melden, daß der CDU-Vorsitzende Dr. Helmut Kohl gemeinsam mit seinem Generalsekretär, Prof. Dr. Kurt Biedenkopf, den Sprecher der Sudetendeutschen Landmannschaft, Dr. Walter Becher, mit dem Vorsitzenden des Bundesvorstandes der SL, Dr. Franz Böhm, und dessen Stellvertreter, Dr. Walter Brand, empfangen habe. Im Verlaufe dieses "freundschaftlichen und instruktiven Gespräches" habe der CDU-Vorsitzende die Haltung seiner Partei zum Prager Vertrag bekräftigt und bedauert, daß die Vertreibung der Deutschen aus ihrer Heimat in diesem Vertrag mit keinem Wort erwähnt worden sei. In dem CDU-Bericht heißt es weiter, "die Frage, unter welchen Bedingungen eine Wiederbegegnung des deutschen mit dem tschechischen Volke auf der Basis des Rechts und der Partnerschaft eingeleitet werden könnte, nahm neben anderen Fragen einen breiten Raum ein". Abschluß des Berichtes bildet die Feststellung, daß die CDU den Beitrag der Sudetendeutschen zum Aufbau der Demokratie in Deutschland nachdrücklich gewürdigt und sich gegen die Ankündigung gewandt habe, man würde seitens der Bundesregierung den Vertriebenenverbänden die Subventionen streichen. Diese Politik widerspreche nach Überzeugung der CDU dem Urteil des BvG zum Grundgesetz.

Wir wollen hier nicht die Beweggründe untersuchen, die Dr. Kohl veranlaßt haben, sein Herz für die Vertriebenen zu entdecken, für die er in den Anfangsjahren seiner politischen Tätigkeit keineswegs so sehr begeistert gewesen war. Wir wollen nur die Frage an ihn richten, wie er sich wohl eine Wiederbegegnung des deutschen mit dem tschechischen Volke vorstellt, wenn man wieder einmal die Chance einer deutsch-tschechischen Aussöhnung so von sich weist, wie das von der CDU bei ihrer Behandlung des Prager Vertrages geschieht. Volleends absurd aber wird dieser Gedanke, wenn er mit der Feststellung verbunden wird, der Vertrag sei schon deshalb abzulehnen, weil in diesem Vertrag kein Wort von der Vertreibung der Deutschen enthalten sei. Wir können uns nicht entsinnen, daß etwa Bundeskanzler Konrad Adenauer bei seinem Besuch in Moskau verlangt hätte, daß in das damalige deutsch-sowjetische Communiqué eine gemeinsame Verdammung von Übergriffen der Roten Armee aufgenommen werden solle. So etwas wird man nie in einen Vertrag hineinbekommen, es sei denn, man kann ihn diktieren: Was soll es schließlich auch: Alle diese Verträge sollen ja nicht Vergangenheit bewältigen, sondern die Basis für eine befriedete Gegenwart und für eine bessere Zukunft schaffen. Daß wir von unserer Seite die Vertreibung verurteilen, das hat der Bundeskanzler sowohl in Warschau als auch in Prag gesagt. Wir meinen, dort war es mutiger als vom "Grünen Tisch" derer her, die keine solchen Verhandlungen geführt haben und daher offensichtlich auch kaum beurteilen können, was durchsetzbar ist und was nicht.

Vollkommen ins Abseits aber geht die CDU dann, wenn sie der Bundesregierung vorwirft, sie verstoße gegen das Grundgesetz, weil ein führender Politiker der Regierung angekündigt habe, man werde die Mittel für die Vertriebenenverbände einfrieren. So ist diese Äußerung nicht gefallen: Der Parlamentarische Staatssekretär Herold hat lediglich angekündigt, daß diese Mittel in Zukunft projektbezogen gewährt werden. Nämlich nach dem § 96 des Bundesvertriebenengesetzes. Er hat sich also an das gehalten, was das Gesetz vorschreibt.

(-/25.4.1974/ks/pr)

Wichtige Studie für EG-Verkehrspolitik

Europa-Parlament untersucht Transit durch Österreich und die Schweiz

Von Horst Seefeld MdB

Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für

Regionalpolitik und Verkehr im Europäischen Parlament

Der Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments will in einem Initiativbericht alle Fragen untersuchen, die den Transitverkehr durch Österreich und die Schweiz betreffen und im Zusammenhang damit alle Verkehrsprobleme untersuchen, die zwischen der Gemeinschaft und diesen beiden Ländern anstehen. Unter allen Drittländern kommt in der Verkehrspolitik Österreich und der Schweiz eine besondere Stellung zu, weil das Staatsgebiet dieser beiden Länder zwischen den Gemeinschaftsländern Deutschland, Frankreich und Italien liegt und deshalb viele Einzelheiten der gemeinsamen Verkehrspolitik von einer gutnachbarlichen Zusammenarbeit mit diesen beiden Ländern abhängig sind. Man kann sogar soweit gehen zu sagen, daß zum Beispiel ohne Zustimmung der Schweiz im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine moderne gemeinsame Verkehrspolitik nicht möglich ist. Ein kurzer Überblick über die verschiedenen Verkehrsarten stellt das unter Beweis.

**Eisenbahn:** Auf dem Gebiet der Eisenbahntarife arbeitet die Gemeinschaft seit langem mit den beiden Ländern zusammen, die die gemeinsamen direkten Tarife für Kohle- und Stahl auch auf ihren Strecken anwenden, ein Verfahren, das seit Anfang der 50er Jahre gut funktioniert. Bei der Eisenbahn-Infrastruktur stellen sich im Transit zwischen Italien einerseits und der Bundesrepublik Deutschland und Frankreich andererseits, insbesondere bei der Planung der Alpentunnel, große Probleme, die nur gemeinsam mit der Schweiz und Österreich gelöst werden können. Viele Abfertigungs-, Fahrplan- und Rechtsfragen müssen mit diesen beiden Ländern gemeinsam entschieden werden.

**Straße:** Auch im Straßenverkehr ist die Tarifpolitik, die Zulassungspolitik, die gesamte Frage der Harmonisierung davon abhängig, daß Zusammenarbeitsabkommen mit Österreich und der Schweiz bestehen. Bei der Infrastruktur geht es nicht nur um die Alpentunnel, sondern auch um die gesamten Autobahnanschlüsse im Transitverkehr zwischen drei Gemeinschaftsländern. Alle Harmonisierungsmaßnahmen haben im Transit zwischen Italien und der Bundesrepublik keinen Sinn, wenn sie auf den Schweizer und österreichischen Strecken nicht kontrolliert werden. Die Abschaffung der Kontrolle der "Grünen Karte" zwischen Deutschland und Italien ist z.B. nutzlos, wenn sich die beiden Transitländer nicht anschließen.

**Binnenachifffahrt:** Besonders in der Binnenschifffahrt zeigt sich die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit mit diesen beiden Ländern. Die Schweiz ist

mit den Gemeinschaftsländern durch die Mannheimer Akte und die Mitgliedschaft in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verbunden. Ohne Abstimmung mit der Schweiz kann keine Stilllegungsregelung als Anfang einer Kapazitätspolitik für die Binnenschifffahrt, keine Wegekostenregelung und keine gemeinsame Tarifpolitik für die Rheinschifffahrt zustandekommen.

Was die Infrastruktur betrifft, so ist der Rheinausbau und die Frage der Hochrhein-Kanalisation eine gemeinsame Angelegenheit der Schweiz und der Gemeinschaftsländer. Pläne für einen Rhein-Rhone-Kanal berühren auch die Schweiz. Ein besonders schwerwiegendes Problem ist die Frage der verkehrspolitischen Konsequenzen der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals. Bekanntlich wird die Öffnung der letzten Schleuse, die für den Beginn der 80er Jahre vorgesehen ist, den Binnenschiffen aus der Sowjetunion und den anderen südeuropäischen Staatshandelsländern Zutritt zur Rheinschifffahrt geben. Diese Länder haben bisher der Bundesrepublik Deutschland den Zutritt zur internationalen Donau-Kommission verwehrt. Ihre Schifffahrt und ihr gesamtes Transportwesen ist staatlich gelenkt, so daß nicht mit einer fairen Konkurrenz gerechnet werden kann. Während die Rheinflotten vermutlich von den Staatshandelsagenturen der Ostländer keine Fracht bekommen werden, werden die auf Kostendeckung nicht angewiesenen Binnenschiffe dieser Länder höchstwahrscheinlich die Rheinfrachten unterbieten, um eine neue Devisenquelle für ihre Zahlungsbilanzen zu erschließen.

Es ist offensichtlich, daß die Gemeinschaft nur dann diese Gefahren abwehren kann, wenn sie in den notwendigen Verhandlungen mit einer Stimme spricht. Etwas überspitzt kann man sagen: Die gemeinsame Verkehrspolitik muß vollendet werden und arbeitsfähig sein, bevor die letzte Schleuse des Rhein-Main-Donau-Kanals eröffnet wird. Aus dem gleichen Grund ist es aber notwendig, daß sich die Gemeinschaft über diese Fragen mit Österreich ins Benehmen setzt, dem einzigen Mitglied der jetzigen Donau-Kommission, das kein Staatshandelsland ist. Alle Maßnahmen der Gemeinschaft werden große Auswirkungen auf die österreichische Binnenschifffahrt haben, und die österreichischen Entscheidungen werden für den Transit zwischen Rotterdam und dem Schwarzen Meer von Bedeutung sein.

Aus allen diesen Gründen ist es zweckmäßig, das verkehrspolitische Verhältnis der Gemeinschaft zu Österreich und der Schweiz in einem umfassenden Bericht zu untersuchen. Dies wird das Europäische Parlament durch seinen Ausschuß für Regionalpolitik und Verkehr jetzt tun, um wertvolle Erkenntnisse für die gemeinschaftliche europäische Verkehrspolitik zu gewinnen.

(-/25.4.1974/ks/pr)

+ + +

Verantwortlich für den Inhalt: Claus Preiler