

SPD Sozialdemokratischer pressediens

P/XXIX/88

5. Mai 1974

Die Unions-Kampagne geht weiter

CDU/CSU-Plan: Mit allen Mitteln wieder an die Macht
Seite 1 / 46 Zeilen

Europa auf gefährlichem Kurs

Zwischen Skagerrak und Sizilien: Zeichen des Zerfalls
Seite 2 / 44 Zeilen

Ein neuer Beginn innerdeutscher Sportbeziehungen

DSB und DTSB stehen in keinem internationalen Verhältnis
zueinander

Von Manfred Wende MdB

Mitglied des Sportausschusses des Bundestages

Seite 3 / 38 Zeilen

Seehäfen sprengen nationalen Rahmen

Ein wichtiger Bestandteil europäischer Verkehrs-
politik

Von Horst Seefeld MdB

Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für Regional-
politik und Verkehr im Europäischen Parlament

Seite 4 und 5 / 78 Zeilen

Chefredakteur: Dr. Erhardt Eckert

5300 Bonn 12, Heussallee 2-10
Postfach: 120 408
Pressehaus I, Zimmer 217-224
Telefon: 22 60 37 - 38

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH
5300 Bonn - Bad Godesberg

Die Unions-Kampagne geht weiter

CDU/CSU-Plan: Mit allen Mitteln wieder an die Macht

Die Inside-Informationen, die am Donnerstag aus der Unions-Führung vorlagen, lassen erkennen, daß die Anti-SPD-Kampagne der CDU/CSU, die in den letzten Wochen in immer stärkerem Maße angelaufen war und sich in immer zunehmender Intensität gegen Willy Brandt als das sozialdemokratische Symbol einspielen sollte, durch den Rücktritt des Kanzlers kurzfristig in Unordnung und sogar zum Stillstand gekommen ist. Aus diesen Informationen ergibt sich zweierlei.

Einmal wird damit entgegen aller biederwännisch-entrüsteten Versicherungen aus der CDU-Führung klar, daß tatsächlich eine solche Hetzkampagne gegen Brandt und gegen die SPD geplant, inszeniert, in Gang gesetzt und durchgeführt worden ist. Die Vehemenz, mit der aus dem Konrad-Adenauer-Haus etwa die gezielten und konkreten Vorwürfe des SPD-Fraktionsvorsitzenden Herbert Wehner zurückgewiesen worden sind, ließ sowieso und auch ohne diese Inside-Informationen deutlich genug erkennen, wie sehr Wehner ins Schwarze getroffen hatte. Damit wird auch klar, daß die Union den rundum betrüblichen Fall Guillaume praktisch nur als willkommenen Bestandteil ihrer Kampagne angesehen und ausgenutzt hat: Ein Vorgang, den man vor allem und insbesondere bei der SPD nicht vergessen soll und darf, wenn man für heute und morgen wissen will, wie und wo man die CDU/CSU einzustufen hat.

Zum anderen wird aus den Inside-Informationen ebenso deutlich erkennbar, daß die Unions-Führung nach einer recht kurzfristigen Verschnaufpause ihre bereits auf hohen Touren befindliche Anti-SPD-Kampagne in unverminderter Stärke weiterführen wird, wobei nunmehr neben dem SPD-Vorsitzenden Willy Brandt auch der neue Bundeskanzler Helmut Schmidt zum Hauptzielobjekt gemacht werden soll. Unter Einbeziehung der FDP, gegen die die CDU/CSU von jetzt an ebenfalls in aller Härte schießen wird, will die Unions-Führung auf der ganzen Breite, mit Konzentration auf Schmidt, Brandt und Wehner, mit allen greifbaren Mitteln ankämpfen.

Die Bevölkerung der Bundesrepublik wird sich also auf ein Schauspiel gefaßt machen müssen, das seine szenischen Mittel aus Bereichen holt, die Herbert Wehner in aller wünschenswerten Deutlichkeit dargestellt hat. Die Unions-Parteien hatten schon in den vergangenen Legislaturperioden zur Genüge und bis zum Überdruß gezeigt, wessen sie fähig sind, wenn sie erst einmal die Schleusen des "Kampfes um die Macht", wie sie ihn verstehen, öffnen. Da es jetzt für das Bonner Konrad-Adenauer-Haus und für die Münchner Lazarettstraße ausschließlich darum geht, gerade in Bonn wieder an die Schalthebel zu gelangen, werden sie keine Möglichkeit außer acht lassen, von der sie annehmen, daß sie sie ihrem erklärten Ziel auch nur einen Schritt näher bringen könnte.

Die Parteizentralen der SPD und der FDP und die sozialliberale Bundesregierung tun also gut daran, sich auf christdemokratische Kampfmethoden einzustellen, die vermutlich alles bisher Dagewesene noch in den Schatten stellen können. Das Gegenmittel heißt Nerven behalten und offensiv werden. Dem Bundesbürger aber muß von Stund an völlig klargemacht werden, daß allein die beiden Unions-Parteien die ausschließliche Schuld an der unseligen Vergiftung des innenpolitischen Klimas in der Bundesrepublik tragen.

(ee79.5.1974/ks/pr)

Europa auf gefährlichem Kurs

Zwischen Skagerrak und Sizilien: Zeichen des Zerfalls

Nach den Italienern handeln nun auch die Dänen nach dem Motto: Jeder ist sich selbst der Nächste. Aber wer sich vom konzilianten Ton nicht täuschen ließ und nicht übersah, daß Kompromisse meistens durch einseitige Vorleistungen erzielt wurden, die später niemand honorierte, konnte von den unverkennbaren Zerfallerscheinungen nicht überrascht sein. Die Europäer haben sich über ein Jahrzehnt lang damit begnügt, die politische Einigung zu beschwören, ohne daß dieses Ritual von allen Beteiligten durch eigene Beiträge konkretisiert worden wäre. Dabei strapazierte man - wie sich jetzt herausgestellt hat - in einer geradezu unerträglichen Weise den Agrarmarkt, so daß diese bislang einzige echte Klammer Europas inzwischen reichlich morsch geworden ist.

Für die Bundesregierung ergibt sich nun die Frage, ob sie noch weiterhin wie in der Vergangenheit der Mäzen der EG sein soll, nachdem sie nun feststellen muß, daß ihre Vorleistungen mit faulen Schecks bezahlt werden. Über politische Visionen, die kein Ende, dafür aber immer neue Formen annehmen, vergaß man in Europa sehr rasch zu tun, was allein zur Bestandsicherung nötig war. Josef Ertl mußte denn auch auf geradezu brutale Weise erfahren, daß in Brüssel am Konferenztisch nicht selten leeres Stroh gedroschen wird. Während man sich mühsam auf Verständigungsrahmen einigte, dem italienischen Alleingang wenigstens den Mantel der Gemeinsamkeit umzunähen, faßte der Freidemokrat neuen Mut.

Für den Anfang der kommenden Woche hatte der Ratspräsident seine europäischen Agrarkollegen ins bayerische Wiessee eingeladen. Dort wollte er mit ihnen vor Ende seiner Amtszeit eine neue Konstruktion für den gemeinsamen Agrarmarkt durchdenken. Ertl war noch nicht nach der langen Nacht von Brüssel aus dem Schlaf erwacht, da zerstörte die Nachricht aus Kopenhagen jede Illusion, Italien könnte ein Einzelfall bleiben. Es muß nun politisch gewogen werden, ob die Bereitschaft, das italienische Solo gemeinschaftlich und im Nachhinein zu sanktionieren, die dänische Eskapade herausgefordert hat. Trifft das zu, dann braucht man sich nur die Zahlungs- und Handelsbilanzen sämtlicher EG-Mitglieder anzuschauen, um herauszufinden, wie weit die Desintegration schon fortgeschritten ist.

Für die Bundesrepublik ist das Kopenhagener Ausscheren insofern prekär, als die Dänen ja noch Mitglied in dem von Bonn nahezu allein getragenen europäischen Floating-Block sind. Mit dem selbstgewählten Abseits der Regierung Hartling taucht am politischen Horizont der Verdacht auf, daß bei anhaltendem Zerfallsprozeß der EG die Bundesrepublik auch in Sachen Währungsverbund allein dasteht. Da drängen sich natürlich Ideen auf, wie dieser Zerfallsprozeß gestoppt werden könnte. Aber wie soll der Gutwilligste jemandem helfen, der sich nicht helfen lassen will? Überdies hat aber auch die bestgemeinte Hilfe nur dann einen Sinn, wenn wenigstens zu hoffen ist, daß sie ihren Zweck erfüllt. Die jüngsten Vorgänge in Europa nähren den Verdacht, daß Gemeinsamkeit nur ein Wort ist. Die Europäer haben immer zuviel geredet und zuwenig für ihre Ideen getan.

Theodor Tremmes
(-/9.5.1974/ks/pr)

Ein neuer Beginn innerdeutscher Sportbeziehungen

DSB und DTSB stehen in keinem internationalen Verhältnis zueinander

Von Manfred Wende MdB

Mitglied des Sportausschusses des Bundestages

Mit der ihr eigenen Negativ-Methode hat die CDU/CSU auch den jetzt vereinbarten Neubeginn der innerdeutschen Sportbeziehungen mit Geschmacksverzerrungen kommentiert. Mit zunehmender Intensität der Beziehungen zwischen den beiden deutschen Sportbünden fügte die CDU/CSU aus der Distanz stets Fragezeichen hinzu, wo sie nicht hingehören. Auch hier wird wieder spürbar, daß permanente Fehleinschätzung und unzureichende Information die besondere Note der sportpolitischen Marschrichtung der Union sind. Aus den Niederungen eigener Konzeptlosigkeit wird Kritik und unterschwelliges Mißtrauen dort wieder offenbar, wo Vernunft und Fairneß Vorrang vor Querschlägen haben müßten.

SPD und Bundesregierung haben uneingeschränkt das geleistet, was die eigene Sportpolitik, gesellschaftspolitische Verantwortung und der Grundvertrag als Maßstäbe gesetzt haben. Über alle Schwierigkeiten hinweg hat der Deutsche Sportbund mit einer bemerkenswerten Klarheit den Weg zum Verhandlungsziel gefunden. Idealzustände, wie sie als Dauerbrenner von der CDU/CSU proklamiert werden, helfen in der realen Möglichkeit nicht weiter. Unter Wahrung der eigenen Verhandlungsposition, der vollen Einbeziehung der Sportorganisationen von Berlin (West) und zur Schaffung einer tragfähigen Basis für Verbände, Vereine und Sportgemeinschaften in den beiden deutschen Sportorganisationen wurde das erreicht, was möglich und nützlich zugleich ist.

Man wird die DDR-Führung sicherlich nicht von den seltsamen Bestrebungen abbringen können, der Bundesrepublik im Stil der "Fremdländischkeit" zu begegnen; die tägliche Praxis und das allgemeine Verhalten der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland wie in der DDR degradieren die "Internationalisierungs-Höhenflüge" von DTSB-Präsident und SED-ZK-Mitglied Manfred Ewald jedoch zu einer Pflichtübung. In den staatlichen Verträgen und der Sportvereinbarung des DSB mit dem DTSB steht nichts von internationalen oder ausländischen Beziehungen, wie sie die beiden deutschen Sportorganisationen beispielsweise zur UdSSR oder Kenia pflegen.

Dabei wird es auch bleiben. Bei der Weiterentwicklung und Durchführung innerdeutscher Sportbegegnungen muß auch darauf geachtet werden, daß neben den Sportlern auch Zuschauern die Gelegenheit gegeben wird, in möglichst unkomplizierter Weise die Mannschaften zu begleiten. Dies muß in beiden Richtungen erreichbar sein. Die Propagierung von Vertrauen ist ein wesentlicher Bestandteil der SED-Kampagne aus Anlaß der 25-Jahr-Feier in der DDR, deshalb müßte man sich in der Partei- und Regierungsführung von Kleinmütigkeit und Tendenzen des Mißtrauens befreien können.

(-/9.5.1974/bgy/pr)

+ + +

Seehäfen sprengen nationalen Rahmen

Ein wichtiger Bestandteil europäischer Verkehrspolitik

Von Horst Seefeld MdB

Stellv. Vorsitzender des Ausschusses für Regionalpolitik
und Vertreter im Europäischen Parlament

Beginn oder Ende, ehe überhaupt erste Ansätze zu sehen sind? Diese Frage stellt sich im Hinblick auf eine europäische Seehafenpolitik. Das Europäische Parlament hat sich mehrfach für ein einheitliches Vorgehen in diesem Teilbereich europäischer Verkehrspolitik ausgesprochen. Repräsentanten zahlreicher Seehäfen in der Neunar-Gemeinschaft begrüßten dies und unterstützten die Europa-Politiker. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft machte erste Versuche, und selbst zögernde deutsche Hafenvertreter stimmten vorsichtigen Anfängen zu. So wurde zunächst vereinbart, einen Europäischen Ausschuss zur Definierung des Begriffes Seehafen einzusetzen. Ich halte das zwar für überflüssig, denn ich verstehe unter Seehafenpolitik das, was man allgemein unter Seehafenpolitik versteht: nämlich alle Maßnahmen eines Gebietes zu fördern, den Wettbewerb zwischen den Seehäfen zu regulieren, eventuellen konkurrierenden Seehäfen in anderen Gebieten das Wasser abzugrahen und um überhaupt alle Fragen, die mit Seehäfen in Zusammenhang stehen, zu regeln.

Zur Seehafenpolitik gehören also ebenso alle Aspekte der Seeschiffahrtspolitik, die sich auf Hafenfragen beziehen, wie alle Aspekte der Verkehrspolitik im Hinterland der Seehäfen, die für die Seehäfen bedeutungsvoll sind. Es gehören ebenso Fragen, wie die Förderung von Industrieansiedlung, Steuerprobleme, Fragen des Handelsrechts und weitere dazu. Wenn diese besondere Auswirkungen auf die Seehäfen haben und man sie, um die besonderen Probleme der Seehäfen zu berücksichtigen, besonders gestalten muß, sind sie insofern Teil der Seehafenpolitik. Um nicht alle Probleme auf einmal lösen zu müssen, kann man einen engeren Begriff bilden, indem man von Seehafenverkehrspolitik spricht, dann ist zum Beispiel die Industrieansiedlungspolitik herausgenommen, aber die Hinterlandpolitik und Seeschiffahrtspolitik ist noch enthalten. Fast nirgendwo in der Welt beschränkt man den Begriff der Seehafenpolitik jedenfalls auf Kräne und Gabelstapler, oder Kaischuppen und Hafenbahnen.

Um deutlich zu machen, worum es den Politikern im Europa-Parlament geht, seien noch einmal einige Passagen aus einer Resolution zitiert, die im Anschluß an lange Ausschüßberatungen und eine ausführliche Plenardebatte angenommen wurde: "Bezüglich der Hinterlandverkehre sollte es wichtigstes Ziel der gemeinsamen europäischen Hafenpolitik sein, das gegenwärtig noch bestehende Gewirr von Bevorteilungen und Benachteiligungen durch gesetz-

geberische und vertragliche Maßnahmen, die wieder durch andere Vor- und Nachteile ausgeglichen werden, zu beseitigen und durch eine klarere und vertragskonforme Regelung zu ersetzen, die dazu führt, daß der Wettbewerb sich auf der Grundlage der echten gesamtwirtschaftlichen Kosten vollziehen kann. Hierzu ist insbesondere erforderlich, daß alle verschiedenen Binnenverkehrsträger auf allen Leistungswegen ihre vollen Wegekosten tragen, daß die Tarifvorschriften für alle Leistungswege gleich gestaltet werden, daß die Steuer-, Sozial- und technischen Vorschriften harmonisiert werden. Die künftige Einführung einer gemeinsamen Verkehrspolitik für Eisenbahn, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt wird diese Bereinigung der Kostenlage im Hinterlandverkehr begünstigen, es muß jedoch durch eine sorgfältige zeitliche Abstimmung dafür gesorgt werden, daß die gegenwärtigen Schutzmaßnahmen nicht vor, sondern gleichzeitig mit den Diskriminierungen abgebaut werden, die ihnen zugrunde liegen."

Es ist also offensichtlich, daß dem Hinterlandverkehr der Häfen das erste Interesse der Resolution des Parlaments gilt. Wenn man das nicht Seehafenpolitik nennen will, dann soll man ein anderes Wort dafür erfinden, vielleicht Seehafenhinterlandpolitik. Einmal mit der Hafenpolitik befaßt, mußte das Parlament eigentlich mehr der Vollständigkeit halber aber auch aus Fairness-Gründen auf die übrigen Regelungen eingehen, die den Hafenwettbewerb zwischen den europäischen Seehäfen beeinflussen. Dabei geht es z.B. um Beihilfen zur Industriean siedlung, eine Frage, die besonders zwischen den niederländischen und belgischen Häfen ein Zankapfel ist, weil anscheinend die belgischen Häfen goldene Möglichkeiten haben, die Ansiedlung von Industrien im Hafengebiet zu fördern, und sich so deren Verkehr zu sichern.

Es ist in der Resolution des Parlaments auch auf Fragen der Hafeninvestitionen eingegangen worden, auf Fragen der Hafenverwaltung, der Hafengebühren und der Arbeitsverhältnisse in den Häfen, aber es ist durch die Formulierungen klar gemacht worden, daß diese Fragen nur Nebenaspekte mit zweiter Priorität neben dem großen Problem der Wettbewerbsneutralität der Verkehrspolitik im Hinterlandverkehr sind. Unsere Welt ist so klein geworden, daß es nicht mehr möglich ist, daß jeder seine eigene Suppe kocht. Wir sind von den Entwicklungen in der Welt und in Europa abhängig, ob wir es wollen oder nicht. Es ist die Aufgabe dieser Generation, Europa aufzubauen. Das Argument von den aktivitätshemmenden Reibungsverlusten in der fernen Zentrale kann gegen jede europäische Politik und jede Einzelheit des europäischen Aufbaus eingewendet werden. Die Kunst beim Aufbau Europas besteht gerade darin, dasjenige in Brüssel zu entscheiden, das nicht mehr national oder örtlich entschieden werden kann und das andere den lokalen oder nationalen Entscheidungen zu überlassen. Die Verkehrspolitik und ihr Einfluß auf den Wettbewerb zwischen den Häfen gehört mit völliger Sicherheit zu den Dingen, die auf Dauer gesehen nicht mehr national entschieden werden können.
(-/9.5.1974/ks/pr)

+ + +

Verantwortlich für den Inhalt: Claus Praller