

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 12

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 88 848-48 ppbn d



Inhalt

Bundesminister Herbert
Ehrenberg würdigt Leben
und Werk von Ludwig
Rosenberg

Seite 1/2

Heinrich Klein MdB for-
dert schnelle Vereinba-
rungen gegen den Luft-
terror

Seite 3

Horst Seefeld, MdB und
MdEP, fragt nach dem
Stellenwert der Verkehrs-
politik in der EG

Seite 4/5

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Kölner Straße 108-112,
5300 Bonn-Bad Godesberg
Telefon: (0 22 21) 37 88 11

32. Jahrgang / 205

25. Oktober 1977

Nachruf auf einen Mann der ersten Stunde

Zum Tode von Ludwig Rosenberg

Von Dr. Herbert Ehrenberg MdB
Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung

Mit Ludwig Rosenberg hat die Bundesrepublik Deutschland einen der für den Aufbau dieser zweiten Deutschen Republik bedeutendsten Männer verloren. Er trug entscheidenden Anteil am Aufbau des Deutschen Gewerkschaftsbundes, dem er seit seiner Gründung im Jahre 1949 als Vorstandsmitglied, seit 1959 als Stellvertretender Vorsitzender und 1962 bis 1969 als Vorsitzender angehörte. Ludwig Rosenberg hat mehr als 40 Jahre als aktiver Gewerkschafter im Dienst der Arbeiterbewegung gewirkt. Als Hans Böckler ihn nach der Emigration während der Hitlerzeit von 1933 bis 1945 in England bat, am Neuaufbau der Deutschen Gewerkschaften mitzuwirken, folgte er diesem Ruf ohne Zögern; mit Recht ist er darum unmittelbar zu den "Männern der ersten Stunde" unserer Republik zu zählen.

Ludwig Rosenberg war ein Mann des geschliffenen Wortes, der treffenden Charakterisierungen. Doch hinter der scharfen Zunge verbarg sich ein warmes Herz, ein stets für

den Mitmenschen, für den Kollegen, für den einzelnen und für die gesamte Arbeiterbewegung zugleich einsatzbereiter Mann.

Seine Bedeutung ist nur zu ermessen, wenn man sich vor Augen hält, welche entscheidende und tragende Rolle die Gewerkschaftsbewegung bei dem Aufbau der Bundesrepublik und ihrer Weiterentwicklung übernommen hat. Ludwig Rosenberg selbst hat in seiner Festansprache zum 20jährigen Bestehen des Deutschen Gewerkschaftsbundes am 18. Mai 1969 sagen können:

"In diesen zwanzig Jahren seines Bestehens hat es niemanden in diesem Lande und in diesem Volke gegeben, der sich rühmen könnte, mehr als die deutschen Gewerkschaften für die Freiheit, die Demokratie, die Sicherheit und den Bestand dieser Bundesrepublik getan zu haben."

Dem ist nichts weiter hinzuzufügen als die Feststellung, daß die deutschen Gewerkschaften diese Rolle auch heute noch ausfüllen und - davon bin ich überzeugt - auch in Zukunft weiter ausfüllen werden. Das ist auch ein Vermächtnis von Ludwig Rosenberg.

Ludwig Rosenberg hatte entscheidenden Anteil daran, daß die Bundesrepublik Deutschland ein demokratischer und sozialer Staat geworden ist mit gewiß immer noch vielen Unvollkommenheiten, aber reformfähig und damit im guten Sinne veränderungsbereit. Er selbst war ein "Reformist", zutiefst davon überzeugt, daß es die kontinuierlichen, die behutsamen Schritte vorwärts waren, mit denen die Lebensbedingungen der arbeitenden Menschen zu verbessern waren.

Zu seinem erfüllten Leben läßt sich sagen, was er selbst rückblickend in seiner Abschiedsrede als DGB-Vorsitzender im Mai 1969 gesagt hat: "Ich bin glücklich der Aufgabe gedient zu haben, die ich heute wie damals als eine große, als eine wertvolle ansehe, als eine, die es wert ist, sein Leben ihr zu widmen."

(-/25.10.1977/ks/hgs)

+ + +

Mur jeder zweite Staat hat bisher unterschrieben

Zum "Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen
die Sicherheit der Zivilluftfahrt"

Von Heinrich Klein (Dieburg) MdB

Mitglied des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages

Kaum eine Woche vergeht, in der nicht Flugzeugentführungen oder Anschläge auf Flugzeuge gemeldet werden. Dieses Phänomen ist indessen nicht neu. Die Luftfahrtchronik vermerkt schon im Jahre 1930 eine Flugzeugentführung, die in Peru stattgefunden haben soll. Ende der 50er Jahre war es in den USA üblich, daß Rechtsbrecher Flugzeuge nach Kuba umdirigierten, weil der Zuckerstaat damals keine Auslieferung an die USA kannte und den Hijackern in Kuba Straffreiheit winkte.

Eine neue Dimension und eine neue Belastung haben jedoch die brutalen Übergriffe gezeigt, durch die wir in diesen Tagen in aller Welt erschüttert wurden. Auf diese neue terroristische Herausforderung muß der Staat angemessen reagieren.

1963 wurde zum ersten Mal der Versuch unternommen, mit dem sogenannten Tokioer Abkommen, strafbare Handlungen, die an Bord von Zivilluftfahrzeugen begangen wurden, zu ahnden. Ergänzt wurde diese Vereinbarung 1970 durch das Haager Abkommen, das auf die widerrechtliche Inbesitznahme von Flugzeugen zielte. Ein dritter Schritt soll jetzt erfolgen.

In diesen Tagen wurde in den Bonner Parlamentsausschüssen ein Übereinkommen diskutiert, das zwar schon 1971 in Montreal abgeschlossen wurde, aber in der Bundesrepublik erst Rechtskraft erlangt, wenn ein entsprechendes nationales Gesetz verabschiedet ist. Das neue Übereinkommen schließt eine Lücke und stellt mögliche Handlungen - vorab Sabotagen - an Bord eines Flugzeuges unter Strafen, deren Gefährlichkeit man 1961 und 1970 noch nicht genügend erfaßte.

So werden beispielsweise jetzt einheitlich bei den Signatarstaaten des Übereinkommens Anschläge gegen Flugpersonal oder Passagiere geahndet, durch die die Sicherheit des Flugzeuges gefährdet wird. Auch Beschädigungen der Maschine selbst oder ihrer navigatorischen Einrichtungen gelten als strafbare Handlung, der "schwere Strafen" drohen. Selbst der Versuch oder die Beihilfe zu entsprechenden Straftaten wird künftig verfolgt.

Das Übereinkommen von Montreal ist ebenso wie die beiden vorausgegangenen Abkommen gut gemeint. Es soll weltweit wirken. Die Vereinbarung verliert jedoch dann an Wirkung, wenn beispielsweise von den 157 Staaten der Welt bisher lediglich rund 80 ihren Beitritt erklärt haben. Bei den Ausschüßberatungen wurde deutlich gemacht, daß die Bundesregierung und ihre befreundeten Staaten nachhaltig darauf hinwirken sollen, daß künftig noch mehr Länder dem Übereinkommen beitreten und auch ihren Inhalt - falls erforderlich - praktizieren.

Es sind nicht etwa Länder, die im fernen Asien oder Afrika liegen, die bisher ihren Beitritt "vergaßen". Auch Anrainer der Bundesrepublik wie etwa die Schweiz und Luxemburg sucht man bisher noch vergeblich auf der Unterzeichnerliste. Dagegen haben die kommunistischen Staaten (Albanien und Rotchina ausgenommen) das Übereinkommen unterschrieben.

Man kann sich nicht damit trösten, daß die größten Staaten der Welt dem Montreal-Abkommen bereits beitraten. Voll wirksam wird es erst, wenn lückenlos in allen Ländern der Welt Luftpiraten ihr Schicksal ereilen kann. Der Terror, vorab der Luftterror, darf weltweit keine Chance haben.

(-/25.10.1977/ks/ben)

Alle sechs Monate ein anderer

Gedanken zur EG-Verkehrspolitik

Von Horst Seefeld MdB

Mitglied des Ausschusses für Regionalpolitik, Raumordnung und Verkehr
im Europäischen Parlament

Belgien hat am 1. Juli 1977 den Vorsitz im Ministerrat der Europäischen Gemeinschaft turnusmäßig übernommen. Für den Verkehrsbereich bedeutet dies, daß der belgische Verkehrsminister Chabert den Vorsitz führen wird, wenn die Verkehrsminister in den sechs Monaten seiner Amtszeit tagen sollten. Diese Einschränkung ist notwendig, denn es gab schon Zeiten, in denen die sechs Monate des Vorsitzes eines Mitgliedstaates verstrichen, ohne eine einzige Tagung der Verkehrsminister der ehemals sechs, jetzt neun EG-Staaten durchgeführt zu haben. Wer es in seiner Amtsperiode auf zwei Ratstagungen bringt, darf sich rühmen, besonders aktiv zu sein. Belgiens Verkehrsminister will zweimal tagen, Ende Oktober und im Dezember. Diesen guten Willen bekundete er jedenfalls jetzt vor dem Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments und nannte eine Reihe von Themen, die dabei behandelt werden sollen. Nun, man wird abwarten müssen; verwöhnt wurden Europas Verkehrspolitikern von ihren Ministern bislang jedenfalls nicht.

Mit der positiven Absichtserklärung des belgischen Ratsvorsitzenden stellt sich wieder - wie immer beim turnusmäßigen Wechsel - die Frage: Welchen Stellenwert hat die Verkehrspolitik in der Europäischen Gemeinschaft? Gibt es überhaupt eine gemeinsame Verkehrspolitik? Ist sie Hoffnung oder Utopie?

Es erscheint notwendig und ehrlich, von vornherein das offene Zugeständnis zu machen: Es steht nicht zum besten mit der europäischen Verkehrspolitik. Wenn man unter Verkehrspolitik ein zusammenhängendes System von Maßnahmen versteht, die alle wichtigen Tagesprobleme und Zukunftsprobleme zu lösen in der Lage sind, so muß man sogar mit der überwiegenden Mehrheit der Beobachter der Entwicklung zugestehen: Eine gemeinsame europäische Verkehrspolitik besteht gegenwärtig nicht. Was seit 1958 - oder, wenn man die Entwicklung im Rahmen der EGKS hinzurechnet, seit 1953 - an europäischer Gesetzgebung zustandegekommen ist, ist ein zusammenhangloses Konglomerat von Einzelmaßnahmen, über die zufällig eine punktuelle Einigkeit zwischen den Mitgliedstaaten erzielt werden konnte.

Ein allgemein anerkanntes Grundschema der Verkehrspolitik, in das sich die verschiedenen Einzelheiten vielleicht als Teile eines entstehenden Mosaik-Bildes einfügen würden, gibt es leider nicht.

Eine wirklich europäische Verkehrspolitik müßte für alle Verkehrsarten: Eisenbahn, Straße, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und Luftfahrt - auch Fernleitungstransport

nicht zu vergessen -, gemeinsame Grundsätze entwickeln. Die Zulassung zum Markt, d.h. die Kapazitätspolitik, die Preise, die Abgeltung der Infrastrukturkosten, die staatliche Investitionspolitik bezüglich der Infrastrukturen, die spezifischen Steuervorschriften für den Verkehr, also Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer, die spezifischen Sozialvorschriften für den Verkehr und schließlich die technischen Vorschriften für den Verkehr müßten gemeinsam geregelt werden. Zu den technischen Vorschriften gehören ebenso die Abmessungen und Gewichte und sonstigen technischen Einzelheiten der Fahrzeuge, wie die technischen Daten der Straßen, die Straßenmarkierungen, Straßenzichen, Straßenverkehrsordnung einschließlich Führerschein und sonstige Sicherheitsvorschriften sowie auch die Vorschriften gegen den Alkohol im Straßenverkehr.

Erst wenn eine alle diese Maßnahmen umfassende gemeinsame Verkehrspolitik zustande gekommen sein wird, haben wir den Gemeinsamen Markt für Güter durch einen gemeinsamen Verkehrsmarkt ergänzt, und nur dann haben wir ein Europa, in dem man sich wirklich frei und ohne Diskriminierungen über die Grenzen bewegen kann, frei auch von Sicherheitsrisiken, die sich durch die unterschiedliche Gesetzgebung der verschiedenen Länder ergeben.

Eine solche gemeinsame Verkehrspolitik ist eine europäische Notwendigkeit: Ohne eine gemeinsame Verkehrspolitik ist der Gemeinsame Markt nur ein Torso, und mir persönlich ist es unverständlich, warum so viele unserer Zeitgenossen nicht einsehen wollen, daß das Verkehrswesen, dessen technischer Fortschritt ja gerade der Ausgangspunkt dafür ist, daß unsere Welt so klein geworden ist, als erstes integriert werden muß, wenn man einen wirklich gemeinsamen Markt schaffen will.

Verkehrshindernisse sind schlimmer als Zollmauern, hat man im Europäischen Parlament in einem Bericht formuliert. Und tatsächlich: Auch einen hohen Zoll kann man überspringen, wenn die nötige Zahlungsbereitschaft der Abnehmer da ist. Aber ein Verkehrsverbot kann nicht übersprungen werden.

So sehr also erfreulich ist festzustellen, daß der belgische Ratspräsident zahlreiche alte Ladenhüter, die seit Monaten oder Jahren im Ministerrat schmören und auf Entscheidung warten, vom Tisch haben möchte, so sehr bleibt weiterhin die Frage nach dem "großen Wurf", der Gesamtkonzeption offen. Kleine Schritte werden vermutlich gegangen werden, die große Linie wird - und das ist zu befürchten - auch nach Ablauf der Amtszeit von Minister Chabert nicht gefunden worden sein. Am 1. Januar wechselt dann der Vorsitz, ein neuer Minister kommt und hat sechs Monate Zeit zu beweisen, wie ernst er die EC-Verkehrspolitik vorantreibt. Und geht es auch dann nicht voran, kommt ja in weiteren sechs Monaten schon ein anderer. Mal sehen, wann was geschieht.

(-/25.10.1977/ks/ben)

+ + +