

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 36/39
Telex: 08 66 546-48 ppbn d



Inhalt

33. Jahrgang / 56

21. März 1978

Axel Wernitz MdB fordert entscheidungsreife Vorlagen zur Verbesserung des Konzepts für die Sicherung der Flughäfen und des Luftverkehrs.

Seite 1/2

Egon Lutz MdB: Der Tarifkonflikt im Druck- und Zeitungsgewerbe endete mit einem tragfähigen Kompromiß.

Seite 3/4

Liesel Hartenstein MdB spricht sich für eine neue Führerscheinregelung für Motorradfahrer aus.

Seite 5

Ernst Waltemathe MdB zur Bremer Neuregelung des Vorbereitungsdienstes für Juristen und Pädagogen.

Seite 6

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 66 11

Verbesserung der Flugsicherung bleibt vordringlich

So zügig wie irgend möglich entscheidungsreife Vorlagen erarbeiten

Von Dr. Axel Wernitz MdB
Vorsitzender des Innenausschusses des Bundestages

Auf der Grundlage eines Berichts des Bundesministers des Innern über einen verbesserten Schutz deutscher Passagiere vor Flugzeugentführungen hatte das Bundeskabinett am 9. November 1977 den Staatssekretärsausschuß Luftsicherheit beauftragt, über die Sicherheitsrisiken im Luftverkehr zu berichten und Vorschläge zur Verbesserung des Sicherheitssystems zu erarbeiten.

Inzwischen hat der Staatssekretärsausschuß die Probleme der Luftsicherheit eingehend geprüft und sich darüber hinaus auch das Bundeskabinett mit dem Thema befaßt. Wichtigste Feststellung und Ausgangspunkt ist dabei: Alle Erkenntnisse deuten darauf hin, daß der präventive Schutz des Luftverkehrs gegen Flugzeugentführungen und sonstige kriminelle Anschläge, insbesondere politisch motivierter Gewalttäter, eine Daueraufgabe bleiben wird. Die nach der Entführung der Lufthansamaschine "Landshut" am 13. Oktober 1977 noch erheblich verstärkten Sicherheitsmaßnahmen im Inland haben insgesamt inzwischen einen hohen Standard erreicht. Wichtigste Sicherheitsmaßnahmen gegen Entführungen sind die lückenlosen Fluggast- und Handgepäckkontrollen. Sie müssen deshalb unverändert und gründlich fortgeführt werden. Dies wird durch die volle Ausstattung der Kontrollpunkte mit Röntgengeräten für die Gepäckkontrolle und Metalldetektoren für die Personenkontrolle erleichtert, die im September dieses Jahres abgeschlossen sein wird. Neben der Komplettierung der Sicherungstechnik muß weiterhin der ständigen Schulung des Sicherheitspersonals besonderes Augenmerk

gewidmet werden; denn es ist ohne Zweifel eine schwierige Aufgabe, die Motivation der Sicherheitskräfte permanent auf dem notwendigen optimalen Niveau zu halten.

Auch im Ausland sind die Sicherheitsmaßnahmen für deutsche Luftfahrtsunternehmen erheblich verstärkt worden. Gesetzliche Maßnahmen im personellen Bereich können zum Teil jedoch nur mit Zustimmung der jeweiligen Staaten und nur auf privatrechtlicher Grundlage unter der Verantwortung der Luftfahrtunternehmen realisiert werden.

Ein wichtiges Ergebnis der Untersuchungen ist die Erkenntnis, daß der Weg zur durchgreifenden Verbesserung des Konzepts für die Sicherheit der Flughäfen und des Luftverkehrs nur über eine Novellierung des Luftverkehrsgesetzes führt. Hierbei geht es einmal um die Schaffung ausreichender Rechtsgrundlagen für hoheitliche Maßnahmen zur Abwehr äußerer Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs. Derzeit gibt es keine speziellen Regelungen für Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz des Luftverkehrs. Die derzeitigen präventiven Sicherheitsmaßnahmen werden auf vager Rechtsgrundlage durchgeführt, da sie auf entsprechende Klauseln in den Beförderungsbedingungen der Luftfahrtunternehmen gestützt werden müssen. Zum anderen geht es bei der angestrebten Gesetzesnovellierung um die Schaffung einer Rechtsgrundlage, mit der die Flugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen zu baulichen, technischen und personellen Maßnahmen der Eigen-sicherung verpflichtet werden können. Die entsprechenden Vorschläge werden von den Bundesministern des Innern und für Verkehr umgehend zu erarbeiten sein, wobei auch die Aspekte der Sicherungsmaßnahmen im Ausland einbezogen werden sollen.

Nach wie vor noch nicht entschieden sind zwei Fragen, die in den letzten Monaten wiederholt im Blickpunkt der Öffentlichkeit standen: Die Frage des Einsatzes bewaffneter Sicherheitskräfte in Flugzeugen und die Erhebung einer Sicherheitsgebühr auf den Flughäfen. Die Bundesminister des Innern und für Verkehr werden nach Auswertung entsprechender Untersuchungen und nach einem abschließenden Spitzengespräch mit der Deutschen Lufthansa und der Pilotenvereinigung Cockpit Vorschläge zur Frage des Einsatzes bewaffneter Sicherheitskräfte an Bord von Flugzeugen vorlegen.

Ebenso befindet sich noch die Frage einer Mitfinanzierung der Aufwendungen für die hoheitlichen Sicherheitsmaßnahmen durch Fluggäste, Luftfahrtsunternehmen und Flugplatzhalter in der Prüfungsphase. Die Maßnahme ist jedoch weiterhin erheblich umstritten. Unter anderem werden auch verfassungsrechtliche Bedenken geltend gemacht.

Alle diese Fragen bedürfen sicher einer gründlichen und abschließenden Prüfung. Allerdings sollten die zuständigen Ressorts so zügig wie irgend möglich entscheidungsreife Vorlagen erarbeiten, damit das Parlament die notwendigen Entscheidungen treffen kann.

(-/21.3.1978/ks/ja)

+ + +

Technischer Wandel gebietet Solidarität

Ein Nachwort zur Tarifaueinandersetzung in der Druckindustrie

Von Egon Lutz MdB

Mitglied der IG Druck und Papier und des Bundesvorstandes der
SPD-Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen

Wenn der optische Eindruck nicht trügt, haben die Leser heute recht begierig zu der teilweise bis zu drei Wochen lang entbehrten Tageszeitung gegriffen. Streik und Aussperrung im graphischen Gewerbe ist zuende. Der in der zeitunglosen Zeit aufgestaute Informations hunger kann wieder befriedigt werden. Staatsminister Hans-Jürgen Wischnewski und Präsident Josef Stingl von der Bundesanstalt für Arbeit können Vollzug melden. Ihrem vermittelnden Eingreifen ist es letztlich mit zu danken, daß einer der langwierigsten Tarifkonflikte mit einem tragfähigen Kompromiß endete.

Frage des verärgerten Publikums: Hätte man das alles nicht viel früher und ohne Streik und Aussperrung haben können? Antwort: Leider nein. Druckherren wie Zeitungs- und Zeitschriftenverleger wußten um die prekäre finanzielle Situation der IG Druck und Papier und zeigten sich entsprechend hartleibig in der Verhandlungsphase. Die Gewerkschaft wehrte sich mit Schwerpunktstreiks, die Unternehmer konterten erst mit Teil-, dann mit Totalaussperrung, die allerdings so total auch wieder nicht war. Der Schuldenstand sollte die Setzer und Drucker in die Knie zwingen. Das ist nicht gelungen. Den Beteiligten könnte zur besseren Einsicht verholfen werden.

Nun geht es um die geistige Aufarbeitung des ungewöhnlichen Tarifkonflikts, der ja nicht um Lohnerhöhungen, sondern um die soziale Abfederung des stürmischen technischen Wandels in den Zeitungshäusern geführt wurde. Die Setzer und Maschinensetzer, die von der Setzmaschine an den Bildschirm verdrängt werden, behalten für acht Jahre ihren sozialen Status. Für den gleichen Zeitraum, allerdings längst nicht bis 1986, müssen die neuen Arbeitsplätze an den Sichtgeräten "bevorzugt den geeigneten Fachkräften aus der Druckindustrie" angeboten werden. Erträgliche Modalitäten für innerbetriebliche Umschulungsmaßnahmen wurden geschaffen, Mobilitätshilfen sind freigesetzten Fachkräften zu zahlen, die von 150 Prozent der Umzugskosten bis zum Ausgleich der Bezüge zwischen bisheriger und künftiger Tätigkeit während der Dauer eines Jahres reichen. Schließlich - und das kann auch medienpolitisch von erheblicher Bedeutung werden - wurde vereinbart, daß von Redakteuren am Bildschirm nur das Lesen

und Redigieren von Texten verlangt werden darf. Die Eingabe eigener Texte darf nur zur erstmaligen Niederschrift verlangt werden, die Eingabe fremder Texte überhaupt nicht. Der Redakteur bleibt also Redakteur und wird nicht Journalist und Textverarbeiter in einem.

Schon diese Aufzählung, sie kann nicht vollzählig sein, zeigt, daß die Arbeitgeberseite keineswegs frohen Herzens dem neuen Tarifvertrag zugestimmt hat. Man hatte sich das alles sehr viel kostengünstiger vorgestellt und man wollte sehr viel freiere Hand bei der Umstellung auf die neue Technik haben. Eine Freiheit, die dann allerdings mit voller Wucht auf die von der neuen Technologie betroffenen Arbeitnehmer durchgeschlagen hätte.

Hans Heigert, Chefredakteur der "Süddeutschen Zeitung", die allerdings drei Wochen "Streikopfer" war, sieht den Streik verständlicherweise kritisch, das Verhandlungsergebnis unverständlicherweise allerdings auch. Er schreibt sich seinen Ärger von der Seele, spricht von "dümmlichen Solidaritätsbekundungen einiger SPD-Politiker" und befindet lapidar, dies sei "ein Streik gegen die Zukunft" gewesen. Man habe nur um Nuancen gestreikt, man habe die Existenz der Unternehmen gefährdet und man habe schließlich die Solidarität verletzt, weil man die neue Technik dem wegrationalisierten Berufsstand vorbehalten wolle, den Jüngeren den Zugang zu den Sichtgeräten blockiere und auch "die Arbeitsmöglichkeiten der Journalisten" zu beeinträchtigen trachtete.

Letzter Vorwurf ist leicht zu entkräften. Die Journalisten drängen sich mitnichten nach der neuen Technik, die - konsequent zuede gedacht - letztlich auch sie arbeitslos machen würde. Aber wie ist es mit der Solidarität? Kann man es eigentlich den Arbeitnehmern verübeln, daß sie sich dagegen verwahren, durch eine Technologie brotlos zu werden, deren Finanzierung und damit natürlich auch Einführung erst durch recht üppige Unternehmenserträge möglich gemacht wurde, die sie selbst Jahr für Jahr miterwirtschaftet haben? Nein, so einfach ist das nicht mit der Solidarität. Sicher, aus der Chefetage kann man das so sehen. Aber das ist ein gefährlicher, ein enger Blickwinkel.

Die Solidarität ist breiter anzulegen. Wer die Technik bejaht und wer von ihr profitieren will, muß selbst zur Solidarität fähig sein. Je stürmischer der Wandel, je vehementer die Freisetzungseffekte, umso dringlicher stellt sich die Frage nach einer solidarischeren Verteilung des knapper werdenden Gutes Arbeit. Die Tageszeitung, die Zeitschrift und alle noch anspruchsvolleren Druckerzeugnisse lassen sich nur schlecht an Arbeitslose, aber gar nicht an Computer verkaufen. (-/21.3.1978/ks/ben)

Neue Führerscheinregelung für Motorräder erforderlich

Es verunglücken fast zehnmal mehr Motorrad- als Autofahrer

Von Dr. Liesel Hartenstein MdB

Stellvertretendes Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestages

Im Bundesgebiet verunglücken - gemessen an der Zahl der Fahrkilometer - fast zehnmal mehr Motorradfahrer als Pkw-Fahrer. Von den 84.511 motorisierten Zweiradfahrern, die 1976 einen Unfall hatten, waren 46 Prozent unter 18 Jahre alt, 20 Prozent waren zwischen 18 und 21. Für 2.090 junge Menschen verlief der Unfall tödlich.

Auch 1977 ist die Zahl der Verunglückten wieder angestiegen, bei den Krafträdern erhöhte sich die Zahl derer, die im 1. Halbjahr 1977 im innerörtlichen Verkehr ums Leben gekommen sind, sogar um 11,9 Prozent. Hinter diesen Zahlen verbirgt sich das Leid um den Verlust so vieler junger Menschen, verbergen sich gesundheitliche Schäden und Siechtum oft für ein ganzes Leben.

Was ist zu tun? Die Forderung, Schutzhelme und Schutzkleidung zu tragen, genügt allein nicht. Hinzu kommen muß ein stärker abgestuftes System, das die Fahrprüfungen und die Fahrerlaubnis regelt. Auch der ADAC hat kritisiert, daß bei der Ausbildung für den Führerschein Klasse I meist zu leichte Maschinen verwendet würden und keine Mindeststundenzahl für die fahrpraktische Ausbildung vorgeschrieben sei. Es ist in der Tat nicht zu erwarten, daß ein junger Mann, der mit einer Maschine der 17 PS-Klasse den Führerschein gemacht hat, nachher ohne weiteres ein schweres Motorrad mit 80 oder gar 110 PS beherrscht. Der Rausch der Geschwindigkeit ist zu faszinierend; die damit verbundenen Gefahren für sich und andere einzuschätzen, will erst gelernt sein. Deshalb sollte in eine künftige Neuregelung die Forderung nach einer genügend langen Fahrpraxis eingebaut werden, bevor der Führerschein Klasse Ic erworben werden kann.

Wenn man mit 16 Jahren den Führerschein Klasse Ia für Kleinkrafträder bis 10 PS und einer Höchstgeschwindigkeit bis 100 km/h erwerben kann, mit 18 Jahren dann Klasse Ib für Maschinen bis 27 PS, so sollte für die letzte Stufe, Ic, der Nachweis über mindestens zwei Jahre Fahrpraxis verlangt werden. Das bedeutet, daß derjenige, der Ic absolvieren und damit Motorräder jeder Stärke fahren will, mindestens 20 Jahre alt sein und den Führerschein Ib mindestens seit zwei Jahren besitzen muß. Die Tatsache, daß gerade die Fahrer im Alter zwischen 18 und 21 Jahren in ungewöhnlich hohem Maß schwer verunglücken, berechtigt zu dieser Forderung, wenn sie auch manchem ungeduldigen jungen Menschen hart erscheinen mag. Dafür spricht auch, daß die Gruppe der 18 bis 21jährigen, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 4,2 Prozent beträgt, mit 17,8 Prozent die stärkste Gruppe bei den Verursachern von Unfällen stellt.

In Diskussionen mit Jugendlichen zeigt sich sehr häufig, daß sie selbst Verständnis und Einsicht für solche Regelungen aufbringen, weiß doch fast jeder von einem Freund, einem Schul- oder Arbeitskameraden zu berichten, der bereits einen Unfall hatte. Selbsterfahrung und Selbsterprobung sind notwendig, wenn eine schnelle Maschine nicht zu einem gefährlichen Spielzeug werden soll. Eine Regelung nach Altersstufen ist mit Sicherheit sinnvoller als die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, die ohnehin schwer zu kontrollieren wäre. Beim Mofa jedoch, das nicht mehr als 25 km/h schafft, sollte man von der Einführung einer Führerpflicht absehen oder sich mit einer theoretischen Prüfung begnügen. Aber nicht nur an die Benutzer, auch an die Hersteller motorisierter Zweiradfahrzeuge geht der Appell, für mehr Sicherheit zu sorgen und damit Leben und Gesundheit vieler Menschen schonen zu helfen. (-/21.3.1978/ks/ja)

Union will überholtes Kastendenken krampfhaft aufrechterhalten

Bremen hat Vorbereitungsdienst für Juristen und Pädagogen neu geregelt

Von Ernst Waltemathe MdB

Das Land Bremen hat den Vorbereitungsdienst für Juristen und Pädagogen im Einklang mit dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 22. Mai 1975 neu geregelt: Danach werden Anwärter für Berufe, für die ein staatliches Ausbildungsmonopol besteht, generell in einem privatrechtlichen Ausbildungsverhältnis beschäftigt.

Die Kritik der CDU an dem Abgehen von einer beamtenrechtlichen Lösung läßt sich nur als Versuch bewerten, ein überholtes Kastendenken krampfhaft aufrechtzuerhalten. Im übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Bremer Lösung ausdrücklich als zulässig bezeichnet. Auch die Opposition sollte in der Lage sein nachzulesen:

"Dieser Vorbereitungsdienst muß nicht so organisiert sein, daß der Referendar im Beamtenverhältnis steht. Er kann auch so geregelt werden, daß er innerhalb eines privatrechtlichen Angestelltenverhältnisses oder in einem besonderen öffentlich-rechtlichen Verhältnis, das nicht ein Beamtenverhältnis ist, abgeleistet wird. Es ist Sache des Gesetzes oder der staatlichen Organisationsgewalt, welche Form gewählt wird oder welche Formen nebeneinander zugelassen werden."

Daß diese Entscheidung nicht nur auf den juristischen Vorbereitungsdienst, sondern auf alle vergleichbaren staatlichen Ausbildungsmonopole - insbesondere den Lehramtsberuf - Anwendung finden muß, ist allen Sachkennern klar. Aber daß der CDU-Abgeordnete Broll von der Sache nicht viel versteht, wird schon daran deutlich, daß ihm die Bezeichnung "Referendar" offensichtlich so wenig geläufig ist, daß er stattdessen die neue Dienstbezeichnung "Referent" erfunden hat. Der CDU geht es im Grunde darum, ihre Version der "Verfassungstreueprüfung" soweit wie möglich auszudehnen.

Neben den von der SPD beschlossenen Grundsätzen

- Grundvermutung zugunsten der Verfassungstreue des Bewerbers
- Beurteilung des Bewerbers aufgrund seines persönlichen Eindrucks und seiner Bewerbungsunterlagen
- Verbot besonderer Ermittlungstätigkeit des Verfassungsschutzes zur Überprüfung der Verfassungstreue

sind der CDU auch alle sonstigen Regelungen ein Dorn im Auge, die ein Ausleseverfahren und damit verbundene Diskriminierung soweit wie möglich beschränken.

(-/21.3.1978/hl/ben)