

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 00 38/39
Telex: 08 06 848-48 ppbn d

Inhalt

Klaus Daubertshäuser MdB
wendet sich gegen die
neue US-Luftverkehrspolitik.

Seite 1/2

Wilhelm Haferkamp, Vize-
präsident der EC-Kom-
mission, setzt sich für
ein Europa der Weltöf-
fenheit und weltweiten
Zusammenarbeit ein.

Seite 3/4

Gerhard Flämig MdB/MdEP
berichtet von der NATO-
Parlamentarier-Konferenz:
Nuklear-Experte konnte
keine Alternative zur
Kernkraft aufzeigen.

Seite 5/6

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 06 11

34. Jahrgang / 107 / 7. Juni 1979

"Offener Himmel" im Weltluftverkehr

Ein haltbares Rezept für die Zukunft

Von Klaus Daubertshäuser MdB
Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Die Stimmung im Weltluftverkehr ist zur Zeit so, daß es
zumindest die Kenner der Materie nicht überraschen würde,
wenn - überspitzt formuliert - demnächst die Flugzeuge
mit Bordkanonen ausgerüstet werden.

Was sind die Ursachen für diese Turbulenzen im Interna-
tionalen Luftverkehr? Nun, der Übeltäter ist schnell
geortet. Bis vor zwei Jahren sahen sich auch die Amerika-
ner als Partner und faire Wettbewerber in der internationa-
len Flugkonkurrenz.

Dann wurde jedoch ein rabiater Kurswechsel vorgenommen.
Nach außen sprach man zwar von Deregulation, Liberalisie-
rung und Wettbewerb, aber die, die hier durch die Lüfte
segelten, segelten nach Piratenart unter falscher Flagge.
Diese "neue" Luftverkehrspolitik versucht man mit "Schlä-
gen und Streicheln" durchzusetzen. Man propagiert den
"offenen Himmel" im Weltluftverkehr und betreibt bewußt die
Zerstörung eines bewährten Systems. Es ist schon eigen-
tümlich, daß die gleichen USA, die in ihrer Handelspolitik
vor massiven Restriktionsmaßnahmen nicht zurückschrecken,
im Luftverkehr den unbeschränkten Wettbewerb fordern! Ohne
Rücksicht auf strukturelle Probleme kleinerer Länder oder
gar Entwicklungsländer versucht man seine irrelevanten

Vorstellungen durchzusetzen. Wer die Praktiken der Amerikaner, zum Beispiel im Berlin-Flugverkehr, kennt und diese nun von "Verkehrsnutzer-Interessen" reden hört, fragt sich zu Recht, ob sich nicht hier der "Bock um die Gärtnerstelle" bemüht.

Denn in den USA kann man von Washington nach New York zum Normaltarif für 42 Dollar fliegen. PAN AM nimmt sogar nur 21 Dollar. Auf der gleich langen Strecke Berlin-Nürnberg fliegt PAN AM für 75 Dollar. Der Streckenpreis der PAN AM in Deutschland beträgt damit 357 Prozent des amerikanischen Preises!

Schien auch anfangs die Politik der totalen Freiheit: Freiheit des Markteintritts, der Kapazitätsgestaltung und der Preisbildung innerhalb der USA und auf den Routen über den Atlantik in überquellenden Passagierzahlen und Erträgen "aufzugehen", so müßte man eigentlich jetzt bemerkt haben, daß dies nur ein "Strohfeuer" war.

Die Auswirkungen zeigen sich bereits deutlich: Das Rennen um Fusion und Konzentration der amerikanischen Gesellschaften ist in vollem Gange. Fazit: Die Zahl der Wettbewerber steigt nicht - sondern sie sinkt, und damit ist Wettbewerb eine Veranstaltung, die nur noch beschränkt stattfinden wird.

Auch die Ertragssituation ist bereits bei den amerikanischen Gesellschaften schon wieder umgeschlagen.

Daß bei dieser "Luftverkehrs-Konzeption" der Charterverkehr "abtrudelt", ist in der IATA-Statistik des Jahres 1978 ablesbar. Er ging um 27,6 Prozent zurück, obwohl insgesamt die Zahl der Transatlantikpassagiere um 15,2 Prozent anstieg. Aus der Sicht der Verkehrsnutzer ist es besonders schmerzlich, daß die Politik des "Offenen Himmels" ausgerechnet dem Ursprung des Massenflugtourismus, nämlich dem Charterverkehr, die Grundlage entzieht. Denn es wird eben genau das Instrument zerstört, das in den letzten Jahren die echten Billig-Angebote offerierte.

Auch das Argument, daß nur mit der "neuen amerikanischen Luftverkehrspolitik" erhöhte Zuwachsraten zu erzielen wären, ist widerlegt. Trotz der Billig-Tarife auf dem Nordatlantik lag die Zuwachsrate auf anderen Verkehrsgebieten 1978 wesentlich höher. Auf dem Nordatlantik betrug sie 11,2 Prozent, auf dem Mittelatlantik war sie mit 17 Prozent und auf dem Südatlantik mit 19 Prozent deutlich höher als auf dem Nordatlantik.

Ich möchte in der Luftverkehrspolitik keine starre Kartellorganisation, aber auch kein "Gesetz der freien Wildbahn". - Vielleicht liegt auch hier, wie so oft im Leben, die Vernunft beim dritten Weg. Es wird sich zeigen, wieviel Lehrgeld die amerikanische Verkehrspolitik dem eigenen Land und den Mitbewerbern auferlegen will. Die International Air Transport Association (IATA) sollte sich nicht nur auf das Schlapfen und Zurückziehen auf alte Bastionen beschränken, sondern den dritten Weg als eine neue Struktur als Lösung den Amerikanern anbieten. (-/7.6.1979/hl/ca)

Mobilität sichert den Arbeitsplatz

Für ein Europa der Weltoffenheit und der weltweiten Zusammenarbeit

Von Wilhelm Haferkamp

Vizepräsident der EG-Kommission

Die Lohnkostenschere zwischen den westlichen Industrieländern und den Entwicklungsländern wird sich auf absehbare Zeit nicht schließen. Wir müssen damit leben, daß bei uns in der Europäischen Gemeinschaft die Lohnkosten fünf- oder zehnmal so hoch sind wie in den meisten Ländern Afrikas und Asiens. Wirtschaftspolitisch gibt es auf eine solche Situation nur eine, gewissermaßen klassische Antwort. Wenn es beispielsweise in Indien aufgrund niedriger Lohnkosten möglich ist, Hemden, Hosen oder Schuhe billiger herzustellen als in Europa, dann liegt es in aller Interesse, dies hinzunehmen.

Dem indischen Arbeitnehmer erwachsen daraus zunächst Beschäftigung und nach und nach steigende Einkommen. Das indische Unternehmen erhält dadurch die Möglichkeit zur Einfuhr von Maschinen und neuen Anlagen, hoffentlich aus Europa. Der europäische Verbraucher hat den Vorteil billiger Versorgung. Der europäische Arbeitnehmer erhält dadurch auf lange Sicht sichere Beschäftigung - wenn auch in anderen Branchen. Es entspricht wirtschaftlicher Vernunft, wenn Europa heute mehr als die Hälfte seines Bedarfs an Oberhemden oder Blusen und mehr als ein Viertel seines Bedarfs an Hosen und Schuhen aus Drittländern, vor allem Entwicklungsländern, einführt. Denn diese Einfuhr bezahlen wir durch die Lieferung von Maschinen, Autos und Fabrikanlagen, das heißt von hochwertigen Industrieerzeugnissen. Damit werden Arbeitsplätze bei uns gesichert.

Ebenso natürlich und verständlich ist jedoch der Wunsch der Arbeitnehmer in der Textil- oder Schuhindustrie, die Einfuhr von billigen, technisch einfacheren Erzeugnissen aus den Entwicklungsländern zu drosseln. Sie wollen ihre angestammten Arbeitsplätze behalten. Das ist menschlich und sozial verständlich. Die EG-Kommission in Brüssel ist diesem Wunsch nachgekommen. Wir haben 1977 zu Gunsten der europäischen Textilindustrie ein Schutzsystem erreicht, das die Einfuhren von Textilien aus Entwicklungsländern strikt begrenzt. Wir haben ähnliche Maßnahmen zu Gunsten der europäischen Stahlindustrie ergriffen. Wir haben dies getan als Übergangslösung, um den industriellen Anpassungsprozeß zu erleichtern.

Aber der Wohlstand des europäischen Arbeitnehmers ist nur dann aufrecht zu erhalten, wenn wir alle ständig bereit sind, die weltwirtschaftlich oder technologisch bedingten Strukturanpassungen zu vollziehen. In diesem Prozeß gehen auf der einen Seite ständig Arbeitsplätze verloren. Auf der anderen Seite aber werden - wenigstens in einem normal funktionierenden Anpassungsprozeß - ständig neue Arbeitsplätze geschaffen. Wir können vorübergehend, wie das bei Stahl und Textil geschehen ist, einen Außenschutz gewähren und den Anpassungsprozeß in die Länge ziehen. Aber aufhalten kann und sollte ihn eine gesamtwirtschaftlich verantwortliche Wirtschaftspolitik nicht.

Was wir hier Anpassung nennen, bedeutet Wechsel für die betroffenen Arbeitnehmer: Wechsel des Arbeitsplatzes, Wechsel des Unternehmens, Wechsel der Tätigkeit, möglicherweise Wechsel des Berufs und des Wohnsitzes. Das erfordert Mobilität. Die Förderung der Mobilität der Arbeitnehmer ist entscheidend für die Bewältigung der Strukturwandlungen, für die Sicherung der Arbeitsplätze und damit für unseren zukünftigen Wohlstand.

Auf die Verbesserung der Mobilität sollte unsere Politik mehr und mehr gerichtet sein, vor allem die staatliche und betriebliche Sozialpolitik, die allgemeine Schul- und Bildungspolitik, aber auch die berufliche Aus- und Fortbildung, die Wohnungs- und Verkehrs-



politik und ganz besonders auch die gewerkschaftliche Tarifpolitik. Die Bedeutung einer breit angelegten Grundlagenbildung und Berufsausbildung für die Mobilität der Arbeitnehmer ist offensichtlich. Dies ist die Voraussetzung, den späteren etwaigen Wechsel von Arbeitsplatz, Tätigkeit oder Beruf zu erleichtern. Hinzu kommen müssen umfassende Möglichkeiten für Aus- und Fortbildung und für die Umschulung auf neue berufliche Anforderungen.

Sozial- und Tarifpolitik müssen die materiellen Bedingungen dafür bieten, daß die Arbeitnehmer diese Möglichkeiten auch wahrnehmen können. Dies gilt hinsichtlich der Kosten für Umschulung aber auch für die Zahlung von Entlassungsentschädigungen, Übergangsgeldern und von Kosten bei Wohnsitzwechsel zur Aufnahme eines neuen Arbeitsplatzes. Auch die Sicherung der wirtschaftlichen und sozialen Lage der Arbeitnehmer und ihrer Familien bis zur Aufnahme einer neuen Tätigkeit muß gewährleistet sein. Die Arbeitszeitpolitik der Gewerkschaften sollte in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden. Eine Verkürzung der Wochenarbeitszeit könnte beispielsweise den Arbeitnehmern neue Möglichkeiten bieten für die Nutzung von Einrichtungen der beruflichen Weiterbildung.

Mehr Mobilität der Arbeitnehmer heißt zunächst mehr Unabhängigkeit und mehr Freiheit. Sozial- und Bildungspolitik, Wohnungs-, Verkehrs- und Regionalpolitik können und müssen die Voraussetzungen schaffen für diese Mobilität. Sie können vor allem bei einer angemessenen, auf Wachstum gerichteten Wirtschaftspolitik Strukturveränderungen, Anpassung und Wechsel erleichtern. Industrie-, Forschungs- und Handelspolitik müssen entsprechend eingesetzt werden.

Entscheidend aber ist die Einstellung des einzelnen und der Gesellschaft gegenüber dem unvermeidlichen Wandel. Der große Umbruch der Weltwirtschaft wird dabei manche, unpopuläre Entscheidung von jenen fordern, die in Unternehmen und Parteien, in Parlamenten, Regierungen und europäischen Institutionen Verantwortung tragen oder in gewerkschaftliche Führungspositionen gewählt sind.

Das erste direkt gewählte Europäische Parlament wird bei dieser Strukturwandlung eine besonders wichtige Aufgabe haben. Es geht um das Zusammenwirken aller demokratischen Kräfte: Für ein wirtschaftlich starkes und sozial fortschrittliches Europa - für ein Europa der Weltoffenheit und der weltweiten Zusammenarbeit. (-/7.6.1979/hi/ca)



Vor NATO-Parlamentariern geßßt

Nuklear-Experte konnte keine Alternative zur Kernenergie aufzeigen

Von Gerhard Flämig MdB/MdEP

Es war nach dem Reaktor-Störfall von Harrisburg wohl unvermeidlich, daß sich der Ausschuß für Wissenschaft und Technik der Nordatlantischen Versammlung auf seiner kürzlichen Frühjahrstagung in Oslo auch mit dem Status, den Problemen und der Zukunft der Kernenergie beschäftigte. Der kanadische Nuklear-Spezialist Walter Patterson, einer der internationalen Experten des Corleben-Hearings von Hannover, brachte gleich Pfeffer in die Debatte, indem er sich als agent provocateur betätigte und die schlagkräftigsten Argumente gegen die Kernenergie in den Raum stellte:

- Die Parlamente und damit die Wähler in allen NATO-Ländern waren an den Grundsatzentscheidungen über die friedliche Nutzung der Kernenergie in den fünfziger und sechziger Jahren nicht beteiligt. Die Entscheidungen wurden von den Regierungen getroffen.
- Die Kernreaktoren dienen heute und in absehbarer Zeit nahezu ausschließlich der Grundlastversorgung mit Elektrizität.
- Vom Gesamtenergieverbrauch der NATO-Länder gehen nur zehn Prozent in die elektrische Stromerzeugung; davon wiederum zehn Prozent werden mit Kernreaktoren erzeugt. Das bedeutet: Ein Prozent des Gesamtenergieverbrauchs in den NATO-Ländern wird nuklear gedeckt.
- Nach einer technischen Übergangsphase von 1955 bis 1970, in der Gas-Graphit-Reaktoren und Schwerwasser-Natururan-Reaktoren neben den für die militärische Nutzung entwickelten Leichtwasser-Reaktoren gebaut wurden, erzielten die Leichtwasser-Reaktoren nach 1973 einen weltweiten Durchbruch. Von Amerika aus und unter Verwendung von Patenten der General Electric und Westinghouse traten die mit Leichtwasser moderierten und gekühlten Druckwasser- und Siedewasser-Reaktoren ihren Siegeszug an.
- Schon 1976 kam die Ernüchterung: Elektrizitäts-Versorgungsunternehmen und Energieministerien stellten plötzlich fest, der Leichtwasser-Reaktor arbeite nicht rentabel. Große Firmen, darunter sogar Weltfirmen, erlitten Hunderte von Millionen Verluste; Dutzende von Aufträgen wurden storniert.
- Nach Harrisburg haben sich die Zweifel verstärkt.

Hier wurde Mr. Patterson bereits von den Abgeordneten aus den NATO-Ländern diesseits und jenseits des Atlantik unterbrochen. Man warf ihm vor, energiepolitische Milchmädchen-Rechnungen aufzumachen und Äpfel mit Birnen zu vergleichen. In Ländern, die über keine eigenen Kohle-, Öl- oder Gas-Vorräte verfügen, sei heute die Kernenergie neben der Wasserkraft die Hauptstütze der elektrischen Grundlastversorgung. Die Verluste der Reaktor-Hersteller hätten ihre Ursache nicht in einer schlechten technischen Konzeption. Sie seien vielmehr die Folge energiepolitischer Wankelmütigkeit. Der kostenintensiven Forschungs- und Entwicklungsphase folge normalerweise in der Technologie die Phase der Markteinführung und Marktbewährung, in der sich die roten Zahlen schwarz zu färben pflegen. Den Umweltschützern, die mit der wirksamen Waffe der Angst operierten, sei es gelungen, Politiker zu Opportunisten zu machen und die Herstellung von Kernreaktoren zu verzögern, teilweise völlig zum Stillstand zu bringen. Ein Sprecher meinte sogar, wer den Reaktor-Herstellern unrentable Produktion vorwerfe, der handle wie jener Heuchler, der seinen Freund die Treppe hinunterstößt und scheinheilig fragt: Warum rennst Du so?



Doch Mr. Patterson ließ sich nicht beirren. Wie Paukenschläge donnerte er die Fakten auf den Tisch: In Großbritannien ist das staatliche Nuklear-Programm bei weitem nicht erfüllt. In der Bundesrepublik ist die AEG am nuklearen Engagement beinahe pleite gegangen; Siemens geriet in Gefahr und kann heute das Überleben ihrer Tochter KWU nicht mehr garantieren. Die japanische Reaktorbau-Industrie verzeichnet über hundert Millionen Yen Verluste. In Österreich hat ein Referendum das nukleare Abenteuer beendet; in Schweden steht ein Referendum vor der Tür. In Brasilien gibt es nichts als Schwierigkeiten und im Iran nur noch Fragezeichen. Allein Frankreich und seine staatliche Electricité de France setzen weiter auf Kernenergie, obwohl die Firma FRAMATOM durch die Stornierung iranischer Aufträge in Schwierigkeiten geriet.

Pattersons Fazit: Kernkraft-Strom ist nur billig dank staatlicher Subventionen und der Hinnahme von Verlusten der Herstellerfirmen.

Der Brennstoffkreislauf ist laut Patterson ein einziges Chaos. Auf dem Weltmarkt für Uran schwankten Mangel- und Überfluß-Situationen hin und her. Wiederaufarbeitung und Endlagerung abgebrannter Brennelemente seien technisch einfach nicht gelöst. Der rettende Strohalm schein für alle Hersteller der Export in Dritte Länder zu sein, aber "die Nachfrager sind fast alle waffenverdächtig!".

Als Nuklear-Experte Patterson schließlich zusammenfaßte, die Kernenergie habe keine Zukunft, und ihre Entwicklung sei nur die Folge einer falschen Energie-Strategie, da wollten es die Parlamentarier des Wissenschafts- und Technik-Ausschusses der NATO-Parlamentarierversammlung genau wissen. Selbst Sprecher aus Mitgliedsländern, die der Kernenergie reserviert gegenüberstehen wie Dänemark, Norwegen und Luxemburg, begehrten Antwort auf die Frage, welche Alternativen denn Mr. Patterson anzubieten habe. Sein Hinweis, es genüge, unsere bewährten Energiequellen besser zu nutzen und Energie-Einsparungsmaßnahmen durchzusetzen wie bessere Isolation von Gebäuden, niedrigere Raumtemperaturen, Geschwindigkeitsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge und so weiter wurde glatt zurückgewiesen. Mehrere Sprecher fragten: "Was hat das mit Kernenergie zu tun? Die wenigsten Haushalte und Betriebe heizen doch mit elektrischer Energie. Pattersons Einspar-Rezepte helfen Öl, Gas und Kohle zu sparen. Schon für die Nutzung der Erdwärme und der Sonnen-Energie aber ist zusätzliche Elektrizität erforderlich. Kommt es zum Elektro-Auto, wird der Strombedarf sprunghaft steigen." Und dann kam die Frage: "Wie steht es in jenen rund 120 Staaten der Welt, die weder Kohle, noch Öl, noch Gas haben und bei denen zunehmende Zivilisation gleichbedeutend ist mit zunehmender Elektrifizierung, Staaten, deren Einwohnerzahlen sich noch dazu sprunghaft vermehren?"

Da mußte Mr. Patterson passen. Dort heißt nämlich die Alternative: Rückschritt oder Kernenergie.

(-/7.6.1979/hl/ca)

Verantwortlich: Willi Carl

