

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 60 38/39
Telex: 08 86 848-48 pbbn d

Inhalt

Ernst Haar MdB, Vorsitzender der Eisenbahner-Gewerkschaft, fordert vom Bundesbahn-Management zukunftsweisende Entscheidungen.

Seite 1/2

Claus Grobecker MdB plädiert dafür, dem Schiffpersonal aus Entwicklungsländern mehr Ausbildungsplätze in der Bundesrepublik zur Verfügung zu stellen.

Seite 3

Walter Franke, Bremer Arbeitssenator, nimmt erneut die Diskussion um die Aussperrung auf.

Seite 4/5

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

34. Jahrgang / 133

16. Juli 1971

Nahverkehr darf kein Stiefkind sein!

Marktposition der Bundesbahn jetzt stärken

Von Ernst Haar MdB

Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner
Deutschlands (GdE)

Das mit dem jüngsten Fahrplanwechsel bei der Bundesbahn eingeführte Intercity-Zug-System hat - so wünschenswert geschäftliche Erfolge für die Deutsche Bundesbahn in diesem Bereich sind - in der Öffentlichkeit teilweise auch zu kritischen Betrachtungen Anlaß geboten. Auch wenn die dabei aufgetretenen Schwierigkeiten im Gepäck- und Expressgutverkehr sicherlich bald als überwunden gelten können, bleibt in der Öffentlichkeit, vor allem aber auch bei vielen die Bahn benutzenden Arbeitnehmern, der Eindruck zurück, daß die Deutsche Bundesbahn in dem immer noch annähernd profitablen Fernreiseverkehr erhebliche investive und organisatorische Anstrengungen unternimmt - daß dies aber zumindest teilweise zu Lasten des Regional- und Nahverkehrs geht.

Gerade in diesen Tagen häufen sich in diesem Bereich die Klagen von Bahnkunden über reduzierte Zugangebote, längere Reisezeiten, teils fühlbare (regelmäßige!) Verspätungen sowie unzureichenden Fahrkomfort. Die GdE ist der Meinung,

daß all dies kein gutes Bild macht für die Deutsche Bundesbahn, die sich nicht zuletzt in Zeiten zunehmender Energielieferknappung nicht nur in ihrer gewiß guten Werbung als Partner der Bevölkerung empfehlen, sondern diese Partnerschaft auch praktisch deutlich unter Beweis stellen sollte. Deshalb auch unser jüngster Appell an den DB-Vorstand, in der Öffentlichkeit, aber auch gegenüber den Politikern sehr deutlich herauszustellen, welche Leistungsverbesserungen die Bahn für die breite Masse ihres Reisepublikums im Nahbereich in Aussicht stellen kann und wann diese realisierbar sind.

Während dieser Aspekt vor allem allgemein-politisch wichtig ist, dürfte in diesem Zusammenhang auch ein zweiter Gesichtspunkt für die Bahn als Unternehmen von kommerziell-wirtschaftlicher Bedeutung sein; dies betrifft die Frage, inwieweit die Deutsche Bundesbahn in der Lage ist, zusätzliche Transporte im Güterverkehr zu übernehmen. Natürlich kann einerseits niemand vernünftigerweise verlangen, daß allein die Bundesbahn Kapazitäten für saisonale oder andere Spitzen bereithält; andererseits steht zu befürchten, daß nach der Situation, wie sie als Folge der DB-Unternehmenspolitik vor allem seit dem Ende 1974 verfügten Einstellungsstopp eingetreten ist, die Bahn umfangreiche Transportaufträge wegen Wagen- und/oder Personalmangel nicht ausführen kann.

Für die Sanierung der Deutschen Bundesbahn ist es von ganz entscheidender Bedeutung, daß sie als Unternehmen künftig alle Erwartungen erfüllen kann, welche die Bürger unseres Landes und die Wirtschaft als Verlager bezüglich der Eisenbahn haben. Auch die Eisenbahner erwarten von der Leitung ihres Unternehmens, daß sie jetzt sehr schnell und in positiver Weise auf Entwicklungen reagiert, die günstig für eine Stärkung der Position der Bahn sind.

Je schneller dies deutlich und konkret wird, desto eher werden die verantwortlichen Politiker bereit sein; eigene Initiativen der Bahn - wo immer erforderlich - auch politisch zu unterstützen. Ohne solche Initiativen würde die Bahn Chancen verpassen und Schaden in der Öffentlichkeit und im politischen Bereich entstehen lassen, der kaum je wieder gutgemacht werden könnte. (-/16.7.1979/vo-he/lo)

+ + +



Ausbildungshilfe als Entwicklungshilfe

Schiffspersonal aus Ländern der Dritten Welt in Deutschland schulen

Von Claus Grobecker MdB

Schiffsunglücke, insbesondere Tankerkatastrophen, haben in den letzten Jahren neue Dimensionen angenommen. Amerikanische Untersuchungen haben gezeigt, daß eine große Zahl der Seunfälle nicht nur auf technische Mängel der Schiffe (veraltete Fahrzeuge, Beförderung gefährlicher Güter auf ungeeigneten Schiffen) zurückzuführen sind, sondern daß an 85 Prozent aller Seunfälle menschliches Versagen auslösende oder beitragende Ursache ist - Folge der ungenügenden Ausbildung des nautischen Personals, insbesondere bei den Flotten der Entwicklungsländer.

Wenn die Anzahl der fahrenden Schiffe zunimmt, ist gleichzeitig eine Erhöhung der Anzahl der Seunfälle zu erwarten. Besonders die Entwicklungsländer haben in den letzten Jahren mit Hilfe der Industrieländer ihre Flotten stark ausgebaut; die ungenügende Ausbildung ihrer Schiffsoffiziere läßt eine Verschlechterung der Sicherheit des Seeverkehrs vorhersagen.

Da eine internationale Vergleichbarkeit der Patente nicht gegeben ist, wurde 1978 von der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organization) eine Konvention für die Ausbildung, Befähigung und den Wachdienst verabschiedet. Sie stellt den Notwendigkeiten angepaßte Forderungen auf für die Ausbildung von Personal auf Öl-, Flüssiggas- und Chemikaliertankern, versagt aber in vielen anderen Ausbildungsbereichen die Festlegung auf anerkannten Forderungen in Industrieländern. Zusätzlich enthält die Konvention Ausnahmeregelungen, die bei geschickter Ausnutzung zu einer Legalisierung des vorhandenen Substandards in den Entwicklungsländern führen können.

Die Kontrolle durch die Nordseeanliegerstaaten sollte sich daher nicht nur auf die technische Schiffssicherheit beschränken, sondern sollte wie bei der US Coast Gard auf die Überprüfung der Patente ausgedehnt werden.

Um die in der Ausbildungskonvention von 1978 festgelegten Mindestanforderungen erfüllen zu können, bedürften die Entwicklungsländer der Hilfe der Industrieländer. Ausbildungshilfe als Entwicklungshilfe ist zu fordern, d.h., die Besatzungen der neuen Flotten der Entwicklungsländer sollten auf deutschen Hochschulen für Nautik ausgebildet werden.

Der hohe Ausbildungsstand der Schiffsbesatzungen hat die Unfallquote der Schiffe unter deutscher Flagge deutlich niedrig gehalten. Der Schutz nicht nur der eigenen Küsten muß es uns wert sein, aus dem Entwicklungshilfeetat die Mittel abzuzweigen, die notwendig sind, um Offiziere und Mannschaften auf Handelsschiffen der Entwicklungsländer ausbilden zu können.

(-/16.7.1979/hj/lo)

+

+

+



Grundgesetz gegen rechtsabbauende Interpretationen verteidigen!Aussperrung verstößt gegen das Prinzip des Machtgleichgewichts

Von Dr. Walter Franke
Senator für Arbeit und Soziales

Wir haben erleben müssen, wie in den zurückliegenden Arbeitskämpfen von den Unternehmern gezielt und breitflächig die Aussperrung als Kampfmittel eingesetzt wurde. Von der Aussperrung betroffene Arbeitnehmer haben Klagen auf Schadenersatz bei den Arbeitsgerichten eingereicht. Die Erfolge dieser Klagen, vor allem in der zweiten Instanz, sind leider gering. Nur in einem Fall hat bislang ein Landesarbeitsgericht die Anspruchsbeurteilung des Arbeitnehmers bejaht. Die Gewerkschaften werden alles daran setzen, einige dieser Prozesse bis zum Bundesarbeitsgericht durchzuziehen, um eine Änderung der geltenden Rechtsprechung zu erzielen.

Denn dies muß realistisch festgestellt werden: Ein gesetzliches Verbot oder auch nur eine gesetzliche Einschränkung der Aussperrung ist bei den derzeitigen Mehrheiten im Bundestag nicht zu erwarten! Das es für die Gewerkschaften um mehr als nur eine theoretische Frage "wie legal ist die Aussperrung" geht, beweisen die Folgen der Aussperrungen: Die Industriegewerkschaft Druck und Papier, deren Teilstreiks im letzten Arbeitskampf mit Flächen-Aussperrungen gekontert wurden, wäre heute bankrott, wenn die anderen DGB-Gewerkschaften ihr nicht finanziell geholfen hätten.

Die Haltung der Bremer Landesregierung ist eindeutig: Die Bremische Landesverfassung enthält im Artikel 51 Absatz 3 eine Garantie des Streikrechts - diese Formulierung schließt die Aussperrung nicht mit ein.

Auch im Grundgesetz - Artikel 9 ist das Streikrecht gesichert; die jüngere arbeitsrechtliche Lehre und die wissenschaftliche Auseinandersetzung läßt diese Absicherung für die Aussperrung nicht gelten. Allerdings liegt eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts noch nicht vor.

Die Unternehmerverbände begründen die Zulässigkeit der Aussperrung mit dem Hinweis, im Tarifkonflikt müsse das Prinzip der Chancengleichheit gewährleistet bleiben. Diese Kampfparität sei nur dann gegeben, wenn sie das Mittel der Aussperrung einsetzen können.

Für diese Auffassung kann ich kein Verständnis aufbringen, ich halte sie weder durch die realen Machtverhältnisse beim Arbeitskampf noch durch das Grundgesetz gedeckt.



Denn erst durch den Zusammenschluß in Gewerkschaften und die Möglichkeit, streiken zu können, wird das Machtgefälle zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern beim Aushandeln von Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen ausgeglichen. Oder anders ausgedrückt: Das Streikrecht der Arbeitnehmer und ihrer Organisationen ist nichts weiter als ein Machtgleich gegenüber den Arbeitgebern; diese soziale Ausgangslage ist die allgemein anerkannte Grundlage des Streikrechts. Die Aussperrung muß daher zwangsläufig die Machtverhältnisse wieder zu Ungunsten der Arbeitnehmer verschieben.

Die Begründung der Unternehmer, erst eine rechtlich garantierte Möglichkeit zur Aussperrung würde eine gleichgewichtige Machtverteilung zwischen den Tarifvertragsparteien herstellen, kann auch durch einen Umkehrschluß widerlegt werden: Wenn Streikrecht plus Aussperrungsrecht Chancengleichheit bedeuten, dann müßte ein Streik- und Aussperrungsverbot - wenn also beiden Seiten das Kampfmittel genommen wird - ebenfalls zur Parität der Kräfte führen. Dies ist natürlich nicht der Fall: Weil die Gewerkschaften bei Tarifvertragsverhandlungen stets die Fordernden und die Unternehmer stets die Gewährnden sind, würde die Verhandlungsstärke der Arbeitgeber bei einem Aussperrungsverbot nicht geschwächt. Ein Streikverbot jedoch müßte die Verhandlungsfähigkeit der Gewerkschaften schlechthin in Frage stellen. Mit diesem Argument ist nach meiner Auffassung die Unvergleichbarkeit von Streik- und Aussperrungsrecht verdeutlicht.

Ungeachtet dieser Auffassung muß ich aber noch einmal daran erinnern, daß eine Entscheidung unserer höchsten Gerichte noch aussteht. Wir haben in unserer Demokratie die Dreiteilung der Gewalten gewollt, wir werden die Entscheidungen der Judikative akzeptieren müssen. Allerdings halte ich es für unsere Pflicht, die in der Verfassung verankerten Grundrechte gegen rechtsabbauende Interpretationen zu verteidigen, um unsere Verfassung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Reformen offenzuhalten.

Übertriebener Pessimismus ist mir eigentlich fremd, doch daß wir, die wir mit und in den Gewerkschaften sozialen Fortschritt erreichen wollen, fast schon mit dem Rücken an der Wand stehen, ist wohl keine Übertreibung. Nicht nur bei der Diskussion um die Aussperrung, auch bei der Klage gegen die Mitbestimmung, ist festzustellen: Konservative politische Kräfte versuchen durch eine restriktive Interpretation des Grundgesetzes notwendige Entwicklung im gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Bereich zu bremsen.

(-/16.7.1979/hj/lo)

+

+

+

