

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 12 04 08
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 86 846 ppbn d

Inhalt

Kurt Gscheidle MdB,
Bundesverkehrsminister
und Präsident der CEMT,
setzt sich dafür ein,
daß Europas Verkehrs-
minister ein Konzept für
die Bewertung von Ver-
kehrsproblemen erarbei-
ten: Mehr Kooperation,
Abstimmung und Integra-
tion. Seite 1/2

Peter Conradi MdB for-
dert im Konflikt zwi-
schen Bundesregierung
und Bundesdisziplinar-
anwalt: Der Bundesin-
nenminister ist am Zug.
Seite 3/4

Kurt Vogelsang MdB un-
terstreicht, daß die
berufliche Bildung wei-
ter im Blickfeld blei-
ben muß: Nicht abhaken.
Seite 5

Thomas von der Vring
MdEP erläutert, weshalb
die aktuelle EG-Regio-
nalpolitik absolut be-
deutungslos ist: Die
Kluft zwischen arm und
reich vergrößert sich.
Seite 6/7

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 8 12-1

34. Jahrgang / 241

17. Dezember 1979

Mehr Kooperation, Abstimmung und Integration

Europas Verkehrsminister müssen sich auf Bewertung der Ver-
kehrsprobleme einigen

Von Kurt Gscheidle MdB
Bundesverkehrsminister und CEMT-Präsident

Im Mai 1980 werden sich die Verkehrsminister aus 19 Ländern West- und Osteuropas und die Kollegen aus den assoziierten Ländern USA, Kanada, Japan und Australien zu ihrer Frühjahrskonferenz in Bonn treffen. Als derzeitiger Präsident der CEMT (Europäische Konferenz der Verkehrsminister) halte ich diese Veranstaltung gerade zum jetzigen Zeitpunkt für eine wichtige internationale Begegnung. Das zeigt schon das Hauptthema dieser Tagung: "Verkehrsinfrastruktur". Hinter diesem trockenen Begriff verbergen sich Themen, die auch von unseren Autofahrern leidenschaftlich diskutiert werden wie "Autobahngebühr", "Gastarbeiterroute", "Kontingentierung des Lkw-Verkehrs", "Ferienreiseverkehr" mit allem was dazu gehört, insbesondere Staus auf Autobahnen, Verspätungen und Unregelmäßigkeiten bei der Eisenbahn, Wartezeiten an den Grenzübergängen. Alle diese Probleme hängen mit der nicht ausreichend vorhandenen oder falsch genutzten Infrastruktur in Europa zusammen.

Die zunehmende Mobilität unserer Bürger, das Anwachsen des grenzüberschreitenden Verkehrs, der notwendige schnelle Gütertausch und die gegenseitige Verflechtung der europäischen Wirtschaftsräume erlauben es heute keinem Land mehr, den Ausbau seiner Verkehrsinfrastruktur nur unter nationalen Gesichtspunkten zu betrachten. Niemand wird nun erwarten, daß gerade die Konferenz der Europäischen Verkehrsminister diese Probleme lösen wird, zumal auch die EG und die ECE sich mit diesen Fragen aufgrund unserer Initiative verstärkt beschäftigen. Dennoch unterschätze ich die CEMT nicht, denn sie hat als einzige Regierungskonferenz - übrigens besteht sie schon seit 1953 und ist damit älter als die EG - den Vorteil, daß sich hier sowohl die neuen Kollegen aus den EG-Mitgliedsstaaten als auch die Verkehrsminister aus öster-



reich, Schweiz, Jugoslawien, Griechenland, Türkei, Portugal, Spanien, Norwegen, Schweden und Finnland und den assoziierten Ländern an einen Tisch setzen. Nach der Aufgaben- definition im Gründungsprotokoll der CEMT soll diese Konferenz "alle erforderlichen Maßnahmen treffen, die beste Ausnutzung und rationellste Weiterentwicklung des europäischen Binnenverkehrs, soweit ihm internationale Bedeutung zukommt, im allgemeinen und regionalen Rahmen zu verwirklichen". Die Erfolge, die die Verkehrsminister der CEMT bisher erreicht haben, sind nicht zu übersehen, auch wenn man - wie in allen internationalen Gremien - sich meistens auf den kleinsten gemeinsamen Nenner geeinigt hat. Einheitliche Verkehrsregeln und Verkehrszeiten, schnellere und aufeinander abgestimmte Verkehrsbindungen in Europa auf Straßen und Schienen sind einige Beispiele dafür.

Die rund 400 Millionen Menschen in den CEMT-Ländern erwarten in Zukunft von den verantwortlichen Politikern zu Recht noch mehr Kooperation, Abstimmung und Integration. Je mehr der Verkehr in Europa zunimmt, desto wichtiger ist es, daß die Grenzen nicht noch zusätzliche Hindernisse für den Verkehrsfluß bilden. Europäischer Verkehr und damit europäische Verkehrspolitik muß die Mobilität der Bürger fördern, eine angemessene Verkehrsstruktur für die Wirtschaft vorhalten und die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels sichern. Diese Ziele sind nun nicht damit zu erreichen, daß alle Länder die jeweilige Infrastruktur, beispielsweise Straße, Schiene oder Wasserstraße, uneingeschränkt ausbauen. Dies würde den finanziellen Rahmen sprengen und die Umwelt über Gebühr belasten. Der Verkehr kann also nicht jeweils mit Blickrichtung auf nur einen Verkehrsträger betrachtet werden, sondern eine multimodale, über- oder ineinandergreifende Betrachtung der Funktionen der einzelnen Verkehrsträger ist notwendig. Dabei darf es keine ideologische Präferenz für ein bestimmtes Verkehrssystem geben, aber den einzelnen Verkehrssystemen sind verstärkt die Funktionen zuzumessen, die sie wirtschaftlich, sozial und verkehrstechnisch am besten erfüllen können.

Aus meiner Sicht ist es dabei unumgänglich und am dringendsten, erst einmal Einigung in der Bewertung der vorhandenen europäischen Engpässe zu erzielen. Frei von nationalem Prestigedenken müssen die Ursachen und Fakten für die Nadelöhre zusammengestellt und nach Abhilfemöglichkeiten gesucht werden. Hier wiederum zeigt sich die Verpflichtung eines Verkehrspolitikers, die er bei der Erarbeitung von Finanzierungsmodellen Interesse der Verbesserung der Verkehrswege, auch wenn sie nicht im eigenen Land liegen, übernimmt. Schließlich ist das nicht zuletzt auch im Sinne ihrer Bürger oder ihrer Wirtschaft, denn sie benützen auch Verkehrswege, die außerhalb des eigenen Landes liegen. Aus diesem Gedanken heraus ist es verständlich, daß große Vorhaben im Rahmen der europäischen Verkehrsinfrastruktur künftig gemeinsam finanziert werden müssen. Dabei muß man nicht gleich an den Bau eines Kanaltunnels als Verbindung zwischen Großbritannien und dem Kontinent denken, aber der Ausbau der Europastraßen über die Grenzen hinweg, die Steigerung der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs mit dem Ziel einer gewissen Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die Vertiefung des Rheins als der meistbefahrenen Wasserstraße in Europa sind Beispiele für gemeinsame Aktionen, deren Realisierung eine Erhöhung der Lebensqualität in Europa bedeuten würde. Es versteht sich von selbst, daß auch die finanziellen und energiepolitischen Rahmenbedingungen dabei beachtet werden müssen. Energie und Umwelt, Investitionen und Finanzmasse sind dabei Begriffspaare, die bei den zu treffenden Entscheidungen eine ausschlaggebende Rolle spielen.

Neben der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wird sich die CEMT auch weiter mit Fragen der Straßenverkehrssicherheit und des Stadtverkehrs befassen. Dabei geht es vor allem um einen Meinungs- und Erfahrungsaustausch. Es wäre falsch, von der CEMT-Frühjahrstagung einen großen Wurf zu erwarten. Es ist besser, auch die kleinen Schritte auf dem Weg zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik in Europa schätzen zu lernen. Ich jedenfalls bin der Überzeugung, daß eine Verkürzung der Wartezeiten an den Grenzübergängen oder ein pünktlicher Luft- oder Eisenbahnverkehr in Europa auf die europäischen Bürger mehr Eindruck machen und wichtiger für sie sind, als immer neue feierlich abgefaßte Resolutionen.

(-/17.12.1979/vc-he/ben)



Der Bundesminister ist am Zug

Zum Konflikt zwischen der Bundesregierung und dem Bundesdisziplinaranwalt

Von Peter Conradi MdB

Stellvertretendes Mitglied im Innenausschuß

"Der Bundesdisziplinaranwalt hat die Aufgabe, die einheitliche Ausübung der Disziplinargewalt zu sichern" Paragraph 37 Bundesdisziplinarordnung (BDO); er "untersteht der allgemeinen Dienstaufsicht des Bundesministers des Innern. Er ist bei Ausübung seiner Befugnisse an die Weisungen der Bundesregierung gebunden, die der Bundesminister des Innern im Benehmen mit der zuständigen Obersten Bundesbehörde herbeiführt" (Paragraph 38 BDO).

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen hat im Disziplinarverfahren gegen den Stuttgarter Fernmeldehauptsekretär Hans Peter im Namen der Bundesregierung erklärt, daß nach dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichtes vom 22. Mai 1975 zum Tatbestand einer Treuepflichtverletzung eines Beamten ein Minimum an Gewicht und Evidenz Pflichtverletzung gehört und daß diese Voraussetzung nur erfüllt ist, wenn der Beamte den Kernbestand der Verfassung bekämpft oder politische Ziele mit Gewalt durchsetzen will.

Mit der gleichen Begründung hat der Bundespostminister das noch nicht beim Bundesdisziplinargericht anhängige Verfahren gegen den Stuttgarter Fernmeldeamtman Hans Meister eingestellt. Auch hier war der Untersuchungsführer zu dem Ergebnis gekommen, daß die Untersuchung den Vorwurf einer Treuepflichtverletzung durch die aktive Mitgliedschaft des Beamten in der DKP nicht bestätigt habe. Der Bundesdisziplinaranwalt hat dieser Einstellung widersprochen und seinerseits das Disziplinarverfahren eröffnet.

Damit ist der Konflikt zwischen dem Bundespostminister und dem Bundesdisziplinaranwalt offenkundig. Der Bundesdisziplinaranwalt hat lange Zeit im Widerspruch zu der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes die Auffassung vertreten, schon die Mitglied-



schaft eines Beamten in einer Partei "mit verfassungsfeindlichen Zielen" sei ein Dienstvergehen, das die Entlassung rechtfertige. Inzwischen vertritt er immerhin die Auffassung, nur die aktive Mitgliedschaft (Funktionen, Kandidaturen und so weiter) sei eine Treupflichtverletzung. Dabei verwendet er den Begriff "Verfassungsfeindliche Partei" und spricht sogar vom "Verfassungsfeind", obwohl diese Begriffe in keinem Gesetz fixiert sind. Der Bundespostminister dagegen folgt der Karlsruher Entscheidung, nach der "eine Entfernung aus dem Dienst nur aufgrund eines begangenen konkreten Dienstvergehens möglich" ist. Er stellt für die Bundesregierung fest, daß die aktive Mitgliedschaft in der DKP für sich allein betrachtet, keinen sicheren Beweis für eine Treupflichtverletzung darstellt, vielmehr komme es darauf an, ob der Beamte in seinem Gesamtverhalten den Boden der Verfassung verlassen habe und den Kernbestand der Verfassung aktiv bekämpfe. Hinzu kommt, daß die Bundesregierung den Begriff "Partei mit verfassungsfeindlichen Zielen" nur als Bestandteil ihrer politischen Aufklärungsarbeit verwendet und damit keine Rechtsfolgen verbindet.

Bei diesem Widerspruch zwischen Bundesregierung und Bundesdisziplinaranwalt ist die einheitliche Ausübung der Disziplinargewalt nicht mehr gesichert. Über diese Meinungsverschiedenheit entscheidet nach Artikel 65 Grundgesetz die Bundesregierung. Der Bundesinnenminister ist damit verpflichtet, eine Kabinettsentscheidung herbeizuführen, die den Bundesdisziplinaranwalt bindet (Paragraph 38 BDO). Läßt die Bundesregierung den Konflikt offen, dann muß zwangsläufig der Eindruck entstehen, nicht die Bundesregierung, sondern der Bundesdisziplinaranwalt habe die Richtlinienkompetenz darüber, wie die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes in die Personalpolitik der Bundesregierung umzusetzen sei. Es liegt auch im Interesse der FDP, daß der Bundesinnenminister in diesem Konflikt endlich Stellung nimmt. In der Öffentlichkeit könnte sonst der Eindruck entstehen, die FDP widersetze sich der von den Sozialdemokraten beschlossenen Korrektur des unseligen Ministerpräsidenten-Beschlusses. Die Sozialdemokraten sind es leid, den Ministerpräsidenten-Beschluß landauf-landab noch länger um die Ohren geschlagen zu bekommen. Die FDP war durch den Bundesinnenminister Genscher am Zustandekommen dieses Beschlusses beteiligt, sie sollte nun ihren Teil zu einer liberaleren Praxis beitragen, die der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes und dem Geist des Grundgesetzes entspricht.

(-/17.12.1979/va-he/ben)

+

+

+



Nicht abhaken

Die berufliche Bildung muß weiter im Blickfeld bleiben

Von Kurt Vogelsang MdB

Stellvertretendes Mitglied des Bundestagsausschusses für Bildung und Wissenschaft

Zum 30. September 1979 gab es zum ersten Mal seit fünf Jahren wieder mehr unbesetzte Ausbildungsplätze als unversorgte Bewerber. Dies ist sicherlich sehr erfreulich. Wie das Sprichwort sagt: Der Erfolg hat viele Väter und der Mißerfolg ist ein Findelkind - die Vertreter des Kuratoriums der deutschen Wirtschaft, die in erster Linie für eine ausreichende Anzahl von Ausbildungsplätzen verantwortlich sind, nehmen diesen Zustand selbstgefällig zur Kenntnis und verweisen darauf, wie doch der Markt alles regelt.

1979 sind es 20.000 Jugendliche, die keinen Ausbildungsplatz erhalten haben. Man wird dem entgegenhalten, daß 37.000 Ausbildungsplätze unbesetzt sind. Was nützt aber dem Jugendlichen in Ostfriesland, der einen Ausbildungsplatz sucht, daß man ihn darauf verweist, daß in Hessen noch unbesetzte Ausbildungsplätze sind. An diesem Beispiel wird deutlich, daß trotz der erfreulichen Bilanz die regionalen Schwierigkeiten nicht übersehen werden dürfen.

Unter dem großen Druck der Zahlen von Auszubildenden, die keinen Ausbildungsplatz erhalten haben, hat man zu sehr die Gesamtzahl der Ausbildungsplätze beachtet. Daß es dabei erhebliche unterschiedliche Entwicklungen gibt, muß wieder stärker berücksichtigt werden. So kann man dem Berufsbildungsbericht 1979 unter anderem entnehmen, daß die Zahl der Ausbildungsplätze für Bäcker und Schuhmacher in den letzten vier Jahren erheblich gestiegen, aber die Zahl der Ausbildungsplätze für Werkzeugmacher zurückgegangen ist. In der politischen Situation der jüngsten Vergangenheit wurde immer wieder gesagt, besser eine Ausbildung in einem Beruf ohne Zukunft, als gar keine Ausbildung.

Nachdem die Berufsbildung-"Bilanz" das erste Aufatmen zuläßt, muß man mehr als bisher darauf achten, daß den Jugendlichen eine Ausbildung zu einem Beruf angeboten wird, in dem eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, daß sie auch nach der Ausbildung in diesem Beruf tätig sein können. Es ist volkswirtschaftlich unverantwortbar, bildungspolitisch Unsinn und deprimierend für den Auszubildenden, wenn er nur ausgebildet wird, um anschließend für einen anderen Beruf umgeschult zu werden.

Auf die berufliche Bildung muß weiterhin unser ganzes Augenmerk gerichtet werden, damit mehr als bisher in den "richtigen" Berufe ausgebildet wird, und die Qualität der Ausbildung ist zu erhöhen. Das Thema Berufsausbildung kann nicht abgehakt werden; es verdient weiterhin unsere ganze Aufmerksamkeit. (-/14.12.1979/ks/ca)

+ + +



Kluft zwischen arm und reich vergrößert sich

Die akute Regionalpolitik der EG ist absolut bedeutungslos

Von Professor Dr. Thomas von der Vring
Mitglied des Europäischen Parlaments

Worauf es ankommt ist folgendes: Erstens, die reichen Länder müssen erhebliche Leistungen zugunsten der armen Länder aufbringen, und zweitens, es muß sichergestellt werden, daß diese Leistungen dafür verwandt werden, die Kluft zwischen arm und reich in Europa abzubauen. Dies ist Konvergenzpolitik, dies ist die Politik der Solidarität, die wir Sozialisten vertreten.

Im Mittelpunkt des Interesses sollte das Konvergenzproblem der wirtschaftlichen Leistungen stehen. Es ist bemerkenswert, wie wenig in den beiden diesbezüglichen Dokumenten der EG-Kommission von den wirklichen Problemen der Konvergenz die Rede ist. Denn wir wissen doch, auch eine faire Lösung der Haushaltsprobleme Großbritanniens würde an diesem Problem der Konvergenz nichts wirklich ändern.

Von englischer Seite ist über die Ursachen des britischen wirtschaftlichen Niedergangs gesagt worden, die Politik der britischen Regierungen in der Vergangenheit sei dafür verantwortlich. Vielleicht haben diese Kritiker in gewisser Weise Recht, denn die mangelnde Bereitschaft, der mangelnde Patriotismus der britischen Unternehmer, die es vorzogen und vorziehen, im Ausland zu investieren statt in Großbritannien die Industrie zu modernisieren, wurde möglicherweise von den britischen Regierungen nicht handfest genug bekämpft. Dies aber lehrt, daß wer Konvergenz wirklich will, die Entscheidung, wo investiert wird, nicht den privaten Unternehmern überlassen darf.

Korrekterweise müßte von Divergenz gesprochen werden, denn der Abstand zwischen arm und reich vergrößert sich in Europa. Während Italien, Irland und das Vereinigte Königreich 1970 zusammen mit 44 Prozent der Erwerbspersonen der Gemeinschaft 35 Prozent des gemeinschaftlichen Sozialprodukts erstellt haben, sank diese Quote bis 1978 auf 28 Prozent.

Dies ist kein Zufall und es wird auch nicht eine ausnahmsweise Folge der Wirtschaftskrise sein, so wie die EG-Kommission dies zu interpretieren scheint, sondern diese wachsende Kluft zwischen arm und reich hat System, dessen ökonomische Ursachen man endlich ernsthaft prüfen sollte.

Relative Armut eines Landes, ökonomische Schwäche, was heißt das? Da spielen viele Faktoren eine Rolle, aber der wichtigste, der schwerwiegendste Mangel, der auch England betrifft, ist der Mangel an Anlagekapital. Lassen Sie mich dies im Vergleich der verarbei-



tenden Industrien Irlands einerseits und der Bundesrepublik andererseits exemplifizieren. In der irischen Industrie beträgt die Kapitalausstattung pro Arbeitsplatz 40 Prozent von der in der Bundesrepublik. Die Produktion pro Beschäftigten beträgt in dieser Industrie sogar nur 30 Prozent von jener in der Bundesrepublik. Wir haben einen gemeinsamen, freien, europäischen Warenmarkt. Nun frage ich jene, die an die heimliche Vernunft dieser Marktwirtschaft glauben: Wie soll denn unter solchen Bedingungen eine kapitalarme Industrie mit einer kapitalstarken Industrie erfolgreich konkurrieren können? Die bürgerlichen Ökonomen haben seit 200 Jahren ein schlichtes Rezept dafür parat. Sie sagen, niedrige Löhne sollen den Wettbewerbsnachteil niedriger Produktivität ausgleichen. In der Tat liegen die irischen Industrielöhne bei etwa 50 Prozent der deutschen. Aber dieser Ausweg funktioniert in dem gemeinsamen Arbeitsmarkt immer weniger. Diese Lohn Differenz wird immer weniger zu halten sein, je mobiler die Arbeiter in den Niedriglohnländern werden, und bald wird man in Südtalien und in Irland keine qualifizierten Arbeiter mehr bezahlen können.

Dieses Problem wird sich noch verschärfen, wenn die Europäische Währungsunion die Mechanik der Abwertungen zu erschweren beginnt. Diese wachsende Kluft zwischen arm und reich ist also kein Zufall, sondern sie liegt in der Logik dieses Gemeinsamen Marktes. Im Sinne des Marktes ist es ganz natürlich, daß die Reichen reicher, die Schwachen schwächer werden, daß sich florierende Ballungsgebiete und verödete Randgebiete einander gegenüberstehen, und die Arbeiter aus den armen Gebieten in die reichen Gebiete auswandern; das ist ein logisches Produkt der liberalen Marktwirtschaft. Die Folgen werden noch schlimmer werden, wenn die Erweiterung der Gemeinschaft vollzogen ist. Wir Sozialisten Europas und mit uns die vielen Opfer dieser Ökonomie und mit uns vielleicht auch die Konservativen Irlands und die Christdemokraten aus Südtalien fordern deshalb eine aktive Kapital lenkung der Gemeinschaft zugunsten der schwachen Gebiete, und zwar in wirklich angemessenen Größenordnungen. Um eine Vorstellung von dieser Größenordnung zu geben, will ich nur ein Beispiel nennen: Allein die irische Industrie müßte, um das Niveau der deutschen Industrie zu erreichen, 6 1/2 Milliarden ERE zusätzlich investieren, also das Vierfache der jährlichen Industrieproduktion Irlands. Angesichts solcher Dimensionen des Problems ist die aktuelle Regionalpolitik der Gemeinschaft absolut bedeutungslos.

Es geht abwärts mit der Konvergenz in Europa. Deshalb ist es auch illusionär zu sagen, etwas ist besser als gar nichts. Konvergenzpolitik heißt vielmehr: Die Wirtschaft der armen Gebiete muß in die Lage versetzt werden, erstens im Kostenvergleich mit der Wirtschaft der reicheren Gebiete zu bestehen. Dies wäre das Minimum zur Sicherung des status quo. Zweitens müßte sie in die Lage versetzt werden, darüber hinaus die doppelte Investitionsquote zu finanzieren, um ihren Produktivitätsrückstand binnen 20 Jahren wenigstens aufholen zu können. Dies ist die zentrale Aufgabe, vor der die Gemeinschaft in den kommenden Jahren steht. Darum ist die Kommission aufgefordert, endlich Vorschläge für eine angemessene Konvergenzpolitik und für deren Finanzierung zu entwickeln, die dieser Dimension des Problems gerecht werden. (-/12.12.1979/ks/oa)

+ + +

