

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 88 846 opbn d

Inhalt

Bruno Kreisky, Österreichs Bundeskanzler und SPÖ-Vorsitzender, zur Entwicklung im Mittleren Osten: Sadats Mut hat den Friedenskurs geprägt.
Seite 1-3

Liesel Hartenstein MdB kommentiert den Bundesverkehrswegeplan 1981 bis 1990: Grünes Licht für eine neue Verkehrspolitik,
Seite 4/5

Karin Hempel-Soos untersucht FDP-Vorstellungen zur Überwindung von Frauen-diskriminierungen: Chancenverheißung statt Chancenverwirklichung.
Seite 6/7

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 812-1

35. Jahrgang / 10 / 15. Januar 1980

Der Mittlere Osten ist unkontrollierbar

Sadats Mut hat den Friedenskurs geprägt

Von Dr. Bruno Kreisky
Bundeskanzler der Republik Österreich, Vorsitzender
der SPÖ

Die 70er Jahre haben den Mittleren Osten von Grund auf gewandelt. Der Versuch, diesen Wandel darzustellen, kann nur die wichtigsten Umwälzungen umfassen. Für mich sind drei Entwicklungen in einem ganz entscheidenden Maß für diese Veränderung verantwortlich:

Da ist zuerst einmal der ägyptisch-israelische Frieden - sicherlich das hervorstechendste Ereignis dieses Jahrhunderts im Mittleren Osten - ein Durchbruch von säkularer Bedeutung. Daß er möglich wurde, hängt - so schauerlich es klingen mag - auch an einem Waffengang: Der Oktoberkrieg von 1973 hat die psychologischen Pforten zum Frieden geöffnet. Präsident Sadat hatte - unmittelbar nach dem Krieg - bestätigt, daß er diesen Krieg (den er einen Sieg nennt) unbedingt gebraucht habe, um die Ehre der arabischen Waffen wiederherzustellen. Für die Ägypter war der Teilerfolg eine wesentliche Voraussetzung für Verhandlungen über eine "Nichtkriegführung" - an Frieden wollte zuerst noch keiner wirklich denken.

Der Friedensschluß zwischen Ägypten und Israel hat uns freilich zur Erkenntnis geführt, daß dieser Handschlag jahrzehntelanger Feinde das gesamte, so ungeheuer komplexe Mittelostproblem allein noch lange nicht löst, nicht lösen kann.

Damit ist eine zweite, bedeutsame Entwicklung dieses Jahrzehnts angesprochen: die Palästinenserfrage. Vor zehn Jahren war dieses Volk, dieser Begriff, für Millionen erschreckter Europäer fast gleichbedeutend mit Terror: mit Flugzeugentführungen, Überfällen, Anschlägen. Hier ist ein radikaler Bewußtseinswandel eingetreten - ein Wandel, der



mit einem gewissen Prozeß des Umdenkens innerhalb des palästinensischen Volkes und seiner Führung parallel lief.

Die wachsende Anerkennung der "Palästina-Befreiungs-Organisation" (PLO) aber hat gerade in den allerletzten Monaten dieses Jahrzehnts seinen sichtbarsten Ausdruck gefunden: Im europäischen demokratischen Raum wird die PLO nun weitgehend als die Repräsentantin des palästinensischen Volkes betrachtet. Und wenn die iranischen Ereignisse einmal vorüber sind, wird dieser internationale Prozeß noch deutlicher werden - dann wird sich auch das Verhältnis zwischen Amerika und der PLO verändern. Davon bin ich fest überzeugt.

Basis dieser bedeutsamen Entwicklung war das Jahr 1974, als sich die arabischen Staaten auf dem Gipfeltreffen von Rabat geschlossen hinter die PLO stellten und Arafat und seinen Leuten somit die notwendige Anerkennung gaben. Dabei möchte ich ausdrücklich feststellen, daß meines Erachtens eine Fortsetzung des bisher beschrittenen Weges nur mit der jetzt antretenden Palästinenserführung möglich ist.

Nun aber zum dritten wesentlichen Faktor, der das vergangene Jahrzehnt im Nahen Osten wesentlich mitbestimmt hat: die Erdöl-, die Energieproblematik. Sicher ist, daß die westliche Welt von einem neuen Ölbewußtsein erfaßt wurde. Daß dieser Prozeß erst vor fünf Jahren begonnen hat, zeigt recht eindrucksvoll, wie wenig wir eigentlich vom Wesentlichen in unserer Tagespolitik wissen. Denn natürlich hat das Öl immer seine Bedeutung gehabt - das ist uns aber erst wirklich klar geworden, als es ein Preisproblem wurde - und natürlich auch auf Grund der politischen Ereignisse.

Aber objektiv ist zu sagen, daß es heute denselben Preis für das Öl gäbe, auch wenn es keinen Oktoberkrieg gegeben hätte - ja, wenn es keine Krise im Mittleren Osten gäbe. Denn in dem Moment, in dem man in der Lage war, eine Ware zu verknappen, war diese Entwicklung nicht zu verhindern. Die OPEC ist ja auch nicht erst Mitte der 70er Jahre gegründet worden, sondern existiert schon seit fast 20 Jahren.

Das neue Ölbewußtsein ist also der dritte wesentliche Faktor in der Entwicklung der Nahostpolitik - es hat seinen nicht zu übersehenden Einfluß auf die Ereignisse dieses Jahrzehnts gehabt, aber dieser Einfluß darf auch nicht übertrieben, überschätzt werden.

Eine vulgär-marxistische Auffassung würde sagen, dem Gang der Geschichte liegen ausschließlich materielle Voraussetzungen zugrunde - im Mittelost also etwa die Ölfrage. In Wirklichkeit spielen freilich auch die Menschen, die handelnden Personen auf der Bühne des Mittleren Ostens, eine sehr entscheidende Rolle - und sie haben es gerade in den 70er Jahren in einem besonderen Ausmaße getan.

Kurz gesagt: Ein anderer als Sadat hätte diese Entwicklung wahrscheinlich niemals eingeleitet. Und umgekehrt: Ein anderer als Begin hätte auf diese kühne Initiative wahrscheinlich geschickter und konstruktiver und umfassender geantwortet: hätte wahrscheinlich mehr daraus gemacht.

So bleibt der Mittlere Osten auch nach dem ägyptisch-israelischen Frieden ständig im Schatten einer latenten Kriegsgefahr. Auch in Zeiten, in denen es keinen offenen Konflikt gibt, kann er praktisch jeden Tag neu ausbrechen. Wir haben das damals im Oktober 1973 erlebt, als plötzlich wie aus heiterem Himmel der Sturm losbrach.

Was den Konflikt zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn auch im vierten Jahrzehnt seiner Existenz so bedrohlich macht - und keineswegs nur für die Menschen im Orient -, das ist auch die Situation der Großmächte. Denn der Mittelostkonflikt kann noch immer über Nacht zu einer großen Konfrontation der Weltmächte führen. Eine solche



Konfrontation muß sich auf die Entspannungspolitik und damit vor allem auch auf Europa ungeheuer belastend auswirken.

Wobei der Mittlere Osten für die Weltmächte ein besonders unbehagliches Territorium ist. Erstens, weil es dort sehr divergierende Interessen gibt. Zweitens aber, weil sie in Mittelost auch eine gemeinsame Absicht hegen - aber seit vielen Jahren miterleben, daß gerade die nicht in Erfüllung geht.

Die Supermächte neigen nämlich in ihrer Außenpolitik gemeinsam zu der Tendenz, die Dinge überall in der Welt kontrollieren zu können. In Europa etwa können sich Amerika und die Sowjetunion mehr oder weniger auf ihre Verbündeten verlassen, die nicht auf eigene Faust losschlagen wollen und können. Der Mittlere Osten aber ist aus psychologischen und politischen Gründen unkontrollierbar. Niemand weiß, wann dort irgendwer den nächsten Krieg beginnt - und das beunruhigt die beiden Großen. Sie haben deshalb ein gemeinsames Interesse, diese Gegend ruhig zu stellen.

Nur ist es furchtbar schwer, die richtige Formel dafür zu finden. Die alte, klassische Formel - und die totalste, die sie überall dort gefunden haben, wo sie gemeinsame Interessen hatten - funktioniert im Orient nicht: die Teilung - wie in Korea oder in Deutschland oder in Europa: Denn zu glauben, daß etwa die Russen allein die Teilung Deutschlands erfunden haben, ist ja falsch. So bleibt diese Unruhe, diese Wachsamkeit - und sie wirkt auf die Entspannungspolitik in Europa herüber.

Schon allein dieser Gefahren wegen muß der Umdenkungsprozeß im Orient weitergehen - ehe uns ein nächster Krieg überrascht. Denn dann ist es zu spät. Ich halte nichts von der Formel, daß diese Generation damit überfordert wäre, den Frieden im Orient zu verwirklichen. Was dieser Generation nicht möglich ist, das kann ich auch von der nächsten nicht erwarten. Ich habe das zu Präsident Sadat gesagt - damals nach dem Oktober 1973, als er meinte, es sei jetzt an der Zeit, zu einer Epoche des Nicht-Krieges zu kommen - damit eine kommende Generation dann Frieden machen kann. Damals habe ich ihm entgegengehalten: "Herr Präsident, für uns gilt das als Regel: Was wir uns selbst nicht zumuten, das können wir auch von unseren Erben nicht erwarten."

Es war derselbe Anwar Sadat, der uns ein paar Jahre später bewiesen hat, was persönlicher Mut und politische Kühnheit erreichen können. Sein Friedenskurs hat die 70er Jahre im Mittelost maßgeblich geprägt.

(-/15.1.1980/va-he/ca)

+ + +



Grünes Licht für eine neue Verkehrspolitik

Zur Vorlage des Bundesverkehrswegeplans 1981 bis 1990

Von Dr. Liesel Hartenstein MdB

Stellvertretendes Mitglied des Verkehrsausschusses

Der Bundesverkehrswegeplan '80 zeigt im Vergleich zu seinen Vorgängern ein neues Gesicht. Er trägt in mehrfacher Hinsicht den veränderten Tatsachen Rechnung: Der kritischen und langfristig schwer abschätzbaren Energiesituation, vor allem was die Mineralölversorgung betrifft, und dem gestiegenen Umweltbewußtsein der Bevölkerung.

Unter den Folgerungen, die aus der eingetretenen Entwicklung gezogen wurden, sind positiv hervorzuheben:

1. die entschiedene Aufwertung des Schienenverkehrs
2. die konsequente Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
3. die Rückführung des Straßenbaus auf ein vernünftiges Maß im Bereich der Bundesfernstraßen und Autobahnen
4. die Einführung eines neuen Bewertungsverfahrens für die Trassenplanung, in das der Natur- und Landschaftsschutz ebenso einbezogen ist wie der Lärmschutz
5. eine frühzeitige, schon vor der Linienbestimmung einsetzende Bürgerbeteiligung.

Nach vielen Jahren der Stagnation und offenkundigen Vernachlässigung der Schiene ist heute der Zeitpunkt gekommen, wo die Vorzüge der Bahn wieder ins öffentliche Bewußtsein rücken. Die Schiene bietet gleichzeitig:

- mehr Verkehrssicherheit,
- mehr Krisenfestigkeit,
- mehr Unabhängigkeit vom Öl,
- sie verursacht weniger Umweltbelastung und weniger Landschaftsverbrauch als die Straße.

Mit einer konsequenten Funktionstellung zwischen den beiden Verkehrsträgern könnte unser Straßennetz wirksam entlastet, einem weiter zunehmenden Landschaftsverbrauch Einhalt geboten und viel Energie gespart werden. Der prognostizierte Verkehrszuwachs im Straßengüterfernverkehr bis 1990 um 63,7 Prozent (!) bedeutet höchste Alarmstufe und müßte die Bahn zu vermehrten Anstrengungen geradezu zwingen. Schon die Verlagerung eines Teils des Güterfernverkehrs auf die Schiene würde zahllose Ortsdurchfahrten vom Schwerlastverkehr befreien, die Lebensqualität in unseren Städten verbessern und zudem das Defizit der Deutschen Bundesbahn (DB) senken.

Ziel muß daher nicht nur die Erhaltung eines flächendeckenden Schienennetzes, sondern auch dessen Ausbau und verstärkte Nutzung sein. Dazu braucht die Bahn erheblich mehr Investitionsmittel, sie muß weitere Strecken elektrifizieren, neues Wagenmaterial beschaffen, für den Container- und Huckepackverkehr die nötigen Umschlagplätze einrichten und in vielen Bereichen Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen vornehmen.



Um diesen Erfordernissen gerecht zu werden, hat der Bundesminister für Verkehr den Anteil der Investitionsmittel für die DB von 16,4 Prozent auf 29,1 Prozent, also um knapp das Doppelte erhöht. Die Weichen sind damit gestellt; es bleibt nur zu hoffen, daß die Verantwortlichen rasch handeln und die Mittel nach einem wohlgedachten Konzept einsetzen. Auch der Mut zu ungewöhnlichen Experimenten sollte nicht fehlen: Die drastische Reduzierung der Fahrpreise nach schwedischem Vorbild wäre einen Versuch wert. Und sei es nur als Modell für einige Monate! Ein Preissturz zwischen 40 und 60 Prozent brachte den schwedischen Eisenbahnen ungeahnten Zulauf und damit die Kehrtwendung von den roten in die schwarzen Zahlen. Seit einigen Monaten gibt es eine Ganzjahres-Billigfahrkarte für ungerundet 33 DM, die zu einer Ermäßigung von 40 Prozent auf allen Strecken berechtigt. Ein kluger Schachzug! Denn der Erwerb der Jahreskarte bringt der Bahn einen Einnahmeschub, und wer die Karte einmal hat, der wird sie auch nutzen wollen. Also entscheidet er sich öfters für die Schiene und läßt das Auto stehen. Statt Halbierung der Strecken eine Halbierung der Preise: Ein neues Bundesbahn-Image für 1980?

Der öffentliche Personennahverkehr war ebenfalls lange Stiefkind der Verkehrspolitik. Ein neuer Anlauf zur Verbesserung wurde in den vergangenen Jahren gemacht: Rund acht Milliarden DM flossen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz dem ÖPNV zu; in den nächsten zehn Jahren werden es 14,4 Milliarden sein. An diesen erfreulichen Zuwachs sind aber zwei dringliche Wünsche zu knüpfen:

1. begonnene Vorhaben des ÖPNV sollten vorrangig zu Ende geführt werden, damit die erhofften Auswirkungen auch durchschlagen können;
2. über dem Ausbau des ÖPNV in den Ballungsräumen dürfen auch die ländlichen Räume nicht vergessen werden.

Wo die öffentlichen Verkehrsmittel massiv gefördert werden, da sollten die Städte aber gleichzeitig beim Straßenbau kurztreten. Um die Anreize für den Individualverkehr zu verringern, wird mancherorts bereits ein "Rückbau" des zu groß geratenen Stadtstraßennetzes ins Auge gefaßt. Das bedeutet gleichzeitig einen Beitrag zur Verkehrsberuhigung, der die Stadtkerne für die Wohnbevölkerung wieder attraktiver macht.

Für den Straßenbau hat der Bundesverkehrsminister die Losung "Qualität vor Quantität" ausgegeben und damit eine Wende zum Positiven eingeleitet. Trotzdem sieht die Praxis in den meisten Fällen noch ganz anders aus. Viele Straßenbauverwaltungen sind nicht zum Umdenken bereit, sondern verfahren nach den alten Rastern. Das gilt für die Regelquerschnitte, für die Kurvenradien, Kreuzungsbauwerke et cetera. Eine Neufassung der Richtlinien für den Straßenbau müßte deshalb den "Zielvorgaben" unverzüglich folgen.

Auch das gängige Zuschußverfahren nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz steht der Verwirklichung dieses Grundsatzes häufig entgegen. Im Normalfall wird der fertige Entwurf den Gemeinderäten zusammen mit der Aussage vorgelegt: So muß das werden, sonst fließen die verfügbaren Gelder einem anderen Projekt zu!

Mit dem goldenen Zügel des 85-Prozent-Zuschusses sind die kommunalen Parlamente dann leicht dahin zu bringen, wohin die Straßenplaner sie haben wollen. Leider bieten Hunderte unserer Städte und Dörfer traurige Beispiele dafür, daß auf diese Weise keine umweltfreundlichen Lösungen herauskommen.

Gut geplant ist halb gebaut, dieser Grundsatz für den Bauherrn gilt auch beim Straßenbau. Hinterher zu reparieren, was vorher kaputtgemacht worden ist - sei es an Landschaft oder an Stadtqualität -, ist um ein Vielfaches teurer und oft sogar unmöglich.

Der neue Bundesverkehrswegeplan zeigt in eine zukunftsorientierte Marschrichtung, er enthält ausbaufähige Ansätze und bietet die Rahmenkonzeption für eine vernünftige Verkehrspolitik der 80er Jahre.

(-/15.1.1980/ks/ca)

+ + +



Chancenverheißung statt Chancenverwirklichung

FDP-Vorstellungen gegen Frauendiskriminierung gut gemeint aber wirkungslos

Von Karin Hempel-Soos

Mitglied des Bundesvorstandes der Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Frauen (ASF)

Im Dezember 1979 hat eine Projektgruppe "Gleichberechtigung" des Innenministeriums ein "Gleichberechtigungspaket im BMI" vorgelegt. Bundesinnenminister Baum und sein parlamentarischer Staatssekretär von Schoeler haben sich dazu vor der Presse geäußert, Andreas von Schoeler hat darüber hinaus noch eine ausführliche Darstellung der Problematik für die "Zeit" geliefert. Die Arbeitsgemeinschaft Sozialdemokratischer Frauen (ASF) begrüßt jede Initiative, die geeignet ist, den Gedanken der Gleichberechtigung voran zu treiben. Besonders aber begrüßt die ASF, daß Staatssekretär von Schoeler bei seinen Vorschlägen für ein Gleichberechtigungsgesetz zahlreiche Anregungen der sozialdemokratischen Frauen aufgegriffen und berücksichtigt hat.

Allerdings wäre die Freude über die Gleichberechtigungsinitiative aus dem Innenministerium noch größer gewesen; die Bedeutung eines solchen Vorhabens hätte durch das Zusammenwirken mehrerer Ministerien unterstrichen werden können. So war zum Beispiel der von der Bundesregierung beim Familienministerium eingerichtete Arbeitsstab für Frauenpolitik mit dieser Angelegenheit gar nicht befaßt worden. Wahrscheinlich wurden die Abstimmungen mit den Kabinettskollegen auch deshalb ausgeklammert, weil dort sonst FDP gegen FDP gestanden hätte.

Seine Forderung nach einem eigenständigen Gleichstellungsgesetz begründet Andreas von Schoeler unter anderem damit, daß ein solches Gesetz weit über den im November 1979 vorgelegten Gesetzentwurf der Bundesregierung über die "Gleichbehandlung von Männern und Frauen am Arbeitsatz (arbeitsrechtliches EG-Anpassungsgesetz)" hinausginge. Dazu muß man allerdings wissen, daß das Bundesministerium für Wirtschaft (FDP) bis zum Schluß der Beratungen versucht hat, zum Beispiel die Umkehr der Beweislast aus dem Regierungsentwurf herauszuhalten (nicht die Arbeitnehmerin muß beweisen, daß sie beruflich wegen ihres Geschlechtes diskriminiert wurde, sondern der Arbeitgeber ist den Beweis pflichtig, daß die Nichteinstellung einer Frau nicht mit ihrer Geschlechtszugehörigkeit zusammenhängt). "Das Auswahlmessen des Arbeitgebers wird unangemessen eingeschränkt" - so zum Beispiel das Bundeswirtschaftsministerium.

Besonders großartig wäre es auch gewesen, die von der FDP vorgeschlagenen Regelungen der geschlechtsneutralen Stellenausschreibungen und zur Diskriminierung von Frauen in der Werbung hätten Platz im EG-Anpassungsgesetz gefunden. Dazu bedarf es nämlich keines neuen Gesetzes, sondern nur der entsprechenden Ergänzung des vorliegenden Entwurfes.

Auch die von der FDP geforderten "bußgeldbewehrten" Diskriminierungsverbote bedürfen keines neuen Gleichberechtigungsgesetzes, sondern lediglich der Ergänzung bestehender Gesetze, so zum Beispiel des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten, hier Einfügung eines Abschnittes über die "Verletzung des Verbots auf ein bestimmtes Geschlecht bezogener Stellenangebote und Ausschreibungen". Die ASF ist der Auffassung, daß solche Ordnungswidrigkeiten mit Geldstrafen bis zu 10.000 DM geahndet werden sollen.

Von der FDP wurde auch eine Gleichberechtigungskommission gefordert, die mit zwei Drittel Mehrheit vom Bundestag zu wählen sei. Nach den negativen Erfahrungen mit pluralistisch zusammengesetzten Kommissionen wie zum Beispiel der Kommission zum internatio-



nalen Jahr der Frau beziehungsweise der Enquetekommission des Bundestages "Frau und Gesellschaft", wo sich die diversen gesellschaftlichen Gruppen wegen ihrer Interessenkonflikte gegenseitig blockieren, kann eine weitere Kommission eigentlich nur neue Frustrationen erzeugen. Solche Kommissionen haben kaum Befugnisse, und außerdem sitzen da zum Beispiel Arbeitgebervertreter, die bisher den Frauen im Schnitt 30 Prozent weniger Lohn als Männer zugefahren und sollen nun Maßnahmen gegen die Lohndiskriminierung von Frauen beschließen!

Die Frauenfrage ist eine der elementaren und existentiellen Fragen unserer Gesellschaft, manchmal wird sogar vom "Krieg der Geschlechter" gesprochen. Wer bei dieser Kenntnislage eine Kommission fordert, deren Mitglieder zwei Drittel der Stimmen des Bundestages auf sich vereinigen müssen, kann nur eine ziemlich stromlinienförmige Kommission, die zur Untätigkeit gehoben ist, wollen. Hinzu kommt, daß die Kommission kein Klagerecht haben soll, sondern maximal Prozeßhilfe in ausgewählten Fällen leisten darf.

Die ASF fordert daher, und in diesen Forderungen ist sie sich mit den meisten Frauengruppen der autonomen Frauenbewegung und dem Großteil der Verbände des Deutschen Frauenrates einig, folgende Ergänzungen zum vorliegenden Gesetzesentwurf:

- Eine dem Bundeskartellamt vergleichbare Gleichbehandlungskommission, die die Anwendung des EG-Anpassungsgesetzes kontrolliert. Die Umsetzung von Recht in den Arbeitsalltag bedarf leider eines öffentlichen Kontrollinstruments.
- Staatliche Förderungsmaßnahmen zugunsten von Frauen in der Arbeitswelt müssen im Gesetz festgeschrieben werden. Zumindest müssen Quoten zugunsten von Mädchen bei der Vergabe von Ausbildungsplätzen und Quoten zugunsten von Mädchen und Frauen bei öffentlichen Unternehmen oder von öffentlichen subventionierten Unternehmen eingeführt werden.

Auf einer Tagung des ASF-Bundesvorstandes mit über 40 Gruppen aus der autonomen Frauenbewegung, schloß sich das ASF-Bundesvorstandsmitglied Christa Randzio-Plath der Auffassung der Hamburger Leitstelle zur Gleichstellung der Frau über den vorliegenden Gesetzentwurf an. Dort heißt es wörtlich:

"Eine Nichtregelung des arbeitsrechtlichen Bereiches ist einer Gesetzesänderung in der vorliegenden Fassung des Entwurfes vorzuziehen, da so nur verhindert werden kann, daß positive Veränderungen im Bereich der Gleichstellung der Frau auf Jahre hinaus unterlassen werden mit dem (unrichtigen) Argument, es sei bereits alles Notwendige im Bereich Frau und Arbeitsleben geregelt worden."

(-/15.1.1980/v0-he/ca)

+ + +

Verantwortlich: Willi Carl

