

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

35. Jahrgang / 210

31. Oktober 1980

Marie Schlei MdB, Vorsitzende des Arbeitskreises Außenpolitik der Sozialdemokratischen Bundestagsfraktion, widerspricht Illustrierten-Artikeln über Somalia: Die Soforthilfe darf nicht eingestellt werden.

Seite 1/2

Horst Seefeld MdEP stellt eine neue Habsburg-Initiative für kleinkarierete "Europäer" vor: Kultur und nationales Erbe beim Flugbetrieb?

Seite 3/4

Friedel Läßle MdL zur gegenwärtigen Diskussion um den Saarausbau: Volkswirtschaftlich sinnvoll?

Seite 5

Kein Hunger mehr in Somalia?

Die Soforthilfe darf nicht eingestellt werden

Von Marie Schlei MdB

Vorsitzende des Arbeitskreises Außenpolitik der Sozialdemokratischen Bundestagsfraktion.

Hunger ist ein Weltproblem. Mehrere Hundert Millionen Menschen sind heute unmittelbar vom Hungertod bedroht. Sehr oft gehen Vertreibung, Flüchtlingselend und Hunger Hand in Hand und sehr oft werden davon Regionen betroffen, die sowieso schon zu den ärmsten Gebieten dieser Erde gehören.

Humanitäre Hilfe zur Beseitigung von Hunger und Flüchtlingselend sind deshalb Aufgaben, denen sich reiche Industrieländer nicht entziehen können. Dabei ist Unterstützung, Hilfs- und Spendenbereitschaft der Bevölkerung ein wesentlicher Aspekt; wir können und wollen nicht darauf verzichten.

Medien, sei es Rundfunk oder Presse, liefern unmittelbare Eindrücke aus diesen Krisengebieten und bestimmen einen großen Teil unserer Hilfsbereitschaft mit.

Fehlerhafte, schlecht recherchierte Berichte, veröffentlicht in auflagenstarken Illustrierten, können die Bereitschaft der Bevölkerung zu helfen, verringern, ja die Hilfe insgesamt in Frage stellen. So geschehen in einem Artikel der Illustrierten "Quick". Da wird die Notwendigkeit von Hilfen für die Flüchtlinge in Somalia in Frage gestellt, wird das Flüchtlingsproblem heruntergespielt, die Versorgung der Flüchtlinge als außerordentlich gut dargestellt und der somalischen Regierung Bereicherungsabsicht unterstellt.

Tatsächlich ist aber ein Ende der für den Flüchtlingsstrom aus Äthiopien primär verantwortlichen politischen Konflikt am Horn von Afrika zumindest für die nächsten drei bis fünf Jahre nicht abzusehen. Zu dieser Einschätzung gelangt unter anderem auch der Hohe Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen.

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



Nach offiziellen Schätzungen des UN-Flüchtlingskommissars gibt es dort zur Zeit 1,3 Millionen Flüchtlinge (davon cirka 800.000 in 26 Lagern). Das entspricht einem Drittel der somalischen Bevölkerung. Somalia ist das größte einzelne Aufnahmeland für Flüchtlinge - aber auch das ärmste.

Die Flüchtlingshilfe in Somalia ist angewiesen auf fremde Hilfsbereitschaft. Zwar ist die somalische Regierung uneingeschränkt bereit Flüchtlinge aufzunehmen, aber sie bedarf dabei der organisatorischen Unterstützung der Hilfsorganisationen.

Dank der unmittelbar wirksamen Sofortmaßnahmen (Nahrungsmittelhilfe und ärztlich-medizinische Versorgung) hat sich die Situation in den Lagern insoweit gebessert, als von einer Sicherstellung des Existenzminimums der Flüchtlinge gesprochen werden kann.

Angesichts der Tatsache, daß es an der ausreichenden Versorgung verschiedener Güter (Weizenmehl, Speiseöl, Fleisch) fehlt, kann sich die Nahrungsmittellage schnell wieder verschlechtern. Weiterlaufende Hilfsleistungen sind deshalb notwendig.

Gleiches gilt für Medikamentenversorgung und der ärztlichen Hilfe. Das zeigt deutlich, daß die Situation in Somalia nach wie vor kritisch ist und ein Verringern der Hilfe von außen die Flüchtlingssituation verschärfen kann. Mittel- und langfristig sind eine Reihe von Programmen im Rahmen der Entwicklungshilfe notwendig, um den Entwicklungsstand Somalias soweit anzuheben, damit eine weitgehende Unabhängigkeit von fremder Hilfe erreicht werden kann. Berichterstattungen, die auf Einstellen der Soforthilfe abzielen, verhindern zukünftig humanitäre Hilfe und verunsichern eine hilfsbereite deutsche Bevölkerung.

(-/31.10.1980/ks/ea)

* * *



Kultur und nationales Erbe beim Flugbetrieb?

Eine neue Habsburg-Initiative für kleinkarierte "Europäer"

Von Horst Seefeld MdEP

Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament

Französisch ist eine schöne Sprache!

Im Europäischen Parlament ist Französisch jedoch nur eine von bislang sechs offiziellen Amtssprachen. Trotzdem hat es bisweilen eine herausgehobene Position, da sowohl beim Sitz des Generalsekretariats des Europäischen Parlaments in Luxemburg, als auch an den weiteren Arbeitsorten - Straßburg und Brüssel - Französisch jeweils die am meisten gesprochene Sprache oder die Landessprache ist. Andererseits ist seit dem Beitritt Großbritanniens zur Europäischen Gemeinschaft eine wachsende Bedeutung der weltweiten Kommunikationssprache Englisch festzustellen.

Eine Gruppe von Abgeordneten des Europäischen Parlaments hat sich nunmehr zum Ziel gesetzt, eine Aktionsgemeinschaft zur Förderung der französischen Sprache in der Europäischen Gemeinschaft zu bilden. An der Spitze steht Otto Habsburg als Präsident.

Mit einer ersten "Aktion" dieser Gruppe wurde jetzt vor kurzem das Europäische Parlament befaßt. Ein Entschließungsantrag - von Herrn Habsburg initiiert und leider auch von französischen Sozialisten unterzeichnet - beschäftigt sich mit dem "Gebrauch der europäischen Sprachen im Flugverkehr". Der Text spricht für sich; er lautet:

"Das Europäische Parlament,

- in der Erwägung, daß die Verwendung einer Reihe europäischer Sprachen in immer zahlreicheren wirtschaftlichen und sozialen Bereichen ständig zurückgeht,
 - unter Betonung der Tatsache, daß der Flugverkehr in einer Welt ohne Grenzen, in der die Sprachen ihren spezifischen Charakter verlieren und international werden, von der sich immer weiter ausdehnenden Verwendung des anglo-amerikanischen Sprachgebrauchs besonders betroffen ist,
 - beunruhigt über die Auswirkungen dieses Phänomens auf den Fortbestand der Kultur und des nationalen Erbes der europäischen Länder,
 - in der Erwägung, daß sich die meisten Mitgliedstaaten in dieser Lage befinden oder befinden werden,
1. hält es für erforderlich, daß in Europa eine geistige und praktische Solidarität entsteht, damit dieses Problem bewältigt werden kann;
 2. fordert die Mitgliedstaaten und die Außenminister, die im Rahmen der politischen Zusammenarbeit zusammentreten, auf, diese Frage auf die Tagesordnung zu setzen und geeignete Maßnahmen zum Ausgleich dieser Rechtslücke zu prüfen, die sich in unseren Tagen nachteilig auf das Recht der Europäer auf eigene Sprachen auswirkt;



3. ersucht die Kommission, einen Vorschlag zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften in diesem Bereich auszuarbeiten;
4. beauftragt seine Präsidentin, diese EntschlieÙung der Kommission und den Außenministern, die im Rahmen der politischen Zusammenarbeit zusammentreten, zu übermitteln."

Eigentlich sollte man zur Tagesordnung übergehen und diesen Antrag als kleinkarierten Sprachennationalismus abtun. Da es sich aber um gewählte Parlamentarier handelt, die einen "Vorgang" durch den eingebrachten EntschlieÙungsantrag im Europäischen Parlament geschaffen haben, muß das Parlament das Thema aufgreifen.

Führen wir den Gedankengang der Antragsteller doch einmal bis zu Ende und damit ad absurdum: Im Klartext wollen die Antragsteller offensichtlich ein Chaos im Luftverkehr herbeiführen. Der im Cockpit und überhaupt im internationalen Flugverkehr übliche Gebrauch der englischen Sprache soll offensichtlich entweder in ein Sprachenwirrwarr oder vielleicht zu Gunsten der französischen Sprache verändert werden. Eine größere Realitätsferne ist überhaupt nicht denkbar! Sicherheit würde zurückgedrängt, damit "Kultur" und "nationales Erbe" beim internationalen Flugbetrieb endlich einen gebührenden Platz erhielten! Sollen etwa alle sechs EG-Amtssprachen künftig im Flugbetrieb verwendet werden? Oder wird vielleicht daran gedacht, sogar alle europäischen Sprachen beim Flugverkehr zu verwenden? Müssen Piloten künftig Sprachgenies sein, oder sollen Dolmetscher Flieger fliegen?

Es ist bedauerlich, daß das Europäische Parlament aufgrund derartiger EntschlieÙungsanträge Zeit verbrauchen muß und Gestrige beim Träumen von der Vergangenheit die Aufgaben von heute und morgen vernachlässigen können. Daß dabei selbst progressive Franzosen sich übertölpeln lassen und in falschverstandener Solidarität zu ihrer Sprache Hand in Hand mit Rechtskonservativen operieren, macht besonders betroffen.

Das Europäische Parlament wird also prüfen müssen, wie die entstandene "Rechtslücke" auszufüllen ist. Hoffentlich stürzt nie ein Flugzeug in die Lücke, die durch den Unsinn einiger Parlamentarier entstehen könnte. Es bleibt die Hoffnung, daß diese Habsburg-Initiative gar nicht ernst genommen wird.

(-/31.10.1980/ks/ca)

+ + +



Volkswirtschaftlich sinnvoll?

Zur gegenwärtigen Diskussion um den Saarausbau

Von Friedel Läßle MdL

Vorsitzender der SPD-Fraktion im Saarländischen Landtag

Das Bundestagswahlergebnis an der Saar zeigt seine erste Wirkung: Um ihr angeschlagenes Selbstvertrauen wieder aufzurichten, haben die Koalitionsparteien CDU und FDP sich gegenwärtig eines Themas angenommen, mit dem sie glauben, das bei der Arbeitnehmerschaft des Landes verlorengegangene Terrain zurückgewinnen zu können. Die Weigerung der SPD, dem Ausbau der Saar zur Großschiffahrtstraße durch die Stadt Saarbrücken zuzustimmen, so wird argumentiert, gefährde die Arbeitsplätze an der oberen Saar.

Aber so einfach, wie man das der saarländischen Bevölkerung gerne einreden möchte, liegen die Dinge nicht: Am 29. März 1980 hatte der SPD-Landesparteitag beschlossen, "unter der Bedingung, daß der Halberger Hütte gleiche Frachtkosten wie den anderen Saarrhütten gewährt werden, die Schiffbarmachung der Saar durch Saarbrücken neu zu überdenken". Für den Ortsunkundigen übersetzt: Die Saar sollte nur bis vor die Tore der Stadt ausgebaut werden, sofern das am anderen Ende gelegene Hüttenwerk von der Bundesbahn die gleichen Wettbewerbsstarife angeboten bekäme wie die am Kanal liegenden Betriebe. Auf die letzten neun Kilometer der insgesamt 90 Kilometer langen Wasserstraße wollte man also verzichten wegen der einschneidenden Veränderungen im Stadtbild sowie den zu befürchtenden chaotischen Verkehrsverhältnissen während der Bauzeit.

Anlaß zu diesen neuen Überlegungen der Sozialdemokraten gab die Umstrukturierung der saarländischen Stahlindustrie, in deren Gefolge es zukünftig nur noch eine zentrale Rohiseneranlage an der unteren Saar geben wird. Für die umstrittene Saarbrücker Hafenanlage blieben deshalb von den ursprünglich veranschlagten 3,25 Millionen Tonnen Erzbezug lediglich 500.000 Tonnen übrig. Vergegenwärtigt man sich des weiteren, daß der Ausbau der Saar mitten durch die Landeshauptstadt rund 250 Millionen DM verschlingen würde, muß die Frage erlaubt sein, ob es volkswirtschaftlich nicht sinnvoller ist, den einzigen noch bedeutenden Interessenten an einem Hafen auf die günstigen Wettbewerbsstarife zu verweisen, wie sie von der Bundesbahn angeboten worden sind.

Denn anders als die von Holland erfolgreich angefochtenen, früheren "Als-ob-Tarife" hat die jetzige Offerte der Bundesbahn keinen Unterstützungscharakter. Um etwaige Unsicherheiten bei diesen Tarifen auszuräumen, hat der Saarbrücker Oberbürgermeister Oskar Lafontaine zusätzlich vorgeschlagen, die Verwirklichung des Teilsstücks durch die Saarbrücker City lediglich auszusetzen. Die Option dafür sollte aber offengehalten werden, falls doch Gerichtsurteile ergingen, daß die Gewährung von "Tarifen des potentiellen Wettbewerbs" für die Betriebe der oberen Saar mit dem Gemeinschaftsrecht nicht vereinbar seien.

Diese Haltung stellt keinen Bruch dar in dem zielstrebigem Bemühen der saarländischen Sozialdemokraten um einen Wasserstraßenanschluß für das Saarland. Denn die SPD war es, die als erste die jahrzehntelange Forderung nach einem Saar-Pfalz-Kanal als unrealistisch fallen ließ und in langwierigen Verhandlungen mit der Bundesregierung in den Jahren 1972 und 1973 die Zusage für den Ausbau der Saar erhielt. Dieses Ziel hätte freilich bereits 1961 erreicht werden können, wenn der damalige CDU-Ministerpräsident Röder statt ein entsprechendes Angebot von Adenauer anzunehmen, nicht dem Druck der hiesigen Industrie nachgegeben und an der Utopie eines Saar-Pfalz-Kanals festgehalten hätte.

Wenn die SPD heute auf die Stadtstrecke durch Saarbrücken verzichten möchte, stellt dies keine Absage an den für die Saar lebensnotwendigen Wasserstraßen dar, sondern trägt lediglich den veränderten Ausgangsbedingungen Rechnung. Von der CDU hätte man sich das gegenwärtige Engagement für den Saarausbau allerdings 20 Jahre früher gewünscht.

(-/ 31.10.1980/volhe/ca)

+ + +

+

Verantwortlich: Willi Carl

Vernünftiger Umgang
mit wertvollen Rohstoffen
Recycling-Papier