

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 12 04 08
Telefon: (02 28) 21 80 38/39
Telex: 08 86 846 ppbn d

Inhalt

Annemarie Renger MdB, Vizepräsidentin des Deutschen Bundestages, unterstreicht, daß der Widerstand gegen den Nationalsozialismus ein Aufstand des Gewissens war: Die Chance nicht verspielen.

Seite 1

Hermann Scheer MdB fordert einen strategischen Konsens in der SPD-Führung: Schluß mit dem Strategie-Theater!

Seite 3

Ralph Herberholz MdB zur Situation der Klein-Renten: Renten unter Sozialhilfeniveau.

Seite 4

Uwe Gunnesson MdL erläutert die Vorschläge zur künftigen Verkehrspolitik der Schleswig-Holsteiner SPD: Wider die Windschutzscheiben-Perspektive.

Seite 5

37. Jahrgang / 135

20. Juli 1982

Die Chance nicht verspielen

Der Widerstand gegen den Nationalsozialismus war ein Aufstand des Gewissens

Von Annemarie Renger MdB
Vizepräsidentin des Deutschen Bundestages

Johannes Gross hat im FAZ-Magazin vom 16. Juli 1982 behauptet, linken Widerstand gegen Hitler habe es nur gepaart mit dem Wunsch gegeben, die eine Diktatur durch eine andere zu ersetzen. Moralisch begründeter Widerstand gegen Hitler sei konservativen, aristokratischen Ursprungs gewesen.

Der Kampf für eine Demokratie begann nicht erst am 20. Juli 1944. Er begann an dem Tag, als die Republik am 9. November 1918 durch Philipp Scheidemann ausgerufen wurde und sich zur gleichen Zeit die alten politischen Kräfte sammelten, die eben diese Republik wieder zerstören wollten.

Die junge Republik drohte von dem Radikalismus der völkischen Nationalisten - der Deutschnationalen - und den Kommunisten erdrückt zu werden. Im Zuge einer negativen wirtschaftlichen Entwicklung Anfang der 30er Jahre, an deren Ende ein Arbeitslosenheer von etwa sieben Millionen stand, erhielten die Nationalsozialisten, nachdem sie bereits bei den Wahlen vom 14. September 1930 den ungeheuren Sprung von zwölf auf 107 Mandate im Reichstag getan hatten, bei der folgenden Wahl am 31. Juli 1932 sogar 230 von insgesamt 608 Sitzen.

Am 20. Juli 1932 besetzte dann Franz von Papen die sozialdemokratisch geführte Regierung in Preußen, die in der Koalition mit dem Zentrum und den Deutschen Demokraten das Rückgrat der Weimarer Republik gebildet hatte. Die Befürchtung, das ein Bürgerkrieg, bei dem die bewaffnete Macht und die Polizei wahrscheinlich auf der Seite der umstürzlerischen Kräfte gestanden hätte, nur zu einem blutigen Ende ohne Erfolg führen konnte, ließen die Regierung Otto Braun die politische Macht kampfflos aufgeben. Das Reichsbanner Schwarz-Rot-Gold und die Eiserner Front, die von den Sozialdemokraten getragen waren, zu denen sich aber auch Gruppen aus anderen demokratischen Parteien bekannten, konnten das Unglück nicht mehr abwenden. Die Toleranz gegenüber Intoleranten und die Verfassungstreue als Rechtsgrundlage gegen Verfassungsfeinde hatten nicht ausgereicht.



Am 5. März 1933 stimmten noch einmal sieben Millionen Wähler für die Sozialdemokraten; Hitler erhielt bei diesen Wahlen nicht die von ihm erhoffte Mehrheit, sondern nur 43,9 Prozent, obwohl diese Wahlen bereits unter den Drohungen der SA stattfanden. Am 23. März 1933 stimmten allein die sozialdemokratischen Abgeordneten, soweit sie nicht schon wie die kommunistischen Abgeordneten verhaftet waren, gegen das Ermächtigungsgesetz, und ihr Vorsitzender Otto Wels erklärte: "Freiheit und Leben kann man uns nehmen, die Ehre nicht. Wir bekennen uns in dieser geschichtlichen Stunde feierlich zu den Grundsätzen der Menschlichkeit und Gerechtigkeit, der Freiheit und des Sozialismus. Kein Ermächtigungsgesetz gibt Ihnen die Macht, Ideen, die ewig und unzerstörbar sind, zu vernichten."

In einem heroischen Untergrundkampf, im Inland und vom Ausland, versuchten hauptsächlich die aus der Arbeiterbewegung kommenden Gruppen, durch ihren Widerstand das nationalsozialistische Regime zu erschüttern. Noch im Jahre 1941 konnte die Gestapo 11.405 Verhaftungen des linken Widerstandes registrieren, deren einziges Ziel die Wiederherstellung von Freiheit und Recht in einem demokratischen Gemeinwesen war. Bis zum 20. Juli 1944 schien es einen nennenswerten Widerstand aus den Reihen des Bürgertums und des Militärs nicht zu geben. In historischen Abhandlungen kann man nachlesen, wie stark das Bürgertum restaurativen Strömungen anhing und wie sehr es Sympathie für die Beseitigung des parlamentarisch-demokratischen Systems empfunden hatte, so daß es eine gewisse Anfälligkeit für den national-sozialistischen Staat gab. Schließlich war mit der Beseitigung der Demokratie auch die vermeintliche Gefahr gebannt, daß in ihrer Konsequenz Vermassungserscheinungen und Nivellierungen von Gesellschaft und Kultur erfolgen könnten. Man darf wohl sagen, daß erst mit der Zunahme der Kriegsgefahr und im Verlaufe der unaufhaltsamen Niederlage auch der Widerstand im bürgerlichen Lager bewußte Formen annahm.

Hervorragende Namen aus Wissenschaft, Kunst, Theologie, politischer Herkunft und aus dem militärischen Bereich fanden sich im Widerstand zusammen, um dem Wahnsinn eines Hitlers Einhalt zu gebieten. Mit dem 20. Juli 1944 wurde der letzte große Versuch unternommen, so Bruno Kreisky, "durch Einsatz ihres Lebens Deutschland vor dem Untergang zu bewahren und zudem jene Schande zu tilgen, die mir die größte in der Geschichte der Deutschen zu sein scheint....."

In diesem letzten entscheidenden Widerstand fanden sich Männer und Frauen aus verschiedener gestiger und politischer Herkunft zusammen: Sozialisten, Katholiken, Protestanten, Gewerkschafter. Das geistig-moralische Anliegen formulierte Graf Moltke schon 1942 so: "Für uns ist Europa nach dem Kriege weniger eine Frage von Grenzen und Soldaten, von komplizierten Organisationen oder großen Plänen. Europa nach dem Kriege ist die Frage: Wie kann das Bild des Menschen in den Herzen unserer Mitbürger aufgerichtet werden. Das ist eine Frage der Religion, der Erziehung, der Bindungen an Arbeit und Familie, des richtigen Verhältnisses zwischen Verantwortung und Rechten."

Der Widerstand gegen den Nationalsozialismus war ein Aufstand des Gewissens! Er war das andere Deutschland, das uns erlaubte, den Kopf wieder aufrechtzutragen und wieder einen Platz in der Völkerfamilie einzunehmen. Verspielen wir die Chance nicht.

(-/20.7.1982/ks/ca)

+ + +



Schluß mit dem Strategietheater!

Ein strategischer Minimalkonsens ist besser als konkurrierende Strategien

Von Hermann Scheer MdB

Mitglied des SPD-Parteirates

Die gegenwärtige Lage der SPD ist schwierig genug, also Anlaß genug, sich darüber Gedanken zu machen, wie es weitergeht, solche Gedanken macht sich heute jeder Sozialdemokrat. In einer solchen Situation wäre es die allererste Aufgabe von Sozialdemokraten in der verantwortlichen politischen Führung der Partei, sich zu einer Klausurtagung zusammenzusetzen und eine gemeinsame Strategie zu finden, an der sich wenigstens die Mitglieder des Führungsgremiums noch gemeinsam orientieren. Zumindest im Präsidium müßte dies möglich sein. Aber stattdessen veröffentlichen laufend führende Sozialdemokraten ihre persönliche Lageeinschätzung und geben ihre persönlichen Handlungsempfehlungen an die Partei. Dabei merken sie offenbar nicht, wie sie mit ihren gegenläufigen individuellen Grundsatzserklärungen dauernd dazu beitragen, die Lage der SPD zu erschweren.

Der eine empfiehlt der Partei, in die Opposition zu gehen; der andere rät dies seiner Partei unter gewissen Umständen; der dritte deutet eine solche Notwendigkeit unter vage umschriebenen Umständen an, über die man nachdenken müsse. Der eine lehnt eine Koalition mit den Grünen grundsätzlich ab; der andere ist nur vorläufig dagegen; ein dritter ist unter gewissen Voraussetzungen dafür; ein vierter tritt bereits jetzt unter gewissen Vorbedingungen dafür ein; ein fünfter will mit diesem Potential nicht koalieren, sondern es integrieren. Der eine hält die neuen Bewegungen für eine Bereicherung, der andere für eine Gefährdung der Demokratie, der eine will das alternative Potential intensiv umwerben, der andere offensiv bekämpfen.

Sieht man näher hin, so sind die Standpunkte in der Regel differenzierter und nicht einmal so weit voneinander entfernt. Das Problem sind die nicht mehr miteinander besprochenen Akzentulierungen, die sich im öffentlichen Meinungsbild zu unterschiedlichen Strategien verdichten.

Dabei übersehen die Beteiligten ganz offenbar die simple Erfahrungstatsache, daß selbst sehr triftige Lageeinschätzungen und intelligente Strategieempfehlungen der Partei mehr Schaden als Nutzen bringen, wenn sie lediglich in öffentlicher Meinungskonkurrenz vorgetragen werden und kein ernsthafter Versuch stattfindet, zu einem gemeinsamen Konzept in der politischen Führung der Partei zu finden.

Selbst ein gemeinsam vertretener strategischer Minimalkonsens ist besser als konkurrierende Strategien, die nur zum gemeinsamen Flasko führen. Bleibt es bei dem öffentlichen Strategietheater, dann wird keine Strategie eines Sozialdemokraten aufgehen, sondern die Folge wäre ein kaum noch zu erschütterndes Rechtskartell und ein sozialdemokratischer Scherbenhaufen.

Als einer, der es nicht mehr mit ansehen und anhören kann und will, wie führende Sozialdemokraten die SPD öffentlich zerreden, erwarte ich, daß die Mitglieder sozialdemokratischer Führungsgremien endlich damit beginnen, die Partei gemeinsam zu führen und nicht weiter als Solisten verwirren. Die SPD-Mitglieder erwarten, daß sich die Führungsmannschaft der SPD auf die strategischen Schritte verständigt, die die Partei einschlagen soll, und zwar für den Fall der Fortsetzung der Regierungsverantwortung wie auch für die Fälle des Verlustes der Regierungsverantwortung.

Wenn die Partei sich dagegen aufspaltet in solche, die sich um ihre Stabilisierung in der Regierungsverantwortung bemühen, solche, die sich darum nicht mehr kümmern und lieber auf einen Neuanfang in der Opposition warten, und solche, die sich auf beide Möglichkeiten praktisch einrichten, dann wird sie so oder so ihre politische Zukunft verspielen. Es wäre ein schwerwiegendes historisches Versäumnis, an dem zukünftige Generationen der SPD schwer zu tragen hätten, wenn in der schwierigsten politischen Periode der Nachkriegszeit ausgerechnet führende Sozialdemokraten nicht aufhören können, ständig oft aus unpolitischer Eitelkeit öffentlich über und gegeneinander zu reden statt sich miteinander um ein gemeinsames strategisches Konzept zu bemühen.



Renten unter Sozialhilfeniveau

Aufgabe der Politik muß eine Anhebung der Klein-Renten sein

Von Ralph Herberholz MdB

Nach der Rentenbestandsstatistik, die nur die reinen Rentenzahlfälle nachweist, lagen am 1. Januar 1980 in der Rentenversicherung der Arbeiter und der Angestellten 0,5 Millionen (14,3 Prozent) der Versichertenrenten an Männer, 2,8 Millionen (70,1 Prozent) der Versichertenrenten an Frauen und 1,5 Millionen (44,4 Prozent) der Witwenrenten unter 600 DM monatlich. Das sind fast fünf Millionen von insgesamt elf Millionen Renten. Rund 3,6 Millionen Renten lagen sogar unter 450 DM monatlich. "Ein Großteil dieser Renten stellt jedoch nicht die alleinige Quelle für den Lebensunterhalt der Rentner dar", teile der Parlamentarische Staatssekretär Rudolf Dreßler jetzt auf meine Parlamentarische Anfrage mit.

Nach den Daten des Mikrozensus von April 1980 sind unter den 10,256 Millionen Personen, die überwiegend von Renten- und Beamtenpensionen leben, 452.000 Personen (4,4 Prozent), die ein persönliches Nettoeinkommen unter 600 DM monatlich haben und entweder allein (378.000) oder in einem Heim (17.000) oder in einem Mehrpersonenhaushalt (57.000) leben, dessen Haushaltsnettoeinkommen unter 600 DM monatlich liegt. Darunter sind 182.000 Personen (1,8 Prozent) mit einem persönlichen Nettoeinkommen unter 450 DM monatlich. Weitere 1,059 Millionen der Personen (10,3 Prozent) mit überwiegendem Lebensunterhalt aus Renten- und Beamtenpensionen haben zwar ein persönliches Nettoeinkommen unter DM 600 monatlich, leben aber in Mehrpersonenhaushalten mit einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen von 600 DM und mehr.

Nach meiner Auffassung muß es langfristige Aufgabe der Politik sein, das Haushaltsnettoeinkommen der Personen, die ihren überwiegenden Lebensunterhalt aus Renten- und Beamtenpensionen bestreiten, zumindest auf das jeweils gültige Sozialhilfeniveau anzuheben. Allzu leichtfertig und oft wird heute verallgemeinernd von den wenigen Rentnern mit "Direktorengelalt" gesprochen.

(-/20.7.1982/ks/ca)

+ + +



Wider die Windschutzscheibenperspektive

Schleswig-Holsteins Sozialdemokraten entwickeln Vorschläge zur künftigen Verkehrspolitik

Von Uwe Gunnesson MdL

Verkehrspolitische Sprecher der SPD-Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Landesvorstand und Landtagsfraktion der SPD in Schleswig-Holstein haben vor Jahresfrist eine Verkehrsprojektgruppe eingesetzt, um Vorschläge zur zukünftigen Verkehrspolitik für Schleswig-Holstein zu erarbeiten. Jetzt wurde der Diskussionsentwurf veröffentlicht. Er wird im folgenden vorgestellt.

Milliardenbeträge flossen in den vergangenen Jahrzehnten in den Verkehrswegebau. Wirtschaftliches Wachstum, gesicherte Rohstoffzufuhr, zügigere Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen beherrschten Planungen und Reden von Verkehrspolitikern. Die langsam anschwellende Belastung der Menschen und der Natur durch Lärm, Abgase, Zerschneidung zusammenhängender Flächen und generelle Individualisierung der Verkehre in gigantischen Ausmaßen wurden und werden zum Teil noch kaum zur Kenntnis genommen.

Hinter den ständigen Erfolgsmeldungen der Automobilindustrie zu neuen Zulassungsrekorden (Über 27 Millionen Kfz gibt es bereits in der Bundesrepublik) verblassen die Unfallziffern, die Energie- und Rohstoffverschwendungen und auch die Warnungen verantwortungsbewußter Wissenschaftler, Gewerkschaftler, Ökologen und Politiker. Angesichts der gewachsenen arbeitsmarktpolitischen Bedeutung der Automobilindustrie (jeder siebte Arbeitsplatz) und mit Unterstützung von Verkehrsplanern, deren "Windschutzscheibenperspektive" Fußgänger und Radfahrer gar nicht erst miterfaßt, werden weiterhin Verkehrsstrukturen gefördert und neue Straßen dazu gefordert, auch wenn Landschaftsverbrauch, Umweltbeeinträchtigungen und Unfallziffern Jahr für Jahr die Grenzen des Vertretbaren bereits überschritten haben.

Deshalb brauchen wir neue Wege der Verkehrspolitik in Schleswig-Holstein. Sie müssen einerseits zwar die überregionale Verkehrsanbindung im Auge haben, andererseits und insbesondere aber aus energiepolitischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten den verkehrspolitischen Schwerpunkt auf den Auf- und Ausbau eines flächendeckenden, miteinander verknüpften öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenverkehrs legen. Außer im Hamburger Randgebiet gibt es in Schleswig-Holstein praktisch keine Koordinierung und Kooperation der Personennahverkehre in der Fläche, von flächendeckender Versorgung kann keine Rede sein, zahlreiche Gemeinden werden kaum beziehungsweise überhaupt nicht bedient. Vom Bund unterstützte Modelle, insbesondere das im Hohenlohe-Kreis, haben viele neue Erkenntnisse gebracht. Das noch immer zögerliche Verhalten der CDU-Landesregierung, aber auch übergroße Zurückhaltung zahlreicher CDU-regierter Kreise und Gemeinden verhinderten bisher gründlichere Lösungen. Mit einem ÖPNV-Netz von etwa 19.000 Kilometern auf der Straße und 1.500 Kilometern auf der Schiene verfügt Schleswig-Holstein quantitativ über ein umfangreiches Netz, fehlende Koordination, kaum vorhandene Kooperation, Konzessionsegoismen und mangelnde Zuständigkeit (Land, Kreis, Gemeinde) haben bisher eine flächendeckende Versorgung verhindert.

Der Auf- und Ausbau eines die Fläche erschließenden, für Bürger und Betroffene attraktiv gestaltetes Nahverkehrsangebot wird deshalb auch nur durch Zusammenwirken der Kreise und Gemeinden unter Federführung des Landes zu verwirklichen sein. Die Festlegung von Nahverkehrsregionen und Mindeststandards, die Bildung von Nahverkehrskommissionen und die Entwicklung flächendeckender Netze einschließlich der Kosten- und Ertragsituation und damit auch der eventuellen Defizitabdeckung zeigen den richtigen Weg auf.

Von der Verwirklichung dieser Nahverkehrskooperationen wird entscheidend auch die Aufrechterhaltung zahlreicher Bundesbahnstrecken (Nebenstrecken) in Schleswig-Holstein abhängig sein. Der von den Sozialdemokraten geforderte Takt auch beim Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein (zum Beispiel auf den Strecken Lübeck-Kiel, Flensburg-Kiel, Westerland-Kiel, Heide-Kiel) erfordert Verkehrskooperation, die die Bündelungs-



funktion des Verkehrsträgers Schiene ermöglicht. In diesem Rahmen wird die Bundesbahn gefordert sein, ihren Beitrag zu leisten. Dem Bund sind verfassungsmäßige Grenzen gesetzt, die Bildung der ÖPNV-Kooperativen aktiv mitzugestalten. Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stellt er den Ländern Finanzhilfen für investive Maßnahmen zur Verfügung und ist damit flankierend unterstützend tätig.

Mit rund 2.000 Kilometer Bundesstraßen, 3.500 Kilometer Landes-, 3.800 Kilometer Kreis- und 18.500 Kilometer Gemeindestraßen und einem Schienennetz von 1.500 Kilometer verfügt Schleswig-Holstein zwar quantitativ gut ausgebautes Verkehrsnetz, aber das Ausmaß der Flächenzerschneidung und der Umfang der Beeinträchtigung von Menschen und Natur durch Abgase haben die Grenzen des Vertretbaren teilweise bereits überschritten. Verkehrswegeinvestitionen zur Hebung der Verkehrssicherheit und zur Wohnumfeldverbesserung (zum Beispiel Verlegungen, Ortsumgehungen, Fußgängerbereiche) rücken deshalb in den Vordergrund von Verkehrswegeinvestitionen.

Mit der Fertigstellung der Hamburg-Berlin-Autobahn (A 24) und der Westküsten-Autobahn bis Heide (A 23) wird in Schleswig-Holstein in das BAB-Netz im wesentlichen abgeschlossen sein. Mit dem Bau der B 202 (Rendsburg-Kiel) und zahlreiche Verlegungen und Ortsumgehungen werden die qualitativen Verbesserungen im Bundesfernstraßenbau fortgesetzt. Schleswig-Holsteins Sozialdemokraten werden daran festhalten, daß auch bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung 1985 qualitative Verbesserungen der Verkehrswege eine weitere Reduktion des Investitionsvolumens ausschließen. Gegenwärtig werden dem Land (als Auftragsverwaltung) vom Bund einschließlich der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz knapp 400 Millionen DM jährlich bereitgestellt. Das Land selbst investiert knapp 200 Millionen DM jährlich (einschließlich der Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich).

Die Lage Schleswig-Holsteins zwischen Nord- und Ostsee bedeutet gegenüber süd- und westdeutschen Wirtschaftszentren Standortnachteile, im Hinblick auf den Ostseehandel aber auch Standortvorteile bei den Häfen. Sie sind damit wichtige Voraussetzung zur Entwicklung unserer Wirtschaftsstruktur und Verbesserung der Beschäftigungssituation. Das gilt vor allem für die Häfen mit überregionaler Bedeutung, wie Lübeck, Brunsbüttel, Kiel, Puttgarden und Flensburg.

Sicherung und Stärkung der Wettbewerbssituation der Häfen werden die Schwerpunkte einer Hafenentwicklungsplanung sein müssen, wenn die infrastrukturelle und arbeitsmarktpolitische Bedeutung der Häfen, einschließlich der Werften, auf Dauer gesichert werden soll. Schleswig-Holsteins Sozialdemokraten fordern vom Land die Vorbereitung und gesetzliche Absicherung eines Hafenkonzepts, das die Hafeninvestitionen koordiniert und Grundlage finanzieller Förderung wird. Sie stützen sich dabei auf zuverlässige Langfristprognosen über die Entwicklung des seewärtigen Güterverkehrs, die auch für die schleswig-holsteinischen Häfen weitere Steigerungen erwarten lassen.

(-/20,7.1982/vo-he/ca)

+ + +

Verantwortlich: Willi Carl

