

# Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 12 04 08  
Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 08 86 846 pbbn d

## Inhalt

Helmut Rohde MdB, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen der SPD, kommentiert den Wahlkampf der Union. Seite 1/2

Klaus Daubertshäuser MdB, Obmann der SPD im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages, erläutert das Verkehrskonzept der SPD. Seite 3-5

Helmut Sieglerschmidt MdEP, Mitglied des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments, zur Kriegsdienstverweigerung in den EG-Staaten. Seite 6

Dr. Rolf Linkohr MdEP, Obmann der Sozialistischen Fraktion im EP-Energieausschuß, fordert die Bundesregierung auf, dem Waldsterben Einhalt zu gebieten. Seite 7

38. Jahrgang / 28 / 9. Februar 1983

Wahlkampf und Politik nach rechts

Die Union orientiert sich an Thatcher und Reagan

Von Helmut Rohde MdB

Bundesvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD

Zwischen CDU/CSU und FDP entwickelt sich in dieser Wahl eine politische Balgerei, die den Charakter dieser Koalition erkennen läßt. Umworben wird die konservative Rechte, konkurriert um deren Zweitstimme. Im gemeinsamen Tummelfeld wird mit einem Ruck nach rechts gewetteifert. Fähigkeiten zum inneren und äußeren Ausgleich, zu sozialer Gerechtigkeit und selbstbewußter deutscher Außenpolitik bleiben dabei auf der Strecke. Die Koalition verändert die politische Gravitation. In der Bundesrepublik wird sich dagegen in den 80er Jahren Widerstand formieren.

Vergessen sind die Zeiten, in denen die FDP eine "Reform des Kapitalismus" versprach und die Union ihr "Herzblut für Arbeitnehmer" fließen ließ. Jetzt stehen sie mit dem Rücken zur eigenen Vergangenheit und richten ihre Augen nach rechts, bedienen sich entsprechender Sprache und Manieren, Einschüchterungsversuchen und Erwartungen. Die wirtschaftliche Krise schlägt in politische Krisensignale um.

Es lohnt sich nicht, an dieser Stelle noch einmal die Kallendersprüche zu zitieren, die Franz-Josef Strauß der konkurrierenden FDP umgehängt hat. Mit Ihnen sieht Genscher aus wie ein Koalitionspartner auf Abruf, wie ein Gebrauchsmuster ohne Zukunftswert.

Auch weiß man, warum die FDP als eine Art Zweitstimmen-Parasit nach einem Zuschlag aus fremden Töpfen hetzt. In der deutschen Öffentlichkeit ist deutlich geworden: Nur nach Ämtern und Posten zu jagen, macht weder die Politik noch die eigenen Manieren besser. Mit dem Klotz der opportunistischen FDP am Bein kann man keine Krise bekämpfen.

Herausgeber und Verleger:  
Sozialdemokratischer  
Pressedienst GmbH  
Godesberger Allee 108-112  
5300 Bonn 2  
Telefon: (02 28) 8 12-1

Printed on Demand  
with 100% recycled  
Recycling-Paper



Ebenso lohnt es sich auch nicht, Episteln über den politischen Inhalt der rechten Wahlkampfdrängelei zu schreiben. Der eine Koalitionär will Kapitalismus mit und der andere ohne reformierten Paragraph 218 und Ausländerzuzug. Verliert der Liberalismus seine sozialen Wurzeln, hängt er wie ein ausgeblühtes Transparent verlassen im Winde. Die FDP bugsiiert sich selbst aus der Geschichte.

Viel wichtiger ist es, sich die Folgen vor Augen zu führen, die aus dem Abgleiten des Wahlkampfes nach rechts erwachsen - zumal dadurch der Boden, die Struktur und die Verhaltensweise der Politik verändert werden:

1. Unverblümt legen Koalitionspolitiker der rechtskonservativen Wahlkampfkielentel dar, daß nach dem 6. März dem deutschen Sozialstaat ans Leder gegangen werden soll. Das reicht vom Druck auf die Löhne bis zu den Renten. "Mehr Eigenverantwortung" wird zum Schlüsselwort. Die Konservativen wissen, was damit gemeint ist. Sozialer Ausgleich soll zurückgedrängt, die Klassenkonturen dieser Gesellschaft wieder schärfer werden. Die Rechte pocht auf ihre Forderungen. Dem Rentenniveau, der Gesundheitssicherung, den Ausbildungshilfen, dem Mieterschutz, den Jungen und Arbeitslosen treten sie mit provokantem Gehabe gegenüber. Nicht der soziale Ausgleich, Egoismus, Abgrenzung und Dünkel sind ihre Themen.
2. Unverhüllt konkurrieren die Koalitionspartner mit materiellen und gesellschaftlichen Versprechungen gegenüber der Rechten. Den großen Einkommen wird ein bunter Kranz von Steuererleichterungen in Aussicht gestellt. Man huldigt dem Gesetz "konservativer Gleichheit": Den Großen sollen Steuern, den breiten Schichten Sozialleistungen gesenkt werden. Damit begeben sich die Wahlkampf-Koalitionäre in politischen Zugzwang, ins Obligo. Die rechtskonservativen Schichten machen nichts umsonst, auch im Wahlkampf nicht.
3. Das politische Klima der Bundesrepublik soll vor allem durch die Einschüchterungskampagnen aus dem Rechtsaußen-Bereich der Wirtschaft beeinflusst werden. Die kapitalstarke Anzeigenhilfe langt offensichtlich noch nicht. Auf die neuerlichen Investitions-Kampagnen reagieren Unions-Politiker augenzwinkernd, verständnisvoll und wahlkampfbegehrig. Selbst die parlamentarisch Versprengten der Sozialausschüsse der Union schlagen in diese Kerbe. Sie merken offenbar gar nicht, daß von der Gleichberechtigung und der Mitbestimmung der Arbeitnehmer nichts mehr übrig bleibt, wenn man sich den Drohungen und dem rechten Griff in den Nacken nicht widersetzt. Die Konservativen spüren im Wahlkampf: Angesichts wachsender Arbeitslosigkeit, wirtschaftlichem Tiefgang und ihrer sozialen Ungerechtigkeiten gerät man in die Enge. Angesichts ihres politischen Kompetenzverlustes greifen sie zu Fanatismus und Einschüchterungen. Die Hilfskräfte von rechtsaußen werden dafür nach dem 6. März ihre Wechsel präsentieren. Wer heute Wirtschaftsmacht zu politischen Zwecken mißbraucht, der drängt morgen darauf, die Politik seinen gesellschaftlichen Zwecken unterzuordnen. Sozialpakt und internationaler Beschäftigungspakt sind nicht die Worte der konservativen Rechten, sozialer Konsens nicht ihre Politik. Sie fallen in ihre Geschichte zurück, die Krise vor den Karren ihrer Interessen zu spannen.

Der Wahlkampf nach rechts nimmt die Züge einer Politik an, die wir von Reagan und Thatcher kennen. Es ist deshalb kein Wunder, daß die rechte Seite der Konservativen weltweit versucht, die Bundestagswahl zu einem Votum für Raketen und Kapitalismus umzudeuten. Ihre Sprache und ihr Verhalten verraten sie. Das Wort vom "politischen Verbrecher" gehört zum Vokabular der politischen Inquisition. Bäumt man sich dagegen nicht auf, dann wird man die Krise in den 80er Jahren nicht mehr los: die Arbeitslosigkeit nicht und, ich fürchte, die Raketen auch nicht.  
(-/9.2.1983/vo-he/rs)

+ + +



Öffentlicher Nahverkehr für die Bürger

Das verkehrspolitische Konzept der SPD

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der SPD im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Der öffentliche Nahverkehr war immer einer der Schwerpunkte in der Verkehrspolitik der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands. Dem ständigen Einsatz von SPD-Politikern in Bund, Ländern und Gemeinden ist es zu verdanken, daß heute unser öffentliches Nahverkehrssystem im internationalen Vergleich eine Spitzenstellung einnimmt.

Und das muß auch so bleiben. Denn mehr als die Hälfte der Bundesbürger - besonders Jugendliche und Senioren, wirtschaftlich weniger gut gestellte und körperlich behinderte Mitbürger - sind auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Er ist häufig die einzige Möglichkeit, Arbeitsplätze und Ausbildungsstätten zu erreichen, Erholungs- und Freizeitangebote in Anspruch zu nehmen oder die notwendigen Einkäufe und Besorgungen zu erledigen.

Seit einiger Zeit haben sich wesentliche Rahmenbedingungen für die verkehrspolitischen Entscheidungen gewandelt:

- die Finanzmittel der öffentlichen Hände sind knapper geworden,
- ökologische und energiewirtschaftliche Probleme haben sich verschärft,
- das Umweltbewußtsein der Bevölkerung ist zunehmend kritischer geworden.

Dem öffentlichen Nahverkehr kommt angesichts dieser Entwicklung wachsende Bedeutung zu:

- Er ist energiesparend. Ein Pkw verbraucht drei bis fünf mal soviel Energie.
- U-Bahnen, S-Bahnen und Stadtbahnen sind weitgehend vom Erdöl unabhängig.
- Diese Bahnen fahren abgasfrei. Auch der Bus erzeugt - auf die beförderten Personen bezogen - erheblich weniger schädliche Abgase als der Pkw.
- Busse und Bahnen sind sehr viel sicherer als Pkw. Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist für den Pkw-Benutzer nahezu hundertmal höher.
- Der öffentliche Nahverkehr hat einen geringen Flächenbedarf. Er benötigt kaum Parkflächen und Parkplätze. Bezogen auf die beförderten Personen braucht er nur ein Achtel der vom Pkw beanspruchten Straßenflächen.

Förderung des ÖPNV heißt nicht Verteufelung des Autos. Der Pkw ist und bleibt auch in absehbarer Zukunft ein wichtiges Verkehrsmittel. Aber: die SPD tritt aus sozialen und gesamtwirtschaftlichen Gründen für ein vernünftiges Miteinander von individuellem Pkw und öffentlichen Nahverkehr ein.

Auch in Zukunft ist es Ziel sozialdemokratischer Verkehrspolitik, eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Nahverkehr zu angemessenen Fahrpreisen zu erreichen und zu erhalten. Das erfordert:

- Stärkung der Nahverkehrswirtschaft durch Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Nahverkehrsunternehmen,
- Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrsangebots,
- sozial- und volkswirtschaftlich gerechte Preisgestaltung.

Die wichtigsten Maßnahmen, um diese Ziele zu erreichen, sind für die SPD:

In den Ballungsgebieten mit sehr hohem Fahrgastaufkommen bildet die Schiene mit U-Bahnen, S-Bahnen oder Stadtbahnen das Rückgrat des Nahverkehrs. Dieser vom Autoverkehr ge-



trennte Verkehrsweg garantiert in hohem Maße störungsfreie Fahrten und kurze Reisezeiten. Die große Zahl der Fahrgäste ermöglicht einen wirtschaftlichen Einsatz. Wo U-Bahnen, S-Bahnen oder Stadtbahnen gebaut wurden, sind die Fahrgastzahlen sprunghaft gestiegen. Gute und schnelle Nahverkehrsverbindungen sind eine Alternative zur Pkw-Benutzung. Deshalb muß in den Ballungsgebieten der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs Vorrang haben vor einem verstärkten Straßenbau. Weitere Vorteile:

- Attraktivität der Städte wird verbessert,
- Lebensqualität in den Ballungsgebieten wird steigen,
- Investitionen im öffentlichen Nahverkehr sind beschäftigungspolitisch besonders wirksam (100 Millionen DM schaffen im Autobahnbau 1.600, im U-Bahn-Bau 2.200 Arbeitsplätze). Ferner lösen sie zum Teil erhebliche privatwirtschaftliche Investitionen aus (zum Beispiel an Gebäuden und Anlagen im Einzugsbereich der Bahnen).

Die Investitionsmittel für den öffentlichen Nahverkehr müssen deshalb nicht gesenkt, sondern erhöht werden. Dazu sind auch Haushaltsmittel aus anderen Bereichen, zum Beispiel aus dem kommunalen Straßenbau, umzuschichten.

Zusätzlich muß bei der Mineralölsteuer ein weiterer Pfennig je Liter für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zweckgebunden werden.

Auch im öffentlichen Nahverkehr sind die knappen Investitionsmittel sparsam einzusetzen. Die Investitionen müssen dem Verkehrsträger zufließen, der die geringeren Bau- beziehungsweise Folgekosten und vielleicht auch die kürzeren Bauzeiten benötigt. Für Prestigeobjekte ist kein Platz. Parallelplanungen müssen vermieden werden.

Während in den Ballungsgebieten mit den Verkehrsverbänden bereits eine grundsätzlich geeignete Organisation gefunden ist, muß im ländlichen Raum der öffentliche Nahverkehr vor allem durch organisatorische Maßnahmen verbessert werden. Verantwortung und Entscheidung für den öffentlichen Nahverkehr müssen stärker als bisher vor Ort konzentriert und koordiniert werden. Der Schienenpersonennahverkehr, die Busdienste des Bundes, die kommunalen Verkehrsbetriebe und die privaten Busunternehmen arbeiten vielfach heute noch unkoordiniert und betreiben Parallelverkehre. Aus diesem Nebeneinander muß ein Miteinander werden. Fahrpläne, Linienführungen, Finanzierung und Tarifgestaltung müssen zukünftig besser aufeinander abgestimmt werden.

- Voraussetzungen und Randbedingungen sind in den einzelnen Regionen nicht einheitlich. Deshalb muß vor Ort aus den erprobten Modellen die für den jeweiligen Raum zweckmäßigste Organisationsform entwickelt werden.
- Der freigestellte Schülerverkehr muß in den öffentlichen Nahverkehr eingebunden werden. Geeignete Finanzierungsmodelle, die diese Integration erleichtern, müssen schnellstens entwickelt werden.
- Durch besondere Finanzierungen des Bundes müssen Anreize geschaffen werden, um in Zusammenarbeit aller Beteiligten ein funktionierendes, nutzerfreundliches Nahverkehrssystem zu schaffen.

Voraussetzung dazu ist eine ausgewogene und abgestimmte Arbeitsteilung zwischen Schiene und Bus. Wo der Bus eindeutige Vorteile hat, zum Beispiel wenn er Wohnsiedlungen besser erschließt, muß er auch eingesetzt und als Verkehrssystem attraktiv ausgebaut werden. Wo auf die Schiene nicht verzichtet werden kann, müssen vereinfachte Betriebsweisen (ähnlich der Straßenbahn) untersucht, und soweit sinnvoll, eingeführt werden. Die auch im ländlichen Raum notwendigen Investitionsmittel für Bus und Bahn haben die Forderung der SPD nach Zweckbindung eines weiteren Pfennigs aus der Mineralölsteuer wesentlich mitbegründet.

Bewohnern des ländlichen Raumes, denen kurzfristig keine attraktive Alternative zum Pkw geboten werden kann, muß an den Nahtstellen zwischen Ballungsraum und Fläche die Möglichkeit zum Wechsel auf den ÖPNV eröffnet werden. Mehr Parkplätze an hierfür günstig gelegenen Haltestellen der Bahnen (Park and Ride) tragen dazu bei. Das hilft auch, von



dem Nebeneinander von Individualverkehr und ÖPNV zu einem sinnvollen, sich ergänzenden Miteinander zu kommen.

Insgesamt muß die Benutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel dem Fahrgast erleichtert werden. Beispielsweise müssen Fahrzeuge, Fahrausweisautomaten, Entwerter und Informationseinrichtungen stärker standardisiert werden. Auch bei knapper werdenden Finanzmitteln muß die Forschung, technische Entwicklung und Erprobung für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs weiter vorangetrieben werden.

Die SPD setzt sich für eine Staffelung von Schul- und Arbeitsanfang ein. Hierdurch wird das Problem der Verkehrsspitzen entschärft. Erhebliche Kosteneinsparungen für die Nahverkehrsunternehmen, weniger überfüllte Busse und Bahnen und ein erheblicher Zugewinn an Verkehrssicherheit wären die Folge.

Für Behinderte, wie zum Beispiel Rollstuhlfahrer, die aufgrund ihrer Behinderung öffentliche Nahverkehrsmittel nicht benutzen können, müssen besondere Fahrdienste organisiert werden, damit auch sie gleichwertig am öffentlichen Leben teilnehmen können.

Die Ausgleichszahlungen durch die öffentliche Hand für Sozialtarife, vor allem im Ausbildungsverkehr, müssen beibehalten werden, da sonst für diese Gruppe unzumutbare Fahrpreise die Folge wären.

Die SPD setzt sich weiterhin dafür ein, die Kilometerpauschale für Autofahrer in den Werbungskosten bei der Lohn- und Einkommensteuer durch eine allgemeine Entfernungspauschale zu ersetzen, die Autofahrern, Fahrgästen des öffentlichen Nahverkehrs und auch Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen zugute kommen muß. (-/9.2.1983/vo-he/rs)

+ + +



Gewissen kann man nicht prüfen  
-----

Das Recht auf Kriegsdienstverweigerung ist ein Menschenrecht

Von Hellmut Sieglerschmidt MdEP

Mitglied des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments

Das Europäische Parlament hat am Montag mit einer Mehrheit von über zwei Dritteln eine Entschließung zur Kriegsdienstverweigerung aus Gewissensgründen verabschiedet, die im wesentlichen einem Antrag der Sozialistischen Fraktion entspricht, der - mit anderen - dem Bereich zugrunde lag, den der Rechtsausschuß dem Parlament in dieser Sache vorgelegt hat. Darin wird unter anderem festgestellt, "daß kein Gericht oder Ausschuß in der Lage ist, das Gewissen des Einzelnen zu überprüfen und daß eine individuell begründete Erklärung in den allermeisten Fällen für die Anerkennung als Kriegsdienstverweigerer ausreichen muß". Das Parlament vertritt außerdem die Ansicht, "daß die Dauer dieses Ersatzdienstes... die Dauer des normalen Wehrdienstes, einschließlich der militärischen Übungen nach der militärischen Grundausbildung, nicht überschritten werden dürfte". Diesen beiden vorstehend zitierten Kriterien entspricht das kürzlich von einer CDU//CSU/FDP-Mehrheit verabschiedete Bundesgesetz über Kriegsdienstverweigerung nicht, sieht man von praxisfernen Auslegungskunststücken ab. Hinzu kommt noch der begrüßenswerte Vorschlag des Europäischen Parlaments, die Ableistung des Zivildienstes auch in den Bereichen Entwicklungshilfe und Zusammenarbeit zu ermöglichen.

Das Recht auf Kriegsdienstverweigerung wird zwar in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft grundsätzlich anerkannt. Die praktische Ausgestaltung dieses Rechts und die einschränkenden Bedingungen für seine Inanspruchnahme erinnern allerdings in einer Reihe von Mitgliedstaaten mehr oder weniger an die Antworten von Radio Eriwan: "Im Prinzip ja, aber...". Die Bundesrepublik gehörte und gehört dabei zu den liberaleren Ländern. Dies sollte aber kein Grund sein, sich nicht zu bemühen, den Maßstäben gerecht zu werden, die das Europäische Parlament erfreulicherweise durch seine Entschließung gesetzt hat. Wenn es darin für notwendig gehalten wird, "die Rechtsvorschriften der EG-Mitgliedstaaten im Bereiche des Rechtes auf Kriegsdienstverweigerung... einander anzunähern", dann ist es schon fast alte Tradition, daß die Sozialisten und besonders die deutschen Sozialdemokraten, wenn es um Grundrechte oder ihnen verwandte Rechte des Einzelnen geht, immer die Annäherung auf dem höchsten Schutzniveau gefördert haben.

Leider war keine Mehrheit für den Vorschlag der Sozialistischen Fraktion zu finden, daß sachverständige Mitglieder der Parlamente der Mitgliedstaaten mit den Mitgliedern des Rechtsausschusses des Europäischen Parlaments zusammenkommen sollten, um über die Verwirklichung der Entschließung zur Kriegsdienstverweigerung aus Gewissensgründen zu beraten. Das wird die Sozialistische Fraktion aber nicht davon abhalten, nun ihrerseits demnächst ein solches Kolloquium mit Parlamentariern aus den sozialdemokratischen und sozialistischen Parteien der Mitgliedstaaten zu veranstalten. Ein wichtiger Gegenstand der Aussprache wird der vom Europäischen Parlament unterstützte Vorschlag sein, das Recht auf Kriegsdienstverweigerung aus Gewissensgründen als Menschenrecht in die Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten aufzunehmen.

(-/9.2.1983/vo-he/rs)

+ + +



Kohl soll Antwort geben

Dem Waldsterben kann Einhalt geboten werden

Von Dr. Rolf Linkohr MdEP

Obmann der Sozialistischen Fraktion im EP-Energieausschuß

Es wird bei jeder Gelegenheit und von jedermann über das europäische Waldsterben geredet und, daß etwas getan werden müßte. Die Sozialisten im Europäischen Parlament meinen, daß genug lamentiert worden ist. Sie zeigen jetzt den Weg für wirksame Maßnahmen.

Konkret geht es um ein Energiesonderprogramm für Großbritannien und die Bundesrepublik Deutschland, das mit Mitteln des EG-Haushaltes finanziert werden soll. Insbesondere geht es um 210 Millionen Rechnungseinheiten, das sind rund 490 Millionen Mark für die Bundesrepublik, deren Verwendung das Europäische Parlament beschließt. Nachdem die EG-Kommission nur sehr ungenaue Vorschläge für die Verwendung dieser Summe aus dem Nachtragshaushalt vorgelegt hat, hat die Sozialistische Fraktion einmütig einen Änderungsantrag eingebracht, in dem folgende Verwendung der Mittel vorgesehen sind:

- Nutzung alternativer Energiequellen, der Energieeinsparung und der Substitution von Kohlenwasserstoffen,
- Verflüssigung und Vergasung frischer Brennstoffe,
- rationelle Energienutzung (dazu gehört insbesondere Modernisierung von Kohlekraftwerken zur Verminderung der  $SO_2$ -Immission).

Ein großer Teil dieser Maßnahmen wird den Ausstoß von Schwefeldioxid verringern helfen und damit wirksam dem Waldsterben Einhalt gebieten.

Ob dieser Antrag am Donnerstag im Europäischen Parlament angenommen wird, hängt im wesentlichen vom Abstimmungsverhalten der deutschen Christdemokraten ab. Die bisherigen Einlassungen von CDU/CSU-Mitgliedern des Europäischen Parlaments lassen jedoch befürchten, daß sie dem Drängen der Regierung Kohl/Genscher nachgeben wollen, die mit den Mitteln des Nachtragshaushaltes vor allem die Finanzlöcher des Schnei- len Brütters in Kalkar stopfen will.

Unterdessen ziehen Herr Kohl und Herr Genscher unverdrossen durch die deutschen und europäischen Lande und wo sie auch auftreten, fordern sie europäische Maßnahmen gegen das Waldsterben. Jetzt haben sie Gelegenheit, ihren Worten Taten folgen zu lassen. Herr Kohl spricht am Donnerstag vor dem Europäischen Parlament. Wir erwarten seine Antwort.

(-/9.2.1983/eu/ru)

