

# Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120408  
Telefon: (0228) 21 9038/39  
Telex: 08 86 846 pbbn d

## Inhalt

Hermann Scheer MdB, Obmann für Rüstungskontrolle der SPD-Bundestagsfraktion, weist der Bundesregierung nach, daß sie in der Frage der britischen und französischen Potentiale die Öffentlichkeit falsch informiert. Seite 1

Uwe Jens MdB, Obmann der Sozialdemokraten im Wirtschaftsausschuß des Bundestages, zu den Kapitalabflüssen in die USA. Seite 3

Hans Koschnick, Präsident des Bremer Senats, nennt die Haltung der Bundesregierung gegenüber der Schiffbauindustrie zynisch. Seite 4

Klaus Daubertshäuser MdB stellt Thesen zur besseren Bürgerbeteiligung an der Verkehrsplanung vor. Seite 5

38. Jahrgang / 137

21. Juli 1983

### Irreführung statt redliche Argumentation

Warum klammert die Regierung die britischen und französischen Systeme aus?

Von Hermann Scheer MdB

Obmann der Arbeitsgruppe Abrüstung und Rüstungskontrolle der SPD-Bundestagsfraktion

Seit langem haben sozialdemokratische Politiker betont, daß die Frage der Berücksichtigung der britischen und französischen Mittelstreckenraketen eine Schlüsselfrage für den Genfer Verhandlungserfolg darstellt. Die letzten Tage haben bisher am deutlichsten gezeigt, wie sehr dies tatsächlich der Fall ist. Die Bundesregierung versucht dagegen seit Monaten, diese Berücksichtigung zurückzuweisen. Sie benutzt dabei haltlose und fadenscheinige Argumente, mit denen sie die deutsche Öffentlichkeit penetrant irreführt. Folgende sachliche Gründe sprechen für die Berücksichtigung der britischen und französischen Systeme:

1. Bei den britischen und französischen Systemen handelt es sich um Mittelstreckenraketen. Dies war auch im Westen immer unbestritten. Noch im Verteidigungsweißbuch der Bundesregierung 1979 werden sie selbstverständlich im Mittelstreckenraketenvergleich gegenüber der Sowjetunion aufgeführt, auch noch im Jahr 1981 in der Argumentationsbrochure der Bundesregierung zum NATO-Doppelbeschluß. Erst als die Forderung nach Berücksichtigung in Bezug auf mögliche Verhandlungslösungen laut wurde, wurden sie von der Bundesregierung flugs zu "strategischen" Systemen umgetauft.
2. Die Berücksichtigung dieser Systeme war schon Thema bei den SALT II-Verhandlungen. Dabei stellte sich heraus, daß die konkrete Berücksichtigung im Rahmen der SALT III-Gespräche geschehen sollte, die im Anschluß an SALT II vorgesehen waren. Laut NATO-Doppelbeschluß sollten auch die Verhandlungen über Mittelstreckenraketen "im Rahmen von SALT III" stattfinden. Es kann kein Zweifel bestehen, daß sie entweder bei den START- oder bei den INF-Verhandlungen berücksichtigt werden müssen. Wenn Bundeskanzler



- Kohl und Außenminister Genscher wiederholt öffentlich behaupteten, die britischen und französischen Raketen seien bei SALT II schon berücksichtigt, dann ist das eine Falschbehauptung.
3. Großbritannien und Frankreich erklären immer wieder, ihre Atomraketen seien "Bestandteil der gemeinsamen westlichen Abschreckung". Dies steht im klaren Widerspruch zu den Aussagen, ihre Raketen dürften nicht zum NATO-Potential gezählt werden, da sie nur der eigenen nationalen Abschreckung dienen.
  4. Es wird erklärt, die britischen und französischen Waffen seien lediglich eine ultima ratio der atomaren Verteidigung beider Länder. Wenn dies heißen soll, daß die amerikanischen Raketen in Westeuropa demgegenüber nicht die strategische Bedeutung einer ultima ratio hätten, so ist dies das indirekte Eingeständnis, sie seien atomare Kriegsführungswaffen, die zu einem relativ frühen Zeitpunkt eingesetzt werden sollen. Wenn amerikanische Mittelstreckenwaffen in Europa keine ultima ratio-Waffen sein sollen, so ist dies ein triftiger Grund, ihrer Stationierung auf keinen Fall zuzustimmen.
  5. Frankreich und Großbritannien führen eine Aufrüstung ihrer atomaren Mittelstreckenpotentiale auf weit über 1.000 nukleare Sprengköpfe durch - auf mindestens das zehnfache ihres jetzigen Potentials. Damit erreichen sie wahrscheinlich schon am Ende der 80er Jahre eine Größenordnung, die über das jetzige sowjetische SS 20 Potential hinausgeht. Man kann also das britische und französische Potential nicht "vergessen", wie Bundeskanzler Kohl ständig abwiegeln sagt.
  6. Frankreich und Großbritannien waren an der Entstehung des NATO-Doppelbeschlusses unmittelbar beteiligt. Großbritannien ist Vollmitglied der NATO und Stationierungsland neuer amerikanischer Mittelstreckenraketen. Das französische atomare Abschreckungspotential ist abgestimmt auf die NATO, und Frankreich ist nach wie vor NATO-Mitglied, das im NATO-Rat über den Verteidigungsfall mit abstimmt.
  7. Der NATO-Doppelbeschluß entstand, weil das eurostrategische Gleichgewicht durch die sowjetische Mittelstreckenmodernisierung gefährdet war. Es darf also bei den Verhandlungen nicht in erster Linie und allein um ein amerikanisch-sowjetisches Mittelstreckengleichgewicht gehen, es geht um das eurostrategische Gleichgewicht. Dies war das Ziel des NATO-Doppelbeschlusses. Frankreich und Großbritannien gehören aber unzweifelhaft zu Europa.
  8. Wenn es heißt, die Forderung nach Berücksichtigung britischer und französischer Raketen spalte die NATO, dann ist das falsch. Eher ist es umgekehrt. Die Nichtberücksichtigung spaltet die NATO, weil Frankreich und Großbritannien Sonderrollen beanspruchen, deren militärische und psychologische Lasten und Risiken die Bundesrepublik Deutschland mit der Stationierung von amerikanischen Mittelstreckenraketen tragen soll. Es wird mit zweierlei Maß gemessen, was dem Zusammenhalt des Bündnisses schadet.
  9. Die Forderung nach Berücksichtigung wird nicht gestellt, nur weil es auf einmal die Sowjetunion fordert. Sie wird gestellt, weil es im Sinne europäischer nuklearer Rüstungskontrolle vernünftig, notwendig, logisch und konsequent ist. Die SPD hat dies bereits in ihrem Münchner Parteitagbeschuß vom April 1982 gefordert, mit der Stimme von Bundeskanzler Helmut Schmidt. Gefordert haben es unter anderem auch der ehemalige amerikanische Chefunterhändler bei den SALT II-Verhandlungen, Paul Warnke, der amerikanische Senator Edward Kennedy und der ehemalige Chef des nationalen Sicherheitsrates der USA, Brzezinski.
  10. Zu erinnern ist schließlich daran, daß der ehemalige französische Staatspräsident Giscard d'Estaing erst vor wenigen Wochen erklärt hat, Staatspräsident Mitterrand dürfe sich nicht wundern, wenn die Sowjetunion die Berücksichtigung fordere. Mitterrand selbst habe dies durch sein offensives Eintreten für die Stationierung amerikanischer Mittelstreckenwaffen, die er in Verbindung auch mit den französischen Sicherheitsinteressen sah, geradezu provoziert.

(-/21.7.1983/ks/va)

+ + +



Kapitalabflüsse widerlegen Kohls Gerede  
-----

Die Wirtschaft hat kein Vertrauen in die Regierung

Von Uwe Jens MdB

Obmann der SPD-Bundestagsfraktion im Wirtschaftsausschuß des Deutschen Bundestages

Mit Sorge muß die Entwicklung des Kapitalverkehrs mit dem Ausland für unsere Volkswirtschaft betrachtet werden. Während im März langfristige Mittel in Höhe von fast viereinhalb Milliarden DM ins Ausland geflossen sind, kam es im April erneut zu Mittelabflüssen von über dreieinhalb Milliarden DM. Im Frühjahr 1982 schien der Trend langfristiger Kapitalabflüsse schon gebrochen zu sein. Mit dem Fortbestehen der Zinsdifferenzen gegenüber den USA haben wir seit Herbst vorigen Jahres nun wieder verstärkte Mittelabflüsse bei langfristigen Kapitalien zu verzeichnen.

Dieser Tatbestand allein widerlegt schon das Gerede vom Vertrauen der Wirtschaft in die Handlungsfähigkeit der Rechtskoalition. Die Kapitalanleger mißtrauen dieser Entwicklung nach den Wahlversprechungen von Kohl und Genscher, einen nachhaltigen und dauerhaften Aufschwung herbeizuführen. Die Kapitalanleger treffen ihre Entscheidungen nach wie vor aufgrund ihrer mittel- und langfristigen Absatz- und Ertragserwartungen. Diese sind ihrem Urteil nach vor allem in den USA besser als in der Bundesrepublik. Die hohen Zinsen aufgrund des hohen Haushaltsdefizits in den USA saugen geradezu langfristiges Kapital an und führen zu einer Abwertung der D-Mark. Der Dollar ist seit Ende des Jahres 1982 gegenüber der D-Mark um rund sieben Prozent an Wert gestiegen.

Der langfristige Kapitalabfluß in die USA ist mit eine der Ursachen unserer wirtschaftlichen Schwierigkeiten.

Die von den international hohen Zinsen ausgehenden bremsenden Wirkungen auf die wirtschaftlichen Aktivitäten können nur durch eine expansivere Finanzpolitik, vor allem im Bereich öffentlicher Investitionen überwunden werden. Hierdurch würden die Nachfrageentwicklung mittelfristig stabilisiert, die Kapazitätsauslastung und die Beschäftigung gesteigert und somit auch die Unternehmensbeiträge erhöht. Es muß allerdings nach der bisherigen Haltung der Bundesregierung bezweifelt werden, ob sie den Mut und die Kraft aufbringt, diese Zusammenhänge zu sehen und einen Kurswechsel in der Wirtschafts- und Finanzpolitik einzuleiten. (-/21.7.1983/ks/va)

+ + +



**Bonns zynische Haltung**  
-----**Am Traum von der Marktwirtschaft zerbrechen nun die Werften**

Von Hans Koschnick

Präsident des Bremer Senats

Mit großer Bestürzung habe ich gehört, daß alle alarmierenden Appelle aus den Küstenländern offensichtlich das Bundeskabinett nicht dazu bewegen konnten, in der existenziellen Frage der Auftragshilfe für die Werften eine uns befriedigende Entscheidung zu treffen. Man mag zwar in der Bundesregierung marktwirtschaftlich lupenrein wirken wollen; aber angesichts der tatsächlichen Marktsituation muß dies von den Betroffenen als bitter, wenn nicht zynisch empfunden werden. Wenn die Bundesregierung nicht die Forderungen der norddeutschen Regierungschefs zu erfüllen bereit ist, sondern die dringend notwendige Auftragshilfe strikt und gänzlich ablehnt, dann bedeutet das für die vorrangig im Exportschiffbau tätigen Unternehmen eine völlige Verweigerung nationaler Hilfen und damit die akute Gefährdung ihrer Überlebensfähigkeit.

Einer verheerenden Subventionspolitik anderer Nationen läßt sich nicht dadurch begegnen, daß man ihr nichts entgegensetzt - es sei denn, man ist gewillt, Zusammenbrüche in der eigenen Exportindustrie in Kauf zu nehmen. Was das für Bremen zum Beispiel bedeutet, ist bekannt. Und wie sehr das alle Perspektiven von Umstrukturierungen verdüstert, ist auch kein Geheimnis. Ich kann die Bundesregierung nur erneut eindringlich auffordern, ihren Standpunkt zu revidieren angesichts der Konsequenzen, den er für Tausende von Beschäftigten auf den Werften bedeuten muß.

Es ist inzwischen schon zuviel Zeit mit Abwarten vertan worden auf Kosten unserer Werften, deren Lage von Tag zu Tag schwieriger wird - nicht zuletzt mangels Aufträgen, insbesondere aus dem Ausland, weil anderswo erheblich stärker subventioniert wird. Die bereits bekannten Auftragseingänge aus den Monaten April und Mai dieses Jahres zeigen sehr deutlich, daß sich die Situation weiterhin erheblich verschlechtert hat: Von Januar bis März belief sich der Auftragseingang nach Angaben des Verbandes der deutschen Schiffbauindustrie noch monatsdurchschnittlich auf rund 200 Millionen DM, im April/Mai waren es nur noch 85 Millionen DM per annum.

Diese weitere Verschärfung der Situation ist für mich so klar und zugleich so erschreckend, daß ich es für unverantwortlich halte, nicht unverzüglich zu handeln. Ich bitte deshalb die Bundesregierung eindringlich, der Minimalforderung der Küstenländer vom 21. April 1983 nach Wiedereinführung der Auftragshilfen von wenigstens fünf Prozent nachzukommen.  
(-/21.7.1983/ks/va)

+ + +



Bürgerbeteiligung fortentwickeln

Sechs Thesen für den Dialog Verwaltung - Bürger

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Der Straßenbau ist und darf kein Selbstzweck sein oder werden. Straßenbauinvestitionen haben Beiträge zur Lebensqualität der Bürger und zur Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft zu erbringen.

Die Zeiten, in denen den Bürgern die Verwirklichung eines Straßenbauprojektes ohne seine vorhergehende Beteiligung verkündet wurde, müßten der Vergangenheit angehören. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung bei der Planung von Bundesfernstraßen wird nunmehr auch von allen Bundesländern für unverzichtbar gehalten: Obwohl im Vorfeld einer Linienbestimmung einer neuen Straße die Beteiligung des Bürgers letztlich nicht vorgeschrieben ist, haben die Bundesländer im Oktober 1980 auf sozialdemokratische Initiative hin ein Rahmenkonzept zur Bürgerbeteiligung bei Straßenplanungen verabschiedet.

Die "offene Planung" soll den betroffenen Bürgern ermöglichen,

- bereits in einem früheren Planungsstadium ihre Interessen darzulegen,
- die sachliche Diskussion zu vertiefen,
- die Bereitschaft zur Zusammenarbeit zwischen Bürgern und Straßenbauverwaltungen zu fördern

und

- das Verfahren durch frühzeitige Berücksichtigung planungshemmender Einwendungen zu beschleunigen.

Rechtzeitig und umfassende Bürgerbeteiligung ist nur scheinbar "zeitaufwendig"; insgesamt wird damit Zeit gespart, weil Einwände und Bedenken schon in einer frühen Phase berücksichtigt werden können, und weil in aller Regel damit Fehler eher vermieden werden.

Bürgerbeteiligung stellt auf die berechtigten Interessen aller von einer Verkehrsmaßnahme betroffenen Bürger ab. Bürgerbeteiligung ist damit praktizierte Demokratie, weder Majorisierung der Mehrheit noch Aushöhlung des Minderheitenschutzes durch die Verwaltung.

Folgende sechs Thesen sollten bei der Fortentwicklung der Bürgerbeteiligung Beachtung finden:

1. Gründliche Vorbereitung der Information für den Bürger, das heißt unbürokratisch, für jedermann verständlich, nachvollziehbar. In den Straßenbauverwaltungen muß erkannt werden, daß die Fähigkeit zum demokratischen Dialog mit dem Bürger zumindest ebenso zu bewerten ist wie technischer Sachverstand.



2. In Verbindung mit einer vorgeschlagenen Trasse müssen alle Varianten, auch wenn sie von der Verwaltung nicht weiter verfolgt worden sind, in der Information für den Bürger enthalten sein. Dazu gehört in jedem Fall auch die sogenannte "Null-Variante", das heißt was geschieht, wenn nicht gebaut wird?
3. Die zuständigen Verwaltungen oder Gebietskörperschaften müssen die Durchführung der Information organisieren. Es muß damit erreicht werden, daß betroffene Bürger sehr frühzeitig über geplante Vorhaben unterrichtet werden.
4. Die "Rückinformation", das heißt die Anregungen von den Bürgern an die Verwaltung, muß dort auch ankommen. Der wesentliche Inhalt der Bürgeräußerungen und die vorliegenden Materialien sind von der Straßenbauverwaltung in die weitere planerische Abwägung und Entscheidung erkennbar für den Bürger einzubeziehen.
5. Veröffentlichung und Begründung der Entscheidung des verantwortlichen Planungsträgers. Das Verfassungsprinzip, nämlich Entscheidung durch den zuständigen Planungsträger, muß auch im Rahmen einer Bürgerbeteiligung erhalten bleiben. Die parlamentarisch-repräsentative Demokratie darf nicht infrage gestellt werden.
6. Nach einem weiteren Erfahrungszeitraum von circa zwei Jahren sollte der Gesetzgeber sich mit der Frage beschäftigen, ob die Bürgerbeteiligung rechtlich verankert werden muß.

Die Qualität der Planungen wird durch die Bürgerbeteiligung verbessert. Und daneben aber findet die getroffene Entscheidung nach Durchführung einer überzeugenden Bürgerbeteiligung eine größere Akzeptanz bei den Betroffenen.

Die Bürgerbeteiligung schließt Konflikte nicht aus. Sie ist aber ein unverzichtbares Instrumentarium bei der Berücksichtigung berechtigter Interessen. Der Sachverstand wird durch Bürgerbeteiligung verstärkt, die Entscheidungsfindung verbessert. Im Rahmen unserer repräsentativen Demokratie ist die Bürgerbeteiligung ein wichtiges Mittel der Entscheidungshilfe. Bürgerbeteiligung schafft Konsens und erleichtert damit sinnvolle Straßenbauinvestitionen. (-/21.7.1983/ks/va)

+ + +

