

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

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

Inhalt

Helmut Rohde MdB, Bundesvorsitzender der AFA, fordert eine Strukturpolitik für die krisengeschüttelten Industriebranchen. Seite 1

Karsten D. Voigt MdB, Obmann der SPD-Fraktion im Auswärtigen Ausschuß des Bundestages, plädiert für ein Moratorium im Bereich der Kurzstreckensysteme. Seite 4

Klaus Daubertshäuser MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, wirft Minister Dollinger vor, den Bau der Kölner S-Bahn zu blockieren. Seite 6

38. Jahrgang / 206

26. Oktober 1983

Die verdrängte Krise

Die Prognosen erstarrender Ökonomie

Von Helmut Rohde MdB
Bundesvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD (AFA)

In diesen Wochen war in einem Essay zu lesen, die augenblickliche ökonomische Lage sei die am besten prognostizierte und analysierte Krise der letzten Jahrzehnte. Ein schneidiger Satz. Die politischen Erfahrungen finden sich allerdings in ihm nicht bestätigt. Dies ist eher - und nicht nur bei uns - die über Jahre am hartnäckigsten verdrängte Krise. Entsprechend waren die sozial-ökonomischen, auch die politischen Reaktionen.

Lange Zeit wurden wir mit der Feststellung traktiert, wir hätten es in dem Veränderungsprozeß seit Mitte der 70er Jahre allenfalls mit konjunkturellen Betriebsunfällen zu tun. Anfang dieses Jahrzehnts hieß es, alle Anzeichen deuteten nur auf eine konjunkturelle Delle hin, gleichsam eine Flaute, durch die man hindurchsegeln müsse. Das Wirtschaftsministerium und sein Institute-Anhang übten sich in solchen Prognosen. Fachleute warnten geradezu davor, in "überhasteten Aktionismus" zu verfallen. Es gebe keinen Handlungsbedarf, war ihr Credo. Politische Lethargie wurde zur Tugend eines "selbsttragenden Prozesses". Das Bundeswirtschaftsministerium, vor allem seine Spitze, versteifte sich auf diese Rolle.

Als sich die Weltwirtschaftsdepression am Beginn der 80er Jahre verfestigte und zuspitzte, von den konservativ regierten Ländern aus immer weiter um sich griff, Europa und damit die Bundesrepublik zunehmend in Mitleidenschaft zog, legten die Sozialdemokraten ihre beschäftigungspolitische Leitlinie vor. Das geschah noch zur Zeit der sozial-liberalen Koalition, im April 1982 auf dem Münchner SPD-Parteitag. Der Wirtschaftsminister blockte nicht nur ab, goß nicht nur



Zynismus über ernste beschäftigungs- und sozialpolitische Sorgen aus, er schrieb gleichzeitig sein "Lambsdorff-Papier", leitete die "Wende" der Regierungspolitik und den Kanzlersturz ein.

In diesem Vorgang profiliert sich eine Alternative, die bis in unsere Zeit hinein die Politik bestimmt. Während die SPD mit der beschäftigungspolitischen Verantwortung und der sozial ausgleichenden Kraft des Sozialstaates gegen die Krise vorgehen will, soll nunmehr unter liberal-konservativem Regierungsvorzeichen die Krise benutzt werden, um in den Sozialstaat einzugreifen, nicht nur in die sozialen Leistungen und Löhne, auch in die Arbeitnehmerrechte und Sozialbeziehungen.

Vor und zunächst auch noch nach dem 6. März 1983 verstärkte sich das politische Panorama der Krisenverdrängung, ausgedrückt in der Parole vom "Aufschwung" und der Verdeckung der tatsächlichen Krisenerscheinungen. Inzwischen ist dieser plakative Optimismus von der sozial-ökonomischen Realität eingeholt worden. Die Krisenverdrängung wird von der gesellschaftlichen Entwicklung unterlaufen: Etwa durch die im Vergleich zu anderen Industrienationen überproportionale Steigerung der deutschen Arbeitslosigkeit, durch das Aufbrechen der Strukturprobleme an Küste, Ruhr und Saar sowie durch Art und Ausmaß der sozialen Eingriffe, die nicht nur Einkommen und Nachfrage, sondern auch die sozialen Strukturen mit Tendenzen zu neuer Armut betreffen.

Über viele Jahre hinweg hatte sich bundesrepublikanische Sozialstaatlichkeit viel widerstandsfähiger gegen die Krise, politisch und sozial viel stabiler erwiesen als Gesellschaftsverfassungen anderer vergleichbarer Staaten. Das Gleichgewicht von wirtschaftlicher Dynamik, sozialer Gerechtigkeit und Mitbestimmung der Arbeitnehmer ist ein grundlegendes demokratisches Strukturelement, dessen zunehmende Vernachlässigung oder Aushöhlung wachsende wirtschaftliche und soziale Folgen hat.

Die politische Wende, konkret der liberal-konservative Staats- und Gesellschafts-Block, verändert heute nicht nur die Politik, sondern auch die wirtschaftliche Krise und fördert die Tendenz, daß diese in gefährliche Zuspitzungen des Sozialsystems umschlägt. Von den Folgen der wirtschaftlichen und sozialen Depression, vor allem den Betroffenen, unter Druck gesetzt, hat sich jetzt ein neues Ritual Bonner Politik entwickelt, die Stereotype, gegen diesen Prozeß "gibt es kein Patentrezept". Als ob es jemals in Zeiten großen gesellschaftlichen Umbruchs Patentrezepte für die zum Handeln Verpflichteten gegeben hätte. Sie hatten eine ganz andere Verantwortung: sich den erkennbaren gesellschaftlichen Verwerfungen und konkreten Gefahren zu stellen und dagegen aufzutreten.

Das heißt: Statt die Krise zu verdrängen und Handlungsbedarf zu leugnen, wird von der Politik eine Strategie gegen die Krise verlangt. Ein solches Programm muß sich auf konkrete Schritte konzentrieren. Die Depression ist konkret, und die Antworten müssen es auch sein. Indem konkrete Schritte gegen sichtbare Gefahren unternommen werden, entwickelt sich ein neues Bewußtsein, auch eine wachsende Fähigkeit zur Überwindung grundlegender Strukturverwerfungen. Dazu würde gehören:



1. Eine Strukturpolitik für die großen Industriegebiete, die kurzfristige Hilfen gegen das Zusammenbrechen von Wirtschaftskraft und Arbeitsplätzen mit einem längerfristig angelegten Konzept für die wirtschaftliche Zukunft ganzer Branchen und Regionen verbindet - von Stahl bis zu den Werften, von Energie bis zu Textil;
2. eine mittelfristige und ehrliche Finanzierung öffentlicher Investitionen, die auch vor allem die Gemeinden befähigt, ihre Rolle gegen die Krise wahrzunehmen, anstatt von der Bundespolitik in die finanzielle Enge getrieben zu werden;
3. eine Politik, bei der wirtschaftliche Investitionen, gerade auch der mittleren und kleineren Unternehmen, nicht hinter der Förderung von milliardenschweren Geldanlagen, in der sich Finanzpolitik vielfach erschöpft, zurückgestellt werden;
4. Reformen der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, ohne die kein soziales Gleichgewicht und keine beschäftigungspolitische Trendkorrektur erreicht werden können;
5. eine finanzielle Konsolidierung der sozialen Sicherung, mit der gleichzeitig die Stabilisierung und Zukunft ihrer Leistungen verbunden werden, anstatt sie in jedem Haushaltsjahr erneut zum politischen Verschiebebahnhof zu machen.

Die Krise läßt sich nicht mehr verdrängen. Sie konkret zu bekämpfen, das heißt auch, sich dabei gleichzeitig von den Erstarrungen und dem Datenraster formaler Ökonomie zu lösen und sich in dem, was man will und tut, stärker den realen Lebens-, Arbeits- und Umweltbedingungen zuzuwenden.

(-/26.10.1983/ks/va)

+ + +



Wir fordern ein Moratorium für Kurzstreckensysteme

Die Genfer-Verhandlungen müssen die jüngsten Stationierungs-Ankündigungen aufnehmen

Von Karsten D. Voigt MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Auswärtigen Ausschuß des Deutschen Bundestages

Die Sowjetunion hat für den Fall einer Stationierung von Pershing II-Raketen und Cruise Missiles die Stationierung von neuen Raketen in Osteuropa angekündigt. Mit dieser Ankündigung unterstreicht die Sowjetunion ihre Behauptung, es handele sich bei der geplanten Stationierung neuer US-Mittelstreckenwaffen um eine Vorrüstung. Wahrscheinlich handelt es sich hierbei um den Versuch, die seit langem geplante Modernisierung der FROG-, SCUD- und SCALBOARD-Raketen durch Raketen der neuen Generation SS-21, SS-23 und SS-22 als Reaktion auf die geplante westliche Stationierung darzustellen. Dafür spricht auch, daß die Sowjetunion meines Wissens bisher am Verhandlungstisch in Genf keineswegs den Verzicht auf die Stationierung dieser Waffensysteme für den Fall eines Verzichts auf die vom Westen geplante Stationierung neuer Mittelstreckenwaffen angeboten hat. Aber auch der Westen hat es versäumt, am Verhandlungstisch den sachlichen Gehalt der sowjetischen Darstellungen zu hinterfragen: Ohne die sowjetische Interpretation von Vor- und Nachrüstung zu übernehmen, hätte der Westen die Sowjetunion offiziell auffordern sollen, klarzustellen, unter welchen Voraussetzungen sie darauf verzichtet, die SS-21, SS-23 und SS-22 und künftige ähnliche Raketentypen einzuführen.

Eine "graue Zone", in welcher nukleare Rüstungen bisher nicht durch Abkommen begrenzt und verringert werden, besteht auch im Bereich kürzerer Reichweiten. In dieser "grauen Zone" durch Vereinbarungen zwischen Ost und West einen Rüstungswettlauf zu beenden, ist für die Bundesrepublik militärisch mindestens ebenso wichtig wie befriedigende Verhandlungsergebnisse im Bereich der Mittelstreckenwaffen.

Helmut Schmidt hat in seiner Rede vor dem HSS in London zu Recht darauf hingewiesen, daß zwischen den Wiener MBFR-Verhandlungen und den Vereinbarungen über strategische Nuklearsysteme eine "graue Zone" rüstungskontrollpolitischer Lücken besteht. In dieser "grauen Zone" insgesamt die nukleare Rüstung zu begrenzen und zu verringern, liegt im Interesse der Europäer. Dies kann schrittweise erfolgen, wenn die einzelnen Schritte durch eine sicherheitspolitische und rüstungskontrollpolitische Gesamtkonzeption aufeinander bezogen sind. Ich kann nicht erkennen, daß die NATO derzeit eine derartige überzeugende und konsensfähige Gesamtkonzeption hätte.



Das Territorium der Bundesrepublik kann trotz der kürzeren Reichweite dieser Nuklearraketen auch durch die SS-21, SS-23 und SS-22 bedroht werden. Die in der Bundesrepublik zur Zeit stationierten "Lance" zielen heute bereits auf die Territorien der östlichen Nachbarn der Bundesrepublik; die Pershing Ia kann die Volksrepublik Polen erreichen.

Die geplante Stationierung von Pershing II und Cruise Missiles würde weniger Polen, die CSSR und die DDR, allerdings aber die Führungsmacht des Warschauer Paktes, die Sowjetunion, zusätzlich bedrohen. Angesichts der bereits vorhandenen Bedrohung durch FROG, SCUD und SCALEBOARD ist die zusätzliche Bedrohung durch die SS-20 für die Bundesrepublik weniger relevant als zum Beispiel für Großbritannien, Italien, Portugal und auch Frankreich.

Andererseits: Die SS-21, SS-23 und SS-22 würden die Bundesrepublik auch dann weiterhin bedrohen, wenn die Sowjetunion ihr SS-20-Potential reduzieren oder sogar völlig darauf verzichten würde. Angesichts der strategischen Nuklearwaffenpotentiale der Sowjetunion einerseits und ihrer nuklearen Kurzstreckenpotentiale andererseits liegt die Relevanz eines Abkommens über nukleare Mittelstreckenpotentiale für die Bundesrepublik ebenso wie für ihre östlichen Nachbarn erheblich mehr im Politischen als im Militärischen.

Erst bei einer drastischen Verringerung oder einem völligen Verzicht der Sowjetunion auf Nuklearsysteme kürzerer Reichweite würde die Sprengkraft der SS-20-Raketen für das Territorium der Bundesrepublik eine quantitativ relevante zusätzliche militärische Bedrohung beinhalten. Andererseits: Die durch die Sowjetunion angekündigte Einführung von SS-21-, SS-23- und SS-22-Raketen in Osteuropa stellt nur dann keine militärisch relevante zusätzliche Bedrohung dar, wenn man die Stationierung ihrer Vorläufer FROG, SCUD und SCALEBOARD und die Stationierung von SS-20-Raketen voraussetzt. Die Verhandlungen über Mittelstreckenwaffen sollten schrittweise mit künftigen Verhandlungen über Nuklearsysteme mit kürzeren Reichweiten verknüpft werden. Dies wäre auf längere Sicht ein Pendant zur bereits aktuell erforderlichen engeren Verknüpfung von INF- und START-Verhandlungen. Ein erster positiver Schritt in diese Richtung würde die Vereinbarung eines Moratoriums für nukleare Kurzstreckensysteme bei den Genfer INF-Verhandlungen bedeuten.

Wir Sozialdemokraten fordern eine sofortige Vereinbarung eines derartigen Moratoriums für nukleare Kurzstreckensysteme bei den Genfer Verhandlungen. (-/26.10.1983/ks/va)

+ + +



Dollinger blockiert Kölner S-Bahn -----

Gegen die Interessen der Bundesbahn und deren Zukunft

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Obwohl Bundesverkehrsminister Dollinger im Mai 1983 dem nordrhein-westfälischen Verkehrsminister Jochimsen den weiteren Ausbau des Kölner S-Bahn-Netzes versprochen hat, tut Dollinger nichts. Die nordrhein-westfälische Landesregierung wartet noch immer auf die dringend benötigte Rahmenvereinbarung aus Bonn. Die Zeit drängt aber, weil im März 1985 der gültige Planfeststellungsbeschuß zur notwendigen Erweiterung der Hohenzollernbrücke verfällt, wenn nicht bis dahin mit dem Bau der S-Bahn begonnen wird. Das weiß auch Dollinger. Trotzdem hat er bis heute nicht mit Bundesfinanzminister Stoltenberg gesprochen, dessen Zustimmung er braucht. Statt dessen verlegt er sich auf den zum Scheitern verurteilten Versuch, den Schwarzen Peter dem Land zuzuschieben, obwohl das Land bereits über 15 Millionen DM in die detaillierten Vorbereitungsarbeiten investiert hat.

Der Raum Köln läßt sich aber mit Taktieren nicht abspelsen. Als viertgrößtes Ballungszentrum der Bundesrepublik hat Köln Anspruch auf die S-Bahn, zumal es ohne die S-Bahn auch keine Zukunft für die Bundesbahn gibt.

Kennt Bundesverkehrsminister Dollinger die Bedeutung der S-Bahn für die Deutsche Bundesbahn und die Ballungszentren vielleicht gar nicht? Weiß er nicht, daß allein die S-Bahn in Hamburg, München und Stuttgart auf nur 740 Streckenkilometern 33 Prozent der gesamten Beförderungsfälle im Schienenpersonennah- und -fernverkehr der Deutschen Bundesbahn erbringt, obwohl das übrige Schienennetz 28.000 Kilometer lang ist? Weiß er nicht, daß eine gut ausgebaute und gut geführte S-Bahn wie in München fallende Defizite aufweist, während in fast allen anderen Bereichen der Deutschen Bundesbahn das Defizit steigt?

Weiß er nicht, daß Städte wie Hamburg und München am Verkehrsinfarkt gestorben wären, wenn sie ihre S-Bahn nicht hätten?

Weiß er nicht, daß mit dem S-Bahn-Bau die Verkehrsprobleme der großen Ballungszentren besonders schnell und kostengünstig zu lösen sind, weil die S-Bahn fast ausschließlich auf bereits in den Städten freigehaltenen Trassen gebaut werden kann und daher kaum Tunnel für die S-Bahn nötig sind?

Weiß er nicht, daß aus diesem Grund die Baukosten eines S-Bahn-Kilometers nur etwa 15 Prozent der Baukosten eines U-Bahn-Kilometers betragen und auch die S-Bahn-Bauzeit entsprechend kürzer ist?

Weiß Bundesverkehrsminister Dollinger nicht, daß die Bundesbahn wesentlich weniger Kunden im Fernverkehr hätte, wenn es nicht die S-Bahn als Zubringer gäbe, und daß die Bundesbahn auch durch die Kölner S-Bahn in großem Umfang neue Fahrgäste im Fernverkehr gewinnen wird?



Weiß Bundesverkehrsminister Dollinger nicht, daß die S-Bahn genau seiner eigenen verbalen Forderung entspricht, die Bahn sollte zukünftig verstärkt in Bereichen tätig sein, in denen sie ihre artelgenen Vorteile ausspielen kann: Weiß er nicht, daß nirgendwo die Bahn durch andere Verkehrsträger so wenig ersetzbar oder kopierbar ist wie gerade im Bereich der S-Bahn?

Bundesverkehrsminister Dollinger scheint das alles nicht zu wissen, sonst hätte er längst der Rahmenvereinbarung mit dem Land zustimmen müssen.

Auch mißt der Bayer Dollinger offenbar mit zweierlei Maß: Im relativ kleinen Ballungsraum Nürnberg hat er vor drei Wochen den Baubeginn der S-Bahn gefeiert, während er für den wesentlich größeren Kölner Ballungsraum nichts tut.

Die SPD-Bundestagsfraktion wird nicht zulassen, daß Köln ohne S-Bahn bleibt. Sie fordert Bundesverkehrsminister Dollinger auf, schnellstens die Zustimmung von Bundesfinanzminister Stoltenberg zum S-Bahn-Bau in Köln zu erreichen. Noch in diesem Jahr muß die Rahmenvereinbarung mit dem Land geschlossen und mit dem Ausbau der S-Bahn begonnen werden, bevor die Planfeststellung für die Erweiterung der Hohenzollernbrücke verfällt.

Noch ist es fünf Minuten vor zwölf. Bundesverkehrsminister Dollinger wird zum "S-Bahn-Killer", wenn er nicht schnellstens handelt. (-/26.10.1983/ks/va)

+ + +

