

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: 102 28; 21 80 38/39
Telex: 8 86 846 ppbn d



Inhalt

Rudolf Dreßler MdB kündigt härtesten Widerstand gegen die AFG-Änderung an: Durchpeitschen im Bundestag verhindern.

Seite 1

Klaus Daubertshäuser MdB erhebt schwere Vorwürfe gegen Minister Dollinger: Interessen der Verkehrswirtschaft preisgeben.

Seite 3

Hans Ulrich Klose MdB und Michael Müller MdB rufen zur Unterstützung für die Öko-Bank auf: Genossenschaftsgedanken fördern.

Seite 5

Egon Lutz MdB gedenkt des am Mittwoch verstorbenen Gewerkschaftsführers Leonhard Mahein: Abschied von einem aufrichtigen Genossen.

Seite 6

40. Jahrgang / 242

19. Dezember 1985

Die AFG-Novelle findet unseren härtesten Widerstand

Ein Durchpeitschen im Bundestag werden wir zu verhindern wissen

Von Rudolf Dreßler MdB

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD (AfA)

Die Zeichen stehen auf Sturm: Mit der gestern von der Bundesregierung verabschiedeten Novelle zum Arbeitsförderungsgesetz wird ein schwerer sozialer Konflikt zum Ausbruch gebracht. Die Sozialdemokraten werden daher alles in ihren Kräften stehende tun, um zu verhindern, daß aus dem Entwurf der Bundesregierung ein Gesetz wird.

Dabei ist klar: Ein Durchpeitschen der beabsichtigten Änderungen am Arbeitsförderungsgesetz wird es nicht geben. Der federführende Bundestagsausschuß für Arbeit und Sozialordnung sowie alle mitberatenden Ausschüsse werden sich die Zeit nehmen müssen, um die Vorlage der Bundesregierung ohne Hast zu beraten und um durch ein Maximum an Heranziehung von Experten für größtmögliche Klarheit der Positionen zu sorgen. Dies wird ein Diskussionsprozeß über Monate werden.

In diesem Rahmen fällt natürlich den Kolleginnen und Kollegen aus den Sozialausschüssen in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion eine hohe Verantwortung zu. Und es wird für die Haltung dieser Parlamentskolleginnen und -kollegen von herausragender Bedeutung sein, daß sich schon jetzt massive verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Novelle erheben, die sich im Laufe der Beratungen nach unserer Auffassung weiter verdichten werden.

Ich kann mir auch nicht vorstellen, daß sich das soziale Gewissen der Union, der von der katholischen Soziallehre geprägte Arbeitnehmerflügel, in der Frage des Paragraphen 116 AFG widerstandslos fesseln und mundtot machen läßt. Meine gewerkschaftlichen Erfahrungen sagen mir wie vielen anderen auch, daß die katholische Soziallehre in den Sozialausschüssen noch lebt und ihre kämpferischen Befürworter hat. Sollte das im Bundestag anders sein?

Verlag und Redaktion:

Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus I/217
5300 Bonn 1, Postfach 120408

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50
mfl. zuzügl. Mwst und Versand.

Vertriebspartner
mit moderner Rotations-
Reisendepapier



Diese christlichen Kolleginnen und Kollegen wissen ebenso wie die Sozialdemokraten in den Einheitsgewerkschaften, daß mehr auf dem Spiel steht als lediglich ein anderes Herangehen an Tarifrfragen. Ohne die Tarifpolitik der Gewerkschaften von der Geburtsstunde der Bundesrepublik Deutschland an wäre das Sozialstaatsgebot des Grundgesetzes nie erfüllt worden.

Die Gewerkschaften haben ganz entscheidend mitgeholfen, daß in der Bundesrepublik einigermaßen gleiche materielle Lebensbedingungen für die Arbeitnehmer entstanden sind. Die Gewerkschaften haben entscheidend mitgewirkt, daß die Arbeitnehmer in Flensburg und die in Konstanz gleiche materielle Lebensbedingungen haben. Das war weder durch Gesetze noch durch Appelle allein zu erreichen, sondern nur durch eine konsequente und kämpferische Tarifpolitik.

Wer es anders haben will, der sollte nach Großbritannien reisen. Er kann dort studieren, wie die Lage der arbeitenden Menschen in Liverpool ist und wie in den Folgemodellen von „Silicon Valley“ in Schottland: Das 19. Jahrhundert und das ausgehende 20. Jahrhundert in einem Land nebeneinander mit Sozial- und Klassenunterschieden wie sie bei uns heute nicht vorstellbar sind. Oder der sollte Pittsburg betrachten, mit seiner ausgepowerten und verarmten Arbeitnehmerschaft, die sich um die Suppenküchen drängt, und andererseits einen Blick nach Kalifornien werfen, wo das Drittauto in der Familie Statussymbol ist. Das ist auch unsere Perspektive, setzen sich Blüm, Bangemann und Kohl durch.

Die Novelle der Bundesregierung zum Arbeitsförderungsgesetz fordert uns zu unerbittlichem Widerstand heraus. Wir sind diesen Widerstand den Vätern der Einheitsgewerkschaften ebenso schuldig wie unseren Kindern, denen wir einen geordneten, friedlichen Sozialstaat übergeben wollen. (-/19.12.1985/va/ks)

+ + +

Interessen der Verkehrswirtschaft preisgegeben

Minister Dollinger hat in Brüssel dilettantisch verhandelt

Von Klaus Daubertshäuser MdB
Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Auf den Verkehrsmärkten Europas gibt es eine Vielzahl von Wettbewerbsverzerrungen. Dies gilt insbesondere für den Straßengüterverkehr. Allein bei der Kfz-Steuer und der Mineralölsteuer gibt es Differenzen von bis zu 600 Prozent zu Lasten deutscher Unternehmen. Die Wettbewerbsbedingungen müssen harmonisiert werden. Wir brauchen mehr Europa auch insoweit.

Dies setzt voraus, daß wir in den europäischen Abstimmungskonzerten unsere nationalen Interessen mehr sachkundig und selbstbewußt vertreten. Wir müssen ebenso wirksam handeln wie unsere europäischen Nachbarländer. Der amtierende Bundesverkehrsminister ist kein verantwortungsbewußter Sachwalter und Treuhänder. Er hat in Brüssel dilettantisch verhandelt.

Der EG-Verkehrsmisterrat hat auch auf Initiative der Bundesregierung am 14. November 1985 beschlossen:

1. Schaffung eines freien Marktes ohne quantitative Beschränkungen im Bereich des Verkehrs bis spätestens 1992;
2. während der Übergangszeit schrittweise Anpassung der bilateralen Kontingente auf einer nicht-diskriminierenden Basis und gleichzeitig Entwicklung der Gemeinschaftskontingente;
3. Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen während der Übergangszeit.

Dies bedeutet eine Zäsur in der Verkehrspolitik der Bundesrepublik. Bisher galt das Ziel, daß die Interessen auch der deutschen Verkehrswirtschaft zumindest angemessen berücksichtigt werden. Dieser Wirtschaftszweig beschäftigt rund eine Million Menschen und erwirtschaftet einen Umsatz von rund 100 Milliarden DM.

Auch die Bürger werden die Brüsseler Entscheidungen hautnah erleben:

- Auf unseren Straßen werden in Zukunft wesentlich mehr, vor allem ausländische Lastkraftwagen fahren. In einigen Regionen werden die Steigerungen bis zu 100 Prozent betragen. Stau und Staugefahren werden zunehmen.
- Die Belastungen durch Lärm und Abgase werden steigen.
- Der Steuerzahler wird stärker zur Kasse gebeten. Der Straßengüterverkehr trägt seine Wegkosten bisher zu rund 45 Prozent. Dieser Wegkostendeckungsgrad wird im Zusammenhang mit den auch von der Bundesregierung initiierten EG-Beschlüssen zukünftig auf etwa 30 Prozent sinken. Die fehlenden Beträge werden aus Steuermitteln bereitgestellt.
- Der Verkehrszuwachs durch ausländische Nutzfahrzeuge auf unseren Straßen führt zu Transportverlusten bei der Bahn. Die sich hieraus ergebenden finanziellen Einbußen bleiben letztlich auf dem Steuerzahler hängen. Diese Einnahme-Einbußen schätzt der Vorstand der Deutschen Bundesbahn auf etwa 1,5 Milliarden DM pro Jahr.
- Die Unternehmen der deutschen Straßenverkehrswirtschaft werden von diesen Verschiebungen zugunsten des Straßengüterverkehrs in keiner Weise profitieren. Im Gegenteil: die EG-Beschlüsse verschlechtern massiv ihre Marktchancen. Sie werden weitere Marktanteile verlieren. Die Marktverluste im grenzüberschreitenden Güterverkehr werden weiter steigen und auch die deutschen Binnenmärkte beschleunigt erfassen.



Nötig ist eine umfassende Neuordnung der europäischen Verkehrsmärkte. Sozialdemokratische Position war immer: Die bestehenden nationalen und internationalen Wettbewerbsverzerrungen müssen abgebaut und die unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen gleichzeitig und gleichwertig harmonisiert werden. Die sozialdemokratischen Verkehrsminister Leber, Gscheidle und Hauff haben dies vertreten, Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger rühmt sich nun, er habe dies endlich europäisch durchgesetzt; er habe in Brüssel ein Junktim zwischen Liberalisierung und Harmonisierung vereinbart.

Dieser subjektive Glaube entspricht nicht der objektiven Wirklichkeit. In den schriftlichen Protokollen findet sich kein Junktim. Auch in Brüssel weiß man von einem Junktim nichts. Die Lesart der anderen europäischen Verkehrsminister lautet: Es wird liberalisiert und harmonisiert. Wenn aber die Harmonisierung nicht gelingt, wird dennoch liberalisiert.

Wie eine Harmonisierung aussehen könnte, ist unklar. Es gibt keine mit Brüssel abgestimmten Pläne. Nicht einmal die Grobstrukturen einer Harmonisierung liegen fest. Aber auch die Bundesregierung hat kein Harmonisierungskonzept.

Der Bundesverkehrsminister will einfach die Kfz-Steuer senken. Dies macht aber der Finanzminister nicht mit. Er ist auch auf diese Steuereinnahmen angewiesen. Zudem würde die Senkung der Kfz-Steuer den LKW-Transport verbilligen. Mehr Güter würden auf der Straße transportiert. Es müßten in noch größerem Umfang Straßen gebaut und finanziert werden. Der Zuschußbedarf der DB würde gleichzeitig wachsen. Diese Steigerung der Ausgaben bei gleichzeitiger Verminderung der Einnahmen durch Kürzungen der Kfz-Steuer kann der Bundesfinanzminister nicht verkraften.

Der Wirtschaftsminister hat ganz andere Pläne. Er will Benzin massiv verteuern und zum Ausgleich Diesel-Kraftstoff deutlich verbilligen. Diese noch stärkere Spreizung der Mineralölsteuer für Benzin und Diesel will er dann als Harmonisierung verkaufen. Vielleicht kann er den Bundeskanzler für dumm verkaufen. Bei den Bürgern wird ihm dies nicht gelingen.

Die Sozialdemokraten haben vorgeschlagen, die deutsche Kfz-Steuer für Nutzfahrzeuge zu senken. Um aber diese Fahrzeuge angemessen an ihre Wegekosten zu beteiligen, muß eine Schwerverkehrsgebühr für alle Nutzfahrzeuge - für inländische wie für ausländische - erhoben werden. Diese Schwerverkehrsgebühr führt zu einem europäischen Wettbewerb, der fairer ist als bisher. Die Wettbewerbsvorteile ausländischer LKWs werden aber reduziert und damit die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen verbessert. Dies ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll, Arbeitsplätze werden gesichert und Umweltbelastungen im Verkehr abgebaut.

(-/19.12.1985/vp/rs)

+ + +



Unterstützung für die Öko-Bank

Die Neubelebung des Genossenschaftsgedankens erhält Konturen

Von Hans Ulrich Klose MdB
Vorsitzender der Arbeitsgruppe Genossenschaftswesen beim SPD-Parteivorstand
und Michael Müller MdB
Stellvertretender Vorsitzender der Arbeitsgruppe Genossenschaftswesen beim SPD-Parteivorstand

Nach einer längeren Vorbereitungsphase haben am 18. Dezember 1985 17 Personen die Gründungsversammlung der geplanten bundesweiten Öko-Bank eG durchgeführt. Hinter der Öko-Bank eG steht der Versuch, Ökologie und Ökonomie so zusammenzuführen, daß ökologische und selbstverwaltete Projekte besser gefördert werden.

Die Öko-Bank eG ist eine konsequente Weiterentwicklung der seit einigen Jahren verstärkten Bemühungen, den Genossenschaftsgedanken neu zu beleben, um „anders zu arbeiten und anders zu leben“.

Die SPD unterstützt auf den unterschiedlichen Ebenen diese Bestrebungen. Dies geschieht beispielsweise durch die Gründung von Beratungseinrichtungen und die Schaffung von Gründungshilfen in Ländern und Kommunen.

Ziele der beabsichtigten Öko-Bank eG sind:

- die Förderung von Genossenschaften auf wirtschaftlichem, sozialpolitischem und kulturellem Gebiet,
- die Förderung selbstverwalteter Betriebe und ökologischer Projekte wird besondere Bedeutung beigemessen,
- die Förderung der gemeinschaftlichen Selbsthilfe und nicht der Gewinnerzielung, so daß Gewinne nach Abzug der Rücklagen für die festgelegten Ziele zu verwenden sind.

Bis zur beabsichtigten Geschäftsübernahme im Januar 1987 ist ein Gründungskapital von sechs Millionen DM erforderlich, von dem bereits mehr als die Hälfte aufgebracht ist.

Wir rufen daher die Sozialdemokraten auf, Mitglied der Öko-Bank zu werden, um die Verwirklichung dieses einzigartigen Projektes zu ermöglichen.

(-/19.12.1985/rs/ks)

+ + +



Ein starkes Kämpferherz schlägt nicht mehr**Zum Gedenken an Leonhard Mahlein****Von Egon Lutz MdB****Obmann der SPD-Fraktion im Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung des Deutschen Bundestages**

Er ragt noch herüber aus der knorrigen, zuverlässigen und kampfgeprobten Schar der Arbeiterführer in unserer Zeit. Zwei Jahre nach seiner Pensionierung hat er uns, 64jährig, nun für immer verlassen müssen. Wir nehmen Abschied von Leonhard Mahlein, dem langjährigen Vorsitzenden der Industriegewerkschaft Druck und Papier, der in einem Stuttgarter Krankenhaus einem Herzleiden erlag.

„Loni“, wie ihn seine Gewerkschaftskollegen liebevoll nannten, hat schon zu seinen Amtszeiten legendäre Statur angenommen. Die Gradlinigkeit, die fast schon an Sturheit grenzte, war in seinen Reihen geliebt, in denen der Arbeitgeber gefürchtet. Der fränkische Haudagen empfand sich immer als Arbeiterkind und fühlte sich auch dort am ehesten politisch geborgen. Von der KPD fand er zur Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, ohne ein Mitglied zu werden, das sich der vorgegebenen Parteilinie kritiklos unterworfen hätte.

Loni schätzte das offene Wort, diplomatische Verkleisterungen waren ihm ein Greuel. Er nannte Roß und Reiter und scheute nicht ängstlich davor zurück, daß seine Worte etwa höheren Orts mit einem ärgerlichen Augenbrauenzucken zur Kenntnis genommen werden könnten.

So mochten ihn seine Drucker, deren Vorsitzender er von 1968 bis 1983 war. 1976 streikte seine Organisation gegen die Absicht, den Gewerkschaften sogenannte Lohnleitlinien aufzuzwingen und er setzte sich in einem verlustreichen Arbeitskampf durch. In einem weiteren erbitterten Tarifkonflikt schloß Leonhard Mahlein einen Tarifvertrag über die Einführung und Anwendung rechnergesteuerter Textverarbeitungssysteme durch. Früher als andere hatte Loni erkannt, daß die neuen Technologien zu einem grundlegenden Wandel im graphischen Gewerbe führen würden.

Mit der an ihm bekannten und gefürchteten Zähigkeit erlebte er gerade noch die Verwirklichung eines alten Traumes, den Zusammenschluß aller im Medienbereich Beschäftigten in einer Industriegewerkschaft Medien.

Ein starkes Kämpferherz schlägt nicht mehr. Ein unablässiger Mahner für Frieden und Abrüstung ist von uns gegangen. Einer, der sich für die Arbeitnehmerinteressen buchstäblich verzehrt hat, schloß für immer die Augen. Wir nehmen dankbar und traurig zugleich Abschied von einem großen Gewerkschafter, einem aufrichtigen Genossen, einem Freund.

(-/19.12.1985/rs/ks)

+ + +

