

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 26) 21 90 38/39  
Telex: 8 66 848 paon d

## Inhalt

Egon Lutz MdB zu den  
Unions-Beschäftigungszielen:  
In der Beschäftigungspolitik  
noch nicht einmal weiße  
Salbe.

Seite 1

Hans Büchler MdB kommentiert  
Windelens Jahresbericht  
'85: Deutsch-deutsche Stag-  
nation.

Seite 3

Horst Isola fordert eine Ver-  
sachlichung der Diskussion  
um Asylbewerber: Asylrecht  
darf nicht angetastet werden.

Seite 4

Klaus Daubertshäuser MdB  
erläutert die SPD-Pläne für  
eine neue Verkehrspolitik:  
Für eine Verkehrspolitik  
der Vernunft. (Teil I)

Seite 5

41. Jahrgang / 144

1. August 1986

In der Beschäftigungspolitik noch nicht einmal weiße Salbe

Die Wende-Koalition muß den Offenbarungseid leisten

Von Egon Lutz MdB

Obmann der Arbeitsgruppe Arbeit und Sozialordnung der SPD-  
Bundestagsfraktion

Wie war das doch anno 1982? Damals tönte die Union, allen voran der heutige Bundesarbeitsminister, es müsse nur zu einem Machtwechsel in Bonn kommen und schon werde man innerhalb eines Jahres die Arbeitslosenzahl unter eine Million gedrückt haben. Heute tönt man wieder, aber ungleich bescheidener. Heute verkündet das CDU-Wirtschaftsorakel Matthias Wissmann, in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts werde man die Zahl der Arbeitslosen deutlich unter die Zwei-Millionen-Grenze senken können. Im Jahr 2000, so fügt er hinzu, könne dann die Marke von einer Million Arbeitslosen erreicht werden. Das Ziel ist sehr viel bescheidener geworden - die Prophezeiung indes genau so wenig zu halten, wie das bei der vollmundigen Weissagung vor der Wende der Fall war. Warum das so ist? Nun, die Maßnahmen, mit denen Wissmann die beschäftigungspolitische Wende erreichen will, sind so wenig erfolgversprechend wie das bisherige beschäftigungspolitische Instrumentarium der Rechtskoalition: Schaffung neuer Arbeitsplätze durch mehr Investitionen und verbesserte Rahmenbedingungen für die Unternehmen (und das heißt bei dieser Regierung Abbau sozialer Errungenschaften). Man werde, so wieder Wissmann, die Arbeitslosen nicht ihrem Schicksal überlassen, sondern alle Möglichkeiten ausschöpfen, die die Arbeitsmarktpolitik bietet.

Auch FDP-Generalsekretär Helmut Haussmann tutet ins beschäftigungspolitische Horn. Seine Partei, so ließ er die Öffentlichkeit wissen, wolle die Beschäftigungspolitik, vor allem die Chancen der jungen Generation auf dem Arbeitsmarkt, zu einem Hauptthema des Bundestagswahlkampfes machen. Haussmanns Instrumentenkasten schaut so aus: Mehr Flexibilität bei Lohnabschlüssen und in Fragen der Arbeitszeit. Also: Niedrigere Löhne

Verlag, Redaktion und Druck:  
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  
mtl. zuzügl. Mwst und Versand.

Printed in Germany  
with normal weight  
recycling paper



für Arbeitnehmer in allen Problemregionen, in kleinen und mittleren Betrieben und für weniger Qualifizierte. Warum eigentlich nicht gleich für alle, fragt man sich da? Eine Steuerreform, mit deren Hilfe 35 Milliarden Mark unter die (reichen) Leute gestreut werden sollen und „Strukturreformen“ in der Renten- und Krankenversicherung, was nach FDP-Lesart nur heißen kann, daß man auf beiden Feldern weitere Leistungskürzungen, die dann eine Beitragssenkung möglich machen würden, beabsichtigt. Schließlich wird noch die Umwandlung von Vollzeitarbeitsplätzen in Teilzeitarbeitsplätze angeboten. Also nichts Neues von der Wende-Koalition. Alle diese „Rezepte“ sind schon ausprobiert worden und haben nicht gegriffen. Warum präsentiert die Wende-Koalition ihre beschäftigungspolitischen Ladenhüter? Etwa um das Sommerloch auszufüllen? Weit gefehlt. Die Arbeitslosenzahlen des Juli stehen an und damit droht das beschäftigungspolitische Desaster dieser Koalition ein weiteres Mal offenbar zu werden. Es wird sich an der Zunahme der Erwerbslosigkeit zeigen, daß sich nichts, aber auch gar nichts zum Guten gewendet hat, seit diese Koalition beschäftigungspolitisch vor sich hin wurschtelt. Diesen Offenbarungseid möchte man gern vermeiden. Deshalb Scheinaktivitäten auf einem Feld, auf dem man rein gar nichts zu bestellen hat.

Die Daten, die zu Ende der sozialliberalen Koalition zu verzeichnen waren, sind nicht nur nicht zu halten gewesen, es ist alles noch ein gut Stück trister geworden, weit über die offiziellen Statistiken der Bundesanstalt hinaus. Wir haben nicht etwa 2,13 Millionen Erwerbslose, wie Frankes Zahlen für den Juli ausweisen werden, sondern eine erkleckliche Summe mehr: nämlich rund 50.000 über 58jährige Erwerbslose, die man mit fast betrügerischer Manipulation aus der Statistik herausgesäubert hat. Plus 1,3 Millionen Arbeitssuchende aus der sogenannten „Stillen Reserve“. Menschen also, die, obwohl ohne Arbeit, von den Arbeitsämtern statistisch nicht mehr erfaßt werden. Plus rund 110.000 die sich in einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme befinden. Plus 260.000, die eine berufsqualifizierende Maßnahme beziehungsweise eine Umschulung durchlaufen. Plus 76.000, die sich derzeit in der Warteschleife der Berufsvorbereitung befinden. Nimmt man das alles zusammen, denn alle diese Menschen würden ja liebend gern einen vollwertigen Arbeitsplatz haben, - dann kommt man auf die erschreckende Zahl von vier Millionen Arbeitssuchenden. Das ist die wahre Dimension, die den Herren Wissmann und Haussmann, und wie sie alle heißen mögen, tatsächlich um die Ohren geschlagen werden muß. Und selbst die ist noch nicht vollständig: Denn von den in Arbeit Stehenden müßte man korrekterweise noch ein paar hunderttausend abziehen, die sich in Teilzeitarbeitsverhältnissen unterhalb der Sozialversicherungsgrenze befinden. Das ist die schlimmste Realität anno 1986! Und das in einer blühenden Konjunktur, die zu sozialliberaler Zeit noch dazu benutzt worden wäre, die Arbeitslosenhalden sichtbar abzutragen.

Die Forderung der Sozialdemokraten nach wirklichen beschäftigungspolitischen Maßnahmen hat von ihrer Aktualität nichts eingebüßt. Und das heißt nun einmal: Mobilisierung von mindestens 20 Milliarden DM alljährlich für Investitionen dort, wo der Markt aus sich heraus neue Beschäftigungsfelder nicht erschließt: Nämlich auf dem Gebiet des Umweltschutzes, der Entwicklung von Energiespar- und Ersatztechnologien, im öffentlichen sozialen Bereich und auf dem Kultur- und Bildungssektor. Verbesserung der Investitionskraft der Kommunen, um der erschreckend abgeschafften öffentlichen Bautätigkeit wieder auf die Sprünge helfen zu können. Wenn schon eine Steuerreform, dann eine solche zugunsten der kleinen Einkommen, um die Massenkaufkraft zu stärken. Eine konsequente Politik der Arbeitszeitverkürzung, verbunden mit einem Arbeitszeitgesetz, das das Ausweichen in Überstunden auf das unumgängliche Maß reduziert. Sofortprogramme zur Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit und der Berufsnot junger Menschen. Sonderprogramme für die auf dem Arbeitsmarkt besonders benachteiligten weiblichen Erwerbslosen. Mehr Chancen für die Gehandicapten durch Sonderförderung. Und, und, und... Es ist alles schon vorgedacht worden. Die Programmwürfe liegen parat - man braucht sich ihrer nur zu bedienen. Genau das aber will man nicht. Stattdessen ein bißchen Show in Form einer neuen „Konzertierten Aktion“ unter Stabführung der beiden beschäftigungspolitischen Blindgänger Blüm und Bangemann.

Es ist schon ein Skandal, was man uns zumutet. Eine Negativ-Bilanz, wie es sie unserem Volk noch von keiner Regierung seit Kriegsende vorgelegt wurde. Was verblüfft, ist die Chuzpe, mit der die Untätigkeit der Wende-Koalition dem Volke als Tugend präsentiert wird. Und die Naivität, mit der die Medien des Kaisers neue Kleider vor dem Volk besingen.

(-/1.8.1986/rs/ks)



Deutsch-deutsche Stagnation

Unter Windeln wird Deutschlandpolitik nur noch verwaltet

Von Hans Böhler MdB

Obmann der SPD-Bundestagsfraktion im Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Der Jahresbericht des innerdeutschen Ministeriums für 1985 zeigt deutlich die Stagnation in den Beziehungen der beiden deutschen Staaten.

In fast allen Punkten wird lediglich fortgeschrieben was 1969 unter sozialliberaler Politik in die Wege geleitet wurde. Es wird in der Deutschlandpolitik leider nur noch verwaltet und kaum noch gestaltet.

Das trifft für die Entwicklung des Reiseverkehrs, für die Arbeit der verschiedenen Kommissionen, für den innerdeutschen Handel, den Post- und Fernmeldeverkehr, für den nichtkommerziellen Zahlungsverkehr und Verrchnungsverkehr ebenso zu wie für kulturelle Beziehungen und Kontakte. Für alle diese Bereiche gilt: es wird bestenfalls bewahrt, aber keinesfalls irgendetwas initiiert oder gar eine neue Perspektive entwickelt.

Symptomatisch sind die vielen Übersichts-Tabellen im Jahresbericht des innerdeutschen Ministeriums, die fast alle ihren Ursprung in 1969 haben. 1969 und in den folgenden Jahren, besonders auch beim Treffen von Helmut Schmidt und Erich Honecker am Werbellinsee 1981, wurden ja in der Tat all' die Momente in's innerdeutsche Spiel gebracht, die heute so großartig be- und verrechnet werden und in den Statistiken Erfolg signalisieren sollen.

So ist es eine bloße Einbildung, wenn im Jahresbericht vermerkt wird, daß die „Begegnung zwischen Bundeskanzler Kohl und Generalsekretär Honecker am 12. März 1985 in Moskau ... neue Bewegung in die innerdeutschen Beziehungen (brachte)“. Die einzige wichtige Aussage zur Unverletzlichkeit der Grenzen wurde anschließend von CDU/CSU und FDP im Bundestag nicht einmal als Grundlage akzeptiert.

Und wenn als Beweis die „besonders erfreuliche Zunahme der Reisen“ aus der DDR in dringenden Familienangelegenheiten angeführt wird, dann sind 1.609.000 reisende DDR-Bürger gegenüber 1.546.000 1984 und 1.483.000 Reisenden 1983 zwar immerhin geringe Steigerungsraten, aber doch alles andere als ein Durchbruch. Zu sozialliberalen Zeiten, in denen die Voraussetzungen für diese humanitären Erleichterungen geschaffen wurden, reisten zum Beispiel 1.563.000 DDR-Bürger in dringenden Familienangelegenheiten 1981 zu uns.

Die anderen Statistiken sind ähnlich konstruiert. Sie sollen die innerdeutsche Politik der Bundesregierung euphemisieren. Und die schön aufgemachte Broschüre dokumentiert auf 64 Seiten ja immerhin irgendwie ein Tätigsein. Aber eben nur irgendwie.

Denn die Bewegungen hinter den Kulissen werden damit natürlich ebenso überdeckt wie die Tatsache, daß da nichts Neues steht. Verständlich, daß die harten Richtungskämpfe innerhalb der Regierungskoalition nicht im Jahresbericht des Ministeriums registriert werden. Wundern muß man sich dann allerdings nicht, wenn die Broschüre nur schön, aber nicht inhaltlich und politisch gelingt.

„Außerdem ist zu erwähnen“, steht im Jahresbericht, „daß die DDR 1985 Maßnahmen ergriff, um illegale Einreisen aus dem Ausland über die DDR in die Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) einzudämmen. Die Bundesregierung ist noch um Erweiterung dieser Maßnahmen bemüht“.

Die Zahlen dazu werden wir dann im Jahresbericht 1986 bekommen. Und hoffentlich hat die Bundesregierung dann wirklich mit der DDR zum Beispiel über den Asylanten-Strom aus Berlin (Ost) gesprochen.

(-/1.8.1986/st/ks)

\* \* \*



Asylrecht darf nicht angetastet werden

Die Bundesregierung darf ihre Augen vor den Ursachen des Flüchtlingsstroms nicht verschließen

Von Horst Isola

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Juristen (AsJ)

Die von den Unionsparteien entfachte Diskussion um das im Grundgesetz verankerte Recht auf Asyl für politisch verfolgte Ausländer ist an Widerwärtigkeit und Polemik nicht mehr zu überbieten. In unverantwortlicher und demagogischer Weise schüren Politiker wie Strauß die Stimmung gegen Ausländer und leisten damit der latent vorhandenen Ausländerfeindlichkeit in der Bevölkerung Vorschub. Kohl, Strauß und andere Unionspolitiker machen keinen Hehl aus ihrer offenen Feindschaft gegenüber Bestimmungen des Grundgesetzes, die wesentliche Elemente unserer freiheitlich demokratischen Grundordnung enthalten.

Das Asylrecht unserer Verfassung ist ein unmittelbar wirkendes Grundrecht für politisch verfolgte Ausländer. Es gewährt den politisch Verfolgten einen Anspruch auf umfassenden Schutz vor Verfolgung durch den Herkunftsstaat und auf Hilfeleistungen, die ihnen ein menschenwürdiges Leben in der Bundesrepublik ermöglichen. Ausgerechnet Parteien, die sich christlich nennen, legen nunmehr die Axt an ein Menschenrecht mit religiösem Ursprung, das so alt wie die Menschheit selbst ist.

Es ist daher zu fordern:

1. Das Grundrecht auf politisches Asyl (Artikel 16 Absatz 2 Satz 2 GG) darf in seinem Wert nicht angetastet werden. Gerade viele Deutsche mußten während des Naziterrors von diesem Recht Gebrauch machen. Das Asylrecht ist Bestandteil der in Artikel 1 GG geschützten Menschenwürde. Eine substantielle Einschränkung dieses Rechts, insbesondere bei Fortfall des Rechtsanspruchs auf Asyl, würde einen Verstoß gegen Artikel 1 GG darstellen und damit verfassungswidrig sein.
2. Die Diskussion über das Problem der gestiegenen Anzahl der Asylbewerber ist zu versachlichen. Der Anstieg der Asylbewerber vor allem aus den Ländern der sogenannten Dritten Welt und des nahen Ostens ist vor dem Hintergrund eines weltweiten Flüchtlingsstroms und einer millionenfachen Hungersnot zu sehen. Die wirtschaftlich starke Bundesrepublik darf sich vor diesem Problem nicht drücken, zumal sie auch infolge ihrer Einbindung in das herrschende Weltwirtschaftssystem Mitverantwortung für die Zustände in diesen Ländern trägt.
3. Den gegenwärtig verursachten Schwierigkeiten durch die steigende Zahl von Asylbewerbern ist mit politischen, administrativen und verfahrensrechtlichen Maßnahmen zu begegnen.
4. Auch den noch nicht anerkannten Asylbewerbern muß eine verbesserte Betreuung zuteil werden. Die Unterbringung in Sammellagern oder Containern ist ungeeignet und menschenunwürdig.  
(-/1.8.1986/st/ks)



Für eine Verkehrspolitik der Vernunft (Teil 1)

Umweltbelastungen durch den Verkehr müssen gemindert, Sicherheit muß erhöht werden

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Das Verkehrswesen erfüllt in unserer Gesellschaft wichtige Aufgaben. Es sichert die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Zum anderen versorgt es unsere hochindustrialisierte und arbeitsteilig organisierte Wirtschaft mit Rohstoffen, Zwischen- und Fertigprodukten. Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen haben diese Transportaufgaben ökonomisch sinnvoll sowie menschen- und umweltgerecht zu leisten. Dies ist bisher nicht befriedigend gelungen.

- Zu viele Menschen sterben auf den Straßen, erleiden schwere oder bleibende Verletzungen.
- Die Gesundheitsgefährdungen für die Menschen wachsen rapide.
- Unsere Wohn- und Lebensbereiche sind unwirtlich geworden.
- Der Wald stirbt. Landschaften werden betoniert, zersiedelt und verbraucht.

1. Im Verkehrsbereich entstehen eine Reihe von Belastungen für die Umwelt. Diese Umweltbelastungen müssen vermindert werden.

60 Prozent unserer Bevölkerung fühlt sich durch Verkehrslärm belästigt oder belastet. Abhilfe tut not. Wir brauchen einen wirksamen Schutz vor unzumutbarem Verkehrslärm.

- Die zulässigen Geräusch-Emissionen der Kraftfahrzeuge müssen deutlich vermindert werden. Die Industrie hat bereits eine ganze Palette lärmarmen Fahrzeuge vom Flüster-Moped bis zum lärmgekapelten Lkw und Bus entwickelt und erprobt.
- Unsere Straßen sind so zu planen, daß Lärmeinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden.
- Durch Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster et cetera) ist sicherzustellen, daß unvermeidbarer Verkehrslärm auf erträgliche Ausmaße abgesenkt wird. Für die Bauindustrie entstünden Beschäftigungsmöglichkeiten mit einem Volumen von 500 bis 1.000 Millionen DM/Jahr.

Schwere Gesundheitsschäden (Erkrankungen der Atemwege, Herz- und Kreislaufkrankungen, Pseudo-Krupp et cetera) und hohe Sachschäden (Gebäude, Brücken, sonstige Bauten, Wald- und Baumbestand et cetera) entstehen durch Verschmutzungen der Luft. Allein die Sachschäden in der Bundesrepublik belaufen sich nach Schätzungen der OECD auf jährlich rund 50 Milliarden DM.

Die Kraftfahrzeuge sind nicht die einzigen Luftverschmutzer, sie tragen aber wesentlich hierzu bei. Auch der motorisierte Straßenverkehr muß sauberer werden. Die Grenzwerte sowohl für Pkw als auch für Nutzfahrzeuge sind deutlich abzusenken.

2. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit muß zu einer dauerhaften Gesamtinitiative aller gesellschaftlichen Kräfte werden. Es kommt darauf an, daß Rücksichtnahme auf und Verständnis für den jeweils anderen wichtiger genommen werden, als die auf Vorteil und Machtgewinn ausgerichteten Merkmale einer Ellbogen-Gesellschaft. Leben, Gesundheit und Eigentum im Straßenverkehr hängen, wie kaum ein zweiter Bereich, vom Verhalten jedes einzelnen ab. Von zentraler

Bedeutung sind deshalb Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung. Das Bewußtsein des Einzelnen für die Belange der Verkehrssicherheit ist zu schärfen. Die Eigenverantwortung des Einzelnen darf aber nicht von der Politik als Alibi für Nichtstun in der Verkehrssicherheit mißbraucht werden.

Wirksame Verkehrssicherheitsarbeit kann nicht auf unpopuläre Maßnahmen verzichten. Zögerliches Verhalten und Schielen auf populistische Strömungen helfen nicht weiter. Nötig ist auch die politische Bereitschaft zu entschlossenem Handeln. Das Bußgeld für Gurtmüßel beweist es. Die Sozialdemokraten haben ihr Verkehrssicherheitsprogramm vorgelegt. Sie haben eine klare, gesellschaftspolitische Zielvorstellung formuliert: Nur halb so viele Verkehrstote und Verletzte und damit eine Halbierung des menschlichen Leids in den nächsten zehn Jahren. Mit einem Bündel von Einzelmaßnahmen soll diese Zielvorstellung umgesetzt werden.

3. Die Rahmenbedingungen für den Personenverkehr müssen mit Perspektive gestaltet werden.

- a) Bahn und ÖPNV müssen für den Bürger gleichwertige Alternativen zum Kraftfahrzeug werden. Hierfür ist unter anderem Voraussetzung, daß aus der Sicht des Bürgers die anfallenden Kosten für den Pkw auf der einen, und für den öffentlichen Nahverkehr auf der anderen Seite in ihren Strukturen vergleichbar gestaltet werden.

Die derzeitigen Kostenstrukturen begünstigen den Pkw: Für den Pkw fallen Grundkosten wie beispielsweise Kfz-Steuer, Versicherung et cetera unabhängig von der Benutzung an. Solche Festkosten gibt es für den Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel nicht. Wenn jemand eine Fahrt machen will und diese Fahrt sowohl mit dem Pkw als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchführen kann, so kalkuliert er häufig die Kosten. Die beim Pkw anfallenden Festkosten für Steuer und Versicherung berücksichtigt er meistens nicht. Sie fallen ohnehin an. Das hat dann aber häufig zur Folge, daß der Kostenvergleich für den Pkw günstiger ausfällt als für die Bahn oder den ÖPNV.

Diese notwendige Harmonisierung der Kostenstrukturen kann beispielsweise dadurch geschehen, daß die festen Kosten beim Pkw in variable Kosten überführt werden. Deshalb müssen die Möglichkeiten ausgeschöpft werden, unter anderem auch die Kfz-Steuer in eine fahrleistungsabhängige Abgabe umzugestalten.

- b) Der öffentliche Nahverkehr ist sparsam im Energieverbrauch und schont unsere Umwelt. Er ist in hohem Maße sicher und zuverlässig. Öffentliche Verkehrssysteme müssen deshalb gefördert und attraktiv ausgebaut werden. Sie helfen, Lebensqualität in unsere Wohn- und Siedlungsräume zurückzubringen.

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV sind zu verbessern. Der ÖPNV soll vor Ort funktionieren. Deshalb muß er dort organisiert und politisch wie finanziell verantwortet werden. Länder, Städte, Kreis und Gemeinden sind aufgerufen, sich dieser Aufgabe verstärkt zu stellen. Nur sie können funktionsfähige und finanzierbare Systeme (Verkehrsverbünde, Verkehrs- und Tarifgemeinschaften, Einbeziehung von Taxis et cetera) anhand der konkreten Bedürfnisse der Bürger und der örtlichen Gegebenheiten entwickeln, betreiben, steuern und fortschreiben. Die dafür erforderlichen Finanzmittel sind durch Stärkung des Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetzes bereitzustellen.

- c) Für die Bewältigung von Entfernungen im Nahbereich gewinnen Fahrrad und Fußgänger zunehmend Bedeutung. Beide können helfen, den Lebensraum Stadt wieder herzustellen und ihn für die Menschen wieder attraktiver zu machen. Notwendig ist, ein durchgängiges Radwegenetz beschleunigt fertigzustellen. Auch müssen vermehrt verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet werden. Mit preisgünstigen und wenig aufwendigen Lösungen sind inzwischen gute Erfahrungen gemacht worden.

(-/1.8.1986/st/ks)

(Fortsetzung folgt in unserer nächsten Ausgabe)

