

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 21 90 38/39
Telex: 8 86 346 ppbn d

Inhalt

Professor Dr. Nils Diederich MdB votiert für die „Berliner Linie“ bei der Behandlung des „Asylbewerberproblems“: Asylverfahren muß beschleunigt werden.

Seite 1

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

Seite 3

Christa Randzio-Plath über Frauenprojekte in der Dritten Welt: Nur ein Tropfen auf den heißen Stein?

Seite 5

41. Jahrgang / 145

4. August 1986

Asylverfahren muß beschleunigt werden

Die „Berliner Linie“ bei der Behandlung des „Asylbewerberproblems“ gemeinsam verteidigen

Von Professor Dr. Nils Diederich MdB
Obmann der Berliner SPD-Bundestagsabgeordneten

Es wird Zeit, die ausufernde Debatte über das Recht auf politisches Asyl zu beenden und sich verstärkt der Lösung der praktischen Fragen zuzuwenden. Inzwischen ist hinreichend klargestellt, daß es mit sozialdemokratischer Hilfe keine Änderung des Grundgesetzartikels 16 - „politisch Verfolgte genießen Asylrecht“ - geben wird. Das Recht auf Asyl ist angesichts der deutschen Geschichte unantastbar.

Ebenso sollte zur Kenntnis genommen werden, daß von Berliner Sozialdemokraten entschieden Widerstand gegen jeden Versuch geleistet werden wird, am Status Berlins zu manipulieren. Jene, die stets die Verteidigung der Freiheit im Munde führen, sind offenbar jetzt ernsthaft bereit, den Status der Stadt anzutasten, wie es soeben Herr Stoiber geäußert hat. Es macht besorgt und betroffen, wie leicht manche Politiker Freiheit und Demokratie relativieren, wenn vorübergehende Schwierigkeiten und Probleme nicht sofort gelöst werden können!

Gerade lachhaft sind die schwächlichen Versuche, über Appelle die DDR zu Wohlverhalten zu veranlassen; kommen diese Appelle doch von solchen Durchhaltepolitikern der Union, die sonst der Auffassung sind, daß kommunistische Regime nur mit Gewalt oder Bargeld zu Zugeständnissen zu bewegen sind. Der DDR muß allerdings energisch klargemacht werden, daß ihr Verhalten in der Asylantenfrage das Verhältnis zwischen den deutschen Staaten nachhaltig belasten kann.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus I/217
5300 Bonn 1, Postfach 12 04 08

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

Kennzeichen 010/86
zu erhalten bei
Rheinische-Post



Es ist erschreckend und abstoßend, mit welchem Mangel an demokratischen Verantwortungsbewußtsein und mit wieviel politischer Kaltschnäuzigkeit seitens gewisser Unionspolitiker vom Typ Strauß und Lummer Existenzängste und Unsicherheit unserer Bürger gegenüber fremden Menschen geschürt wird. Fragen des Asylrechts drohen vollends billige Wahlkampfmunition zu werden.

Die Debatte zeigt übrigens gefährliche Wirkung, denn Berliner CDU-Politikerinnen und -Politiker, wie Frau Laurien und Herr Kewenig, scheinen in ihrer mutigen Position wankend zu werden, die sie bisher eingenommen haben.

Es bedarf daher besonderer Betonung, daß Frau Laurien von Berliner Sozialdemokraten, über alle Parteizwistigkeiten hinweg, ausdrücklich ermuntert wird, ihre besonnene, kluge und pragmatische Linie durchzuhalten. Sie wird auch von Berliner Sozialdemokraten gegen Scharfmacher im eigenen politischen Lager verteidigt.

Es kommt jetzt darauf an, durch konsequente Anwendung der bestehenden Rechtsgrundlagen die Asylverfahren so zu beschleunigen, daß in aller Welt sichtbar und klar wird, daß wirklich politisch Verfolgte in der Bundesrepublik Aufnahme und Schutz finden, daß das Asylrecht aber kein Schlupfloch für illegale Einreise ist. Personen, die Asylrecht nicht beanspruchen können, müssen sehr schnell wieder in ihr Herkunftsland zurückgeschickt werden.

Die Verfahrensbeschleunigung muß sich vor allem auf Personen konzentrieren, die aus Ländern kommen, bei denen die Anerkennungsquote nahe Null liegt, zum Beispiel Inder, Ghanaer, Bangla-Desher, Libanesen und Palästinenser. Immerhin kommen rund 40 Prozent der Asylbewerber in diesem Jahr aus diesen Ländern.

{-/4.8.1986/st/ks}

* * *



Für eine Verkehrspolitik der Vernunft (Teil II und Schluß)

Umweltbelastungen durch den Verkehr müssen gemindert, Sicherheit muß erhöht werden

Von Klaus Daubertshäuser MdB

4. Die Bahn ist und bleibt unverzichtbarer Bestandteil unseres Verkehrssystems. Sie muß deshalb weggeführt werden von dem durch die jetzige Bundesregierung beschlossenen Schrumpfkurs. Hierzu haben die Sozialdemokraten ein detailliertes Konzept für eine durchgreifende Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen entwickelt. Damit hat die Bahn eine faire Chance für eine bessere Zukunft.

- Der Bund übernimmt alle Neu- und Ersatzinvestitionen des Schienenwegenetzes wie bei den Bundesfernstraßen und den Bundeswasserstraßen.
- Die eigenwirtschaftlichen und die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Bahn werden definiert und zugeordnet. Den eigenwirtschaftlichen Bereich betreibt die Bahn nach kaufmännischen Grundsätzen. Für Art und Umfang des gemeinwirtschaftlichen Bereichs gibt der Bund Vorgaben, übernimmt die finanzielle Verantwortung und trägt die ungedeckten Mehrkosten.
- Entsprechend seinen Haushaltsmöglichkeiten übernimmt der Bund die Tilgung der Altschulden der Bahn.

5. Mitentscheidend für die Wettbewerbssituation der deutschen Wirtschaft ist, daß sie ihre Transporte möglichst schnell, sicher, zuverlässig und kostengünstig durchführen kann. Nötig ist eine gesunde deutsche Verkehrswirtschaft mit sicheren und human gestalteten Arbeitsplätzen. Die Politik muß dafür sorgen, daß zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße eine vernünftige Arbeitsteilung nach volkswirtschaftlich sinnvollen Kriterien erreicht wird. Hierbei müssen die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen berücksichtigt werden. Den Erfordernissen des Umweltschutzes und der Energieeinsparung sowie der Bedeutung einer verstärkten Verkehrssicherheit ist ausreichend Rechnung zu tragen. Auch muß eine effiziente Verkehrsordnungspolitik für einen funktionsfähigen Wettbewerb sorgen.

Im Bereich der Kfz-Steuer gibt es in Europa große Unterschiede. Diese fehlende Harmonisierung geht vor allem zu Lasten deutscher Unternehmen und ihrer Beschäftigten. Dies muß für die Zukunft verhindert werden. Da europäische Lösungen kurzfristig nicht erreichbar sind, müssen die nationalen Handlungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden. Die Sozialdemokraten haben vorgeschlagen, die deutsche Kfz-Steuer auf ein europäisches Niveau zu senken. Die Steuerausfälle werden abgedeckt durch eine Schwerverkehrsgebühr, die von allen inländischen und ausländischen Nutzfahrzeugen erhoben wird. Gerade unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten hätte dies positive Wirkungen. Auch würde die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen, insbesondere Hamburg und Bremen, gestärkt.

Für ausländische Lkw, insbesondere im Transitverkehr, wird es finanziell interessant, für die Durchfahrt durch die Bundesrepublik nicht die Straße, sondern die Schiene zu nutzen.

Im Bereich der Mineralölsteuer gibt es ebenfalls gravierende Unterschiede innerhalb der EG und infolgedessen massive Wettbewerbsverzerrungen. Auch insoweit müssen nationale Maßnahmen entwickelt werden, um die Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Wirtschaft abzubauen. Hierzu haben die Sozialdemokraten Lösungen entwickelt.

6. Der kombinierte Verkehr muß ausgebaut werden. Es ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll, Güter über große Entfernungen verstärkt auf der Schiene zu transportieren und den Vor- und Nachlauf mit dem Lkw durchzuführen.



- Lkw belasten unsere Umwelt durch Lärm und Abgase.
- Im Fernverkehr ist die Bahn eine Alternative. Sie ist umweltfreundlich, verkehrssicher und sparsam im Energieverbrauch.

Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße muß deshalb verstärkt gefördert und ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für den Transitverkehr durch die Bundesrepublik. Die notwendigen Umschlagseinrichtungen an den Schnittstellen sind vordringlich zu erstellen.

7. Neue Verkehrstechnologien sind zu entwickeln und einzusetzen.

- a) Wir brauchen ein geeignetes Straßen-Management-System. Ein solches System kann helfen, Verkehrsspitzen auf einzelnen Straßen auf andere Straßen mitzuverteilen und damit Überlastungen zu vermeiden.
- b) Die technischen Möglichkeiten zur Verminderung des Lkw-Verkehrs in den Ballungsräumen müssen genutzt werden. Die einzelnen Straßentransportaufgaben im Zu- und Ablauf einer Region sind in der Weise zusammenzufassen, daß sie mit möglichst geringem Zeit- und Kostenaufwand abgewickelt werden können. Dieses Ziel einer verstärkten regionalen Arbeitsteilung setzt aber voraus, daß die einzelnen Verkehrsunternehmen ihre Zusammenarbeit beim Zubringen und Verteilen der Güter mit modernen Informationstechniken besser organisieren. Sie müssen sich zu diesem Zweck zu Kooperationen zusammenschließen. Solche Gründungen muß die öffentliche Hand wirksam fördern. Dies würde dazu führen, daß sich der Güterverkehr insbesondere in den Ballungsräumen spürbar reduziert. Gleichzeitig würden die Schadstoffemissionen der Transportmittel reduziert.

8. Die Verkehrsinvestitionspolitik ist wieder zum Schwerpunkt der mittelfristigen Investitionsplanung des Bundes zu machen. Hierzu zwingt schon der steigende Aufwand für die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen an den Verkehrswegen. Bei den Neubauinvestitionen liegt das Schwergewicht auf der Schiene.

- a) Die Bundesrepublik verfügt über eines der besten und leistungsfähigsten Straßennetze der Welt. Sein Ausbau ist im wesentlichen abgeschlossen. Der Straßenbau muß deshalb behutsamer betrieben werden als bisher. Insbesondere der Neubau von Straßen ist auf das dringend notwendige Mindestmaß zu beschränken. Die sozialdemokratischen Maßstäbe „Qualität vor Quantität“ und „Ausbau statt Neubau“ sind auch von den Bürgern in einem breiten Maße akzeptiert worden. Die überdimensionierten Autobahnneubaupläne dieser Bundesregierung werden deshalb von den Sozialdemokraten abgelehnt.
- b) Investitionsschwerpunkt im Bereich der Deutschen Bundesbahn sind neben dem kombinierten Verkehr die Neu- und Ausbaustrecken. Sie müssen beschleunigt fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Die Deutsche Bundesbahn muß ihre Angebotsverbesserungen aufgrund dieser Schnellfahrstrecken möglichst schnell am Markt placieren, um ihre Wettbewerbschancen zu verbessern. Damit wird dann auch gleichzeitig das eingesetzte Kapital wirtschaftlich nutzbar gemacht.

Die Sozialdemokraten treten ein für eine Verkehrspolitik, die den Menschen und seine Umwelt in den Mittelpunkt stellt.

(-/4.8.1986/st/ks)



Nur ein Tropfen auf den heißen Stein?

Frauenprojekte engagieren alle

Von Christa Randzio-Piath
Mitglied der Arbeitsgemeinschaft sozialdemokratischer Frauen (AsF)
Vorsitzende des Marie-Schlei-Vereins

Eigentlich wollte Miriam mit ihren fünf Kindern vom Marie-Schlei-Verein ein Wellblechdach. Die Alleinerziehende ohne Ausbildung und Erwerbsarbeit im peruanischen Wüstenort Sullana meinte dann aber wie die anderen Frauen im Frauenzentrum: am wichtigsten ist es, eine Ausbildung mit Aussicht auf Gelderwerb zu haben. Und so finanziert der Marie-Schlei-Verein zunächst mit 15.000 Mark ein Kursprogramm für Barfuß-Ärztinnen, Bäckerinnen, Schneiderinnen.

Die Finanzierungshilfe für ein Jahr garantiert nicht den Erfolg des Projekts. Aber die Markstücke der europäischen Frauen ermutigen und bestärken die Frauen in der Dritten Welt, die nicht einmal über Pfennig-Beträge verfügen. Solidarität ist für sie nicht nur eine Existenzgrundlage, Solidarität bestätigt sie auch in ihrer Frauenwürde und in ihrem Selbstwertgefühl. Viele Frauen in den städtischen Elendsvierteln und auf dem Land leisten schwerste Überlebensarbeit, ohne darauf vorbereitet zu sein. Zudem hat die Entwicklungshilfe - wie die verstorbene Entwicklungshilfeministerin Marie Schlei es einmal formulierte - den Männern geholfen, die Frauen benachteiligt. So haben Frauen in der Regel keinen Zugang zu den neuen Quellen sozialer Macht wie Bildung, Ausbildung, Technik und Geld. Ihre einzige Chance ist die Selbstorganisation. Und hier haben die Frauenprojekte eine nützliche Funktion. Sie vermitteln die lebensnotwendigen Kenntnisse, stärken das Gruppen- und Selbstwertgefühl der Frauen und helfen ihnen, sich zu organisieren und sich in den Entwicklungsprozeß ihrer Länder zu integrieren.

Stolz zeigen die 20 Frauen im Elendsviertel Pura-Pura die von ihnen genähten Schürzen und Schuluniformen. Als die ersten Produkte verkauft waren, erzählt die 23jährige Dona Margarita, hat mir mein Mann zum ersten Mal bei der Hausarbeit geholfen. Die Näherei-Werkstatt, mit einem Kindergarten kombiniert, haben die Slum-Frauen mit dem Frauenzentrum Gregoria Apaza zusammen aufgebaut. Der Marie-Schlei-Verein finanzierte die Ausbildungswerkstatt und die Aufbaukurse. Jetzt beginnen die Qualifizierungskurse, für die noch Geld gespendet werden muß.



Die Frauen haben sich ihre Tage sorgfältig eingeteilt. Auch wenn ihre Ausbildungsphase länger dauerte als erwartet - Vorkenntnisse der Frauen gab es nicht - sie haben sich geschickt ein Projekt ausgedacht, das auch auf dem Markt in Elendsvierteln in fast 5.000 Metern Höhe über der bolivianischen Hauptstadt ein Erfolg werden kann. Einen Teil des Geldes dürfen die Frauen, die ausgebildet haben, behalten, ein anderer Teil soll in einen Fonds, damit später andere Frauen ausgebildet werden können. Im nächsten Jahr soll eine Genossenschaft gegründet werden.

In Bolivien gibt es ähnliche Probleme wie im senegalesischen Kolda: die Frauen können nur einen Teil ihrer Zeit für die Ausbildung aufwenden. Für sie hat immer noch die Subsistenzwirtschaft, die Bestellung des kleinen Stückes Land, die Versorgung der drei Hühner oder des einen Schweins, das mühsame Einkaufen und aufwendige Zubereiten der Mahlzeiten Vorrang. Sie wissen, daß zwei Schlüsselprobleme der Dritten Welt in ihren Händen liegen: die Bekämpfung des Hungers und die Frage des Bevölkerungswachstums. In jedem Frauenprojekt wird über diese Fragen diskutiert. In der Regel werden auch Kurse über die Rechte und die soziale Stellung der Frau angeboten oder in den Gesprächen während der Ausbildung wird über diese Fragen diskutiert. In dem Kunststickerei-Projekt in Hart Hill, Jamaika, ziehen die jungen Frauen solche Konsequenzen: sie haben weniger Kinder als die Frauen, die keine Ausbildung haben. Frauen sind Wasserträgerinnen des Fortschritts. Mehr Geld muß ihnen unbürokratisch zur Verfügung stehen; denn die Interessen von Regierungen sind durchaus nicht immer in Übereinstimmung mit den Entwicklungsinteressen und den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Frauenprojekte zu bringen. Der Marie-Schlei-Verein engagiert sich, Frauen ihren selbstbestimmten Entwicklungsweg zu gehen: „Die Gesellschaft ist wie ein Karren, sie hat zwei Räder. Wenn ein Rad gebrochen ist, kommt der Karren nicht mehr vorwärts. Wenn man Frauen ungebildet, und rückständig läßt, hat die Gesellschaft ein gebrochenes Rad und kann sich nicht weiterentwickeln“, heißt ein indisches Sprichwort.

(-/4.8.1986/st/ks)

* * *

Spenden erbeten: Marie-Schlei-Verein, Neefestr. 2, 5300 Bonn 1

Sparkasse Bonn Kto-Nr. 14853857 (BLZ 38050000)

