

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 8 86 846 ppbn d

Inhalt

Horst Seefeld MdEP zum Abschluß der EG-Ratspräsidentschaft: Im Kern positiv.
Seite 1

Ernst Haar MdB zu einem Treffen von Gewerkschaften aus Ost und West: Eisenbahner engagieren sich für umweltfreundliche Verkehrspolitik.
Seite 2

Dr. Alfred Emmerlich MdB zur Erinnerung an den hessischen Generalstaatsanwalt Fritz Bauer, der vor 20 Jahren starb: Sein Erbe bleibt für die Rechtspolitik der SPD verpflichtend.
Seite 5

43. Jahrgang / 121

29. Juni 1988

Im Kern positiv

Zum Abschluß der EG-Ratspräsidentschaft

Von Horst Seefeld MdEP
Vizepräsident des Europäischen Parlaments

In diesen Tagen geht die sechsmonatige deutsche EG-Ratspräsidentschaft zu Ende. Sie kann im Kern positiv bewertet werden. Ohne Zweifel waren in dieser Zeit im Interesse der Überwindung der Stagnation in der EG wichtige Entscheidungen zu fällen, die - wie ich gerne zugebe - durch großen Einsatz des deutschen Außenministers und seiner Staatsministerin, aber auch durch die konstruktive Mitarbeit der EG-Kommission und ihres Präsidenten Jacques Delors, sowie durch das Drängen des Europäischen Parlaments zu einem beachtlichen Teil getroffen worden sind. Ich nenne besonders die Entscheidungen über

- die Lösung der Finanzkrise,
- die Vereinbarung zwischen den Institutionen zum künftigen Haushaltsverfahren,
- die Weiterentwicklung des Strukturfonds,
- die Begrenzung bei den Agrarausgaben,

und verweise auf andere Beschlüsse, die im Hinblick auf den Binnenmarkt ab 1993 überfällig waren.

Allerdings bleibt abzuwarten, ob und wie die getroffenen Grundsatzbeschlüsse in den nächsten Monaten in die praktische Politik umgesetzt werden. Wer die bisherige und vor allem die in den letzten Jahren praktizierte Schwerfälligkeit des Ministerrates und der durch nationale Egoismen gekennzeichneten Blockierungstaktik aufmerksam verfolgt hat, wird sich nicht wundern, wenn Zweifel angebracht erscheinen.

Ich muß aber auch darauf hinweisen, daß es nicht gelungen ist, die hohe Zahl der Arbeitslosen zu verringern und noch immer können über 16 Millionen Frauen und Männer eine Politik nicht verstehen und zu ihr Vertrauen haben, die ihnen keine Hoffnung und keine Zukunftschancen bietet. Europas Wirtschaftspolitik muß darauf ausgerichtet werden, daß Arbeitsplätze neu geschaffen werden.
(-/29.6.1988/st/ks)

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Haussallee 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.

Vom 1. Januar 1988
mit verweiltem & staatl.
Kreisläuferpapier



Eisenbahner engagieren sich für umweltfreundliche Verkehrspolitik

Zu einem Treffen von Gewerkschaften aus Ost und West

Von Ernst Haar MdB
Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)
Präsident des Internationalen Gewerkschaftsseminars der Eisenbahner

Kürzlich trafen sich die Vertreter von 56 Eisenbahnergewerkschaften aus 44 Ländern in Moskau zum 9. Internationalen Gewerkschafts-Seminar, um gemeinsam über den Beitrag von Eisenbahn und Bahnbeschäftigten zu Vollbeschäftigung, sozialem Fortschritt, Umweltschutz und Verkehrssicherheit im Interesse der Bevölkerung zu beraten. Diskussionsgrundlage für die 104 Delegierten bildeten Berichte der Gewerkschaften aus 13 Ländern West- und Osteuropas sowie Asiens.

Das alle zwei Jahre stattfindende Seminar stellt eine Diskussionsplattform für Gewerkschaften unterschiedlicher gesellschaftlicher und politischer Ausrichtung aus allen Teilen der Welt dar. Es nimmt damit im internationalen Bereich eine Sonderstellung ein. Die von Tagung zu Tagung steigende Teilnehmerzahl zeigt, wie stark das Interesse an Diskussionen in diesem Rahmen ist.

In ihrem einstimmig verabschiedeten Abschlußmemorandum weisen die Eisenbahnergewerkschaften mit großer Sorge auf den hohen Grad der Umweltbelastung in vielen ihrer Länder hin. Sie kritisieren die mangelnde verursachergerechte Anlastung der Umwelt- und Unfallkosten im Verkehrswesen. Dies stellt eine massive Subventionierung der Verkehrssysteme dar, die die höchsten Umweltschäden verursachen. Der Straßen- und Luftverkehr, die beiden Systeme mit den höchsten Umwelt- und Unfallkosten je Verkehrsleistung, werden so in unverträglicher Weise gegenüber der umweltfreundlichen Schiene und dem ebenfalls günstigen Binnenschifftransport bevorzugt. Straßen- und Luftverkehr können so durch die fehlende Anlastung der von ihnen verursachten sozialen Kosten unverträglich niedrige Preise am Markt anbieten. Die Eisenbahnergewerkschaften wenden sich daher entschieden gegen die in vielen Staaten zu beobachtende Widersinnigkeit bisheriger Verkehrspolitik, die den unfallträchtigen, umweltschädlichen und ein hohes Maß an Energie verbrauchenden Straßenverkehr zu Lasten der Schiene massiv bevorzugt. Sie fordern

- massive Anstrengungen zur Verringerung des Unfallrisikos im Verkehr,
- verstärkte Bemühungen zur Verringerung des Energieverbrauchs,
- eine erhebliche Herabsetzung der derzeit zulässigen maximalen Lärm- und Abgasemissionen insbesondere des Straßen- und Luftverkehrs sowie
- eine vollständige Heranziehung aller Verkehrsträger zu den von ihnen verursachten Umwelt- und Unfallkosten.

Da die Umwelt keine Grenzen kennt, ist es das Anliegen aller Gewerkschaften, auf diesem Gebiet rasch Fortschritte zu erzielen. Die am weitesten entwickelten Industrienationen haben dabei die Aufgabe, Motor der Entwicklung zu sein. Rasches politisches Handeln ist erforderlich, damit nachfolgende Generationen in einer intakten Umwelt leben können.

Die Eisenbahnergewerkschaften weisen auf die große Bedeutung der Eisenbahnen sowohl in der Gesamtwirtschaft, als auch im Verkehrssektor hin. Trotz aller von Land zu Land bestehenden Unterschiede ist zweifelsfrei, daß die Eisenbahnen nach wie vor eine bedeutende gesellschaftsformende Kraft darstellen. Große Teile der Bevölkerung und viele wirtschaftsschwache Regionen sind und bleiben auf die Bahn angewiesen. Ihr Leistungsangebot muß weiter ausgebaut und der Kundenservice verbessert werden.

Die Eisenbahnergewerkschaften fordern daher umfangreiche, international abgestimmte Investitionsprogramme

- zum Bau neuer Strecken,
- zum Ausbau des vorhandenen Netzes,
- zur Modernisierung der Bahnhöfe und Anlagen sowie
- zur Erneuerung des Fahrzeugparks.

Sie warnen jedoch davor, vom Hochgeschwindigkeitsverkehr „Wunderdinge“ zu erwarten. Der in den Vordergrund gestellte Aspekt der finanziellen Rentabilität dieses Verkehrs drängt zunehmend die Notwendigkeiten des gesellschaftlichen Bedarfs in den Hintergrund. Angesichts weiterhin knapper Finanzmittel der Bahnen konzentrieren die Unternehmensleitungen alle Anstrengungen auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Außerhalb eines betriebswirtschaftlich interessanten Kernnetzes unterblieben notwendige Investitionen, was zu Angebotsverschlechterungen im Regionalverkehr und schließlich zu Streckenstilllegungen führt. Hinzu kommt ein unverantwortlicher Personalabbau, der sich negativ auf den gesamten Servicebereich der Bahn auswirkt. Die Teilnehmer des 9. Internationalen Gewerkschafts-Seminars fordern daher eine angemessene Beteiligung des Staates an den Finanzkosten der Eisenbahnen. Nur so kann die Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher und sozialer Belange bei den Investitionsentscheidungen der Bahnen sichergestellt werden. Notwendig ist dies auch aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit mit den anderen Verkehrsträgern, deren Infrastruktur vollständig vom Staat erstellt und für eine zum Teil sehr niedrige Benutzungsgebühr zur Verfügung gestellt wird.

Die Möglichkeiten der demokratischen Mitbestimmung und der Übernahme von Verantwortung durch die Eisenbahner und ihre Gewerkschaften sind von Land zu Land und je nach Gesellschaftssystem sehr unterschiedlich. Die Berichte der Delegierten spiegeln die gesamte Bandbreite der Positionen und Möglichkeiten auf diesem Gebiet wider. Die Teilnehmer des 9. Internationalen Gewerkschafts-Seminars begrüßten die intensive Diskussion über die Möglichkeiten der demokratischen Mitbestimmung und Mitverantwortung der Eisenbahner und ihrer Gewerkschaften. Sie fordern eine umfassende Erweiterung der demokratischen Mitbestimmungs- und Mitverantwortungsmöglichkeiten der Eisenbahner und ihrer Gewerkschaften. Die Eisenbahner müssen die Möglichkeiten erhalten, ihre Arbeits- und Lebensbedingungen selbst mitgestalten zu können. Sie lehnen jede Änderung des Status der Eisenbahnen entschieden ab, wenn dies mit dem Ziel geschieht, Entlohnung, Arbeitszeit und Rechte der Beschäftigten zu verschlechtern.

Die Eisenbahnergewerkschaften treten für eine nachhaltige Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Beschäftigten im Verkehrswesen ein. Änderungen des Status der Eisenbahnen,

die ganz offensichtlich dem Ziel dienen, Entlohnung und Arbeitszeiten zu verschlechtern, werden daher entschieden abgelehnt. Erforderlich sind vielmehr Löhne, die den Eisenbahnern und ihren Familien ein sorgenfreies Leben ermöglichen sowie Arbeitszeiten, die eine volle Teilnahme auch der im Schichtdienst eingesetzten Eisenbahner am familiären und gesellschaftlichen Leben ermöglichen.

Die Teilnehmer des 9. Internationalen Gewerkschafts-Seminars fordern eine positive Harmonisierung der Arbeits- und Lebensbedingungen aller im Verkehrswesen beschäftigten Arbeitnehmer auf hohem Niveau. Es geht nicht an, daß insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe in unverantwortlichem Umfang Überstunden geleistet werden. Dies ruiniert die Gesundheit der Beschäftigten, erhöht in starkem Maße die Unfallgefahr und führt zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Straße. Die geltenden Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals sind daher rasch zu verbessern und ihre Einhaltung strikt zu überwachen.

Die Eisenbahnergewerkschaften stellen mit Sorge fest, daß in zahlreichen Ländern, insbesondere in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, eine Politik betrieben wird, die die Eisenbahnen bewußt benachteiligt. Die in diesen Ländern betriebene Liberalisierungspolitik, die Fragen der Umwelt-, Verkehrssicherheits-, Raumordnungs- und Sozialpolitik bewußt außer Acht läßt, wirkt sich eindeutig zum Nachteil der Bahnen aus. Die Eisenbahnergewerkschaften lehnen eine solche Politik ab und fordern eine Neuorientierung. Die Lebensqualität der Bevölkerung muß Vorrang vor dem Interesse der Gewinnmaximierung haben. Notwendig ist eine beschäftigungsfördernde, soziale und umweltfreundliche Verkehrs- und Bahnpolitik.

Die Forderungen der Eisenbahnergewerkschaften zur Erreichung dieses Zieles lauten:

- Die Regierungen müssen unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte des gesellschaftlichen Nutzens ihre Eisenbahnpolitik konkret, klar und auf lange Sicht hin formulieren.
- Die Verkehrspolitik muß dem Umweltschutz, der Verbesserung der Lebensqualität und der Vollbeschäftigung Priorität einräumen.
- Die Verkehrsträger müssen anders als bisher in vollem Umfang für die von ihnen verursachten Unfall-, Umwelt- und Wegekosten aufkommen.
- Die Wettbewerbsverzerrungen zwischen und innerhalb der Transportarten müssen beseitigt werden.
- Die Eisenbahnen müssen eine entsprechende Unterstützung ihrer Infrastrukturkosten erhalten.
- Der Staat darf sich nicht seiner Verantwortung für die Eisenbahnen entziehen. Die Kosten der in Erfüllung staatlicher Aufgaben von den Bahnen erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen müssen in gleicher Weise wie die entsprechenden Neuinvestitionen vom Staat übernommen werden.

- Es ist von größter Wichtigkeit, entscheidende Schritte zur Verringerung der hohen Schulden vieler Eisenbahnunternehmen zu ergreifen.
- Die Eisenbahnen müssen international stärker zusammenwachsen. Die Vergangenheit hat gezeigt, daß die Schiene überall dort, wo sie ihr Angebot verbessert hat, Erfolge verbuchen konnte. Im Güterverkehr einiger Länder ist hier insbesondere der Huckepack- und Containerverkehr erfolgreich. Hier sind weitere Investitionen ebenso notwendig, wie im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr. Ein internationales Netz schneller Züge sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr ist zur Sicherung der Zukunftschancen der Bahn erforderlich.

In einem eindringlichen Appell fordern die Delegierten eine sofortige Beendigung des Wettrüstens und die Entwicklung eines umfassenden Konzepts der Abrüstung sowohl im atomaren wie auch im konventionellen Bereich. Sie begrüßen den im vorigen Jahr abgeschlossenen INF-Vertrag und fordern seine schnellstmögliche Ratifizierung. Diesem ersten Abrüstungsschritt müssen nun schnell weitere folgen.

Als ein Problem gleich großer Bedeutung sehen die Eisenbahnergewerkschaften das Wohlstandsgefälle zwischen Nord und Süd an. Es kann nicht hingenommen werden, daß große Teile der Weltbevölkerung in Armut und Hunger leben. Der dank des technischen Fortschritts vorhandene Wohlstand muß sowohl zwischen den einzelnen Ländern als auch innerhalb jedes Landes gerecht verteilt werden.

Die Eisenbahnergewerkschaften erklären ihre Solidarität mit den in Südafrika für die Überwindung der Apartheid kämpfenden Eisenbahnern. Sie fordern alle Regierungen und alle internationalen Organisationen auf, durch politischen und wirtschaftlichen Druck die derzeitige Regierung der Südafrikanischen Republik zur sofortigen Beendigung der Rassentrennung zu veranlassen. Alle Bewohner Südafrikas müssen umgehend gleiche politische und wirtschaftliche Rechte erhalten. Alle politischen Gefangenen sind sofort freizulassen. Dies ist der einzige Weg, um den drohenden Bürgerkrieg in Südafrika zu vermeiden.

Das 10. Internationale Gewerkschafts-Seminar der Eisenbahner wird, einer Einladung der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands folgend, im Jahr 1990 in der Bundesrepublik Deutschland stattfinden. Der Dialog zwischen Ost und West sowie Nord und Süd wird dabei weiter intensiviert und auf eine dauerhafte Grundlage gestellt werden.

(-/29.6.1988/rs/ks)

* * *

Sein Erbe bleibt für die Rechtspolitik der SPD verpflichtend

Zur Erinnerung an den hessischen Generalstaatsanwalt Fritz Bauer, der vor 20 Jahren starb

Von Dr. Alfred Emmerlich MdB

Am 30. Juni vor 20 Jahren starb der hessische Generalstaatsanwalt Fritz Bauer, kurz vor seinem 65. Geburtstag.

Fritz Bauer ist wie nur wenige dafür eingetreten, daß die Rechtspolitik nach dem Zweiten Weltkrieg und der Hitler-Barbarei nicht restaurativ, sondern reformerisch sein und sich an den Grundrechten sowie seinen demokratischen, freiheitlichen und sozialen Grundlagen orientieren müsse. Insbesondere war Bauer ein ebenso leidenschaftlicher wie unermüdlicher Vorkämpfer der Strafrechtsreform. Er forderte die Abkehr vom traditionellen Vergeltungsstrafrecht und sah in der Wiedereingliederung des Straftäters die eigentliche Aufgabe des Strafvollzugs.

Fritz Bauer hat insbesondere das sozialdemokratische Strafrechtsdenken geprägt. Seine Bücher „Die Verbrechen und die Gesellschaft“ und „Sexualität und Verbrechen“, aber auch das Werk „Auf der Suche nach dem Recht“ haben die von den sozialdemokratischen Bundesjustizministern durchgeführte Strafrechtsreform vorbereitet und wesentlich bestimmt.

1933 wurde Fritz Bauer, der 1930 mit 26 Jahren der jüngste Amtsrichter Deutschlands war, von den Nazis entlassen und in ein Konzentrationslager geworfen. 1936 emigrierte er nach Dänemark und Schweden. Dort arbeitete er für das wissenschaftliche Institut der Gewerkschaften auf dem Gebiet der Nationalökonomie.

Fritz Bauer hat gegen die Verdrängung der Nazizeit und des nationalsozialistischen Unrechts gekämpft und immer wieder das verbrecherische Wesen von Faschismus und Nazismus aufgezeigt, insbesondere in seinem Buch „Die Wurzeln faschistischen und nationalsozialistischen Handelns“. Zudem hat er den deutschen Widerstand in beispielhafter Weise gerechtfertigt und sich entschieden gegen alle Versuche gewandt, ihn ins Zwielicht zu stellen. Im Dezember 1962 sprach er vor Göttinger Professoren und Studenten über das Thema „Staatliches Unrecht und Widerstand“. 1965 veröffentlichte er sein Buch „Widerstand gegen die Staatsgewalt“.

Auch in das aktuelle politische Geschehen hat Fritz Bauer eingegriffen, zum Beispiel in der „Spiegel“-Affäre. Die vordemokratischen und obrigkeitstaatlichen Bezüge des Staatsschutzrechtes hat er bei dieser Gelegenheit aufgezeigt und aufgezeigt, wie es in der Demokratie umgestaltet werden müsse. Auch die spätere Reform dieses Teils des Strafrechts geht auf Fritz Bauer zurück.

Fritz Bauer gehört zu den großen sozialdemokratischen Rechtspolitikern. Sein Erbe war, ist und bleibt für sozialdemokratische Rechtspolitik verpflichtend.

(-/29.6.1988/rs/ks)

* * *