

mit das Defizit in der Leistungsbilanz zu mindern. Mit billigen Investitionskrediten für kleine und mittlere Unternehmen schließlich sollen dem Mittelstand Pleiten erspart werden, die gleichzeitig auch Arbeitsplätze kosten würden.

Doch woher die Milliarden nehmen? Helmut Schmidt wußte Rat.

Nur wenige Stunden vor dem Abendkränzchen der Koalitionäre hatten der Kanzler und der französische Ministerpräsident Raymond Barre in Bonn ein Gespräch über die Geldbeschaffung geführt. Der Plan: Gemeinsam sollen Deutsche und Franzosen auf den internationalen Kapitalmärkten — im Zweifel bei den Ölstaaten — eine Anleihe in Höhe von zehn bis 12,5 Milliarden Ecu (europäische Rechnungseinheiten) aufnehmen. Das entspricht einem Kredit von zwölf bis fünfzehn Milliarden Mark. Jedes Land soll seine Hälfte für die Wirtschaftsbelebung nutzen.

Mit einem Trick wird vermieden, daß der Pump-Betrag die Staatsschuld weiter aufbläht. Im Bundeshaushalt nämlich wird das in den Industriestaat Deutschland transferierte Ölgeld gar nicht auftauchen.

Das Geschäft soll die staatliche Kreditanstalt für Wiederaufbau zu einem marktüblichen Zins abwickeln. Die Frankfurter Bank würde das Geld anschließend zu günstigen Bedingungen an mittelständische Unternehmen weiterreichen. Die Bundeskasse würde lediglich mit der Zinssubvention belastet. Diese Zusatzlast, so fordern Schmidt und sein Finanzminister, soll durch Einsparungen an anderer Stelle erwirtschaftet werden.

Mit dem mutmaßlichen Geldgeber hat Schmidt auch ein Druckmittel in der Hand, die Fraktion bei einer anderen Entscheidung gefügig zu machen. Wenn keine Bereitschaft bestehe, so könnte der Kanzler argumentieren, den Sozialisten gewünschten Waffen zu liefern, werde wohl auch deren Neigung gering sein, Franzosen und Deutschen auf der Kapitalsuche behilflich zu sein.

RADIKALEN-ERLASS

Maß an Treue

Ein erster Schritt weg von den Berufsverboten im öffentlichen Dienst: Verkehrsminister Hauff bot sieben Bahnbeamten aus DKP und NPD Angestelltenverträge an.

Bonn's Verkehrsminister Volker Hauff mußte sich schneller beim Wort nehmen, als er gehatet.

Vor anderthalb Jahren hatte Hauff, damals noch Forschungsminister im Kabinett, in seinem Buch „Sprachlose Politik“ die Bonner Handhabung des sogenannten Radikalen-Erlasses kriti-

siert, der Extremisten vom Zugang zum öffentlichen Dienst aussperrt. Autor Hauff damals: „Was schadet es beispielsweise unserem Staat, wenn ein Kommunist eine Lokomotive lenkt?“ Von seinen Kollegen verlangte er kategorisch eine Kursänderung, und zwar nicht durch „die Bürokratie“, sondern „politisch“, durch den „zuständigen Minister“.

Seit fünf Monaten ist der Buchschreiber als Chef des Verkehrsministeriums selbst zuständig — und ebenso diskret wie eifrig dabei, sein Wort einzulösen: Gemeinsam mit dem Justiz- und dem Innenminister hat Hauff bei der Bundesbahn eine Aktion gestartet, an deren Ende die Berufsverbote wenigstens gelockert sein könnten.



DKP-Lokomotivführer Röder
Rückverbeamtung möglich

Anlaß der Hauff-Aktivitäten war ein Lokomotivführer: der aktive DKP-Mann Rudi Röder, dem 1976 als erstem Bundesbahner wegen seiner politischen Haltung Berufsverbot angedroht worden war.

Seit längerem schon läuft gegen den Eisenbahner aus Würzburg, seit 19 Jahren im Job und seit drei Jahren von seinen Vorgesetzten geschätzter „Beamter auf Lebenszeit“, ein Disziplinarverfahren.

Schon kurz nach der Bundestagswahl hatte sich Hauff in dieser Sache Rat bei juristisch versierten Genossen geholt. Zusammen mit dem damaligen Justizminister Hans-Jochen Vogel und dem besonders engagierten Bundestagsabgeordneten Peter Conradi überlegte er, wie Röder und anderen Betroffenen geholfen werden könnte, ohne daß man mit den Verfassungsschreibern in Karlsruhe über Kreuz komme.

Der Ausweg: Der Verkehrsminister solle Röder und fünf weitere DKP-Mitglieder sowie den NPD-Mann Ulrich Eigenfeld, Bundesbahnhauptsekretär aus dem oldenburgischen Varel, künftig nicht mehr als Beamte, sondern als Angestellte beschäftigen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts ist es bislang nicht möglich, die Ansprüche an die Verfassungstreue von Beamten je nach deren Tätigkeit höher oder niedriger zu schrauben. Ein Fahrkartenverkäufer muß, so befanden die Karlsruher, genauso standfest die freiheitliche demokratische Grundordnung (FDGO) vertreten wie ein Bundesbahnpräsident.

Die Lösungsformel der drei Sozials hätte den großen Vorteil, daß Angestellte, die der DKP und NPD angehören, nicht mehr diese nach dem *Beamtengesetz* vorgeschriebene Voraussetzung erfüllen müßten. Im Falle Röder hatte dessen Kandidatur zum bayrischen Landtag und zum Würzburger Stadtrat genügt, ihm die Qualifikation zum Beamten zu bestreiten.

In Absprache mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn beauftragte Hauff die zuständige Fachabteilung des Verkehrsministeriums zu prüfen, ob der mit Vogel und Conradi gefundene Ausweg gangbar sei.

Die Antwort war ermutigend. Die Zentralabteilung des Verkehrsministeriums befand,

- ▷ aus verfassungsrechtlicher Sicht könnten die meisten bei der Bahn anfallenden Aufgaben von Angestellten und Arbeitern wahrgenommen werden; und
- ▷ anders als nach Beamtenrecht könne von nichtbeamteten Arbeitnehmern im öffentlichen Dienst je nach Funktion ein unterschiedliches „Maß an Verfassungstreue“ verlangt werden.

Hauffs Hausjuristen meldeten freilich Zweifel an, ob die kommunistischen Eisenbahner mitspielen würden. Denn immerhin müßten Röder und seine Genossen, so die Bürokraten, von sich aus ihre Degradierung zu Angestellten beantragen und damit zugleich freiwillig ein geringeres Einkommen hinnehmen. Da die „extremen Parteien“ zudem „ersichtlich an ‚Märtyrern‘ interessiert“ seien, hielten die Ministerialen das Einverständnis der Beamten für „unwahrscheinlich“.

Doch es kam anders. Hauff wies den Bahnvorstand an, in Einzelgesprächen mit den Betroffenen — außer Röder die zwei Beamten auf Lebenszeit Hans Schulz (Homburg/Saar) und Ulrich Ei-

Rote Gefahr

In Moskau erläuterte Außenminister Genscher den Sowjets, unter welchen Bedingungen Abrüstungsgespräche stattfinden könnten.

An starken Sprüchen hatte Hans-Dietrich Genscher nicht gespart, bevor er am vergangenen Donnerstag zu Gesprächen mit seinem Amtskollegen Andrej Gromyko und Parteichef Leonid Breschnew in die Sowjet-Union flog. Im Kabinett verkündete der FDP-Chef selbstbewußt, er werde in Moskau keiner Diskussion ausweichen, „wer jetzt eigentlich aufrüstet, die Russen oder wir“.

Wenn die Sowjets nicht endlich einlenkten, warnte der Außenminister, müsse er eben „sagen, was Sache ist“, und den westdeutschen Bürgern den ganzen Umfang der militärischen Bedrohung durch Moskau klarmachen: „Den Ost-West-Beziehungen wird das bestimmt nicht guttun.“

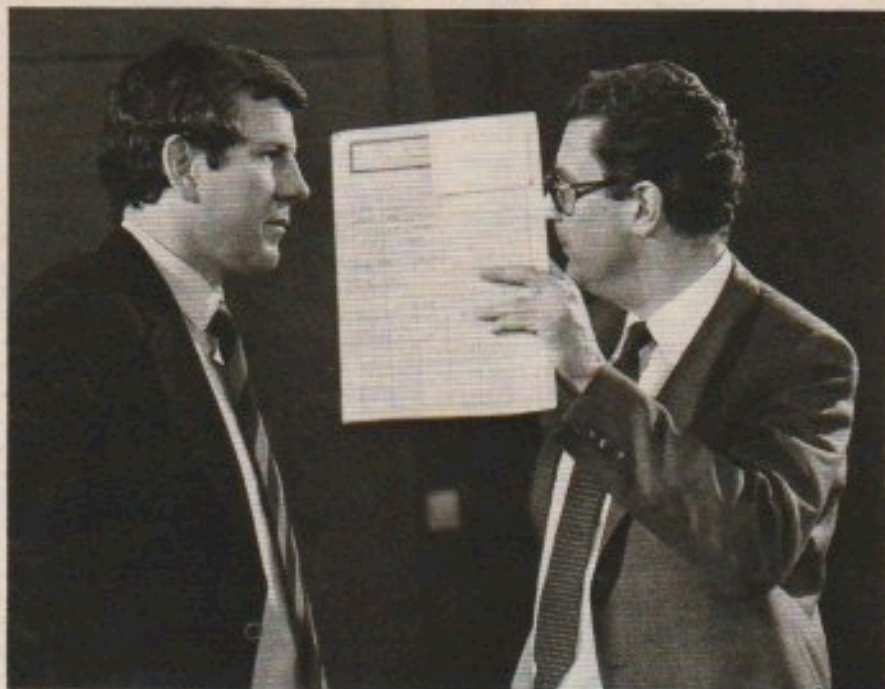
Und während die Sozialdemokraten noch zögerten, setzte Genscher ein schroffes Nein zu dem Breschnew-Vorschlag durch, Ost und West sollten vorerst auf die Stationierung weiterer Mittelstreckenwaffen verzichten.

Am vergangenen Donnerstag aber, bei der ersten Gesprächsrunde im sowjetischen Außenministerium, mochte Genscher nicht mehr länger Primus spielen. Kaum hatte Gromyko begonnen, die Offerte eines Raketenmoratoriums im Detail zu erläutern, da berief sich Genscher auf Helmut Schmidt.

Dem Kanzler sei die Rüstungskontrolle eine Herzensangelegenheit, die er mit großem persönlichem Engagement verfolge, trug der Außenminister vor, Gromyko möge sich erinnern, mit welchem Ernst Helmut Schmidt bei seinem Moskau-Besuch im Sommer vergangenen Jahres mit Verteidigungsminister Dmitrij Ustinow und hohen Sowjetgenerälen über die Qualität der russischen SS-20-Rakete diskutiert habe.

Schmidts Angaben über Reichweite, Treffgenauigkeit und die Zahl der bereits aufgestellten Atomgeschosse habe damals kein Militär widersprochen. Inzwischen richte die Sowjet-Union über 200 dieser Raketen auf Westeuropa — ein derart bedrohliches Arsenal, daß selbst ein einseitiger Verzicht der Sowjets auf die Stationierung weiterer SS-20 die tiefe Besorgnis des Kanzlers nicht mehr ausräumen könne.

Mit unbewegter Miene hörte sich Gromyko die mit Schmidt-Zitaten garnierte Abfuhr an. So hart waren die Deutschen bei der Verteidigung des Nachrüstungsbeschlusses der Nato noch nie aufgetreten.



Dienstherren Hauff, Baum: „Entbeamtung von Fall zu Fall“

genfeld (Varel) sowie die Beamten auf Probe Gerhard Wiese (Augsburg), Jürgen Hoffmann (Herten) und Alois Schütz (Schwabach) — die Lage zu klären.

Zur Überraschung des Verhandlungsführers Hans-Joachim Gröben zeigten sich die Anwälte der DKP-Mitglieder durchaus bereit, die Offerte anzunehmen. Die Advokaten ließen erkennen, daß sie gegenwärtig wenig Chancen sehen, durch eine spektakuläre höchstrichterliche Entscheidung den Status ihrer Mandanten zu sichern. Sie gaben sich mit der Zusage der Bahnvertreter zufrieden, bei veränderter „Sach- und Rechtslage“ sei eine „Rückverbeamtung“ möglich.

Das endgültige Einverständnis ihrer Klienten machten die Juristen jedoch von einer Bedingung abhängig: Die Bahn müsse auch den 31jährigen kommunistischen Zugführer Hans-Jürgen Langmann aus Marl als Angestellten übernehmen.

Auf Betreiben von Bundesdisziplinaranwalt Hans Rudolf Claussen hatte die Dortmunder Kammer des Bundesdisziplinargerichts im vergangenen Jahr die Entlassung dieses „Beamten auf Lebenszeit“ für Recht erkannt. Langmann, so die mehr als dürftige Argumentation der Richter, habe durch seinen Beitritt zur DKP das entscheidende „Minimum an Gewicht und Evidenz“ einer Treupflichtverletzung erbracht. Eine DDR-Reise habe das Bild noch abgerundet.

Mitte Februar gingen Verkehrsminister und Bahn auf die Forderung der DKP-Leute ein. In Gesprächen mit FDR-Innenminister Gerhart Baum sicherte sich Hauff ab, daß aus dem für die Verfassung zuständigen Ressort kein Widerspruch zu erwarten sei.

Hauff räumte gegenüber Baum jedoch ein, „daß eine Entbeamtung auch für die Deutsche Bundesbahn keine generelle Lösung des Problems der Beschäftigung von Extremisten im öffentlichen Dienst ist, sondern dieser Weg nur nach sorgfältiger Einzelfallprüfung in Frage kommen kann“.

Mit dieser Formel möchten Hauff und Baum dem Vorwurf vorbeugen, sie unterließen mit der Bahn-Aktion die Gerichte und mißachteten das Disziplinar- und Beamtenrecht. Einige der Verfahren sind nämlich bereits beim Bundesdisziplinar- oder beim Bundesverwaltungsgericht anhängig. Da die sechs DKP-Mitglieder — NPD-Mann Eigenfeld hat noch um Bedenkzeit gebeten — vereinbarungsgemäß bei den zuständigen Bundesbahndirektionen ihre Entlassung aus dem Beamtenverhältnis und den Abschluß eines Angestelltenvertrages beantragt haben, sind, wie im Falle Langmann, die noch laufenden Prozesse gegenstandslos geworden.

Inzwischen hat Bundesbahnpräsident Wolfgang Vaerst per Schnellbrief die Chefs der Bahndirektionen München, Nürnberg, Saarbrücken und Essen angewiesen, „persönlich sicherzustellen, daß die Anträge unverzüglich und reibungslos bearbeitet werden“.

Der von Hauff verlangte radikale Kurswechsel in der leidigen Frage der Berufsverbote, die im Ausland seit Jahren das Bild der Bundesrepublik trüben, ist der Vorstoß des Verkehrsministers freilich noch nicht, allenfalls eine pragmatische Notlösung.

Doch Hauff ist immerhin optimistisch, daß sein Beispiel auch in anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes Schule machen könnte. Der Minister: „Das ist ein erster und wichtiger Schritt in die richtige Richtung.“