

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredaktion:  
Helmut G. Schmidt  
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 12

Postfach: 120 408  
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39  
Telex: 08 86 646-48 ppbn d

## Inhalt

Dr. Hans-Jochen Vogel,  
Justizminister, kündigt  
einen Gesetzentwurf zur  
Regelung der Transplan-  
tations-Problematik an.

Seite 1/2

Klaus Immer MdB hält die  
Überprüfung der Gemein-  
schaftsaufgaben für drin-  
gend erforderlich.

Seite 3/4

Lothar Curdt MdB sieht  
in der Einführung einer  
Lkw-Zusatzsteuer in  
Österreich eine neue  
Markt-Chance für die  
Bundesbahn.

Seite 5

Herausgeber und Verleger:

Sozialdemokratischer  
Pressedienst GmbH  
Godesberger Allee 108-112  
5300 Bonn 2  
Telefon: (0 22 21) 37 66 11

33. Jahrgang / 35 /

20. Februar 1978

Klare Regeln für Organspende

-----  
Transplantations-Problematik aus rechtspolitischer Sicht

Von Dr. Hans-Jochen Vogel MdB

Bundesminister der Justiz und SPD-Präsidiumsmitglied

Die Transplantation hat in den letzten Jahren als Behand-  
lungsmethode zunehmend an Bedeutung gewonnen. Allein in der  
Bundesrepublik werden jährlich 3.000 bis 4.000 Augenhornhäute  
übertragen, davon rund 2.000, um eine völlige Erblindung  
des Patienten zu verhindern. Eine noch größere Transplantations-  
frequenz finden wir bei den sog. Gehörknöchelchen, deren  
Übertragung dem Patienten in aller Regel die Hörfähigkeit bis  
zum Lebensende erhalten kann. Neue Erkenntnisse auf dem Ge-  
biet der Immunologie lassen erwarten, daß die Chirurgie wei-  
tere Erfolge vor allem auch auf dem Gebiet der Nierentrans-  
plantation erzielen wird. In zahlreichen Fällen kann hier  
die Organübertragung schon jetzt zu einer wesentlichen Le-  
bensverlängerung beitragen.

Die mit der Organentnahme zusammenhängenden Fragen sind ge-  
setzlich nicht besonders geregelt. Die vom Bundesminister  
der Justiz angestrebte Normierung dieses Bereichs wird des-  
halb nicht nur für die möglichen Organspender und deren Ange-  
hörige ein Mehr an Rechtssicherheit schaffen. Sie soll zu-  
gleich den Ärzten klare Regeln an die Hand geben, unter wel-  
chen Voraussetzungen bei einem Verstorbenen Organe oder an-  
dere Transplantate entnommen werden dürfen.

Die beabsichtigte Regelung muß dabei zwei zum Teil einander  
widerstrebenden Gesichtspunkten Rechnung tragen. Organspen-  
den können Leben retten, Krankheiten heilen, Leiden mindern;  
eine effektive Ermöglichung dieser Behandlungsmethode liegt  
daher im allgemeinen Interesse. Andererseits kann es für den  
einzelnen von Bedeutung sein, gewährleistet zu wissen, daß  
nach dem Tode nicht in seine oder seiner Angehörigen körpe-  
liche Integrität eingegriffen wird; einem solchen - vielleicht  
religiös oder weltanschaulich bedingten - Willen darf die  
Rechtsordnung nicht ohne weiteres den Respekt versagen.

In der rechtspolitischen Diskussion sind im wesentlichen  
drei Lösungen erörtert worden, die einen angemessenen Aus-  
gleich der aufgezeigten Interessen erreichen wollen:

- Der Weg, jede Transplantation von der Zustimmung des Organspenders oder seiner Angehörigen abhängig zu machen, ist einfach, aber im Hinblick auf die steigende Zahl notwendiger Organübertragungen nur schwer zu verwirklichen.
- Die "Widerspruchslösung" geht deshalb den umgekehrten Weg; sie will dem einzelnen, der sich gegen die Entnahme von Organen nach seinem Tode ausspricht, zumuten, diesen Willen ausdrücklich kundzutun. Im Hinblick auf das allgemeine Interesse an der Durchführung von Transplantationen erscheint es gerechtfertigt, dem einzelnen, der mit einer Organentnahme nicht einverstanden ist, anzurathen, zur Durchsetzung dieses Willens selbst aktiv zu werden. Freilich setzt die "Widerspruchslösung" eine breite Information der Öffentlichkeit über die Widerspruchsmöglichkeiten voraus; denn nur der informierte Bürger kann die ihm vom Gesetzgeber eingeräumte Entscheidungsbefugnis auch wirklich bewußt ausschöpfen.
- Die "Informationslösung" zweifelt an dem lückenlosen Erfolg einer solchen Aufklärungsarbeit. Um den Individualwillen stärker zum Tragen zu bringen, will sie - trotz unterbliebenen Widerspruchs des Organspenders vor seinem Tod - auch dessen nächsten Angehörigen in gewissem Umfang die Möglichkeit einräumen, eine Organentnahme zu untersagen. Der Arzt soll vor einer Transplantation verpflichtet sein, einen der nächsten Angehörigen vor der beabsichtigten Organentnahme zu informieren und einen etwaigen Widerspruch der Angehörigen zu respektieren. Praktisch läuft die Informationslösung weitgehend auf eine Befragung der Angehörigen hinaus, die dadurch - oft zugleich mit dem Erhalt der Todesnachricht - vor eine außerordentlich schwierige Entscheidung gestellt und damit zusätzlich belastet werden.

Im Ergebnis erscheint deshalb die "Widerspruchslösung" als der gangbarste Weg: Sie ist einerseits hinreichend effektiv, um die Verfügbarkeit möglichst vieler Transplantate sicherzustellen und so den Anforderungen der modernen Heilkunde Rechnung zu tragen. Andererseits respektiert sie den Willen des Einzelnen, der die Entscheidung über sich selbst zu Lebzeiten treffen muß.

Ein praktisches Bedenken gegen die "Widerspruchslösung" bleibt freilich noch auszuräumen: Wird ein etwaiger Widerspruch nur auf einem lose dem Ausweispapier beigelegten Schriftstück vermerkt, kann dies bis zum Tode des Ausweisinhabers leicht verloren gehen; der Widerspruch bliebe damit im Ergebnis oft unberücksichtigt. Zur Zeit werden deshalb Gespräche mit den Innenministern der Länder geführt, um die Eintragung sowohl eines positiven als auch eines negativen Organspendewillens in den Personalausweisen selbst zu ermöglichen. Gelingt dies, so wäre zugleich sichergestellt, daß jeder Bürger spätestens bei der Neuausstellung eines Personalausweises mit der Problematik einer etwaigen Organspende konfrontiert wird. Im Zusammenwirken mit einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit ließe sich eine praktisch lückenlose Aufklärung der Bürger über die Notwendigkeit von Transplantationen und die Widerspruchsmöglichkeiten hiergegen erreichen.

Ich bin zuversichtlich, daß die derzeitigen Bemühungen um eine sachgerechte Regelung der Problematik von Organspenden Erfolg haben werden und die Bundesregierung dem Parlament noch in dieser Legislaturperiode einen Gesetzentwurf zur Regelung dieser schwierigen Fragen vorlegen kann.

(-/20.2.1978/hi/ben)

### Gemeinschaftsaufgaben Überprüfen ?

---

Auch Zonenrand-Förderung darf nicht tabuisiert werden

Von Klaus Immer MdB

Mitglied des Bundestagsausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Manche Bundesländer möchten die "Gemeinschaftsaufgaben", Verbesserung der Agrarstruktur" und "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur", ganz abgeschafft wissen. Das Geld soll der Bund jedoch weiterzahlen. Aber unabhängig von dieser Forderung muß ernsthaft die Frage gestellt werden, ob sich dieses Programm tatsächlich bewährt hat und ob eine Veränderung der Zielsetzung und der Methoden heute notwendig erscheint.

Niemand wird verkennen, daß die Agrarstruktur nachhaltig verbessert worden ist. Auf der anderen Seite ist zu beklagen, daß die raumwirksame Bedeutung dieses Programms nicht nur im Bereich der Flurbereinigung, sondern auch und gerade im Blick auf das "Einzelbetriebliche Förderungsprogramm" zu wenig beachtet und als Steuerungselement eingesetzt wurde. Das sogenannte "Bergbauernprogramm" zielt zwar in die richtige Richtung; aber die regionalisierte Förderung steckt noch in den Kinderschuhen. Fast völlig fehlt die Abstimmung der beiden Programme. Man kann nicht auf der einen Seite stolz behaupten, daß dieses Programm "den ländlichen Raum als Ganzen im Blick" habe, jedoch bei den Förderungsmaßnahmen die Wirtschafts- und Sozialstruktur des jeweiligen Raumes andererseits völlig unberücksichtigt lassen. Es erscheint auch nach wie vor problematisch, daß dieses Programm Elemente enthält, die eigentlich in den Bereichen des "Sozialen Wohnungsbaus (Regionalprogramm)" oder des "Modernisierungsgesetzes" gehören. Ähnliches gilt für das "Dorfsanierungsprogramm", das die Sanierungsbedürftigkeit nicht nach der tatsächlichen Situation des jeweiligen Dorfes, sondern mehr nach der Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe mißt. Und das am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts! Also in einer Zeit, in der die meisten Dörfer mit sanierungsbedürftigen Ortskernen oder -teilen von Menschen bewohnt werden, die mit Landwirtschaft nichts zu tun haben; aber auch sie haben einen Anspruch darauf, daß der Wohnwert in ihrem Dorf verbessert wird.

Eine andersartige Zielrichtung muß die Überprüfung der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" haben. Mittlerweile sind 60 Prozent der Fläche mit 34 Prozent der Bevölkerung in der Bundesrepublik zum Fördergebiet erklärt

worden. Die Zahl der "Schwerpunktsorte" wird sogar noch heraufgesetzt. Immer noch werden, an Minimalstrukturen orientiert (Arbeitsmarktssituation in Relation zur Bevölkerungsentwicklung), Unsummen ausgegeben für die Herrichtung von Industriegelände, das kaum einer haben will, weil es zur Zeit, und wohl auf lange Sicht, keine in die Fläche expandierenden Erstinvestitionen gibt. Bei der Festlegung der Bestimmungsmerkmale hat man auch in der Fortschreibung aufgrund von Erfolgs- (oder mehr Mißerfolgs-) kontrollen versäumt, nach den Ursachen der Stagnation in den aus der Förderung herausgenommenen Gebieten und Orten zu fragen. Man hat immer wieder Gebiete und Orte als "geheilt entlassen"; heute werden sie zu Rückstandsgebieten mit einer Abwanderungsquote junger Menschen, die bedrohlich ist.

Man wird hier endlich zu einer Grundsatzentscheidung kommen müssen, so unpopulär sie sein mag:

- 1/ Nicht alle schwach strukturierten Gebiete können saniert werden. Diese generell als "Fremdenverkehrsgebiete" auszuweisen, ist keine Chance für die dort lebenden Menschen. Der Abwanderungsprozeß, auch der älteren Menschen, kann nur durch Anreize in den Mittelzentren positiv beeinflußt werden.
- 2/ Für die Bereitstellung von Förderungsmitteln ist die Ausstattung mit einem gewissen Mindeststandard Voraussetzung.
- 3/ Auch die Förderung des sogenannten "Zonenrandgebietes" kann bei einer Überprüfung nicht tabu sein; zu groß sind die Fehlinvestitionen, deren Qualität darin besteht, daß die Abwanderung junger Menschen dennoch nicht gestoppt wird.
- 4/ Regionale Wirtschaftsförderung und Verkehrspolitik sind besser zu koordinieren, damit nicht gerade dort Bundesbahnstrecken stillgelegt werden, wo man sich gerade entlang der Strecke Industrieansiedlungen verspricht.
- 5/ Der Verbesserung der Infrastruktur, insbesondere innerhalb der Schwerpunktsorte ist noch mehr Vorrang einzuräumen und sie muß eng gekoppelt werden an Maßnahmen der Städtebauförderung und der Modernisierung sowie der Verkehrsverbesserung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.
- 6/ Im Grunde müßte erreicht werden, daß die Gemeinschaftsaufgaben ausschließlich nach dem zwischen Bund und Ländern, jetzt allerdings dringend fortzuschreibenden Bundesraumordnungsprogramm (das die Landesentwicklungspläne einschließt) beurteilt und praktikabel gemacht werden.

Das muß die Möglichkeit einer parlamentarischen Beratung, Beschlußfassung und Kontrolle einschließen.

Die Überprüfung der Gemeinschaftsaufgaben ist dringend notwendig. Das Anhörungsverfahren des Bundestagsausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu seinem Fachgebiet hat wichtige Aufschlüsse gegeben. Die Anregungen aus raumordnungspolitischer Sicht sollten große Beachtung finden. Es wäre zu begrüßen, wenn der Wirtschaftsausschuß eine entsprechende Anhörung von Sachverständigen durchführen würde. Ein erster Schritt in die richtige Richtung ist auch die Tatsache, daß zum ersten Mal die Rahmenpläne der Gemeinschaftsaufgaben im Raumordnungsausschuß des Deutschen Bundestages beraten worden sind.

(-/20.2.1978/ks/lo)

### Marktchance für die Bundesbahn ?

Österreich will Lkw-Zusatzsteuer einführen

Von Lothar Curdt MdB

Mitglied des Bundestagsausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen

Die österreichische Bundesregierung hat den Entwurf eines "Bundesgesetzes über den Straßenverkehrsbeitrag" vorgelegt, der die Besteuerung des nationalen und internationalen Lkw-Verkehrs ab 1. Juli 1978 vorsieht. Zielsetzung ist eine Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Straßentransport und Straßengütertransit haben in den letzten Jahren einen Umfang entwickelt, der den an sich notwendigen Straßenausbau hoffnungslos ins Hintertreffen abgedrängt hat. So stieg der innerösterreichische Straßengüterverkehr auf mehr als das Doppelte, der grenzüberschreitende Straßenverkehr auf mehr als das Achtfache, und der Straßengütertransit nahm um das 24fache zu. Gegenüber dem Pkw-Verkehr zwingt der Lkw-Verkehr zu höherem Straßenbau- und Erhaltungsaufwand. Breitere Straßen, die Verstärkung der Fahrbahnen und die Einrichtung von Kriechspuren verursachen ständig steigende Kosten. Auch die Entwicklung im Fahrzeugbau mit erhöhter Fahrleistung und stärkerem Achsdruck trägt zu dieser Entwicklung bei.

Für den Ausbau der wichtigsten internationalen Straßen hat Österreich bisher über 34 Milliarden österreichische Schilling aufgewendet. Weitere 70 Milliarden österreichische Schilling wird die Alpenrepublik für diese Verbindungen noch aufbringen müssen. Das führt zwangsläufig zu einer Vernachlässigung der für den innerösterreichischen Verkehr erforderlichen Straßen. Einnahme für die Benutzung der Straßen und Transitstrecken stehen dem Bundesland von ausländischen Verkehrsteilnehmern, insbesondere dem Lkw-Verkehr, kaum zur Verfügung, weil auf den relativ kurzen österreichischen Fahrstrecken wenig getankt wird und Treibstoffsteuer nicht anfällt.

Die starke Nutzung der Straßen insbesondere durch den Schwerlastverkehr, der entsprechende Einnahmen nicht gegenüberstellen kann, hat Marktverzerrungen zur Folge. Wenn die Fernstraßen nicht bis zum Zusammenbruch des Verkehrs überlastet werden sollen, muß versucht werden, den Güterschwerverkehr auf die Bahn zurückzuverlagern.

Dies eröffnet neue Chancen auch für die Deutsche Bundesbahn. Nicht nur das Streckennetz und die Umschlagbahnhöfe sind ausreichend. Auch die spezielle Angebotspalette von Container über den kombinierten bis hin zum Huckepack-Verkehr läßt für alle Kunden vielfältige Möglichkeiten, sich marktgerecht zu bedienen. Die Deutsche Bundesbahn sollte überlegen, ob sie im Hinblick auf Ausnutzung der sich neu eröffnenden Marktchancen mit weiteren Leistungsangeboten werben sollte. Es scheint, als habe sich das Bundesunternehmen zu lange auf dem Ruhekissen des lange Zeit gültigen, inzwischen aber durch Wettbewerb außer Kraft gesetzten Monopols im Güterkraftverkehr ausgeruht.

Die von Österreich geplante Steuer ist nicht wettbewerbsfeindlich, sondern aus der besonderen Lage dieses Landes verständlich. Der Markt wird nicht dirigistisch beeinflusst, sondern wieder offener gestaltet. Da Markt auch Wettbewerb beinhaltet, ist es gut, daß auch der Verkehr auf der Schiene eine neue Chance erhält. (-/20.2.1978/hl/ja)

+

+

+