

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 35/39
Telex: 08 88 648-48 ppbn d



Inhalt

Klaus Matthiesen MdL,
Spitzenkandidat der SPD
für das Amt des schleswig-
holsteinischen Minister-
präsidenten fordert vom
amtierenden Regierung-
schef Stoltenberg eine kla-
re Aussage zu Brokdorf.
Seite 1/2

Dr. Liesel Hartenstein
MdB, unterstützt die
Aktion Autofreier Sonn-
tag.
Seite 3/4

Oswald Brinkmann, Bremer
Senator für Häfen, Schiff-
fahrt und Verkehr, setzt
sich für mehr Attraktiv-
ität des Seefahrtberufes
ein.
Seite 5

34. Jahrgang / 70

10. April 1979

Wo bleibt ein klares Wort zu Brokdorf?

Stoltenbergs Versuch, sich an Brokdorf vorbeizumogeln

Von Klaus Matthiesen MdL
Vorsitzender der schleswig-holsteinischen SPD-Landtagsfrak-
tion, Spitzenkandidat für das Amt des Ministerpräsidenten
von Schleswig Holstein

Im Herbst 1976 ließ Gerhard Stoltenberg die Genehmigung zum
Bau des Kernkraftwerks Brokdorf erteilen und verteidigte
lebhaft die sofortige Vollziehung der Genehmigung sowie die
nächtliche Besetzung des Bauplatzes durch starke Polizei-
kräfte.

Wenn man den CDU-Ministerpräsidenten Stoltenberg heute hört,
so gewinnt man den Eindruck, als wisse er kaum, daß es einen
Ort namens Brokdorf gibt - geschweige denn, daß dort gebaut
wird.

Nichts fürchtet Stoltenberg mehr als heute - eine Woche nach
Harrisburg und drei Wochen vor der Schleswig-Holstein-Wahl -
zu seiner eigenen Entscheidung vor 30 Monaten stehen zu
müssen. Nach am 7. Dezember 1976 bezeichnete er die Ent-
scheidung für Brokdorf im Kieler Landtag zutreffend als "das
Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen den Energieversorgungs-
unternehmen und dem Staat - in diesem Falle vertreten durch
die Landesregierung".

Die Gesetzeslage ist unverändert, gleichwohl scheint die 1976
mit Stolz hervorgehobene Landeszuständigkeit für die Brok-
dorf-Entscheidung mittlerweile auf wundersame Weise abhanden
gekommen zu sein. Dem staunenden Publikum wird vorgegaukelt,
Stoltenberg vollziehe lediglich vorgegebene Entscheidungen
der Bundesregierung.

Die gleiche CDU, die nach den großen Anti-Brokdorf-Demon-
strationen 1976 eine Sondersitzung des Landtages herbeiführte,
um ihre Unterstützung für das Atomkraftwerk nachdrücklich zu
unterstreichen, ist heute völlig sprachlos. Auf über 60 Seiten
ihres Wahlprogramms kommt nicht einmal das Wort "Brokdorf"
vor. Und auch in der offiziellen Redeanweisung für CDU-Wahl-
kämpfer (Titel: "Unsere guten Argumente") wird die Haltung
der CDU zu Brokdorf sorgsam ausgespart. Der Höhepunkt des ab-

Herausgeber und Verleger:

Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 88 11

surden Versteck-Spiels war schließlich erreicht, als es der schleswig-holsteinischen CDU Ende März gelang, einen zentralen "Umweltkongreß" abzuhalten, ohne das Thema Brokdorf mit einem Satz zu erwähnen.

Die wenigen Beispiele zeigen, daß Stoltenbergs CDU auch auf dem Felde der Kernenergiepolitik völlig in die Defensive geraten ist. Stoltenbergs Dilemma ist unübersehbar: Einerseits will er aus ideologischen und wirtschaftlichen Gründen Brokdorf um jeden Preis weiterbauen - andererseits wagt er es nicht mehr, sich zu diesem Ziel offen zu bekennen.

Letzteres ist kein Wunder. Denn seit dem Herbst 1976 sind die grünen Listen in zwei schleswig-holsteinische Kreistage eingezogen, hat das bisherige Brokdorf-Konzept vor Gericht wenig Gegenliebe gefunden und hat der schwere Unfall im Atomkraftwerk Brunsbüttel im vergangenen Jahr viele Schleswig-Holsteiner in ihrer Atomkraftskepsis bestärkt. Zugleich hatte die SPD viel Zustimmung und Vertrauen gefunden mit ihrer alternativen Position.

- Nein zum Kernkraftwerk Brokdorf, statt dessen Kohlekraftwerke an anderer Stelle.
- Neue Betriebsgenehmigung für das KKW Brunsbüttel nur, wenn alle denkbaren Gefährdungen ausgeschlossen sind.
- Betriebsgenehmigung für das KKW Krümmel erst, wenn die Entsorgung verwirklicht ist,
- weitere Atomkraftwerke für Schleswig-Holstein kommen nicht in Frage.

Nach dem schweren Atomunfall von Harrisburg ist Stoltenbergs unaufrichtige Kernenergiepolitik endgültig zum öffentlichen Ärgernis geworden. Die Bürger Schleswig-Holsteins haben ein unverzichtbares Anrecht darauf zu wissen, ob sie mit ihrer Stimmabgabe am 29. April zugleich für oder gegen das geplante Atomkraftwerk in Brokdorf abstimmen.

Ein hartes Nein zu Brokdorf ist die einzig glaubwürdige Entscheidung nach dem schweren Unfall von Harrisburg. Der Harrisburg-Unfall hat drastisch nachgewiesen, daß schon das einmalige schwere Versagen der Kerntechnologie das Leben von Hunderttausenden bedrohen und ganze Landstriche auf lange Zeit unbewohnbar machen kann. Eine derartige Technologie darf nicht weiter ausgebaut werden.

Stoltenberg muß jetzt ohne Ausflüchte Farbe bekennen. Er hat das Problem Brokdorf vor zwei Jahren ohne Not in die Welt gesetzt und durch sein autoritäres Verhalten gegenüber den Kernkraftgegnern zusätzlich verschärft. Der unglaubliche Versuch, die Verantwortung nach Bonn zu schieben und soweit wie möglich allen Seiten nach dem Munde zu reden, ist gescheitert.

- So erklärte Stoltenberg, Brokdorf werde nur gebaut, wenn u.a. Bundeskanzler Schmidt öffentlich erkläre, daß dieses Kernkraftwerk für die Energieversorgung Norddeutschlands erforderlich sei. Helmut Schmidt hat jedoch schon am 23. März in Wahlstedt erklärt, es sei richtig, in Kiel an der Unterelbe ein großes Kohlekraftwerk zu bauen. Er hat am 31. März in einem NDR-Interview ergänzt, die Bundesregierung habe noch nie einer Landesregierung vorgeschrieben, was für ein Kraftwerk sie bauen lassen solle. Damit ist Stoltenbergs öffentlich vorgeschobene Bedingung für den Bau des Brokdorfer Kernkraftwerks offenkundig hinfällig.
- Angesichts der überragenden Atomlobby innerhalb der CDU sind auch Stoltenbergs jüngste Aussagen zu den Sicherheitsauflagen wenig überzeugend. Es ist unbegreiflich, daß der Forschungssprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Lenzer, auf dem Höhepunkt der Harrisburg-Krise eine Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens für Atomkraftwerke forderte (Wirtschaftswoche vom 2.4. 1979), während Stoltenberg am gleichen Tag mehr Sicherheitsauflagen verlangte.

Damit liegt es nun ausschließlich bei Stoltenberg und der CDU, ihre Position zu Brokdorf deutlich zu machen. Die vielen tausend besorgten Bürger Schleswig-Holsteins wollen in dieser entscheidenden Frage kein "vielleicht" und kein "ich-weiß-von-nichts", sondern ein klares "ja" oder "nein".
(-/10.4.1979/hi/hgs)

Plädoyer für autofreien Sonntag

Am 3. Juni Tag der Umwelt ohne Autos

Von Dr. Liesel Hartenstein MdB

26,8 Millionen Kraftfahrzeuge tummeln sich nach Angabe des Statistischen Bundesamtes auf den Straßen der Bundesrepublik - eine Anzahl, mit deren Erreichen nach den Prognosen erst in den Jahren nach 1985 gerechnet worden war. Je stärker die Blechlawine anschwillt, je mehr die Bürger durch Lärm und Abgase belastigt werden, desto mehr gewinnt aber auch die Idee an Boden, daß wir alle - Autofahrer, die wir sind - ein anderes Verhältnis zu unserem Vehikel finden müssen. Das heißt, daß wir es künftig nicht mehr unreflektiert zu jeder Tages- und Nachtzeit aus dem Stall ziehen sollten.

Die Aktion Autofreier Sonntag gibt den Anstoß in die richtige Richtung. Was würde damit erreicht?

1. Nach einer Untersuchung des Umweltbundesamtes würde die Luftverschmutzung mit Kfz-typischen Schadstoffen wie Kohlenmonoxid, Stickoxiden und Blei an einem autofreien Sonntag um 65 bis 85 Prozent zurückgehen. Das ist ein Wort und wäre eine Wohltat für unsere Lungen! Insbesondere käme dies den Bewohnern in Ballungsgebieten und in den Innenstadtbereichen zugute.
2. Auch die Lärmbelastung würde logischerweise erheblich zurückgehen, was nicht nur einer Erholung unserer Gehörorgane gleichkommt, sondern auch eine Entlastung unseres Nervensystems bedeuten würde, das durch das akustische Dauerbombardement des motorisierten Verkehrs erheblich geschädigt wird. Lärm ist ein Streßfaktor, dies haben die Experten beim Lärmschutzhearing ausnahmslos bestätigt. Nachweislich ist der Verkehrslärm heute zur größten Umweltbelastung geworden, unter der jeder zweite Bundesbürger leidet.
3. Eine Verminderung der Unfallzahlen wäre eine weitere positive Konsequenz, wenn sich möglichst viele Bundesbürger entschließen, dem Aufruf der Aktion Autofreier Sonntag zu folgen: "Gemeinsam eine Pause machen". Mehr Schutz für die Menschen, mehr Bewegungsfreiheit für den Fußgänger, mehr Sicherheit für alle, dies wäre vor allem ein Plus für sonst überproportional gefährdete Personengruppen wie Kinder und ältere Menschen. Natürlich ist mit einer einmaligen Aktion noch nicht viel getan, aber sie könnte ein Nachdenken darüber auslösen, ob Form und Ausmaß des heutigen Straßenverkehrs mit unseren Vorstellungen von einer humanen Gesellschaft noch vereinbar sind. 15.000 Verkehrstote im Jahr und über eine halbe Million Verletzte sind wahrhaftig eine traurige Bilanz.
4. Der Energiespareffekt mag im Verhältnis zum Gesamtverbrauch zunächst nicht allzu hoch erscheinen; dies geht auch aus der Untersuchung des Umweltbundesamtes her-

vor. Dennoch gewinnt auch dieser Aspekt im Lichte der neueren Ereignisse auf dem Erdölmarkt ein besonderes Gewicht. Die Internationale Energie-Agentur in Paris hat errechnet, daß zwei autofreie Wochenenden in Verbindung mit allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen den Energieverbrauch um mindestens sieben Prozent drosseln könnten.

Hubert Weinzierl, der Vorsitzende des Bundes Naturschutz in Bayern, hat dies zum Anlaß genommen zu fordern, daß die bayerische Landesregierung für die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Einführung eines autofreien Sonntags eintreten solle.

Inzwischen haben sich 27 Umweltschutzverbände und Bürgerinitiativen der Aktion Autofreier Sonntag angeschlossen und sich darauf verständigt, den "Tag der Umwelt", den 3. Juni, zum autofreien Sonntag zu proklamieren. Dazu gehören auch der Deutsche Naturschutzring, der Bund Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), der Umweltschutzbeauftragte der Evangelischen Kirche Deutschlands, der Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) und viele andere.

In der Tat ist ein durchschlagender Effekt nur dann zu erwarten, wenn der Großteil der Bürger seine Autos und andere Kraftfahrzeuge am Tag der Umwelt in der Garage läßt. In Berlin haben sich nicht weniger als 7.524 Einwohner mit ihrer Unterschrift spontan für einen autofreien Sonntag ausgesprochen. Umfragen vom Herbst letzten Jahres haben übrigens gezeigt, daß gut zwei Drittel aller Bürger (67 Prozent) die Idee eines autofreien Sonntags "sehr sympathisch" oder "ziemlich sympathisch" fanden. Bei den Befürwortern waren die Frauen deutlich in der Überzahl!

Ich habe der Aktion Autofreier Sonntag meine volle Unterstützung zugesagt und mich gleichzeitig an das Bundesverkehrsministerium und an den Vorsitzenden der GdED gewandt mit der Bitte, bei der Deutschen Bundesbahn darauf hinzuwirken, daß Sonderfahrten zum Tag der Umwelt angeboten und spürbare Preisermäßigungen gewährt werden (50 Prozent Abschlag). Der autofreie Sonntag könnte auch von der Bundesbahn als Chance genutzt werden, ihre Eigenschaft als umweltfreundliches Verkehrsmittel wieder ins Bewußtsein der Menschen zu rufen. In jedem Fall könnte er aber eine neue Art von Bürgeraktion werden, eine Demonstration der Einsicht, daß nicht alles Heil vom Auto zu erwarten ist und daß es auch noch andere Formen gibt, Welt und Natur zu erleben. Vielleicht entdecken wir dabei sogar wieder den Mitmenschen - das wäre der größte Erfolg.

(-/10.4.1979/ks/hgs)

Vieles bleibt zu tun

Qualifiziertes Personal für die Handelsflotte

Von Oswald Brinkmann

Bremer Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr,
Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz der Länder

Die Wahl des Seefahrtberufes ist im engeren Sinne nicht nur eine reine Berufswahl, sondern auch die Wahl einer anderen Lebensweise. Viele Annehmlichkeiten des Lebens, die für Landratten selbstverständlich sind, bleiben den Seeleuten versperrt. Dabei ist die häufige und teilweise sehr lange Trennung von Familie und Freunden von vielen am schwersten zu tragen. Zahlreiche Reedereien haben dieses Problem erkannt und beispielsweise Mitfahrmöglichkeiten für Ehepartner geschaffen. Dennoch, so meine ich, bleibt gerade auf diesem Gebiet noch vieles zu tun übrig, damit der deutschen Handelsflotte auch längerfristig qualifiziertes Personal erhalten bleibt. Untersuchungen haben nämlich ergeben, daß Nautiker nicht länger als durchschnittlich acht Jahre in der aktiven Fahrt bleiben, wobei der Wechsel in eine Landstellung oft unter Inkaufnahme eines sozialen Abstieges vorgenommen wird.

Dieser Entwicklung gilt es entgegenzuwirken. Zum einen ist dafür Sorge zu tragen, daß die Attraktivität des Seefahrtberufes verbessert wird. Dazu haben insbesondere auch die Reeder beizutragen, denn sie sind es in erster Linie, die eine qualitativ hochwertige Handelsflotte unter deutscher Flagge wünschen. Eine solche Handelsflotte muß natürlich mit ausreichend und qualitativ gut ausgebildeten Menschen besetzt sein. Andererseits müssen sich aber auch der Bund und die Länder, insbesondere die Küstenländer, ihrer Verantwortung bewußter werden. Das ist im großen und ganzen zwar bisher geschehen, doch bezog sich diese Verantwortung in der Regel nur auf die Schifffahrtspflege. Die intensiven Bemühungen der deutschen Küstenländer, staatliche Unterstützung zur Verbesserung der Lebensbedingungen des fahrenden Personals zu erhalten, sind dagegen leider bislang gescheitert - was nicht bedeutet, daß wir unsere Anstrengungen verringern werden.

Wer heute seine Ausbildung beendet und erstmals oder wieder ins Berufsleben eintritt, steht einem Arbeitsmarkt gegenüber, dessen Aufnahmefähigkeit zumindest beschränkt ist. Wer sich allerdings einmal die Mühe macht, diesen Arbeitsmarkt zu analysieren, der wird die Feststellung machen können, daß Menschen mit qualifizierter Ausbildung nach wie vor nicht nur sehr gefragt, sondern teilweise sogar "Mangelware" sind. Zu diesen Menschen mit qualifizierter Ausbildung gehören auch die Absolventen der Hochschule für Nautik Bremen, deren Chancen, einen ihrer Ausbildung gemäßen Arbeitsplatz zu bekommen, nicht schlecht zu beurteilen sind. (-/10.4.1979/h1/ts)