

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Haussallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 12 04 08
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 86 846 ppbn d

Inhalt

Helmut Rohde MdB, Bundesvorsitzende der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen, zum Bundeskongreß der AfA in Nürnberg: Politik für die 80er Jahre.

Seite 1/2

Erhard Mahne MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, betont: Reform des Verkehrszentralregisters dringend notwendig.

Seite 3/4

Wolfgang Curilla, Hamburger Senator für Umweltschutz, unterstreicht den Zusammenhang zwischen Forschung und Umweltschutz: Zusammenarbeit ist unerlässlich.

Seite 5/6

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 8 12-1

34. Jahrgang / 166

30. August 1979

Politik für die 80er Jahre

Zum AfA-Bundeskongreß in Nürnberg

Von Helmut Rohde MdB
Bundesvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD (AfA)

Es fällt auf, daß sich die Diskussion über die künftige Energie- und Rohstoffversorgung vor allem in den Industrieländern überwiegend auf technologische Perspektiven beschränkt. Kohle, Kernkraft, alternative Energien - sie verwandeln sich wie in einem Kaleidoskop zu immer neuen Szenarien.

Die Zukunft läßt sich aber nicht allein auf technologische Visionen reduzieren. Gefährlich zu kurz kommt heute die Frage nach den wirtschaftlichen und sozialen Konsequenzen, die aus den gewandelten Bedingungen der Erdölzivilisation erwachsen - obwohl der letzte Wirtschaftsgipfel in Tokio zumindest zwischen den Zeilen weitreichende Veränderungen signalisiert hat, obwohl sich in der Welt Inflation ausbreitet und in einer Reihe Staaten Tendenzen sozialen Abbaus sichtbar werden und obwohl sich die Frage stellt, wie Arbeitsbedingungen und Einkommensverhältnisse künftig beschaffen sein werden.

An diesem Punkt setzt die Bundeskonferenz der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD (AfA) ein, die vom 7. bis 9. September 1979 in Nürnberg mit 300 Delegierten tagt. Natürlich unterschätzen wir nicht die Brisanz der technologischen Herausforderung. Nur werden die 80er Jahre von uns mehr als nur deren Beherrschung fordern. Wenn die Befürchtung des Tokioer Gipfels zutrifft, daß in den nächsten zwei Jahren noch nicht einmal die heute verfügbare Ölmenge sicher in Rechnung gestellt werden kann, auf der anderen Seite nicht im Hauruck-Verfahren Substitution möglich erscheint, dann werden allein dadurch wirtschaftliche und soziale Strukturen in Bewegung geraten.

Insofern ist es folgerichtig, daß der AFA-Kongreß der Wirtschaftspolitik breiten Raum öffnet. "Ein Handlungskonzept für die Umsetzung langfristig strategischer Ziele ist erforderlich, um drängende Probleme wie Arbeitslosigkeit, Energieversorgung, Umweltschutz und internationale Wirtschaftsbeziehungen zu lösen", heißt es in dem wirtschaftspolitischen Leittrag des Kongresses. Die Wirtschaft müsse sich bei grundsätzlicher Beibehaltung der Marktsteuerung stärker als bisher auf die gesellschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung ausrichten.

Zu behandeln ist dabei vor allem die Frage, wie in Zukunft die öffentlichen Mittel der Strukturpolitik gehandhabt werden sollen.

1. Wirtschaftsförderungsmaßnahmen sollen nicht mit der Gießkanne und ohne Erfolgskontrolle eingesetzt werden. Ein zukunftsbezogener Bundesentwicklungsplan, eine Verbesserung der wirtschaftspolitischen Analyse- und Prognoseinstrumente, die eindeutige Formulierung der Förderziele und Erfolgskontrolle werden von der AFA in Nürnberg diskutiert.
2. Mit strukturpolitischen Hilfen sind Auflagen für Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze zu verbinden. Strukturpolitik muß sich auch in ihren sozialen Zielen bewisen.
3. Die großen gesellschaftlichen Gruppen sind an der Strukturpolitik zu beteiligen. (Strukturräte und Strukturberichterstattung). Bei der Vergabe von Subventionen ist die Mitwirkung der Arbeitnehmervertreter im Betrieb sicherzustellen.

Große Regionen wie das Ruhrgebiet, die Saar und die Küste sowie ganze Branchen, wie Werften und Stahl fordern heute das strukturpolitische Engagement des Staates heraus. Das Beispiel der Ruhrkonferenz zeigt, daß Fortschritt ohne die großen gesellschaftlichen Gruppen nicht erreicht werden kann. Hierbei geht es um anderes als bürokratische Investitionslenkung. Den Beziehungen zwischen Staatsbürokratie und privatem Management stehen wir aufgrund unserer Erfahrungen eher skeptisch gegenüber. Der AFA-Leittrag will vielmehr den Arbeitnehmern und ihren Gewerkschaften Mitwirkung und Mitgestaltungsmöglichkeiten eröffnen.

Die Subventionspraxis darf nicht zu einer Grauzone werden - mit dubiosen Abschreibungspraktiken, mit mißbräuchlicher Verwendung öffentlicher Mittel und mit reinen Reparatursubventionen ohne zukunftssträchtige Grundlage.

Strukturpolitik hat neben der wirtschaftspolitischen auch ihre technologische Seite. Das Vordringen neuer Produktionstechnologien und Organisationsformen, von der Mikroelektronik bis hin zur Datenverarbeitung, verändern Arbeits- und Existenzbedingungen der Arbeitnehmer. Sie standen auch im Mittelpunkt der drei großen Arbeitskämpfe des vergangenen Jahres. Das große Wort von der Humanisierung der Arbeitswelt auf konkrete Schritte hin zu konzentrieren, das ist der Inhalt eines weiteren Leittrages der AFA-Konferenz. Damit im Zusammenhang werden Vorschläge für eine Neuordnung des Arbeitsverhältnisausbaus und eine Bilanz der Betriebsverfassung, der Personalvertretung und der Mitbestimmung vorgelegt. Wir wollen im Gegensatz zu Strauß nicht "im Grundsätzlichen" steckenbleiben und wollen nicht den Wettlauf der Demagogie, sondern konkret Interessen und Bedürfnisse der Arbeitnehmer deutlich machen.

Beschäftigungspolitik und soziale Sicherung sind mit Blick auf die 80er Jahre weitere herausragende Themen der Nürnberger Konferenz. Der Wirtschafts- und Finanzpolitik soziale Ziele zu setzen, dafür zu sorgen, daß die Arbeitnehmer sich in den 80er Jahren mit ihren Interessen, Erwartungen und Hoffnungen durchsetzen können, ist dabei die Leitlinie. Verminderte Wachstumsraten mit verminderter sozialer Gerechtigkeit zu koppeln, das wäre für die Industrieländer eine Linie des Konflikts mit weitreichenden sozialen und politischen Folgen. - Der Nürnberger Bundeskongreß stellt große Anforderungen an die AFA. Sie muß sich auf ein Jahrzehnt vorbereiten, in dem die Arbeitnehmer sich nur in gewerkschaftlicher und politischer Solidarität behaupten können. (30.8.1979/va-he/ca)



Keine Verkehrssünder auf Lebenszeit

Reform des Verkehrszentralregisters dringend notwendig

Von Erhard Mahne MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr

Das Flensburger Verkehrszentralregister muß reformiert werden. Dieser Forderung von Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle haben die Bundesländer und die beteiligten Verbände bereits grundsätzlich zugestimmt. Der Bundesverkehrsminister ist daher fest entschlossen, alles zu tun, damit die Reform so bald wie möglich Wirklichkeit wird.

Ein überhörbares Signal für die Notwendigkeit einer möglichen Überarbeitung gibt das Register selber: Während 1970 etwa fünf Millionen Eintragungen in Flensburg zu verzeichnen waren, betrug die Zahl Ende 1978 bereits fast zehn Millionen. Beinahe ein Viertel aller Führerscheinebesitzer sind heute in Flensburg eingetragen. Diese Relation entspricht nicht mehr der Tatsache, daß die überwiegende Mehrzahl der Autofahrer in unserem Lande sich im Straßenverkehr vernünftig verhält.

Wir müssen deshalb alles daran setzen, daß unter voller Wahrung der Verkehrssicherheitsbelange diese Zahlen weitgehend abgebaut werden. Der Bundesverkehrsminister denkt dabei an eine abschließende Aufzählung der eintragungswürdigen Tatbestände und an eine Eintragungsgrenze von 100 DM. Das heißt konkret: Künftig sollen mit Geldbuße geahndete Verkehrszu widerhandlungen nicht mehr schlechthin, sondern nur noch dann in Flensburg registriert werden, wenn es sich um besonders unfallträchtige und rücksichtslose Verhaltensweisen gehandelt hat.

Nun gibt es Verkehrsverstöße, die nach einer Anhebung der Eintragungsgrenze nicht mehr erfaßt sein würden, obgleich sie nach ihrer Gefährlichkeit unbedingt in den Katalog gehören. Dabei handelt es sich um lediglich fünf Verstöße, bei denen das Bußgeld von 60 beziehungsweise 50 DM auf 100 DM heraufgesetzt werden soll, und zwar

- falsches Verhalten beim Abbiege oder Wenden,



- falsches Ein- oder Anfahren,
- unzulässige Fahrstreifenwechsel
(jeweils unter Gefährdung anderer),
- falsches Vorbeifahren an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel oder anhalten-
den Schulbussen,
- Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h
(innerorts).

Diese Verstöße gehören mit den zu den Hauptunfallursachen. So war zum Beispiel im Jahre 1977 das falsche Verhalten beim Fahrstreifenwechsel, Abbiegen, Wenden, Ein- oder Anfahren, Ursache von über 65.000 Unfällen mit Verletzten und über 1.000 Unfällen mit Getöteten. Die Geschwindigkeitsüberschreitung ist nach wie vor Unfallursache Nr. 1, wobei insbesondere innerorts - zum Beispiel in Wohnge-
bieten, in denen nur 30 km/h gefahren werden darf - das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h zu einer großen Gefährdung der Fuß-
gänger - vor allem der Kinder und älteren Menschen - führt. So hat nicht ange-
paßte Geschwindigkeit 1977 in 106.000 Fällen zu Personenschäden und in 6.000
Fällen zu Unfällen mit Getöteten geführt. Entsprechendes gilt für das falsche
Vorbeifahren an Bussen, ein Verhalten, dem immer wieder besonders Schulkinder zum
Opfer fallen.

Wer einerseits ständig - dies zu Recht - auf die zu hohen Unfallzahlen mit Kindern
hinweist und andererseits dem Bundesverkehrsminister unterstellt, er wolle die
Autofahrer ungerechtfertigt hoch zur Kasse bitten, der argumentiert wenig sachlich
und muß sich den Vorwurf gefallen lassen, kurzfristig und letztlich auf Kosten al-
ler Verkehrsteilnehmer aus einem ernstem Sachthema politisches Kapital schlagen zu
wollen. Wenn das Punktsystem seinen Sinn behalten soll, nämlich die Verkehrssicher-
heit zu erhöhen, wäre es unsinnig, gerade bei unfallträchtigen Verstößen auf eine
Bepunktung zu verzichten.

Wenn die Opposition dem Bundesverkehrsminister mit seinen Reformvorschlägen ein
"Millionending" unterstellt, ist dies allerdings in einer Hinsicht zutreffend: Der
Bestand an Ordnungswidrigkeiten in der Flensburger Kartei würde bei Realisierung
der Reformvorschläge um ein Drittel reduziert, das heißt Millionen von Autofahrern,
heute zum großen Teil mit geringeren Bußgeldern in Flensburg registriert, würden
im Verkehrszentralregister nicht mehr erscheinen. (-/30.8.1979/v0-he/ca)



Forschung und Umweltpolitik

Zusammenarbeit ist unerlässlich

Von Wolfgang Curilla

Senator für Umweltschutz der Freien und Hansestadt Hamburg

Der englische Staatsmann und Schriftsteller Benjamin Disraeli hat einmal gesagt: Der Mensch ist nicht allein ein Werk der Umwelt, sondern die Umwelt ist ein Werk des Menschen.

Wenn die Umwelt Menschenwerk ist, so darf man schlußfolgern, muß sie auch von Menschen nachvollziehbar, das heißt plausibel gemacht werden können. Für den Bereich Umweltpolitik scheint mir dies von besonderer Bedeutung zu sein. Kaum ein Tag vergeht, ohne daß wir mit neuen, manchmal nicht immer fundierten Erkenntnissen konfrontiert werden. Die Schwierigkeit für die Politiker ist dabei, daß die wissenschaftlichen Experten keineswegs immer einer Meinung sind. Dieses hat sich zum Beispiel bei dem Gorleben-Hearing gezeigt.

Die Schwierigkeit besteht darin, daß trotz dieser unterschiedlichen Expertenmeinungen konkrete politische Entscheidungen zu treffen sind. Dabei ist von besonderer Bedeutung, daß unsere Generation weit mehr noch als die von Disraeli und alle vergangenen Generationen durch das Handeln der heutigen Menschen nicht nur sich selbst und ihre Umwelt beeinflusst, sondern zugleich bestimmend wirkt für eine nicht überschaubare Zukunft. Deutlich wird dies am Beispiel der Entsorgung von Kernkraftwerken, deren Abfälle für Zehntausende von Jahren gelagert werden müssen. Somit können die Entscheidungen der Gegenwart künftiger Zeiten mit unabsehbaren Hypotheken belasten. Diese Gefahr nicht nur zu erkennen, sondern auch entsprechend zu handeln, bedeutet eine hohe Verpflichtung verantwortungsvoller Politik. Daran müssen alle konkreten Schritte gemessen werden. Insbesondere müssen wir die Lebensgrundlagen der heutigen und kommenden Generationen sichern und nicht zugunsten kurzfristiger Vorteile schädigen oder gar zerstören.

Die verantwortlichen Politiker müssen zudem auf die berechtigten Fragen aus der Bevölkerung, wie es um die Lebensqualität am Beispiel in unseren Städten bestellt ist und wo die umweltpolitischen Ziele liegen, erschöpfend antworten. Dann nur, wenn wir die Situation realistisch schildern, können wir auch eine breite Bereitschaft zur Mitarbeit bei den Problemlösungen erwarten. Hier bietet sich eine Zusammenarbeit zwischen staatlicher Verwaltung und Hochschulen aus mehreren Gründen an.

Die Forschung ist eine wesentliche Voraussetzung für Umweltpolitik überhaupt. Zum Beispiel wäre ohne eine Verfeinerung der Meßmethoden oder durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse manche Belastung unserer Umwelt überhaupt nicht aufgespürt worden. Ohne diese Kenntnisse wäre aber ein Gegensteuern nicht möglich.

Gerade ein so neuer Politikbereich wie der Umweltschutz ist auf eine systematische Umweltforschung angewiesen, um Entscheidungshilfen zur Hand zu haben. Seit vielen Jahren weisen die Hochschulen in zahlreichen Fachrichtungen umweltrelevante Forschungsansätze auf, die organisatorisch zusammengefaßt beziehungsweise koordiniert werden müßten.

Grundsätzlich sind dabei zwei Interessenslagen in Übereinstimmung zu bringen. Zum einen sollte die Forschungskapazität der Hochschulen stärker für die im öffentlichen In-



teresse liegende Aufgaben ausgeschöpft werden, zum anderen ist die Freiheit der Forschung zu beachten. Schon 1971 stimmte der Akademische Senat der Universität Hamburg einem Antrag zu, der die Bildung eines interdisziplinären Forschungsbereichs Umweltschutz und Umweltgestaltung vorsah. Diesem Beschluß kam die Entscheidung der Hamburger Bürgerschaft entgegen, diesen Forschungsbereich mit einem Volumen von rund einer Millionen DM auszustatten.

Die Themen dieses Forschungsbereiches werden je zur Hälfte von der Universität und staatlichen Institutionen vorgeschlagen und in Abstimmung gebracht. Diese enge Verzahnung eröffnet den Behörden in Hamburg die Möglichkeit, dringliche Untersuchungen in der eigenen Universität bearbeiten zu lassen.

Entsprechend dem komplexen Problem Umweltschutz und Umweltgestaltung sind die laufenden Untersuchungen nicht fachspezifisch ausgerichtet, sondern interdisziplinär und breit angelegt. Sie behandeln zum Beispiel "ökonomische Auswirkungen ökologischer Maßnahmen im Ballungsraum Hamburg" und "die Erhöhung der Lebensdauer von Bleibatterien" wie auch "die Ökologie des Kindes" oder "Bioindikatoren für Luftverschmutzungen". Sehr interessant - auch wegen der für das nächste Jahr geplanten Umweltschutzkampagne "Umwelt und Chemikalien" erscheint mir das Thema "Belastung der Kulturböden im Hamburger Raum durch Umweltchemikalien".

Als ein besonders interessantes Projekt für die Zusammenarbeit zwischen Universität und Verwaltung ist die Luftmessung kanzerogener Stoffe von Dr. Dannecker zu erwähnen. Diese Messungen werden zusammen mit anderen die Grundlage dafür bilden, in einem Luftbericht Ende dieses Jahres/Anfang nächsten Jahres die Luftreinhaltestrategie für unsere Stadt festzulegen.

Durch die Schaffung der Technischen Universität Harburg wird die Basis der Forschung in Hamburg weiter verbreitert. Hier gilt es, auch diesen Bereich für die Umweltforschung nutzbar zu machen. Besonders die Entwicklung neuer Technologien zur Minderung der Umweltbelastung müßte einen Schwerpunkt bilden. Man sollte jedoch nicht immer nur oder vorwiegend von der Forschung in Richtung auf einen technischen Umweltschutz sprechen. Die Bedeutung der Landschaft und die Gefahr ihrer Zerstörung werden der Bevölkerung immer stärker bewußt. Deshalb stellt sich die Frage, ob daher Hamburg nicht einen Lehrstuhl für Landespflege braucht.

(-/30.9.1979/vo-he/ca)

+ + +
Verantwortlich: Willi Carl

