

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

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

Inhalt

Rainer Offergeld MdB, Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit, kommentiert den dritten Entwicklungsbericht der Weltbank: Die Krisensituation spitzt sich zu.
Seite 1-3

Klaus Daubertshäuser MdB stellt fest, das praktizierter Umweltschutz fester Bestandteil der Verkehrspolitik ist: Wirksame Schwerpunkte.
Seite 4

Karl-Arnold Eickmeyer MdB warnt im Zusammenhang mit Nordsee-Verschmutzung vor Übertreibungen: Das Kind nicht mit dem Bade ausschütten.
Seite 5/6

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 812-1

35. Jahrgang / 156

18. August 1980

Die Krisensituation spitzt sich zu

Anmerkungen zum dritten Entwicklungsbericht der Weltbank
Von Rainer Offergeld MdB
Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit

Der dritte Weltentwicklungsbericht der Weltbank erscheint wenige Wochen nach Verabschiedung der entwicklungspolitischen Grundlinien durch die Bundesregierung. Er zeigt, daß die Weltbank die weltwirtschaftliche Lage, besonders hinsichtlich ihrer ungünstigen Auswirkungen auf die meisten Entwicklungsländer, weitgehend wie die Bundesregierung beurteilt.

Die sprunghaften Erhöhungen des Ölpreises haben die Volkswirtschaften in vielen Staaten vor kurzfristig kaum lösbare Probleme gestellt. Die Weltbank versucht in ihrem Bericht, eine Vorausschau der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in den Ländern der "Dritten Welt" bis 1990 zu geben. Sie legt dabei zwei unterschiedliche Bündel von Annahmen zugrunde, ein pessimistischeres und ein optimistischeres. Wir müssen davon ausgehen, daß - günstigstenfalls - das von der Weltbank als "low case" bezeichnete Modell der Realität entsprechen wird. Das bedeutet - wie im Bericht ausgeführt - für die rund 1,2 Milliarden Menschen in der Gruppe der armen Entwicklungsländer einen durchschnittlichen Zuwachs des Pro-Kopf-Einkommens von nur etwa ein Prozent im Verlauf einer ganzen Dekade! 175 Millionen Menschen in der Sahel-Region Afrikas werden ihren individuellen Lebensstandard um nichts verbessern können. Der Abstand zwischen armen und reichen Ländern dieser Erde wird sich weiter vergrößern.

Die Schlußfolgerungen des Weltentwicklungsberichts 1980 bestätigen die von der Bundesregierung verfolgten entwick-



lungspolitischen Ziele erneut. Besonders wichtig erscheinen mir die folgenden Feststellungen:

1. Vorrangiges entwicklungspolitisches Ziel in den kommenden Jahren wird es sein, den in den Entwicklungsländern erreichten sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt wenigstens zu halten, das heißt vor allem in den "Armutsgürteln" Afrikas und Asiens eine Verschlechterung der Lebensbedingungen zu verhindern. Gleichzeitig muß die Zahl der heute etwa 800 Millionen in "absoluter Armut" lebenden Menschen bis 1990 nennenswert verringert werden.
2. Diese zunächst bescheiden anmutenden Entwicklungsziele werden nur dann zu erreichen sein, wenn sich Wirtschaft und Gesellschaft aller Staaten rasch und wirksam an veränderte Rahmenbedingungen anpassen. Besonders bei Produktion und Verbrauch von Energie ist ein grundlegender Strukturwandel nötig.
3. Zur Bewältigung der vor uns liegenden Probleme ist ein erhöhter Kapitaltransfer in bestimmte Regionen und eine Weiterentwicklung des internationalen währungspolitischen Instrumentariums notwendig. Ein erhöhter und qualitativ verbesserter Ressourcetransfer setzt die Beteiligung sowohl der OPEC-Staaten wie vor allem auch der östlichen Staatshandelsländer voraus.
4. Ich begrüße die ausdrückliche Erwähnung der Bedeutung der eigenen Bemühungen der Entwicklungsländer. Insbesondere durch Maßnahmen zur Erhöhung der Produktivität breiter Bevölkerungsschichten müssen die Länder in Afrika, Asien und Lateinamerika die Grundlage schaffen für eine eigenständige und sich selbst tragende Entwicklung. Die politischen Bedingungen in vielen Entwicklungsländern für wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt müssen verbessert werden.
5. Der Bevölkerungszuwachs in den Ländern der Dritten Welt stellt eine der großen Herausforderungen an die Entwicklungspolitik dar: Im Jahre 2000 werden nicht - wie heute - etwa 4,4 Milliarden Menschen auf dieser Erde leben, sondern sechs Milliarden, davon rund fünf Milliarden in den Entwicklungsländern.



sozialer und wirtschaftlicher Fortschritt und Bevölkerungswachstum bedingen sich wechselseitig. Der Weltentwicklungsbericht belegt diese Feststellung am Beispiel der bereits fühlbar verringerten Zuwachsraten der Bevölkerung in mehreren wirtschaftlich fortgeschritteneren Entwicklungsländern.

6. Die Erfüllung der Forderung nach ausreichender Ernährung, Gesundheitsfürsorge und Bildung für eine noch immer wachsende Erdbevölkerung ist nicht nur ein Gebot der Menschlichkeit, sondern eine unabdingbare Voraussetzung für eine erhöhte Arbeitsproduktivität in den Ländern der Dritten Welt. Ohne sie werden alle Entwicklungsmaßnahmen kaum Aussicht auf dauerhaften Erfolg haben. Es ist ein Verdienst des neuen Weltentwicklungsberichts, die Bedeutung des "Faktor Mensch" für den Entwicklungsprozeß deutlich herausgearbeitet und belegt zu haben. Die Weltbank demonstriert dies unter anderem am Beispiel der Ausbildung von Bauern. In zahlreichen Entwicklungsländern konnten Bauern, die vier Jahre in die Grundschule gegangen sind, durchschnittlich 12,6 Prozent höhere Ernteerträge erwirtschaften als Bauern ohne jede Schulbildung. In anderen Ländern konnte gar ein über 20prozentiger Zuwachs festgestellt werden. Verbesserte Ernährung und Gesundheitsfürsorge haben neben direkten sozialen auch indirekte ökonomische Auswirkungen.

Insgesamt haben wir es mit einer zugespitzten Krisensituation in vielen Entwicklungsländern zu tun. Nur wenn sich bei den Politikern und in der Öffentlichkeit in Nord und Süd, in Ost und West die Erkenntnis durchsetzt, daß besondere Maßnahmen zu ihrer Bewältigung erforderlich sind, werden wir verhindern können, daß die wirtschaftlichen Schwierigkeiten eines großen Teils der Menschheit in den 80er Jahren den Frieden weltweit bedrohen werden.

(-/18.8.1980/ks/ca)

+ + +



Wirksame Schwerpunkte

Praktizierter Umweltschutz ist Bestandteil der Verkehrspolitik

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Die Diskussion um das Verkehrslärmschutzgesetz und die Reduzierung der Abgasbelastung haben überdeckt, daß in den vergangenen Jahren durch eine Reihe von Maßnahmen aktiver Umweltschutz ein fester Bestandteil unserer Verkehrspolitik geworden ist. Insbesondere möchte ich auf die folgenden Schwerpunkte verweisen:

1. Verkehrsberuhigung

Mit der am 12. April 1980 in Kraft getretenen Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist der erste Schritt getan worden, um die Schaffung von verkehrsberuhigter Bereiche rechtlich einwandfrei zu ermöglichen. Denn das geänderte Straßenverkehrsgesetz ermächtigt zum Erlaß von Rechtsverordnungen über den Schutz der Ruhe und den Schutz vor Abgasbelastungen in Wohngebieten. Ferner enthält es die Ermächtigung, das regelmäßige Parken schwerer LKW und Omnibusse über Nacht und an Sonn- und Feiertagen in Wohngebieten zu verbieten. Zur Zeit wird daran gearbeitet, die Straßenverkehrsordnung an die neue gesetzliche Regelung anzupassen. In der Straßenverkehrsordnung wird unter anderem festgelegt, welche Rechte und Pflichten die Verkehrsteilnehmer in den verkehrsberuhigten Bereichen haben (zum Beispiel Vorrang des Fußgängers vor dem Fahrzeugverkehr oder Fahren mit Schrittgeschwindigkeit).

Die Förderung des Radwegebbaus erfolgt an Bundesstraßen durch das Bundesfernstraßengesetz und an Gemeindestraßen durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, sofern es sich um Radwege im Zusammenhang mit förderungsfähigen Straßen handelt. Das Radwegenetz ist bereits in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut worden. Darüber hinaus hat der Bundesminister für Verkehr aufgrund eines Kabinettsbeschlusses die Arbeiten für die Aufstellung eines Radwegeprogramms begonnen.

Für den Bau von Ortsumgehungen, zur Beseitigung von Bahnübergängen und zum verstärkten Bau von Radwegen an Bundesfernstraßen sind in den nächsten Jahren erhebliche Mittelsteigerungen vorgesehen. Damit wird erneut ein Beitrag zur Verbesserung der Umweltbedingungen geleistet.



Im einzelnen sollen nach dem Ortsumgehungsprogramm für 2,3 Milliarden DM 342 Ortsumgehungen an Bundesstraßen gebaut werden. In diesem Zusammenhang muß auch das Programm zur Beseitigung von schienengleichen Kreuzungen mit Straßen erwähnt werden. In dem gleichen Zusammenhang möchte ich auch die Förderung des kombinierten Verkehrs Straße/Schiene durch Einsatz von Containern und die Huckepacktechnik stellen. Der kombinierte Verkehr entlastet überfüllte Straßen und trägt zur besseren Auslastung der Schienenwege bei. Die Bundesregierung fördert deshalb den kombinierten Verkehr bis 1985 mit Investitionen von einer Milliarde DM.

2. Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln war bereits in der Vergangenheit Bestandteil unserer Verkehrspolitik. Seit Jahren stellt der Bund mehr als eine Milliarde DM pro Jahr für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung. Die stärkere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs hilft, die Umweltbeeinträchtigungen des Individualverkehrs abzubauen. Diese Politik wird in den kommenden Jahren konsequent fortgesetzt. Durch das Förderprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr werden im Zeitraum 1980 bis 1984 voraussichtlich rund 6,5 Milliarden DM bereitgestellt.

Speziell zur Verkehrsproblematik im ländlichen Raum ist festzustellen, daß eine Modellstudie des Bundesverkehrsministers, die zur Zeit im Hohenlohekreis praktisch erprobt wird, aufzeigen soll, wie die Verkehrsanbindung von Ortsteilen in ländlichen Regionen möglich ist und wie die Bevölkerung an ein leistungsfähiges öffentliches Personennahverkehrsnetz angebunden werden kann.

Im ländlichen Raum wird der Güter- und Personenverkehr auf der Schiene dort aufrechterhalten, wo ein wirtschaftlich vertretbares Beförderungsaufkommen vorhanden ist. Wo dies nicht der Fall ist, wird geprüft, wie durch einen Ersatzverkehr mit Bussen alternative Buslinienführungen eingerichtet werden können, um möglichst auch neue Erschließungsmöglichkeiten in der Fläche für den Bus zu nutzen und eine zumindest gleichwertige, wenn nicht bessere Bedingung im Busverkehr anzubieten.

3. Bundesfernstraßenplanung

Im Rahmen der Ermittlung und Bewertung der Bundesfernstraßenbaumaßnahmen, wie sie der Bundesverkehrswegeplan 80 und der Fernstraßenbedarfsplan nach dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen vorsieht, wurde neben der gesamtwirtschaftlichen Bewertung nach Kosten und Nutzen sowie Notwendigkeit insbesondere die Wirkung auf Natur und Landschaft durch Lärm und Abgase sowie innerörtliche Trennwirkungen und Zerschneidungen von umweltempfindlichen Landschaftsräumen eingehend überprüft und in die Entscheidungskriterien einbezogen. Diese Kriterien sind im einzelnen mit den zuständigen Länderverwaltungen abgestimmt worden. Dies hat dazu geführt, daß rund 7.000 km Autobahnplanungen zurückgezogen oder durch ein-fachere Planungen ersetzt worden sind. Bei weiteren fast 1.000 km Autobahnplanungen wird noch bis zur Fortschreibung des Bedarfsplanes im Jahre 1985 untersucht, inwiefern Alternativplanungen vor allem durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes entwickelt und vorgenommen werden sollen. Dieses Verfahren und diese Zahlen machen deutlich, daß es nicht um "Straßenbau um jeden Preis" geht, sondern darum, notwendige Kommunikationsstränge unter den Gesichtspunkten der Erhaltung des Landschaftsbildes des Natur- und Umweltschutzes und der innerstädtischen Verkehrsberuhigung zu schaffen.

(-/18.8.1980/hi/ca)

+ + +



Das Kind nicht mit dem Bade ausschütten

Bei der Nordsee-Verschmutzung ist Vorsicht geboten

Von Karl-Arnold Eickmeyer MdB

Mitglied im Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

Dieser Tage konnte man im SPIEGEL lesen, welche Gefahren uns von der Verschmutzung der Nordsee drohen. Dieser Vorstoß in Richtung auf mehr Bewußtsein bei der Erhaltung unserer Umwelt ist nur zu begrüßen. Ehe aber der Eindruck entsteht, daß dem Bundesbürger hier und jetzt ein in seinen Folgen unabsehbares Unheil droht, weil zum Beispiel die Politiker in Bonn nicht rechtzeitig auf dem Plan gewesen sind, muß folgendes in Erinnerung gerufen werden:

1. Die Bundesregierung hat den Umweltschutz nicht nur mit schönen Worten beschworen. Sie hat vielmehr die im Weltprogramm 1971 und im Umweltbericht von 1976 getroffenen programmatischen Aussagen mittlerweile in konkrete Politik gegossen. Ich erinnere nur an das Gesetz zur Bekämpfung der Umweltkriminalität und das Gesetz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen (Chemikaliengesetz), an deren Verwirklichung im parlamentarischen Gang ich selbst mitwirken konnte. Hier sind Voraussetzungen und Instrumentarien zum Schutz der Umwelt und damit auch der Nordsee geschaffen worden.
2. Die Gefahren, die der Nordsee drohen, sind registriert, und es wird nicht erst seit heute daran gearbeitet, diesen und anderen möglichen Gefahren zu begegnen:
 - o Zusammen mit unseren Parlamentarierkollegen aus Holland und Dänemark haben wir auf einer Konferenz im April 1980 über den Schutz des Wattenmeeres ein Konzept entwickelt, das es uns erlaubt, Beurteilungskriterien für Einzelvorhaben des Küstenschutzes, der Industrieansiedlung, des Fremdenverkehrs und anderer Aktivitäten einzusetzen. In Zusammenarbeit mit allen Küstenländern und -staaten müssen wir es schaffen, in Abwägung möglicher Risiken Gefahren für den ökologischen Bestand der Nordsee zu erkennen und zu bekämpfen.
 - o Die größte Gefahr, die der Nordsee und vor allem dem Wattenmeer droht, ist eine Ölkatastrophe, zum Beispiel durch eine Tankerhavarie. Ein solches Unglück



kann wirksam nur durch internationale Vereinbarungen über Schiffssicherheitsbestimmungen verhindert werden. Die Voraussetzungen, die wir als nationales Parlament schaffen können, sind gegeben. Außerdem hat das Bundesministerium für Verkehr inzwischen einen Maßnahmenkatalog zur Verkehrssicherheit in der Deutschen Bucht vorgelegt. Daß bislang vor unserer Küste das Schlimmste verhindert werden konnte, ist vor allem unseren Lotsen zu verdanken, deren hohe Qualifikation und beinahe sprichwörtliches Berufsethos im SPIEGEL-Artikel leider unerwähnt bleiben.

- o Die Einleitung von Abfällen in die Nordsee - Stichwort Verklappung - unterliegt der Genehmigung durch das Deutsche Hydrographische Institut. Diese Genehmigungen werden nicht leichtfertig erteilt, sondern sorgfältig geprüft und zeitlich befristet. Ich habe im Februar 1980 auf meine Anfrage in dieser Sache von der Bundesregierung bestätigt bekommen, daß neben anderen auch biologische und fischereiwissenschaftliche Institute Gelegenheit bekommen, sich zu möglichen nachteiligen Veränderungen des Meerwassers zu äußern. Wenn ungünstige Ergebnisse der ständig durchgeführten Wasseruntersuchungen dies anzeigen, können Verklappungserlaubnisse widerrufen werden. Ich werde die Berichte des SPIEGEL zum Anlaß nehmen, erneut die Überprüfung des Sachverhaltes zu fordern.

Die Nordsee ist ein unwiederbringliches Stück Natur. Sie zu erhalten und zu pflegen, muß unser dringendes Anliegen bleiben. Wir dürfen aber auch nicht vergessen, wie sehr die Nordsee als Wirtschaftsraum, als Verkehrsschauplatz und für den Fremdenverkehr und die Naherholung genutzt werden muß. Diese konkurrierenden Interessen müssen vom Politiker im Auge behalten und mit Umsicht und Augenmaß in Einklang gebracht werden. Ich warne davor, mit der Gefahr für die Nordsee Panik zu erzeugen. Man sollte das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. (-/18.8.1980/ks/ca)

+ + +

Verantwortlich: Willi Carl

