

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 120408
Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 03 36 848 pbbn d



Inhalt

36. Jahrgang / 242

18. Dezember 1981

Helmut Rothenmund MdL, Mitglied des SPD-Vorstandes, beschreibt, wie Strauß sich nicht schämt, die Ereignisse in Polen innenpolitisch auszuschlachten: Ferndiagnosen und Schüsse aus der Hüfte. Seite 1

Klaus Kübler MdB fordert die Energiewirtschaft auf, die Notwendigkeit des Schnellen Brütters zu prüfen: Schwierige Entscheidung. Seite 3

Rudolf Bindig MdB sieht in der Antiblockierbremse eine Erhöhung der Verkehrssicherheit: Warum blockiert die Bundesregierung? Seite 5

Ferndiagnosen und Schüsse aus der Hüfte

Strauß schämt sich nicht, das Thema Polen innenpolitisch auszuschlachten

Von Dr. Helmut Rothenmund MdL
Mitglied des SPD-Vorstandes
Landes- und Fraktionsvorsitzender der bayerischen SPD

Während die Welt in Angst und Sorge den Atem anhält und verantwortungsbewusste Politiker ihre Äußerungen zu den Vorgängen in Polen mit äußerster Sorgfalt abwägen, schießt Strauß - wieder einmal - aus der Hüfte. Der CSU-Chef funktionierte die polnischen Ereignisse flugs und hemmungslos zu einem innenpolitischen Konfliktthema um und warf dem Bundeskanzler "Instinktlosigkeit und Unredlichkeit" vor, weil er nicht sofort aus der DDR abreiste. Und legte noch einen drauf: Schmidt habe, indem er Honecker in die Sorge um die Entwicklung in Polen miteinbezog, gezeigt, "daß er keinen ethisch-moralischen Unterschied zwischen den Staaten des freiheitlich-demokratischen Westens und dem Gewaltsystem des Ostens macht". Was für abstruse Kommentare!

Die Reaktion von Strauß ist nicht nur in der Sache danebenliegend - als ob eine Abreise von Schmidt den Polen irgendwie geholfen hätte. Jedenfalls konnte dies Strauß nicht mit einer Fern-Blitzdiagnose beurteilen. Unangemessen ist die Straußsche Reaktion auch, weil sich eigentlich jeder deutsche Politiker schämen müßte, derartige Vorgänge zu einem Zeitpunkt innenpolitisch auszuschlachten, wo alle nur ein Gedanke bewegen kann: Ist Polen verloren? Welche Haltung kann für Polen nützlich sein?

Für den Straußschen Verbalradikalismus gibt es nur eine plausible Erklärung: Er glaubt offensichtlich, sich mit schrillen Tönen ein Gehör verschaffen zu müssen, das er angesichts seines geschrumpften politischen Gewichts nicht mehr findet. Gelegentlich nimmt diese Profilneurose amokläuferische oder

Herausgeber und Verleger:
Sozialdemokratischer
Pressedienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (02 28) 8 12-1

Rechtlicher Hinweis:
mit dem wir die Rechte der
Erziehungspolitik



zumindest peinliche Züge an. Peinlich und deplaziert war beispielsweise die Strauß-Fernanalyse, Schmidt werde aus der DDR höchstens "mit einem kleinen Trinkgeld" zurückkommen. Der CSU-Chef wußte dies, während Schmidt noch mit Honecker sprach. Motto solcher Kommentare: Was nicht sein darf, kann nicht sein. Es darf aus der Sicht von Strauß einfach nicht sein, daß Schmidt etwa einen wertvollen Beitrag zur deutsch-deutschen Entkrampfung geleistet hat.

Total im Wald seiner obstruktiven politischen Grundhaltung hat sich Strauß vor kurzem auch beim Breschnew-Besuch verirrt. Das Nachdenken über eine Null-Lösung sei "barer Unsinn", wußte Strauß im vorhinein. Wie peinlich, als dann Reagan kurz danach ebenfalls von einer wünschenswerten Null-Raketenlösung sprach. Und bevor Strauß nach Bonn reiste, um mit Breschnew zusammenzutreffen, tönte er in München, er erwarte "nichts" von diesem Treffen. Trampelhafter geht es kaum mehr.

Nach seinem Amtsantritt in Bayern als Ministerpräsident schien Strauß vorübergehend "Kreide gefressen" zu haben. Doch die Kreidezeit ist nun endgültig vorbei. Es folgt, wie in der Erdgeschichte, die Phase der Eiszeiten.

Immer größer werden die Eisblöcke, die Strauß in Richtung Bonn wälzt. Daß sie freilich meist vor der Ankunft am Rhein bereits abgeschmolzen sind, ist eine andere Sache. Dafür sorgt gelegentlich auch der Strauß-Rivale Kohl. Beispielsweise, indem er die vom Strauß-Sprachrohr Stoiber vorgebrachte Kritik am Spar-Kompromiß im Vermittlungsausschuß zurückwies. Während Strauß/Stoiber meinten, die Union habe im Vermittlungsausschuß eine Chance vertan, erkannte Kohl, was an sich klar war, daß die Regierung im Vermittlungsausschuß nicht zu kippen ist.

Landespolitisch war von Strauß/Stoiber jüngst nur eines zu hören: Daß die CSU den bevorstehenden Landtagswahlkampf voll mit Bonner Themen bestreiten werde - daß also die Landespolitik weiterhin außen vor bleiben soll. Die bayerische SPD wird sich bemühen, den Wählern zu verdeutlichen, daß der gescheiterte Weltpolitiker Strauß an ihren Themen und Sorgen zuhause nur insofern Interesse hat, als sie ihm als Vehikel dienen, Bonn doch noch einmal etwas näher zu kommen.

(-/18.12.1981/ks/ca)

+ + +



Schwierige Entscheidung

Die Energiewirtschaft muß die Notwendigkeit des Schnellen Brütters prüfen

Von Dr. Klaus Kübler MdB

Mitglied der Enquete-Kommission "Zukünftige Kernenergiepolitik" des Deutschen Bundestages

Die Entscheidung des Bundeskabinetts, keinen Baustopp für den Schnellen Brüter in Kalkar auszusprechen, sondern den Energieversorgungsunternehmen eine letzte Frist zu setzen, ihren Finanzierungsanteil zu tragen, ist richtig. Sie ist finanzpolitisch richtig und sie ist auch energie- und technologiepolitisch deshalb richtig, weil das Bundeskabinett damit auch keine abschließende politische Grundsatzentscheidung getroffen hat.

Diese energiepolitische Grundsatzfrage, nämlich die nach künftigen Reaktortechnologien - hier der Brütertechnologie - muß vom Parlament, dem Deutschen Bundestag, wie vorgesehen im Herbst 1982 entschieden werden. Der Bundestag muß selbst dann seine Entscheidung treffen, wenn der Schnelle Brüter in Kalkar wegen fehlender Finanzierungszusagen durch die Energieversorgungsunternehmen vorübergehend nicht weitergebaut werden kann. Mit anderen Worten: Ein wirtschaftliches und finanzielles Desinteresse der Energieversorgungsunternehmen ersetzt nicht die notwendige energiepolitische Grundsatzentscheidung des Deutschen Bundestages. Weder die Energieversorgungsunternehmen (EVU) noch das Bundeskabinett können diese Zukunftsentscheidung dem Bundestag - auch nicht auf kaltem Weg - abnehmen.

Die betonte Auffassung des Bundeskabinetts, daß jedenfalls ab jetzt die EVU die weitere Finanzierung selbst tragen müssen, ist richtig. Diese Entscheidung war überfällig. Es ist auch richtig, wenn das Bundeskabinett den EVU im Hinblick auf die noch anstehende Grundsatzentscheidung des Bundestages zu deren Absicherung goldene Brücken baut.

Ein Sich-Verweigern der EVU jetzt noch müßte als klare Entscheidung der EVU gegen den Schnellen-Brüter in Kalkar bewertet werden. Im Hinblick auf die bisherige Argumentation der EVU für den Schnellen Brüter würde dies auch die Frage der Glaubwürdigkeit aufwerfen.

Wenn die Finanzierung von den EVU erfolgen soll, sollte sie richtigerweise über den Strompreis erfolgen, natürlich auch über den Strompreis für den gewerblichen Abnehmer. Dies dient der Transparenz der Kosten für den Kernenergiestrom und erleichtert die Diskussion über die Wirtschaftlichkeit der Strompreise aus Kernenergie und anderen Primärenergien.

Im übrigen ist jedenfalls heute nicht mehr die entscheidende Frage beim Schnellen Brüter von Kalkar die der weiteren Finanzierung, sondern die Frage, ob die Fortführung dieses Reaktors von Kalkar energietechnologisch noch einen Sinn hat.



Muß dieser Reaktor noch fortgeführt werden, um den nationalen energietechnologischen Fortschritt dieser Reaktorlinie offenzuhalten, oder ist die Bundesrepublik hier zeitlich und technologisch so weit im Rückstand, daß selbst bei Bejahung der fortgeschrittenen Reaktortechnologie des Brutreaktors diese technologische Zwischenstufe eines Schnellen Brütters vom Typ Kalkar übersprungen werden kann, weil auf genügend ausländische Erfahrung zurückgegriffen werden kann oder dies zumindest politisch ermöglicht werden kann? Und weil es dann richtiger wäre, nicht noch mehr Geld, Kraft und Engineering in diese Zwischenstufe reinzustecken und im Grunde doch nichts mehr an technologischem, ingenieurwissenschaftlichem und letztlich auch genehmigungstechnischem Wissen aufzuholen ist, sondern die Gefahr besteht, daß ein möglicherweise kurzsichtiges Festhalten an der Fertigstellung des Brütters von Kalkar 1986 oder 1987 oder später die Bundesrepublik noch mehr in technologischen Rückstand bringt. Dies kann weder im nationalen noch im wirtschaftlichen Interesse der EVU sein.

Energiewirtschaftlich ist Kalkar im Hinblick auf seine Kosten und seine relativ geringe Kapazität von 300 MW sowieso nicht sehr interessant.

Alles das bedeutet, daß Bundesregierung und Bundestag zuerst die Frage beantworten müssen, ob die Fertigstellung des Schnellen Brütters von Kalkar noch notwendig ist und ob die Frage der grundsätzlichen Notwendigkeit der Reaktortechnologie des Brutreaktors nicht vielmehr an Nachfolge-Reaktoren zu entscheiden ist, nicht mehr am Schnellen Brüter von Kalkar, und damit zukunftssicher und aktueller? Es wäre sehr wünschenswert, wenn die EVU hier ihre Mitverantwortung wahrnehmen würden mit aller auch im eigenen wirtschaftlichen Interesse liegenden Konsequenz. Ich weiß, dieses ist eine sehr schwierige Entscheidung. Aber sie muß getroffen werden, möglichst bald und gemeinsam von politischer und von energiewirtschaftlicher Seite. (-/18.12.1981/ks/oa)

+ + +



Warum blockiert die Bundesregierung?

Die Antiblockierbremse erhöht die Verkehrssicherheit

Von Rudolf Bindig MdB

Mitglied des Bundestagsausschusses für Verkehr

Die gängigen Bremssysteme bei Lastwagen mit Anhängern bieten noch immer hohe Risiken; die Industrie hat aber wirkungsvollere Bremssysteme entwickelt, mit denen diese Risiken erheblich reduziert werden können. Zu diesem Ergebnis ist ein neueres Gutachten der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) gekommen.

Üblicherweise werden in Lastwagen Bremskraftregler verwendet, die - manuell oder automatisch - die Bremskraft vom Zugfahrzeug auf den Anhänger übertragen, und zwar abgestimmt je nach dem Grad der Beladung. Eine schlechte Bremskraftabstimmung des Anhängers gegenüber dem Zugfahrzeug ist nach dem Bericht der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung die häufigste Unfallursache bei Lastzügen. Versuche haben dazu ergeben, daß bei Geschwindigkeiten von über 60 Kilometer pro Stunde Lastzüge, die mit Bremskraftreglern ausgerüstet sind, selbst bei Geradeausfahrt und optimaler Bremskraftabstimmung nicht mehr stabil abgebremst werden können, wenn die Straße naß ist. Bei Kurvenfahrt sind sogar 60 Kilometer pro Stunde zu viel. Dazu kommt, daß es bei manuell arbeitenden Bremskraftreglern für den Fahrer äußerst schwierig ist, immer die richtige Einstellung zu wählen. Dieser Befund stimmt bedenklich. Die Unfallstatistiken erhärten ihn. 6,9 Prozent aller 1980 in der Bundesrepublik an Unfällen mit Kfz beteiligten Fahrzeuge sind Güterkraftfahrzeuge; der Bestand an Güter-Kfz macht aber nur fünf Prozent aller Kraftfahrzeuge aus. Betrachtet man nur die Unfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind sogar in 11,3 Prozent aller Fälle Güter-Kfz daran beteiligt.

Die schweizer Ingenieure fordern daher aus Gründen der Verkehrssicherheit die obligatorische Ausrüstung bestimmter schwerer Lastzüge mit Antiblockiersystemen (ABS). Dieses relativ neue, computergesteuerte Bremssystem ist seit diesem Jahr bei einigen Firmen serienmäßig auch für Nutzfahrzeuge zu haben und ermöglicht die optimale Bremsung auch bei Nässe und Kurvenfahrt und Geschwindigkeiten von über 60 Kilometer pro Stunde.



Das Antiblockiersystem stellt einen erheblichen Fortschritt in der Bremsentechnik dar und trägt zur Erhöhung der aktiven Verkehrssicherheit bei. Dies wird auch von der Bundesregierung in der Antwort auf eine Anfrage von mir eingeräumt. Dennoch ist die Bundesregierung heute noch nicht bereit, auf eine allgemeine Ausrüstung von Lastzügen mit Antiblockiersystemen hinzuwirken, wie es in dem schweizer Gutachten gefordert wird. Die Kosten können dafür nicht der entscheidende Grund sein. Wie ein Vertreter der Automobilindustrie erläuterte, sind pro Achse circa 2.000 DM zu veranschlagen, was also für einen fünfsichtigen Lastzug circa 10.000 DM ausmacht. Diese Kosten sind im Verhältnis zu den hohen Schäden zu sehen, die bei Unfällen mit Lastzügen entstehen. Das Bundesverkehrsministerium argumentiert, daß es in der Einführungsphase zu Schwierigkeiten und unter Umständen zu bedenklichem Bremsverhalten kommen könnte, falls in einem Lastzug nur ein Fahrzeug mit Antiblockiersystem ausgerüstet wäre. Dieses Argument läßt sich jeder wirksamen Neuentwicklung entgegenhalten und würde jeden Fortschritt bremsen.

Die Bundesregierung weist des weiteren darauf hin, daß eine allgemeine Einführung von Antiblockiersystemen auf EG-Ebene zu regeln wäre. Sicherlich ist abgestimmtes Vorgehen in der EG angebracht, dennoch muß einer auch hier die Initiative ergreifen, damit die wirksame Verbesserung sich durchsetzen kann. Zwar ist es schwierig, verhältnismäßig kurz nach der Einführung der sogenannten EG-Bremse (für bestimmte Lastzüge wurde auf EG-Ebene die Ausrüstung mit einem automatisch lastabhängigen Bremskraftregler vorgeschrieben) die neue Antiblockierbremse durchzusetzen; wenn die Durchsetzung von Antiblockiersystemen aber einen entscheidenden Fortschritt für die Verkehrssicherheit darstellt - und das wird nirgend bestritten - dann darf man sie nicht auf die lange Bank schieben, auch dann nicht, wenn es unangenehm ist, dafür die schwerfällige EG-Maschinerie in Gang setzen zu müssen.

(-/18.12.1981/vo-he/ca)

+ + +
Verantwortlich: Willi Carl

