

# Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 12 04 08  
Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 08 86 846 ppbn d

## Inhalt

Anke Fuchs MdB, Mitglied der Regierungsmannschaft von SPD-Kanzlerkandidat Hans-Jochen Vogel, beschreibt, wie der Übergangskanzler die Zukunft junger Menschen zu einer Tingelei macht: Strauß und Kohl wollen die Republik nach rechts rücken.

Seite 1  
Renate Lepsius MdB schildert, wie die Union das Rad beim Paragraphen 218 zurückdreht: "Sparen" auf Kosten der Frauen.

Seite 3  
Rudolf Dreßler MdB wirft der Bundesregierung vor, den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer zu vernachlässigen: Das Arbeitsschutzgesetz der Regierung Schmidt vermindert in den Schubläden.

Seite 4  
Klaus Daubertshäuser MdB setzt sich für eine konsequente Weiterentwicklung der Bundesbahnpolitik ein: Die Bahn nicht schwächen!

Seite 5  
Hedda Jungfer MdL führt den Nachweis, wie die Schüler-BAföG-Kürzungen wirken: Besonders weiterführende berufliche Schulen betroffen.

Seite 7  
Helmut Ritter MdL fragt nach dem Emissionskataster für die bayerischen Belastungsgebiete: Unglaubliche CSU-Versäumnisse bei der Luftreinhaltung.

Verleger: Seite 8

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

38. Jahrgang / 37

23. Februar 1983

Strauß und Kohl wollen die Republik nach rechts rücken

Der Übergangskanzler macht die Zukunft junger Menschen zu einer Tingelei

Von Anke Fuchs MdB

Mitglied der Regierungsmannschaft von SPD-Kanzlerkandidat Hans-Jochen Vogel

Helmut Kohl und seine Mannschaft wollen dieses Land in eine andere Republik "verwandeln". Sie wollen die Bundesrepublik nach rechts rücken. Ausnahmsweise weiß Kohl sich hier einig mit Franz Josef Strauß, der die gegenwärtige "entartete Kultur" beklagt. Die geistige "Neuorientierung", die die Rechtskoalition will, ist klar erkennbar und beabsichtigt die Wiedereinführung unsozialer, längst überwundener Zustände. Hierzu will ich eine Reihe von Beispielen vorlegen:

- Übergangsarbeitsminister Blüm mischt sich in die Tarifautonomie ein und verabreicht als Rezept zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit die Devise "Lohnstopp".
- Übergangswohnungsbauminister Schneider setzt ein Mieterhöhungsgesetz in Kraft, das fürs erste rund zehn Millionen Familien auf dem freifinanzierten Wohnungsmarkt unsoziale Mieterhöhungen beschert beziehungsweise bescherehen wird und somit das soziale Mietrecht demontiert.
- CDU-Generalsekretär Geißler will nach der Bundestagswahl am 6. März 1983 den Paragraphen 218 Strafgesetzbuch zurückdrehen, und Innenminister Zimmermann hat auch bereits einen Gesetzentwurf zu Beihilfavorschriften in der Tasche, der keinerlei Vorschriften mehr über Beihilfefähigkeit von legalen Schwangerschaftsabbrüchen vorsieht.
- Übergangsinnenminister Zimmermann spricht offen von "völkischem Interesse" und stellt die polnische Westgrenze in Frage.

Umweltfreundlich  
mit einem hohen  
Recycling-Quotienten



- Übergangskanzler Kohl zieht ein Sonderprogramm der Bundesregierung "Bildungsbeihilfen für arbeitslose Jugendliche" mit einem Haushaltsvolumen von 205 Millionen DM als die neue Initiative aus der Schublade - purer Etikettenschwindel. Bei diesem Programm handelt es sich um ein von der Schmidt-Regierung verabschiedetes Sofortprogramm, daß die Übergangsregierung vorschnell gestrichen hatte.
- Helmut Kohl bauscht ein Kanzleramtsgespräch mit Verbandsvertretern der Arbeitgeber auf und verspricht persönlich 30.000 zusätzliche Ausbildungsplätze. Vertreter der Bundesvereinigung Deutscher Arbeitgeber (BDA) streiten jegliche Ausbildungsplatzgarantie ab; etliche Anfragen haben ergeben, daß Kohls verbales Versprechen jeglicher nachprüfbarer Grundlage und Vereinbarung entbehrt.
- Herr Dregger spricht über den Stopp von Ausbildungsvergütungen, um den Arbeitgebern einen Köder durch billige Arbeitskräfte zu bescheren.
- Übergangsbildungsministerin Wilms meint, die Flexibilität von Jugendlichen dadurch zu erhöhen, daß Auszubildende wieder bei ihrem Meister wohnen sollen.
- Die Kohl-Regierung legt auf Vorschlag des mehrheitlich rechten Bundesrates einen Gesetzentwurf zum Abbau von Jugendarbeitsschutzvorschriften mit der Begründung, sie seien "ausbildungshemmend", vor. Schon die Änderung der Ausbildereignungsverordnung war unter der sozialdemokratisch geführten Bundesregierung trotz eigener Bedenken geändert worden und hat trotz Versprechungen der Arbeitgeber keinen Ausbildungsplatz mehr gebracht.
- Die Rechtskoalition verabredet mit Herrn Stingl, die Statistiken der Bundesanstalt für Arbeit über Angebot und Nachfrage von Ausbildungsplätzen nun schon seit fünf Monaten und bis zur Bundestagswahl geheim zu halten, so daß die Lehrstellensituation unüberschaubar ist und auf diese Weise verschleiert wird. Gegenmaßnahmen zur katastrophalen Ausbildungsplatzsituation werden nur in Form von Versprechungen getätigt.
- Die Rechtskoalition - kaum im Amt - demontiert unmittelbar Bildungschancen auch durch ihren BAföG-Kahlschlag, der nicht übersehbare Auswirkungen auf das duale System haben wird.

Diese Beispiele können beliebig fortgeführt werden. Und eines wird besonders deutlich: Die Zukunft gerade der jungen Menschen macht der Rechtskanzler und seine Regierung zu einer Tingelei.

(-/23.2.1983/ks/ca)

+ + +



Die Union will das Rad zurückdrehen

---

Beim § 218 soll auf Kosten der Frauen "gespart" werden

Von Dr. Renate Lepsius MdB

Vorsitzende der Arbeitsgruppe Frauenpolitik der SPD-Bundestagsfraktion

Nach jahrelangen Angriffen auf den reformierten Paragraphen 218, der nicht einmal vor der Gleichsetzung mit der Ausrottung von Millionen jüdischer Menschen mit der Rechtsreform haltgemacht hat, wird jetzt der massive Ansturm auf die soziale Inhalte der Reform aus der konservativen Ecke für den Fall eines Wahlsieges angekündigt: Die Rücknahme der Reform nach einem Unions-Wahlsieg.

Schon jetzt haben die Christdemokraten alles für den großen Schlag vorbereitet. Unter den unverfänglichen Überschrift "Kostendämpfung im Gesundheitswesen" bereiten sie die Aushöhlung des Kernstückes der Strafrechtsreform vor, der 1975 verabschiedeten sozialen Ergänzungsgesetzes zum Paragraphen 218. Unter dem Motto: Abschaffung der "Abtreibung auf Krankenschein" haben 20 Abgeordnete der CDU/CSU-Bundestagsfraktion eine Initiative vorbereitet, die sofort nach einem CDU/CSU-Wahlsieg wieder aufgegriffen werden soll. Es geht um die soziale Indikation, die nach der Reichsversicherungsordnung (RVO) Paragraph 200 f von den Krankenkassen als Leistung übernommen wird. Die Rücknahme der Finanzierung bedeutet die Aushöhlung der Reform und die Rückkehr zu den Zuständen vor 1975: Frauen, die beträchtliche Arzthonorare und Krankenhauskosten aus eigener Tasche zahlen können, werden legale Schwangerschaftsabbrüche durch Fachärzte in Krankenhäusern durchführen lassen. Für die meisten Frauen aber bleibt nichts anderes übrig, als - wie früher - den billigeren Weg zu Engelmacherinnen zu gehen. Die Zugehörigkeit zur sozialen Klasse bestimmt wieder über den Paragraph 218.

Da durch die medizinische Betreuung und die Verhinderung eines illegalen Schwangerschaftsabbruches Folgekosten in Millionenhöhe bei den gesetzlichen Krankenkassen vermieden werden können, ist die derzeitige Regelung volkswirtschaftlich wesentlich billiger und medizinisch wie sozialpolitisch besser, als die Streichungsvorschläge der CDU/CSU. Denn dann werden die illegalen Schwangerschaftsabbrüche erneut ansteigen und die Krankenkassen werden somit durch weitere Zusatzkosten, die durch illegale Abtreibungen entstehen, belastet.

Ich erinnere daran, daß der Sinn der Reform des Paragraphen 218 nicht die Beseitigung des Schutzes werdenden Lebens, sondern die Verbesserung des Lebensschutzes ist.

(-/23.2.1983/ks/ca)

+ + +



Die Bundesregierung vernachlässigt den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer

Das Arbeitsschutzgesetz der Regierung Schmidt vermodert in den Schubladen

Von Rudolf Dreßler MdB

Vorsitzender des Bundesausschusses der Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen in der SPD

Die Regierung Schmidt/Genscher hatte trotz jahrelangen Störens und Verhinderns durch den Wirtschaftsminister im Juli 1982 einen einheitlichen Arbeitsschutzgesetzentwurf erstellt. Er sollte spätestens 1985 in Kraft treten. Dieses Gesetzesvorhaben ruht nunmehr in den Schubladen des Arbeitsministers. Die Wende in Bonn brachte auch diesen Gesetzentwurf wie vielen Vorhaben zugunsten der Arbeitnehmer das Ende. Die Regierung ist voll auf die Seite der Arbeitgeber geschwenkt und schweigt sich zum Arbeitsschutz aus. Es gebe - angeblich - im Augenblick Wichtigeres zu tun. Doch die Wirklichkeit vor Ort - am Arbeitsplatz - sieht anders aus:

- alle 18 Sekunden passiert ein Berufsunfall und
- alle neun Minuten ein schwerer Berufsunfall,
- alle vier Stunden stirbt ein Arbeitnehmer an einem berufsbedingten Unfall oder an einer Krankheit, die er sich durch die Arbeit zugezogen hat.
- Millionen von abhängig Beschäftigten sind Belastungen wie Nacht- und Schichtarbeit, Arbeit in Rauch, Staub, Gasen und Dämpfen ausgesetzt, die letztlich zur Beeinträchtigung ihrer Gesundheit führen.
- Für Millionen von Arbeitnehmern haben Veränderungen von Arbeitsbedingungen neue Belastungen gebracht. So weisen Forschungsergebnisse übereinstimmend darauf hin, daß eine Belastungsverschiebung stattgefunden hat, von körperlichen zu psychisch-mentalen Belastungsformen wie Zeitdruck, Konzentration, Monotonie.

Diese Tatbestände zeigen deutlich, wie bedrohlich und gesundheitsgefährlich heute noch viele Arbeitsplätze sind. Vor dem Hintergrund dieser Wirklichkeit ist die Nachlässigkeit der Übergangsregierung Kohl/Genscher unverständlich, ja unmenschlich. Eine SPDgeführte Bundesregierung mit dem Bundeskanzler Hans-Jochen Vogel wird nach dem 6. März bei gewonnener Wahl unverzüglich ihre Arbeit an dem Arbeitsschutzgesetz wieder aufnehmen, um den Arbeitnehmern in den Betrieben einen besseren Gesundheitsschutz zu geben. Es muß erreicht werden, daß die wesentlichen Arbeitsschutzbedingungen, die für alle Arbeitnehmer Bedeutung haben, in einem Gesetz zusammengefaßt werden. Diese Arbeitsschutzbedingungen müssen angesichts der technologischen Entwicklung verbessert werden, auch gegen den Widerstand der Arbeitgeber. Wenn auch dieses für den Arbeitnehmer lebenswichtige Gebiet dem freien Spiel des Marktes überlassen bleibt, wie es die Rechtskoalition wohl vorhat, dann ist leider zu befürchten, daß die Ergebnisse der Untersuchung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung aus dem Jahre 1978 traurige Wirklichkeit werden. Nach diesen Untersuchungen werden bis 1990

- 27 Prozent aller Arbeitnehmer, die aus dem Erwerbsleben ausscheiden, wegen Invalidität vorzeitig ausscheiden müssen und
- 25 Prozent wegen Todes die Altersgrenze nicht erreichen.

Über 50 Prozent aller Arbeitnehmer in der Bundesrepublik werden also nicht in der Lage sein, bis zum Erreichen ihrer Altersgrenze zu arbeiten. Ein Alarmsignal, das von keiner Regierung überhört werden kann, es sei denn, sie stellt sich taub, wenn es um die Interessen der Arbeitnehmer geht. Es wäre verhängnisvoll für die Gesundheit von Millionen von Arbeitnehmern, wenn die Rechtskoalition nach dem 6. März diese Politik fortsetzen könnte.

+ + + (-/23.2.1983/bgy/ca)



**Die Bahn nicht schwächen!**

-----  
Die Politik für die Deutsche Bundesbahn konsequent weiterentwickeln

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der SPD im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Die Deutsche Bundesbahn ist für unsere Verkehrswirtschaft ein unverzichtbarer Verkehrsträger. Finanziell aber ist die Bundesbahn in einer bedrohlichen Situation. Eine Gesamtlösung gibt es nicht, kein Patentrezept kann die strukturell angewachsenen Probleme bei der Deutschen Bundesbahn lösen. Es kommt daher darauf an, das Notwendige konsequent und Schritt für Schritt für die Deutsche Bundesbahn auch möglich zu machen. Der frühere Bundesverkehrsminister Volker Hauff hat diese Politik an sieben konkreten Punkten demonstriert.

Erstens: Das Unternehmen Deutsche Bundesbahn muß kaufmännisch geführt werden, eine hierarchische Verwaltung für ein Transportunternehmen im Wettbewerb ist nicht angemessen. Mit der Änderung des Bundesbahngesetzes wurde ein erster Schritt gemacht.

Zweitens: Unsere Bundesbahn muß weiter modernisiert werden, wenn ihr Leistungsangebot attraktiver werden soll. Ausbau und Neubau von Strecken sind hierbei die wichtigsten Modernisierungsmaßnahmen.

Drittens: Eine Verknüpfung der Verkehrssysteme von Schiene, Straße, Luftverkehr und Wasserstraße kann die vorhandenen Eisenbahnkapazitäten besser nutzen, es müssen nicht ständig neue Verkehrskapazitäten mit hohem Investitionsaufwand anderswo geschaffen werden.

Viertens: Unsere Bundesbahn muß ihre eigenen Erträge steigern. Bessere und attraktivere Leistung, bessere Verkaufspolitik und tarifliche Maßnahmen sind unternehmerische Notwendigkeit.

Fünftens: Die Steigerung des Aufwandes bei der Deutschen Bundesbahn muß verlangsamt werden. Ein völliges Stoppen oder ein Rückgang sind allerdings unrealistisch. Hierzu können alle einen Beitrag leisten.

Sechstens: Unsere Bundesbahn muß den Personennahverkehr - vor allem auch in der Fläche - aktiv mitgestalten. Sie darf nicht passiv danebenstehen. Sie muß weiter gedrängt werden, auch die anderen Verkehrsträger zur Mitwirkung zu motivieren.

Siebtens: Wir werden der Deutschen Bundesbahn auch künftig den notwendigen flankenschutz durch eine fortschreitende Gestaltung der kontrollierten Wettbewerbsordnung in der Verkehrspolitik geben.

Wenn man die Deutsche Bundesbahn nicht krank reden will, können nur solche konkreten Vorschläge hilfreich sein. Die frühere Bundesregierung war damit auf dem richtigen Wege.

Für die nächsten Jahre wird es darauf ankommen, auch von der Politik her den Stellenwert der Deutschen Bundesbahn im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes klar zu umreißen. Hier ist nicht nur die Bundesregierung, sondern auch der Deutsche Bundestag sowie alle politischen Entscheidungsträger, gefordert. Im einzelnen wird es darauf ankommen, Schwerpunkte für eine mittelfristige Bundesbahnpolitik zu setzen.



Erstens: Eine Sicherung der Investitionen der Deutschen Bundesbahn ist notwendig. Durch die festgeschriebene Höhe der Bundesmittel ist nämlich die Finanzierung der Investitionen sehr problematisch geworden. Eine zunehmende Kreditfinanzierung der Investitionen ist nicht länger vertretbar. Eine Finanzierung der Investitionen sollte deshalb durch eine Art "Sonderplafond" gewährleistet werden.

Zweitens: Die Sicherung von Arbeitsplätzen sowohl bei der Deutschen Bundesbahn selbst als auch indirekt durch Investitionen der Deutschen Bundesbahn bleibt ein wesentlicher Schwerpunkt. Die Beschäftigungseffekte von Investitionen bei der Deutschen Bundesbahn sind beträchtlich, sie liegen weit über denen beispielsweise des Straßenbaus.

Drittens: Ausreichende Bundesmittel zur Abgeltung politisch gewollter Leistungen müssen gesichert bleiben, wenn von der Deutschen Bundesbahn auch künftig diese Leistungen verlangt werden. Zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, zum Ausgleich von anderweitig nicht zu beseitigenden Wettbewerbsverzerrungen für Eigentümerleistungen des Bundes und für nicht Deutsche Bundesbahn-spezifische Leistungen müssen diese Bundesmittel bereitgestellt werden.

Viertens: Eine Lösung der Schuldenproblematik drängt. Ein Anstieg der Verschuldung der Deutschen Bundesbahnauf nahezu 36 Milliarden DM im Jahre 1982 mit der Tendenz eines weiteren Anstiegs kann nicht tatenlos hingenommen werden.

Fünftens: Eine Weiterentwicklung der Unternehmensverfassung muß vorangetrieben werden. Die Änderung des Bundesbahngesetzes konnte nur ein erster Schritt sein.

Sechstens: Die Transparenz der Verantwortung von Staat und Deutscher Bundesbahn muß deutlicher werden. Mit der Trennungsrechnung hat der Deutsche Bundesbahn-Vorstand die richtigen Initiativen eingeleitet, eine Weiterentwicklung ist notwendig.

Siebtens: Eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen muß auf eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger hinauslaufen. Eine Fortentwicklung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen muß zum Ziel haben,

- die Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt,
- eine Begrenzung der Kontingente im Straßengüterverkehr auf dem derzeitigen Niveau,
- eine Belastung des Lkw-Transitverkehrs mit Abgaben.

Auch ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den Grenzübergängen führt zu einer Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für die Deutsche Bundesbahn.

Nicht unrealistische Forderungen führen in der Verkehrspolitik weiter, sondern eindeutige, abgegrenzte Entscheidungsfelder wie die genannten müssen aufgezeigt werden, um für die Deutsche Bundesbahn zu meßbaren Erfolgen zu kommen. Nur so kann die Situation der Bahn geändert werden, nur so behält sie ihren sicheren Platz im Verkehrssystem zum Wohle von Bürger und Wirtschaft.  
(-/23.2.1983 ks/ca)

+ + +



Schüler-BAföG-Kürzungen belasten einkommensschwächere Schichten

Besonders Schülerinnen und Schüler an den weiterführenden beruflichen Schulen betroffen

Von Hedda Jungfer MdL

Mitglied des Kulturpolitischen Ausschusses des bayerischen Landtages

Das bayerische Kultusministerium hat es jetzt schwarz auf weiß gegeben: Aus der Antwort des Ministeriums auf meine Schriftliche Anfrage zum Schüler-BAföG geht hervor, daß nahezu alle (mehr als 95 Prozent) Schüler der Berufsaufbauschulen (rund 9.000) und der Berufsfachschulen (fast 50.000) im Freistaat im Jahre 1981 Unterhaltsleistungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz erhalten haben. Die Streichung dieser Leistung trifft mehr als 75 Prozent dieser Schüler; cirka 25 Prozent müssen auswärts wohnen, um diese Schulen zu besuchen, und erhalten weiter BAföG.

Gerade Jugendliche aus einkommensschwächeren Schichten haben diesen Weg der beruflichen Höherqualifizierung beschritten. Es ist absehbar, daß viele dieser Familien sich das künftig nicht mehr leisten können. Das Märchen, die Schüler würden sich vom BAföG doch nur ein Mofa kaufen, weise ich zurück: 60 Prozent der Familien, aus denen Jugendliche diese Schulen besuchen, haben ein Monatseinkommen unter 2.000 Mark. Ohne das Schüler-BAföG wird es für sie keinen Besuch der weiterführenden Schulen mehr geben. Hier werden gezielt die Chancen der Kinder aus einkommensschwächeren Schichten geschmälert.

Gleichzeitig ist die Streichung aber auch ein schwerer Schlag gegen die sogar von CSU und CDU in Sonntagsreden proklamierte angestrebte Gleichwertigkeit der beruflichen Bildung mit der Ausbildung an allgemeinbildenden Schulen. Hier klaffen Anspruch und Wirklichkeit meilenweit auseinander.

Besonders hart trifft die BAföG-Kürzung des Schüler-BAföG die Mädchen und Frauen, die gerade in den letzten Jahren verstärkt den "Zweiten Bildungsweg" für eine berufliche Höherqualifizierung in Anspruch genommen haben: Ihr Anteil in den Berufsaufbau- und den Berufsfachschulen beträgt mehr als 55 Prozent. Wo bleibt hier die vielgepriesene Chancengleichheit der Mädchen und Frauen in der beruflichen Ausbildung?

Auch bei den Fachschulen und den Fachoberschulen waren es immerhin 50 Prozent der Schülerinnen und Schüler, die Leistungen nach BAföG erhielten. Sie müssen in Zukunft ebenfalls selbst schauen, wie sie zurecht kommen.

Die Streichungen und Kürzungen beim Schüler-BAföG sind das Musterbeispiel schlechthin dafür, wie die Rechtskoalition in Bonn die Leistungsumverteilung von unten nach oben betreibt. Dies belegen die Zahlen: Eine Einsparung im Bundeshaushalt durch die BAföG-Kürzungen beträgt insgesamt nur rund 300 Millionen Mark. Eine Milliarde Mark dagegen wird eingesetzt für einen Kinderfreibetrag, der vor allem den Besserverdienenden zugute kommt.

(-/23.2.1983/ks/ca)

\* \* \*



### Unglaubliche CSU-Versäumnisse bei der Luftreinhaltung

Wo bleiben die Emissionskataster für die bayerischen "Belastungsgebiete"?

Von Dr. Helmut Ritzer MdL

Mitglied des Ausschusses für Umweltfragen des bayerischen Landtages

Auf dem Gebiet der Luftreinhaltung hat sich die bayerische CSU-Regierung unglaubliche Versäumnisse zuschulden kommen lassen. Dieses Fazit ist aus der Antwort auf meine Fragen nach dem Stand der Arbeiten an den Emissionskatastern für die acht bayerischen Belastungsgebiete. Zwar beteuerten neuerdings auch Mitglieder der Staatsregierung, daß man nicht mehr so unendlich viel Zeit habe, die Ursachen des Waldsterbens zu bekämpfen. Fragt man jedoch konkret nach den eingeleiteten Maßnahmen, offenbart sich, in welch unverantwortlichem Ausmaß Zeit vergeudet wurde und wird. Neun Jahre nach Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes gibt es in Bayern erst eines von acht zu erstellenden Emissionskatastern und noch keinen einzigen Luftreinhalteplan, für den neben den Emissions-, Immissions- und Wirkungskatastern auch Ursachenanalysen Voraussetzung sind.

Die Verzögerung dieses zentralen Bereiches bayerischer Politik ist in der Vernachlässigung der Umweltpolitik durch die CSU begründet. Bei einem Haushaltsvolumen von mehr als 35 Millionen Mark umfaßt der Etat des Umweltministeriums nur knapp 230 Millionen. Das zeigt den tatsächlichen Stellenwert, den die Luftreinhaltepolitik in Bayern erfährt. Umweltminister Alfred Dick bestätigt dies, wenn er jetzt mitteilt, daß die für die Aufstellung von Emissionskatastern für die übrigen sieben Belastungsgebiete Bayerns notwendigen fünf Millionen Mark aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht zur Verfügung stehen.

Die SPD wird bei den Haushaltsberatungen darauf drängen, daß dem Landesamt für Umweltschutz genügend Mitarbeiter und auch genügend Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden, um die vordringlichsten Arbeiten erledigen zu können. Spätestens bei diesen Haushaltsberatungen wird es zur Nagelprobe kommen und sich zeigen, wie ernst es der CSU wirklich mit der Luftreinhaltung in Bayern ist.

Alle übrigen Bundesländer haben bereits ihre Emissionskataster und zum größten Teil auch bereits ihre Luftreinhaltepläne erstellt. In Bayern dagegen handelt die CSU nach dem Motto: Haltet den Dieb. Sie beschuldigt die sozialliberale Koalition, es versäumt zu haben, rechtzeitig Vorschriften zu erlassen, wie etwa die Großanlagen-Feuerungsverordnung; in Wirklichkeit will sie jedoch davon ablenken, daß die bayerischen Umweltbehörden die bestehenden Gesetze nicht oder nicht in angemessener Frist vollziehen.

Zur Erinnerung: Das 1974 erlassene Bundesimmissionsschutzgesetz sieht unter anderem vor, daß die nach Landesrecht zuständigen Behörden für Gebiete mit besonders hoher Luftverunreinigung, sogenannte Belastungsgebiete, Emissionskataster aufzustellen haben. Diese Kataster soll Angaben über Art, Menge, räumliche und zeitliche Verteilung und die Austrittsbedingungen von Luftverunreinigungen bestimmter Anlagen und Fahrzeuge enthalten. Auf der Grundlage dieser Emissionskataster sind dann Immissions- und Wirkungskataster zu erstellen, außerdem müssen Ursachenanalysen erstellt werden. Wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, können Luftreinhaltepläne entwickelt werden. Im April 1976 wurden durch Rechtsverordnung acht bayerische Belastungsgebiete festgelegt (Aschaffenburg, Augsburg, Burghausen, Erlangen-Fürth-Nürnberg, Ingolstadt-Neustadt-Kelheim, München, Regensburg und Würzburg).





Seither sind sieben Jahre verstrichen, genügend Zeit, daß auch Bayern die durch das Bundesgesetz zur Pflicht gemachten Aufgaben erledigt. Bis jetzt gibt es aber lediglich für das Belastungsgebiet Nürnberg-Fürth-Erlangen ein Emissionskataster. Die Stadt Nürnberg hat dazu kräftig mitgeholfen. An den Katastern für Aschaffenburg und Ingolstadt wird nach Auskunft des Umweltministeriums derzeit gearbeitet, allerdings mit stark reduziertem Programm. München soll 1985 begonnen werden. Für Augsburg, Burghausen, Regensburg und Würzburg gibt es noch keine zeitliche Perspektive.

Warum die Angelegenheit so langsam vorangeht, begründete auf Anfragen Umweltminister Dick mit dem Hinweis auf die Kosten: Überschlagsmäßige Kostenabschätzungen hatten ergeben, daß zur Aufstellung des Emissionskatasters für die übrigen sieben Belastungsgebiete Bayerns ein Betrag von mindestens fünf Millionen benötigt werde. Diese Summe wird aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht zur Verfügung stehen, auch nicht verteilt auf mehrere Jahre. Das Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat das Landesamt für Umweltschutz deshalb beauftragt, einfachere und vor allem kostengünstigere Methoden zur Erstellung von Emissionskatastern zu überprüfen.

Auf die Frage, wann mit den übrigen Katastern zu rechnen sei, teilte Minister Dick unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Verfügbarkeit entsprechender Haushaltsmittel mit, daß "in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts für alle Belastungsgebiete Emissionskataster vorliegen werden". Die Erstellung von Luftreinhalteplänen kann nach seinen Angaben ein bis zwei Jahre nach der Fertigstellung der jeweiligen Emissionskataster erwartet werden.

Es dürfte also bis in die 90er Jahre dauern, bis in Bayern überhaupt einmal die Grundlagen für eine Luftreinhaltepolitik geschaffen sind. Bis es dann endlich zu spürbaren Konsequenzen kommt, dürfte das Bundesgesetz aus dem Jahre 1974 sein 20jähriges feiern können, es sei denn, die CSU rafft sich auf, den vielen schönen Reden endlich Taten folgen zu lassen und das bestehende Vollzugsdefizit durch eine kräftige Aufstockung der Mittel abzubauen.

(-/23.2.1983/ks/ca)

+ \* \*

Verantwortlich: Willi Carl

