

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

Postfach: 12 04 08
Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 8 86 846 ppbn d

Inhalt

39. Jahrgang / 139

23. Juli 1984

Wolfgang Clement, Sprecher des SPD-Vorstandes, kommentiert die Abservierung Biedenkopfs als EG-Kandidat: Kohls Nullstellenspiel. Seite 1

Robert Antretter MdB fordert die Enttabuisierung des Tempo-Limits: Zur Rettung des Waldes. Seite 3

Dr. Uwe Holtz MdB, Vorsitzender des Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit des Deutschen Bundestages, wirft der Bundesregierung vor, gegenüber Mittelamerika mit zweierlei Maß zu messen: Voll auf Reagan-Kurs. Seite 4

Klaus Daubertshäuser MdB, Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages, verlangt, den Individualverkehr humaner zu gestalten: Vorschläge für die Kfz-Industrie. Seite 5

Kohls Nullstellenspiel

Wie Kurt Biedenkopf als EG-Kandidat abserviert wurde
Von Wolfgang Clement
Sprecher des SPD-Vorstandes

Die Art und Weise, in der "gewöhnlich gut unterrichtete CDU-Kreise" seit der Berufung Jacques Delors zum neuen Präsidenten der EG-Kommission "Mutmaßungen" über eine "geheime Absprache" zwischen Bonn und Paris über eine angeblich mögliche, spätere Besetzung des Präsidentenamtes durch einen deutschen Kandidaten - Kurt Biedenkopf oder einen anderen CDU/CSU-Politiker - zu nähren versuchen, setzt die Kette der deutschen Peinlichkeiten um das hohe Brüsseler Amt würdig fort und ist so unsinnig wie verräterisch.

Unsinnig, weil "Geheimabsprachen" gemeinhin ihren Sinn verlieren, wenn sie auf den offenen Markt getragen werden; und verräterisch, weil die Hinweise auf angeblich noch bestehende Nachbesserungsmöglichkeiten in Brüssel nur beweisen, wie peinlich jenen CDU-Kreisen ist, daß und wie Bundeskanzler Helmut Kohl durch innenpolitische Doppelbödigkeit und außenpolitischen Dilettantismus die Möglichkeit einer deutschen Präsidentschaft versiebt und den westfälischen CDU-Vorsitzenden Biedenkopf dabei national und international bloßgestellt hat.

Daß Strauß-Intimus Edmund Stoiber nach der Berufung Jacques Delors seine Verwunderung über eine vertane Chance äußerte, ist verständlich. Denn niemand anders als Kohl selbst hatte dem CSU-Vorsitzenden den Eindruck vermittelt, es sei als Nachfolger Thorns nunmehr ein Deutscher an der Reihe. Strauß hatte daraufhin seinen Landesminister Schmidhuber ins Gespräch gebracht.

Noch sehr viel ärger als diesem hat der Kanzler und CDU-Vorsitzende indessen seinem ehemaligen Generalsekretär mit-

gespielt. Denn es waren Kohls Staatsminister Jenninger, Regierungssprecher Boenisch und andere, die Kurt Biedenkopf wochenlang - inoffiziell, versteht sich - als Anwärter auf das Präsidentenamt in Brüssel im Gespräch hielten, wiewohl sie längst wußten oder hätten wissen müssen, daß die Franzosen Anspruch auf die Thorn-Nachfolge erhoben, und die Bundesregierung auch bereit war, sich diesem Anspruch zu beugen.

Als die Delors-Anwärterschaft in ein konkretes Stadium trat, trugen sie deshalb selbst aktiv dazu bei, Biedenkopf madig zu machen. So nannte Jenninger in einem Gespräch mit Journalisten - undementiert - den westfälischen CDU-Vorsitzenden einen brillanten Theoretiker, der aber für die politische Praxis nicht taugt. Und niemand aus der Kohl-Crew widersprach mit dem gebotenen Nachdruck, als aus Brüssel kräftig kolportiert wurde, Biedenkopf verfüge nicht über genügend außenpolitisches Können und europapolitische Erfahrung für das wichtige europäische Amt. Diese national und international wirksame Desavouierung dürfte es dem betroffenen CDU-Politiker unmöglich machen, künftig für dieses oder ein anderes Kommissionsamt zur Verfügung zu stehen.

Es paßt in dieses Kohl'sche Schlachtengemälde, daß die öffentliche Hinrichtung Biedenkopfs, die der Kanzler geschehen ließ, zugleich auf einer Provinzbühne weiterspielt, dort nämlich, wo der nordrhein-westfälische CDU-Vorsitzende Bernhard Worms sein Gefilde hat. Denn dem in den eigenen Reihen immer kräftiger umstrittenen Kohl-Freund kam die Absage an seinen westfälischen Immer-noch-Konkurrenten wie ein Geschenk von oben: Nachdem der Kanzler schon erfolgreich daran mitgewirkt hatte, Biedenkopf für Worms als CDU-Spitzenkandidaten in Nordrhein-Westfalen abzuservieren, und ihn kürzlich auch als Vermittler im Druck-Konflikt im Regen stehen ließ, hat Kohl den westfälischen CDU-Vorsitzenden nun erneut und weit über die Landesgrenzen hinweg sichtbar auf Null gebracht.

So bleibt von des Kanzlers mißratenen Ausflug ins internationale Personalgeschäft nur eines jener provinziellen Nullstellen-Spiele, das er schon so ungeniert wie dickfellig im eigenen Kabinett praktiziert: Kohls Mitläufer werden ohne Rücksicht auf politische Verluste mitgetragen - von Wörner bis Worms -, aber wer des Kanzlers intellektuelle Kragebreite übersteigt, der wird gnadenlos abserviert.

Kurt Biedenkopf ist das jüngste, fast schon bemitleidenswerte Opfer dieser Kohl'schen Personalpolitik.
(-/23.7.1984/ks/rs)

+ + +



Tempo-Limit darf kein Tabu sein

Das Waldsterben muß wirksam bekämpft werden

Von Robert Antretter MdB

Bundesinnenminister Zimmermann hat die Hand am richtigen Hebel, wenn er seinen Pressesprecher dieser Tage sagen läßt, auch ein Tempolimit dürfe kein Tabu mehr sein, um dem Waldsterben Einhalt zu gebieten. Das gilt vor allem dann, wenn die Automobilindustrie weiterhin mit allen möglichen und manchen unmöglichen Tricks versucht, die Einführung des Katalysators hinauszuschieben. Allerdings kommt es auch hier auf sofortiges Handeln an. Es ist aber falsch, wenn der Minister behauptet, es lägen noch nicht ausreichend Erkenntnisse über die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung vor. Denn die Anhörungen des Innenausschusses und des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages sowie der SPD-Bundestagsfraktion haben unzweifelhaft ergeben, daß ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen sowie 80 km/h auf Bundes- und Landstraßen das einzige Instrument ist, mit dem buchstäblich von heute auf morgen eine Reduzierung der Stickoxide, also neben dem Schwefeldioxid eines der beiden Hauptverursacher des Waldsterbens, um 20 bis 30 Prozent möglich wäre.

Es ist später als fünf Minuten vor zwölf, und wir können nicht mehr warten, bis der letzte Lobbyist bereit ist zuzugestehen, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig sind. Vielmehr muß jetzt, so wie es die sozialdemokratischen Umweltpolitiker seit langem fordern, ein zwei Jahre dauernder Versuch mit einem Tempolimit unternommen werden.

Wenn sich jedoch - allerdings gegen die Erwartungen aller Fachleute - herausstellen sollte, daß es der falsche Weg war, könnte eine solche Maßnahme ohne großen Aufwand korrigiert werden. Diesen Versuch muß uns der Wald als eine unserer wichtigsten Lebensgrundlagen wert sein.

Und wenn sich dann noch herausstellen sollte, wofür ebenfalls alle Erfahrungen, vor allem in anderen Ländern, sprechen, daß 2.000 Verkehrstote und zigtausend weniger Verletzte zu beklagen sind, dann sollen sie Farbe bekennen, die Zyniker, die zurückwollen zur "Freien Fahrt für den freien Bürger". (-/23.7.1984/ks/rs)

+ + +



Hilfe für El Salvador, Feindschaft für Nicaragua

Bonner Mittelamerika-Politik voll auf Reagan-Kurs

Von Dr. Uwe Holtz MdB

Vorsitzender des Ausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit des Deutschen Bundestages

Die Sozialdemokratische Bundestagsfraktion hat immer in Verhandlungen zwischen der Demokratischen Revolutionsfront FDR/FLMN und den von der Regierung repräsentierten Kräften den einzigen realistischen Weg zu einem dauerhaften und gerechten Frieden in El Salvador unter Einschluß aller relevanten politischen Kräfte des Landes gesehen. Solche Verhandlungen sind bisher stets an der mangelnden Autorität der Regierung gegenüber den rechten Kräften des Landes gescheitert, von denen sie auch heute noch abhängig ist.

In Jose Napoleon Duarte hat die sozialdemokratische Bundestagsfraktion die Hoffnung gesetzt, er werde auf der Grundlage einer demokratischen Legitimation zu solchen Verhandlungen mit den notwendigen Vollmachten in der Lage sein. Von Duarte erwartet die SPD nun ein rasches und ernsthaftes Verhandlungsangebot ohne Vorbedingungen an die FDR/FMLN, die sich zu solchen Gesprächen auch bereiterklärt hat.

Das äußerst großzügige Entwicklungshilfeangebot von über 50 Millionen DM, das die Bundesregierung jetzt gegenüber El Salvador gemacht hat, ist so nicht akzeptierbar. Die Wiederaufnahme der entwicklungspolitischen Zusammenarbeit hätte an erkennbare Fortschritte bei den Bemühungen um die Befriedung des Landes, um die Wahrung der Menschenrechte und um die versprochenen Reformen geknüpft werden müssen.

Dieses großzügige Entwicklungshilfeangebot macht erneut deutlich, daß die Bundesregierung mit zweierlei Maß mißt: Die christdemokratischen Freunde in El Salvador werden massiv unterstützt, während man die Sandinisten in Nicaragua zu Feinden abstempelt und die seinerzeit vorgesehenen Entwicklungshilfemittel in Höhe von 40 Millionen DM für Nicaragua zurückhält und deren Freigabe an harte Vorbedingungen knüpft.

Auch hier erweist sich: Die Bundesregierung ist voll auf die Linie der Reagan-Administration eingeschwenkt. Die SPD-Bundestagsfraktion fordert die Freigabe der für Nicaragua vorgesehenen Mittel, denn gerade jetzt braucht Nicaragua Ermutigung und nicht Entmutigung. Die Mittel sollten sofort in der Erwartung freigegeben werden, daß die sandinistische Regierung sich an die drei Revolutionsziele hält, nämlich Pluralismus und Demokratie, gemischte Wirtschaftsordnung und Blockfreiheit.

Die SPD-Fraktion erwartet, daß die Bundesregierung die Contadora-Initiative nicht nur durch Lippenbekenntnisse, sondern konkret und praktisch unterstützt. Dies bedeutet unter anderem, daß sie sich auch gegenüber den USA eindeutig dafür einsetzt, daß die USA nicht mehr unter Zuhilfenahme militärischer Mittel versucht, die Region zu befrieden.
(-/23.7.1984/ks/rs)

+ + +



Den Individualverkehr humaner gestalten

Vorschläge für die Kraftfahrzeug-Hersteller

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Der Pkw ist heute das mit mehr als 80 Prozent des Personenverkehrs bei weitem am häufigsten benutzte Verkehrsmittel. Das wird nach allen Langfristprognosen auch in den nächsten Jahrzehnten so bleiben. Die Vorteile des Individualverkehrs für den einzelnen Bürger und seine weite Verbreitung haben einen volkswirtschaftlich wichtigen, auch in Krisen weitgehend stabilen Wirtschaftsbereich entstehen lassen. Die öffentlichen Hände, Universitäten und verschiedene Bundesanstalten haben alle erdenklichen Voraussetzungen, insbesondere im Infrastrukturbereich, für diese Entwicklung geleistet.

Alle diese Gruppen müssen sich jedoch verstärkt dafür engagieren, daß der Individualverkehr in den Bereichen Energie, Umwelt und Sicherheit umweltbewußter gestaltet wird, denn

- über 20 Prozent unseres Gesamtenergieverbrauches entfallen auf den Straßenverkehr und sind ausschließlich erdölabhängig,
- trotz Lärmschutzmaßnahmen ist die Beeinträchtigung der Bürger durch den Straßenverkehr zu hoch. Das Abgasverhalten entspricht nicht den Möglichkeiten und liegt zum Teil unter den Anforderungen anderer Länder,
- 1982 wurden 11.608 Menschen im Straßenverkehr getötet und 467.200 Menschen verletzt. Das Leid hinter diesen Zahlen hätte in vielen Einzelfällen durch konsequentere Maßnahmen im Straßenraum und am Fahrzeug vermieden werden können.

Die Kraftfahrzeugindustrie ist deshalb anzuhalten, folgende Ziele zu verfolgen:

- Die Verminderung der Umweltbelastung durch die Fahrzeuge des Individualverkehrs,
- die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr,



- die Verminderung des Energieverbrauchs und der Erdölabhängigkeit im Individualverkehr.

Zur Erreichung dieser Ziele sind folgende Aktivitäten fortzusetzen und zu realisieren:

- Großerprobung und Entwicklung von Einführungsstrategien für alternative Energien für Kraftfahrzeuge. Damit wird der breite Einsatz und eine flächendeckende Infrastruktur von Tankstellen vorbereitet.
- Entwicklung von marktreifen Fahrzeugen mit umschaltbaren Motoren für alternativen Einsatz mit erdölabhängigen und erdölnunabhängigen Energien für die Zeit des Übergangs zum stärkeren Einsatz alternativer Energien.
- Umsetzung der Entwicklung umweltfreundlicher Motoren in die Serienproduktion, zum Beispiel Schichtladung.
- Praxisumsetzung der Ergebnisse der Forschung zur Verminderung des Lärms an der Quelle seiner Entstehung durch lärmarme Gestaltung von Fahrweg und Fahrzeug.
- Intensivierung des Verkehrssicherheitsprogramms für Fußgänger und Radfahrer mit besonderer Berücksichtigung von Kindern, Schülern und alten Bürgern.
- Wirksamkeitskontrolle unterschiedlicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten und Entwicklung von Methoden zur Überwachung der Befolgung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Wohnbereichen. (-/23.7.1984/ks/rs)

+ + +

