

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 pbbn d

Inhalt

Armin Clauss MdL, Hessischer Minister für Arbeit, Umwelt und Soziales, kritisiert den Bericht der Bundesregierung zur besseren Absicherung des Lebensrisikos bei Pflegebedürftigkeit: Unzureichend. Seite 1

Klaus Daubertshäuser MdB, Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages, fordert eine vorausschauende Verkehrsinvestitionspolitik: 12 Thesen. Seite 3

Robert Antretter MdB, Mitglied des Arbeitsbereichs Umweltschutz der SPD-Bundestagsfraktion, weist auf Belästigungen durch Militärflugzeuge hin: Fluglärm macht krank. Seite 5

Dr. Anke Martiny MdB, Obfrau der Arbeitsgruppe Verbraucherfragen der SPD-Bundestagsfraktion, setzt sich mit einer Broschüre des Landwirtschaftsministeriums auseinander: Für den Papierkorb. Seite 6

39. Jahrgang / 171

5. September 1984

Geißlers "kleine Lösung"

Anmerkungen zum Bericht über Pflegebedürftigkeit

Von Armin Clauss MdL
Hessischer Minister für Arbeit, Umwelt und Soziales

Nun liegt der langversprochene, längst überfällige Bericht der Bundesregierung zur Absicherung des Lebensrisikos der Pflegebedürftigkeit endlich vor. Der Berg kreiste und gebar eine Maus. Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Bundesregierung auf umfangreichen Vorarbeiten ihrer sozialliberalen Vorgänger sowie der Bund/Länder-Kommission aufbauen konnte und sich trotzdem fast zwei Jahre Zeit gelassen hat mit der Erstellung des Berichts, ist das Ergebnis einfach kläglich. Drei Fünftel des Berichts sind der Situationsschilderung (fußend auf der von der früheren Bundesregierung in Auftrag gegebenen Socialdata-Untersuchung der Jahre 1978 und 1979), der Wiedergabe der Überlegungen der Bund/Länder-Arbeitsgruppe und in der Folgezeit entwickelter Vorstellungen einzelner Verbände und Institutionen gewidmet. Daß dabei die im Frühjahr 1984 vorgelegte Konzeption der Fraktion der Grünen im Bundestag, der Arbeiterwohlfahrt und aus dem hessischen Sozialministerium nicht berücksichtigt wurden, ist bezeichnend. Es mag verzeihlich erscheinen, die Vorschläge Andersdenkender zu

verdrängen. Es entspricht aber sicherlich nicht den Sorgfaltsanforderungen, die an einen offiziellen Bericht der Bundesregierung zu stellen sind.

Die restlichen zwei Fünftel des Berichts enthalten die Vorschläge der Bundesregierung. Wer dabei neue Erkenntnisse oder gar den "großen Wurf" erwartet hat, wird bitter enttäuscht. Abgesehen von breitgewälzten Bekenntnissen zur Vorrangigkeit der ambulanten oder stationären Versorgung, des notwendigen Ausbaues des ambulanten und teilstationären Bereichs zu einer flächendeckenden Versorgungskette, der Verstärkung der aktivierenden, rehabilitierenden Pflege oder der Notwendigkeit der Entlastung der Angehörigen von Pflegebedürftigen und der Stärkung ihrer Motivation zur Übernahme der Pflegeaufgabe - alles Forderungen, die längst Allgemeingut geworden sind - beschränken sich die Vorschläge der Bundesregierung auf unverbindliche Absichtserklärungen. Entlarvend ist die lakonische Feststellung, daß die Bundesregierung nach sorgfältiger Analyse der derzeitigen Situation und nach eingehender Prüfung der verschiedenen Lösungsvorschläge zu dem Ergebnis gekommen ist, daß derzeit eine umfassende Neuregelung oder eine grundlegende Änderung des sozialen Sicherungssystems nicht in Betracht kommt. Alle vorgeschlagenen Modelle für eine umfassende Absicherung bei Pflegebedürftigkeit hätten den Nachteil, daß sie angesichts der gegenwärtigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen finanziell nicht zu verwirklichen seien. Den Beitragszahlern könnten die damit verbundenen Belastungen nicht zugemutet werden.

Statt des "großen Wurfs" also eine "kleine Lösung", die zumindest ausbaufähige Ansätze für eine umfassende Lösung enthält? Auch dieses Prädikat kann man den Vorschlägen der Bundesregierung nicht zuerkennen. Ihrer Erwartung, "daß mit einem Bündel von Maßnahmen eine erhebliche Verbesserung der Situation in die Wege geleitet werden kann", wird mit den von ihr erwogenen Schritten nicht in Erfüllung gehen. Hier betreibt die Bundesregierung einfach Augenwischerei.

Die Vorschläge der Bundesregierung können nicht überzeugen. Das trifft für die angebliche Verbesserung der personellen Situation der ambulanten Dienste ebenso zu, wie die dürftigen Aussagen zum stationären Sektor, der fast vollkommen ausgeklammert wird. Der Entwurf geht nur davon aus, den Bund möglichst nicht zu belasten, als ob es Sozialpolitik angesichts des Problems der Pflegebedürftigkeit zum Nulltarif geben könne. Falls die Vorstellungen der Bundesregierung verwirklicht werden, werden auf jeden Fall zusätzliche Belastungen auftreten. Sicher ist schon heute, daß diese Belastung nicht der Bund tragen wird. Sie werden vielmehr im Wesentlichen den Solidargemeinschaften der Sozialversicherung, der Bundesanstalt für Arbeit sowie den Ländern und Gemeinden aufgehaist. Der Bund dagegen handelt nach der Devise "Wasch mir den Pelz und mach mich nicht nass". Die Bundesregierung hat sich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner geeinigt. Entsprechend sieht das Ergebnis ihrer fast zweijährigen Überlegungen aus. Dies ist wirklich kein Ruhmesblatt für die Beteiligten.

(-/5.9.1984/ks/rs)

+ + +



12 Thesen zur Verkehrs-Investitionspolitik

Dieser ordnungspolitische Sektor muß kalkulierbar werden

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

1. Die Verkehrsinvestitionspolitik ist in Beton gegossene Ordnungspolitik und daher nur sehr schwer korrigierbar. Deshalb muß die Verkehrsinvestitionspolitik besonders streng und besonders häufig auf ihre Aktualität überprüft werden. Diese Überprüfung ist umso notwendiger, wenn - wie derzeit - die Finanzmittel knapp sind und sich die Randbedingungen (zum Beispiel Umwelt, Energie), verglichen mit den langwierigen Planungsprozessen, relativ schnell und entscheidend ändern.

Die Bundesregierung wird dringend aufgefordert, bei allen Verkehrsträgern eine realistische Analyse des Erhaltungsbedarfs für die jeweilige Infrastruktur zu erstellen. Nur die konkrete Größenordnung des Erhaltungsbedarfs für Schienen, Straßen sowie Wasser- und Luftwege erlaubt eine zielgerichtete Planung des Aus- und Neubaus der einzelnen Verkehrswege im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes.

2. Alle Investitionen müssen nach gleichwertigen volkswirtschaftlichen Kriterien beurteilt werden. Das gegenwärtige Verfahren, Investitionen bei der Bundesbahn von ihrem betriebswirtschaftlichen Nutzen abhängig zu machen und beim Straßenbau solche Prüfungen nicht durchzuführen, darf nicht weiter verfolgt werden, denn auch Straßen haben Folgekosten.

Die von der konservativen Regierung oft gebrauchte Formel "Verkehrsinvestitionen werden am Bedarf ausgerichtet" kann die Beurteilung nach gleichwertigen volkswirtschaftlichen Kriterien nicht ersetzen. Denn der Bedarf wird von der konservativ-liberalen Koalition mit zweierlei Maß gemessen: Für den Straßenbau wird immer der Maximal-Bedarf genannt (das heißt die Verkehrsspitzen werden zugrunde gelegt). Dagegen wird im öffentlichen Verkehr der Minimal-Bedarf genannt.

3. Schwerpunkt der Verkehrsinvestitionen des Bundes muß vor allem die Bundesbahn sein, damit deren Benachteiligung gegenüber der Straße verringert wird. Es müssen nicht nur die Neu- und Ausbaustrecken so schnell wie möglich in Betrieb gehen, sondern es müssen auch die Zubringerverkehre und Übergangsmöglichkeiten erhalten und attraktiver gestaltet werden, damit die Netzwirkung der Schienenstrecken nicht verloren geht. Auch die Anbindung Berlins muß entscheidend verbessert werden. Gleichzeitig muß der Bund im gesamten Investitionsbereich der Deutschen Bundesbahn seinen Pflichten als Eigentümer verstärkt nachkommen.
4. Ebenso müssen verstärkt gesamtwirtschaftlich sinnvolle Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr fließen, der wie der Fernverkehr der Bundesbahn sicher, umweltfreundlich und energiesparsam ist. Außerdem sichern und schaffen Investitionen in den öffentlichen Verkehr mehr Arbeitsplätze als gleich hohe Investitionen in den Fernstraßenbau.

Nicht nur der schnelle Bau weiterer U-, S- und Stadtbahnen mit den zugehörigen P- und R-Plätzen in den Ballungszentren ist notwendig, sondern ebenso muß dem außerhalb der Ballungsräume dominierenden Bus durch Investitionen geholfen werden, indem der Bus zum Bussystem ausgebaut wird (durch Bus-Leitsysteme, Vorrang für Busse an Ampeln, Busspuren, Haltestellen-Unterstände und so weiter).

5. Weitere nachhaltige staatliche Förderung braucht vor allem auch der kombinierte Verkehr. Der schnelle und verstärkte Ausbau des kombinierten Verkehrs stellt die einzige Möglichkeit dar, ohne dirigistische Maßnahmen ein ungehemmtes Anwachsen des Straßengüterverkehrs, das aus sicherheits-, umwelt- und energiepolitischen Gründen nicht hingenommen werden kann, zu verhindern. Der weitere Ausbau des kombi-



nierten Verkehrs ist besonders wichtig, weil andere europäische Länder, allen voran Österreich, jetzt auch auf diesen Verkehr setzen und damit europäischer kombinierter Verkehr in großem Umfang möglich wird.

6. Die Beträge des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, mit denen der Bund sowohl zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in den Kommunen als auch zum Ausbau kommunaler Straßen beiträgt, sollen nach dem Willen der Bundesregierung gekürzt beziehungsweise eingefroren werden. Diesem Vorhaben widerspricht die SPD in allerhöchster Form. Sowohl der öffentliche Nahverkehr als auch zum Beispiel die großflächige Verkehrsberuhigung kommunaler Straßen und andere Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Umwelt verlangen verstärkte Investitionen.
7. Die Bundesrepublik ist das am engmaschigsten durch Straßen erschlossene Land der Welt. Fernstraßenneubau darf deshalb nur noch im unbedingt notwendigen Umfang und unter besonderer Berücksichtigung des Umweltschutzes erfolgen.
Ich fordere deshalb zum Beispiel außerdem die Herabsetzung der Lärmgrenzwerte, oberhalb derer Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen durchgeführt werden müssen, für bestehende Straßen von jetzt 75 (tags)/65 (nachts) dBA auf 70/60 dBA.
Diese Reduzierung bedeutet eine Halbierung der Lärmbelastung der Anwohner. Sozialdemokratisch regierte Länder wie Hessen und Nordrhein-Westfalen haben für ihre Landstraßen die Lärmgrenzwerte schon entsprechend reduziert. Die Bundesregierung wird dringend aufgefordert, schnellstens für die Autobahnen und Bundesstraßen nachzuziehen.
8. Das Verkehrssystem "Straße" bedarf auch noch künftig weiterer Investitionen, vor allem im Bereich der Erhaltung der gegenwärtigen Substanz, bei der Beseitigung von Eisenbahnkreuzungen und Unfallschwerpunkten, beim Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung lärm- und abgasgeplagter Siedlungen und beim Bau getrennter Radwege.
9. Alle Straßenneubau- oder -ausbauprojekte sind soweit wie möglich mit dem Umbau oder Rückbau der alten Straßen oder Straßenteile zu koppeln. Beim Bau einer Ortsumgehung sollte zum Beispiel die Verkehrsberuhigung der alten Ortsdurchfahrt zur Regel gemacht werden. Dabei ist auch die Entsiegelung von befestigten Flächen zu prüfen.
10. Parallelinvestitionen (wie zum Beispiel der Rhein-Main-Donau-Kanal, der der Bundesbahn Güteraufkommen entzieht), müssen unbedingt vermieden werden. Die Kriterien für Investitionen müssen daher im Güter- und Personenverkehr viel strenger formuliert werden, da sonst steigende Folgekosten für alle Verkehrsträger ohne entsprechende volkswirtschaftliche Nutzensteigerung entstehen.
11. Wie beim Straßenbau ist auch bei den übrigen Verkehrsträgern den Groß- und Prestige-Projekten gegenüber Euphorie fehl am Platze. Kleine Maßnahmen helfen häufig schneller und besser. So sind in der Binnenschifffahrt die Investitionen auf die Substanzerhaltung zu konzentrieren. In der Luftfahrt sind Investitionen vor allem zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung des Umweltschutzes sinnvoll.
12. Ähnlich wie derzeit im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in gewissen Grenzen eine Möglichkeit für die Länder besteht, Straßenbaumittel zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs umzuschichten, sollte auch beim Bundesfernstraßenbau für die Länder die Möglichkeit geschaffen werden, zum Beispiel 15 Prozent der zugeteilten Fernstraßenbau-Finanzmittel für andere dringende Verkehrsinfrastrukturprojekte umzuschichten. Hierdurch würde es einerseits erleichtert, den öffentlichen Verkehr und den kombinierten Verkehr zum Investitionsschwerpunkt zu machen, andererseits würde die regionale Verantwortung bei den Verkehrswegeinvestitionen gestärkt. Allerdings bedarf die Umschichtung der Genehmigung des Bundes. (-/5.9.1984/ks/rs)

+ + +



Auch der militärische Fluglärm macht krank

Zwei Tiefflieger weniger und dafür zehn "Himmelswächter" mehr kaufen

Von Robert Antretter MdB

Mitglied des Arbeitsbereichs Umweltschutz der SPD-Bundestagsfraktion

Seit dem letzten Aufenthalt des Bundesverteidigungsministers in den USA ist bekannt, daß es jährlich über 100.000 Flugbewegungen sind, die man den Bürgern unseres Landes zumutet. Kein Land der Welt von vergleichbarer Größe und Bevölkerungsdichte muß auch nur annähernd so viel Fluglärm auf sich nehmen wie die Bundesrepublik Deutschland. Dabei wissen es nicht nur die Umweltpolitiker: Lärm verursacht Gesundheitsschäden, die denen der Luftvergiftung nicht nachstehen. Zu den größten Lärmverursachern in der Bundesrepublik gehören die Übungen der Tiefflieger. Vor allem bei Kindern und alten Menschen treten dadurch Gesundheitsschädigungen auf.

Neben deutschen Piloten sind es Amerikaner, Kanadier, Franzosen, Engländer, Belgier und Niederländer, die über unserem Land ihre Tiefflugübungen machen. Und wer sich mit Flugzeugtypen, Tarnanstrichen und Hoheitszeichen einigermaßen auskennt, weiß, daß gegenwärtig besonders französische und amerikanische Flugzeuge in unserem Gebiet unangenehm auffallen. Die sind in Frankreich und England stationiert. Für sie gelten die hiesigen Tiefflugbeschränkungen nicht.

Und was den vom Bundesverteidigungsminister vor einiger Zeit angekündigten Abbau von Lärmbelästigung durch "Öffnung der Luftraumstruktur" und "Entzerrung des Flugverkehrs" betrifft, ist festzustellen, daß dadurch keine generelle Entlastung, sondern nur eine gleichmäßigere Verteilung des Fluglärms erfolgt. Dieses Vorgehen erinnert an die Verordnung zur Luftreinhaltung. Die Lärmmenge wird nicht reduziert, sondern sie wird gleichmäßiger verteilt.

Übrigens ist es seit Sommer dieses Jahres möglich, Höhe, Richtung und Kennzeichen von Tieffliegern mittels eines eigens dafür entwickelten Geräts, dem Sky guard, festzustellen. Einer dieser "Himmelsbeobachter" kostet 20 Millionen DM. Es gibt aber nur zwei bei uns. 20 Millionen - das sind ein Fünftel der Ausgaben für einen Tornado. Mein Vorschlag also: Der Minister möge zehn weitere Sky guards anschaffen und zwei Tornados weniger. Kein Bürger und gewiß kein sozialdemokratischer Abgeordneter wird ihm die Mittel für diese sinnvolle Anschaffung verwehren wollen

(-/5.9.1984/ks/rs)

+ + +



Viele schöne bunte Bilder

Die Informationsbroschüre aus dem Hause Kiechle gehört in den Papierkorb

Von Dr. Anke Martiny MdB

Obfrau der Arbeitsgruppe Verbraucherfragen der SPD-Bundestagsfraktion

Die heile Welt leuchtet im teuren Vierfarbdruck vom Titelblatt: Die Kirche steht im Dorf, die Siedlungsstruktur ist dörflich, der Wald sieht gesund aus, Autobahnen gibt es keine, ebenso nicht Hochhäuser, Ballungszentren, Fernsehmasten, Hochspannungseleitungen und Verkehr. So schön ist unser Land: gewiß. Der Fluß im Hintergrund des Bildes schimmert blau, die Luft scheint sauber, Fabriken gibt es nicht.

Dermaßen eingestimmt wundert den Leser der neuesten Broschüre des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten unter dem Titel "Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in der Bundesrepublik Deutschland" nicht, wenn er, säuberlich nach Gebieten geordnet, die schöne, heile Welt der Arbeit des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Revue passieren läßt. Agrarstruktur? Kein Problem: "Seit Anfang der fünfziger Jahre geht der Trend vom kleineren zum größeren Betrieb". Milch- und Weinseen, Butterberge: "Die Sicherung der Nahrungsmittelversorgung in der EG kann somit als mehr als erreicht angesehen werden." Das ist eine Formulierung, die allen Anspruch hat, neben die Begriffe "Nullwachstum" für stagnierende Wirtschaftsentwicklung oder "Freisetzen der Arbeitskraft" für Kündigung gesetzt zu werden. Das Wort "Intervention" kommt kaum vor, oder sollten die "strukturellen Überschüsse" diesen Sachverhalt verdeutlichen?

Und da nimmt es denn auch nicht mehr wunder, wenn dem Bereich "Umweltpolitik im Agrarbereich" zwei Seiten gewidmet werden, vergleichbar dem Platz, den man dem Mini-Sektor Hopfenbau widmet. Keine Frage: die Bedeutung des Hopfenbaus wurde erkannt. Und - last not least - heißt das "Waldsterben" hier regierungsamtlich "neuartige Waldschäden".

Das teure Papier, auf dem die Broschüre gedruckt wurde, faßt sich nicht nur gut an, die griffige Formulierung der Problembereiche verführt zum schnellen Überlesen. Schadstoffbelastung der Lebensmittel? Umstrittene Konservierungsmethoden? - Fehlanzeige! Vielleicht eine Liste gefährdeter Tier- und Pflanzenarten? - Viele schöne Auflistungen hat das Buch; in dieser Richtung gibt es nur ein schönes Bild eines Schwarzstorches, den wohl kaum einer von uns in seinem Leben je Gelegenheit hatte zu sehen. Und dann die erwähnte Umweltpolitik in Kurzfassung: Formulierungen wie "es ist Sorge zu tragen, daß" - zum Beispiel nur Tierarzneimittel in den Verkehr gelangen, deren Wirkungen soweit wie möglich bekannt sind und bei denen eine unvermeidbare Umweltbeeinflussung bei bestimmungsgemäßer und sachgerechter Anwendung ausgeschlossen werden kann, werfen ein Schlaglicht auf die institutionalisierte Hilflosigkeit.

Fazit: Der Herr Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sollte demnächst billigeres Papier zu einer sinnvolleren Broschüre verarbeiten. Auf dem Titelblatt dieser Broschüre verschwindet das einzige - rote - Auto auf dem schmalen Sträßchen zwischen den Schachbrettfeldern und dem deutschen Wald. Und auch wir sollten diese Broschüre jetzt in den Papierkorb werfen. (-/5.9.1984/ks/rs)

+ + +

