

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 219038/39
Telex: 886846 ppbn d



Inhalt

Günter Verheugen MdB,
Mitglied im Auswärtigen
Ausschuß des Deutschen
Bundestages und Mitglied
der Internationalen Kom-
mission beim Parteivor-
stand der SPD, bewertet
die Rede des südafrikanischen
Staatspräsidenten:
Taschenspieler-Tricks.

Seite 1

Dr. Anke Martiny MdB,
Obfrau der Arbeitsgrup-
pe Verbraucherpolitik der
SPD-Bundestagsfraktion,
zum Eier-Skandal: Bun-
deshygiene-Verordnung er-
forderlich.

Seite 2

Klaus Daubertshäuser
MdB, Obmann der SPD-
Fraktion im Verkehrsaus-
schuß des Deutschen Bun-
destages, fordert eine
Schwerverkehrsgebühr für
Lkws: Deutschen Güter-
verkehr wettbewerbsfähig
machen.

Seite 3

40. Jahrgang / 155

16. August 1985

Nebulöse Worte

Präsident Botha glaubt, das Apartheid-Regime mit Taschenspieler-Tricks retten zu können

Von Günter Verheugen MdB

Mitglied im Auswärtigen Ausschuß des Deutschen Bundestages
Mitglied der Internationalen Kommission beim Parteivorstand der
SPD

Mit nebulösen Worten hat der südafrikanische Präsident Botha wieder einmal die Erwartungen der schwarzen Bevölkerungsmehrheit auf tiefgreifende Reformen enttäuscht. Das Apartheid-Regime glaubt mit Taschenspieler-Tricks der selbstverschuldeten Krise Herr zu werden. Das weiße Minderheits-Regime erkennt die Zeichen der Zeit nicht und übernimmt damit die Verantwortung für die weitere innenpolitische Zuspitzung. Die Regierung Botha nimmt den Druck aus dem Ausland nicht ernst genug.

Somit bleiben die Forderungen nach Abschaffung der Apartheid weiter auf dem Tisch.

Die Bundesregierung muß sich fragen lassen, wie lange sie ihre bisherige an Gleichgültigkeit grenzende Haltung angesichts der Krise in Südafrika noch beibehalten will. Sie muß einsehen, daß ein Verzicht auf Sanktionen das Apartheid-Regime ermutigt, seinen Kurs der gewalttätigen Unterdrückung der schwarzen Bevölkerung fortzusetzen.

Die Bundesregierung muß jetzt endlich deutliche Zeichen setzen. Dazu gehören die Forderung nach Freilassung aller politischen Häftlinge, Zulassung der Befreiungs- und Bürgerrechtsbewegungen. Die Kündigung des Kulturabkommens sollte nach der enttäuschenden Rede Bothas ausgesprochen werden.

(-/16.8.1985/rs/ks)

Verlag und Redaktion:

Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 120408

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50
inkl. zuzügl. Mwst und Versand.

Verpflichtung
zur
Kauf
Kauf



Verseuchte Flüssig-Eier

Der jüngste Lebensmittel-Skandal belegt die Notwendigkeit einer Bundeshygiene-Verordnung

Von Dr. Anke Martiny MdB

Obfrau der Arbeitsgruppe Verbraucherpolitik der SPD-Bundestagsfraktion

Nicht nur Frostschutzmittel im Wein, nicht nur illegale Bestrahlung von Lebensmitteln mit ionisierenden Strahlen - nein, die Kette von Lebensmittelskandalen nimmt kein Ende.

Nicht erst seit heute wissen wir, daß Frühstückseier unter ihrer Schale durchaus nicht immer „aus dem Ei gepellt“ sind. Unappetitliches findet sich dort, Rückstände von Tierarzneimitteln zum Beispiel, denn die Legebatterien mit ihrer nicht artgerechten Intensivhaltung bringen manche Krankheitsgefahr mit sich, die - gleich prophylaktisch - behandelt wird.

Richtig unappetitlich aber wird es, wenn wir uns die Hintergründe des sogenannten „Schleuder-Ei-Skandals“ ansehen. 1983 und 1984 wurde in großem Ausmaß sogenanntes „technisches Ei“ und Brutei - falsch deklariert als „Flüssig-Ei“ - an deutsche Lebensmittelproduzenten geliefert. Daraus wurden dann zum Beispiel Nudeln, Backwaren oder Fleischprodukte gefertigt. Und wir müssen wohl annehmen, daß diese Produkte immer noch in manchem Regal im Laden stehen. Arglos greift die Kundin mitunter auch zum günstigen Eierlikör, weil „natürlich“ nirgendwo steht, daß auch hier „technisches Ei“ verwendet werden darf - ohne Kennzeichnung, mit welchen Chemikalien Bruteier zum Beispiel erst einmal keimfrei gemacht wurden. Keiner ahnt auch nur, welche Bakterien, Keime und Fremdstoffe üblicherweise im sogenannten technischen Ei vorhanden sind.

Wie wir jetzt, Spätsommer 1985, erfahren, ist dieser Lebensmittelskandal nicht ein kleiner Einzelfall. Acht von 123 Proben von Produkten sind, das erfahren wir jetzt, so verunreinigt, daß sie für den Verzehr nicht geeignet sind. 17 weitere Proben müssen weiter untersucht werden.

1.000 Tonnen (!) dieses verseuchten „Flüssig-Eies“ sind 1983 und 1984 nach Baden-Württemberg geliefert worden, heißt es. Nur nach Baden-Württemberg? Wer weiß? Nur aus den Niederlanden? Wer soll das wissen? Denn: Unsere Lebensmittelkontrolle ist je nach Bundesland unterschiedlich geregelt. Da kann ein kleiner Umweg schon lohnen.

Noch einmal also: Die Lebensmittelskandale erzwingen es, endlich ernst zu machen mit der Lebensmittelkontrolle generell - es reicht einfach nicht, hier beim Wein, dort beim Gemüseimport Löcher zu stopfen. Die Klagen der Lebensmittelkontrolleure müssen endlich ernst genommen werden, der Bundesgesundheitsminister darf sie nicht länger ignorieren. Wir brauchen endlich eine Bundeshygieneverordnung, die schon seit Katharina Fockes Zeiten wegen hinhaltendem Widerstand zum Beispiel des Landwirtschaftsministers „ruht“. Wir brauchen endlich einheitliche Grenzkontrollen.

Minister Geißler, fangen Sie endlich an, auch Gesundheitsminister zu sein! Oder besser: Hören Sie endlich auf, denn es kann nur besser werden nach Ihnen.

(-/16.8.1985/rs/ks)

+ + +

Deutschen Güterverkehr wettbewerbsfähig machen

Die Bundesregierung muß endlich eine Schwerverkehrsgebühr einführen

Von Klaus Daubertshäuser MdB
Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages

Im internationalen Straßengüterverkehr gibt es eine Vielzahl von Wettbewerbsverzerrungen. Allein bei der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer belaufen sich die Differenzen auf bis zu 600 Prozent zu Lasten deutscher Unternehmen. Die Wettbewerbsbedingungen müssen deshalb harmonisiert werden.

Auf dem europäischen Verkehrsmarkt ist hier aber in den letzten Jahren nichts bewegt oder erreicht worden. Auch mehren sich die Anzeichen dafür, daß kein europäisches Land bereit sein wird, die unterschiedlichen Kostenstrukturen zu harmonisieren, wenn damit Wettbewerbsvorteile zugunsten der nationalen Unternehmen aufgegeben werden müssen. Vielmehr gibt es eine Vielzahl von Bemühungen, die im Ergebnis darauf hinauslaufen, solche Vorteile national noch stärker auszuschöpfen.

Die Bundesrepublik muß deshalb durch nationale Maßnahmen in einem ersten Schritt die Wettbewerbsbedingungen harmonisieren. Hierzu haben die Sozialdemokraten gefordert:

- Die Kraftfahrzeugsteuer für Lkws ist auf die Beträge abzusenken, die in unseren Nachbarländern gezahlt werden.
- Gleichzeitig wird in der Bundesrepublik eine Schwerverkehrsgebühr für in- und ausländische Lkws erhoben. Damit werden die Steuerausfälle der Länder durch die Senkung der Kraftfahrzeugsteuer abgedeckt.

Diese Vorschläge hat die Bundesregierung jetzt abgelehnt. Sie hat darauf hingewiesen, sie habe sich im europäischen Interesse immer wieder gegen die Einführung von Straßengebühren ausgesprochen. Auch dürfe der deutsche Güterkraftverkehr nicht mit weiteren Abgaben belastet werden.

Mit diesen Äußerungen hat die Regierung bewiesen, daß sie nichts begriffen hat. Insbesondere hat sie nicht realisiert, daß mit der Schwerverkehrsgebühr ein erster Schritt zur europäischen Harmonisierung der unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen erreicht würde.

Eine Schwerverkehrsgebühr führt zu einem europäischen Wettbewerb, der fairer ist als bisher. Die Kostenvorteile der ausländischen Lkws werden abgebaut. Die deutschen Unternehmen werden aber nicht zusätzlich belastet.



Im europäischen Interesse ist es unabdingbar, die Bedingungen der Straßenbenutzung auch für den grenzüberschreitenden Straßenverkehr in Europa möglichst unkompliziert und einheitlich zu gestalten. Dieses Ziel kann aber mit vollmundigen Erklärungen und Bekenntnissen nicht erreicht werden. Die Erfahrungen der Vergangenheit beweisen dies klar.

Es muß jetzt gehandelt werden. Die europäischen Ziele für den Straßengüterverkehr haben lange genug auf dem Papier gestanden. Sie müssen Wirklichkeit werden, die Schwerverkehrsgebühr wird helfen, dieses Ziel zu realisieren.

Dennoch hat die Bundesregierung sie abgelehnt. Bewiesen hat sie damit wenig Weitblick.

Die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen haben zur Folge

- ausländische Lkws benutzen die deutschen Straßen praktisch zum Null-Tarif.
- Mit diesen Kostenvorteilen verdrängen sie die deutschen Straßenverkehrsunternehmen zunehmend vom Markt.
- Die ausländischen Lkws bedienen die europäischen Seehäfen. Die deutschen Seehäfen werden hierdurch von den Güterverkehrsströmen abgekoppelt.
- Der grenzüberschreitende Güterverkehr meidet die Schiene, weil er die deutschen Straßen weitgehend kostenlos benutzen kann.

Diese Fehlentwicklungen auf den Güterverkehrsmärkten müssen korrigiert werden. Die Regierung verharrt jedoch in Untätigkeit. Eine Schwerverkehrsgebühr lehnt sie ab. Auf eigene Vorschläge verzichtet sie. Sie kann aber die Verkehrsmarktp Probleme nicht länger aussitzen. Sie muß die Lehren aus der Vergangenheit und die notwendigen Konsequenzen für die Zukunft ziehen.

Die Sozialdemokraten bleiben dabei: Kraftfahrzeugsteuersenkung und Schwerverkehrsgebühr würden die Wettbewerbsvorteile ausländischer Lkws reduzieren und damit die Wettbewerbsposition der deutschen Straßenverkehrsunternehmen, der Bundesbahn sowie der deutschen Seehäfen verbessern. Dies ist auch ökonomisch und ökologisch sinnvoll: Arbeitsplätze würden gesichert und Umweltbelastungen im Verkehr abgebaut.

(-/16.8.1985/rs/ks)

+ + +

