

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 8 86 846 pbbn d

Inhalt

Reinhard Klimmt MdL zieht eine Bilanz der Politik des Saarlandes: Unter dem Zeichen von Konsolidierungsbemühungen.

Seite 1

Günter Topmann MdEP fordert eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EG: Die deutsche Verkehrswirtschaft auf die Zukunft orientieren.

Seite 3

41. Jahrgang / 245

23. Dezember 1986

Unter dem Zeichen von Konsolidierungsbemühungen

Eine Bilanz der Politik des Saarlandes

Von Reinhard Klimmt MdL

Vorsitzender der SPD-Fraktion im Landtag des Saarlandes

Das Jahr 1986 hat nach dreißigjähriger konservativer Herrschaft an der Saar für die SPD-Landtagsfraktion weiter unter dem Zeichen von Konsolidierungsbemühungen gestanden. Zu dieser Politik gibt es keine Alternative, um die politische Handlungsfähigkeit des Landes wiederherzustellen und dazu finanzielle Hilfen vom Bund und den Ländern zu erhalten. In diesem Zusammenhang muß man unter anderem sehen:

- den Haushalt 1987, in dem die Notwendigkeit zum Sparen zum Teil in großer Schärfe zum Ausdruck kommt,
- die Schul- und Krankenhaus-Strukturreformen,
- die Auseinandersetzung mit dem Bund über eine finanzielle Besserstellung des Saarlandes, um gleiche Lebensverhältnisse für die Saarländerinnen und Saarländer zu erreichen, wie sie in anderen Regionen der Bundesrepublik gegeben sind (Stichwort Saar-Memorandum), nachdem das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes über den Bund-Länder-Finanzausgleich in dieser Hinsicht ein Rückschlag gewesen ist.

Die Sicherung der wirtschaftlichen Grundlagen bereitet nach wie vor Schwierigkeiten, wenngleich einige positive Entwicklungen erreicht werden konnten. So ist es zwar gelungen, eine grundsätzliche Regelung für Saarstahl zu finden und mit einer offensiven Kohle- und Energiepolitik die Chancen für eine zukunftsträchtige, an den Erfordernissen einer modernen Technologie orientierte Industrie im Saarland zu verbessern; allerdings muß man nach den erfolgversprechenden Konsolidierungsbemühungen auch gegen neue Probleme kämpfen, wie den Energiebericht der Bundesregierung mit der Aufgabe der Kohlevorrangpolitik und die weltweite krisenhafte Entwicklung der Stahlindustrie. Dennoch kann man unter den gegebenen Umständen von einer beeindruckenden Leistung der Landesregierung sprechen. Bei der Verbesserung der Wirtschaftsstruktur in anderen Bereichen hat es freilich Licht und Schatten gegeben.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus I/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.

Printed in Germany
with 50% recycled paper
Remolap-Paper



Weitere positive Ergebnisse der Landespolitik sehen wir unter anderem in

- der Schulpolitik mit der Errichtung weiterer Gesamtschulen, mit denen dem Elternwillen in dieser Frage endlich Rechnung getragen werde, ohne das dreigliedrige Schulsystem zu zerschlagen, wie von der Opposition immer wieder behauptet,
- mit der Integration Behinderter in den normalen Schulbetrieb,
- mit pädagogischen Verbesserungen des Schulunterrichts durch Schulzusammenlegungen an Orten, an denen bislang aufgrund des Schülerrückgangs kein ordnungsgemäßer Unterricht mehr möglich war.
- der Kulturpolitik mit dem ersten erfolgreichen Versuch, die kulturellen Aktivitäten im ganzen Saarland zu einem „Saarländischen Sommer“ zusammenzufassen,
- der Bekämpfung der Berufsnot junger Menschen durch verschiedene Landesprogramme auf Initiative der SPD-Fraktion, wodurch sich die Situation der Auszubildenden im Saarland im Vergleich zum Bundesgebiet um das Doppelte verbessert hat,
- der Errichtung der ersten beiden deutsch-deutschen Städtepartnerschaften, mit denen bei Beibehaltung der Verbindungen nach dem Westen die Kontakte nach dem Osten verbessert werden konnten - wie dies unter anderem an der enormen Steigerung des saarländischen Ost-Handels abzulesen ist,
- der Verbesserung der Einkommenssituation kleiner und mittlerer Landwirtschaftsbetriebe unter Beachtung ökologischer Gesichtspunkte,
- den Verbesserungen im Umweltbereich mit der verstärkten Ausweisung von Landschaftsschutzgebieten, der Eindämmung von Belastungen der Luft, Wasser und Boden sowie verstärktem Lärmschutz.

Diese Aufzählung ist, wie sich versteht, nicht abschließend.

Die Zusammenarbeit der SPD-Fraktion mit der Landesregierung funktioniert gut. Trotz Rückschlägen, die es immer wieder hinzunehmen gilt, verkraften sowohl Partei als auch Fraktion die notwendigen Regierungsentscheidungen gut, ohne daß es zu größeren Problemen gekommen ist. Die Oppositionsparteien haben immer noch kein eigenes Konzept gefunden, das eine wirkliche Alternative zur Politik der Sozialdemokraten im Saarland bietet. Nach wie vor haben sie vielmehr die Neigung, ohne Rücksicht auf die Interessenlage des Saarlandes auf der Landesregierung und der sie tragenden SPD-Fraktion herumzuprügeln.

Die größte Betroffenheit im ablaufenden Jahr hat es in der SPD-Fraktion über die Inbetriebnahme der Nuklearzentrale Cattenom gegeben, weil sie ein Beispiel für die Uneinsichtigkeit der Menschen trotz der Warnung durch den Nuklear-Unfall in Tschernobyl ist.

Als Zeichen der Hoffnung dagegen sieht die SPD-Fraktion die Image-Verbesserungen des Saarlandes in der Bundesrepublik. Die wichtigsten Aufgaben für 1987 sind - neben der weiteren Konsolidierung in den oben genannten Bereichen - die Verabschiedung des Krankenhausgesetzes, des Rundfunkgesetzes, des Abfallgesetzes sowie des Hochschulgesetzes. (-/23.12.1986/va-he/rs)

* * *



Die deutsche Verkehrswirtschaft auf die Zukunft orientieren

Eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in der EG ist unabdingbar

Von Günter Topmann MdEP
Mitglied des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments

Endlose Kolonnen schwerer Lastkraftwagen auf überfüllten Autobahnen, unerträgliche Belastung durch Lärm und Schadstoffemissionen, gleichzeitig: Steigende Verluste der Bundesbahn, zunehmende Konkurse kleiner und mittlerer Güterverkehrsunternehmen! Was ist los auf dem europäischen Verkehrsmarkt?

Die nicht in Deutschland niedergelassenen Unternehmen verzeichnen im grenzüberschreitenden Verkehr ein doppelt so großes Wachstum wie deutsche Unternehmen. Letztere können dem Konkurrenzdruck der unter erheblich günstigeren Bedingungen arbeitenden Unternehmen aus den Nachbarländern nicht mehr standhalten.

So sieht das Szenario der Befürchtungen aus bei einem Wegfall der mengenmäßigen Beschränkungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Zu diesem Punkt der Liberalisierung liegen die Vorschläge der EG-Kommission auf dem Tisch mit dem Ziel, bis 1992 alle mengenmäßigen Beschränkungen abzubauen.

Vernachlässigt werden dabei alle Maßnahmen, die unter dem Begriff „Harmonisierung“ zusammenzufassen sind. Die Einhaltung und Kontrolle der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten, die Beachtung der wesentlichen Abmessungen und Gewichte, die Verpflichtung zu regelmäßigen technischen Kontrollen und schließlich der Komplex der verkehrsbezogenen Steuern, Abgaben und Straßenbenutzungsgebühren (kurz: das System der Wegekostenabgeltung) bilden den Rahmen, der im Sinne einer koordinierten Zusammenarbeit der Verkehrsträger für gleiche Wettbewerbsbedingungen in allen Staaten der Europäischen Gemeinschaft sorgen muß. Hier gibt es erhebliche Unterschiede und Defizite, vor allem zu Lasten der deutschen Verkehrswirtschaft.

Deutsche Kraftfahrer, die auf Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten drängen, riskieren schon fast ihren Arbeitsplatz, in manchen Ländern wird die Einhaltung der gemeinschaftlichen Vorschriften kaum kontrolliert; die Anforderungen an die technischen Kontrollen hinsichtlich Ausstattung und Betriebssicherheit sind nirgends so hoch wie in der Bundesrepublik; die Unterschiede in Art und Umfang der Abgabenlast in der Form von Steuern und Gebühren erscheinen aus heutiger Sicht kaum zu überwinden.

Und doch muß begonnen werden, hier den Hebel anzusetzen. Die mögliche Lösung erscheint verblüffend einfach und unbürokratisch: Der Staat müßte die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur aller Verkehrsträger übernehmen, Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer sowie alle Straßenbenutzungsgebühren müßten durch eine einzige Abgabe mit einheitlicher Bemessungsgrundlage und je Verkehrsträger gemeinschaftlichem Steuersatz ersetzt werden.

Die mit dieser „einfachen“ Lösung leider verbundenen beträchtlichen Probleme bedürfen eines Anpassungsprozesses, der vielleicht mehr als 20 Jahre dauern wird und auf Übergangsmaßnahmen nicht verzichten kann.

Solange die Europäische Gemeinschaft nicht in der Lage ist, diese Aufgabe entschieden anzugehen, müssen einzelne Mitgliedsstaaten von sich aus die Initiative ergreifen. Für die Bundesrepublik Deutschland bietet sich dabei nur die Möglichkeit an, gleichzeitig mit einer Senkung der inländischen Kfz- und Mineralölsteuer für alle Beförderungen von Gütern über Straßen der Bundesrepublik Deutschland von allen - inländischen und ausländischen - Unternehmen eine von Beförderungstrecke und Gewicht abhängige Abgabe für die Benutzung der Verkehrswege zu erheben. Diese Abgabe wäre nicht



vergleichbar mit Autobahngebühren oder einer Schwerverkehrsabgabe, sie wäre ihrem Charakter nach ein Entgelt für die Nutzung der Verkehrswege, sie würde gewissermaßen als „Harmonisierungsausgleich“ auch den nötigen politischen Druck zur Beseitigung europäischer Wettbewerbsverzerrungen erzeugen.

Eine solche leistungsbezogene Abgabe würde für in- und ausländische Unternehmen eine prinzipiell gleiche Belastung herstellen und könnte der Höhe nach so bemessen werden, daß die Deutsche Bundesbahn durch die Steuersenkungen keinen Wettbewerbsnachteil erleidet. Sie würde einen Anreiz bieten, auf längeren Strecken die Bahn beziehungsweise die Techniken des kombinierten Verkehrs zu nutzen und so zu einer vernünftigen Kooperation der Verkehrsträger beitragen.

Als nationale Maßnahme wäre ihre Einführung natürlich nicht im Sinne europäischer Politik, gleichwohl aber Druckmittel für eine europäische Verkehrspolitik. Die Erhebung dieses Harmonisierungsausgleiches wäre zwar mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden, der aber bewältigt werden könnte, ohne den Verkehrsfluß zu belasten.

Es ist kein Zufall, daß es wieder einmal wirtschaftliche Gründe - diesmal in der Verkehrspolitik - sind, die eine europaweite Abstimmung und entsprechendes Handeln erfordern. Das gemeinsame Europa ist nicht aufzuhalten. Bezüglich des europäischen Verkehrsmarktes müssen wir für die Zukunft eine einheitliche Antwort finden auf die Frage, wieviel von welchem Geld wofür ausgegeben wird. Diese grundsätzliche Frage stellt sich in jedem anderen Bereich genauso, Antworten sind prinzipiell vorhanden, es bedarf politischer Entschlossenheit, sie auch in die Tat umzusetzen.

Die Gefahr einer Isolierung der Bundesrepublik Deutschland in der europäischen Verkehrspolitik kann durch ein entsprechendes Programm gebannt werden. Wenn es verwirklicht wird, dann kann die deutsche Verkehrswirtschaft ihrer Zukunft im europäischen Verkehrsmarkt zuversichtlich entgegensehen.

(-/23.12.1986/vo-he/rs)

* * *

Wir wünschen unseren Lesern und Beziehern frohe Weihnachtstage!

Die nächste Ausgabe des SPD-Pressedienstes erscheint am 29. Dezember 1986.

SPD-Pressedienst GmbH
Verlag und Redaktion

