

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 888 846 ppbn d

## Inhalt

Ernst Haar MdB warnt vor den Folgen eines ruinösen Wettbewerbs im Straßengüterfernverkehr: EG-Verkehrspolitik zu Lasten der Bahn.  
Seite 1

Eckart Kuhlwein MdB unterbreitet Vorschläge zur Weiterentwicklung der Fachhochschulen: Die Benachteiligung gegenüber den Universitäten darf die Fachhochschulen nicht finanziell austrocknen.  
Seite 4

Prof. Dr. Uwe Holtz MdB warnt den Westen vor unüberlegten „Hilfen“ für die afghanischen Widerstandsgruppen: Der Westen sollte sich heraushalten.  
Seite 6

43. Jahrgang / 87

6. Mai 1988

### EG-Verkehrspolitik zu Lasten der Bahn

Fehlende Harmonisierung führt zu ruinösem Wettbewerb

Von Ernst Haar MdB

Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)

Die Unternehmen der Verkehrswirtschaft betrachten die für 1992 geplante Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes mit großer Sorge. Dies gilt in besonderem Maße für die Deutsche Bundesbahn. Bereits heute sind die Erträge im Güterverkehr rückläufig, was nicht nur auf die Abnahme der Transporte im Montanbereich, sondern zunehmend auf den Preisverfall zurückzuführen ist. Die Erwartungen für die zukünftige Entwicklung im Güterverkehr sind selbst bei der DB-Führung nicht optimistisch, weil sich die Wettbewerbslage der Bahn infolge der von der EG betriebenen Liberalisierung ohne die notwendige Harmonisierung weiter verschlechtern wird.

Nach den Vorschlägen der Brüsseler Kommission sollen die EG-Gemeinschaftskontingente Jahr für Jahr kumulativ um 40 Prozent erhöht werden. Statt der 1986 noch zugelassenen 7.437 Lkw, die EG-weit Straßengüterfernverkehr betreiben dürfen, sollen es bis 1992 rund 56.000 Lkw sein, die völlig frei über Europas Straßen rollen dürfen. Ab 1992 soll es keinerlei mengenmäßige Beschränkungen mehr geben, das heißt jeder, der über genügend Kapital, Kreditwürdigkeit, ausreichende Fachkenntnisse und Erfahrung im innerstaatlichen Verkehr verfügt, kann eine Lizenz für den europaweiten Verkehr erhalten. Insgesamt wird dies voraussichtlich zu einer Kapazitätserweiterung im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr zwischen 300 bis 400 Prozent (1986 bis 1992) führen, der jedoch nur eine Erhöhung des Transportaufkommens von höchstens 30 bis 50 Prozent gegenüberstehen wird.

Die Folgen dieser Entwicklung liegen auf der Hand: Es wird zu Überkapazitäten kommen, die zu einem Tarifverfall und ruinösen Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterfernverkehr führen werden. Die Zunahme des Lkw-Verkehrs wird europaweit zu einer Überlastung der Straßen und Transit-Autobahnen und zu einer weiteren Belastung unserer Umwelt führen. Die Bundesrepublik Deutschland ist hier als typisches Transitland besonders betroffen.

Verlag, Redaktion und Druck:  
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH  
Hauseallee 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.

Verwendet Papier  
aus nachhaltigen  
Rohstoffen



Aber auch mit der Finanzpolitik wird der umweltschädliche Lkw-Verkehr gegenüber der umweltfreundlichen Bahn bevorzugt. Die mit Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer gezahlten Abgaben decken in der Bundesrepublik bei den großen 38- oder gar 40-t-Lastzügen nur gut die Hälfte der von diesen Fahrzeugen verursachten Kosten für Straßenbau und Straßenunterhaltung. Die ausländischen Lkw tragen sogar nur rund zehn Prozent ihrer Straßenkosten selbst. Der Rest wird von der Allgemeinheit getragen, die auch für den Großteil der Unfall-, Lärm- und Abfallkosten des Lkw-Verkehrs aufkommen muß. Für die Zukunft ist geplant, die Kraftfahrzeugsteuer in der EG zu harmonisieren. Da die Bundesrepublik jedoch im Vergleich zu anderen EG-Mitgliedsstaaten sehr hohe Steuersätze hat, wird diese Maßnahme bedeuten, daß die im Straßenverkehr erhobenen Steuern und Abgaben auf ein „europäisches Niveau“ gesenkt werden.

Die Folgen einer solchen Entwicklung für die Deutsche Bundesbahn wären verheerend. Die freie Preisbildung in einem liberalisierten Transportmarkt wird das gegenwärtige Preisniveau im Binnenverkehr um circa 20 Prozent drücken. Hinzu kommen Mengenverluste durch diejenigen Transporte, die aufgrund des Preisverfalls auf die Straße verlagert werden. Insgesamt werden die zu erwartenden jährlichen Verluste der DB nach neuesten Schätzungen auf rund 700 Millionen DM beziffert. Die Verschuldung der Bahn würde mit dieser Entwicklung in schwindelerregende Höhen getrieben.

Die GdED tritt daher dafür ein, daß Marktbedingungen geschaffen werden, die es den verschiedenen Transportarten gestattet, der Gemeinschaft auf beste Weise zu dienen. Die Übergangsperiode zu einem freien Verkehrsmarkt darf nicht neue Verzerrungen zu Lasten eines einzigen Verkehrsmittels erzeugen. Wir sind daher der Ansicht, daß Liberalisierung und Harmonisierung zusammengehören.

Die Forderungen der GdED lauten im Einzelnen:

1. Es darf keine Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes ohne Harmonisierung geben. Im Urteil des Europäischen Gerichtshofes von 1985 wurde betont, daß bis zum Ende der Übergangszeit die Dienstleistungsfreiheit im grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Verkehr geschaffen sein muß. Die Richter haben damit lediglich eine Rechtspflicht zur Liberalisierung festgestellt und die Harmonisierung dem politischen Ermessen der Mitgliedsstaaten überlassen. Kein Wunder also, daß sich auf diesem Gebiet nichts bewegt.
2. Es darf keine Harmonisierung auf niedrigstem Niveau geben. Die steuerlichen Abgaben des Lkw-Verkehrs decken bereits heute nicht die anfallenden Kosten dieses Verkehrs. Bei der Angleichung der Steuern auf ein europäisches Niveau müssen auch die Umwelt- und Unfallkosten des Straßengüterverkehrs berücksichtigt werden.
3. Die Wettbewerbsverzerrungen zwischen und innerhalb der Transportarten müssen beseitigt werden. Auch das Europäische Parlament hat in einer EntschlieÙung festgestellt, daß eine Antwort auf die Probleme der Verkehrspolitik unmöglich ist ohne eine finanzielle Sanierung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft.

Die GdED hält es daher für vordringlich, daß der Staat die Infrastrukturkosten der Bahn (er trägt diese auch für andere Verkehrsträger), und die durch die Wahrnehmung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben entstehende Kostenunterdeckung übernimmt. Daneben ist eine Regelung des Problems der Altschulden der Bahn erforderlich.

4. Der Staat darf sich nicht aus seiner Verantwortung stehlen. Wenn die Liberalisierung des Verkehrsmarktes politisch gewollt ist, dann müssen auch Regelungen gefunden werden, die verhindern, daß ein Verkehrsmittel einseitig belastet wird. Um einen Vergleich zu bemühen: Könnte es sonst sein, daß der eine mit einem Porsche und der andere mit einem Fahrrad ins Rennen um Anteile im Verkehrsmarkt geschickt würde? Der Verlierer stände damit von Anfang an fest.

Wie könnten solche Regelungen aussehen? Einmal müßten die Steuern und Abgaben im Straßen-güterverkehr angehoben werden, um die Lkw stärker als bisher an den von ihnen verursachten Kosten zu beteiligen. Dies könnte jedoch auch über eine Schwerverkehrsabgabe oder eine Straßennutzungsgebühr erreicht werden.

5. Europas Bahnen müssen stärker zusammenwachsen. Die Vergangenheit hat gezeigt, daß die Schiene überall dort, wo sie investiert hat, Erfolge verbuchen konnte. Im Güterverkehr ist hier insbesondere der Huckepack- und Containerverkehr erfolgreich. Hier sind weitere Investitionen ebenso notwendig, wie im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr. Wir brauchen EG-weit ein Netz schneller Züge sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

Wir brauchen in Europa ein leistungsfähiges Transportsystem, in dem jeder Verkehrsträger die Rolle übernimmt, die ihm nach seinen spezifischen Vorteilen zukommt. Dazu bedarf es jedoch eines europäischen Verkehrskonzeptes, das bis heute fehlt. Die Kommission der EG beschließt zwar viele Einzelheiten, es fehlt aber ein Gesamtkonzept mit einem Zeitplan für die Verbindung von Harmonisierungs- und Liberalisierungsschritten. Dies darf jedoch nicht dazu führen, daß Deregulierung mit Harmonisierung verwechselt wird.

Die GdED hält daher nationales politisches Handeln für dringend notwendig, um die Position der DB im Verkehrsmarkt zu stärken. Harmonisierung ist auch ein Anliegen des EG-Vertrages, der in Artikel 3 fordert, den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes vor Verfälschungen zu schützen.

Werden die Wettbewerbsnachteile der Schiene beseitigt, so sind die Chancen der Bahn in einem liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt gut. Eine moderne Bahn, die sich den Bedürfnissen der Reisenden in Angebot und Tarifstruktur anpassen kann, ist für Europa unverzichtbar. Ein gut miteinander verknüpftes europäisches Schienennetz ist nicht nur für alle Bürger und die ver-ladende Wirtschaft von Vorteil, sondern auch für unsere Umwelt. (-/6.5.1988/vo-he/st)

### Ein Plädoyer für die Weiterentwicklung der Fachhochschulen

Diese Bildungseinrichtung darf im EG-Wettbewerb nicht unterliegen

Von Eckart Kuhlwein MdB

Vorsitzender der Enquete-Kommission „Bildung 2000“ des Deutschen Bundestages

Die SPD-Bundestagsfraktion hat eine große Anfrage zu Entwicklungsstand und Perspektiven der Fachhochschulen eingebracht. Ziel dieser Anfrage ist es, die qualitative Weiterentwicklung der Fachhochschulen zu fördern.

Die Fachhochschulen sind Anfang der 70er Jahre aus den alten Ingenieurschulen und höheren Fachschulen entstanden. Sie sind formal voll ins Hochschulsystem integriert, werden im Hochschulrahmengesetz als eine Hochschulart unter anderen aufgezählt, der Lehrkörper ist in das für alle Hochschullehrer geltende Dienstrecht einbezogen, Investitionen werden nach dem Hochschulbauförderungsgesetz finanziert.

Die Qualität der Fachhochschulausbildung ist unbestritten. Das gilt besonders für die Ingenieurstudiengänge. Als großer Vorzug der Fachhochschule wird die Praxisnähe der Ausbildung angesehen, die durch Praxisphasen und durch einen regen Austausch zwischen Fachhochschulen und Wirtschaft gewährleistet wird. Für den Technologietransfer zur regionalen Wirtschaftsentwicklung haben die Fachhochschulen wachsende Bedeutung. Die Schwellenangst von Klein- und Mittelbetrieben ist ihnen gegenüber weniger stark ausgeprägt als gegenüber Universitäten. Zwei Drittel der deutschen Ingenieure haben Fachhochschulen absolviert.

Dennoch ist es an der Zeit, über Stand und Perspektiven der Entwicklung der Fachhochschulen nachzudenken. Und zwar vor allem aus drei Gründen:

1. Die Fachhochschulprofessoren und -studenten klagen in zunehmendem Maße über die Enge und Spezialisierung der Studiengänge. Qualifikationsanforderungen der Zukunft sind jedoch breit angelegt. Neben Fachwissen werden auch ein hohes Maß an Allgemeinbildung und zum Beispiel Fremdsprachenkenntnisse erwartet. Kreativität, Flexibilität, Teamfähigkeit, soziale Kompetenz, Interdisziplinarität werden in Zukunft immer mehr gefragt werden. Bei der kurzen Dauer der Studiengänge kommen solche Inhalte beziehungsweise die entsprechenden Methoden (wie zum Beispiel Projektstudien) zu kurz.
2. Die meisten Fachhochschulstudenten studieren heute länger als die Regelstudienzeit. Die Stofffülle und die Überfüllung der Fachhochschulen erschweren den Abschluß in der vorgesehenen Zeit, obwohl FHS-Studenten besonders fleißig und zielstrebig studieren. Gleichzeitig droht in der Europäischen Gemeinschaft eine Diskriminierung von Fachhochschuldiplomen nach drei oder dreieinhalbjähriger Studienzeit. Die Chancen, eine volle Anerkennung ohne zusätzliche Praxiserfahrung, Weiterbildung beziehungsweise Prüfungen durchzusetzen, stehen nicht sehr gut.
3. Die Fachhochschulen sind gegenüber den Universitäten personell und finanziell erheblich schlechter gestellt. Ein FHS-Student kostet die Wissenschaftsminister knapp halb so viel wie ein Uni-Student. Dies wird zum Teil durch den besonderen Einsatz der Fachhochschulprofessoren kompensiert. Auf Dauer aber werden Lehre und Forschung beziehungsweise Entwicklung leiden.

Wir brauchen deshalb dringend eine Weiterentwicklung der Fachhochschulen. Dazu gehört,

- daß sich die Bundesregierung in Brüssel energisch für die Interessen der Fachhochschulen einsetzt,
- daß gleichzeitig in allen Ländern die Studiengänge weiterentwickelt und - bei Einbeziehung der Praxissemester - auf vier Jahre aufgestockt werden,
- daß im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Hochschulbau ein Sonderprogramm Fachhochschulen aufgelegt wird, und daß die Bagatellgrenze für Großgeräte (zur Zeit 150.000 DM) fällt,
- daß die Fachhochschulen finanziell und personell besser ausgestattet werden,
- daß die Fachhochschulen - gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Universitäten - das Promotionsrecht erhalten,
- daß Fachhochschulstudenten durch die Begabten-Förderungswerke und durch Auslandsstipendien gleichberechtigt gefördert werden können,
- daß die Fachhochschulen stärker in die Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft einbezogen werden.

Die Fachhochschulausbildung sollte den besonderen Vorzug einer praxisnahen, anwendungsorientierten Ausbildung nicht verlieren. Die Ehrlichkeit gebietet jedoch Konsequenzen: Entweder wird jetzt auch der zweite Schritt zur wissenschaftlichen Berufsausbildung getan, oder die Fachhochschulen werden im Wettbewerb in der Europäischen Gemeinschaft und im Wettbewerb um Studenten in den 90er Jahren unterliegen. Dies wäre eine verhängnisvolle Entwicklung, sowohl unter dem Gesichtspunkt der Studienreform, als auch unter dem Gesichtspunkt der Regionalpolitik.

Es darf nicht so kommen, daß Universitäten das besondere Profil der Fachhochschulen mit wesentlich höheren finanziellen Mitteln übernehmen und daß die Fachhochschulen im Wettbewerb mit ihnen ausgetrocknet werden.

(-/6.5.1988/vo-ha/st)

Der Westen sollte sich heraushalten

---

Es darf kein Bürgerkrieg in Afghanistan herbeigeführt werden

Von Prof. Dr. Uwe Holtz MdB

Vorsitzender des Bundestagsausschusses für wirtschaftliche Zusammenarbeit

Der frühere afghanische König Sahir Schah hat in einem Interview mit der Italienischen Zeitung „Republica“ seine Bereitschaft angekündigt, als vorläufiges Staatsoberhaupt in Afghanistan anzutreten. Gleichzeitig schloß er eine Wiedereinführung der Monarchie im heutigen Afghanistan aus. Er schlug vor, daß die „Loya Jirga“, der Rat der Stämme, über eine provisorische Regierung entscheiden solle. Damit hat er sich geschickt als Integrationsfigur im Gerangel um die Macht nach dem sowjetischen Truppenabzug empfohlen. Auch seine Äußerung, Afghanistan werde eine Politik der Neutralität verfolgen und gutnachbarliche Beziehungen zu allen Ländern der Region pflegen, macht deutlich, wie sehr sich Sahir Schah seines erneut zunehmenden politischen Gewichtes bewußt ist.

Die drei gemäßigten Gruppen des afghanischen Widerstandes haben sich schon vor der sowjetischen Verpflichtung zum Truppenabzug dafür ausgesprochen, den ehemaligen König zum Chef einer Übergangsregierung zu ernennen. Die Fundamentalisten lehnen dies vehement ab. Sie werfen Sahir Schah vor, schon zu seiner Amtszeit bis 1973 die Etablierung der Kommunisten in Armee und Gesellschaft geduldet, ja sogar geschützt zu haben.

Die Äußerungen des früheren Königs setzen die Allianz der Mudjahedin unter erheblichen Druck. Finden sie zu keiner übereinstimmenden Haltung, dann könnte eine Rechnung des amtierenden Nadjubullah bald aufgehen: daß die ohnehin zerstrittene Widerstandsbewegung im Kampf um zukünftige Einflußmöglichkeiten so aufgerieben wird, daß sie den regimetreuen Kräften im Land die Chance eröffnet, weiterhin die Oberhand zu behalten.

Der Westen sollte allerdings eines tunlichst vermeiden: So zu tun, als wisse er, wer von den Widerständlern wirklich für diese Nation spricht. Wir dürfen den Bürgerkrieg in Afghanistan nicht herbeireden. Sonst könnte sich nämlich schnell eine Rechtfertigung für weitere „Einnisierungen von außen“ finden lassen.

(-/6.5.1988/vo-he/st)

\* \* \*