

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 21 80 36/39
Telex: 8 86 846 pbbn d



Inhalt

43. Jahrgang / 239

14. Dezember 1988

Dr. Hans-Jochen Vogel MdB
zum 25. Todestag von Erich
Ollenhauer: Ein Mann, der
Einheit und Kontinuität verkörperte.

Seite 1

Dr. Liesel Hartenstein MdB
zieht eine umweltpolitische
Bilanz des Jahres 1988:
Bleierne Stagnation.

Seite 3

Ein Mann, der Einheit und Kontinuität verkörperte

Zum 25. Todestag von Erich Ollenhauer

Von Dr. Hans-Jochen Vogel MdB

Vorsitzender der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands
Vorsitzender der Sozialdemokratischen Bundestagsfraktion

Noch nicht 63 Jahre alt starb Erich Ollenhauer heute vor 25 Jahren. Manchen von den Jüngeren mag bei dieser Gelegenheit nur noch der Name in den Sinn kommen und vielleicht die Tatsache, daß er 17 Jahre lang an der Spitze unserer Partei stand - von 1946 bis 1952 als Stellvertreter Kurt Schumachers und dann bis zu seinem Tode als Vorsitzender.

Für uns Ältere verbindet sich mit seinem Namen mehr. Nämlich die Erinnerung an einen Mann, der die Einheit und die Kontinuität der sozialdemokratischen Bewegung über mehr als drei Jahrzehnte hinweg verkörperte. Zunächst in der Zeit der Emigration, in der er in Prag, in Paris und vor allem zuletzt in London unerschütterlich die auseinanderstrebenden Gruppierungen des demokratischen Sozialismus' zusammenhielt. Und dann nach seiner Rückkehr in das Nachkriegsdeutschland, indem er den Prozeß der Erneuerung unserer Partei in der Ära moderierte und zum Ziel führte, die auf Kurt Schumacher folgte. Das Godesberger Programm war so betrachtet nicht

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Haussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 12 04 08

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

Vertrieben durch
den Deutschen Buchhandel
Rezeptions-Punkt



zuletzt sein Werk: Und die Kanzlerkandidatur Willy Brandts im Jahre 1961, die den ersten Schritt auf dem Wege zur Übernahme der Regierungsverantwortung im Jahre 1969 darstellte.

Zu diesen großen Leistungen hat Erich Ollenhauer ein ungewöhnliches Maß an Selbstlosigkeit, Zielklarheit und Geduld befähigt. Aber auch eine unerschöpfliche Arbeitskraft, die ihn elf Jahre lang die doppelte Last des Parteivorsitzes und des Fraktionsvorsitzes bewältigen ließ. Befähigt hat ihn aber auch die ganz selbstverständliche Verwurzelung im Gedankengut des demokratischen Sozialismus'. Es war die Verwurzelung eines Mannes, der zu Beginn dieses Jahrhunderts in Magdeburg als Sohn eines Maurers und einer Büglerin in die Arbeiterbewegung hineingeboren wurde und in ihr über die Arbeiterjugend und eine Reihe von Vertrauensfunktionen in immer größere Verantwortung hineinwuchs. Und dabei nie seine Herkunft vergaß.

Gewiß: Erich Ollenhauer hat sich nie in einem Staatsamt bewähren können. Und die Zahl der Niederlagen, die er zu bestehen hatte, war größer als die Zahl der Siege, die er feiern konnte. Aber gerade das macht seine Größe und Bedeutung aus: Daß er nie resignierte. Daß er stets die Sache wichtiger nahm, als die eigene Person. Daß für ihn Führen und Dienen stets ein und dasselbe waren.

Darin kann er uns auch heute Vorbild sein. Auch darin, daß er Kontinuität und Erneuerung stets miteinander zu verbinden wußte. Und daß für ihn die Partei nie nur ein Zweckverband, sondern immer auch eine Gesinnungsgemeinschaft war.

In diesem Sinne wollen wir uns vor ihm und auch vor seine Frau Martha verneigen, die an seiner Seite ruht. Und wir wollen sein Vermächtnis lebendig halten. Das Vermächtnis eines Mannes, der seiner Partei und seinem Volk die Treue gehalten hat und an dessen solider Ehrlichkeit viel Arroganz, Eitelkeit und Polemik zuschanden geworden ist. Sein Andenken wird uns auch in Zukunft begleiten.

(-/14.12.1988/vc-he/hgs)

* * *

Bleierne Stagnation

Eine umweltpolitische Bilanz des Jahres 1988

Von Dr. Liesel Hartenstein MdB

Stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit des Deutschen Bundestages

I.

Zur Halbzeit der elften Legislaturperiode bietet die Umweltpolitik der Bundesregierung ein Bild bleierner Stagnation. Bis heute liegt dem Umweltausschuß kein einziger Gesetzentwurf der Regierung oder der Mehrheitsfraktionen CDU/CSU und FDP zur Beratung vor. Nimmt man die Koalitionsvereinbarungen vom Februar 1987 als Maßlatte, dann sieht das Ergebnis wie folgt aus: während sich die Zahl der Vollzugsmeldungen an den Fingern einer Hand aufzählen läßt (Reduzierung des Schwefelgehalts in leichtem Heizöl und Dieselmotorkraftstoff von 0,3 auf 0,2 Gewichtsprozent seit 1. März 1988, Verbot bleihaltigen Normalbenzins, Erlaß einer Kleinfuerungsanlagenverordnung, Vorlage einer Novellierung zur Artenschutzverordnung, Verordnung über Pfand- und Rücknahmepflicht für PET-Flaschen), beläuft sich die Zahl der nicht realisierten, zum Teil noch gar nicht begonnenen Vorhaben auf mehr als drei Dutzend. Insbesondere ist die Bundesregierung bei allen wichtigen angekündigten Gesetzgebungsmaßnahmen hoffnungslos im Verzug.

Es fehlen unter anderem

- ein Gesetzentwurf zur Novellierung des Chemikaliengesetzes, der endlich die Aufarbeitung der über 90.000 Altstoffe in Angriff nimmt,
- die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes,
- die Anhebung der Abwasserabgabe sowie Einbeziehung von Ammonium und Phosphor in das Abwasserabgabengesetz (besonders dringlich im Hinblick auf die Überlastung der Flüsse und der Nordsee),
- gesetzliche Regelungen zum Bodenschutz,
- das Verbot der ozonschädigenden Fluorchlorkohlenwasserstoffe,
- ein Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, das zur Umsetzung der EG-Richtlinie bereits am 1. Juli 1988 hätte in Kraft treten sollen,
- die generelle Einführung der Gefährdungshaftung, die als Konsequenz aus der Sandoz-Katastrophe erste Priorität erhalten sollte,
- die angekündigte Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes,
- ein umfassendes Konzept zur Kraftfahrzeug-Abgasentgiftung, das auch die LKW's einbezieht und Maßnahmen zur Bekämpfung des Ozonsmogs in den Innenstädten enthält.

II.

Wachsende Probleme, fehlende Konzepte

Die Umweltpolitik der konservativ-liberalen Bundesregierung steckt in einer Krise, einerseits wegen der aufgezeigten Schwachstellen und Defizite, andererseits aber auch, weil sie es unterlassen hat, das aus den 70er Jahren übernommene Instrumentarium im Sinne des Vorrangs der Umweltvorsorge weiterzuentwickeln. Die Realität zeigt, daß die Umweltschäden schneller wachsen als die Reparaturanstrengungen. Angesichts des Robbensterbens in der Nordsee, des fortschreitenden Waldsterbens, des Ozonlochs, der drohenden Klimakatastrophe ist eine zögerliche und halbherzige Umweltpolitik nicht mehr verantwortbar. Gerade weil die Gefährdung unserer natürlichen Lebensgrundlagen globale Ausmaße annimmt, müssen internationale und nationale Maßnahmen parallel

zueinander in Gang gebracht werden. Das Prinzip der Vorsorge muß dem Prinzip der Nachsorge, das nicht nur hohe Kosten verursacht, sondern auch die Verschlechterung der Umweltbedingungen nicht verhindern konnte, übergeordnet werden. Das gewachsene Umweltbewußtsein der Bürger bietet eine gute Grundlage für effektives politisches Handeln. Fast drei Viertel der Bevölkerung ist besorgt über zunehmende Umweltverschmutzung und die Bedrohung der Gesundheit; 1980 waren es erst knapp 20 Prozent.

Die SPD fordert:

- a) eine Zusammenfassung aller umweltpolitischen Kompetenzen in der Hand des Umweltministers (zum Beispiel für die Bereiche Pflanzenschutz, Waldschäden, Tierschutz, Rückstände in den Lebensmitteln et cetera),
- b) ein Vetorecht des Bundesumweltministers im Kabinett bei allen umweltrelevanten Gesetzesvorhaben.

Beispiel Agrarstrukturgesetz

Das „Gesetz zur Förderung der bäuerlichen Landwirtschaft“ sieht Obergrenzen für Tierbestände vor, die die Massentierhaltung festschreiben statt sie einzuschränken (120 Milchkühe, 400 Mastriinder, 1.700 Mastschweine, 100.000 Legehennen und so weiter). Diese Vorgaben sind weder unter dem Gesichtspunkt des Tierschutzes noch unter dem Gesichtspunkt des Gewässer- und Bodenschutzes - wegen der anfallenden überhöhten Dünger- und Güllemengen - vertretbar. Wer nach den umweltpolitischen Konsequenzen fragt, stellt fest: Funkstille im Haus des Bundesumweltministers.

Beispiel Verkehrspolitik

Bei den Beratungen in der Enquete-Kommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ wurde von Experten festgestellt, daß ein Tempolimit 100/80 km/h nicht nur die bereits vor Jahren errechnete Verringerung der Stickoxide um 180 bis 200.000 Tonnen jährlich bringen würde, sondern auch die den Treibhauseffekt verursachenden Emissionen von CO₂ um 26 Millionen Tonnen pro Jahr senken würde. Da 25 Prozent der Endenergie in der Bundesrepublik im Verkehrssektor verbraucht werden, empfiehlt der Zwischenbericht der Enquete-Kommission außerdem eine grundlegende Umstrukturierung unseres Verkehrssystems mit Vorrang für öffentliche Verkehrsmittel und Aufwertung der Schiene. Position des Bundesumweltministers - wiederum Funkstille.

Die Phase einer rein medienbezogenen, punktuell ansetzenden Umweltpolitik ist überholt; sie muß durch eine langfristig angelegte, ressortübergreifende Konzeption abgelöst werden.

Die Umweltpolitik der 90er Jahre muß neben den „klassischen“ Instrumenten wie Geboten, Verboten und Auflagen verstärkt marktwirtschaftliche Instrumente einsetzen. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, daß das ökologisch Notwendige zum Prinzip des ökonomischen Handelns wird. Dafür ist es erforderlich, daß der Verbrauch von Umweltgütern mit einem Preis belegt wird, und zwar mit einem hohen Preis. Ein möglicher Weg dazu ist die ökologische Orientierung der Steuerpolitik. Künftig darf es keine kostenlose (und noch weniger eine bedenkenlose!) Verfügbarkeit über Luft, Gewässer, Tiere und Pflanzen mehr geben. Neue umweltverträgliche Produkte und Produktionsverfahren bahnen den Weg für neue Formen des Wirtschaftens - die Politik muß nur den Mut haben, die Signale richtig zu setzen.

III.

Wo liegen die Prioritäten für die Jahre 1989/90?

1. Reform des Umwelthaftungsrechts: Die SPD fordert in einem Antrag die Ausdehnung der verschuldensunabhängigen Haftung (Gefährdungshaftung) über den Bereich des Wasserrechts

hinaus auf Boden und Luft. Sie fordert weiter die Beseitigung der oft unerträglichen Beweisnot der Geschädigten (Beweisumlastumkehr) und die Einführung von Schadensersatzfonds, wie sie zum Beispiel zur Entschädigung der Waldbauern erforderlich wären.

2. Initiative zur Altlastensanierung (mit Entgiftungsbeitrag der Industrie) und zur Novellierung des Abfallgesetzes, - einer wirksamen Abfallvermeidungsstrategie zum Durchbruch zu verhelfen.
3. Programm zur Energieeinsparung: Wenn der globale Temperaturanstieg im nächsten Jahrhundert auf ein bis maximal zwei Grad begrenzt werden soll, ist eine drastische Reduktion aller fossilen Brennstoffe erforderlich. Bis zum Jahre 2005 sollten die CO₂-Emissionen um 20 Prozent, bis zum Jahre 2050 um 50 bis 80 Prozent verringert werden. Dafür sind nationale und internationale Strategien zur Förderung energiesparender Techniken und zur Entwicklung regenerativer Energieträger (zum Beispiel Solarwasserstofftechnik) dringend notwendig.
4. Novellierung des Fluglärmsgesetzes: Die SPD wird im Januar einen Gesetzesantrag vorlegen zur Novellierung des Fluglärmsgesetzes, der die Ausdehnung von Schallschutzmaßnahmen auf die Lärmschutzzone 2 und die erstmalige Einbeziehung der Tieffluggelände in dem Fluglärmsgesetz fordert. Eine Neufassung des jetzt 17 Jahre alten Gesetzes ist angesichts der steigenden Belastung durch zivilen und militärischen Flugverkehr überfällig.
5. Abgasentgiftung der Kraftfahrzeuge: Drei Jahre nach den Luxemburger Beschlüssen bestreitet niemand mehr, daß die Einführung des sogenannten umweltfreundlichen Autos ein Mißerfolg war. Bundesumweltminister Zimmermann prophezeite 1985 einen Rückgang der Stickoxide um 48 Prozent bis 1990; Tatsache ist, daß der Stickoxidausstoß jährlich um zwei Prozent anstieg und 1988 eine Rekordmarke von 3,16 Millionen Tonnen erreicht hat. Aus dem Kraftfahrzeug-Verkehr kommen allein im Bundesdurchschnitt 57 Prozent, in Süddeutschland sogar nahezu 70 Prozent der NO_x-Emissionen. Mittlerweile nimmt das Waldsterben bedrohliche Formen an. Auf den Kammlagen unserer Mittelgebirge ist ein flächenhaftes Absterben im Gange. Der Schutzwald in den Alpen ist zu 80 Prozent gefährdet; die Laubbäume, insbesondere Eichen, zeigen in Baden-Württemberg zu 83 Prozent Krankheitssymptome und haben die seither stärker geschädigten Nadelbäume gleichsam „überholt“.

Totale Fehlanzeige herrscht bei der Reduktion des Schadstoffausstoßes der LKW's und Busse. Mit 480.000 Tonnen jährlich blasen die Nutzfahrzeuge rund ein Drittel der Gesamtemissionen aus dem Straßenverkehr in die Luft und produzieren zusätzlich über 40.000 Tonnen Rußpartikel. Eine EG-weite Verschärfung der Bestimmungen für LKW's ist auch deshalb dringlich, weil mit der geplanten Liberalisierung des Transportwesens im Europäischen Binnenmarkt ab 1992 eine wahre Invasion von Lastzügen auf die Bundesrepublik zurollen wird.

In der Bundesrepublik waren von rund 29 Millionen PKW zum 1. Oktober 1988 5,3 Millionen als „schadstoffarm“ zugelassen; davon sind aber nur 1,9 Millionen mit dem geregelten Dreiwege-Katalysator ausgestattet. Das bedeutet, daß der Stand der Technik bei weitem nicht erfüllt wird.

Die SPD fordert in einem Antrag:

- die obligatorische Einführung der US-Norm für alle Kfz-Typen, das heißt Kat-Pflicht für alle Neuwagen aus deutscher Produktion;
- einen verbindlichen Zeitplan für die EG-weite Einführung des Katalysator-Autos;
- ein Umrüstprogramm für Altfahrzeuge mit direkten Zuschüssen;
- die Einführung eines EG-einheitlichen Tempolimits;

- die Anpassung des Euro-Testzyklus, der die Emissionen nur bis 50 km/h mißt, an realistische Fahrbedingungen (mindestens 120 km/h);
- die schnelle Reduktion der Schadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen und ein Konzept zur Verlagerung von Massengütertransporten auf die Schiene.

Zusätzlich sind Benutzervorteile von abgasentgifteten Kraftfahrzeugen bei Smogwetterlagen vorzusehen und eine stärkere Spreizung des Preisunterschieds zwischen bleihaltigem und bleifreiem Benzin (mindestens 12 bis 15 Pfennig).

Die Hetzjagd auf den Diesel-PKW ist umweltpolitisch nicht zu begründen. Viele Autofahrer, die sich in den letzten Jahren bewußt für den schadstoffarmen Diesel entschieden haben, werden jetzt durch die drastische Erhöhung der Kfz-Steuer um 8,40 DM je 100 Kubikzentimeter ungerechtfertigterweise bestraft. Der Diesel moderner Bauart ist bei weitem umweltfreundlicher als ein Benzinfahrzeug ohne Katalysator. Aber auch mit dem mit Dreiwege-Kat ausgerüsteten Wagen kann sich der Diesel messen; der Ausstoß von Kohlenmonoxid (CO) beträgt weniger als die Hälfte, verglichen mit Benzinfahrzeugen, und der Summenwert von Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen, den „Waldkillern“, liegt bei Katalysator-Wagen bei 1,4 Gramm pro Kilometer, bei Diesel-PKW nur bei 1,1 Gramm pro Kilometer. Wichtig ist allerdings die Beseitigung der Rußpartikel im Diesel-Abgas. Bis heute sind keine tauglichen Rußfilter für Diesel-PKW im Einsatz; hier hat die Industrie eine Bringschuld.

Als Partikelgrenzwert für Dieselfahrzeuge hat der Umweltausschuß einstimmig 0,8 Gramm pro Test empfohlen. Die geplante jährliche ASU für Kat- und Diesel-Autos ist technisch überflüssig, umweltpolitisch kontraproduktiv und außerdem enorm kostenträchtig. Die Katalysatortechnik ist zuverlässig, Ausfälle sind äußerst selten, so daß, auch nach Auffassung des Umweltbundesamtes, eine Mitprüfung im normalen zweijährigen TÜV-Rhythmus genügen würde. Das gleiche gilt für Diesel-PKW. Selbst wenn ein Kat ausfällt, ist der Schadstoffausstoß nicht höher als bei den 25 Millionen PKW ohne Kat. Zusätzlicher Zeit- und Kostenaufwand für Kat- und Dieselfahrer stellt keinen Anreiz für mehr Umweltschutz dar, sondern bewirkt eher das Gegenteil.

(-/14.12.1988/vo-he/rs)