

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 219038/39
Telex: 886848 ppbn d
Telefax: 210664

Inhalt

Manfred Reimann MdB
zum Bonner Versagen
bei der Integration Be-
hinderter: Sozialpoliti-
sche Untätigkeit der
Bundesregierung.

Seite 1

Bernd Reuter MdB zum
Umgang des hessi-
schen Ministerpräsi-
denten mit den militä-
rischen Reduzierungs-
plänen: Wallmann ver-
schläft eine Frieden-
schanze.

Seite 2

Robert Antretter MdB
zum Erfordernis von
Soforthilfen beim Öf-
fentlichen Personen-
verkehr: Wer die
Katastrophe verhindern
will, muß jetzt handeln.

Seite 3

45. Jahrgang / 146

2. August 1990

Sozialpolitische Untätigkeit der Bundesregierung Zum Bonner Versagen bei der Integration Behinderter

Von Manfred Reimann MdB

Mitglied des Bundestags-Ausschusses für Arbeit und Sozialord- nung

Die jetzt vorliegende "Unterrichtung durch die Bundesregierung, Be-
schäftigung Schwerbehinderter bei den Bundesdienststellen" (DS
11/7556) ist ein deutliches Dokument für die sozialpolitische Unfähig-
keit der Bundesregierung, eine verantwortungsvolle Politik gegenüber
behinderten Arbeitnehmer zu betreiben, da gerade der Bund mit sei-
nen Einrichtungen bei der Integration als auch der Erfüllung von Ge-
setzen mit gutem Beispiel vorangehen sollte. Die Zahlen sind ein er-
neuter Beweis für das Versagen der Bundesregierung bei der Integra-
tion Behinderter, da immer noch ein Teil der Dienststellen noch nicht
einmal ihre Pflichtquote erfüllt.

Gesetzlich vorgeschrieben ist sowohl für öffentliche als auch privatwirt-
schaftliche Arbeitgeber, sechs Prozent der Arbeitsplätze mit Schwer-
behinderten oder "anrechnungsfähigen Personen" zu besetzen. Die
jetzt veröffentlichten Zahlen (Stichtag: 1. Oktober 1989) zeigen in eini-
gen Bundesdienststellen eine abnehmende Neigung zur Integration
behinderter Arbeitnehmer bis hin zum Unterlaufen der Mindestquoten.

Den "Negativ-Rekord" hält das Bundesministerium des Innern, dessen
schon unter dem Pflichtenatz liegende Beschäftigungsquote von vier
Prozent sich gegenüber dem letzten Jahr noch verschlechtert hat. Das
Auswärtige Amt (3,9 Prozent), der Bundesrechnungshof (4,9 Prozent)
und die Bundesbahn (4,7 Prozent) mit ihren Dienststellen sind weitere
Institutionen, die noch nicht einmal das Soll von sechs Prozent erfüllen.

Bedauerlich ist ferner eine Abnahme der Beschäftigung Behinderter bei
Einrichtungen, von denen eine besondere Signalwirkung ausgehen
sollte. Dazu zählt das Ministerium von Herrn Blüm, dessen Titel einen
besonders hohen Anspruch in puncto sozialer Verantwortung vermu-
ten ließe (- 1,9 Prozent), ebenso wie auch das Bundessozialgericht (-
1,7 Prozent).

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressahauss 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 1204 08

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

Kostenlos Umwelt
mit recyceltem Recycling-
Papier



Doch finden sich unter dem in der Drucksache ausgewiesenen Zahlenwerk auch Beispiele für eine positive Entwicklung, was an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben sollte. Im Bereich des "Bundesministers für Bildung und Wissenschaft" und seiner Dienststellen liegt durch eine prozentuale Zunahme von 3,1 Prozent die Beschäftigungsquote immerhin bei 10,4 Prozent. Ein Wert, der durchaus für andere Einrichtungen wünschenswert ist.

Besonders bedauerlich ist die negative Entwicklung in einem Teil der Bundesinstitutionen, da sich auch in der sogenannten freien Wirtschaft seit einigen Jahren die Tendenz herausbildet, aufgrund der zu geringen Abschlagsummen (150,- DM/Monat) immer weniger den gesetzlichen Auflagen für die Integration von Behinderten zu entsprechen (1988 waren im Durchschnitt nur 4,9 Prozent (!) der Arbeitnehmer behindert).

Die arbeitslos gemeldeten Schwerbehinderten, ihre Zahlen pendeln seit Jahren zwischen 120.000 und 130.000, können nur beklagen, daß der Bund kein leuchtendes Beispiel ist für die Integration von Behinderten. Doch das Handlungspotential liegt - zumindest bis zur nächsten Wahl - ausschließlich bei der konservativ-liberalen Regierung.

(-/2. August 1990/rs/fr)

Wallmann verschläft eine Friedenschance

Zum Umgang des hessischen Ministerpräsidenten mit den militärischen Reduzierungsplänen der USA

Von Bernd Reuter MdB
Mitglied des SPD-Bezirksvorstandes Hessen-Süd

Verschiedenen Presseberichten in den letzten Monaten ist zu entnehmen, daß die USA einen Abbau ihrer Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland um bis zu 25 Prozent planen. Eine begrüßenswerte Entwicklung für Europa und das auf staatliche Einheit zustrebende Deutschland!

Präsident George Bush will bis 1997 im Verteidigungshaushalt 180 Millionen Dollar einsparen, um das chronische Haushaltsdefizit der USA in den Griff zu bekommen. Die Zahl der in Europa stationierten US-Soldaten soll bis 1997 auf unter 150.000 sinken. Damit bietet sich auch für das durch Militäreinrichtungen stark belastete Bundesland Hessen die Chance einer Reduzierung. Diese Entwicklung ist nachhaltig zu begrüßen.

Über den positiven Effekten auch im Sinn einer dauerhaften Friedenssicherung dürfen wir allerdings nicht die Folgen für die zahlreichen Zivilbeschäftigten vergessen. Gerade in ohnehin strukturschwachen Regionen wird durch den Abbau von Arbeitsplätzen und Dienstposten mit erhöhter Arbeitslosigkeit zu rechnen sein. Zusätzlich ist auch die Nachfrage von Vermietern, Handwerkern, Gastwirten und anderen hart betroffen. Mit den US-Amerikanern muß daher ein geordnetes Verfahren vereinbart werden, wie sich ihr Rückzug vollziehen soll.

Hier ist in erster Linie der hessische Ministerpräsident Walter Wallmann gefordert. Bisher hat er noch keinerlei Vorstellungen darüber entwickelt, wie er die zu erwartenden arbeitsmarktpolitischen Probleme und Härten für die Betroffenen Bewältigen will. Die SPD-Bundestagsfraktion hat im Deutschen Bundestag einen Antrag eingebracht, der den Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen von Abrüstung, Truppenreduzierungen und Standortauflösungen in strukturschwachen Regionen verlangt. Wir wollen damit verhindern, daß sich Bundeskanzler Kohl ein schlechtes Beispiel an Wallmann nimmt und die den Betroffenen auf den Nägeln brennenden Probleme nicht zum ersten Mal einfach aussitzt.

Wallmann ist allerdings nicht nur schlafmützig, er hat auch wieder einmal Vertrauen verspielt: Noch im Dezember letzten Jahres hat er steif und fest behauptet, daß es nicht zu einem weiteren Ausbau des Fliegerhorstes

Erlensee mit zusätzlicher Hubschrauberstationierung kommen werde. Seine Bekundung, daß mit den Amerikanern vielmehr eine endgültige Obergrenze von 112 Kampfhubschraubern für

Erlensee vereinbart worden sei, kann man nur als Beruhigungsspiel für die örtliche Bevölkerung werten. Denn in Wirklichkeit weigern sich die Amerikaner strikt, auf Obergrenzen einzugehen. Wallmann soll allerdings endlich Klarheit schaffen, welche Verabredungen er mit den US-Streitkräften zum 111-Millionen-Investitionsprogramm für den Abbau des Fliegerhorstes Erlensee hat.

Keinesfalls kann akzeptiert werden, daß etwa die aus Wiesbaden-Erbenheim abziehenden Hubschrauber zusätzlich in Erlensee stationiert werden!

Wallmann sollte mit den Amerikanern klare Verabredungen treffen, damit die durch den Truppenabzug freierwerdenden Flächen für die städtebauliche Entwicklung genutzt werden können. Die Chancen, etwas zur Beseitigung der Wohnungsnot zu tun und zudem die Arbeitsplatzsituation zu verbessern, muß genutzt werden!

Die Bundesregierung sollte endlich Konsequenzen aus der veränderten sicherheitspolitischen Situation Europas ziehen. Das Gebot der Stunde ist eine deutliche Kürzung des Verteidigungshaushalts und der Stopp unsinniger Rüstungsprojekte wie zum Beispiel Jäger 90. Die militärische Bedrohung Westeuropas hat durch den Zerfall des Warschauer Paktes stark abgenommen, man kann sogar sagen, daß sie sich gegen Null bewegt. Die kleinlichen Streichungen, die Stoltenberg bei den Verteidigungsausgaben vornehmen will, sind bei weitem nicht ausreichend. Nach wie vor halten zum Beispiel Heer und Luftwaffe Trägersysteme (Artillerie, Raketen und Flugzeuge) für den nuklearen Einsatz rund um die Uhr bereit. Deren Ziele liegen ausschließlich in der DDR, Polen und der Tschechoslowakei. Das ist Wahnsinn mit Methode.

Wie lange lassen sich die Bundesbürger dieses aberwitzige und teure Spielchen der Herren Kohl und Stoltenberg wohl noch gefallen?

(-/2. August 1990/rs/ff)

Wer die Katastrophe verhindern will, muß jetzt handeln
Zum Erfordernis von Soforthilfen beim öffentlichen Personennahverkehr

Von Robert Antretter MdB
Stellvertretender Obmann der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion

Für 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes ist klar: das Nichtvorhandensein einer gestaltenden, vorausschauenden Verkehrspolitik, die auch den Mut zu einschneidenden Maßnahmen aufbringt, führt in die Katastrophe. Selbst wenn die Bundesregierung die Kraft dazu hätte, heute noch die Weichen für eine grundlegende Änderung unserer verkehrspolitischen Malaise eindeutig in die richtige Richtung zu stellen, wäre der Zeitraum zwischen Planung und Realisierung schon fast zu knapp, selbst um die schlimmsten Folgen, der Verkehrsentwicklung zu begrenzen, die durch die Vereinigung Deutschlands und das Zusammenwachsen Europas entstehen.

Es muß deshalb mit kleinen Schritten begonnen werden; aber dies sofort: vor allem ist es erforderlich, daß zur Verhinderung des Verkehrskollapses in den Städten und zur Verbesserung der Umweltqualität der Öff-

öffentliche Personennahverkehr absolute Priorität erhält. Die folgenden Sofortmaßnahmen sind auf diesem Felde einzuleiten:

Die Zuschüsse des Bundes im Rahmen des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) zugunsten des Neu- und Ausbaus des ÖPNV müssen deutlich angehoben werden; anzustreben ist eine Verdoppelung der ÖPNV-Mittel das heißt bei gleichbleibenden Volumen der Mittel für den kommunalen Straßenbau eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils im GVFG von derzeit 50 Prozent.

Zusätzlicher Finanzbedarf in den Städten und Gemeinden der DDR darf nicht dazu führen, daß der ÖPNV-Ausbau im Bundesgebiet verzögert wird. Die für die Verbesserung des ÖPNV in der DDR erforderlichen Investitionen müssen zusätzlich aufgebracht werden.

Damit nicht wie in der Vergangenheit 90 Prozent der GVFG-ÖPNV-Mittel auf den Bau aufwendiger U- und S-Bahnen in den Ballungsgebieten konzentriert werden, ist die Aufnahme weiterer Systeme in den Katalog förderungsfähiger Maßnahmen erforderlich. So sollten schienengebundene Systeme nicht mehr nur in den Ballungsgebieten gefördert werden, sondern überall dort, wo Länder und Gemeinden zu der bei allen GVFG-Maßnahmen erforderlichen Komplementärfinanzierung bereit sind. Ein konkretes Beispiel ist die Straßenbahn der Stadt Ulm, deren Ausbau ohne Zweifel sinnvoll wäre, nach dem derzeitigen Wortlaut des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aber nicht bezuschußt werden kann. Ebenso sind gewöhnliche Straßenbahnen und Überleitungsbusse zu bezuschussen, weil mit solchen Systemen häufig ein guter Nahverkehr schneller und preisgünstiger realisiert werden kann als mit einer teuren U-Bahn-Strecke. Es darf nicht sein, daß es für eine Stadt billiger kommt, eine U-Bahn zu bauen, weil diese bezuschußt wird, als eine insgesamt billigere Straßenbahn oder O-Bus-Linie.

Die bisher auf den Kauf von Bussen außerhalb der Ballungsgebiete eingeschränkte Fahrzeugförderung ist auf sämtliche ÖPNV-Fahrzeuge auszudehnen. Die von der Bundesregierung verfolgte Absicht, Schienenverkehre nur in Ballungsgebieten zu fördern und über den Umweg der Busbezuschussung in der Fläche den Kommunen die Stilllegung von Schienenstrecken schmackhaft zu machen, ist unter rationalen Gesichtspunkten ohnehin nicht zu halten. Mit der generellen Bezuschussung von Fahrzeugen (zum Beispiel Einmann-Triebwagen "VT 628" für den Schienenpersonennahverkehr in der Fläche) dagegen kann der Bund einen wirksamen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV in der Stadt genauso wie auf dem Land leisten. Gleichzeitig wird damit die Voraussetzung dafür geschaffen, daß der Deutschen Bundesbahn mit dem Bau neuer S-Bahn-Strecken keine weiteren Defizite entstehen und der von der Bundesregierung 1983 quasi verfügte Stop neuer S-Bahn-Vorhaben überwunden wird. Außerdem schafft diese Fahrzeug-Bezuschussung den Verkehrsunternehmen die nötigen finanziellen Spielräume für eine behindertengerechte Ausstattung. Es sollten deswegen nur Fahrzeuge mit einem flachen Einstieg (bei Bussen zum Beispiel Niederflurfahrzeuge) gefördert werden. Davon profitieren nicht nur Behinderte, die an einen Rollstuhl gebunden sind, sondern ebenso eine große Anzahl älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie Eltern mit Kinderwagen.

Diese und viele andere sich längst in der Diskussion befindliche Vorschläge, wie ein drastisches Tempolimit und der Ausbau des Schienennetzes müssen sofort verwirklicht beziehungsweise eingeleitet werden. Und noch etwas: Die Verantwortlichen für die Wahlkämpfe und Regierungsprogramme in allen Parteien müssen aufhören, Verkehrspolitik als ein Nebenthema zu behandeln. Die Verkehrspolitik ist das Thema unseres zu Ende gehenden Jahrtausends und des nächsten Jahrhunderts.

(-/2. August 1990/rs/fr)
