

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telefax: 8 86 848 ppbn d  
Telefax: 21 06 64

## Inhalt

Jannis Sakellariou  
MdEP zur Notwendig-  
keit einer europäischen  
Rüstungskontrollpolitik:  
Cocom-Liste für Kri-  
sengebiete erforderlich.  
Seite 1

Dr. Liesel Hartenstein  
MdB zur Notwendig-  
keit, das ökologisch  
Erforderliche als das  
ökonomisch Vernünftige  
durchzusetzen:  
Neuer Kurs in der Ver-  
kehrspolitik erforder-  
lich. (Teil II und Schluß)  
Seite 2

Manfred Reimann MdB  
zur Notwendigkeit, Ge-  
ringerverdienenden  
den Anspruch auf  
preiswerte öffentliche  
Wohnungen zu si-  
chern: Einkommens-  
grenze für Wohnungs-  
berechtigungsschein  
anpassen.  
Seite 5

Dr. Dietmar Mattern  
MdB zu der mangel-  
haften Anbindung der  
neuen Länder über das  
Schienennetz: Im Ei-  
senbahnverkehr kommt  
die deutsche Einheit  
nicht voran.  
Seite 5

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  
mtl. zuzügl. MwSt und Versand.

46. Jahrgang / 23

1. Februar 1991

### Cocom-Liste für Krisengebiete erforderlich

Zur Notwendigkeit einer europäischen Rüstungskontrollpolitik

Von Jannis Sakellariou MdEP

Außenpolitischer Sprecher der Sozialistischen Fraktion des  
Europäischen Parlaments

Eine Neukonzeption der Cocom-Listen ist erforderlich, um den Rüstungsexport des gesamten Westens wirksam kontrollieren zu können. Die EG-Kommission muß einen für den Export von Rüstungs- und rüstungsrelevanten Gütern zuständigen und verantwortlichen Kommissar einsetzen.

Die Cocom-Listen in ihrer bisherigen Konzeption sind weitgehend obsolet geworden, da sie ausschließlich auf die Mitglieder des Warschauer Pakts zielten. Notwendig ist vielmehr die Ausrichtung einer wirksamen Exportkontrollpolitik des gesamten Westens auf Krisen- und Spannungsregionen, wie beispielsweise dem Nahen Osten.

Ziel muß es sein, die ausufernde Verbreitung von bestimmten, vor allem für die Herstellung von biologischen und chemischen Waffen notwendigen Schlüsseltechnologien zu unterbinden.

Dabei geht es nicht darum, die Exportinteressen des einen oder anderen Landes zu berühren, sondern um ein absolutes Verbot des Forschungs- und Technologietransfers im Zusammenhang mit der Produktion von B- und C-Waffen. Die Außenminister der EG sind aufgefordert, in diesem Sinne mit den außereuropäischen Partnern der Cocom-Listen in Verhandlungen zu treten.

Auf EG-Ebene ist die Einsetzung eines eigens für die Rüstungsexporte der Mitgliedsländer zuständigen und verantwortlichen Kommissars, in dessen Zuständigkeit die Genehmigung von Rüstungsexporten der EG-Mitglieder zu liegen hat, notwendig. Dadurch würde ein Mehr an Unabhängigkeit der Genehmigungsstellen gegenüber der Rüstungslobby gewährleistet. Ein jährlich zu veröffentlichender Bericht muß Sorge tragen, daß Rüstungs- und rüstungsrelevante Exporte einem Höchstmaß an Transparenz ausgesetzt sind.



Die Wirksamkeit all dieser Maßnahmen steht und fällt mit dem Willen der politisch Verantwortlichen.

Wenn am 18. August 1990 bei der Münchner Firma MBB immer noch Kisten mit Hubschraurberteilen, versandfertig und mit der Aufschrift "Iraqi Air Forces" versehen, auf ihre Verschickung warten, liegt dies auch am politischen Willen der für den Rüstungsexport Verantwortlichen in Bonn.

Es ist ein offenes Geheimnis, daß die Bonner Koalition während des Krieges zwischen Iran und Irak den Export von Waffen und rüstungsrelevanten Gütern in den Irak aus politischen Gründen zumindest stillschweigend geduldet hat, obwohl die Rechtslage in der Bundesrepublik den Export von Rüstungsgütern in Spannungsgebiete eindeutig verbietet. Ich bezweifle, daß sich an dieser Einstellung etwas grundlegend ändern wird. Ich befürchte vielmehr, daß das öffentliche Interesse nach Beendigung des jetzigen Golfkrieges die Problematik der Rüstungsexporte vergessen und damit die Voraussetzung für die Beibehaltung der bisherigen Praxis schaffen wird. Die Vorschläge des neuen Bundeswirtschaftsministers Möllemann stellen sich mir daher vor allem als "Schaumschlägerei" dar.

(-/1.2.91/rs/fr)

\*\*\*\*\*

### **Neuer Kurs in der Verkehrspolitik erforderlich (Teil II)**

**Zur Notwendigkeit, das ökologisch Erforderliche als das ökonomisch Vernünftige durchzusetzen**

**Von Dr. Liesel Hartenstein MdB**

**Stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und  
Reaktorsicherheit**

#### **Gütertransport gehört auf die Schiene**

Erster Schwerpunkt eines neuen Verkehrskonzepts muß der Ausbau des Schienennetzes sein und die Umlenkung eines Großteils des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene. Gefragt ist ein Gesamtkonzept für den Schwerlastverkehr, das auch den europäischen Rahmen berücksichtigt. Die Bundesbahn bleibt im Wettbewerb nicht nur wegen ihrer mangelnden Flexibilität und ihrer administrativen Schwerfälligkeit ohne Chance, sondern auch wegen der jahrzehntelangen einseitigen Förderungspolitik. Solange milliardenschwere Investitionen vorrangig in den Straßenverkehr fließen, dem Kraftfahrzeug aber die Kosten der Umweltbelastungen, die es verursacht, nicht zugerechnet werden, kann die Bahn im Wettbewerb nicht mithalten. Der mühsam geförderte kombinierte Verkehr Straße/Schiene steckt immer noch in den Kinderschuhen.

Nach Angaben des Bundesverbandes des Deutschen Güterverkehrs (BDF) fahren jährlich aus den Beneluxstaaten rund 370.000 Lastzüge durch die Bundesrepublik nach Südost- und Südeuropa; davon nutzen nur knapp fünf Prozent den Huckepacktransport auf der Schiene. Von den 200.000 Lastzügen aus Skandinavien, die das Transitland Bundesrepublik durchqueren, sind es weniger als zehn Prozent.

Gleichzeitig meldet der BDF, daß in den beiden letzten Jahren der grenzüberschreitende Verkehr um über 20 Prozent zugenommen habe. Im Blick auf den Binnenmarkt und den wachsenden Ost-West-Verkehr sollte Zielvorstellung sein, daß statt der heute fünf bis zehn Prozent künftig mindestens 50 Prozent der Transportgüter auf der Schiene befördert werden.

Das ist nur dann möglich, wenn

- a) massive Investitionen in Güterstrecken, Containerbahnhöfe und Vertadeeinrichtungen erfolgen,
- b) eine EG-abgestimmte Regelung für den Gütertransport getroffen wird.

Die deutsche Verkehrspolitik kann auf eine europäische Lösung allerdings nicht warten, sondern muß im Vorgriff eigene Weichenstellungen vornehmen. Um den Schienentransport zu fördern, sollte unverzüglich damit begonnen werden,

- die großen Ost-West-Achsen vorgangig auszubauen,
- die wichtigsten Strecken beschleunigt zu elektrifizieren,
- das Gleissystem entsprechend den heutigen Ansprüchen zu modernisieren,
- in jedem der neuen Bundesländer zwei Containerbahnhöfe zu projektieren, einschließlich der Zubringer- und Abbringerstrecken,
- eventuell reine Güterverkehrsstrecken zwischen den wichtigsten Industriezentren der alten und neuen Bundesländer zu konzipieren,
- die Voraussetzungen für kurze Transport- und Umschlagzeiten im Güterverkehr zu schaffen.

Für die Güterverteilung in der Fläche bleibt der Lkw auch in Zukunft unentbehrlich. Der Ferntransport per Schiene würde gleichzeitig drei erwünschte Ziele erreichen: eine Entlastung der Straßen, eine Verbesserung der Umweltqualität und eine Verringerung des Riesendefizits von Bundesbahn und Reichsbahn, das wir alle gemeinsam bezahlen müssen. Allerdings muß in diesem Zusammenhang auch das heute von der Wirtschaft präferierte Just-in-time-Verfahren kritisch unter die Lupe genommen werden. Es kann nicht sein, daß die Industrie ihre Lagerhaltung weitgehend einspart und sie praktisch auf die Straße verlegt - auf Kosten der Allgemeinheit! Wichtigste Forderung bleibt jedoch für den Schienengütertransport die Verkürzung der überlangen Beförderungszeiten. Er kann nur konkurrenzfähig sein, wenn er annähernd die heutigen Straßentransportzeiten erreicht und wenn er auch im Preiswettbewerb nicht ständig unterboten werden kann.

Deshalb ist es nötig, daß

1. die Wegkosten der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn vom Bund übernommen werden, um die bestehenden Wettbewerbsverzerrungen wenigstens teilweise zu beseitigen,
2. die durch den Straßenverkehr verursachten Umweltkosten dem Lkw, ebenso wie dem Pkw, voll angelastet werden, einschließlich der sozialen Folgekosten, zum Beispiel durch Verkehrsunfälle.

#### Vorfahrt für den öffentlichen Personennahverkehr

Der ausufernde Individualverkehr in den alten Bundesländern hat die öffentlichen Verkehrsmittel ausgehungert und sie tief in die roten Zahlen rutschen lassen. In der ehemaligen Bundesrepublik benutzen nur noch 20 Prozent der Bürger Straßenbahn und Busse, in den neuen Bundesländern sind es 40 Prozent. Nach dem erbarmungslosen Kahlschlag in den Innenstädten und dem Abriß zahlloser, nicht selten historischer Altbauten zugunsten breiter Autostraßen sowie der rücksichtslosen Zerstückelung von Grünflächen begann erst in der 2. Hälfte der 70er Jahre ein mühsamer Umdenkungsprozeß. Um die Blechlawinen wieder zurückzudrängen, wurden Wohn- und Spielstraßen geschaffen, verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet, der Bau von U- und S-Bahnen begonnen, Verbundnetze eingeführt. Aber der Umsteigeeffekt setzt sich trotz hoher Investitionen nur langsam durch. Ein attraktiver ÖPNV braucht feste Takt

zeiten, pünktliche und rasche Beförderung und ein preisgünstiges Tarifsystem. Außerdem muß das Angebot flächendeckend sein, damit auch die Anschlüsse funktionieren. Erst wenn diese Bedingungen erfüllt sind, entsteht eine echte Alternative zum Auto.

Eine Verteuerung des Individualverkehrs, zum Beispiel durch Erhöhung der Mineralölsteuer, ist den Bürgern dann einsichtig zu machen, wenn parallel dazu das Nahverkehrsangebot tatsächlich verbessert wird. Eine Benzinpreiserhöhung ohne begleitende Maßnahmen aber wird, selbst wenn sie mit Erleichterungen wie der Fernpendlerpauschale verbunden ist, von den Betroffenen, zumal im ländlichen Raum, als "Bestrafung" empfunden. Dagegen treffen alle Bemühungen, die dazu führen, die schweren Lkw's auf die Schiene zu bringen, auf große Akzeptanz.

Die Politik steht am Scheideweg. Gibt sie dem Lkw-Transport und dem Individualverkehr weiterhin Vorfahrt, so kommt es im Westen sehr schnell zum kompletten Verkehrsinfarkt, im Osten fast ebenso schnell zu den wohlbekannten negativen Folgen: der dicken Luft in den Städten, der Entwertung von Wohnsiedlungen durch unerträglichen Lärm, der Zerschneidung wertvoller Landschaft, dem Anstieg der klimaschädlichen Emissionen.

Die Automobilbauer und Mineralölkonzerne haben die Pilöcke längst eingeschlagen. Raffinerien, Tankstellennetze und Servicestationen schießen aus dem Boden, denn der Nachholbedarf ist groß. Wo aber bleibt die Erneuerung des Gleisnetzes der Reichsbahn, die Fabrikation neuer Güterwaggons und moderner Triebwagen, die Projektion von Containerterminals? Dies alles müßte parallel dazu anlaufen. Der Zeitfaktor spielt eine enorme Rolle. Die Politik steht nicht nur im Wettlauf mit der Zeit, sondern auch im Wettlauf mit der Privatwirtschaft. Sie wird verlieren, wenn sie zögert oder nur zu halbherzigen Entschlüssen bereit ist. Denn die Wirtschaft wertet nicht. Da der Ordnungsrahmen bislang nicht neu abgesteckt ist, kann es passieren, daß Bundesbahn und Reichsbahn gemeinsam auf dem Abstellgleis landen.

**"Wir alle wollen mobil bleiben. Wir brauchen die Bahn!"**

Mit diesem Slogan und dem Foto bekannter Köpfe aus Politik und Wirtschaft wirbt die Bundesbahn derzeit in großen Zeitungsanzeigen für sich. Der Slogan stimmt. Aber der Adressat stimmt nicht. Werbung nach draußen nützt nichts, wenn die, die am Ruder sitzen, nicht den richtigen Kurs einschlagen. Umsteuern tut Not! Wenn wir wirklich alle mobil bleiben wollen und die Umwelt nicht unter die Räder kommen soll, reicht es nicht, nur eine schadstoffbezogene Kfz-Steuer einzuführen und auf technische Lösungen zu setzen, wie dies der Bundesumweltminister tut. Damit läßt sich zwar noch einiges erreichen. Aber der Ruf nach der "intelligenten Straße" ist kein Ersatz für ein politisches Konzept. Wann endlich gibt die Bundesregierung die richtigen Signale?

Wer heute kneift, nimmt in Kauf, daß er eher früher als später im Stau steckenbleibt und im Qualm der Abgase erstickt. In den alten Bundesländern ist dieser Punkt schon erreicht. Noch haben wir die Chance, es in den neuen Bundesländern besser zu machen. Daß das Auto seinen Wert behalten wird, ist keine Frage, aber seine Funktion wird sich ändern. Das müssen wir nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa begreifen.

(-/1.2.91/rs/tr)

\*\*\*\*\*

**Einkommensgrenze für Wohnungsberechtigungsschein anpassen**  
**Zur Notwendigkeit, Geringverdienenden den Anspruch auf preiswerte öffentliche Wohnungen zu sichern**

**Von Manfred Reimann MdB**  
**Mitglied des Bundestags-Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung**

Eine Erhöhung der Einkommensgrenzen für den Wohnungsberechtigungsschein ist dringend geboten. In meinem Wahlkreis Ludwigshafen, aber auch in anderen Ballungsgebieten fallen immer mehr Bürgerinnen und Bürger aus der Gruppe der Anspruchsberechtigten auf eine preiswerte öffentliche Wohnung heraus. Und dies obwohl sie nur über ein geringes Einkommen verfügen.

Der Grund für diesen Mißstand ist die nicht den heutigen Lebenshaltungskosten angepaßte Einkommensgrenze für den Wohnungsberechtigungsschein. Sie wurde letztmals noch von der sozialliberalen Koalition 1980 angepaßt und seither nicht mehr aktualisiert.

Die christlich-liberale Bundesregierung hielt es trotz der seit damals gestiegenen Lebenshaltungskosten und Einkommen bisher nicht für notwendig, auch diese Grenze anzuheben.

Ich habe deshalb an die Bundesregierung folgende Frage gerichtet:

"Ist die Bundesregierung bereit, die Einkommensgrenze für den Wohnungsberechtigungsschein, Paragraph 25 des zweiten Wohnungsbaugesetzes, den gestiegenen Lebenshaltungskosten anzupassen, da die letzte Anpassung 1980 erfolgte, und wenn ja, wann wird diese Anpassung durchgeführt werden?"

Sobald die Frage im Bundestag von der Regierung beantwortet wird, werden wir die Öffentlichkeit darüber informieren.

(-/1.2.91/rs/fr)

\*\*\*\*\*

**Im Eisenbahnverkehr kommt die deutsche Einheit nicht voran**  
**Zu der mangelhaften Anbindung der neuen Länder über das Schienennetz**

**Von Dr. Dietmar Mattered MdB (Weißwasser/Sachsen)**

Wer von dem Chaos auf den Ost-Westdeutschen Verbindungsstraßen hört, würde gern statt des Autos die Eisenbahn benutzen. Nach einem Blick in den Fahrplan ist aber schnell klar, daß sich kaum Verbesserungen gegenüber früheren Zuständen erkennen lassen. Die bisherigen Anpassungen im deutschen Schienenverkehr sind enttäuschend. Die Fusion von Bundesbahn und Reichsbahn findet vorerst nicht statt; nach den Koalitionsvereinbarungen ist sie erst nach einer Strukturreform vorgesehen.

Als ein Beispiel sei kurz auf die enorm wichtige Verbindungsachse Köln-Hannover-Berlin hingewiesen: Die Autobahn schreckt durch die starke Belastung und das Unfallgeschehen. Aber auch der Schienenweg ist wenig vorteilhaft. Der Zugverkehr ist noch völlig nach den Vorgaben des SED-Regimes geordnet:

- ein Halt in Helmstedt ist wichtiger als in Magdeburg,
- manche Züge halten auf ehemaligem DDR-Gebiet nachts überhaupt nicht (damit niemand auf- oder abspringt?),
- Speisewagenservice scheint nicht notwendig zu sein (DDR-Bürger können sowieso nicht bezahlen!),
- über insgesamt zwölf Stunden des Tages klafft eine Angebotslücke; das betrifft besonders Dienstreisende, die ab nachmittags nach Berlin zurück müssen,
- nervenbelastend ist dann die Einfahrt in Berlin (= Stadtrundfahrt):  
für 33 Kilometer von Potsdam nach Berlin Hbf. werden circa 1,5 Stunden benötigt, wobei vier mal ausgiebig gehalten wird:

zum Vergleich: Wannsee - Berlin Hbf.

S-Bahn 38 Minuten bei 14 Haltestellen

D 245 1 Stunde und 11 Minuten bei 3 Haltepunkten!!!

- auch in der neuen Verplanung für 1991/92 ist dieser Zustand kaum gebessert,
- eine Koppelung an andere Fernverbindungen ist in Berlin grundsätzlich nicht gegeben.

Für die Planung 1991/92 sollten folgende Forderungen unbedingt durchgesetzt werden:

- der Dienstreiseverkehr ist durch geeignete Früh- und Spätverbindungen im IC-Betrieb zu begünstigen,
- hierzu sind Ergänzungen mit beidseitigen Nachtverbindungen und dem notwendigen Service (Schlaf- und Speisewagen) einzuführen,
- für die wichtigsten Anschlußfernverbindungen ab Berlin sollten Übergangsmöglichkeiten berücksichtigt werden (Strecken 200, 300, 500 900 DR),
- die Berlindurchfahrt ist generell zu straffen: kurzer Zwischenhalt Zoologischer Garten, Endpunkt Berlin Hbf.

Sehr zu begrüßen ist die Ankündigung für den IC-Verkehr auf der Strecke Koblenz-Bonn-Köln-Berlin.

Jeder weiß, daß wirksame Baumaßnahmen im Schienennetz sehr viel Zeit kosten. Sehr viel schneller und billiger können organisatorische Maßnahmen zu deutlichen Verbesserungen führen.

Dieses wird jetzt dringendst von Bundesbahn und Reichsbahn gefordert!

(-/1.2.1991/rs/ks)

\*\*\*\*\*