

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 21 8038/39
Telefax: 8 88 946 ppbn d
Telefax: 21 06 94

Inhalt

Dr. Dieter Spörl MdL
zur Notwendigkeit, die
Probleme der Armuts-
wanderung vor Ort zu
lösen: Ein Vorschlag,
die Zuwanderung zu
begrenzen.

Seite 1

Siegmar Mosdorf MdB
zu den Verkehrsgezei-
ten der Städte: Ebbe
und Flut.

Seite 4

46. Jahrgang / 176

13. September 1991

Ein Vorschlag, die Zuwanderung zu begrenzen

Zur Notwendigkeit die Probleme der Armutswanderung vor Ort zu lösen

Von Dr. Dieter Spörl MdL

Vorsitzender der SPD-Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg
Mitglied des SPD-Parteivorstandes

1. Die Zuwanderung von Asylbewerbern und Aussiedlern überfordert die Städte und Gemeinden

Nach der Entwicklung der Zugangszahlen im ersten Halbjahr dieses Jahres ist damit zu rechnen, daß 1991 über 200.000 Personen einen Asylantrag in der Bundesrepublik stellen werden.

Die Kommunen, die die Hauptlast der Asylbewerberunterbringung tragen, haben bereits heute größte Schwierigkeiten, die ihnen zugewiesenen Asylbewerber menschenwürdig unterzubringen. Angesichts einer gravierenden Wohnungsnot in der Bundesrepublik würde eine weitere Erhöhung der Zuweisungsquoten die Städte und Gemeinden vor schier unlösbare Probleme stellen.

Darüber hinaus stellt die ungesteuerte Zuwanderung von Aussiedlern aus Osteuropa weiterhin ein großes Problem dar, das die Aufnahmefähigkeit, insbesondere im Hinblick auf die desolote Situation auf dem Wohnungsmarkt, der Kommunen längst übersteigt. Der im ersten Halbjahr 1991 zu verzeichnende Rückgang der Zugangszahlen bedeutet nur eine kurzfristige Entspannung. Tatsächlich hat das Mitte 1990 geänderte Aussiedleraufnahmeverfahren zu einem gewaltigen Antragsstau beim Bundesverwaltungsamt geführt. Bereits heute gibt es einen Rückstand von 200.000 Fällen. Ohne das geänderte Aussiedleraufnahmeverfahren hätte mit einem Gesamtzugang von 700.000 Personen gerechnet werden müssen. Tatsächlich ist es also so, daß wie in den vergangenen Jahren die Zahl der Aussiedler die Zahl der Asylbewerber um mindestens das Dreifache übersteigt!

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, daß eine Gesamtkonzeption zur wirksamen Begrenzung der wirtschaftlich motivierten Zuwanderung - sowohl für Ausländer aus Nicht-EG-Staaten wie auch für Aussiedler - notwendig ist.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 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.

Veränderungsbefugigt
nach dem Grundgesetz
Artikel 5 Absatz 1



2. Sieben-Punkte-Programm zur Begrenzung wirtschaftlich motivierter Zuwanderung

Angesichts der Tatsache, daß von der Gesamtzahl der Asylbewerber nur ein relativ kleiner Prozentsatz nach Abschluß des Verwaltungs- beziehungsweise der Gerichtsverfahren tatsächlich als politischer Flüchtling anerkannt wird und auch nur ein Teil der Antragsteller ein Duldungsrecht nach der Genfer Flüchtlingskonvention erhält, die Mehrheit der Zuwanderer aber offensichtlich andere als politische Gründe haben, die sie veranlassen, in die Bundesrepublik zu kommen, ist es notwendig, umgehend Maßnahmen zu ergreifen, die zum einen sicherstellen, daß das Grundrecht auf politisches Asyl erhalten bleibt, die zum anderen aber gewährleisten, daß das Asylgrundrecht nicht faktisch zum Einwanderungsrecht für unbegrenzte Zuwanderung aus wirtschaftlichen Motiven wird.

Wir müssen uns aber darüber im klaren sein, daß letztlich nur eine wirtschaftliche Perspektive für die Menschen in den Herkunftsländern die Probleme der Armutswanderung hinreichend löst. Dennoch müssen wir für die Übergangszeit durch politische Maßnahmen die ökonomisch bedingte Zuwanderung zumindest abbremsen beziehungsweise begrenzen.

Die SPD-Landtagsfraktion Baden-Württemberg hat ein Sieben-Punkte-Programm für eine nationale Regelung vorgeschlagen, das unter Wahrung des Grundsatzes der Humanität und im Rahmen unserer verfassungsmäßigen Ordnung (Artikel 16 und Artikel 19 GG) konkrete Maßnahmen zur wirksamen Begrenzung der wirtschaftlich motivierten Zuwanderung benennt:

1. Künftig werden in der Bundesrepublik Asylanträge nur an Grenzstellen bearbeitet.
2. Der Asylantrag wird - wie neuerdings in Schweden - zukünftig unmittelbar am Grenzort von Beamten des Bundesamtes für die Anerkennung ausländischer Flüchtlinge geprüft. Über Klagen bei "offensichtlich unbegründeten" Anträgen entscheidet unmittelbar und abschließend an den Grenzstellen der Einzelrichter.
3. Auch das Aufenthaltsrecht nach der Genfer Flüchtlingskonvention bei Gefahr für Leib und Leben wird gleichzeitig durch Beamte des Bundesamtes direkt an der Grenze geprüft.
4. Die Antragsteller von "offensichtlich unbegründeten" Asylanträgen bleiben direkt am Grenzort untergebracht und werden im Fall einer rechtskräftigen Ablehnung umgehend abgeschoben. Auch Antragsteller, die über Flughäfen einreisen, werden für die Dauer des Verfahrens in grenznahen Gemeinschaftsunterkünften untergebracht. Die Unterbringung ist Bundesaufgabe.
5. Anträge auf Einreise als Aussiedler nach Artikel 116 GG werden künftig nur noch positiv beschieden, wenn ein tatsächlicher Vertreibungsdruck im Sinn von Artikel 116 GG gegeben ist. Die bisherige Unterstellung eines "fiktiven Vertreibungsdrucks", die bei jedem deutschstämmigen Antragsteller zum positiven Bescheid führte, entfällt.
6. Über den Personenkreis hinaus, der in Bleiberecht nach der Verfassung oder Flüchtlingskonvention hat, ist für Ausländer genauso wie für Aussiedler nur dann eine legale Einwanderung möglich, soweit dies unter Berücksichtigung unserer Aufnahmekapazität verantwortbar ist. Anträge auf legale Einwanderung können nur gestellt werden, soweit nicht schon vorher ein Antrag nach Artikel 16 GG beziehungsweise 116 GG gestellt oder abgelehnt wurde. Zur Steuerung der legalen Einwanderung nach Länderquoten ist ein entsprechendes Einwanderungsgesetz zu schaffen.

7. Alle bei einer Begrenzung der Zuwanderung eingesparten Mittel werden künftig in den Herkunftsländern für ökonomische Entwicklungsprojekte beziehungsweise Rückkehrprogramme eingesetzt.

Ziel dieses Maßnahmenkatalogs ist es also, das Prüfverfahren für politisch Verfolgte unmittelbar an der Grenze durchzuführen. Dies hätte den großen Vorteil, daß diejenigen Asylbewerber, deren Antrag als "offensichtlich unbegründet" abgelehnt wurde, nicht mehr auf die Kommunen verteilt werden müßten, sondern unmittelbar an der Grenze untergebracht werden könnten. Etwa die Hälfte aller Asylbewerber könnten auf diesem Weg bei rechtskräftiger Ablehnung in kurzer Zeit wieder abgeschoben werden.

Die Antragsteller in den übrigen Asylverfahren können bis zum Abschluß ihres Verfahrens in den bereits bestehenden Gemeinschaftsunterkünften untergebracht werden. Auch in diesen Fällen entscheiden künftig abschließend Einzelrichter. Dies ermöglicht, daß auch diese Verfahren wegen geringerer Wartezeiten zukünftig innerhalb kürzerer Fristen entschieden werden können.

3. Die Parteien sind gefordert, das Zuwanderungsproblem endlich zu bewältigen und die Kommunen zu entlasten

In den letzten Monaten wurde eine verwirrende Vielzahl von Vorschlägen gemacht, die Zuwanderungsproblematik zu bewältigen. Von Seiten der CDU wurde dabei immer wieder versucht, den Eindruck zu erwecken, man könne über die Benennung sogenannter "Nichtverfolger-Staaten" und eine entsprechende Öffnungsklausel im Artikel 16 des Grundgesetzes ("Politisch Verfolgte genießen Asylrecht") die Zuwanderung von Asylbewerbern wirksam begrenzen. Die Tatsache, daß die Zahl der Aussiedler dreimal so groß ist, wurde aus politisch durchsichtigen Gründen nicht nur verschwiegen - die CDU wurde nicht müde, trotz der großen Unterbringungsprobleme noch weitere Aussiedler anzulocken.

Die CDU verfolgt damit offensichtlich das Ziel, ohne Rücksichtnahme auf die krasse Wohnungsnot durch diesen Zuzug ein neues Wählerpotential zu bekommen.

Der von der CDU vorgeschlagene Länderkatalog bringt aus einer Reihe von Gründen in der Praxis letztlich überhaupt nichts:

1. In den ersten acht Monaten dieses Jahres kamen circa 80 Prozent aller Asylbewerber aus Jugoslawien, Rumänien und der Türkei. Ernsthaft wird wohl niemand, der das Grundrecht auf Asyl und die Grundsätze der Genfer Flüchtlingskonvention nicht völlig unterlaufen will, behaupten können, daß es gerade in diesen Ländern keine politische Verfolgung gäbe.
2. In Jugoslawien werden nach wie vor die Albaner im Kosovo politisch brutal unterdrückt; orthodoxe Kommunisten und Reformkräfte bekämpfen sich dort nach wie vor bis aufs Blut. In Rumänien werden Menschen wegen ihrer politischen Überzeugung schon auf der Straße brutal zusammengeschlagen. In der Türkei werden wie eh und je beispielsweise die Mitglieder kurdischer Oppositionsparteien verfolgt, gefoltert und ermordet.

In einer Landtagsdebatte am 29. August nannte die CDU-Landtagsfraktion folgende Länder, die in einen Katalog sogenannter Nichtverfolgerstaaten aufgenommen werden könnten: Polen, Ungarn, Indien, die Tschechoslowakei und Ghana. Nach der aktuellen Statistik des Innenministeriums kommen aus diesen Ländern nicht einmal acht Prozent aller Asylbewerber. Die vorgebliche Patentlösung, daß man mit einem Katalog sogenannter Nichtverfolger-Staaten nicht politisch verfolgte Asylbewerber schon an der Grenze zurückweisen könne, greift schon aus diesem Grund praktisch nicht.

2. Der gegenwärtige Auflösungsprozeß von ost- und südosteuropäischen Staaten würde zudem bedeuten, daß dieser Länderkatalog permanent neu gefaßt werden müßte. Dies ist aber allein schon aus praktischen Gründen kaum zu bewältigen.
3. Schließlich sind erhebliche Zweifel angebracht, ob die Benennung von Nichtverfolger-Staaten nicht das Gegenteil bewirkt. Alle Staaten, die nicht in diesem Katalog aufgeführt wären, würden automatisch als Verfolger-Staaten deklariert, wobei dort dann automatisch der Eindruck entstünde, man hätte für die Bundesrepublik ein pauschales Einwanderungsrecht.

Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von den Parteien zu recht, daß endlich wirksame und praktikable Maßnahmen zur Begrenzung der Zuwanderung aus rein wirtschaftlichen Motiven ergriffen werden. Der Vorschlag der CDU, einen Katalog von Nichtverfolger-Staaten zu erstellen und deswegen das Grundgesetz zu ändern, ist ein untaugliches Konzept.

(-/13. September 1991/rs/fr)

Ebbe und Flut

Zu den Verkehrsgezeiten der Städte

Von Siegmund Mosdorf MdB

Mitglied des Bundestagsausschusses für Forschung und Technologie sowie für Verkehr

Freiheit ist, wenn man sich frei bewegen und frei reisen kann. Diese Dimension der Freiheit hat sich für viele Millionen Menschen durch die Wohlfahrtsentwicklung und - ganz praktisch - durch die Entwicklung der Bewegungsmittel erfüllt: das Fahrrad, das Motorrad, das Schiff, die Eisenbahn, das Flugzeug und vor allem das Auto.

In den letzten hundertfünfzig Jahren hat der Erdball vor allem in den wohlhabenden Industriegesellschaften durch die Schaffung vieler neuer Verkehrswege eine ganz neue Oberflächen-Architektur bekommen. Es wurden aus Wegen Straßen gemacht, aus Flüssen Kanäle, am Himmel entstanden Luftverkehrsstraßen und quer über die Felder, durch Höfe, Städte und Gemeinden wurden Eisenbahntrassen gezogen. Der Verkehr explodierte und wurde zum zentralen Wachstumsmotor.

Heute sind die Verkehrskosten enorm, die Folgen für die Umwelt dramatisch und jeder von uns steht im Durchschnitt 64 Stunden pro Jahr im Stau: Der Grenznutzen für die Bewegungsfreiheit für jeden einzelnen nimmt ab. Die Verkehrswirtschaft und die Verkehrspolitik stehen vor großen Gestaltungsaufgaben. Der Satz: 'Freiheit gleich Bewegungsfreiheit' hat zu Bedenken geführt, die nach Verkehrsvermeidung verlangen. Der Verkehrskollaps ist naturgemäß in den Ballungsräumen und in den Städten wie unter einem Mikroskop zu betrachten. Eine der besten mikroskopischen Betrachtungen des Stadtverkehrs haben jetzt Heiner Monheim und Rita Monheim-Dandorfer "Straßen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft" im Verlag Rauch und Rölling vorgelegt. Die soziologischen Geographen und Stadt- und Regionalplaner haben in genauen Recherchen den durch den Verkehr bedingten Strukturwandel in unseren Städten und Dörfern nachgezeichnet und aus den analysierten Problemen Zukunftskonzepte entwickelt.

Zunächst beschreiben sie die Massenmotorisierung und ihre negativen Auswirkungen: Verkehrsunfälle, Verkehrslärm, Schadstoffbelastung, Energieverbrauch, Landschaftsverbrauch und Stadtzerstörung mit Fakten und Daten. Die Autoren fragen nach, ob wirklich alle das gewollt haben, was wir heute als Verkehrskollaps erleben. Es gab durchaus Bedenken und Widerstand gegen diesen Prozeß der Massenmotorisierung: Schon 1920 gab es in Graubünden Volksabstimmungsinitiativen gegen die Verkehrslawine. Eine "Chronik des Widerstands" stellt die Initiativen dar, die allerdings nur punktuell erfolgreich waren.

Durchgesetzt hat sich der neue Städtebau. Le Corbusier's großzügiger Funktionalismus. So sehr Le Corbusier mit seiner Architektur zu einer modernen Ästhetik auch beigetragen hat, so sehr ging er aber auch davon aus, daß Räume und Abstände mit den Verkehrsmitteln der Zukunft leicht überbrückt werden können. Der Verkehr von heute hat also vor allem auch etwas mit Städtebau, mit Siedlungs- und Regionalplanung zu tun. Heiner und Rita Monheim beschränken sich aber nicht auf die Analyse. Sie befassen sich mit Zukunftsmodellen: Sie beschreiben den Alltag von Radfahrern mit Hindernissen, Ärgernissen und Gefahren. Und sie entwerfen die fahrradfreundliche Stadt mit eigenen Fahrradwegen, geeigneten Abstellplätze sowie Kombinationskonzepte zwischen Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr. Hier werden viele Ideen und Modelle aus Skandinavien und Holland, aber auch aus deutschen Städten beschrieben. So geben beispielsweise die meisten deutschen Städte weniger weniger als DM 10,- pro Einwohner im Jahr für den Fahrradverkehr aus. Es gibt aber auch andere Beispiele wie Freiburg, wo bei 120.000 Einwohnern immerhin sieben Millionen pro Jahr ausgegeben werden.

Viele praktische Beispiele moderner Nahverkehrssysteme werden mit Vergleichszahlen beschreiben und bewertet. Gerade beim Nahverkehr sind gravierende Fehler gemacht worden: Die alte Tram wurde vielerorts einfach rausgeschmissen; heute würde man sie gerne wieder einführen. Es wurden Jumbotechnologien (wie Doppeldeckerfahrzeuge) angeschafft, wo flexiblere Busse und Fahrzeuge mittlerer Größe sinnvoller wären. Bahnhöfe und Haltestellen ließ man verkommen, statt sie als moderne Kommunikationszentren zu verstehen und entsprechend zu gestalten.

Seit kurzam findet der öffentliche Personennahverkehr wieder deutlich mehr Resonanz; und in Monheims Buch werden viele neue Modelle aus Zürich und Basel, aus Skandinavien und Italien vorgestellt: Die Öko-Steuer, deren Finanzmasse für den gemeinschaftlichen Nahverkehr eingesetzt werden kann, die Umweltabos, mit denen das materielle Interesse am Nahverkehr geweckt werden soll, das Ruf-Bus- oder Ruf-Taxi-System, das sich in einigen Regionen Baden-Württembergs bereits bewährt hat, das Marketing vor allem schweizerischer Straßenbahnunternehmen, das dazu beigetragen hat, daß eine Tram-Jahreskarte ein Prestigeobjekt ist.

Dies ist gerade auch für die Pendler wichtig. Die Städte erleben tageln, tagaus einen regelrechten Gezeitenwandel: Morgens Flut und abends Ebbe. Viele Parkplätze im Zentrum ziehen den Verkehr an. Auf 100 Beschäftigte in Bonn kommen 47 Parkplätze und deshalb nehmen nur 27 Prozent der Beschäftigten den öffentlichen Personennahverkehr zur Fahrt zur Arbeit. In Hamburg ist die Tendenz gerade entgegengesetzt: Dort stehen für 100 beschäftigte nur 16 Parkplätze zur Verfügung, folglich nutzen 48 Prozent den öffentlichen Nahverkehr.

Um die Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen und Bahnen in der Innenstadt, die meistens noch deutlich unter 20 km/h liegt (mit Haltezeiten), zu erhöhen, werden Beispiele für eine Bus- und Bahnvorzugspolitik vorgestellt: "In der Schweiz, in Holland und in Skandinavien gehören systematische Verkehrsleitanalysen, Beschleunigungsprogramme und effiziente Betriebssysteme schon lange zum Standard der Verkehrsplanung. In Zürich sind inzwischen 80 Prozent alle von Bussen und Straßenbahnen berührten Kreuzungen mit Induktionsschleifen und Baken zur Ampelbeeinflussung ausgestattet."

Solche und andere Beispiele beweisen nicht nur, daß wir unseren Verkehr ändern müssen, wenn wir auch in Zukunft die Freiheit der Mobilität erhalten wollen, sondern auch, daß dies umsetzbar ist. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß die besten Ideen für den öffentlichen Nahverkehr aus Ländern ohne eigene Automobilindustrie kommen. Gerade wenn die Abhängigkeit vom Auto in vielen Regionen Deutschlands nicht größer werden soll, muß sich die Automobilindustrie zu einer Verkehrsindustrie weiterentwickeln. Das heißt aber, daß gerade in den Regionen Wolfsburg, Köln, Rüsselsheim, Bochum, Stuttgart und München von der Automobilindustrie neue Ideen der Verkehrsintegration entwickelt und in Modellen realisiert werden müssen.

(-/13. September 1991/rs/fr)
