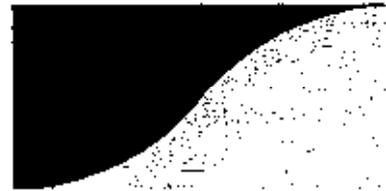


Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 9 15 20-0
Telex: 886 846 ppbn d
Telefax: 9 15 20-12



Inhalt

Wolfgang Weiermann MdB zur Notwendigkeit einer politischen Lösung der Probleme im Revier: Kohle und Stahl in Solidarpaktgespräche aufnehmen.

Seite 1

Gert Börsen MdL, Dr. Jürgen Hinz MdL und Claudia Preuß-Boehart MdL zum Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holsteins, dem modernsten in Deutschland: Ökologisches Reformversprechen eingelöst.

Seite 2

Dokumentation

Die Querschnittsgruppe "Einheit Deutschlands" der SPD-Bundestagsfraktion hat eine "Dresdner Erklärung" zum Bundesverkehrswegeplan erarbeitet: "Aufbau Ost vor Ausbau West". Wortlaut

Seite 3

48. Jahrgang / 37

24. Februar 1993

Kohle und Stahl in Solidarpaktgespräche aufnehmen Zur Notwendigkeit einer politischen Lösung der Probleme im Revier

Von Wolfgang Weiermann MdB
AfA-Bezirksvorsitzender Westliches Westfalen

Die dramatischen Entwicklungen bei Kohle und Stahl haben eine Dimension bundesweiter Bedeutung erreicht, die von der Bundesregierung schlichtweg geleugnet wird. Die gebetsmühlenartige Wiederholung des Satzes "Der Markt wird es schon richten", soll nur die Konzeptionslosigkeit der Bundesregierung vernebeln.

Nicht tatenloses Zusehen, sondern aktives Handeln des Staates ist gefordert. Letztlich liegen die Entscheidungen und die Hauptverantwortung zwar bei den Unternehmen, aber sie müssen darauf hingewiesen werden, daß das Wohl und Wehe der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei Kohle und Stahl an aller erster Stelle stehen muß.

Hier wären die Gewinne aus den fetten Jahren jetzt richtig investiert. In diesem Sinne muß die Politik auf die Unternehmer einwirken, da es nicht nur um einzelne Standorte, sondern um die Existenzfähigkeit von Kohle und Stahl sowie ganzer Regionen geht. Und klar ist hier auch, daß dramatische Einbrüche in die Wirtschaftsstrukturen der westlichen Bundesländer die Fähigkeit zur Unterstützung des Aufbaus in den fünf neuen Bundesländern erheblich verringern wird.

Die Verhandlungen um einen Solidarpakt für die gesamte Bundesrepublik müssen dem Rechnung tragen.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der SPD sehen deshalb die Notwendigkeit, die dramatische Situation bei Kohle und Stahl zum Gesprächsgegenstand im Rahmen der Verhandlungen um den Solidarpakt zu machen. Auf diesem Wege muß die Bundesregierung zu der Einsicht gebracht werden, daß ihr aktives Eintreten für die Interessen der Menschen an den Kohle- und Stahlstandorten im Interesse der gesamten Bundesrepublik Deutschland liegt.

Es wird endlich Zeit, zu handeln.

(-/24. Februar 1993/rs/fr)

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 120408

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

Verleger: Dünzow
auf wertvollem Recycling-Papier



Ökologisches Reformversprechen eingelöst
**Zum Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holsteins, dem modernsten in
Deutschland**

Von Gert Börnsen MdL
Vorsitzender der SPD-Fraktion im Landtag von Schleswig-Holstein
Dr. Jürgen Hinz MdL
Vorsitzender des Arbeitskreises Umwelt und
Claudia Preuß-Boehart MdL
Rechtspolitische Sprecherin der SPD-Landtagsfraktion

Die SPD-Fraktion im Landtag von Schleswig-Holstein hat ihre langjährigen und intensiven Beratungen des Landesnaturschutzgesetzes abgeschlossen. Wir haben damit die Voraussetzung geschaffen, um im März diesen zentralen sozialdemokratischen Reformbaustein im Landtag zu verabschieden: Die Anträge der SPD-Fraktion gehen nun dem Umweltausschuß zu, um gemeinsam mit denen der SSW beraten zu werden. CDU und FDP werden nach eigenen Ankündigungen ohne Anträge in die Beratung gehen.

Die Anhörungen und parlamentarischen Beratungen haben zu einigen wesentlichen Änderungen geführt, die von Fraktion und Landesregierung gemeinsam getragen werden. Schleswig-Holstein erhält dank der Kompetenz und Hartnäckigkeit von Umweltminister Professor Dr. Berndt Heydemann das modernste und durchsetzungskräftigste Naturschutzgesetz in Deutschland. Durch die Streckung der finanzwirksamen Konsequenzen auf einen Zeitraum von maximal 40 Jahren entspricht das Gesetz den derzeitigen Haushaltsbedingungen, ohne daß inhaltliche Abstriche an den ehrgeizigen Naturschutzziele vorgenommen werden.

Das schleswig-holsteinische Landesnaturschutzgesetz enthält folgende Schwerpunkte:

- Im ganzen Land wird ein umfassender biologischer Flächenschutz verwirklicht. 15 Prozent der Landesfläche sollen Schritt für Schritt ein großflächiges Biotopverbundsystem bilden.
- Das Gesetz konkretisiert die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes. Es entwickelt die Philosophie des veralteten Bundesnaturschutzgesetzes weiter.
- Es führt endlich auch in Schleswig-Holstein die Verbandsklage ein.
- Mit dem "Freiwilligkeitsprinzip" betonen wir die Eigenverantwortlichkeit der Menschen für die Natur und stärken ihre Eigeninitiative. Das Gesetz führt den Vertragsnaturschutz als ein wichtiges Instrument ein.
- Es baut die Rechte der Naturschutzverbände insbesondere bei der Mitwirkung an der Landschaftsplanung erheblich aus.
- Die Landschaftsplanung wird als Fachplanung des Naturschutzes wesentlich gestärkt. Mitwirkung und Eigeninitiative der Kreise und Gemeinden haben wir hervorgehoben und klar normiert.
- Mit der Eingriffsregelung führen wir ein eigenständiges naturschutzrechtliches Genehmigungsverfahren ein.
- Umweltbildung und -erziehung bekommen mit der Aufnahme der Akademie für Natur und Umwelt und der Naturerlebnisräume Gesetzesrang.
- Die Regelungen von Bodenschutz, Gewässerschutz und zum Ökosystem Wald zeigen den übergreifenden, vernetzten Ansatz des Gesetzes.

Wir haben die Anhörung der Verbände umfassend und gewissenhaft ausgewertet und in unsere Anträge eingearbeitet:

- Den Kreisen und Gemeinden werden über die Landschaftsplanung hinaus Kompetenzen bei der Sicherstellung von Naturschutzgebieten und der Ausweisung von Landschaftsschutzgebieten, Naturdenkmälern und geschützten Landschaftsbestandteilen zugewiesen. Damit bauen wir die kommunale Eigenverantwortlichkeit erheblich aus.

- wir haben zahlreiche Änderungswünsche der kommunalen Landesverbände und der Naturschutzverbände bei Eingriffs- und Ausgleichsregelungen aufgenommen.
- Die Diskussion um Zugangsrechte zu Information über die Umwelt hat uns veranlaßt, diesen Bereich aus dem Naturschutzgesetz herauszunehmen. In zeitlich engem Bezug zum Naturschutzgesetz bringen wir ein eigenständiges Landesumweltinformationsgesetz auf den Weg.
- Auf Anregung des Datenschutzbeauftragten wurde der Bereich der Datenverarbeitung durch Naturschutzbehörden präzisiert.
- Nach eingehender Diskussion der juristischen Meinungen des Wissenschaftlichen Dienstes des Schleswig-Holsteinischen Landtages sind wir überzeugt, daß der jetzige Gesetzentwurf allen rechtlichen Prüfungen standhält. Das Landesnaturschutzgesetz ist verfassungs- und bundesrechtlich einwandfrei.

CDU und FDP haben sich frühzeitig aus der fachlichen Beratung des Landesnaturschutzgesetzes verabschiedet und stattdessen polemische Kampagnen gegen die Person des Umweltministers geführt. Ebenso wie auf Bundesebene, wo seit zwei Legislaturperioden die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes angekündigt und immer wieder verschoben wird, sind CDU und FDP in Schleswig-Holstein unfähig, Wirtschaftsinteressen zugunsten des Naturschutzes zurückzustellen.

Das Landesnaturschutzgesetz ist durch die Beratungen des Parlaments benutzerfreundlicher und übersichtlicher geworden. Das Freiwilligkeitsprinzip im Naturschutz bleibt erhalten. Die Kommunen und Verbände sind mit ihren wichtigsten Wünschen und Forderungen berücksichtigt worden. Schleswig-Holstein wird mit diesem bundesweit beispielhaften Gesetz die Diskussion in anderen Ländern und auf Bundesebene vorantreiben.

Umweltminister Professor Dr. Berndt Heydemann ist das Herzstück sozialdemokratischer Reformpolitik im Bereich der ökologischen Modernisierung unseres Landes zu verdanken. Die Regierung Björn Engholm und die SPD-Fraktion im Landtag haben nach langjährigen Beratungen ein großes Reformversprechen eingelöst. Gemeinsam wollen wir den eingeschlagenen Weg fortsetzen.

(-/24. Februar 1993/rs/fr)

DOKUMENTATION

"Aufbau Ost vor Ausbau West"

SPD-Forderungen an den Bundesverkehrswegeplan

Eine "Dresdner Erklärung" zum Bundesverkehrswegeplan hat die Querschnittsgruppe "Einheit Deutschlands" der SPD-Fraktion am 18. Februar 1993 im Sächsischen Landtag beschlossen. Der Wortlaut:

Beschlossen am 18. Februar 1993 im Sächsischen Landtag zu Dresden

Der zukünftige Bundesverkehrswegeplan (BVWP) muß einen wesentlichen Beitrag zum Zusammenwachsen des geeinten Deutschlands leisten. Im bisher vorliegenden BVWP-Entwurf sind aufgrund der langen Planungszeiten (immerhin bis 2012) keine Ausbauprioritäten zu erkennen. Darüber hinaus handelt es sich nicht um einen Finanzplan, das heißt die Finanzierung der ins Auge gefaßten Projekte bleibt weitgehend im Dunkeln.

Ostdeutschland hat einen außergewöhnlichen Nachholbedarf beim Aufbau seiner Infrastruktur. Deshalb ist nicht nur eine Umverteilung des im BVWP festgelegten "vordringlichen Bedarfs" von West- nach Ostdeutschland sondern auch die bevorzugte Einstellung von Haushaltsmitteln für die Verkehrsinfrastruktur der neuen Bundesländer unbedingt erforderlich.

Durch den immens großen Finanzbedarf ist es angesichts der angespannten Finanzlage der öffentlichen Haushalte dringend notwendig, alle bisher in den BVWP-Entwurf aufgenommenen Projekte auf ihre Dringlichkeit und auf ihre absehbare Wirkung für den Aufbau Ostdeutschlands hin zu prüfen.

Gerade die verfassungsrechtliche Verpflichtung zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Ost- und Westdeutschland zwingt zur Überprüfung aller größeren BVWP-Projekte in den alten Bundesländern.

Auch in der gesamtdeutschen Verkehrswegeplanung muß dem Grundsatz "Aufbau Ost vor Ausbau West" Geltung verschafft werden.

Bis zum Jahr 2000 werden zahlreiche Vorhaben des BVWP, die eine zentrale Bedeutung für den infrastrukturellen Aufbau der neuen Bundesländer haben, auf alle Fälle fertiggestellt sein müssen. Vorhaben, welche nicht unmittelbar diese Wichtigkeit haben, können erst zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff genommen werden. Dazu müssen auch große, prestigebeladene Neubauprojekte gehören, die viel Geld verschlingen, sehr lange Bauzeiten haben, wegen ihrer Auswirkungen auf die Umwelt heftig umstritten sind und deshalb zum baldigen Aufschwung der neuen Länder nicht beitragen können.

In den alten Bundesländern kann die bisherige Verkehrspolitik nicht unverändert fortgeschrieben werden. Ohnehin sind durch bereits laufende beziehungsweise begonnene Verkehrsprojekte, die als sogenannter "indisponibler Bedarf" im BVWP-Entwurf ausgewiesen sind, große Teile des Verkehrsweegeplans festgelegt.

Es macht keinen Sinn, in Westdeutschland mit hohem Finanzaufwand Verkehrswege zu verbessern, deren Ausbaustand schon jetzt erheblich über dem ostdeutscher Verbindungen liegt. Es kann nicht sein, daß gleichzeitig in Ostdeutschland die Sanierung wichtiger Schienestrecken (zum Beispiel Dresden-Görlitz; Erfurt-Chemnitz), die nur durchschnittliche Streckengeschwindigkeiten von 60 km/h zulassen, im Bundesverkehrswegeplan völlig ungenügend berücksichtigt bleibt, während an anderer vergleichbarer Stelle im Westen der Ausbau von Strecken von 120/160 km/h auf 160/250 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit als "vordringlich" angesehen wird.

Es kann auch nicht einfach hingenommen werden, daß angesichts fortgeschrittener Projekt- und Bauplanung im Westen der Republik grundsätzlich der "Sachzwang" für einen raschen Baubeginn bestehe. Hier ist zu prüfen, ob nicht eine Aufschiebung einzelner Projekte möglich ist. Zusätzlich sollte nun geprüft werden, ob mit den gleichen Mitteln in Ostdeutschland wesentlich größere Effekte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erzielt werden könnten.

Obwohl natürlich auch in den neuen Bundesländern viele Verkehrsprojekte einen erheblichen Planungsvorlauf brauchen, sind dort doch genügend Verkehrswege vorhanden, die sehr schnell und mit wenig Geld saniert werden können. Dies betrifft grundsätzlich den Großteil des Schienennetzes der Deutschen Reichsbahn (DR). Tausende Brücken, aber auch andere Bauwerke der DR könnten sehr schnell in Ordnung gebracht werden. Auch die dringend notwendige Ausbesserung bereits vorhandener Verkehrsobjekte in Ostdeutschland, wie zum Beispiel Bundesfernstraßen und Autobahnauffahrten, Kreuzungsbauwerke und Ortsumgehungen sowie umfangreiche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten und könnten baldigst in Angriff genommen werden.

Dabei geht es nicht darum, die unabdingbare Wende zu einer ökologischen Verkehrspolitik in Gesamtdeutschland zu be- oder gar zu verhindern. Gerade der nicht mehr aufschiebbare Aufbau der Verkehrsinfrastruktur in Ostdeutschland kann nur dann bewerkstelligt werden, wenn jetzt auf teure und naturfressende Autobahnbauten verzichtet wird.

Auch wenn es über die Dauer der Angleichung der Lebensverhältnisse im geeinten Deutschland unterschiedliche Prognosen gibt, müssen der Bundesverkehrswegeplan sowie ein noch

zu verabschiedendes Schienenwegeausbaugesetz so angelegt sein, daß bis zum Planungs-
ende des BVWP im Jahre 2012 keine wesentlichen Ungleichgewichte mehr vorhanden sind.

Zur Umsetzung dieser bisher genannten Prämissen fordern wir deshalb konkret:

1. Neuaufteilung des für Bundesfernstraßen festgelegten "vordringlichen Bedarfs" zugunsten der neuen Bundesländer.

Der bisherige Verweis auf die unterschiedlich Bevölkerungverteilung zwischen West- und Ostdeutschland sagt nichts über den tatsächlichen Aufbaubedarf der Verkehrswege in den neuen Ländern aus. Darüber hinaus ist allein mit den bis dato ausgewiesenen Vorhaben der Rückstand in Ostdeutschland bis zum Jahr 2012 nicht aufzuholen.

2. Jetzt keine teuren, umweltfeindlichen und umstrittenen Prestigeobjekte in den neuen Bundesländern verwirklichen.

Ostdeutschland braucht keine "Denkmäler" verfehlter Kraus'scher Verkehrspolitik. Insbesondere die geplante A 13 von Dresden nach Prag sowie die A 81 und die Schienneneubaustrecke durch den Thüringer Wald verschlingen Steuermilliarden, zerstören Landschaften, sind vor Ort heftig umstritten und schaffen nur eine mangelhafte wirtschaftliche Anbindung der industriellen Ballungszentren Sachsens, Thüringens und Böhmens. Die wenigen Vorzeigeprojekte binden einen Großteil der Ressourcen, die dringend für den infrastrukturellen Aufbau der Region und die Verbesserung des Verkehrsnetzes in der Fläche gebraucht werden.

3. Kein durchgehender sechsspuriger Ausbau von Autobahnen in Ostdeutschland

Eine Konzentration auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, wie zum Beispiel an Steigungen oder in großstädtischen Verdichtungsräumen reicht völlig aus und ist wesentlich kostengünstiger. Besonders der kostspielige Ausbau der A 4 und der A 9 ist ökonomisch, ökologisch und verkehrspolitisch falsch und zum jetzigen Zeitpunkt unangemessen. So soll der Steuerzahler für die Verbreiterung der A 4 von vier auf sechs Spuren auf einer Länge von circa 360 Kilometern ungefähr fünf Milliarden DM berappen, während die 170 Kilometer lange Neubaustrecke der A 82 circa 2,4 Milliarden DM kosten soll. Die geschätzten Kosten für den Ausbau eines Kilometers Autobahn von vier auf sechs Spuren sind somit etwa genauso hoch wie der Neubau eines Kilometers einer vierspurigen Autobahn.

4. Vorläufiger Verzicht auf Autobahnneubauten und Überprüfung bereits geplanter Verkehrsprojekte in den alten Bundesländern im Hinblick auf die durch die Einheit veränderten Verkehrserfordernisse.

Es muß der Tatsache Rechnung getragen werden, daß das westdeutsche Autobahnnetz bereits jetzt zu den am besten ausgebauten Netzen Europas und der Welt zählt, während in Ostdeutschland immer noch kaputte Schienen, Straßen und Wasserwege den wirtschaftlichen Aufbau behindern.

5. Aufnahme folgender zusätzlicher Schienenverbindungen in den neuen Bundesländern in den "vordringlichen Bedarf":

- a) Schaffung und qualifizierter Ausbau eines Eisenbahnkorridors zwischen Nürnberg - Leipzig - Berlin auf der gesamten Streckenführung.

Diese Schienenverbindung verknüpft die thüringischen und sächsischen Ballungszentren mit dem süddeutschen Wirtschaftsraum. Des weiteren muß parallel dazu die Anbindung dieses Süd-Nord-Korridors an den West-Ost-Schienenweg Nürnberg - Hof - Chemnitz - Leipzig/Dresden - Görlitz (Sachsenmagistrale) sowie an die Querverbindungen Kassel - Erfurt - Gera - Chemnitz (Mitteldeutschlanddiagonale) erfolgen.

- b) Ausbau von weiteren wichtigen Hauptstrecken der DR anstatt einzelner Lückenschlüsse, wie zum Beispiel:
- Rostock - Berlin;
 - Leipzig - Plauen - Hof;
 - Saalfeld - Gera - Leipzig;
 - Schweinfurt - Suhl - Erfurt;
 - Plauen - Dresden - Görlitz;
 - Berlin - Cottbus - Görlitz;
- c) Konkrete Festlegung der Schienenanbindung an Osteuropa. Bisher enden fast alle Neu- und Ausbauvorhaben in Berlin und Dresden.
- Leipzig - Cottbus - Forst - Grenze Deutschland/Polen;
 - Dresden - Görlitz - Grenze Deutschland/Polen;
 - Neubaustrecke Dresden - Prag;
 - Berlin - Angermünde - Stettin;
- d) Sanierung des Eisenbahnnetzes in der Fläche, als Zubringerstrecken im IC-Netz
- Uelzen - Dömitz - Ludwigslust - (Schwerin);
 - (Hannover) - Goslar - Vienenburg - Wasserleben - Halberstadt - (Halle);
 - (Leipzig/Chemnitz) - Reichenbach - Hof - Regensburg - (München);
 - Altenbeken - Northeim - Nordhausen - (Halle/Leipzig);
 - Görlitz - Frankfurt/Oder - Angermünde - Eberswalde;
 - Berlin - Kietz/Küstrin;
 - Coburg - Meiningen - Eisenach;
 - Hoyerswerda - Dresden.
6. Bereitstellung weiterer Haushaltsmittel für den Schienennahverkehr sowie für den verstärkten Ausbau von Regionalschnellbahnverbindungen in den Ballungsräumen über das S-Bahn-Netz hinaus.
7. Verstärkung der Gesamtfinanzausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf dem gegenwärtigen Niveau über 1995 hinaus.
8. Erhöhung der bisher im GVFG für Ostdeutschland vorgesehenen Geldmittelquote von 24,2 Prozent, da weiterhin ein umfangreicher Nachholbedarf besteht.

Der zukünftige Bundesverkehrswegeplan muß die Chance der deutschen Einheit nutzen, um nicht nur rasch in Ostdeutschland moderne und leistungsfähige Verkehrsverbindungen aufzubauen, sondern auch, um im ganzen Deutschland, unter der Vermeidung alter Fehler, eine Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, die ausschließlich an den Bedürfnissen des Menschen und seiner Umwelt orientiert ist.

(-/24. Februar 1993/rs/fr)
