

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 91520-0  
Telex: 8 86 846 ppbn d  
Telefax: 9 15 20-12

## Inhalt

Klaus Daubertshäuser MdB zur Privatisierung des deutschen Autobahnnetzes: Verkehrswege sind keine Handelsware.

Seite 1

Ulla Burchardt MdB zum Kneifen der Unions-Vertreter im Forschungs-Ausschuß vor der Ministerialbürokratie: Hat das BMFT Angst vor der Wahrheit?

Seite 3

Karin Radermacher MdL und Eberhard Irlinger MdL zu einem Angst erzeugenden Kontrollmechanismus über bayerische Lehrer: Wenn der Schulkart kommt...

Seite 4

### Dokumentation

Der nordrhein-westfälische Ministerpräsident und stellvertretende SPD-Vorsitzende Johannes Rau gab vor Stahlarbeitern eine Erklärung ab: Rheinhausen-Entscheidung prüfen lassen.

Wortlaut

Seite 5

48. Jahrgang / 48

11. März 1993

### **Verkehrswege sind keine Handelsware** **Zur Privatisierung des deutschen Autobahnnetzes**

Von Klaus Daubertshäuser MdB  
Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

In Verkehrspolitik und -wissenschaft gehört es zum Standardwissen, daß Infrastrukturinvestitionen erhebliche Lenkungswirkungen ausüben. Diese betreffen nicht nur unmittelbar die Steuerung von Verkehrsströmen, sondern auch Raum- und Wirtschaftsentwicklung, Verkehrssicherheit und Umwelt sowie nicht zuletzt die Wettbewerbssituation der verschiedenen Verkehrsträger.

Vor diesem Hintergrund war es bisher unbestritten, daß Vorhaltung, Ausbau und Pflege einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu den klassischen staatlichen Aufgaben der Daseinsvorsorge gehören. Das Grundgesetz trägt dem zum Beispiel in Artikel 90 Rechnung, der das Staatseigentum am Bundesfernstraßennetz festlegt. Unmittelbarer Ausfluß dieser Verfassungsentscheidung ist die volle Aufgaben- und Ausgabenverantwortung des Bundes für den Fernstraßenaus- und -neubau, der aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren ist.

Die Sozialdemokraten fordern seit langem, die bisher krass benachteiligte Schiene nach den gleichen Maßstäben zu behandeln. Bisher ist der Schienenteil des Bundesverkehrswegeplans lediglich unverbindliche Absichtserklärung, die dem Parlament nur zur Kenntnis gegeben wird, während über den Fernstraßenteil in Gesetzesform entschieden wird. Die Folge ist, daß der Straßenneubau voll aus dem Bundeshaushalt finanziert wird, während die Bahn die Mittel für neue Schienenprojekte im wesentlichen auf dem freien Kapitalmarkt aufnehmen muß. Dies ist eine der Hauptursachen nicht nur für die Verschuldungskrise der Bahn, sondern auch für ihre wachsende Chancenlosigkeit am Verkehrsmarkt.

Die geplante Bahnreform macht daher nur Sinn, wenn diese strukturelle Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Bahn durch eine vollständige Gleichbehandlung der Schiene mit der Straße im Bereich der staatlichen Infrastrukturverantwortung abgelöst wird.

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

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

Printed in Germany  
by the Deutsche Druckerei  
Bonn



Die Bahngesetzentwürfe der Bundesregierung tragen dem nicht Rechnung. Die Schieneninfrastruktur soll auf eine Fahrweg AG übertragen werden; für Neu- und Ausbau soll es statt einer sauberen Haushaltsfinanzierung nur zinslose Staatskredite geben, die von der Fahrweg AG in Höhe der jährlichen Abschreibungen zurückgezahlt werden müssen.

Diese "Lösung" beruht im wesentlichen auf der Weigerung des Bundesfinanzministers, für die Schiene gleiche Finanzierungsbedingungen wie für die Straße zu schaffen.

Dies ist einer der Hintergründe, vor dem der überraschende Vorschlag des Bundesverkehrsministers zu sehen ist, künftig auch das Autobahnnetz zu privatisieren, und die Rendite einer "Autobahn-AG" über Mautgebühren sicherzustellen. Der Verkehrsminister sieht darin die von den Sozialdemokraten geforderte Gleichbehandlung von Schiene und Straße.

Dieses Ziel wird jedoch nicht erreicht. Abgesehen davon, daß nach wie vor das Bundesstraßennetz in der herkömmlichen Finanzverantwortung des Staates stehen wird, ist eine Autobahnprivatisierung nicht kurzfristig umsetzbar. Gerade in den ersten kritischen Jahren einer privatisierten Bahn, der Anlaufphase, in der die vielbeschworenen "AG-Effekte" noch nicht zum tragen kommen können, bleiben damit die bisherigen Wettbewerbsverzerrungen erhalten.

Abgesehen davon ist das wahre Motiv für die Privatisierungspläne des Bundesverkehrsministers ein anderes: Für seine gigantischen Straßenbaupläne im Rahmen des 1. Gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplans fehlen ihm bis zum Jahr 2010 circa 200 Milliarden DM. Das ist der Grund, warum zunächst das verkehrspolitisch und ökologisch untaugliche Instrument der Vignette und mittelfristig eine Privatisierung des Autobahnnetzes eingesetzt werden soll. Es geht allein darum, Geld in die Kasse zu bringen.

#### **Das unternehmerische Interesse an Mautgebühren**

Dabei geht der oberste verkehrspolitische Ansatz, Verkehr zu vermeiden beziehungsweise auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, verloren. Eine Aktiengesellschaft mit privatem Kapital kann kein Interesse daran haben, den Autoverkehr auf ihren Autobahnen einzudämmen, sondern es ist ihr unternehmerisches Interesse, möglichst viele Autos über die Autobahn fahren zu lassen und entsprechende Mautgebühren zu kassieren. Damit ist aber auch klar: Eine zukunftsgerichtete, ökologisch orientierte Verkehrspolitik bleibt auf der Strecke, eine reformierte Bahn wird ein Schattendasein führen und sich dem Profitdenken der künftigen Autobahnmanager als "Hilfsinstrument" unterordnen müssen. Verkehrssicherheit, Waldsterben, Ozonloch und Klimakatastrophe verkümmern so zu Randgrößen der Politik.

Nötig ist statt dessen eine Verkehrspolitik, die alle vorhandenen ökonomischen, ordnungsrechtlichen und investitionspolitischen Entscheidungen für eine Strategie der Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger einsetzt, statt mit Hilfe dubioser Privatfinanzierungsabenteuer einem nie einholbaren Verkehrswachstum mit gigantischen Straßenbauplänen hinterherzuecheln.

#### **Den ökonomischen und ökologischen Umbau ermöglichen**

Nötig ist ein Einstieg in die Internalisierung der externen Kosten des motorisierten Verkehrs (Umweltschäden, Lärm, Unfallfolgen et cetera), die ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand durch eine berechenbar gestaffelte Erhöhung der Mineralölsteuer erreicht werden kann. Nötig ist daneben eine Schwerverkehrsabgabe für in- und ausländische Lkw, um grenzüberschreitende und Transitverkehre endlich gerecht an den Wegkosten zu beteiligen. Nötig sind darüber hinaus Investitionsentscheidungen, die den in Jahrzehnten angewachsenen Nachholbedarf der Bahn befriedigen und sie

endlich in die Lage versetzen, nennenswerte Anteile des Straßenverkehrs - insbesondere im Güterverkehrsbereich - zu übernehmen.

Nur eine solche Verkehrspolitik ist in der Lage, den ökonomisch und ökologisch unverzichtbaren Umbau unseres Verkehrswesens zu bewerkstelligen, ohne den die Lebensqualität in unserem Land immer stärker unter dem explodierenden Verkehrswachstum leiden wird.

Dies ist möglich, ohne die bewährten Grundsätze der staatlichen Infrastrukturverantwortung zu verlassen. Verkehrswege sind keine Handelsware, sondern Nervenstränge des staatlichen Gemeinwesens, die nach Gesichtspunkten der Daseinsvorsorge zu behandeln sind. Dieses Grundprinzip zu verlassen, ein vom Steuerzahler erwirtschaftetes Autobahnnetz nachträglich zum Renditeobjekt für private Anleger zu machen, wird zu Ergebnissen führen, die mit einer rationalen und zukunftsgerichten Verkehrspolitik nichts mehr zu tun haben.

(-/11. März 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*

### **Hat das BMFT Angst vor der Wahrheit?**

**Zum Kniefen der Unions-Vertreter im Forschungs-Ausschuß vor der Ministerialbürokratie**

**Von Ulla Burchardt MdB**

**Mitglied des Bundestags-Ausschusses Forschung und Technologie und  
Mitglied der Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt"**

Eine von der SPD beantragte Anhörung zu "Stand- und Perspektiven der Umweltforschung in Deutschland" ist im Forschungsausschuß schon lange beschlossene Sache. Ein Fragen- und Themenkatalog liegt vor, eine Sachverständigenliste mit Vertretern aus der deutschen Forschungslandschaft, der Wirtschaft und von Industrie, Gewerkschaft und Umweltschutzverbänden war einvernehmlich von den Berichterstattern aller Fraktionen zusammengestellt, der Termin stand fest: Montag, 21. Juni 1993.

Plötzlich läßt die CDU/CSU den Termin platzen, offensichtlicher Grund: Das BMFT hat davor Angst, daß das populäre forschungspolitische Feigenblatt, die Umweltforschung, verwelkt. Sollten doch im Juni erstmals öffentlich die Ergebnisse einer Evaluierung der Umweltforschung durch den Wissenschaftsrat vorgestellt werden, sollten doch endlich gewichtige Stimmen zu Wort kommen, die begründet daran zweifeln, daß die deutsche Umweltforschung in der gegenwärtigen Verfassung den wachsenden Anforderungen gerecht wird.

Die SPD wollte mit der Anhörung vor der parlamentarischen Sommerpause den notwendigen öffentlichen und parlamentarischen Diskurs über Stärken, Schwächen und neue Entwicklungslinien der Vorsorgeforschung eröffnen und die längst überfällige Umorientierung der Forschungs-, Technologie- und Umweltpolitik thematisieren. Nicht die Begrenzung und nachträgliche Reparatur der Umweltschäden, sondern ihre Vermeidung muß im Vordergrund stehen. Nur so kann die Industriegesellschaft ihre Zukunftsfähigkeit beweisen und eine dauerhafte Entwicklung ermöglichen.

Eine in diesem Sinne zukunftsfähige Politik ist auf qualifizierte Umweltforschung angewiesen: Nur wer die Zusammenhänge in natürlichen Lebensräumen und die Folgen menschlicher Eingriffe kennt, kann neuen Fehlentwicklungen vorbeugen. Ökologie, Ökonomie und Technologie müssen in ihrer gegenseitigen Vernetzung gesehen werden. Dies ist die Voraussetzung für die ökologische Modemi-

sierung der Industriegesellschaft. So können Lebensqualität erhalten, Wettbewerbsvorteile geschaffen und der Standort Bundesrepublik Deutschland gesichert werden.

Damit scheint das BMFT überfordert. Dort wird gegenwärtig unter Ausschluß selbst der parlamentarischen Öffentlichkeit das 1994 auslaufende Umweltforschungsprogramm überarbeitet. Offensichtlich ist sich das Ministerium noch nicht ganz sicher, ob es mit den bisherigen programmatischen Planungen richtig liegt. In obrigkeitstaatlicher Manier sollen die Ergebnisse des Wissenschaftsrates als Herrschaftswissen zunächst von den Beamten des Ministeriums ausgiebig gewendet und gewichtet werden, um irgendwann ein Programm zu präsentieren, das sich - wie gehabt bei allen Umweltthemen - als Mogelpackung erweisen wird.

Schöne Worte werden den Eindruck von ökologischem Problembewußtsein und verantwortungsvoller Entschlossenheit erwecken. Die Umsetzung wird scheitern, weil die Bereitschaft zur logisch notwendig veränderten Schwerpunktsetzung der Forschungsmittel und Neuorganisation der Forschungsförderung nicht vorhanden ist.

Begrenzte Dialogfähigkeit, provinzielles Denken, mangelnde Problemorientierung und fehlende Interdisziplinarität und Vorsorgestrategien sind nur einige Kritikpunkte, mit denen Experten die deutsche Umweltforschung charakterisieren. Was mit der Anhörung für diesen zukunftssichernden Zweig der Forschung überprüft werden sollte, kann schon heute über das Ministerium und seine parlamentarischen Handlanger geurteilt werden: Unfähig zum Dialog, im obrigkeitstaatlichen Denken verhaftet, Machterhalt geht vor Problemlösung.

Bitter ist dieser Vorgang auch, weil sich die Kolleginnen und Kollegen der Regierungsfraktion selbst ein Armutszeugnis für ihr parlamentarisches Selbstbewußtsein ausgestellt haben - die Politikverdrossenheit läßt grüßen.

(-/11. März 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*

### **Wenn der Schulrat kommt...**

**Zu einem Angst erzeugenden Kontrollmechanismus über bayerische Lehrer**

**Von Karin Radermacher MdL und Eberhard Irlinger MdL**

Der alle vier Jahre durch die Schulräte vorzunehmende Kontrollbesuch bei den Lehrerinnen und Lehrern an den Volks- und Sonderschulen mit anschließender Noten-Beurteilung ist eine der emotional am meisten belastendsten innerschulischen Angelegenheiten. Wir fordern die Staatsregierung in einem Parlamentsantrag auf, die Regelbeurteilung abzuschaffen und sie durch ein System der Schulberatung zu ersetzen.

Unsere Forderung untermauern wir mit dem Hinweis auf eine empirische Untersuchung des Bamberger Professors für Schulpädagogik, Heinz S. Rosenbusch. Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, daß fast 80 Prozent der Lehrkräfte buchstäblich Angst vor den Schulrats-Besuchen haben.

Wörtlich heißt es in dem Papier von Professor Heinz S. Rosenbusch:

"In Wirklichkeit ist die derzeit in Bayern durchgeführte Regelbeurteilung nichts anderes als eine grandiose Vergeudung von personellen Ressourcen und fachlichen Kompetenzen. Im Sinne einer Förderung der Qualität von Schule wirkt sie eher kontraproduktiv, da das Verhältnis der

Lehrkräfte zur Dienstaufsicht unvertretbar gestört und die professionelle Selbstachtung und Identität von Lehrkräften in Frage gestellt wird. Damit wird gegen grundlegende organisationspsychologische Einsichten verstoßen."

Wir teilen diese Ansicht. Auch wir meinen, daß die Regelbeurteilung einer demokratischen Erziehungsschule im Weg steht. Wie jeder Lehrer weiß, wirkt die Regelbeurteilung auf die Pädagogen blockierend, stört das Verhältnis zwischen Lehrern und Schulräten, engt die Motivation ein und verhindert die notwendige Innovation und Reform der Schule.

Uns ist klar, daß staatliche Aufsicht und Kontrolle des Schulwesens bleiben müssen - beispielsweise bei Bewerbungen oder Fehlverhalten. Diese Aufsicht darf aber nicht Kooperation, Motivation, Selbständigkeit und Mündigkeit zunichte machen.

Der Wegfall der Regelbeurteilung würde darüber hinaus dazu führen, daß die Schulräte in effektiverem Umfang fachlich-pädagogische Aufgaben wahrnehmen und damit zur Erneuerung von Schule beitragen können.

Ähnlich wie Professor Heinz S. Rosenbusch hatten wir das System von Schulberatung für wirksamer. Lehrer und Schulräte würden damit gemeinsam an dem Ziel arbeiten, die Qualität und die Wirksamkeit des Unterrichts zu erhöhen und das Profil der Schule zu verstärken. Lehrer wünschen sich pädagogische Beratung, professionelle und kollegiale Unterstützung, aber nicht Herrschaftsatmosphäre und Kontroll-Horror.

Positiv bewerten wir, daß Kultusminister Zehetmair unserer Forderung nicht ganz ablehnend gegenüberzustehen scheint. In der Antwort auf eine Mündliche Anfrage hatte der Minister zwar kein klares Ja zu einer Änderung parat. Immerhin ließ er jedoch eine gewisse Aufgeschlossenheit gegenüber der Problematik durchblicken. Die von Minister Zehetmair dabei angedeutete Möglichkeit einer Beurteilung durch die Schulleiter wird von der SPD-Fraktion allerdings strikt abgelehnt. Damit würde die Problematik lediglich auf eine andere Ebene verlagert.

(-/11. März 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*

## **DOKUMENTATION**

### **Johannes Rau: Rheinhausen-Entscheidung prüfen lassen**

Der nordrhein-westfälische Ministerpräsident und stellvertretende SPD-Vorsitzende Johannes Rau hat vor Stahlarbeitern aus Rheinhausen im Düsseldorfer Landtag am 10. März 1993 folgende Erklärung abgegeben.

Ich will noch einmal berichten aus dem Gespräch, das ich soeben mit den Betriebsräten aus Duisburg und Rheinhausen geführt habe. Wir haben gesprochen von der sogenannten Rheinhausen-Vereinbarung. Die habe ich herbeigeführt und habe ich beglaubigt. In dieser Vereinbarung steht, daß für den Fall, daß Rheinhausen geschlossen werden muß, die Unternehmen sich verpflichten, 1.500 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Diese 1.500 Arbeitsplätze sind bisher nicht geschaffen und Rheinhausen arbeitet bisher. Wenn Rheinhausen stillgelegt werden sollte, muß diese Vereinbarung wieder

in Kraft gesetzt werden und die Unternehmen müssen ihrer Verpflichtung nachkommen. Das ist das erste.

Das zweite ist, ob die Entscheidung Rheinhausen die richtige ist, das haben diejenigen zu entscheiden, die im Aufsichtsrat beraten und denen alle Zahlen zur Verfügung stehen. Angesichts der Zweifel an der Richtigkeit dieser Entscheidung rate ich, daß ein unabhängiger Gutachter das vorliegende Zahlenmaterial prüfen soll, damit nicht der Verdacht entsteht, hier ist zu Lasten der einen oder zu Gunsten der anderen gerechnet worden.

Drittens bin ich der Auffassung, daß bei der Frage der Koks-kohlenlieferung und ihrem Preis die Vergleichbarkeit und die Gleichbehandlung gesichert sein muß, damit auch hier nicht der Verdacht aufkommt, hier werde einseitig gehandelt.

Wir als Landesregierung können weder Arbeitsplätze sichern noch Standortgarantien geben. Also können wir uns nicht einmischen in eine Entscheidung von Konzernvorständen. Aber wir können alles tun, damit das durchsichtig ist und damit die Menschen es dann, wenn die Entscheidung getroffen werden muß, auch begreifen und nachvollziehen können. Deshalb habe ich diese Forderungen soeben im Gespräch mit den Betriebsräten bekräftigt.

Weil es um Duisburg geht, nicht nur um Rheinhausen, sondern um die ganze Region, darum bin ich mit dem Duisburger Oberbürgermeister einig darin, daß wir sofort eine gemeinsame Konferenz haben müssen, zu der wir die Bundesregierung und die Europäische Gemeinschaft einladen müssen. Wir müssen über neue Arbeitsplätze reden, über die Erschließung von Grundstücken, über Hilfen für die Stadt und für die Region. Die Landesregierung, deren finanzielle Situation ich hier jetzt nicht beschreiben muß, kann dann nur zusammenführen. Sie kann und muß das regional flankieren, was an Abbau geschieht und notwendig ist.

Als letztes will ich noch einmal wiederholen, was ich auch heute morgen im Deutschlandfunk und bei vielen anderen Gelegenheiten gesagt habe. Es geht nicht, daß Bonn sich taub stellt und so tut, als gehe die Situation beim deutschen Stahl weder die Bundesregierung etwas an, noch die Europäische Kommission. Es geht nicht, daß in anderen Ländern mit Millionen- und Milliardenbeträgen Stahl subventioniert wird und dafür bei uns Arbeitsplätze verloren gehen. Die Bundesregierung muß endlich Flagge zeigen, und darum sollte sie endlich die von der IG Metall seit langem geforderte und auch von mir seit Januar geforderte nationale Stahlkonferenz einberufen, damit alle an einen Tisch kommen, damit man sich nicht voreinander versteckt und damit man gemeinsam Wege aus der Krise sucht.

Ich kann den Zorn, ich kann die Wut, ich kann die Empörung und ich kann auch die Ohnmacht derer, die jetzt hier sind und die ja nur stellvertretend für die anderen gekommen sind, gut verstehen. Ich kann auch verstehen, daß es große Skepsis gibt gegenüber aller Politik in Stadt und Land und Bund. Aber ich kann nur, nachdem ich viele, viele Jahre mit Rheinhausen und mit den Rheinhausenern verbunden bin, sagen, ich spiele nicht Rheinhausen gegen Dortmund aus. Ich würde bei Dortmundem genauso reden, denn ich bin für das ganze Land verantwortlich und ich werde alles tun, damit das, was geschehen muß, auf eine Weise geschieht, bei der es keine betriebsbedingten Kündigungen gibt, damit niemand ins Bergfreie fällt.

Herzlichen Dank für Eure Geduld.

(-/11. März 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*