

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

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

## Inhalt

Marion Caspers-Merk MdB zu den umweltpolitischen Folgen unserer Mobilität: Das Auto als Energieproblem.

Seite 1

Hans Kolo MdL zu den neuen Vorschriften für Kinder-Sitze: Sicherheit im Auto Sache der Hersteller.

Seite 3

Horst Peter MdB zu einer vermeintlichen Erfolgsmeidung zum Solidarpaket: Die Lohnabstandsfälle des Bundessozialhilfegesetzes.

Seite 4

Hans-Günther Toetemeyer MdB zum Referendum in dem südafrikanischen Land: Malawi am Scheideweg.

Seite 6

48. Jahrgang / 89

11. Mai 1993

### Das Auto als Energieproblem

Zu den umweltpolitischen Folgen unserer Mobilität

Von Marion Caspers-Merk MdB

Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion in der Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt"

Der Abfallberg aus dem Bereich des Fahrzeugbaus ist augenfällig. In Folge längerer Gebrauchsdauern schneiden das Schiff (Gebrauchsdauer zwischen 20 und 80 Jahren), die Eisenbahn (Gebrauchsdauer von circa 25 Jahre) von der Nutzung der eingesetzten Stoffe her weitaus besser ab als das Auto.

Die dadurch bedingte Stoffverschleuderung stellt neben der Energieverschwendung eines der größten Probleme für die Zukunft dar. Exakte Daten liegen wegen der "vornehmen Zurückhaltung" der Autoindustrie nicht vor.

Die Abfallproblematik läßt sich durch die geplante Altauto-Verordnung, die kommen muß, nur marginal verbessern. Ein PKW wiegt heute circa eine Tonne. Pro Auto entstehen fünf bis neun Tonnen Abfall, wenn man den Abraum mitberücksichtigt, sogar circa 25 Tonnen. Entgegen vollmundigen Ankündigungen aus früheren Jahren ist von einem 100prozentigen "Autorecycling" nicht mehr die Rede. Die Wiederverwendung von Kunststoffteilen läßt sich offenbar kaum steigern, die Industrie setzt weitgehend auf Verbrennung des Kunststoffmülls aus dem Auto. Besonders kritisch ist wieder einmal das PVC, dessen Bedeutung in der Autoindustrie aber bereits abnimmt.

Dioxinmissionen beim Shreddermüll beziehungsweise beim Aufschmelzen von Stahlschrotten hängen unmittelbar mit Kunststoffresten im Schrott zusammen. Es ist zwingend erforderlich, an diesen Arbeitsplätzen die Dioxinbelastung zu messen, nachdem klar ist, daß sekundär die Metallverhüttung die derzeit größte Dioxinquelle darstellt.

Weitere kritische Schadstoffe spielen insbesondere in der Zulieferindustrie eine Rolle (zum Beispiel Nitrosamine bei der Reifenherstellung; Belastungen bei Lackierungen...). Der Arbeitnehmerschutz ist vor allem bei kleineren Betrieben wegen fehlender Kontrollen durch die Gewerbeaufsicht, laut Statistik ein mal in 15 Jahren, unzureichend.

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.

Verpflichtet Druckerei  
nach dem Papier  
Recycling-Papier



Ein zentraler Punkt dieser Anhörung war, daß die Stoffströme, insbesondere bei PKW und LKW stark vermindert werden müssen. Darüber hinaus müssen Kreisläufe möglichst weitgehend geschlossen werden. Die Zuordnung der externen Kosten der Umweltschäden sowie von Unfallfolgen ist dringend nötig. Nur so wird es möglich sein, die Weichen in Richtung auf eine umwelt-, gesundheits- und sozialverträgliche dauerhafte Entwicklung zu stellen.

Bei den Fahrzeugen gehen die größten Massen- und Energieströme in den Bereich des individuellen Personenverkehrs (60 bis 70 Prozent der Massenströme). Dort liegen auch die größten Verminderungspotentiale, die aus umwelt- und gesundheitspolitischen Gründen unbedingt aktiviert werden müssen, da Prognosen zur Folge die Güter- und Personentransportleistungen in Deutschland in den nächsten 10 bis 20 Jahren um 60 bis 70 Prozent zunehmen werden.

Die größten Energieeinsparpotentiale liegen nicht, wie gerne behauptet wird, bei der Erhöhung der Kunststoffanteile im Fahrzeugbau sondern

- bei intelligenterer Organisation von Personen- und Güterverkehr, zum Beispiel Carsharing, Verkürzung der Versorgungswege, Fernverkehr mit Bahn und Schiff,
- bei besserer Ausnutzung der Ladekapazitäten (die bei PKW im Durchschnitt unter 30 Prozent und bei LKW im Durchschnitt unter 50 Prozent liegen)
- beim "down-sizing" von Personenkraftwagen, das bedeutet, die Verkleinerung des Autos durch niedrigere Auslegungsgeschwindigkeiten,
- bei der Verbesserung der Effizienz der Motoren und einer Verminderung des Fahrzeugwiderstandes.
- Der Fahrzeug- und Verkehrswegebau verschlingt ungeheuerer Ressourcen an Baumaterial, Stahl, Kunststoffen und Nichteisenmetallen. Dies hat sowohl Folgen für die noch verbleibenden Rohstoffvorräte wie auch für die Abfallproblematik.

Die Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt" hat den Bereich "Mobilität" neben dem Bereich "Textilien" als ein wesentliches Bedürfnisfeld des Menschen herausgegriffen und hierzu eine zweitägige Anhörung in Potsdam mit 25 Sachverständigen durchgeführt.

(-/11. Mai 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*

**Sicherheit im Auto Sache der Hersteller**  
**Zu den neuen Vorschriften für Kinder-Sitze**

Von Hans Kolo MDL

Lebensfremd sind die neuen Vorschriften für Sicherheitsitze für Kinder, die seit dem 1. April 1993 für junge Menschen unter zwölf Jahren oder unter 1,50 Meter Körpergröße vorgeschrieben sind. Diese Regelungen belasten gerade Familien und Kleinwagenbesitzer und bergen teilweise sogar neue Gefährdungsmomente. Proteste aus dem Verwandten- und Bekanntenkreis, aber auch von vielen Bürgerinnen und Bürgern haben mich nun veranlaßt, mich an den bayerischen Innenminister Stoiber zu wenden: "Bei allem Engagement zur Verbesserung der Sicherheitsverhältnisse für die Auto-Insassen - über die lebensfremde Ausgestaltung der neuen Vorschriften bin ich mehr als erstaunt. Die Regeln sind eine neue Strafe für kinderreiche Familien. Anstatt jetzt Familien und Kleinwagenbesitzer zu drangsaliieren, wäre es weitaus sinnvoller, die Autohersteller zum Einbau von logischen und vernünftigen Sicherheitssystemen zu veranlassen."

Familien mit drei oder mehr Kindern unter zwölf Jahren oder einer Körpergröße von unter 1,50 Metern können in Zukunft nicht mehr gemeinsam mit dem Auto in den Urlaub fahren, sofern sie nicht ein eher gehobenes Automodell ihr Eigen nennen. Denn ein Kleinwagen ist gar nicht entsprechend aus- oder nachzurüsten. Ähnlich ergeht es den Fahrgemeinschaften, in denen Kinder verschiedener Familien gemeinsam zum Kindergarten, zu sportlichen Wettkämpfen oder zu Veranstaltungen gefahren werden. Der Fahrer macht sich strafbar und wird in Zukunft tunlichst darauf verzichten, Nachbarkindern mitzunehmen.

Gerade Familien mit mehreren Kindern haben aber eher kleinere Autos - nicht nur aus Umweltgründen, sondern weil sie in Anschaffung und Unterhalt günstiger sind. In solchen Wagen ist aber nur Platz für zwei Sicherheitssysteme; ein drittes System ist gar nicht unterzubringen. Weiter sind in solchen Kleinwagen nur Beckengurte installiert, die aber beispielsweise zur Sicherung von Systemen für den Transport von Kleinkindern überhaupt nicht geeignet sind.

Wie wenig durchdacht die neuen Vorschriften sind, dokumentiert das erhöhte Gefährdungspotential: Offensichtlich wurde völlig übersehen, daß durch die Installation von Sicherheitssitzen der Kopf der Kinder über die Rückenlehne ragt. Weil aber - zumindest in Kleinwagen - keine Nackenstützen installiert sind, steigt die Gefährdung der Kinder - insbesondere bei Auffahrunfällen - eher als daß sie sinken würde.

Zu Recht weisen deshalb die Familien darauf hin, daß es doch weitaus sinnvoller gewesen wäre, die Autohersteller zu den entsprechenden logischen und vernünftigen Sicherungssystemen zu veranlassen, statt jetzt die Autobesitzer zu aufwendigen Zusatzeinrichtungen, sofern überhaupt möglich, zu zwingen. Diese Sicherheitssysteme müssen dann von vorneherein ab Werk auch in Kleinwagen eingebaut werden. Sicherheit darf kein Vorrecht für einkommensstarke Familien sein.

Selbstverständlich ist es wichtig, daß Familien auch die Voraussetzungen für die Sicherheit ihrer Kinder schaffen, wenn sie sich ein Auto anschaffen. Aber gerade Familien mit vielen Kindern müssen auf das Geld achten und neigen deshalb eher zu einem Kleinwagen. Deshalb muß auf die Autohersteller eingewirkt werden, daß sie dafür Sorge tragen, daß auch im Kleinwagen der Transport einer Familie mit drei Kindern möglich ist.

(-/11. Mai 1993/rs/fr)

\*\*\*\*\*

**Die Lohnabstandsfalle des Bundessozialhilfegesetzes**  
**Zu einer vermeintlichen Erfolgsmeldung zum Solidarpaket**

Von Horst Peter MdB

Die sozialdemokratische Erfolgsmeldung des Solidarpaktergebnisses: "soziale Regelleistungen werden nicht gekürzt", ist in Gefahr, zu einer Falschmeldung zu werden. Nach den Nachverhandlungen zum Solidarpaket muß gesagt werden, daß der Verhandlungsführer der sozialdemokratisch geführten Länder, der Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz Rudolf Scharping, entweder die für die Sozialhilfe gültige sozialdemokratische Kernaussage verlassen hat oder über den Tisch gezogen worden ist.

**Aushöhlung der Bedarfsdeckung**

Bei dem "Regelsatz" der Sozialhilfe handelt es sich zweifellos um eine "soziale Regelleistung". Jede Änderung des Bundessozialhilfegesetzes, die zur Folge hat, daß die in Paragraph 22 Absatz 3 des Bundessozialhilfegesetzes (BSHG) vorgesehene jährliche Neufestsetzung der Regelsätze zu niedrigeren Kaufkraftbeträgen führt, als dies nach bisherigem Recht der Fall gewesen wäre, ist eine reale "Kürzung" dieser Regelleistung.

Sowohl der Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Föderalen Konsolidierungsprogramms (FKP) als auch der in der Stellungnahme des Bundesrates enthaltene Alternativvorschlag laufen auf eine reale Kürzung einer sozialen Regelleistung hinaus.

Der Regierungsentwurf sieht vor, an Paragraph 22 BSHG folgenden Absatz 4 anzufügen: "Die seit dem 1. Juli 1992 geltenden Regelsätze erhöhen sich im Zeitraum vom 1. Juli 1993 bis zum 30. Juni 1994 vierteljährlich um insgesamt 2 vom Hundert, im Zeitraum vom 1. Juli 1994 bis zum 30. Juni 1995 vierteljährlich um insgesamt 3 vom Hundert. Im Zeitraum vom 1. Juli 1995 bis zum 30. Juni 1996 dürfen die nach Absatz 3 festzusetzenden Regelsätze insgesamt höchstens um 3 vom Hundert angehoben werden."

Bei einer zu erwartenden Preissteigerungsrate für 1993 von über 4 Prozent bedeutet eine solche Deckelung, daß die Kaufkraft des Regelsatzes erheblich sinkt. Da der Regelsatz ohne eine solche Neuregelung mindestens um die Preissteigerungsrate erhöht wird, stellt eine unter dem Anstieg der Lebenshaltungskosten liegende Anhebung eine reale Regelsatzkürzung dar. Auch der Bundesratsvorschlag, die Deckelung des Anstiegs der Regelsätze "für eine Übergangszeit am objektiven Kriterium des Nettolohnanstiegs der Arbeitnehmer zu orientieren", stellt eine reale Kürzung einer sozialen Regelleistung dar, da sich aus der Begründung des Bundesrates ergibt, daß als Übergangszeit nur die Zeit gemeint ist, in der die Preise stärker steigen als die Nettolöhne.

Eine weitere, das Bedarfsdeckungsprinzip der Sozialhilfe antastende Kürzung sozialer Regelleistungen enthält die im Entwurf des FKP vorgesehene Neufassung des "Lohnabstandsgebots".

Nach dessen bisheriger Fassung (Paragraph 22 Abs. 3 Satz 2 BSHG) ist bei der Festsetzung der Regelsätze "Bedacht darauf zu nehmen, daß sie zusammen mit den Durchschnittsbeträgen für die Kosten der Unterkunft unter dem im Geltungsbereich der jeweiligen Regelsätze erzielten durchschnittlichen Netto-Arbeitsentgelt unterer Lohngruppen zuzüglich Kindergeld und Wohngeld bleiben, soweit nicht die Verpflichtung, den Lebensunterhalt durch die Regelsätze im notwendigen Umfang zu sichern, bei größeren Haushaltsgemeinschaften dem entgegensteht".

Diese Formel berücksichtigt, daß die Löhne nicht "bedarfsdeckend konstruiert" sind und es wegen des unzureichenden Familienlastenausgleichs bei größeren Familien zu Überschneidungen mit der Sozialhilfeschwelle kommen kann. Sie löst diesen Konflikt dahingehend, daß sie zumindest für größere Haushaltsgemeinschaften die Regel "Bedarfsdeckungsprinzip bricht Lohnabstandsprinzip" auf-

stellt. Nach Auffassung der 68. Konferenz der Arbeits- und Sozialminister der Länder vom 10./11. Oktober 1991 darf sogar auch bei kleineren Haushaltsgemeinschaften "das Abstandsgebot nicht dazu führen, daß das Grundprinzip der Bedarfsdeckung nicht mehr gewährleistet ist."

Der Entwurf des FKP sieht nun folgende Neufassung des Paragraph 22 Absatz 3 Satz 4 vor: "Bei größeren Haushaltsgemeinschaften mit vier oder mehr Personen müssen die Regelsätze in ihrem jeweiligen Geltungsberich zusammen mit den Durchschnittsbeträgen für die Kosten der Unterkunft und Heizung und unter Berücksichtigung des abzusetzenden Betrages nach Paragraph 76 Absatz 2 Nr. 5 unter den jeweils erzielten monatlichen durchschnittlichen Nettoarbeitsentgelten unterer Lohn- und Gehaltsgruppen zuzüglich Kindergeld und Wohngeld bleiben".

Diese Regelung schafft ein absolutes, auf das Bedarfsdeckungsprinzip der Sozialhilfe keine Rücksicht mehr nehmendes Lohnabstandsgebot. Sie definiert die Obergrenze des sozialhilferechtlichen Existenzminimums und damit des Lebensstandards, der für ein menschenwürdiges Leben ausreichen muß, neu, indem sie das, was sich die Mitglieder einer beliebig großen Familie ("mit vier oder mehr (!) Personen") mit einem einzigen Lohn- und Gehaltsempfänger einer unteren Einkommensgruppe leisten können, zum absoluten Maßstab erhebt. Dies gilt dann auch für die Ermittlung des Regelsatzes für einzelne Hilfeempfänger ebenso wie für jene Personengruppen, die in kleineren Haushaltsgemeinschaften leben.

#### Von der Regelsatzabsenkung zum Nettolohnabbau

In der aktuellen politischen Diskussion wird oft so getan, als sei die Kürzung der Sozialhilfe im Interesse der Arbeitnehmer geboten. Das Gegenteil ist richtig: Es gibt aus der Sicht der Bundesregierung zwischen der Regelsatzabsenkung und der Entwicklung der Nettolöhne der unteren Lohngruppen einen strategischen Zusammenhang. Nach dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 25.9.1992 muß der Steuergesetzgeber dem Einkommensbezieher von seinen Erwerbsbezügen mindestens einen Grundfreibetrag in Höhe des "im Sozialhilferecht jeweils anerkannten Mindestbedarfs" belassen. Ein geringerer Anstieg der Regelsätze ermöglicht dem Steuergesetzgeber die Festsetzung niedrigerer Steuerfreibeträge für Arbeitnehmer. Durch die Begrenzung der Regelsatzanpassung auf den Anstieg der Nettolöhne entsteht ein zusätzlicher Rückkopplungseffekt: Je geringer der Nettolohnanstieg, umso niedriger die Regelsätze, umso geringer der Steuerfreibetrags. Je geringer der Steuerfreibetrag, umso höher die Lohnsteuer, je höher die Lohnsteuer, umso geringer der Nettolohnanstieg. Die Senkung der Regelsätze begünstigt Lohnsenkungspolitik.

Bei der Debatte zur Verabschiedung des Bundessozialhilfegesetzes 1961 im Bundestag erklärte der Sprecher der SPD Willy Könen:

"Nach meiner Auffassung ist es nicht Aufgabe eines Sozialhilfegesetzes, Lohnfragen zu entscheiden. Lohnfragen zu entscheiden, ist Sache der Gewerkschaften und ihrer Partner. Wenn es heute Löhne gibt, die niedriger sind als das, was in einem Gesetz als Regelbedarf angesehen wird, muß man sich schämen, daß so niedrige Löhne gezahlt werden. Man darf aber nicht die Richtsätze heruntersetzen".

So ist es. Die oben zitierte sozialdemokratische Erfolgsmeldung läuft Gefahr, die soziale Kompetenz und Glaubwürdigkeit der Sozialdemokratie insbesondere bei den Unterschichten, die ihr bekanntlich immer mehr den Rücken kehren, weiter zu untergraben.

(-/11. Mai 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*

**Malawi am Scheideweg  
Zum Referendum in dem südafrikanischen Land**

**Von Hans-Günther Toetemeyer MdB  
Afrika-Experte der SPD-Bundestagsfraktion**

Am 14. Juni sollen die 8,5 Millionen Einwohner des ostafrikanischen Staates Malawi in einem Referendum darüber entscheiden, ob das Land sein Einparteiensystem beibehält oder ein Mehrparteiensystem eingeführt wird. Eine Tatsache, die für sich genommen sehr zu begrüßen ist. Zu lange schon ist der Bevölkerung jegliche Teilhabe am politischen Entscheidungsprozeß verwehrt worden. Der mit 96 Jahren dienstälteste Staatschef und auf Lebenszeit bestellte Präsident Malawis, Hastings Kamuzu Banda, hat sich bisher allen auch noch so kleinen Schritten in Richtung einer Demokratisierung des Landes widersetzt. Menschenrechtsorganisationen haben die Regierung Banda wiederholt für die Unterdrückung grundlegender Freiheiten kritisiert.

Mit allem Nachdruck weist die SPD-Bundestagsfraktion allerdings die Modalitäten zurück, unter denen das Referendum abgehalten werden soll. In jedem Wahllokal sollen zwei Wahlurnen aufgestellt werden, eine für die Ja- und eine für die Nein-Stimmen. Es ist offensichtlich, daß den Wählern auf diese Weise Angst vor Vergeltungsmaßnahmen eingeflößt werden soll, falls ihre Stimme dem Wunsch des Präsidenten nach Beibehaltung des Einparteiensystems zuwiderläuft.

Die demokratischen malawischen Parteien haben angekündigt, daß sie das Referendum boykottieren werden. So verständlich dies sein mag, besser jedoch wäre es, die Vereinten Nationen um Unterstützung anzurufen und Präsident Banda zur Durchführung eines fairen und demokratischen Grundsätzen entsprechenden Referendums zu bewegen. Darüber hinaus ist die Entsendung internationaler Beobachterdelegationen erforderlich, welche den ordnungsgemäßen Ablauf des Referendums überwachen.

Angesichts der angespannten politischen Lage wird die Delegation der deutsch-afrikanischen Parlamentariergruppe im Juli dieses Jahres nach Malawi reisen und sich vor Ort über den ordnungsgemäßen Ablauf des Referendums informieren.

(-/11. Mai 1993/rs/ks)

\*\*\*\*\*