

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Heimut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 9 15 20-0
Telefax: 9 66 846 ppbn d
Telefax: 9 15 20-12

Inhalt

Lilo Blunck MdB zu einem wichtigen verbraucherfreundlichen Urteil: Erfolg für Bankkunden.

Seite 1

Margit Wetzel MdB zu Kunststoffabfällen auf Binnenschiffen: Gefährliche Zwischenlagerung auf Bundeswasserstraßen.

Seite 2

Christa Randzio-Plath MdB zu frauenspezifischen Programmen der EG: Die Reform der Strukturfonds und die Frauen.

Seite 2

Klaus Lennartz MdB zum Ausscheiden eines engagierten Industriemanagers: Daniel Goeudevert geht - schlechte Zeiten für die Umwelt.

Seite 4

48. Jahrgang / 127 / 8. Juli 1993

Erfolg für Bankkunden

Wichtiger Schritt zu verbessertem Verbraucherschutz

Von Lilo Blunck MdB

Verbraucherpolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion

Das Urteil des XI. Zivilsenats des BGH, in dem die Banken für mangelhafte Beratungen bei Anlagegeschäften schadenersatzpflichtig gemacht werden, ist ein wichtiger Schritt zur besseren Absicherung der Verbraucher bei Anlagegeschäften. Die Banken können mögliche Risiken nicht länger mehr allein auf die Kunden abwälzen. Jetzt müssen sie vollständig über die Eigenschaften und Risiken eines Anlageobjektes, die für die Anlageentscheidung wesentliche Bedeutung haben, informieren. Dazu gehört auch eine eigene Bonitätsprüfung bei ausländischen Papieren.

Das BGH-Urteil macht einmal mehr deutlich, wie berechtigt die von der SPD seit langem geforderte umfassende Verantwortung des Anbieters für seine Leistung ist. Auch die Banken und Sparkassen sind verpflichtet, "sichere" Leistungen anzubieten und die Verantwortung für negative Folgen zu übernehmen.

Bleibt zu hoffen, daß sie dieser Verpflichtung endlich gerecht werden und bei allen ihren Geschäften nach dem Gesichtspunkt des vorbeugenden Verbraucherschutzes handeln, um sozialen Schaden abzuwenden. Es kann nicht länger hingenommen werden, daß die Verbraucher undurchsichtigen und mangelhaften Geschäftspraktiken ausgesetzt sind und immer erst durch die Gerichte zu ihrem Recht kommen.

(-/8. Juli 1993/ks/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
mtl. zuzügl. Mwst und Versand.

Vertriebspartner
www.sdp.de
Neues Netz-Papier



Gefährliche Zwischenlagerung auf Bundeswasserstraßen
**Duales System: Zwischenlagerung von Kunststoffabfällen auf Binnenschiffen nicht
unproblematisch**

Von Dr. Margrit Wetzel MdB

Der ohnehin umstrittene private Abfall-Entsorger Duales System Deutschland (DSD) stößt zunehmend auf Kritik. Es wird immer deutlicher, daß das DSD - wie von den Sozialdemokraten vorhergesagt - nicht aus der Wegwerfgesellschaft führt und zudem immer größere Gefahren in sich birgt. Denn nicht nur Recyclinghöfe und Sortieranlagen verwandeln sich mittlerweile in gefährliche Zwischenlager, sondern auch alte Schuten der Deutschen Binnenschiffsreederei sollen dem DSD nun als Interimslösung dienen. Insgesamt geht es um 40.000 t Kunststoffabfall, der erst einmal liegenbleiben soll, weil das DSD offensichtlich nicht in der Lage ist, den gesammelten Müll wieder sinnvoll in den Wirtschaftskreislauf zurückzuführen.

Nach Auskunft der Bundesregierung werden zur Zeit 16.000 t Kunststoffabfall auf Schuten der Deutschen Binnenschiffsreederei zwischengelagert, die innerhalb von sechs Monaten (!) vorbehandelt werden sollen: Dies bedeutet, daß die Kunststoffballen gewaschen, getrocknet und brikettiert werden, um die rohstoffliche Verwertung zu erleichtern. Anschließend soll das konfektionierte Kunststoffmaterial bis zur endgültigen rohstofflichen Verwertung gelagert werden.

Da auch diese Art der Lagerung als gefährlich eingestuft werden muß, ist es interessant zu erfahren, wie sich die "Müllmänner" vom DSD künftig die Zwischenlagerung vorstellen und wie die jeweiligen Genehmigungsvoraussetzungen gestaltet sind. Nach Auskunft des Ministeriums erarbeitet das DSD derzeit ein Konzept, wie die über die Vorgaben der Verpackungsverordnung hinausgehenden anfallenden Kunststoffverpackungen zwischengelagert werden sollen. Bezüglich der Genehmigungspflichten bzw. Bauvorschriften gelten die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, wobei die stofflich zu verwertenden Kunststoffverpackungen nicht als Abfall, sondern als Wirtschaftsgüter klassifiziert werden. Daher fallen Zwischenlagerstätten nicht unter das Abfallgesetz, bedürfen allerdings einer Genehmigung nach dem Baurecht. Zuständig sind für die Genehmigung die Länder.

Das Dilemma, in dem das DSD mit der Notwendigkeit der Zwischenlagerung steckt, beweist, daß politisch versäumt wurde, rechtzeitig Verwertungskapazitäten zu schaffen.

Ein ganz besonderes Problem wird sich wohl noch daraus ergeben, daß das DSD die Meldefristen für Zwischenlager offenbar nicht einhält: Wenn ein Bundesland die Lagerung des feuergefährlichen Materials unangemeldet nicht duldet, weil es die vorsorglichen Brandschutzmaßnahmen nicht gewährleisten kann, bleibt den Schuten nur das Schippem. Das aber wäre vermutlich "Zwischenlagerung" auf Bundeswasserstraßen - und die ist verboten! Erlaubt ist nur der Transport, die Beförderung! Es gilt also scharf zu beobachten, wo die Binnenschiffe mit der gefährlichen Ladung bleiben. Kunststoff-Monodeponien jedenfalls sind gefährlich, wo auch immer.

(-/8. Juli 1993/ks/fr)

Die Reform der Strukturfonds und die Frauen
Mehr frauenspezifische Programme ein in der EG nötig

Von Christa Randzio-Plath MdEP

Endlich wird das Ziel der Frauenförderung jetzt in allen Strukturfonds verankert. Das ist ein Meilenstein für die Förderung der Chancengleichheit in der EG. Nur wenn Chancengleichheit in den EG-Richtlinien und Verordnungen verankert wird, sind alle Mitgliedstaaten verpflichtet, frauenpolitische Initiativen zu ergreifen. Es reicht nicht aus, Frauen in Kunsthandwerk, in der Textilverarbeitung, in Restaurants oder in Sekretariatsarbeiten auszubilden. Diese Form der

Qualifizierung führte häufig in die Sackgasse, weil in der EG zunehmend mehr Qualifikationen verlangt werden, um sich am Arbeitsplatz zu behaupten. Deswegen ist es wichtig, daß die Reform der Strukturfonds und hier des Sozialfonds vor allem auf die Chancengleichheit der Frauen und ihre Förderung im Bereich der Zukunftsberufe abhebt. Aber auch regionalpolitische Investitionsentscheidungen über den Bau von Autobahnen, den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs oder über den Standort einer Ausbildungsstätte enthalten frauenspezifische Aspekte, denn Frauen sind beispielsweise weniger mobil als Männer. Frauenförderung im Rahmen des Regionalfonds bedeutet, solche Aspekte zu berücksichtigen. Der Landwirtschaftliche Ausgleichsfonds muß die Situation von Frauen berücksichtigen, denn trotz rückläufiger Beschäftigung im Agrarsektor spielt dieser für Frauen in zum Beispiel Griechenland oder Portugal, wo 45 Prozent beziehungsweise 50 Prozent der Frauen in der Landwirtschaft beschäftigt sind, eine erhebliche Bedeutung. So sind zum Beispiel bei der Durchführung von Diversifizierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Beschäftigungsmöglichkeiten im ländlichen Raum spezifische Maßnahmen für Landfrauen durchzuführen.

Die Strukturfonds dienen der Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in der EG. Die sozialen Gegebenheiten in den Mitgliedsländern sind aber so, daß Frauen immer noch benachteiligt sind, von echter Chancengleichheit nicht die Rede sein kann und Sondermaßnahmen zugunsten der Frauenförderung nach wie vor notwendig sind. Die Frauenerbeitslosigkeit liegt in der gesamten Gemeinschaft (mit Ausnahme Großbritanniens) höher als die Arbeitslosigkeit bei den Männern. In Spanien, Süditalien und Griechenland ist jede dritte Frau unter 25 Jahre arbeitslos. Frauen sind darüberhinaus stärker von Langzeitarbeitslosigkeit betroffen als Männern, vor allem in Dänemark, Belgien, Nordfrankreich und in den vier südlichen EG-Ländern. Und über die Hälfte der Männer in der EG erhalten Arbeitslosenunterstützung, während nur ein Drittel der Frauen sozialen Schutz während der Arbeitslosigkeit genießt. 75 Prozent der Frauen arbeiten im Dienstleistungssektor und nur etwa 22 Prozent in der Industrie. In der Industrie sind die Frauen wiederum auf die Branchen Textil und Bekleidung sowie andere arbeitsintensive Industriesektoren konzentriert, wobei erstere vom strukturellen Wandel der EG-Industrie betroffen sind. Darüberhinaus sind Frauen zu 90 Prozent teilzeit- oder in den atypischen Beschäftigungsverhältnissen beschäftigt, die sich durch geringe Bezahlung, unsichere Arbeitsplätze und völlig unzureichende soziale Sicherung auszeichnen. Lohnungleichheit und Miniranten dokumentieren die benachteiligte Lage der Frauen in der EG. Schließlich sind sie vorwiegend von Armut betroffen.

Die Durchführungsverordnung zum Sozialfonds hebt nun die Förderung der Berufstätigkeit von Frauen in Bereichen, in denen sie nicht traditionell beschäftigt werden, hervor und benennt erstmalig Frauen, die nach einer Phase der Nichterwerbstätigkeit wieder auf den Arbeitsmarkt streben eine als besonderes förderungswürdige Gruppe. Die Förderung von Frauen in den sogenannten männerdominierten Berufsfeldern verlangt aber zusätzliche Maßnahmen. Es ist außerordentlich wichtig, daß berufsvorbereitende Maßnahmen zur Heranführung der Frauen an Berufe mit neuen Qualifikationsprofilen und dem Einsatz neuer Technologien Bestandteil der ESF-Förderung sind. Die Verankerung vorberuflicher Orientierung auf Zukunftsberufe ist ein wichtiger Durchbruch in der Frauenförderung der EG. Das gilt auch für die zur Vereinbarkeit von Erwerbs- und Familienarbeit erforderliche begleitende Infrastrukturfinanzierungen wie zum Beispiel die Übernahme der Kinderbetreuungskosten.

1992 waren über die Hälfte der etwa 300.000 Personen, die durch den ESF gefördert wurden Frauen. Weniger als 40 Prozent der ESP-Mittel kommen allerdings Frauen zugute. Das ergibt sich daraus, daß Frauen überwiegend an sogenannten Motivationskursen teilnehmen, während sie in zukunftsorientierten und teuren Qualifizierungsmaßnahmen seltener zu finden sind, obwohl Frauen überdurchschnittlich von Arbeitslosigkeit betroffen sind. Ihr Anteil an der Frauenerbeitslosigkeit ist doppelt so hoch wie der der Männer. Eine Verteilung der Strukturfondsmittel an Frauen orientiert an ihrem Anteil an der Arbeitslosigkeit ist darum unbedingt anzustreben.

Bisher sind die frauenpolitischen Erfolge der Strukturfonds gering. Es fehlen aber bisher nach Geschlechtern differenzierte Statistiken und Datensammlungen. Die Steuerzahlerinnen haben einen Anspruch auf eine präzise Bewertung der Projekte und Programme. Daher muß eine geschlechtsspezifische Berichterstattung selbstverständlich sein. Ich fordere auch bei der Pro-

grammerstellung in den Mitgliedstaaten eine nach Geschlechtern differenzierte Zielformulierung und Wirkungsschätzung. Hierbei müssen Frauenorganisationen und Gleichstellungsbeauftragte regional beteiligt werden, um die Bedürfnisse der Frauen vor Ort zu erkennen und entsprechende Programme zu formulieren.

Die Verknüpfung von Industriepolitik und Umschulungsmaßnahmen, was mit dem neuen Ziel 4 des ESP angestrebt wird, muß die Bedürfnisse von Frauen berücksichtigen. Ich betone das, weil die vom strukturellen Wandel betroffenen Industrien wie Stahl, Automobil oder zum Beispiel Kohle überwiegend Männerbranchen sind. Frauen wären bei der Anpassung der Arbeitnehmerinnen an den industriellen Wandel faktisch ausgeschlossen, wenn ihre Integration in Maßnahmen zur zukunftsorientierten Qualifizierung durch das neue Ziel 4 nicht abgedeckt wäre.

Mehr frauenspezifische Programme sind nötig, denn sie sind am besten geeignet, speziell an den Erfahrungen und Lebensbiographien von Frauen ausgerichtete Maßnahmen durchzuführen. Eine Reduzierung der Strukturfondsmittel für Gemeinschaftsprogramme auf nur fünf Prozent der Gesamtmittel, wie es der Kommissionsvorschlag vorsieht, ist unter anderem aus Sicht der Frauenförderung bedenklich. Im Gegenteil, der Anteil der Strukturfondsmittel für Gemeinschaftsprogramme muß aufgestockt werden.

(-/8. Juli 1993/ks/fr)

Daniel Goedevert geht - schlechte Zeiten für die Umwelt

Von Klaus Lennartz MdB

Stellvertretender umweltpolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Mit der Person Daniel Goedeverts, einem der führenden Vertreter der deutschen Automobilindustrie, haben sich in den letzten Jahren viele Hoffnungen auf einen insgesamt umweltverträglichen Umbau unseres Verkehrssystems unter Einbeziehung eines ökologischen angepaßten Autos verbunden. Wann Goedevert nun zum Monatsende den VW-Konzern verläßt, so steht zu befürchten, daß damit gleichzeitig die wichtigsten Versuche der letzten Jahre beendet werden, die Automobilindustrie doch noch zu einer ökologisch verantwortungsbewußteren Marktstrategie zu veranlassen.

Die Automobilindustrie steht heute vor schwierigen Zeiten: Ökonomisch drohen Überkapazitäten aufgrund der japanischen Marktoffensiven. Ökologisch wachsen uns in der Bundesrepublik Deutschland die verkehrsbedingten Umweltprobleme: wie Lärm, Sommersmog, Waldsterben und Klimagefährdung über den Kopf. Verkehrspolitisch führt sich das Auto als Transportmittel selbst ad absurdum, da die gegenseitigen Störungen und Staus noch schneller wachsen als der Individualverkehr. Die Krise des Automobils als Folge einer ökologisch konzeptionslosen Verkehrspolitik ist da, und Daniel Goedevert stand für die Suche nach ökologisch und ökonomisch vernünftigen Lösungen aus dieser Falle.

Weitblickende Industriemanager wie Goedevert haben gesehen, daß die Zukunft der Automobilindustrie umso besser gesichert werden kann, je besser ihr Produkt auch langfristig die notwendige ökologische Akzeptanz findet. Sein Rezept: dem ökologischen und ökonomischen Problemdruck durch Innovationen in Energiesparen, Schadstoffminderung, Recycling und Intelligente Schnittstellen mit anderen Verkehrssystemen zu überwinden. Die von ihm 1988 angestoßene 'kybernetische Systemstudie in Hinblick auf zukunftsorientierte Verkehrsformen und Fahrzeuge' wurden legendär.

Vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Fehlentscheidungen der Bundesregierung ist Daniel Goedeverts Abgang jedoch konsequent. Die Umsetzung seiner Ideen über eine intelligente ökologische Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und eine ökologisch ehrgeizige Weiterentwicklung des Automobils sind schließlich nicht im luftleeren Raum umsetzbar. Die Durchsetzung umweltverträglicher Produkte braucht entsprechende Rahmenbedingungen, das wollte die Bundesregierung nicht.

(-/8.7.1993/vc-ha/ks)