

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredaktion:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 9 15 20-0
Telefax: 886 845 ppbn
Telefax: (02 28) 9 15 20-12

Inhalt

Professorin Monika Ganseforth
MdB zum Stand der Diskus-
sion in der Enquete-Kommis-
sion "Schutz der Erdatmo-
sphäre": Verkehrswende - Na-
gelprobe für den Klimaschutz.
Seite 1

Klaus Lennartz MdB zur Not-
wendigkeit einer Initiative des
Verkehrsministers: Autos vor
Diebstahl schützen.
Seite 3

Heidemarie Wiczorek-Zeul
MdB zu der Nichtumsetzung
der EG-Richtlinie für Pauschal-
reisen durch die Bundesregie-
rung: Bonn muß aus dem
Sommerschlaf aufwachen.
Seite 4

48. Jahrgang / 158

20. August 1993

Verkehrswende - Nagelprobe für den Klimaschutz Zum Stand der Diskussion in der Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre"

Von Professorin Monika Ganseforth MdB
Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion in der Enquete-
Kommission

Ein nach drei ausführlichen Anhörungen und zusätzlichen vertiefen-
den Studien sowie nach Diskussionen weitgehend einstimmig ver-
abschiedeter Verkehrsbericht der Enquete-Kommission hätte große
Bedeutung für eine Verkehrspolitik im Dienste des Klimaschutzes.

Wir haben im Interesse dieser Sache eine große - man könnte sogar
sagen zu große - Kooperations- und Kompromißbereitschaft gezeigt.
Jedenfalls hat die Mehrheit in der Enquete-Kommission bisher kei-
nen entsprechenden Beitrag geleistet.

Aus den umfangreichen Materialien haben die wissenschaftlichen
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sekretariats anhand der be-
schlossenen Gliederung - wie es üblich ist - einen Entwurf für den
Verkehrsbericht erstellt.

Diese mehr als 200 Seiten umfassende gründliche und ausgezeich-
nete Arbeit war wohl dem Vorsitzenden und den Vertretern der Re-
gierungskoalition zu kritisch. Anders ist es nicht zu verstehen, daß
sie alles daran setzten, um zu erreichen, daß dieser Entwurf nicht
Grundlage der Diskussion in der Enquete-Kommission wurde. Statt
dessen beauftragten sie den von der CDU in die Enquete-Kommis-
sion benannten Experten Dr. Alfred-Herwig Fischer, der Leiter der
Hauptabteilung Verkehr bei Daimler-Benz ist, damit, einen Bericht-
sentwurf zu erstellen.

Natürlich hat die CDU das Recht, Experten ihres Vertrauens in die
Enquete-Kommission zu entsenden. Ob es eine gute Entscheidung
war, statt eines unabhängigen Experten, einen so eindeutig ausge-
wiesenen Vertreter von Mercedes-Benz zu benennen, sei dahin ge-
stellt. Ihm aber die Abfassung des Entwurfs für den Verkehrsbericht,
eines für die Klimaschutzpolitik so sensiblen und brisanten Bereichs,
zu übertragen, ist ein in der Geschichte der Enquete-Kommissionen
wohl einmaliger skandalöser Vorgang. Daß Dr. Fischer dieses Ansin-
nen nicht wegen möglicher Interessenkollisionen abgelehnt hat, ist
nicht nur eine Frage des Stils. Er nimmt damit in Kauf, daß der Be-
richt kaum von Bedeutung sein wird, weil er im Geruch der Einflü-
ssnahme durch Lobbyisten steht.

Vorfag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressenhaus 1/217, 53113 Bonn
Postfach 12 04 08, 53046 Bonn

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

Printed by Ökonog
mit recyceltem Rohmaterial
Klimafreundlich



Der von Dr. Fischer vorgelegte Entwurf strotzt auch vor Einseitigkeiten:

- 1) Den Berichtsentwurf durchziehen einseitig wertende Formulierungen.
- 2) Zur Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich setzt er fast ausschließlich auf die Verkürzung des Verkehrs und eine bessere Fahrzeugtechnik.
- 3) Zur Verkehrsvermeidung fällt dem Mercedes-Vertreter fast nichts ein. Fahrradverkehr und Fußgänger, die im Berichtsentwurf des Sekretariats im Zusammenhang mit der Verkehrsvermeidung und Verlagerung eine große Rolle spielen, werden kaum erwähnt.
- 4) Trotz des Schwerpunktes der besseren Fahrzeugtechnik versucht Dr. Fischer nachzuweisen, daß eine über den Trend hinausgehende Verringerung des Kraftstoffverbrauches hohe Kosten verursacht. Dazu zitiert er die Aussage von BMW bei der zweiten Verkehrsanhörung, daß eine zusätzliche Verringerung des Kraftstoffverbrauchs um 1 l/100 km zu einem Fahrzeugmehrpreis von 2.000 bis 4.000 DM führen würde. Über die Lebensdauer eines Fahrzeuges von etwa 150.000 km würde das 1.500 l Kraftstoff und damit 3,5 t CO₂ ersparen. Nach dieser Rechnung kostet somit eine ersparte Tonne CO₂ 800 bis 1.200 DM. Peinlich ist, daß Dr. Fischer dabei die ersparten Kraftstoffkosten von mehr als 2.000 DM unberücksichtigt läßt.
- 5) Wissenschaftlich ist der Berichtsentwurf völlig unzureichend und unpräzise. Ozonabbau in der Stratosphäre und Ozonbildung in der Troposphäre werden beispielsweise nicht klar herausgearbeitet. Unerwähnt bleibt, daß bei der Verbrennung von Wasserstoff (H₂) als Treibstoff Wasserdampf (H₂O) entsteht, der bei Flugzeugen in großen Höhen sehr treibhauswirksam ist. Wieso bei der Verbrennung fossiler Brennstoffe "künstliches" CO₂ entstehen soll, bleibt unklar.
- 6) Es wundert nicht, daß der Schlüsselsatz des von Dr. Fischer vorgelegten Verkehrsentwurfes heißt: "Es muß davon ausgegangen werden, daß auf längere Sicht die für die Bundesrepublik Deutschland genannten CO₂-Reduktionsziele Wünsche bleiben."

Auf der Basis des Sekretariatsentwurfs hat der von unserer Seite benannte Experte, Professor Dr. Eckhard Kutter, einen Verkehrsberichtsentwurf erarbeitet.

Obwohl der Verkehrsbericht im September 1993 abgeschlossen werden sollte, hat das Plenum der Enquete-Kommission Anfang der Woche das Sekretariat beauftragt, beide Entwürfe, soweit wie möglich, zusammenzuschreiben.

Anscheinend fürchtet Dr. Klaus Lippold, der Vorsitzende der Enquete-Kommission, daß die wissenschaftlichen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Sekretariats wieder einen Bericht schreiben, der die Verkehrspolitik der Regierung nicht ausreichend lobt und stützt. Jedenfalls dürfen sie nur unter Kontrolle arbeiten.

Die Regierungsvertreter in der Enquete-Kommission verhindern jede inhaltliche Diskussion. Die Arbeitsgruppe Verkehr, die auf unsere Initiative hin eingesetzt worden war und den Verkehrsbericht diskutieren sollte, wird nicht eingeladen. Die nächsten Kommissions-Sitzungen wurden abgesagt. Statt der Diskussion und Auseinandersetzung über Inhalte findet eine Trickserie hinter den Kulissen statt.

Vermutlich fürchten die Regierungsvertreter, keine Mehrheit in der Enquete-Kommission zu haben, weil einige von ihnen benannte Experten wissen, daß ohne eine Wende in der Verkehrspolitik die Klimaprobleme nicht zu bewältigen sein werden.

So bleibt uns nur, in Zusammenarbeit mit Professor Dr. Kutter, einen Entwurf in der Enquete-Kommission vorzulegen und zur Abstimmung zu bringen. Wenn er keine Mehrheit findet, muß er als Min-

derheitsmeinung dem Bundestag vorgelegt werden. Die Chancen, daß unsere Vorstellungen eine Mehrheit finden, stehen jedoch nicht schlecht.

Im Vordergrund aller Maßnahmen steht die Verkehrsvermeidung. Das betrifft einerseits die erzwungene Mobilität, aber auch das verkehrsaufwendige Freizeitverhalten. Fast 50 Prozent der Pkw-Nutzung entfallen auf den Freizeitbereich. Aber auch die dramatischen Zuwachsraten im Flugverkehr gehen weitgehend auf Urlaubsverkehr zurück. Auch beim Güterverkehr gibt es vermeidbare Transportleistungen, die sich durch die extreme Arbeitsteilung ergeben.

An zweiter Stelle steht die Verlagerung der Verkehre auf weniger klimaschädliche. Das betrifft im Personenverkehr beispielsweise die Überwindung kurzer Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Fast 20 Prozent der Pkw-Fahrten liegen unter zwei Kilometer. Es geht aber auch um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Schließlich geht es um eine weniger schädliche Abwicklung des Verkehrs. Das Zwei-Liter-Auto ist zum Beispiel technisch möglich. Die Wirkungsgrade von Pkws liegen bei etwa 17 Prozent. Wenn Motoren und Getriebe nicht mehr einseitig auf Höchstgeschwindigkeit und hohe Beschleunigungswerte ausgerichtet werden, können sie erheblich gesteigert werden.

Wenn die Enquete-Kommission keine mutigen Empfehlungen zur Einleitung der Verkehrswende erarbeitet, ist eine wirksame Klimaschutzpolitik nicht zu haben.

(-/20. August 1993/rs/ks)

Autos vor Diebstahl schützen **Zur Notwendigkeit einer Initiative des Verkehrsministers**

Von Klaus Lennartz MdB

Nägel mit Köpfen muß Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann endlich beim Diebstahlschutz für Pkw machen.

Wenn alle drei Minuten in Deutschland ein Auto geklaut wird, muß der Verkehrsminister schnell handeln. Denn Leidtragende sind die Autofahrer, denen allmählich die Kasko-Prämien über den Kopf wachsen.

Wissmann soll deshalb nicht auf EG-welte Vorschriften warten. Das kann erfahrungsgemäß wieder eilenlang dauern.

Schon Anfang 1994 könnte Wissmann für alle neuzugelassenen deutschen Pkw-Fabrikate über 20.000 Mark eine Diebstahlsicherung vorschreiben, ohne mit der EG-Kommission in Konflikt zu kommen. Das kann so laufen wie in den 60er Jahren die Katalysator-Pflicht: Wir gehen vor, die EG kommt nach. Für die Automobil-Industria ist die schnelle Umrüstung technisch kein Problem. Die Technik der Kfz-Diebstahlsicherung ist bekannt und erprobt. Da brauchen wir keinen Satelliten-Schnick-Schnack.

Nicht zuletzt muß Wissmann auch die volkswirtschaftlichen Kosten des Auto-Klau-Booms im Auge behalten: Die Kfz-Diebstähle und die damit verbundene Polizei-Arbeit kosten unser aller Geld.

(-/20. August 1993/rs/ks)

Bonn muß aus dem Sommerschlaf aufwachen
Zu der Nichtumsetzung der EG-Richtlinie für Pauschalreisen durch die Bundesregierung

Von Heidemarie Wlaczorek-Zeul MdB
Europapolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion

Der erneute finanzielle Zusammenbruch eines deutschen Reiseunternehmens innerhalb weniger Tage mit der unerträglichen Folge, daß wiederum zahlreiche deutsche Touristen im Ausland nicht wissen, wie sie in die Bundesrepublik Deutschland zurückkommen und mit dem Gefühl der Hilflosigkeit allein gelassen werden, sollte die Bundesregierung nun endlich zum Anlaß nehmen, aus dem Sommerschlaf aufzuwachen.

Überfällig ist nunmehr das Eingeständnis der Bundesregierung, daß durch die nicht fristgerechte Umsetzung der einschlägigen EG-Richtlinie den betroffenen Urlaubern Schaden entstanden ist. Es kann meines Erachtens auch kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, daß die Bundesregierung den Geschädigten gegenüber ersatzpflichtig ist. Gegenteilige Behauptungen der Justizministerin sind angesichts der Not, in der sich viele deutsche Touristen in den letzten Tagen befunden haben und gegenwärtig wieder befinden, nicht nur zynisch sondern auch rechtlich nicht haltbar. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat in einem vergleichbaren Fall anerkannt, daß eine Ersatzpflicht des Staates, der es versäumt hat, eine EG-Richtlinie fristgerecht umzusetzen, durchaus gegeben ist. Die dabei vom EuGH aufgestellten Grundsätze sind auch hier anwendbar.

Die Geschädigten sollten angesichts der bisherigen starren und gegen die Verbraucher gerichteten Haltung der Justizministerin ihre Ansprüche der Bundesregierung gegenüber geltend machen und die in jeder Verbraucherzentrale ausliegenden entsprechenden Musterschreiben verwenden. Vielleicht kommt die Bundesregierung dann endlich auf den Einfall, die Geschädigten nicht einfach "im Regen stehen zu lassen", sondern ihnen zumindest das Angebot einer schnellen unbürokratischen Hilfe durch eine pauschale Ersatzleistung anzubieten! Oder will sie den Geschädigten nunmehr zusätzlich auch noch den möglicherweise jahrelangen Gang durch die Gerichte zumuten?

Überfällig ist auch eine einleuchtende Erklärung der Bundesregierung, warum es bisher nicht möglich war, diese EG-Richtlinie umzusetzen. An der angeblich vom Bundesminister für Wirtschaft vorgeschobenen Dienstleistungsfreiheit in der EG, die der Einrichtung eines entsprechenden Pflichtfonds der Reiseunternehmen entgegenstehen soll, kann es ja wohl nicht liegen. Anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft war die Umsetzung der Richtlinie jedenfalls möglich; und auch dort gilt die Dienstleistungsfreiheit. Auch hätte die Bundesregierung, die sich ja sonst immer in der Rolle eines europäischen Vorreiters sieht, dazu ausreichend Zeit gehabt, nämlich seit Sommer 1990!

Bundeskanzler Kohl, der vorgibt besonders europafreundlich zu sein, muß sich deshalb auch fragen lassen, warum er es zugelassen hat, daß durch die Nichtumsetzung der Richtlinie innerstaatliches Recht hinter EG-Rechtsvorschriften zurückbleibt. Hier hätte durchaus die Chance bestanden, den Bürgerinnen und Bürgern zu zeigen, daß Brüssel eben kein bürgerfremder Moloch ist, sondern durch diese Richtlinie berechnete Belange der Menschen aufgreift und Schutzvorschriften zugunsten aller Urlauber schafft. "Europa" hätte durch die fristgerechte Umsetzung der Richtlinie vor der Hauptreisezeit eine für alle Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbare positive Konkretisierung erfahren.

(-/20. August 1993/rs/ks)
