

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 91520-0  
Telefax: (0228) 91520-12 (Redaktion)  
91520-15



## Inhalt

Der Transrapid ist zwar industriepolitisch interessant, verkehrspolitisch in Deutschland jedoch wenig sinnvoll. Einen Weg aus der Sackgasse weist Hans-Günter Naumann MdL.

Seite 1

Vor einer Rückkehr des Vetorechts im EU-Ministerrat warnt Klaus Hänsch MdEP.

Seite 2

Die rasche Klärung aller mit der Organspende zusammenhängenden Fragen fordert Gudrun Schwaich-Walch MdB.

Seite 3

49. Jahrgang / 61

29. März 1994

### Das Dilemma Transrapid

Für das industriepolitisch nützliche Projekt fehlt noch die verkehrspolitische Aufgabe

Von Hans-Günter Naumann MdL

Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion im Bayerischen Landtag

Der Transrapid - das Flaggschiff deutscher Technologie-Politik, das bis zum Jahre 1993 mit Zuschüssen des Bundes in Höhe von 1,8 Milliarden Mark gefördert wurde, soll nun endlich auf einer Referenzstrecke Berlin-Hamburg als Transportmittel der Zukunft dem internationalen Markt vorgestellt werden. Ein völlig neues elektromagnetisches Antriebssystem, das berührungsfrei auf eigener Trasse geführt wird, soll dank einer Geschwindigkeit von 400 Stundenkilometern die Reisezeit Berlin-Hamburg mühelos auf 53 Minuten reduzieren.

Trotzdem bleibt der Transrapid auf der genannten 285 Kilometer langen Strecke ein Dilemma - ein Dilemma zwischen ernstzunehmenden industriepolitischen Interessen Deutschlands einerseits und dem verkehrspolitischen Nutzen wie den finanziellen Möglichkeiten unseres Landes andererseits. Denn: Verkehrspolitisch brauchen wir Transrapid nicht.

Übereinstimmendes Ziel der europäischen Verkehrspolitik ist der Aufbau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, das den Westen, die Mitte und den Osten Europas umfaßt. Alle europäischen Staaten wollen sich daran beteiligen - durch die Vereinheitlichung der Spurbreiten, durch die Vereinheitlichung der Betriebs- und Signalsysteme und durch die völlige Modernisierung mit neuester Technik. Dieses Gesamtsystem lebt von seinen Umsteigeanzügen dank einer Fülle von Verknüpfungspunkten. Der Transrapid dagegen bleibt eine Inselösung.

Zur wirksamen Ausnutzung des Hochgeschwindigkeitsnetzes gehört, daß dieses System auch für den Gütertransport genutzt werden kann. Auch diese Möglichkeit scheidet für den Transrapid aus.

Verlag, Redaktion und Druck:  
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH  
Schumannstr. 2b, 53113 Bonn  
Postfach 1901 67, 53037 Bonn

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.  
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 62,50 mit  
zuzügl. MwSt. und Versand.

Verbinden Sie  
mit anderen Zeitungen  
einzelne Papiere



Hinzu kommt: Die Bahn würde durch den Transrapid auf ein attraktives ICE-Angebot verzichten müssen und auf den Regionalverkehr (Interregio) verwiesen werden. Die Einnahmeverluste der Bahn, deren Entschuldung mit großem Aufwand gerade begonnen wurde, werden auf 150 bis 200 Millionen Mark pro Jahr geschätzt. Es kann also nicht verwundern, daß die neue Bahn AG wenig Lust verspürt, als Betreiber für den Transrapid einzusteigen.

Die geschätzten Betriebsergebnisse für den Transrapid sind eher Wunschdenken als realistische Prognose. Ein Beispiel: Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen gehen von 14,5 Millionen Passagieren jährlich und von einem Zehn-Minuten-Takt in Spitzenzeiten aus. 1992 lag die Zahl der Bahnfahrer Berlin-Hamburg nur bei 1,3 Millionen und die der Fluggäste bei weit unter einer Million. Ob durch die Hauptstadtverlagerung nach Berlin und durch den Umstieg von Autofahrern auf den öffentlichen Verkehr die erhofften Wachstumsraten zustande kommen, ist mehr als zweifelhaft. Die völlig überzogenen Erwartungen bezüglich der Entwicklung der Passagierzahlen für den neuen Flughafen München sind ein warnendes Beispiel für das Verwechseln von Hoffnungen und Realitätssinn.

Industriepolitisch bleibt die Tatsache unumstritten, daß die deutsche Magnetschwebetechnik im internationalen Vergleich am weitesten fortgeschritten ist. Die Liquidierung des erreichten Wissensstandes durch Aufgabe wäre politisch bewirkte technologische Amputation. Es kommt deshalb darauf an, eine Einsatzmöglichkeit für den Transrapid zu finden, bei der er

1. seine Vorteile als Schell-Beschleuniger trotz Inselfösung voll zur Geltung bringen kann und
2. nicht mit einer der beiden hochentwickelten europäischen Rad/Schiene-Technologien - erfolglos - konkurrieren muß.

In Frage kommen deshalb Anwendungstrecken in Ländern, die eine neue Schieneninfrastruktur aufbauen wollen. Die deutsche Mitfinanzierung wäre nicht nur vertretbar, sondern auch sinnvoller als die Finanzierung eines doppelten Bahnsystems in Deutschland, das sich gegeneinander tot konkurrieren würde. Die weitere Prüfung von Anwendungstrecken in den schienenlosen Gebieten des Südens der USA geben vor dem Hintergrund einer neuen Energie- und Verkehrspolitik der Clinton-Regierung Sinn.

Im Zweifelsfall müßte und könnte eine kurze Anwendungstrecke in Deutschland - beispielsweise eine Verbindung zwischen der Stadt Berlin und dem neuen Flughafen bei Berlin - gebaut werden, die die technologische Stärke des Transrapid-Systems dokumentiert, den Nutzen der industriepolitischen Investitionen aktiviert und Optionen für die Zukunft sichert.

(-/29. März 1994/hgs/ks)

\*\*\*\*\*

### **Keine Rückkehr des Vetorechts in Filzpantoffeln**

**Das Europäische Parlament wird eine Aushöhlung seiner Kompetenz verhindern**

**Von Klaus Hänsch MdEP**

**Stellvertretender Vorsitzender der Sozialdemokratischen Fraktion im Europäischen Parlament / Spitzenkandidat der SPD für die Europawahl**

Der Vorschlag der EU-Außenminister, die "Sperminorität" im EU-Ministerrat in der erweiterten Union nicht auf 23 zu senken, ist als ein erster Erfolg des Europäischen Parlaments zu werten. Es hatte einmütig gedroht, die Beitrittsverträge der EU mit Österreich, Schweden, Finnland und Norwegen nicht zu ratifizieren, wenn sich Großbritannien im Ministerrat durchsetzen würde.

Bedenklich ist allerdings, daß der Zeitraum, in dem künftig bei der EU-Gesetzgebung gegebenenfalls nach einer einvernehmlichen Lösung gesucht werden soll, nicht begrenzt ist. Das müssen die Staats- und Regierungschefs noch präzisieren. Im übrigen wird der Entscheidungsprozeß im EU-Ministerrat für die Öffentlichkeit noch undurchsichtiger. Daß künftig zwei oder drei Regierungen von 16 ausreichen, um ökologischen oder sozialen Fortschritt in der Europäischen Union zu blockieren, ist auch nicht im Interesse der Beitrittsländer.

Die SPD setzt sich dafür ein, daß der Beitritt Österreichs, Schwedens, Finnlands und Norwegens zur EU zum vorgesehenen Zeitpunkt möglich wird. Allerdings ist durch das magere Ergebnis der Verhandlungen von Ioannina die für die Ratifizierung der Beitrittsverträge notwendige absolute Mehrheit im Europäischen Parlament noch nicht gesichert. Schließlich könnte der Beschluß der EU-Außenminister die gerade erst erungenen Entscheidungsrechte des Europäischen Parlaments erheblich schmälern. Über eine Aushöhlung oder Änderung der im Vertrag von Maastricht festgelegten Mitentscheidungsrechte und Fristen wird es jedenfalls nicht mit sich reden lassen. Es wird bei der Prüfung des Außenminister-Beschlusses darauf achten, daß er nicht eine Hintertür für eine Rückkehr des Vetorechts in Filzpartoffeln öffnet.

(-/29. März 1994/hgs/ks)

\*\*\*\*\*

### **Verpflichtung zur Organspende?**

**Ein künftiges Transplantationsgesetz setzt Rechtssicherheit, Selbstbestimmung und  
Transparenz voraus**

**Von Gudrun Schaich-Walch MdB**

Selbstverpflichtung über den Tod hinaus - oder Verpflichtung zur Organspende? Zur Klärung dieser Frage gibt es den gesellschaftlichen Dialog zu führen und endlich zu einer rechtlichen Regelung zu kommen, die möglichst allen Anforderungen gerecht wird. Denen der Menschen, die auf eine Organspende warten, und denen, die zwar zur Spende bereit sind, aber doch gewisse Ängste und Unsicherheiten verspüren, wann es um ihr Sterben geht.

Diese Gespräche zwischen potentiellen Spendern und Empfängern, der Ärzteschaft, verschiedenen Gesellschaftsgruppen und der Politik sind schwer zu organisieren und zu führen, jedoch dringend notwendig. Der Regelungsbedarf wird uns durch solche immer wiederkehrenden Schlagzeilen deutlich:

- o "Weltweiter Organmangel läßt internationalen Schwarzmarkt erblühen".
- o "Verstümmelung, Ermordung und Organentnahme..".
- o "Hingerichtete Gefangene als Organbank Chinas".
- o "Crashtests mit Leichen".
- o "Spendenbereitschaft von Patienten als Aufnahmebedingung in einigen deutschen Kliniken."

Die fehlende Gesetzgebungskompetenz des Bundes ist neben der schwierigen inhaltlichen Grundsatzentscheidung ein weiterer Grund, weshalb bisher eine rechtliche Regelung fehlt. In der Frage der Zuständigkeit sind wir inzwischen einen Schritt weiter. Die Länder haben sich damit einverstanden erklärt ihre rechtliche Regelungskompetenz auf den Bund zu übertragen. Damit steht nun einer bundeseinheitlichen Lösung nichts mehr im Weg.

Allerdings ist die Organtransplantation ein heikles und sensibles Thema, weil eine Vielzahl von rechtlichen, medizinischen und ethischen Aspekten berücksichtigt werden muß. Sie bedeutet

für die einen die Hoffnung auf Rettung ihres Lebens oder die Heilung einer lebensbedrohlichen Krankheit. Auf der anderen Seite stehen die Menschen, die teils berechnete, teils unberechnete Ängste und Befürchtungen hegen, was ihren Willen und ihr Selbstbestimmungsrecht über den Tod hinaus betrifft. Verschärft wird diese Problemlage dadurch, daß viel zu wenig Organe zur Transplantation zur Verfügung stehen und deshalb viele Patienten aufgrund langer Wartezeiten ihren Operationstermin nicht mehr erleben.

Bei der Regelung der Organtransplantation gilt es deshalb, die Rechte der Toten und die der Lebenden gegeneinander abzuwägen, sowie die Autonomie des einzelnen gegenüber den Ansprüchen der Gemeinschaft (Nierentransplantation ist für den Patienten schonender und für die Gemeinschaft kostengünstiger als Dialyse) zu berücksichtigen. Ein künftiges Transplantationsgesetz hat deshalb die Aufgabe, Rechtssicherheit, Selbstbestimmung und Transparenz zu gewährleisten. Das primäre Ziel eines Gesetzes sollte nach meiner Auffassung die Schaffung der Rechtssicherheit und nicht die Organakquisition sein. Die Freiwilligkeit des Spendens und die Selbstbestimmung eines jeden über den eigenen Körper haben für mich im Vordergrund zu stehen. Ich bin der festen Überzeugung, daß eine in breitem Konsens gefundene Lösung zu hoher Akzeptanz und damit letztendlich zu vermehrter Spendenbereitschaft führen wird.

Wie ein Transplantationsgesetz aussehen könnte

Es werden zur Zeit drei Lösungen diskutiert:

- Widerspruchslösung:** Die Entnahme ist zulässig, wenn kein ausdrücklicher Widerspruch der Verstorbenen vorliegt.
- Informationslösung:** Zunächst werden vorliegende Willenserklärungen berücksichtigt. Fehlen sie, so werden die Angehörigen über den Willen der Verstorbenen befragt. Wenn diese keine Auskunft geben oder geben können, ist eine Entnahme zulässig, wenn sie in bestimmter Frist nicht widersprechen.
- Zustimmungslösung (ZL):**
- 'enge' ZL:** Die Entnahme ist nur zulässig, wenn die ausdrückliche Einwilligung der Verstorbenen vorliegt.
- 'erweiterte' ZL:** Liegt keine Willenserklärung der Verstorbenen darüber vor, werden die Angehörigen nach dem Willen der Verstorbenen befragt und um eine Entscheidung in deren Sinne gebeten.

Ich glaube, daß der 'erweiterten' Zustimmungslösung der Vorzug zu geben ist. Nur sie ist ethisch zu verantworten, da sie die Beachtung des Willens der Verstorbenen gewährleistet und mit unserem Grundgesetz vereinbar ist.

Weitere zu regelnde Punkte:

- Todesfeststellung:** "Hirntod" als Todesursache. Zwei unabhängige Fachärzte müssen zweimal - zeitlich verschoben - den Hirntod feststellen.

Wahrung der Pietät vor dem Leichnam.

Spenden dürfen nur unentgeltlich und freiwillig erfolgen.

Verbot des Organhandels.

Internationale Kooperation bei der Organverteilung nach transparenten Kriterien, die streng kontrolliert werden.

(-/29. März 1994/hgs/ks)

\*\*\*\*\*