

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 9 15 20-0
Telefax: (0228) 9 15 20-12 (Redaktion)
9 15 20-15

Inhalt

Kanzler Kohl verkauft SPD-Vorschläge als seine eigene Idee. Zum Wahlkampf präsentiert er den SPD-Vorschlag für ein Hilfskorps für humanitäre und Katastrophenhilfe, Walter Kolbow MdB deckt auf.

Seite 1

Das Auto nimmt eine Schlüsselposition beim ökologischen Umbau ein. Was sich am Auto und im gesamten Verkehrsreich ändern muß, zeigt Michael Müller MdB auf.

Seite 2

49. Jahrgang / 147

3. August 1994

Kohl, der Ideen-Klau

Kanzler nimmt Anleihe bei der SPD / Hilfskorps-Idee kürzlich erst abgelehnt

Von Walter Kolbow MdB

Verteidigungspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Es mutet schon merkwürdig an, wenn der Bundeskanzler in der Fernsehsendung "Fakt" beklagt, daß es mit der Hilfe für Ruanda zu lange dauere. Wer bestimmt denn die Richtlinien der Politik, wer führt dann diese Bundesregierung, wer verhindert bisher die Schaffung eines Hilfskorps? Bundesregierung und Koalition! Der Bundeskanzler hofft auf die Vergeßlichkeit der Öffentlichkeit: Noch im Mai diesen Jahres hat die Koalitionsmehrheit in allen beteiligten Ausschüssen des Bundestages den SPD-Antrag vom Mai 1993 (Drucksache 12/5045), ein deutsches Hilfskorps für humanitäre und Katastrophenhilfe zu schaffen, abgelehnt (Beschlussempfehlung und Bericht des Auswärtigen Ausschusses vom 1. Juni 1994, BT-Drs. 12/7774). Jetzt zieht Kohl diesen Vorschlag als seine eigene Idee aus der Tasche. Konsequenter und ehrlicher wäre es gewesen, seiner Partei in den Ausschüssen die Zustimmung zum SPD-Antrag, den er offensichtlich selbst für sinnvoll hält, zu empfehlen. In der anstehenden zweiten Lesung im Bundestag wäre das noch möglich. Aber das verbietet offensichtlich die kleinkarierte Parteipolitik, selbst wenn es um die Hilfe für Tausende leidender Menschen geht.

Anders als die SPD will der Bundeskanzler allerdings das Hilfskorps als Alternative zum Wehrdienst etablieren. Das heißt, er schafft damit neue Wehrdienstausnahmen. In die gleiche Richtung zielt der vorstoß der CDU, eine zweijährige freiwillige Dienstzeit bei der Polizei solle von der Ableistung des Wehrdienstes befreien - und das, obwohl das Verteidigungsministerium ständig betont, es stünden zu wenige Wehrpflichtige für den Dienst in den Streitkräften zur Verfügung. Aber das ist unerheblich, denn die Verteidigungspolitik wird anscheinend jetzt im Kanzleramt gemacht. Jedenfalls wird das jüngste Koalitionspapier zur Bundeswehr als leere Versprechung entlarvt. Endlich wird deutlich, was Regierung und Koalition von ihren Bekenntnissen zum Erhalt der Wehrpflicht halten - nämlich nichts. Mit Ihren Vorschlägen legen sie ganz bewußt die Axt an die Wehrpflicht, sie wird eine Möglichkeit unter mehreren Diensten. Der Weg zur allgemeinen Dienstpflicht scheint vorgezeichnet. Er wird in die Sackgasse führen. Für die erforderliche Grundgesetzänderung wird es keine Mehrheit geben.

***** (-/3. August 1994/hgs/ks)

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Schumannstr. 2b, 53113 Bonn
Postfach 19 01 67, 53037 Bonn

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

Printed on 100% recycled
and chlorine-free paper
Recycling-Paper



Auto und Umwelt: Schlüsselbereich für den ökologischen Umbau

Von Michael Müller MdB
Umweltpolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

1. Umweltpolitik darf nicht zum Medienspektakel verkommen

Auto und Umwelt, das ist das beherrschende Umweltthema dieses Sommers. Die Art der Debatte über die hohen Ozonkonzentrationen oder die ideologische Verbortheit im Verkehrsbericht der Klima-Enquete lassen jedoch befürchten, daß oft parteipolitische Taktik oder der Kampf um Überschriften im Vorwahlkampf im Vordergrund stehen, nicht aber die Lösung des ebenso drängenden wie schwierigen Problems der umweltverträglichen Neuordnung von Mobilität. Besonders schlagzeilenträchtig tut sich (wieder einmal) der Bundesumweltminister hervor, der heute dies und morgen was ganz anders ankündigt, aber bei dem letztlich alles nahezu folgenlos bleibt.

Welche fatalen Konsequenzen diese Als-Ob-Politik hat, zeigt sich beim Umgang mit den bodennahen Ozonbildungen, deren Konzentrationswerte stetig ansteigen und sich im Schnitt der letzten 15 Jahren nahezu verdoppelt haben. Aus Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen von Verkehr und Industrie entsteht unter längerer Ultraviolett-Einstrahlung das umwelt- und gesundheitsschädliche Reizgas. Seit sechs Jahren fordert deshalb die SPD-Bundestagsfraktion Maßnahmen gegen den Sommersmog.

Verschiedene Pflanzenarten werden schon ab $120 \mu \text{m}^3$ in ihrem Wachstum gehemmt. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit rät die Weltgesundheitsorganisation ab $150 \mu \text{m}^3$ zu Emissionsbeschränkungen. In Japan und der Schweiz wird ab $120 \mu \text{m}^3$ die Bevölkerung informiert. Die Europäische Union empfiehlt einen Vorsorgewert ab $110 \mu \text{m}^3$, ab $180 \mu \text{m}^3$ soll die Alarmstufe 1 mit ersten Einschränkungen gelten. In Norwegen werden bereits bei $100 \mu \text{m}^3$ Auflagen für den Verkehrssektor verhängt. In der Bundesrepublik gibt es bis heute keine Regelung für Ozonalarm.

Natürlich sind die Wirkungen von Tempolimit oder Verkehrsbeschränkungen auf die Ozonbildung vergleichsweise gering, wenn erst einmal hohe Ozonwerte erreicht sind. Sie können zwar die Höchstwerte um bis zu 20 Prozent reduzieren, aber in erster Linie müssen die Vorläufersubstanzen verringert werden. Es ist jedoch eine unseriöse Argumentation, wenn der Umwelt- und der Verkehrsminister mit diesem Hinweis Sofortmaßnahmen ablehnen, aber gleichzeitig nichts tun, um die Verkehrsemissionen an der Quelle zu verringern.

Weil bei den Ursachen zu wenig getan wird, wird zwangsläufig der Ruf nach Sofortmaßnahmen immer lauter. Entscheidend wäre es, die Verkehrszunahme zu bremsen, die durch die Dynamik der "Verkehrsspirale" charakterisiert ist. Diese Spirale hat sich über Jahrzehnte entwickelt, bestimmte organisatorische, räumliche und technische Strukturen hervorgebracht und kann nicht von heute auf morgen geändert werden.

Die drei entscheidenden Ansatzpunkte für eine ökologische Verkehrswende sind die "Kostenwahrheit" bei den Verkehrsleistungen, die Wiederherstellung und Stärkung einer dezentralen Raumordnung sowie die Einführung eines volkswirtschaftlichen Abwägungsverfahrens über die Art der Verkehrsinfrastruktur (Least-Cost-Transportation). Doch in weiten Bereichen ist das Auto noch immer tabu, das gilt insbesondere für den LKW, für den bis heute ökologisch und ökonomisch vernünftige Rahmenbedingungen fehlen. Hier zeigen sich auch die Ergebnisse der verfehlten Deregulierungspolitik in der Europäischen Union.

Trotz einiger politischer Ankündigungen passiert in diesen Bereichen faktisch nichts. So wird durch das tatsächliche Verhalten der zuständigen Bundesminister auch die Argumentation beim Sommersmog zur plumpen Ausrede. Wie beliebig und unglauwürdig diese Politik ist, zeigt sich an dem seit vier Jahren angekündigten Verordnungsentwurf des Bundesumweltministers zum Bundesimmissionsschutz-Gesetz Paragraph 40, bei hohen Luftbelastungen Verkehrsbeschränkungen zu ermöglichen. Er wurde flugs aus der Tasche gezogen, nachdem der öffentliche Druck wegen der Untätigkeit der Bundesregierung bei der Minderung der hohen Ozonwerte sehr groß wurde. Aber gerade in dieser wichtigen Frage sieht die Verordnung keine Regelung vor: Es ist eine Politik nach dem Muster "heiße Luft".

Die Folgen dieser Untätigkeit gehen nicht nur zu Lasten von Umwelt und Gesundheit. Insgesamt läßt sich die Entwicklung mit einem Dampfkessel vergleichen, bei dem der Druck immer größer wird. Der Ruf nach einschneidenden Sofortmaßnahmen wird lauter, weil ein berechenbarer und verlässlicher Umbau des Ver

kehrssektors nicht angegangen wird. So polarisiert und radikalisiert sich die öffentliche Auseinandersetzung, die sachliche Debatte wird noch schwieriger.

Wenn der Bundesumweltminister wegen der anhaltend hohen Temperaturen dann auch noch auf die reale Gefahr einer Klimakatastrophe hinweist, ist der ganze Vorgang nur noch peinlich. Das bodennahe Ozon trägt nämlich in einem Anteil von rund sieben Prozent an der Aufheizung des Treibhauseffektes bei. Was möglicherweise als Ablenkungsthema gedacht ist, macht tatsächlich das Nichtstun der Bundesregierung noch deutlicher.

2. Umweltverträgliche Neuordnung der Mobilität

Der Verkehrssektor ist neben der Energieversorgung ein Schlüsselbereich für Ökonomie und Ökologie. Er verzeichnet das stärkste Wachstum der Kohlendioxid-Emissionen, auf ihn entfallen rund 20 Prozent der nationalen CO₂-Freisetzungen. Der Ausstoß von Kohlenwasserstoffen ist zu 50 Prozent, der von Stickoxiden sogar zu rund 70 Prozent verkehrsbedingt und ist trotz Katalysator in den letzten zehn Jahren weiter angestiegen. Auch die Benzol-Emissionen liegen deutlich über dem Wert, der gesundheitlich als unbedenklich gilt. Es wird deshalb kein "sauberes, umweltverträgliches Zeitalter" geben, wenn es nicht zu Verkehrsvermeidung kommt und umweltverträgliche Verkehrstechnologien entwickelt und eingesetzt werden.

Das Supersachsystem Auto ist beispielhaft für Fehlentwicklungen in der Industriegesellschaft. Zweifellos hat die Massenmobilität durch den motorisierten Personen- und Güterverkehr wesentlich zum wirtschaftlichen Wachstum und zur Erweiterung der individuellen Freiheitsräume beigetragen. Zwischen 1950 und 1990 verachtfachte der motorisierte Personenverkehr seine Leistung von 88 auf 723 Milliarden Personenkilometer, davon entfallen heute nur 18 Prozent auf die öffentlichen Verkehrssysteme.

In den letzten 20 Jahren verdoppelte sich die Zahl der PKW, in der Bundesrepublik wurden Ende 1993 rund 50 Millionen Fahrzeuge (einschließlich Anhänger) gezählt, allein in den alten Bundesländern waren es 42 Millionen. In unserem Land sind fünfmal mehr Fahrzeuge registriert als in ganz Afrika. Unverändert hoch ist in den letzten Jahren das Wachstum des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs, bis zum Jahr 2000 wird in der Europäischen Union mit einer weiteren Zunahme um 50 Prozent gerechnet. Durch diese Entwicklung wurden gewaltige Zwänge und Abhängigkeiten geschaffen. Die Vorteile des Verkehrssystems schlagen in Gefahren und irreparable Schäden an der Natur um.

Es besteht kein Zweifel: Das motorisierte Verkehrssystem ist in seiner heutigen Form nicht zukunftsverträglich. Ziel muß deshalb eine ökologisch verträgliche und sozial gerechte Neuordnung von Mobilität sein. Angesichts wachsender volkswirtschaftlicher Kosten des motorisierten Verkehrs wäre auch aus ökonomischer Sicht ein Festhalten falsch. Nach der Untersuchung der Prognos AG über "Externe Kosten im Verkehrssektor", die im Auftrag des Bundeswirtschaftsministers durchgeführt wurde, liegen diese Verluste weit über dem, was der Staat aus verkehrsbezogenen Steuern und Abgaben einnimmt.

Die Neuordnung der Mobilität ist eine gewaltige Herausforderung, denn die Ursachen der Fehlentwicklungen sind einerseits so einfach und trivial wie das Auto vor der Haustür, aber im Ganzen doch so gewaltig, daß isolierte Teillösungen nur wenig helfen. Deshalb kommt es darauf an, daß sich die Politik auf klare Ziele und konzeptionelle Lösungen verständigt. Das wichtigste Ziel muß die Vermeidung des nicht notwendigen Verkehrsaufwands durch die Nutzung technischer und organisatorischer Möglichkeiten sein, um in der Raumordnung und Siedlungsentwicklung Funktionen zusammenzuführen und die "Nähe" wiederzuentdecken.

Andernfalls ist die Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen nicht zu erreichen, genauso wenig die Reduktion anderer Belastungen für Mensch und Umwelt (Flächenverbrauch, Waldsterben, Erkrankungen). Die Neuordnung der Mobilität ist eine gewaltige Herausforderung, die schnell in einem kleinkarierten Interessenstreit steckenbleibt. Die Debatte um Tempolimit zeigt, wie schwer wir uns selbst mit vergleichsweise "einfachen" Maßnahmen tun. Deshalb muß es auch zu neuen Formen der Entscheidungsbildung kommen. Die Politik stellt qualitative Zielvorgaben über Reduktionsziele und zeitliche Fristen auf, deren Umsetzung im Diskurs mit den wichtigsten gesellschaftlichen Gruppen konkretisiert wird.

3. Grundsätze und Handlungsempfehlungen

In allen Bereichen muß die Intensität des Einsatzes von Verkehrsmitteln abgebaut werden. Statt unverändert auf ein dynamisches Verkehrswachstum abzustellen, muß es zu einem Mobilitätskonzept der Zusammenführung und der Nähe kommen. Die angestrebten Minderungsziele erfordern Eingriffe, die weit

über die heutige Verkehrspolitik hinausgehen und auch kulturelle Aspekte einbeziehen, die heute weitgehend ausgeklammert werden (Statussymbol Auto). Von daher ist ein längerfristig angelegter und grundlegender Strukturwandel notwendig, der mit der heute aktionistisch und kurzatmig angelegten Politik nicht zu tun hat. Dabei darf es weder um die Tabuisierung des Blechlieblings Auto noch um seine Verteufelung gehen. Vielmehr können auch die zahlreichen Chancen genutzt werden, die sich durch moderne Organisations- und Informationstechnologien für die Vermeidung des Verkehrsaufwands erheben.

Für eine derartige Neuausrichtung müssen vier Ziele miteinander verbunden werden:

- a. drastische Verringerung der Verkehrsemissionen und Umweltbelastungen;
- b. die Wege müssen möglichst kurz werden, um sie bequem mit Alternativen zum Auto zurücklegen zu können;
- c. für weitere Wege müssen umweltverträglichere Verkehrssysteme ausgebaut werden;
- d. die Verkehrsangebote müssen für alle Bevölkerungsgruppen gleichberechtigt ausgerichtet werden.

Daraus ergeben sich vier Schwerpunkte für Maßnahmenpakete für ein integriertes Verkehrskonzept:

1. Internalisierung der Verkehrskosten durch ein differenziertes Instrumentarium zur schrittweisen Internationalisierung der volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs und zur Herstellung größerer Chancengleichheit für die öffentlichen Verkehrsangebote. Die Kostensteigerungen werden umso geringer ausfallen, je schneller es gelingt, das Auto und den Autoverkehr umweltverträglicher zu gestalten. Das gilt sowohl für die technologische Herausforderung als auch für die Entwicklung von Alternativen. Durch das schrittweise und berechenbar angelegte Vorgehen ist eine solche Umstrukturierung möglich.
2. Raumordnung und Siedlungsentwicklung: Voraussetzung für Verkehrsvermeidung. Besonders vorteilhaft sind verkehrssparende Raumstrukturen und die technisch-organisatorische Zusammenführung getrennter Funktionsbereiche. Die Potentiale hierfür können weitgehend unabhängig von internationalen Verfechtungen genutzt werden. Die Instrumente sind Baugesetzbuch, Bauordnungen, Landesplanung oder Finanzverteilung. Sie müssen durch Maßnahmen unterstützt werden, die ebenfalls raumwirksam sind: Ausbau der Infrastruktur für Fußgänger und Fahrrad, Parkraumbewirtschaftung, Verstärkung von Geschwindigkeiten, zweckentsprechende Gestaltung der variablen Kosten des Individualverkehrs.
3. Bessere Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrssysteme. Bis heute werden die einzelnen Verkehrsarten weitgehend unabhängig voneinander geplant ausgebaut. Durch die Einführung eines Least-Cost-Transportation - ähnlich dem Least-Cost-Planning in der Energieversorgung - kann es zu systematischen Abwägungsprozessen der Vorteile der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur und zu einer besseren Verknüpfung der unterschiedlichen Angebote kommen.
4. Neue Standards für Autos (Clean cars). Notwendig sind Maßnahmen der schnellen Effizienzsteigerung am einzelnen Fahrzeug, zum Beispiel durch gesetzliche Flottenverbrauchsregelungen oder durch ein Down-Sizing, die einen erheblichen CO₂-Minderungseffekt auslösen, wenn gleichzeitig das Verkehrswachstum gebremst wird. Durch eine stufenweise Absenkung der zulässigen Flottenverbräuche auf 5 Liter/100 km im Landesdurchschnitt und auf 3 bis 4 Liter/100 km kann auch die Internalisierung der wahren Verkehrskosten sozialverträglich geregelt werden.

Stärker als bisher müssen die Umweltvorschriften für den LKW erhöht und erweitert werden. Dies ist auch ein wichtiger Schutz nationaler Anbieter gegen das Umweltdumping ausländischer Konkurrenten.

Der Bundesverkehrsminister stellt für die Lösung der Verkehrsprobleme in erster Linie verkehrlenkende Maßnahmen heraus. Er verschweigt dabei, daß sie nur auf der Basis einer Verstärkung der gefahrenen Geschwindigkeiten funktionieren. Von daher können diese Leit- und Lenksysteme nur funktionieren, wenn es gleichzeitig zu Temporegulierungen kommt. Insgesamt bleiben die Wirkungen derartiger Maßnahmen beschränkt, wenn die Dynamik der Verkehrsentwicklung unangetastet bleibt.

(-/3. August 1994/hgs/ks)
