

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredaktion:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 9 1520-0
Telefax: (0228) 9 1520-12 (Redaktion)
9 1520-15

Inhalt

Der Bundesforschungsminister schaut zu, wie ihm der Finanzminister die Butter vom Brot nimmt. Die notleidende Forschungsförderung in Deutschland beklagt **Josef Vosen MdB**.

Seite 1

Klägliches Versagen bei seinem Auftritt vor der Weltbevölkerungskonferenz in Kairo wirft dem Innenminister **Karin Juncker MdEP** vor.

Seite 2

Der Tourismus sollte eine Schrittmachfunktion beim ökologischen Umbau der Industriegesellschaft einnehmen, empfehlen **Elke Ferner MdB** und **Carl Ewen MdB**.

Seite 3

Eine halbe Million neue Arbeitsplätze könnten in den nächsten fünf Jahren im Bereich Umwelttechnik geschaffen werden. Eine aktive Wirtschaftspolitik für Umweltechnologie fordern die niedersächsische Umweltministerin **Monika Griefahn** und **Siegmar Mosdorf MdB**.

Seite 5

49. Jahrgang / 174

9. September 1994

Mit einem Drei-Viertel Pfund ist schlecht wuchern Kritische Nachlese zur Debatte um den Forschungshaushalt 1995

Von **Josef Vosen MdB**
Forschungspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Der Bundesforschungsminister hat in der Haushaltsdebatte ein rosiges Bild der Situation von Wissenschaft und Forschung in Deutschland gemalt und sich selbst mit seinem unzureichenden Etat einverstanden erklärt.

Dieser Versuch, mit seinem Pfund zu wuchern, ist gescheitert. Er verfügt nämlich nur noch über ein Drei-Viertel Pfund.

So wenig, wie man mit einem Drei-Viertel Pfund wuchern kann, kann man mit neun Milliarden DM heutzutage noch erfolgreiche Forschungspolitik betreiben, wenn man eigentlich zwölf Milliarden DM nötig hätte. Noch einmal:

Wären die Aufwendungen der Bundesregierung seit 1986 für die Forschungsförderung nur jeweils jährlich mit der gleichen Steigerungsrate mitgewachsen wie der Bundeshaushalt insgesamt - also die durch und durch durchschnittliche Steigerungsrate -, so beliefe sich der Etat des Bundesforschungsministeriums für 1995 nicht auf 9,5 Milliarden DM, sondern auf 12,5 Milliarden DM.

Notleidend sind die wenigen großen Forschungseinrichtungen in den neuen Ländern. Erheblich notleidend sind inzwischen auch die dreizehn Großforschungseinrichtungen in den alten Ländern.

In der Informationstechnik wird seit fünf Jahren drastisch gespart und gekürzt, die Aufwendungen für die Umweltforschung sanken, in der Energieforschung wurden seit 1982 insgesamt schon Milliardenbeträge eingesammelt.

Gegenüber den völlig unzureichenden Ist-Ausgaben 1993 sollen die Ansätze für 1995 nochmals wie folgt drastisch gekürzt werden:

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 in Germany
mit umweltfreundlichen
Kraftpapier



beschränkt, sondern Frauen eine emanzipatorische Zukunftsperspektive eröffnet, können jedenfalls nicht auf die Unterstützung der Regierenden in Bonn zählen. Die beste Bevölkerungspolitik ist, den Entwicklungsländern die reale Chance zur Entwicklung zu geben, und das heißt für Frauen: Gleiche Beteiligung an Bildung und Ausbildung, gleiche Teilhabe an Entwicklungsprogrammen, Eröffnung einer eigenständigen ökonomischen Perspektive. Das ist freilich teurer als Gleifkannen voller Verhütungsmittel und wohlfeile, an der Realität vorbeigehende Ratschläge und politisch weit aufwendiger - weshalb die deutsche Ratspräsidentschaft sich diesbezüglich auffallend zurückhaltend gibt.

(-/9. September 1994/hgs/ks)

Freizeit und Mobilität - weniger ist mehr
Tourismus kann ökologische Schrittmacherfunktion ausüben

Von Eike Ferner MdB
Stellvertretende verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion und
Carl Ewen MdB
Tourismuspoltischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Die zur Urlaubszeit mit schöner Regelmäßigkeit wiederkehrenden Staus auf den Autobahnen haben den Streit über den richtigen Weg zur Vermeidung des Verkehrschaos und der damit verbundenen Belastungen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen durch den Verkehr wieder neu entfacht. Die Diskussion um die Ozonbelastung, das Tempolimit und um Grundsatzfragen der Verkehrspolitik ist unvermindert aktuell. Verkehrs- und Tourismuspoltik müssen Maßnahmen zum umweltgerechten Erhalt der Mobilität ergreifen.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen, sie bedeutet Lebensqualität, Freiheit und die Möglichkeit zur Persönlichkeitsentfaltung. Mobilität ist in der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft in erster Linie noch Automobilität. Diese Mobilität stößt längst an ökologische und ökonomische Grenzen, denn die Zuwachsprognosen des Verkehrssektors sind schwindelerregend.

Spätestens seit der Vorlage des Berichts der Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre zum Thema Mobilität und Klima" darf kein Zweifel mehr daran bestehen, daß das Ziel eines wirksamen Klimaschutzes in erster Linie durch Verkehrsvermeidung erreicht werden muß.

Der Verkehr zu Freizeit- und Urlaubszwecken ist freiwillig, keine Pflicht. Er macht inzwischen mehr als die Hälfte des gesamten Personenverkehrs aus, mit steigender Tendenz. Hier ergeben sich die größten Potentiale zur Verkehrsvermeidung und zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger.

Unsere Siedlungsstrukturen und die Art der Freizeitgestaltung verursachen immer mehr Verkehr, denn sie zwingen uns, auf dem Weg "Raus aus der Stadt, rein in die Natur" immer weitere Strecken zurückzulegen, vorzugsweise im eigenen Auto. Damit sind Freizeit und Tourismus einerseits Verursacher, andererseits Opfer der hohen Verkehrsbelastung. Mit hoher Schadstoffbelastung der Luft zahlen Fremdenverkehrsorte den Preis für ihre Attraktivität, Kurorte mit Durchgangsverkehr fürchten um ihr Prädikat.

Die politischen Instrumente zur Sicherstellung einer möglichst umweltgerechten Mobilität liegen im Bereich der Ökonomie, der Infrastrukturpolitik und des Ordnungsrechts. Sie für die Zukunft richtig einzusetzen ist Kern sozialdemokratischer Politik.

Dazu gehört der Einstieg in eine ökologische Steuerreform, die schrittweise und berechenbar den Energieverbrauch verteuert und so zu einer größeren Kostenwahrheit im Verkehr führt. Damit werden Strategien zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr und technischen Innovationen vorangetrieben.

Die Infrastrukturpolitik muß die öffentlichen Verkehrsträger eindeutig gegenüber dem Individualverkehr bevorzugen und deren Finanzierung sicherstellen.

Beim Ordnungsrecht kann die Industrie mit gesetzlichen Vorgaben leben, wenn sie klar formuliert sind und mit eindeutigen Zeitvorgaben versehen werden. Das betrifft die Grenzwerte für Energieverbrauch und Schadstoffausstoß. Das geforderte Drei-Liter-Auto kommt nur dann, wenn der Staat die richtigen Marktsignale gibt, die den Autoherstellern helfen, das Vernünftige auch verkaufbar zu machen. Der ständige Hinweis auf Wettbewerbsnachteile boykottiert zu Unrecht den Einstieg in eine ökologische Reformpolitik. Eine Verkehrspolitik, die ökologische und soziale Belange ernst nimmt, verabschiedet sich keinesfalls von der Automobilindustrie, sie setzt jedoch Zeichen für die Entwicklung neuer Produktgenerationen, die eine höhere Energie- und Rohstoffeffizienz aufweisen.

Die Verkehrsträger müssen stärker als bisher die Beförderungs- und Transportbedürfnisse der Menschen im Urlaub und besonders auch in der Freizeit kennenlernen und ihr Angebot darauf abstimmen. Gleichzeitig müssen die Verantwortlichen in den Fremdenverkehrsgemeinden auf die Verkehrsträger zugehen und gemeinsam bedarfsgerechte Angebote ausarbeiten. Integrierte Verkehrsentwicklungspläne brauchen den gemeinsamen Willen aller Beteiligten, des Handels, der Kommunalverwaltung, des Gastgewerbes und der Fremdenverkehrsstellen, Lösungen zu erarbeiten. Die lapidare Feststellung, Angebote des ÖPNV seien zwar wünschenswert, aber leider nicht vorhanden, muß der Vergangenheit angehören.

Der Einstieg in den integralen Taktfahrplan ist der richtige Weg, um im öffentlichen Verkehr eine attraktive und benutzerfreundliche Alternative zu schaffen. Der autofreie Besuch der Oper oder eines Konzerts wird dann nicht mehr daran scheitern, daß nach zwei Zugaben keine Busse oder Bahnen mehr fahren. Dabei müssen auch psychologische Elemente wie das Sicherheitsbedürfnis und das Prestigedenken der Fahrgäste berücksichtigt werden, denn die meisten von Ihnen haben die Wahl zwischen ÖPNV und Auto.

Die Bahn verfolgt ehrgeizige Ziele im Wettbewerb der Verkehrsträger. Auch bei der Bahn werden zur Zeit die Weichen gestellt, um das Angebot für den Fahrgast attraktiver zu machen. Das gilt sowohl für den Personalfernverkehr als auch für den zwar umsatzstärkeren, aber vernachlässigten Bereich des Personennahverkehrs. Im Zuge der Regionalisierung sind die Länder gefordert, das Angebot nicht zu vermindern, sondern auszubauen.

Der Flugverkehr ist extrem klimabelastend. Neben dem Verzicht auf Kurzstreckenflüge müssen technische Verbesserungen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, eine Reduzierung der Flughöhe und Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgen. Zur Kostenwahrheit gehört der Abbau der Steuerbefreiung des Flugbenzins im europäischen Rahmen um Wettbewerbsvorteile für Drittländer auszuschließen. Innerhalb Europas sind das Flugzeug, die Bahn und der Fernreisebus Konkurrenten. Verlagerungspotentiale auf die Bahn und den Fernreisebus müssen ausgeschöpft werden.

Es ist ein besonderes Anliegen der SPD, daß die Erfahrungen des Urlaubs und der Freizeit im Sinne eines bewußteren Umgangs mit der Natur, im Ausprobieren und Lernen neuer Lebensstile auf das Alltagsleben übertragen werden. Ein Fahrradurlaub kann das Umsteigen auch im Alltagsverkehr anregen. Gleiches gilt, wenn im Urlaub bewußt, oder aufgrund von Einschränkungen des Autoverkehrs, auf das Auto verzichtet wird und stattdessen attraktive Angebote des ÖPNV bereitstehen.

Gerade im Tourismus sind wirtschaftlicher Erfolg und Umwelt- und Sozialverträglichkeit des Angebots in idealer Form kombinierbar. Der wirtschaftliche Erfolg ganzheitlicher Tourismuskonzepte gibt uns recht. Der Tourismus kann eine Schrittmacherfunktion beim ökologischen Umbau der Industriegesellschaft einnehmen, das ist keine leere Worthölse.

(-/9. September 1994/hgs/ks)

500.000 Öko-Jobs bis zum Jahr 2000

Die Bedeutung der Umwelttechnik für den die wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland

Von **Monika Griefahn**
Umweltministerin in Niedersachsen
und **Siegmar Mosdorf** MdB
Vorsitzender der Kommission "Standort Deutschland"

Wer den Wohlstand sichern und die Herausforderungen der künftigen Märkte meistern will, muß die deutsche Wirtschaft technologisch wieder in Bestform bringen. Nicht der Rückschritt "in alte Zeiten" garantiert einen Spitzenplatz in der wirtschaftlichen Weltliga, sondern nur der technologische und ökologische Fortschritt. Nur wenn wir zu zukunftsfähigen Innovationen bereit sind, können wir uns wieder Vorsprünge erarbeiten, die den Standort Deutschland auch ökonomisch zur ersten Adresse machen. Neue Arbeitsplätze entstehen vor allem auch durch den Mut zur Innovation bei der Umwelttechnik. Das haben jetzt fast einjährige Untersuchungen des Büros für Technologiefolgeabschätzung (TAB) des Deutschen Bundestages ergeben. Auf Initiative der Sozialdemokraten hat das TAB im Herbst letzten Jahres mit Untersuchungen darüber begonnen, welche Bedeutung die Umwelttechnik für den Standort Deutschland hat. Der vorläufige Abschluß dieser Untersuchungen hat folgende Ergebnisse gebracht:

- Die Bundesrepublik Deutschland ist bisher mit einem Welthandelsanteil von 21 Prozent das größte Exportland für Umwelttechnik gefolgt von den USA mit 16 Prozent, Japan mit 13 Prozent, Italien mit zehn Prozent, Großbritannien mit neun Prozent und Frankreich mit acht Prozent. Auf dem europäischen Markt beträgt der deutsche Anteil sogar 33,7 Prozent.
- Schätzungen gehen für den Umweltschutzgüter-Weltmarkt derzeit von einem Volumen zwischen 500 bis 600 Milliarden Mark aus. Allein bis zum Jahr 2000 dürfte die weltweite Nachfrage nach Umwelttechnik auf eine Billion Mark ansteigen.
- Während für den europäischen Markt mit 4,9 Prozent von einer unterdurchschnittlichen Wachstumsrate beim Umweltschutzgütermarkt ausgegangen wird, werden beispielsweise für den asiatischen Raum jährliche Wachstumsraten in der Umweltschutztechnik zwischen von sechs bis sieben Prozent ausgewiesen. Die Ursache ist unter anderem darauf zurückzuführen, daß sich im Gefolge des hohen Wirtschaftswachstums in dieser Region die Umweltsituation dramatisch verschlechtert hat. Steigendes Umweltbewußtsein und eine langsam steigende Kaufkraft lassen hier für die Umwelttechnik einen interessanten Markt entstehen.
- Der Trend auf dem Weltmarkt geht hin zum integrierten Umweltschutz. Experten sind sich einig: nachsorgender Umweltschutz stößt an seine Grenzen, weil
 - * die Probleme nicht gelöst, sondern nur zeitlich und örtlich verschoben werden zum Beispiel auf Deponien,
 - * es für viele drängende Probleme keine oder nur ineffektive nachsorgende Lösungen gibt: Treibhausgase und der Verlust nicht regenerierbarer Rohstoffe können nicht ausgeglichen werden,
 - * Nachsorgeerfolge durch das Wirtschaftswachstum rasch zunichte gemacht werden,
 - * er zu unnötigen teuren Lösungen führt. Integrierte Alternativen sind für die Unternehmen mittelfristig kostensenkend,
 - * die Nachsorgeindustrie direkt von den staatlichen Regeln abhängt; es droht ein neuer "bürokratisch-industrieller-Komplex" zu entstehen, wo einerseits das Umweltordnungsrecht noch weiter ausgebaut wird und andererseits die Vermarktung der Produkte im Vordergrund steht und nicht die Problemvermeidung. Das heißt die Investitionen werden

in eine falsche Richtung gelenkt und es werden Produkte entwickelt, die zur Problemlösung nichts beitragen.

- Nach Schätzungen des DIW waren in den alten Bundesländern 1990 circa 203.000 Personen im Umweltschutzgüterbereich beschäftigt. Im Vergleich: das sind mehr Beschäftigte als zum Beispiel im Bergbau (182.000) und mehr als in der Eisenschaffenden Industrie (201.000). Rechnet man noch die Vorleistungsverflechtungen und den unmittelbaren Umweltschutz zum Beispiel Entsorgungsanlagen hinzu, so ergibt sich eine Beschäftigtenzahl von 546.000 Personen, das entspricht 1,9 Prozent aller Erwerbstätigen. Aufgrund des überproportionalen Wachstums wird erwartet, daß der Anteil bis zum Ende des Jahrzehnt auf 2,5 Prozent das heißt 786.000 Beschäftigte allein in den alten Bundesländern ansteigt. Für die Neuen Bundesländer wird eine Erhöhung von 134.000 auf 336.000 Personen geschätzt. In Deutschland könnten also bei einer aktiven Wirtschaftspolitik für Umweltechnik in den 90er Jahren mehr als 500.000 Öko-Jobs neu geschaffen werden.

Wenn wir die neuen ökologischen Herausforderungen meistern und zugleich unseren ökonomischen Spitzenplatz sichern wollen, dann sind jetzt besondere Anstrengungen bei der Förderung der integrierten Umweltechnik notwendig. Dazu muß die Industrie jetzt besondere Anstrengungen unternehmen. Zugleich muß der Staat günstige Rahmenbedingungen schaffen. Neben der ökologischen Steuerreform bieten sich folgende vier Handlungsmöglichkeiten an:

- In Deutschland muß in Zukunft mehr die integrierte Umweltechnik gezielt gefördert werden. Auf diesen "Richtungswechsel in der Umweltpolitik" sollten sich alle betroffenen Institutionen konzentrieren.
- Eine Schlüsselbedeutung für die integrierte Umweltechnik hat die Investitionsgüter-Industrie. Wenn schon die Ausrüster unserer Produktionskapazitäten sich an ökologischen Kriterien orientieren, dann wird integrierter Umweltschutz schnell und flächendeckend möglich. Um dieses gezielt zu fördern, wollen wir die Rahmenbedingungen (Investitionszulage, Abschreibungsbedingungen) für die Investitionsgüterindustrie im Rahmen eines Zukunfts-Investitions-Programms verbessern, wenn sie für die Herstellung von Maschinen weniger Rohstoffe benötigt und wenn die von ihr hergestellten Maschinen weniger Energie verbrauchen. Dieses Programm würde eine qualitative Veränderung unserer Produktionen bewirken, zugleich den Maschinenbau in Deutschland ankurbeln und damit die labile Konjunkturlage stabilisieren.
- Die Forschungserkenntnisse zur Verbesserung der Energieproduktivität und des Umweltschutzes in der Produktion müssen direkter und schneller in die wirtschaftliche Praxis umgesetzt werden. Deshalb schlagen wir die Ergänzung des bestehenden Netzes der "Technologie-Transferzentren" um "Öko-Transferzentren" vor. Die Energieelektroniker und die Umweltschützer müssen mit den Technikern und Ingenieuren in den Technologie-Transferzentren an der raschen Umsetzung der Erkenntnisse der deutschen Max-Planck- und Fraunhofer-Institute und der Universitäten sowie der Großforschungseinrichtungen arbeiten. Deshalb ist die Verbindung der bestehenden Technologie-Transferzentren mit den zu schaffenden neuen Öko-Transferzentren wichtig.
- Außerdem schlagen wir eine "Export-Offensive für Umweltechnik" vor. Damit könnten wir unsere Führung auf dem Weltmarkt für Umweltechnik ausbauen und zugleich durch technologische Spitzenleistungen mit entwicklungs-angepaßten Technologien den noch nicht so hoch entwickelten Volkswirtschaften helfen, ökonomische, technologische und ökologische Fehler zu vermeiden, die wir in unserer Entwicklung der Industriegesellschaft gemacht haben. Um eine solche Export-Offensive erfolgreich zu gestalten, müßten zum Beispiel bei der Finanzierungs-Absicherung von Exportgeschäften (Hermes) zu den Länderkriterien auch qualitative Kriterien kommen, das heißt, förderungswürdige Umweltechnik erhält Vorrang bei der Hermes-Absicherung. Außerdem fordern wir eine breite Beteiligung der deutschen Wirtschaft an Öko-Technik-Messen auf der ganzen Welt.

(-/9. September 1994/hgs/ks)