

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

Gegen ein Tempolimit gibt es
kein stichhaltiges Argument
betont **Robert Antretter MdB.**

Seite 1

Die Wahrung sozialer und
ökologischer Essentials im
SPD-Regierungsprogramm
verlangt **Detlev von Larcher
MdB.**

Seite 3

Die Umsetzung der EG-Richtli-
nie für Bildschirmarbeit fordert
**Dr. Marliese Dobberthien
MdB.**

Seite 4

Für eine stärkere Integration
des Luftverkehrs in das ge-
samte Verkehrssystem plädiert
Klaus Daubertshäuser MdB.

Seite 6

49. Jahrgang / 55

21. März 1994

Anmahnung einer Korrektur

Gegen ein Tempolimit gibt es kein stichhaltiges Argument

Von **Robert Antretter MdB**

Mitglied der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion

Die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen, Bundesstraßen und in Wohngebieten ist seit Jahren verbindliche Beschluslage der Bundespartei und der Bundestagsfraktion der SPD. Die Mitglieder des Parteivorstands sind deshalb verpflichtet, den Entwurf des Regierungsprogramms in diesem Sinne zu korrigieren. Um partischädigende Interpretationen erst gar nicht aufkommen zu lassen, muß dies in der heutigen PV-Sitzung geschehen. Dies müßte umso leichterfallen, als aufgrund der kontinuierlichen Informationspolitik der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion bekannt ist, daß die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland bisher weitgehend mit sach- und fachfremden Argumenten verworfen wurde.

Diffuse, mehr im "psychologischen" Raum angesiedelte Argumente wie zum Beispiel "freie Fahrt für freie Bürger" treten an die Stelle von Erkenntnissen und Fakten. Im übrigen wurde die Effektivität einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung in der bisherigen Diskussion nicht ganzheitlich, sondern stets nur unter Einzelaspekten (Schadstoffe oder Kraftstoffverbrauch oder Verkehrsfluß oder Unfallhäufigkeit) diskutiert.

Folgende Sachargumente sprechen für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung:

- Die freie Geschwindigkeitswahl auf Autobahnen führt zu einer extrem ungleichmäßigen Geschwindigkeitsverteilung auf den Fahrstreifen und zu hohen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnellen und langsamen Fahrzeugen. Dies führt zum sogenannten "Stau aus dem Nichts", der dadurch entsteht, daß bei Störungen die nachfolgenden Fahrzeuge stärker bremsen als die jeweils vorausfahrenden.
- Die Durchschnittsgeschwindigkeit aller PKW-Fahrten auf Autobahnen liegt im Bundesgebiet bei circa 112-115 km/h. Bei Einführung eines generellen Autobahn-Tempolimits von 120 km/h würde sich dieser "Schnitt" auf längeren Strecken durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluß und dadurch seltener auftretende Staus nicht wesentlich verringern.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Schumannstr. 2b, 53113 Bonn
Postfach 1901 67, 53097 Bonn

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

Printed in Germany
mit 100% Recycling-Papier



- Der Schwerverkehr wird in Kürze aufgrund der EG-Richtlinie 92/6/EWG vom 10. Februar 1992 zum Einbau und Benutzung von elektronisch-mechanischen Geschwindigkeitsbegrenzern und damit zum Einhalten der Geschwindigkeit von 80 km/h gezwungen, so daß für PKW ausreichend Geschwindigkeitsdifferenz für zügige Überholmanöver auf Autobahnen verbleibt.
- Ein generelles Tempolimit leistet angesichts der zunehmenden Zahl von schadstoffreduzierten Fahrzeugen zwar keinen entscheidenden, gleichwohl aber einen nennenswerten Beitrag zur weiteren Minderung der Schadstoffemissionen. Dies gilt vor allem, weil die sogenannte Vollastabschaltung der Lambda-Regelung bei Katalysatorfahrzeugen nicht, beziehungsweise viel seltener anspricht.
- Mittelfristig werden Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallhäufigkeit sowie vor allem die Unfallschwere deutlich reduziert. Das häufig gehörte Argument eines angeblich geringen Einflusses auf die Zahl der Verkehrstoten kann nicht überzeugen. Aus ethischer Sicht ist es ebenso wenig vertretbar wie die "Umrechnung" eines Menschenlebens in volks- oder betriebswirtschaftliche Verrechnungseinheiten.
- Eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h fördert nachhaltig ein nervenschonendes, streßarmes und damit sicheres Fahren. Der von den Tempolimit-Gegnern behauptete Eintönigkeitseffekt, der zu Ermüdung führe, wird durch den geringeren Kräfteverschleiß des Fahrers zumindest ausgeglichen. Die entspanntere Fahrweise führt im Laufe der Zeit zu allgemeinem Umdenken im Straßenverkehr, fördert ein generell gelasseneres Verhältnis zum Automobil und schließlich aggressionsfreieres Fahrverhalten. Dies wiederum wird spürbar dämpfende Wirkungen auf den Benzinverbrauch und damit die CO₂-Emissionen haben.
- Ein generelles Tempolimit ist nahezu ohne Kosten sofort zu realisieren. Die Investitionskosten in Verkehrsleitsysteme sind dagegen erheblich; ihr Effekt ist nur kurzfristiger Natur.

Zusammenfassend ist bei sach- und fachgerechter Betrachtungsweise kein Argument gegen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen stichhaltig. Dies gilt auch für die Hinweise des Bundesverkehrsministeriums, daß ein generelles Tempolimit "nur" etwa 1,2 Prozent aller Straßen (nämlich die derzeit noch nicht limitierten Autobahnabschnitte) betreffe. Dem ist entgegenzuhalten, daß auf den Autobahnen immerhin circa 30 Prozent des gesamten Straßenverkehrs abgewickelt wird.

Der zur Zeit noch vollzogene "Alleingang" der Bundesrepublik Deutschland mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h, de facto also freier Wahl der Geschwindigkeit, liefert im europäischen Raum den Gegnern der deutschen Umweltpolitik unnötig Argumente. Am Ende wird die Bundesrepublik ohnehin durch eine einheitliche Regelung auf Gemeinschaftsebene zum Kurswechsel gezwungen. Dieser sollte - vor allem aus Gründen umweltpolitischer Glaubwürdigkeit - freiwillig vorweggenommen werden. Ansonsten drohen künftig weitere deutsche Vorstöße in Richtung besseren Umweltschutzes zu scheitern.

-/21. März 1994/rs/ks)

Soziale und ökologische Essentials nicht aufgeben
Der Entwurf für ein Regierungsprogramm muß zentrale Partei-Beschlüsse aufnehmen

Von Detlev von Larcher MdB

Der Entwurf für ein Regierungsprogramm enthält viele positive Elemente, für die die Parteilinke stets eingetreten ist, wie: Zukunftsinvestitionsprogramm für Ost- und Westdeutschland, Arbeits- und Strukturförderungsgesetz, Novellierung des Arbeitsschutzrechts, Reform der Arbeitsorganisation mit entsprechender Erweiterung der Mitbestimmung, Absage an mehr Selbstbeteiligung in der Krankenversicherung, Kinderlastenausgleich, Gleichstellungsgesetz, Ausbau der ökologischen Stoffwirtschaft, Programm "Kind, Gesundheit und Umwelt", Kernenergieabwicklungsgesetz, Anknüpfen der Forschungspolitik an die Humanisierung des Arbeitslebens, Eckpunkte der Staatsreform, Volksbegehren/Volksentscheid, Bekämpfung der Machtkonzentration in den Medien, Ausbau der Sozialunion in der EU, Abbau des Protektionismus der westlichen Industrieländer, Absage an Kriegsführung der Bundeswehr.

Dennoch darf nicht darüber hinweggegangen werden, daß der Entwurf zentrale Beschlüsse der Partei nicht aufgreift, zum Beispiel das Ziel der Vollbeschäftigung, eine antizyklische Arbeitsmarktpolitik, klassische Konjunkturpolitik, die bedarfsorientierte Grundsicherung und die Erhöhung der Mineralölsteuer.

Dies ist nicht nur deshalb nicht nachvollziehbar, weil es im Widerspruch zur Beschluslage der Partei steht, sondern auch, weil es sich um Forderungen handelt, die aus dem ersten Entwurf des Regierungsprogramms wieder herausgestrichen wurden.

Auf ganz grundsätzliche Kritik stoßen zwei Punkte:

1. Die Finanzbasis des Entwurfs ist nicht nur völlig unzureichend, sie ist auch nicht geeignet, die "Klein- und Mittelverdiener", die mit ganz großem Abstand die Hauptlast der Einnahmen der öffentlichen Hand (aller Steuern und Gebühren) zu tragen haben und unter der regierenden Koalition zur Melkkuh der Nation avanciert sind, für das Programm zu mobilisieren.

Der "Ersatz" des 7,5-prozentigen "Solidaritätszuschlags" der Koalition, der durch die Finanzierung der Bundesergänzungszuweisungen und durch den um sieben Prozent aufgestockten Länderanteil an der Umsatzsteuer ab 1995 schon verfrühstückt ist durch eine 10-prozentige Ergänzungsabgabe reicht nicht aus, um die erforderlichen Maßnahmen zu finanzieren. Allein die Steuerbefreiung des Existenzminimums (geschätzte Kosten 50 bis 70 Milliarden) und die Umstellung auf die Steuerfinanzierung der Arbeitsmarktpolitik (geschätzt auf 50 Milliarden), die in Gänze der Entlastung der Lohnnebenkosten zugute kommen soll, machen eine ungedeckte Finanzlücke von mehr als 100 Milliarden auf - ganz abgesehen von den anderen angekündigten nicht aufkommensneutral finanzierten Reformmaßnahmen, und hier wäre an erster Stelle die angekündigte und dringend notwendige Steuerentlastung der Klein- und Mittelverdiener zu nennen. Die Ausblendung der Aktualisierung der Einheitswerte von Grund und Boden ist vor diesem Hintergrund nicht minder unverständlich. Problemverschärfend ist, daß Heinz-Werner Meyer Recht hat: Die Bemessungsgrenze 50.000 DM ist zu niedrig.

Es gibt keine Alternative: Wenn wir die Wahl gewinnen und die Reformen umsetzen wollen, müssen wir uns das fehlende Geld bei den "leistungslosen Wertsteigerungen der großen unproduktiven Vermögen" (Kronawitter) holen. Auch hier vermissen wir den Bezug auf den Wiesbadener Beschluß eines "sozialen Lastenausgleichs von oben nach unten" und eine für die Menschen nachvollziehbare Konkretheit.

Georg Kronawitter hat recht: 'Jetzt muß die SPD die Interessen der 70 Prozent Niedrig- und Durchschnittsverdiener massiv vertreten und die zehn Prozent der Haushalte, die aber die Hälfte des privaten Gesamtvermögens - rund vier Billionen DM - besitzen ... heranziehen' - selbstverständlich unter Freistellung des Miet- und selbstgenutzten Wohnungsbaus und des produktiv genutzten betrieblichen Vermögens. Es ist eine interessierte Falschmeldung, eine kräftige Erhöhung der Vermögenssteuer würde zusammen mit einer Zuschlagsregelung bis zur fälligen Aktualisierung der Einheitswerte, einer höheren Besteuerung entnommener Gewinne, der nun auch Scharping zustimmt, sowie in Verbindung mit der von unserer Bundestagsfraktion geforderten Einschränkung des Bankgeheimnisses nicht mehrere Dutzend von Milliarden mobilisieren können!

2. Die zweite Grundsatzkritik bezieht sich auf die Absage an Tempolimit und allgemeine Energiesteuer und auf die angedeutete Bindung der ökologischen Steuerreform an eine "EU-weite Regelung". Es trifft die Parteibasis ins Herz, wenn eine Politik zur Reduzierung der Verkehrs-Emissionen, die bekanntlich exponentiell mit der Geschwindigkeit steigen, und gegen die Raser und Drängler auf Deutschlands Autobahnen und Landstraßen, die bekanntlich zu einem erheblichen Teil für die täglichen Unfallkatastrophen verantwortlich sind, als "primitiv" bezeichnet und mit dem Verweis auf nächtliche leere Autobahnen abgetan wird.

Wir haben keine Alternative: Erstens werden die Menschen nur dann der Politik der SPD vertrauen, wenn ihnen verständlich gemacht wird, daß die Partei fest entschlossen ist, die Steuerentlastung für die unteren 70 Prozent durchzusetzen und zugleich die entsprechenden Finanzmittel bei den restlichen 30 Prozent zu mobilisieren. Zweitens werden wir nur dann den weiteren Zulauf der GRÜNEN stoppen können, wenn wir am ökologischen Umbau der Industriegesellschaft, allgemeiner an den Grundsätzen, die die SPD der 70er Jahre erarbeitet hat, festhalten.

Die Parteilinke wird in den kommenden zwölf Wochen bis zum Parteitag für diese Essentials mit Entschiedenheit weiter eintreten.

(-/21. März 1994/rs/ks)

Die EG-Richtlinie für Bildschirmarbeit umsetzen

Bonn muß die Gesundheitsrisiken endlich ernstnehmen

Von Dr. Marliese Dobberthien MdB

Bereits seit Mai 1990 existiert eine EG-Richtlinie, die umfangreiche Schutzvorschriften für Bildschirmarbeitsplätze als europäische Mindeststandards festlegt und wesentlich bessere rechtliche Voraussetzungen für eine humanere und gesundheitsverträglichere Arbeit an Bildschirmen bietet als die geltenden deutschen Bestimmungen.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage "Bildschirmarbeit: Fruchtbarkeitsstörungen und Gesundheitsschutz" mußte die Regierung jedoch einräumen, daß diese Richtlinie noch nicht in nationales Recht umgesetzt wurde, obwohl die dafür vorgesehene Frist bereits seit Ende 1992 abgelaufen ist.

Als Ursache für die Verzögerung gibt sie an, daß erst das Arbeitsschutzrahmengesetz verabschiedet sein müsse. Dieses Gesetz stelle die notwendige Rechtsgrundlage für die Verordnung zur Bildschirmarbeit dar.

Überzeugend ist eine solche Begründung keinesfalls, lag es doch in der Hand der Regierung, frühzeitig einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen und sämtliche Bestimmungen aus dem Bereich des Arbeitsumweltschutzes der Europäischen Union in nationales Recht umzusetzen. Die Bundesrepublik gehört mittlerweile zu einer Minderheit von Staaten in der europäischen Gemeinschaft, in denen eine Umsetzung der Bildschirm-Richtlinie immer noch nicht erfolgt ist.

Insgesamt bleiben die Antworten der Bundesregierung ausweichend. Statt eindeutig Stellung zu beziehen und ihre Vorstellungen darzulegen, verweist sie auf einen im Bundesarbeitsministerium erarbeiteten Referentenentwurf der Bildschirmverordnung. Dieser entspreche dem Konzept der Bundesregierung, das hohe Schutzniveau der EG "1:1" zu übernehmen.

Sachlich ist diese Aussage nicht zutreffend. Auch GewerkschaftsvertreterInnen widersprechen dieser beschönigenden Interpretation:

- In dem Verordnungsentwurf werden die Beamten in Ländern und Kommunen nicht einbezogen.
- Der Geltungsbereich soll nur diejenigen Beschäftigten erfassen, die mehr als zwei Stunden am Bildschirm arbeiten. Sinnvoller wäre die Angabe eines Zeitwertes prozentual zur Gesamtarbeitszeit, da ansonsten Teilzeitbeschäftigte nicht angemessen berücksichtigt werden.
- Ausgeschlossen werden sollen auch alle tragbaren Bildschirmgeräte, was zur Benachteiligung von AußendienstmitarbeiterInnen führen wird.
- Die Ausführungen zur in der Richtlinie geforderten Arbeitsplatzanalyse sind unzureichend. Die Bundesregierung hält es nicht für erforderlich, externen Fachverstand hinzuzuziehen. Sie verweist lediglich auf das Beurteilungskriterium "gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse". Diese sind aber noch gering, obwohl Bildschirmarbeitsplätze häufig Mehrfachbelastungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aufweisen und die Forschung hinsichtlich der Kombinationsbelastungen noch lückenhaft ist. Die EG-Richtlinie geht weiter. Sie fordert, daß vom "neuesten Stand der Technik und der wissenschaftlichen Erkenntnisse" aus die Gestaltung der Arbeit zu erfolgen hat.
- Der Gesetzentwurf des Arbeitsschutzrahmengesetzes sieht die Einbeziehung psychischer Faktoren nicht vor. Der Berufsverband der deutschen Psychologen hat schon auf dieses Defizit des Gesetzentwurfes hingewiesen. Die EG-Richtlinie dagegen bezieht ausdrücklich psychische Belastungen als Gesundheitsrisiko mit ein. Es bleibt rätselhaft, wie somit das Arbeitsschutzrahmengesetz in der vorliegenden Fassung Grundlage für die Umsetzung der Bildschirmrichtlinie sein kann?

Statt sich hinter Ausflüchten zu verschanzten, sollte die Bundesregierung ihr Versprechen einlösen und die EG-Richtlinie zur Bildschirmarbeit tatsächlich "1:1" umsetzen.

Eine umfassende Überarbeitung des Verordnungsentwurfes ist daher geboten. Zudem riskiert die Bundesregierung eine juristische Blamage. Wenn es ihr in dieser Legislaturperiode nicht mehr gelingt, die Rahmenrichtlinien für den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und die Bildschirm-Richtlinie in nationales Recht umzusetzen, droht ein Verfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Verletzung des EWG-Vertrages.

Nicht nur angesichts der Übernahme der EG-Präsidentschaft ab Sommer diesen Jahres sollte dies verhindert werden.

(-/21. März 1994/rs/ks)

**Den Luftverkehr stärker ins gesamte Verkehrssystem integrieren
Leistungsfähigere Schnittstellen zwischen Flughäfen, Bahn und Straße schaffen**

Von Klaus Daubertehäuser MdB
Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion

Der Luftverkehr hat in wenigen Jahrzehnten eine Bedeutung erlangt, die niemand vorhersehen konnte. Nur mit seiner Hilfe kann der Bedarf an Verkehrsleistungen moderner Gesellschaften noch gedeckt werden. Ohne ihn wären Spezialisierung und Arbeitsteilung der heutigen Volkswirtschaft nicht denkbar. Aber nicht nur das Wachstum und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs, sondern auch seine Kosten sind in den letzten Jahren stärker in das Blickfeld des öffentlichen Interesses gerückt.

Investitionen in Flughäfen und Flugsicherungssysteme binden öffentliche Mittel, die immer knapper werden. Lärmbelästigung von Flughafenanwohnern und zunehmende Schadstoffemissionen der Flugzeuge zeugen zudem von den ökologischen Problemen des Luftverkehrs.

Luftverkehr muß deshalb in Zukunft mehr als Teil des gesamten Verkehrssystems gesehen und im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts mit den anderen Verkehrsträgern vernetzt und verknüpft werden. Auf längeren Strecken ist das Flugzeug unter dem Gesichtspunkt der Zeiteinsparung annähernd konkurrenzlos. Auf mittleren Strecken von 300 bis 500 km steht es dagegen im direkten Wettbewerb zu den anderen Verkehrsträgern Straße und Schiene.

Voraussetzung für eine bessere Integration der Verkehrssysteme ist die Schaffung einer Verkehrsinfrastruktur mit leistungsfähigeren Schnittstellen zwischen Flughäfen, Bahn und Straße, die den Einsatz des jeweiligen Verkehrsmittels entsprechend seiner spezifischen Vorteile und Leistungsmöglichkeiten zuläßt. Für den Kurz- und Mittelstreckenbereich bedeutet dies eine klare Vorrangstellung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels Bahn.

Durch die Entlastung des heute schon stark überbeanspruchten deutschen und europäischen Luftraums würde damit auch ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet.

Mit dem von der Europäischen Union initiierten Ausbau der europäischen Eisenbahnen durch Hochgeschwindigkeitsstrecken ist ein erster Schritt getan, um die Schiene gegenüber dem Automobil und dem Flugzeug wettbewerbsfähiger zu machen.

Bei einer entsprechenden Vernetzung aller Verkehrsträger wird sich der Luftverkehr stärker auf seine eigentlichen Vorteile konzentrieren. Preisgünstige Fernflüge und die schnelle Verbindung europäischer und internationaler Geschäftszentren sind nur zwei Beispiele dafür, daß Luftverkehr auch in Zukunft eine entscheidende Rolle bei der Bewältigung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung spielen wird.

(-/21. März 1994/rs/ks)

blick nach rechts

Der Jahrgang 1993 auf Diskette

Alle Ausgaben des Sozialdemokratischen Pressedienstes im Datenbank-/Präsentationsprogramm
(mit Such-, Edifier- und Exportfunktionen)

Preis: 49,- DM
(incl. Porto/Verpackung)

Bestellen (Bar/V-Scheck) bei
Sozialdemokratischer Pressedienst
Schumannstr. 2b
53113 Bonn