

„Die bessere Schulreform“

Information und Diskussion zum Volksbegehren

Mit Petra Münzel MdL und
Berhard Koch (Bayerischer Elternverband)
Dienstag, 8.2., 19 Uhr: „Goldener Stern“,
Gartenstadtstr. 6 in Trudering

Die WTO**Das Scheitern in Sattler... Wie geht es weiter?**

Vortrag und Diskussion mit
Wolfgang Kreissl-Dörfler MdEP

Donnerstag, 3.2., 19.30 Uhr, Selbsthilfezentrum München, Bayerstr. 77a/Rgb.

Grüne Anlaufstellen:**Stadtratsfraktion**

Bündnis 90/Die Grünen – rosa Liste,
Tel: 233 92 620
Fax: 290 41 05
e-mail: Stadtratsfraktion@
gruene02.m.uunet.de

Geschäftsstelle

Elke Büttner

Fraktionsvorsitzende

Siegfried Benker
Jutta Koller

Grünes Stadtbüro

(täglich von 15-18 Uhr),
Baumstr. 4, 80469 München
Tel.: 201 44 88
Fax: 202 18 14
e-mail: stadtbuero@
gruene.m.uunet.de
http://www.gruene.de/muenchen

MitarbeiterInnen

Annette Louis,
Liane Rohen,
Petra Tuttas

Stadtvorsitzende

Leo Klotz
Lydia Dietrich

Büro Bürgermeister

Hep Monatzeder
Tel. 233 92 482
Büroleitung
Stefan Scholer

Kreisverband München-Nord

Anja Berger,
Tel.: 18 70 36 26

Kreisverband München-Ost

Erwin Saint Paul,
Tel.: 44 88 672

Kreisverband München-Mitte

Anja Högl,
Tel.: 65 11 33 06 oder 0179 295 82 38

Kreisverband München-Süd

Uta Rupprecht, Tel: 725 22 07
e-mail: KVMuenchenSued@gmx.de

Kreisverband München-West

Hanna Strohmaier,
Tel.: 14 95 96 10

Grüne Jugend München

Markus Sippl,
Tel. 930 33 88
Sara Haußleiter,
Tel. 903 53 48

Impressum

Inhaber und Verleger:

Stadtratsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Marienplatz 8,
80331 München,

Redaktion MAMBA:
Markus Viellvoje (verantwortl.),

Christine Kugler, Alexandra Weiß,
Sedef Özakin, Stefan Scholer

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Günter Pangerl, Theresa Schopper, Bernd
Schreyer, Helmut Steyrer, Brigitte Tschersich

Die Zeitung ist für Mitglieder der Münchner
Grünen kostenlos.

Der Bezug im Jahresabo kostet derzeit DM 18,-/
Einzelpreis DM 3,-

Konzeption: Bernd Haak
Titellogo: Barbara Rueff
Druck: Ulenspiegel Druck und Verlag,
Besengassl 4, 82346 Andechs
Auflage: 2000

DIE GRÜNE**MAMBA**

Zeitung von B90/DIE GRÜNEN in München • Nachrichten aus Fraktion und Partei

**GLOBAL PLAYERS IM
ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR**

Wird es gelingen, auf dem freien Markt die Qualität zu sichern?



Fachgespräch in der Fraktion, von links: Frau Steffen (Bayerischer Omnibusverband) Fraktionsvorsitzender Siegfried Benker, Rechtsanwalt Dr. Heinze und Herr Hetzenecker (Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Regensburg).

Was drin ist:

Global Players im öffentlichen Nahverkehr	1
Rechtliche Regelungen im Überblick	4
Das Jahrtausend der Moderne - so nah und doch so fern	5
Qualität und Menschenwürde in der Pflege	6
Selbstbestimmung kostet Geld	7
Ein Grüner Tunnel für Giesing? Pro und Contra	8
Der Ochsenstreit	10
Reform der Münchner Grünen an Haupt und Gliedern	12
Spitze der Münchner Grünen im Berlin	13
Der Leopard aus München	14
Termine	15

Wird nach der Telekommunikation und der Energie auch der öffentliche Nahverkehr den global players zum Fraße vorgeworfen? Fest steht, dass auch der öffentliche Nahverkehr sich zukünftig dem Wettbewerb stellen muss.

Verantwortlich dafür ist ein komplexes und schwer zu durchschauendes Gefüge aus EU-, Bundes- und Landesrecht, das in vielen Bereichen eher Fragen aufwirft als Rechtsklarheit schafft. Zudem sind im Jahr 2000 weitere Novelierungen auf EU-Ebene zu erwarten, die unter Umständen schwerwiegende Konsequenzen für viele Wettbewerbs-

modelle haben können, über die momentan in den Kommunen nachgedacht wird.

Vor diesem Hintergrund lud die Fraktion Mitte Dezember Experten zu einem Fachgespräch ins Rathaus ein: Herrn Hetzenecker, (Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Regensburg), Herrn Rechtsanwalt Dr. Heinze und Frau Steffen vom Bayerischen Omnibusverband. Diskutiert wurde über den rechtlichen Rahmen, die Festschreibung von Qualitätsstandards und die Frage, wo die Kompetenz für den Bereich der Angebotsplanung anzusiedeln ist - eher beim Aufgabenträger oder eher beim Verkehrsunternehmen.

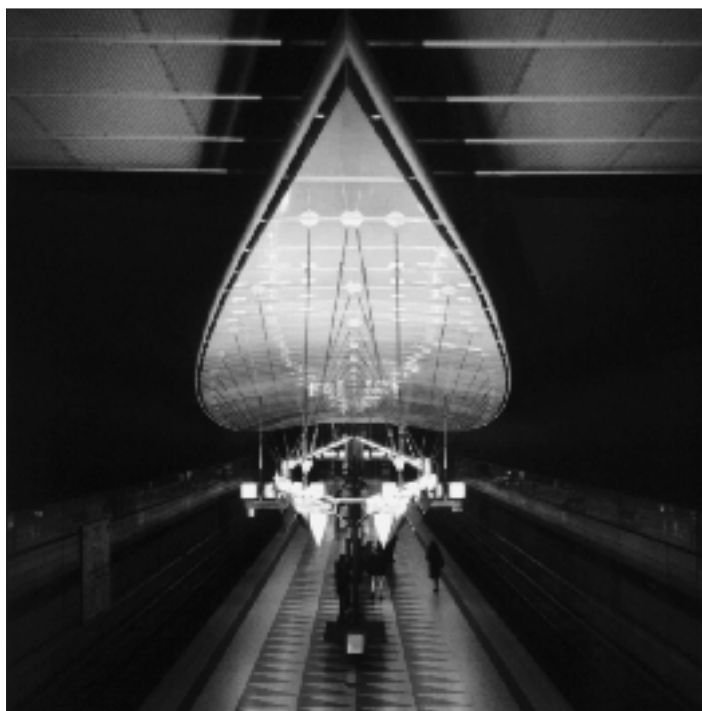
Eigenwirtschaftlich-gemeinwirtschaftlich

Grundsätzlich gibt es zwei Formen von Wettbewerb: Den Genehmigungswettbewerb bei eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und den Ausschreibungswettbewerb bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Diese Unterscheidung ist deswegen von großer Bedeutung, weil das Personenbeförderungsgesetz bei eigenwirtschaftlichen Verkehren nach Ablauf von Genehmigungen und bei Wiederbewerbung um die Konzession großzügigen Besitzstandsschutz für die Verkehrsunternehmen gewährleistet, während gemeinwirtschaftliche Verkehre unter den relativ strengen Wettbewerbsbedingungen der EU den Verkehrsunternehmen auferlegt oder gleich ausgeschrieben werden müssen (zu den rechtlichen Grundlagen siehe den Kasten S. 4). Um nicht dem Wettbewerb ausgeliefert zu sein, haben die Verkehrsunternehmen also ein großes Interesse, die Eigenwirtschaftlichkeit nachzuweisen.

Was aber bedeutet nun „eigenwirtschaftlich“? Eigenwirtschaftlich sind lt. Personenbeförderungsgesetz Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenseerträge im handelsrechtlichen Sinn. Unstrittig ist, dass Beförderungsentgelte und Mittel zum Ausgleich für Schülerfahrten die Eigenwirtschaftlichkeit nicht gefährden. Umstritten ist allerdings die Auslegung der „sonstigen Unternehmenseerträge im handelsrechtlichen Sinne“. Was ist zum Beispiel mit den Mitteln aus dem kommunalen Querverbund? Was ist mit Gesellschaftereinlagen, Eigenkapitalzuschüssen oder Verlustübernahmen? Hier bestehen gewisse Unklarheiten bezüglich der zulässigen Beihilfen nach europäischem Recht. „Der Gesetzgeber definiert den Weihnachtsmann als Osterhasen“ charakterisiert Rechtsanwalt Dr. Heinze das juristische Verwirrspiel.

Qualität im Wettbewerb

In diesen rechtlichen Grauzonen sind nach seiner Auffassung die Kommunen oder Verkehrsbetriebe selbst ge-



U-Bahnhof Hasenberg: Gehen bald die Lichter aus?
Die Außenstrecken der U-Bahnen machen besonders große Defizite.

fordert, rechtsschöpferisch tätig zu werden, indem sie den Rechtsrahmen in ihrem Sinne auslegen und es gegebenenfalls auf einen Rechtsstreit ankommen lassen. Weitere Grauzonen tun sich bei der Frage auf, wie im Wettbewerb qualitative Standards wie umweltfreundliche oder behindertengerechte Fahrzeuge oder die Tariftreue in einem entsprechenden Vertrag festgeschrieben werden können. Beim Genehmigungswettbewerb ist das Verkehrsunternehmen, das die Genehmigung bekommt, nur verpflichtet, den Tarif und den Fahrplan einzuhalten. Im Ausschreibungsfalle hingegen können qualitative Standards festgelegt werden, wobei noch unklar ist, wie weit die Vorgaben gehen dürfen, ohne als Diskriminierung im Wettbewerb zu gelten.

Knappes Kalkül

Der Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr zwingt die Unternehmen, hart zu kalkulieren. Dies wird sich auf die Tarife und Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals auswirken, auch in den kommunalen Verkehrsbetrieben. Schon heute schließen private Unter-

nehmen Verträge mit ihren Angestellten ab, die 30% unter den ÖTV-Tarifen der kommunalen Verkehrsunternehmen liegen - und sichern sich auf diese Weise erhebliche Kostenvorteile. Nun rächt sich die ÖTV-Tarifpolitik, die mit verschiedenen Arbeitgebern verschiedene Tarifverträge geschlossen hat: Chancengleichheit besteht für die kommunalen Verkehrsbetriebe nicht auf dem neuen Markt.

Effizienz durch Wettbewerb

Andererseits bietet der Wettbewerb für die Aufgabenträger die Chance, die öffentlichen Mittel effizienter einzusetzen und verkrustete Strukturen in Unternehmen aufzubrechen. Außerdem kommt bei gleichem Preis das Unternehmen mit dem besseren Angebot zum Zuge, was wiederum den Fahrgästen zugute kommt.

Allerdings ist - gerade wegen des Wegbröckeln des Querverbundes - zu befürchten, dass die Unternehmen radikale Einschränkungen der Leistungen und der Attraktivität vornehmen, um Kosten zu senken: Weniger Sicherheit, weniger Komfort und weniger Infor-

mation wären ebenso die Folge wie die Ausdünnung von Fahrplänen. Die Münchner Stadtwerke denken bereits öffentlich über Leistungseinschränkungen nach - „ein hilfloser Versuch, die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen“, urteilt Andreas Nagel von der Aktion Münchner Fahrgäste.

Global players auf dem Vormarsch

Durch den Wettbewerb wird sich die Unternehmenslandschaft ändern. Den kommunalen Verkehrsbetrieben droht die Gefahr, vom Markt gefegt zu werden. Vermutlich werden „global players“, die großen internationalen Verkehrsunternehmen, einen höheren Marktanteil erobern. Sie haben das finanzielle Rückgrat, um durch Preisdumping Konkurrenten auszuschalten und später in Monopolstellung die Standards und die Preise zu bestimmen. Man steht den global players allerdings nicht hilflos gegenüber. Durch entsprechende Vertragsgestaltung und -kontrolle und durch Zusammenschluss mittelständischer Unternehmen kann die Vielfalt der Konkurrenz durchaus erhalten werden.

Kommunale Strategien

Welche Möglichkeiten haben nun die kommunalen Verkehrsunternehmen, auf die veränderte Lage zu reagieren? Neben dem Verkauf des städtischen Verkehrsunternehmens - eine Option, die sicherlich keine Kommune ernsthaft in Erwägung ziehen wird - bleiben im Grundsatz zwei Strategien: Die Restrukturierung des Verkehrsunternehmens in zwei Töchter (wie z.B. Regensburg): Tochter 1 übernimmt die 'Altlasten' wie Pensionsrückstellungen und den Infrastrukturbereich und steht nicht im Wettbewerb. Tochter 2 konzentriert sich auf den career-Betrieb und versucht eigenwirtschaftlich zu agieren. Wird die Eigenwirtschaftlichkeit erreicht, dann kann nach der Logik dieses Modells höchstens der Fall eintreten, dass ein fremdes Verkehrsunternehmen bei der Genehmigungsbehörde vorstellig wird und die gleiche Leistung zu einem geringeren Preis anbietet. Inwieweit es jedoch möglich ist, die Eigenwirtschaftlichkeit für die gesamte zu erbringende Verkehrsleistung überhaupt

darzustellen und ob die Art der Einkünfte zum Nachweis der Eigenwirtschaftlichkeit überhaupt anerkannt werden, ist fraglich.

Eine etwas offensivere Strategie ist die Umstrukturierung des Verkehrsunternehmens, die auf der städtischen Seite das Primat der Aufgabenträgerschaft vor der Eigentümerschaft betont und den Regiebetrieb stärker auf die politische Seite zieht. In diesem Modell werden Regiebetrieb und Verkehrsbetrieb konsequenter getrennt, der Regiebetrieb und damit die ganze Angebotsplanung ist beim Aufgabenträger angesiedelt. Das Verkehrsunternehmen beschränkt sich in diesem Modell auf den reinen career-Betrieb. Laut PBefG ist es möglich, Linien zu bündeln und für diese Linienbündel die Genehmigung einzuholen. Damit wird eine Art interner Querverbund zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Linien möglich, die Linienbündel sind als Ganzes je nach Zuschnitt entweder eigen- oder gemeinwirtschaftlich. Damit kann die häufig befürchtete 'Rosinenpickerei' verhindert werden.

Konsens statt Konfrontation

Derzeit liegt ein Modell der Stadtwerke München vor, über das offenbar unter erheblichem Zeitdruck entschieden werden soll. Die Strategie dieses Modells ist, sich dem Wettbewerb zu entziehen und gleichzeitig die Angebotsplanung im Kompetenzbereich der SWM zu erhalten. Die Grüne Fraktion hat sich dagegen allen vorschnellen Festlegungen zur Zukunft widersetzt. Vorbild für eine offensive und integrierte politische Herangehensweise an die Liberalisierung des ÖPNV könnte Hessen sein: Dort wurden alle Akteure (Aufgabenträger, Verkehrsverbunde, Unternehmen, Betriebsräte etc.) an einen Tisch geholt und loteten zunächst im Konsensverfahren in drei inhaltlichen Arbeitsgruppen die neuen Anforderungen und besten Lösungsmöglichkeiten aus. Daraus wurde dann die neue Struktur des ÖPNV in Hessen entwickelt. Das für den 9. Februar 2000 geplante Stadtratshearing zu dem Thema könnte der Beginn einer solchen auf breiter Basis geführten Debatte in München sein.
Christine Kugler und Alexandra Weiß

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die aktuelle Ausgabe der Mamba widmet sich in ihrem Schwerpunkt erneut der Tätigkeit der Stadtwerke, diesmal den Verkehrsbetrieben. Die Gefährdung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs durch die Einführung des „freien“ Wettbewerbs bedroht ein Kernanliegen Grüner Kommunalpolitik. Wie soll es gelingen, den ressourcenfressenden Individualverkehr einzudämmen, wenn die Attraktivität von Bussen und Bahnen scheinbar einem gnadenlosen Preiskampf zum Opfer fällt? Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs sollte dazu ermuntern, das Auto öfter mal stehen zu lassen. Leistungseinschränkungen wie sie die Stadtwerke bereits angekündigt haben, sind da natürlich kontraproduktiv. Was dem Stadtrat und den einzelnen Fraktionen die Attraktivität der Öffentliche Nahverkehr wert ist, wird sich sehr konkret daran messen lassen, wieviel Geld man auszugeben bereit ist, um ihn attraktiv zu erhalten - Geld, in anderen Teilbudgets eingespart werden muss.

Unter allen denkbaren Sparmodellen gibt es keines, in dem die Senkung der Personalkosten nicht eine zentrale Rolle spielen würde. Bus-, Tram- und U-Bahnfahrer, die schon längere Zeit für die Stadtwerke arbeiten, konnten sich im Lauf der Jahre ein Einkommen sichern, das mit „bescheidenem Wohlstand“ umschrieben werden kann. Sie werden wohl ohne allzu große Einbußen davonkommen. Neu Eingestellte werden dagegen kräftige Abstriche hinnehmen müssen - 30 % weniger sind im Gespräch. Damit eine Familie zu ernähren, dürfte in München nicht leicht fallen. Busfahren wird anscheinend zum Billigjob degenerieren - wie viele andere Berufe auch. Dem sozialen Zusammenhalt in der Stadt ist das nicht dienlich.

Markus Viellvoye

Die wichtigsten rechtlichen Regelungen im Überblick:

EG Vertrag: Art. 92 I verbietet Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen. Art. 77 lässt Ausnahmen zu, die als Ausgleich für Leistungen im öffentlichen Interesse dienen.

EG-Verordnung Nr. 1191/69 (sog. Beihilfeverordnung) präzisiert Ausnahmen vom Beihilfeverbot, regelt Beihilfeverfahren und macht Vorgaben über den Einkauf von Verkehrsleistungen am Markt. Beihilfen sind im ÖPNV erlaubt, wenn sie zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen unerlässlich sind oder wenn sie als Ausgleich für Tarifiermäßigungen im Interesse bestimmter sozialer Gruppen vorgesehen sind. Beihilfen, die keine bestimmte Verkehrsleistung zum Gegenstand haben und nur zur Kapitalzuführung an das Unternehmen dienen, sind nicht zulässig.

Das **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** hat das Gewerbe für den straßengebundenen Personenverkehr inklusive Straßenbahn und U-Bahn zum Gegenstand. Besonders wichtig sind:

§ 8 definiert in Abs. 4 den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Nur wenn ausreichende Verkehrsbedienung eigenwirtschaftlich nicht erbracht werden kann, sollen öffentliche Zuwendungen nach Maßgabe des europä-

schen Rechts geleistet werden: sog. gemeinwirtschaftliche Verkehre, die ausgeschrieben werden müssen oder im Rahmen der Ausnahmeregelung in der EU-Verordnung einem Verkehrsunternehmen auferlegt werden können. § 9 regelt den Umfang der Genehmigung: Linienbündelung ist möglich. Nach § 13 a wird gemeinwirtschaftlicher Verkehr nach der Maxime der geringsten Kosten für die Allgemeinheit und dem Grundsatz der Gleichbehandlung genehmigt.

Das **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs** definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge durch die vom Landesrecht zu bestimmenden Aufgabenträger. Hierbei wird unter „ausreichender Bedienung“ eine angemessene Bedienung verstanden, die auch soziale und umweltpolitische Ziele der Allgemeinheit umfasst.

Das **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)** regelt Ziele, Aufgabenverantwortungen und Finanzierung im ÖPNV. Hier werden u.a. die Rolle der Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreie Städte), Art. 8, und des Nahverkehrsplanes, Art. 13, definiert. Die Ausschreibung im Wettbewerbsfall erfolgt nach VOL/A.

ZU VIEL BETON IN NEURIEM?



Auf einer Tour durch den neuen Stadtteil trafen sich Grüne Stadträte mit Bewohnern und BA-Mitglied Herbert Danner. Herberts Kritik an der ausufernden Verwendung des architektonischen Stilmittels „Betonmauer“ in dem neuen Stadtteil, traf nicht bei allen auf Verständnis.

Foto: Herbert Danner und Helmut Steyrer in Neuriem

DAS JAHRTAUSEND DER MODERNE - SO NAH UND DOCH SO FERN?



Sedef Özakin, Sozialreferentin der Grünen Stadtratsfraktion begegnet immer wieder jungen türkischen Frauen, die von ihren Männern schwer misshandelt werden.

Erst vor kurzem wurde ich mit einem Fall konfrontiert, in dem eine junge türkische Frau nicht nur von ihrem Ehemann sondern auch von dessen Angehörigen über Jahre hinweg immer wieder geschlagen, erniedrigt und am Ende auf die Straße gesetzt wurde, weil sie es wagte, den Schwiegereltern zu widersprechen. Traditionelle türkische Familien bevorzugen häufig in der alten Heimat aufgewachsene Mädchen als Ehepartnerinnen für ihre Söhne. Mädchen, die schon lange in Deutschland leben, gelten als schon zu sehr von westlicher Denk- und Lebensart beeinflusst, als weniger handlich - oft werden sie pauschal als „Huren“ betrachtet. Wer viel Wert legt auf die Familienehre, auf Gehorsam und Unterwürfigkeit gegenüber dem Ehemann und den Schwiegereltern, der holt sich seine Ehefrau aus der Türkei.

Gedemütigt, geschlagen, rausgeworfen

Selime C.¹ kam mit 18 Jahren nach Deutschland, um hier ihren fünf Jahre älteren Mann zu ehelichen. Sie gebar zwei Kinder, übernahm einen Großteil

der Hausarbeit und arbeitete nebenher noch als Putzfrau. Von ihrem schmalen Gehalt blieben ihr nur ein Taschengeld von 100 DM pro Woche, von denen sie zudem noch 55 DM Fahrgeld bezahlen musste, den Rest kassierte ihr Mann. Systematisch demütigte der Ehemann Selime - mit Vorliebe in Anwesenheit der Kinder. Immer wieder kam es zu Meinungsverschiedenheiten in der Familie, die schnell in Gewalt mündeten. Aus Angst abgeschoben zu werden und bei einer möglichen Trennung ihre Kinder zu verlieren, hat Selime C. sich nicht an die Polizei gewandt und sich jahrelanger Unterdrückung und Folter ausgesetzt. Mangels ausreichender Sprachkenntnissen war sie nicht in der Lage, sich um Hilfe von außen zu bemühen. Erst als ihr Mann sie schließlich aus der gemeinsamen Wohnung wies, kam sie auf Rat ihres Arbeitgebers vorübergehend in einem Frauenhaus unter.

Das Recht schützt die Täter

Geschichten wie diese scheinen einer längst vergangenen Zeit zu entstammen, sie passen nicht zum Jahrtausendwechsel und sind doch leider gar nicht so selten. Es ist erschreckend mitzuerleben, wie junge Frauen in der heutigen Zeit zur Befolgung von Werten und Vorschriften gezwungen werden, mit denen wir den Begriff „finstere Mittelalter“ assoziieren. Es ist erschreckend, dass die Ehemänner oder deren Familien sich keiner Schuld bewusst sind, denn sie sind der festen Überzeugung, dass Ungehorsam mit allen Mitteln bestraft werden muss - und dazu gehört auch schlagen, vergewaltigen, erniedrigen und einsperren. Der Versuch, diesen jungen Frauen, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind, zu helfen, scheitert oft an unseren ausländerrechtlichen Bestimmungen. Ich spreche hierbei insbesondere von jungen Türkinnen, die sich an die unterschiedlichsten so-

zialen Einrichtungen wenden, weil sie Unterdrückung, Misshandlung und Ausbeutung erlitten haben. Die jungen Frauen sind nicht selten gezwungen, zu ihren Ehemännern zurückzukehren, weil viele von ihnen noch keine vier Jahre in ehelicher Gemeinschaft in Deutschland gelebt haben. Erst ab dieser Zeitspanne genießen sie ein eigenständiges Aufenthaltsrecht. Trennen sie sich vorher von ihrem Mann, kann das sehr schnell zur Abschiebung führen. Die bisherige Regelung begünstigt also die Täter: Ein Ehemann, der seine Frau so prügelt, dass sie flieht, meldet der Ausländerbehörde die Beendigung der ehelichen Gemeinschaft und kann damit rechnen, dass sie abgeschoben wird.

Unterhaltsklagen sind aussichtslos

Und Abschiebung bedeutet für diese Frauen zumeist, zu der Familie zurückkehren zu müssen, die sie nach Deutschland verheiratet hat, weil sie sich davon eine finanzielle Besserstellung erhofft hat. Häufig ist aber selbst dieser Weg zurück verstellt, weil die Familie in Armut lebt und sich weigert, die Tochter wieder aufzunehmen. Sollte eine Frau sich dafür entscheiden, ohne Familie in der Türkei zu leben, so ist eine Unterhaltsklage aus der Türkei nach Deutschland aussichtslos. Im Herkunftsland geht es den Frauen in der Armut oft noch schlechter als bei den schlagenden Ehemännern und manche kehren zu ihnen zurück und ertragen die Folter weiter. Es ist allerhöchste Zeit, dass diese Zustände sich ändern. SPD und Grüne in Berlin haben vor kurzem einen Gesetzentwurf eingebracht, der ausländischen Frauen bereits nach zwei Jahren ein eigenständiges Aufenthaltsrecht einräumt. In Härtefällen soll die Frist sogar ganz entfallen können - ein richtiger, ein notwendiger Schritt in das neue Jahrtausend.

Sedef Özakin

QUALITÄT UND MENSCHENWÜRDE IN DER PFLEGE

„Qualität und Menschenwürde in der Pflege“ war eigentlich die Fragestellung, mit der die Grünen am Ende des Jahres der Seniorinnen und Senioren zu einer Veranstaltung einluden. Aber es kam ganz anders als geplant.

Die Pflege(versicherung) erhielt eine bescheidene Nebenrolle, die Betreuung Behinderter stand ganz im Mittelpunkt. Für die spontane Programmänderung gab es Gründe genug: Im völlig überfüllten Studio 3 der Pasinger Fabrik nützten Behinderte, ihre Angehörigen, Betreuer und die dazugehörigen Verbände die Gelegenheit, mit Katrin Göring-Eckhardt (MdB), Theresa Schopper (MdL), Stadtrat Siegfried Benker, dem Münchner Sozialreferenten Frieder Graffe und Oswald Utz vom Verein „Selbstbestimmt leben“ über die aktuelle Behindertenpolitik - teilweise recht heftig - zu diskutieren. Unter den Behinderten gibt es die Befürchtung, dass zahlreiche Berliner Gesetzesänderungen zu ihren Lasten gehen: Die Kürzung der Zivildienstzeit, 630-Mark-Jobs und das konsequentere Durchgreifen bei Schwarzarbeit in der Pflegebranche lassen Behinderte und ihre Freunde um ihre Betreuung fürchten. Zudem schwebt trotz Regierungswechsel in Berlin weiterhin das Damoklesschwert des § 3a des Bundessozialhilfegesetzes über ihnen. Zwar geht dieser vom Vorrang der ambulanten Betreuung aus, setzt jedoch gleich hinter diesen Satz ein ganz großes „Aber“: Der Vorrang gelte nicht, wenn „eine geeignete stationäre Hilfe zumutbar und eine ambulante Hilfe mit unverhältnismäßigen Mehrkosten verbunden ist.“ Es ist also kein Wunder, dass über 60 RollstuhlfahrerInnen und deren Angehörige die Gelegenheit nutzten, um ihrem Ärger Luft zu machen.

Schwarzarbeit ist weit verbreitet

Es ist ein offenes Geheimnis in der Stadt. Die rund-um-die-Uhr Betreuung



Theresa Schopper

der „Rollis“ gelingt seit Jahren nur mit Schwarzarbeit und 630-Mark-Jobs. Doch seit dem 1. April geht der Bund mit härteren Bandagen gegen das Arbeiten ohne Lohnsteuerkarte vor. Am 1. Januar sind in München die Übergangsfristen ausgelaufen, die den Behinderten und ihren Betreuern eingeräumt worden sind. Schwarzarbeit soll zu diesem Zeitpunkt in legale Arbeitsverhältnisse umgewandelt sein. Die etwa 180 Münchner Behinderten, die vollständig auf professionelle Pflegedienste verzichten und sich ihre Pflege selbst organisieren, beklagen, dass die Frist von neun Monaten zu kurz gewesen sei, um die Neuregelung umzusetzen. Sie befürchten, dass im nächsten Jahr keine HelferInnen mehr zu finden sind - eine existentielle Bedrohung für jemanden, der zur Bewältigung des Alltags auf die Hilfe Anderer angewiesen ist. Sozialreferent Friedrich Graffe versuchte den aufgebracht Betroffenen die Angst zu nehmen. Er versicherte, dass „niemand ohne Pflege bleiben wird“ und dass vor allem in schwierigen Fällen „gemeinsam ... Lösungen gesucht werden.“ Der Stadtrat hat bereits zusätzliche Gelder in Millionenhöhe zur Verfügung gestellt, um legale Arbeitsverhältnisse und Pflegedienste zu finanzieren. Graffe versprach, dass „Kontrollmitteilungen erst dann rausgeschickt werden, wenn umgestellt worden ist“. Dennoch geht die Angst um, dass die jetzigen Helfer in

Scharen davon laufen, wenn sie statt wie bisher 17,45 DM ab 1. Januar nur noch 14,00 DM pro Arbeitsstunde erhalten. Die Abzüge entsprechen dem Arbeitnehmeranteil für die Sozialversicherungen.

Verkürzung des Zivildienstes

Viel Kritik musste sich auch Katrin Göring-Eckhardt, gesundheitspolitische Sprecherin der grünen Bundestagsfraktion anhören. Bisher ist noch keine Änderung des § 3a BSHG in Sicht. Da half es auch nicht, dass Sozialreferent Graffe betonte, dass in München niemand gegen seinen Willen in eine Pflegeeinrichtung wird. Auf der anderen Seite sorgt eine bereits beschlossene Novelle für Ärger unter den Behinderten: Die Verkürzung der Zivildienstzeit von 13 auf 11 Monate. In den Augen der Behinderten lauert in dieser Maßnahme eine weitere Gefahr: Wer füllt dann die Betreuungslücken auf? Und wer bezahlt dies?

Mehr Chancen für Behinderte

Bei allem Ärger ging es in der überfüllten Pasinger Fabrik fast unter, dass die rot-grüne Berliner Regierungskoalition an einer Novelle des Sozialgesetzbuchs IX arbeitet, die in vielen Bereichen den Interessen der Behinderten entgegenkommt. Um nur einige Beispiele zu nennen: Die Indikation für die Gewährung von Gebärdendolmetschern wird zukünftig klar geregelt sein und psychisch behinderten Menschen werden bessere Rehabilitationsmöglichkeiten eingeräumt. Die neue Regierung setzt vor allem auf die gleichberechtigte Teilnahme am „normalen“ Leben. In der Konsequenz bedeutet dies eine verstärkte Unterstützung der beruflichen Integration. Auf eine Arbeitsassistenz soll ein individueller Rechtsanspruch bestehen, mit eindeutiger Zuordnung von Zuständigkeiten und klaren Finanzierungskonzepten. Wie die Veranstaltung gezeigt hat, ist die Situation für Behinderte vor

allem in der ambulanten Betreuung vorübergehend schwieriger geworden. Aber trotz des Ärgers bleibt festzuhalten, dass in keiner anderen deutschen Großstadt das eigenständige und

selbstbestimmte Leben behinderter Menschen so sehr verwirklicht ist wie in München. Die geplanten Änderungen im SGB IX zeigen, dass es auch der Bundesregierung durchaus ernst

ist, mit den im Koalitionsvertrag festgehaltenen Vorhaben.

Theresa Schopper

SELBSTBESTIMMUNG KOSTET GELD

...wenn sie mehr sein soll als ein schönes Wort

In München sehen etliche Pflegebedürftige ihr Recht auf Selbstbestimmung bedroht. Die Mamba lässt eine Betroffene zu Wort kommen.

Als Betroffene möchte ich zum Thema „Qualität und Menschenwürde“ in der Pflege einige Anmerkungen machen und insbesondere die Auswirkungen der geplanten Meldepflicht von Arbeitsverhältnissen im ambulanten häuslichen Pflegebereich schildern. Ich bin durch meine Behinderung in allen Bereichen des täglichen Lebens auf fremde Hilfe (Assistenz) angewiesen, da meine Kraft nicht ausreicht Dinge zu tun, die für nichtbehinderte Menschen selbstverständlich sind. Das beginnt mit dem morgendlichen Waschen und Anziehen und geht bis in die Nacht, da ich mehrmals umgelagert werden muss, um ein Wundliegen zu verhindern und Schlaf zu ermöglichen. Um es kurz zu machen und vielleicht auch etwas zu veranschaulichen: Stellen Sie sich doch einfach einmal vor Ihre Kraft würde nur noch ausreichen die Unterarme zu bewegen und Sie könnten nur Dinge bewältigen, die nicht viel mehr als 250 g wiegen! Die Auswirkungen auf Ihr Leben wären doch enorm.

Ein Stundenlohn von 11 DM

Es ist mir aber trotz meiner starken Einschränkung möglich, ein Leben in der eigenen Wohnung zu führen, meinen Interessen nachzugehen und meinen Tagesablauf selbst zu bestimmen und zu gestalten. Meine AssistentInnen, die ich dafür benötige, suche ich selber. Ich entscheide, wen ich einstelle und gegebenenfalls wieder entlasse. Ich habe also Personalkompetenz und

kann in dieser Angelegenheit selbstbestimmt entscheiden. Die Kosten für die AssistentInnen übernimmt die Stadt München. Bisher hat das Sozialreferat mir freigestellt, ob ich diese Arbeitsverhältnisse lohn- und sozialversicherungspflichtig anmelde oder schwarz abrechne. Ab Januar 2000 sollen alle Arbeitsverhältnisse legal angemeldet werden. Dies bedeutet für viele AssistentInnen einen Nettostundenlohn von ca. 11 DM. Diese Härte konnte bisher dadurch vermieden werden, indem viele AssistentInnen zu ihrer Festanstellung noch unangemeldet hinzuverdienten, um den geringen Nettolohn etwas aufzubessern. Die Legalisierung von Arbeitsverhältnissen ist grundsätzlich richtig und überfällig, gleichzeitig muss aber über bessere Arbeitsbedingungen verhandelt werden, um solche Härten zu vermeiden.

Vertrauensverhältnisse werden zerstört

In der Diskussion und auch von der Presse wurde aber der Eindruck erweckt, es handle sich in diesem Bereich ausschließlich um 630 DM-Jobs, wo der Nettolohn in der Regel bei 14 DM liegt. Das ist falsch! Viele behinderte Menschen, besonders jene mit einem hohen Assistenzbedarf haben in der Regel Teilzeit- oder aber auch Vollzeitbeschäftigte, die ihren Lebensunterhalt ausschließlich mit dieser Arbeit bestreiten. Der Nettolohn liegt hier nur bei ca. 11 DM. Viele Helfer werden deshalb kündigen oder sich in absehbarer Zeit anders orientieren. Langjährige Vertrauensverhältnisse können somit nicht weiter bestehen. Um eine qualitativ gute Pflege zu gewährleisten ist dieses Vertrauensverhältnis aber

unbedingt notwendig. Die finanziellen Rahmenbedingungen für die AssistentInnen müssen verbessert werden, um bestehende Beschäftigungsverhältnisse zu erhalten. Die Möglichkeiten sind vorhanden. Dies zeigt ja schon die Äußerung des Sozialreferenten Frieder Graffe, dass niemand unversorgt bleiben wird. Wenn durch die Neuregelung einige HelferInnen ihre Arbeit kündigen sollten, sei die Stadt bereit, ambulante Pflegedienste zu finanzieren, um die weitere Versorgung zu gewährleisten.

Recht auf Selbstbestimmung

Diese ambulanten Pflegedienste sind aber immer teurer als selbstbeschaffte Assistenz. Sie sind auch gleichzeitig ein Schritt hin zur Fremdbestimmung behinderter Menschen. Die Wahlmöglichkeit behinderter Menschen in Bezug auf die Organisation ihrer Hilfe muss erhalten bleiben! Hier ist jetzt auch die Politik gefordert. Die Grünen haben diese Forderung in ihrem Parteiprogramm ja schon konkret formuliert. Dort heißt es unter anderem: Behinderung und Pflegebedürftigkeit darf nicht dazu führen, dass Menschen in ihrer selbstbestimmten Lebensführung beschnitten werden. Das heißt aber auch: die Rahmenbedingungen müssen so geschaffen sein, dass es Menschen mit Behinderung tatsächlich möglich ist, selber geeignetes Personal zu finden. Werden die Arbeitsbedingungen immer schlechter haben wir kaum noch Chancen. Die Sachlage zwingt uns dann auf ambulante Dienste zurückzugreifen, die viele weder wollen noch brauchen.

Brigitte Tschersich

Ein Grüner Tunnel für Giesing? Dass ausgerechnet Grüne den Bau eines Tunnels fordern, um die Autos unter die Oberfläche zu verbannen, ist in der Münchner Verkehrspolitik sicherlich ein Novum. Der Widerspruch aus den eigenen Reihen kam denn auch prompt. Die Mamba lässt beide Seiten zu Wort kommen.

Mitnichten. Wir wurden vor 3 Jahren von den Bürgern unseres Stadtteils dafür gewählt, uns für die Belange dieser Bürger in einem grünen Kontext einzusetzen. Und Giesing (im BA 17 und 18) ist das verkehrsmäßig am stärksten belastete Gebiet der Stadt.

Neben dem Mittleren Ring gibt es hier die Stadtautobahn an der Ständler Straße, die Grünwalderstraße, Pilgersheimer- und Schwangastraße und noch einiges mehr. Aber was macht das schon? Ist doch eh' nur eine Vorstadt, drüberhalb der Isar. Was regen die sich denn auf?

Jahrzehntelang machen die Giesinger das jetzt mit. Waren es 1972 in der Tegernseer Landstraße noch unter 100.000 PKW pro Tag, kamen im Laufe der Zeit Brudermühl- und Candidtunnel hinzu und erhöhten das Verkehrsaufkommen um über 40 %. Und jetzt wird durch die drei neuen Ringtunnels und die Eschenrieder Spange noch mal die gleiche Steigerung erwartet. Mag ja sein, aber nicht auf Kosten der Giesinger Bevölkerung.

Seit drei Jahren bemüht sich die grüne Fraktion im BA 18 schon für die bestehenden Probleme Lösungen herbeizuführen. Wir haben Lärm- und Schadstoffmessungen veranlasst, eine Einwohnerversammlung (angeregt durch das grüne Urgestein Horst Esser) durchgeführt und diverse Initiativen gestartet (Dauerradaranlagen einrichten, BlmschG zur Geltung bringen, Verkehrsverbindungen zwischen Ober- und Untergiesing schaffen u.a.) - alles vergebens. Als KommunalpolitikerInnen stehen wir in der Verantwortung für das Wohl der anwohnenden Bevölkerung, wir können hier nicht länger tatenlos zuschauen. Wir müssen die ökologische und soziale

JA, SPINNEN DIE DENN DIE GIESINGER?

von Günter Pangerl,
Fraktionssprecher im BA 18

Säule des grünen Wirkens tragfähig machen.

Wir wissen durchaus, dass es grüne Initiativen gab, z.B. Glaseinhausungen der anliegenden Wohnhäuser oder eine Busringspur. Aber was wurde daraus? Gleiches Ergebnis wie bei den Initiativen im BA 18. Wir wollen endlich etwas verändern. Und hierfür scheint uns die Maximalforderung angemessen: Den Verkehr unter die Erde, und Ruhe für die Menschen oben.

Und damit die Initiative auch politisches Gewicht bekommt wollen wir sie mittels eines Bürgerbegehrens durchsetzen, wobei wir auch nichts gegen einen entsprechenden Stadtratsbeschluss hätten, den der wurde uns eine Menge Arbeit ersparen. Ein kleiner Nebeneffekt dabei wäre auch noch, zu dokumentieren, dass diese „unbedeutenden“ Bezirksausschüsse gar nicht so hilflos sein müssen, wie sie es derzeit noch in der kommunalen Hierarchie sind.

Wenn es stadtweit schon keine ausgewogene Verkehrspolitik gibt - von einer grünen Verkehrspolitik wage ich dabei ohnehin nicht zu sprechen -, dann kann die Folge davon nicht sein, dass nur die Bürger jener Stadtteile die sich nicht wehren, die Nachteile aufgebürdet bekommen: Die BewohnerInnen der Gartenstädte und Innenstadtbirke regen sich schon auf, wenn nachts um drei mal eine Autotür lauter klappert.

Wir können nicht den Radweg in der Sonnenstraße feiern und auf der anderen Seite die Bürger in Giesing mit dem täglichen Terror allein lassen. Wir müssen an beiden Fronten arbeiten. Nichtmotorisierten Verkehr und MVV ausweiten und Individualverkehr verträglich gestalten. Und dann sind wir wieder beim Tunnel: Es gibt letztendlich kein wirksameres Mittel, als die Anwohner vor den Autofahrern zu schützen. Und lest diesen Satz bitte

noch einmal: Den nur darum geht es uns, die Anwohner vor den Autofahrern schützen. Zwischen Candidtunnel und McGraw-Graben behindert keine Kreuzung oder Ampel die Autofahrer; die diese Strecke auch in Zukunft (mit oder ohne Tunnel) im gleichen Tempo und Verkehrsaufkommen passieren werden. Für sie ändert sich nichts. Wohl aber für die Anwohner.

Für diese dürfte ein Kostenaufwand von ca. 50 Mio. DM (incl. Auffahrten) durchaus gerechtfertigt sein, wenn wir daran denken dass für einen doppelt so langen Tunnel an der A 99 gerader mal 15 Mio. DM veranschlagt werden. Die Ein- und Ausfahrten sind schon heute vorhanden und müssten nur an den Tunnel angepasst werden; sie können bescheiden gehalten werden und dürften max. 20 % des Verkehrs transportieren. Die Gesamtbelastung ist allerdings wesentlich niedriger als heute. Und für den Rest wird eine innovative grüne Rathauspolitik doch wohl sorgen können, oder nicht?

Ich möchte aber auch betonen, dass die Grünen im BA 18, aber auch die anderen Fraktionen, Alternativen zum Tunnelbau offen gegenüberstehen - allerdings nur dann, wenn diese gleiche konkrete Formen annehmen wie das Bürgerbegehren. Wir im BA 18 sind nicht mehr bereit, uns weiterhin auf Kommissionen, Beratungen und Untersuchungen in der Zukunft vertragen zu lassen. Sollte der Stadtrat in MIP 1 genügend Mittel einstellen, die solche Alternativen ermöglichen und umsetzen, sind wir selbstverständlich gesprächsbereit.

Zeitgleich würde allerdings bis zu einer endgültigen Entscheidung der Prozess hin zu einem Bürgerbegehren nicht unterbrochen.

TUNNEL ALS LÄRMSCHUTZ - EINE SACKGASSE DER VERKEHRSPOLITIK

von Helmut Steyrer,
Stadtrat



Wer hier wohnt, ist arm dran: 145.000 Kfz am Tag auf der Tegernseer Landstraße

Tunnelbau am Mittleren Ring bringt verflüssigten Verkehr und Lärmschutz für eine begrenzte Anzahl von Betroffenen am Ring, aber zusätzliche Belastung für die weit größere Zahl der Betroffenen in den ungeschützten Ringabschnitten und an den Zufahrtsstraßen.

1990 war der Stop des schon vorbereiteten Baus des Petueltunnels eine zentrale Forderung der Grünen für ein Bündnis mit der SPD. Das durchzusetzen war einer unserer größten politischen Erfolge. Gegen unseren erklärten politischen Willen wurde 1996 durch einen Bürgerentscheid der Bau von drei Tunnel am Mittleren Ring beschlossen. Der Bürgerwille wird jetzt durchgesetzt, der Petueltunnel gebaut, zwei weitere Tunnel sind in Planung.

Doch durch den Vollzug wird die Entscheidung aus meiner Sicht nicht richtiger: Nach wie vor gilt, dass der Bau von Tunnel am Mittleren Ring das Ver-

kehrsaufkommen - je nach Abschnitt - um 10% bis 30% erhöhen wird, da das Autofahren in der Stadt erleichtert wird. Die Zunahme beim Individualverkehr geht zu Lasten des Öffentlichen Verkehrs, dessen Fahrgastzahlen trotz ständiger Netzausweitung schon jetzt stagnieren.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird die Bewohner der dicht besiedelten Hauptzufahrtsstraßen in die Stadt besonders belasten, da hier wirksamer Lärm- und Abgasschutz kaum möglich ist. Dennoch gibt es jetzt ausgerechnet aus dem Grünen Lager eine Initiative, den Ringabschnitt Tegernseer Landstraße zu untertunneln, begründet mit dem dringend notwendigen Lärmschutz für die Bewohner.

Tatsächlich ist dieser Abschnitt der am stärksten belastete am Mittleren Ring (ca. 145.000 KFZ pro Tag) und zugleich der am dichtesten bewohnte. Als Signal, dass hier dringend etwas geschehen muss, kann ich daher die Initiative „Untertunnelung“ sogar verstehen. Bloß geht die Idee des Tunnels aus vielen

Gründen in die falsche Richtung: Ein Tunnel unter der Tegernseer Landstraße würde das Verkehrsaufkommen am südlichen Mittleren Ring erhöhen.

Es besteht sogar die Gefahr, dass nach der Fertigstellung der A 99 der Fernverkehr von Westen nach Süden vermehrt über den Südabschnitt des Rings läuft, vor allem der Schwerlastverkehr in der Nacht. Die aufwendigen Rampenbauwerke, die wegen der vielen Hauptstraßenquerungen und -einbindungen auf kurzer Strecke nötig wären (Grünwalder Straße, Candidberg, Martin Luther-Straße, Chiemgau- und Soyerhofstraße), würden wie eine Berg- und Tal Landschaft den begrenzten Straßenraum zerpflügen, vor Wohngebäuden liegen und konzentrierte Lärm- und Abgasquellen darstellen.

Ein großes Maß an Oberflächenverkehr müsste dennoch bleiben. Von Verkehrsberuhigung könnte keine Rede sein. Die Kosten dieses aufwendigen Projekts würden hunderte von Millionen betragen. Hierfür gibt es zum jetzigen Zeitpunkt nicht die kleinste Finanzierungschance. Das Geld steckt in den drei von den Bürgern beschlossenen Tunnelprojekten, deren Verwirklichung noch weit ins nächste Jahrzehnt dauern wird. Ein Tunnelprojekt Tegernseer Landstraße ist daher zeitlich gar nicht absehbar.

So lange kann man mit Maßnahmen aber nicht warten. Anwohnerschutz am Mittleren Ring muss so bald wie möglich kommen. Daher haben die Grünen im Zusammenhang mit den Stadtratsbeschlüssen zum Tunnelbau am Mittleren Ring umfangreiche Maßnahmen zum Anwohnerschutz und zur Verkehrsminde- rung durchgesetzt: Passiver und aktiver Lärmschutz (bauliche Maßnahmen, Lärmschutzwälle, -wände und -fenster, Umsiedlungskonzepte, Lärmminde- rungsmaßnahmen).

Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Gebieten mit hohem Parkdruck zur Minderung des - nicht not-

wendigen - Individualverkehrs. Zuflusdosierung an den Hauptverkehrsstraßen durch Modernisierung der Lichtsignalanlagen. Attraktivitätssteigerung des ÖV durch vorgezogene Realisierung des Beschleunigungsprogrammes für Bus und Straßenbahn.

Für dieses Programm sollen jährlich 10 Mio. DM bereitgestellt werden, seine Umsetzung wird von uns mit Nachdruck betrieben.

Ohne diese Begleitmaßnahmen würde sich die Verkehrssituation durch den Tunnelbau am Ring in einem Ausmaß verschärfen, das wir weder den Menschen zumuten noch politisch überstehen würden.

Für Giesing bedeutet das: In der Chiemgaustraße sind wirksame Lärmschutz-

bauten und Umbauten möglich, um die Wohnqualität zu verbessern.

Dafür gibt es schon einen Vorplanung, die endlich fortentwickelt werden soll. In der Tegernseer Landstraße zwischen Grünwalder Straße und McGraw-Tunnel sind Lärmschutzmaßnahmen sehr schwierig.

Neben Lärmschutzfenstern bleibt als Möglichkeit nur die Grundrissveränderung in den Wohnungen, für die das technisch und kostenmäßig möglich ist, damit die Wohnbereiche in die ruhigen Innenhöfe orientiert sind.

Zugegeben sind das Notlösungen, denn konsequent wäre eine stufenweise Umnutzung der Gebäude von Wohnen in Gewerbe- und Lagerflächen und die Umsiedlung der Bewohner innerhalb

des Viertels in weniger belastete Gebiete. Ein solches Umsiedlungskonzept ist komplex, braucht die Bereitschaft der mitwirkenden Wohnungsbaugesellschaften und vor allem Geld und Zeit. Deshalb muss es umgehend vorbereitet werden.

Wir müssen das wesentliche Ziel, den motorisierten Straßenverkehr in der Stadt so weit wie möglich zu begrenzen, unvermindert weiterverfolgen.

Der Bau der Ringtunnel ist eine Niederlage für eine ökologische Verkehrspolitik, macht Anstrengungen für deren Stärkung aber noch notwendiger.

Dazu bedarf es einer Vielzahl von Schritten und keiner plakativen Radikallösungen, die nur neue Probleme bringen.

DER OCHSENSTREIT

Vom Nährwert städtischer Viehhaltung

Die Kommunalreferentin war „not amused“. Bitter beklagte sich Gabi Friderich, verantwortlich für die städtischen Güter, in einer Fraktionsitzung Ende Oktober über Schlagzeilen wie „Stadt München als Tierquäler.“

Ursache des Ärgers war ausgerechnet ein von den Grünen gestellter Antrag mit der Forderung, auf dem städtischen Gut Karlshof die Ochsenhaltung zu verbessern. Anlässlich der Kirchweihfahrt, die den Stadtrat dieses Jahr nach Karlshof führte, empfand Sabine Csampai die Haltung der Ochsen in engen Pferchen mit Spaltenböden und ohne jeglichen Auslauf als nicht mehr zeitgemäß. Schon am nächsten Tag formulierte sie den Antrag, einen Auslauf mit Freigehege für die Ochsen zu bauen. Von da bis zur negativen Schlagzeile für die Kommunalreferentin war der Weg nicht weit.

„Tierschützerisch tolerierbar“- reicht das?

400-500 Ochsen werden in Karlshof gehalten. Es sind Mastochsen, die an den Großmetzger Mayer-Murr oder, zur Wieszeit, an die Ochsenbraterei

verkauft werden. In den vergangenen Jahren wurden die städtischen Güter stets als ökologische Vorzeigeprojekte gelobt, ja der Öffentlichkeit als Muster für die Effizienz Grüner Umweltpolitik im Stadtrat angepriesen. Die Bedingungen, unter denen in Karlshof Ochsen gehalten werden, stuft das städtische Veterinäramt zwar als „tierschützerisch tolerierbar“ ein, sie sind mit diesem Öko-Image aber offensichtlich unvereinbar. Wie konnte das der Grünen Fraktion und dem Grün regierten Kommunalreferat so lange entgehen?

Zur Ehrenrettung der Grünen und der städtischen Landwirte muss gesagt werden, dass auf Antrag der Kommunalreferentin im Sommer 1999 der tiergerechte Umbau eines Stalles bereits beschlossen wurde und Jungtiere in Karlshof grundsätzlich auf Stroh stehen. Im übrigen genießen die Ochsen einen guten Ruf: Sie liefern Fleisch von begehrteter Qualität, werden ortsnahe vermarktet und überdies mit dem bei der städtischen Alkoholfabrik anfallenden Abfallprodukt „Schlempe“ gefüttert.

Letzteres ist der eigentliche Grund für die städtische Mastochsenhaltung, die für sich genommen kaum rentabel wäre: Die Stadt verfügt über Alko-

holbrennrechte (Industrialkohol), mit denen ca. 22 % der gesamten Umsatzerlöse der landwirtschaftlichen Betriebe erzielt werden. Die Schlempeverfütterung ist Teil eines Kreislaufs, ein Musterbeispiel für ökologisch sinnvolles Produzieren: Alkoholerzeugung - Verfütterung der Schlempe - Fleischerzeugung - Vergärung der Gülle in einer Biogasanlage - Verwendung des Endproduktes als Dünger für den Anbau der Alkoholgrundstoffe.

Die Aufgabe der Ochsenhaltung, die auch zur Debatte stand, wurde wegen des Interesses am Erhalt dieses ökologischen Gesamtkonzeptes abgelehnt. Statt dessen wurde der schrittweise Ausbau der Ochsenställe zu „Offenfrontställen mit Auslaufflächen“ beschlossen. Bis 2002 werden an den Längsseiten der Ställe die Holzplanen herausgenommen und ein teilweise überdachter Auslauf mit Stroheinstreu angebaut. Damit wären auch die Kriterien der neuen EU-Ökotierhaltungsrichtlinie erfüllt und die „Reizarmut“ (so das städtische Veterinäramt), unter der die Ochsen zweifellos leiden, vermindert sich wenigstens etwas. Insgesamt 700.000 DM lässt die Stadt sich die Umbauten kosten.



Jungochsen im Gut Karlshof

Warum keine Weidewirtschaft?

„Am liebsten wäre mir“, so Sabine Csampai, „wenn die Ochsen den ganzen Tag draußen herumlaufen könnten“ - und so stellen sich die meisten Städter wohl die artgerechte Haltung von Rindern vor. Was also spricht dagegen?

Das Kommunalreferat führt hauptsächlich Rentabilitätsgründe gegen einen Weidebetrieb an: Die elf städtischen Güter machten 1998 ein Defizit von knapp einer Mio. DM, Karlshof ist hier mit 395.000 DM verzeichnet. Die Neigung zu noch größeren Verlusten ist verständlicherweise gering. Weidewirtschaft bedeutet aber eine fast doppelt so lange Mastdauer, eine Verschlechterung der Fleischqualität sowie mehr Verletzungen und Krankheiten. Zudem hat der Karlshof nicht genügend Weideflächen und die vorhandenen bestehen überwiegend aus Moosböden. Weil die Ochsen sich nicht ganzjährig auf der Weide aufhalten können, wären Investitionen in die Stallungen trotzdem nötig.

Warum städtische Landwirtschaft?

Es stellt sich also eher die Frage, warum die Stadt überhaupt Landwirtschaft betreibt. Von den elf Gütern wirtschaften fünf nach den Kriterien des ökologischen Landbaus, zwei weitere wollen mittelfristig umstellen. Es gibt aber auch Betriebe, die wegen

SPD für mehr Nachtflüge

„Ein Schlag ins Gesicht der in der Flughafenregion lebenden Menschen“ ist nach Auffassung der Grünen Fraktion die Weigerung der Rathaus-SPD, sich gegen eine Aushöhlung des Nachtflugverbots auszusprechen. Die Grünen hatten Anfang Oktober beantragt, der Oberbürgermeister möge sich im Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH gegen die Lockerung des Nachtflugverbots aussprechen. Doch die SPD stimmte im Wirtschaftsausschuss zusammen mit der CSU einer Vorlage des Referenten Dr. Wieczorek zu, in der, so Grünen-Stadtrat Boris Schwartz, „Aspekte des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nur als störende Hindernisse bei der Sicherung von Marktanteilen im internationalen Flugverkehr vorkommen. Dieser Beschluss des Wirtschaftsausschusses ist ein Dokument abgrundtiefer ökologischer Ignoranz. Wann wird die SPD endlich begreifen, dass es sich langfristig nicht auszahlt, den Schutz der Umwelt zugunsten kurzfristiger Profitinteressen zu ignorieren?“

Im Referat für Arbeit und Wirtschaft ist man offenbar der Meinung, es sei die Funktion einer Nachtflugregelung, einen „Anreiz für Investitionen und zur Ansiedlung arbeitsplatzschaffender und luftfahrtspezifischer Ansiedlungen“ zu bieten (sic! Zitat Dr. Wieczorek), statt den in der Region lebenden Menschen wenigstens eine lärmfreie Nachtruhe zu garantieren. Als Anteilseignerin der Flughafen GmbH trage München auch Verantwortung für diese Menschen, die ohnehin erheblichen Belastungen durch Fluglärm ausgesetzt sind.

Das von der SPD stets im Munde geführte Arbeitsplatzargument ist in diesem Fall fadenscheinig. Die meisten Arbeitsplätze im Flugverkehr entstehen nämlich nicht in München, sondern in den Umlandgemeinden - und die haben sich in der Fluglärmkommission einstimmig gegen die Aushöhlung des Nachtflugverbots ausgesprochen. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wo für den Münchner Flughafen die Grenzen des Wachstums erreicht sind. Denn immer noch mehr Flugbewegungen für immer noch mehr Passagiere ziehen offensichtlich immer schlimmere Belastungen für die Menschen nach sich.

Die Grünen werden jedenfalls nachfassen, denn die Beschwerden über die Lärmbelastung durch Flugzeuge häufen sich, und auch die Bezirksausschüsse im Münchner Norden sind schon wiederholt aktiv geworden. Die Verwaltung soll nun das Ausmaß der Lärmbelastungen durch die Änderung des Nachtflugverbots auf dem Münchner Stadtgebiet und die Handlungsmöglichkeiten der Stadt zum Schutz der Bürger darstellen. Außerdem soll untersucht werden, ob für die Stadt bzw. einzelne Bürger die Möglichkeit besteht, gegen die Belästigung durch Fluglärm zu klagen. Und dass Umweltreferent Joachim Lorenz sich um die Aufnahme der Stadt in die Lärmschutzkommission bemüht, hat unter diesen Umständen auch keinen Sinn.

Fritz Marson

Markus Viellvoye

Überraschend deutliches Votum REFORM DER MÜNCHNER GRÜNEN AN HAUPT UND GLIEDERN

Über eines herrscht weitgehende Einigkeit in den Reihen der Münchner Grünen: die Strukturen des grünen Stadtverbandes sind verstaubt, die Bahnen eingefahren, es bewegt sich wenig bis nichts.

In den fünf Kreisverbänden treffen sich seit Jahren nahezu die gleichen Leute, neue werden kaum gewonnen, es fehlen Schwung und Ideen, die Basisarbeit in den meisten Stadtteilen liegt danieder. Dies zu ändern war übereinstimmendes Ziel verschiedener Gruppen innerhalb der Münchner Grünen, die sich eine Reform des Grünen Stadtverbandes auf die Fahnen geschrieben hatten. Die Vorschläge reichten von einer Reform der bestehenden 5 Kreisverbände, über ein Übergangsmodell auf dem Weg hin zu einem einheitlichen Kreisverband (statt 5 Kreisverbände) bis hin zur schnellstmöglichen Auflösung der 5 Kreisverbände und der parallelen Schaffung eines solchen einheitlichen Kreisverbandes München. Die verschiedenen Reformmodelle wurden ausgiebig und kontrovers auf einer Grünen Stadtversammlung diskutiert. Zur allseitigen Überraschung setzte sich auf dieser Versammlung in einem Meinungsbild schließlich derjenige Reformvorschlag durch, dem im Vorfeld parteiintern die geringsten Chancen nachgesagt wurden.: Mit großer Mehrheit sprach sich die Grüne Basis dafür aus, die 5 Kreisverbände aufzulösen - zugunsten eines städtischen Kreisverbandes, der von neuen und effektiveren Gremien getragen wird.

Lähmung durch Zersplitterung

Was soll nun an die Stelle der bisherigen Kreisverbände treten? Zum einen eine aufgewertete Stadtversammlung, die zukünftig z.B. die Vor-Nominierung der Münchner KandidatInnen für

die Bezirks-, Landtags- und Bundestagswahlen vornehmen und nach politischer Sachkompetenz Delegierte für alle Ebenen wählen kann. Dies ist bislang unabgestimmt den Kreisverbänden vorbehalten und hat zu einer Zersplitterung der Münchner Grünen, zu überflüssiger Konkurrenz und unnötigem Gegeneinander geführt, so dass die politische Schlagkraft der Münchner Grünen insgesamt geschwächt wurde. Die 5 autonomen Kreisverbände sind bis heute vorrangig Neigungs- und Strömungsgruppen, die zwar vor allem den langjährig Aktiven eine gewisse „Nestwärme“ boten.

Das Aneinander-vorbei-Agieren und z.T. auch Gegeneinander-Agieren dieser Kreisverbände ist jedoch bis heute eine nicht zu verantwortende Ressourcenverschwendung.

Ortsverbände: ins Stadtteil-Leben integriert

Das Fundament der Münchner Grünen soll zukünftig nicht mehr die strukturalistische und wenig innovative Kreisverbandsstruktur sein. Stattdessen sprach sich die große Mehrheit der grünen Stadtversammlung dafür aus, ein flächendeckendes Netz von stadtteilbezogenen Ortsverbänden an ihre Stelle zu setzen. Diese Ortsverbände sollen sich weitgehend an den Münchner Stadtbezirken orientieren. München hat 25 Stadtbezirke, die Münchner Grünen aber haben zur Zeit nur eine Handvoll Ortsverbände, die zum Teil auch nur mehr schlecht als recht funktionieren. Aufgewertete und flächendeckend agierende Ortsverbände hätten folgende Vorteile: Grüne Politik in München würde auf ein breiteres Fundament gestellt, Kommunalpolitik und damit die spezifische Arbeit für ein „München-Profil“ der Grünen würde aufgewertet, der anerkannte Grüne Leitsatz „Global denken - lokal handeln“ würde ernst genommen. Viel besser als die schwer-

fälligen Kreisverbände können Ortsverbände auch Kontakte zu relevanten lokalen Vereinen und Initiativen knüpfen und damit die Basis für grüne Politik verbreitern. Menschen, die bislang nicht bei den Grünen engagiert sind, könnten besser angesprochen und motiviert werden, denn es bestünden kürzere Wege und lokale Betroffenheit. Wahlkämpfe könnten endlich flächendeckend geführt werden, denn die Verantwortlichkeit für den jeweiligen Stadtbezirk würde steigen.

Vernetzung garantiert

Die Verbindung der Ortsverbände zu einem einheitlichen Kreisverband wäre durch ein neu zu gründendes Stadtforum gewährleistet. In diesem regelmäßig tagenden „Arbeitsparlament“ wären je eine/e VertreterIn der Ortsverbände präsent, darüber hinaus VertreterInnen der wichtigsten Grünen Gremien wie Stadtvorstand, Stadtrats- und Landtagsfraktion, Kommunalpolitisches Forum und Grüne Jugend. Das Stadtforum kann also die Vernetzung der verschiedenen Ebenen zu einer schlagkräftigen Grünen Politik insgesamt gewährleisten.

Wie geht es nach dem eindeutigen Votum der Grünen Stadtversammlung nun weiter? Um die 5 Kreisverbände zugunsten eines Stadtverbandes und flächendeckender Ortsvereine auflösen zu können, muss laut Satzung in jedem einzelnen Kreisverband eine Urabstimmung stattfinden. Jedes einzelne Mitglied der Münchner Grünen wird also mitentscheiden können.

Die Mehrheit in zwei der fünf Kreisverbände hat zur Zeit jedoch noch Bedenken gegen eine solche Urabstimmung. Diese Bedenken werden hoffentlich durch eine Satzungskommission, die die Kreisverbände Ende Dezember auf einem Gipfeltreffen installiert haben, bald ausgeräumt werden.

Erneuerung kommt von unten!

Denn die Stadtversammlung hat ja entschieden, dass sie eine solche Urabstimmung will. Es gibt kein demokratischeres Verfahren als eine Urabstim-

mung. Nach dem Zeitplan des Stadtvorstands soll sie möglichst bis zum Juni dieses Jahres stattfinden. Eine Urabstimmung ist praktizierte Basisdemokratie - Basisdemokratie, die nicht ausschließlich auf den Lippen klebt. Kein anderes Instrument als eine Urabstim-

mung kann auch gegenüber der Öffentlichkeit besser demonstrieren, dass die Erneuerung der Münchner Grünen nicht von oben verordnet wird, sondern von unten kommt!

Bernd Schreyer, Stefan Scholer

SPITZE DER MÜNCHNER GRÜNEN IN BERLIN

Zu Gesprächen mit führenden Politikern der Grünen Bundestagsfraktion reiste eine Delegation der Münchner Grünen Mitte Dezember nach Berlin.

Der Delegation gehörten der bayerische Landesvorsitzende Jerzy Montag an, die Stadtvorsitzende Lydia Dietrich, sowie Siegfried Benker und Jutta Koller, die beiden Vorsitzenden der Stadtratsfraktion. Von seiten der Bundestagsfraktion nahmen deren Vorsitzender Rezzo Schlauch, die Vorsitzende des Bundestags-Menschenrechtsausschusses Claudia Roth, Fraktionsgeschäftsführer Lukas Beckmann und die Referentin für Asyl- und Flüchtlingspolitik, Margit Gottstein, an den Gesprächen teil.

Anlaß des Besuchs war die heftige Kritik, die die Entscheidung der Bundesregierung zur Lieferung eines Testpanzers vom Typ Leopard II an die Türkei bei den Münchner Grünen ausgelöst hatte. Über das Panzergeschäft hinaus wurden vor allem die Probleme von Großstädten thematisiert, wobei die spezifischen Probleme Münchens besonders berücksichtigt wurden.

Die Münchner Grünen kritisierten, dass Beschlüsse und Handlungen der Bundestagsfraktion oft nur schwer verständlich und auch für die koalitionsfähigen Münchner Grünen kaum nachvollziehbar seien. Rezzo Schlauch führte dies auf die Schwierigkeit zurück, eine Oppositionspartei zu einer Regierungspartei zu transformieren. Er gehe davon aus, dass der Weg zu Kompromißformeln im Berliner Regierungsbündnis schon bald besser nachzuvollziehen sei.

Herbe Enttäuschung herrscht bei den Münchner Grünen über die bisherige



Münchner Grüne in Berlin, v.l.: Jutta Koller, Claudia Roth, Rezzo Schlauch, Siegfried Benker, Lydia Dietrich und Jerzy Montag.

Ausländer- und Asylpolitik. Zwar sei das neue Staatsbürgerschaftsrecht ein wichtiger Schritt nach vorne, aber das Thema „Flüchtlings- und Asylpolitik“ werde in Berlin sträflich vernachlässigt. Gerade eine Stadt wie München, in der über 12.000 Flüchtlinge leben, benötigt eine soziale und humane Flüchtlingspolitik. Besonders die Verteilung von Lebensmittelpaketen statt Barleistungen entmündigt die Flüchtlinge und belastet zudem auch noch die Stadtkasse mit ca. 1 Mio DM zusätzlich. Auch die Vertreter der Bundestagsfraktion bewerteten diesen Politikbereich als das bisher unbefriedigendste Kapitel der rot-grünen Zusammenarbeit, weil die SPD sich jeglicher Reform versage. Nach Abschluß der Debatte über den Atomausstieg sei jedoch eine Intensivierung der Diskussion der Flüchtlingspolitik zu erwarten.

Die Stadtvorsitzende Lydia Dietrich forderte, in der Frage der eingetragenen Partnerschaften für Lesben und Schwule keine halbseitigen Kompromisse

einzuweichen. Gerade in München warteten die Lesben und Schwulen mit ihren starken Organisationen auf eine klare und weitreichende Lösung. Bei Ehepartnern würden Rechte und Pflichten gegenseitig sofort unterstellt, nicht aber bei Schwulen und Lesben, die schon lange in einer festen Bindung leben. Dieser Missstand müsse durch klare Regelungen beendet werden.

Die Münchner Grünen stellten die Bedeutung der Kommunalwahlen in München im Jahr 2002 heraus. Hier wird das erklärte Ziel des CSU darin bestehen, das dienstälteste rot-grüne Bündnis der Republik abzulösen, das als Stachel mitten im schwarzen Bayern steckt. Übereinstimmend wurde festgestellt, dass ein rot-grüner Wahlsieg in München im Frühjahr 2002 von erheblicher Bedeutung für die Bundestagswahlen im Herbst gleichen Jahres ist. Die Grünen in München und in Berlin, auf Bundesebene, werden daher künftig enger zusammenarbeiten und Kontakt halten, um die Strategie der CSU zu durchkreuzen.

DER LEOPARD AUS MÜNCHEN

Kann eine Stadt Konversionspolitik betreiben?

Als zwischen Rot und Grün der Streit um die Lieferung eines „Leopard II“-Testpanzers an die Türkei entbrannte, befasste sich auch der Stadtrat mit diesem Thema. Schließlich, so hieß es, wird der „Leo“ bei Krauss-Maffei gebaut und sichert Münchner Arbeitsplätze.

In Wahrheit sind am Bau dieses Panzers und seiner verschiedenen Komponenten bundesweit ca. 1500 Firmen beteiligt. Das in Allach ansässige Unternehmen Krauss-Maffei Wegmann (KMW) baut lediglich das Fahrgestell zusammen, verantwortet allerdings als „General Manager“ die Funktionstüchtigkeit der fertigen Panzer. Das Unternehmen beschäftigt in München 970 Mitarbeiter, weitere 2.200 in Kassel. Die für die Türkei bestimmten 1000 Panzer würden allerdings per Lizenzvertrag im Empfängerland selbst gebaut. Wie viele und welche Komponenten in Deutschland gefertigt wurden ist noch unklar. Aus diesen Gründen lässt sich auch die Zahl der in Deutschland von dem Geschäft abhängigen Arbeitsplätze nur schwer exakt bestimmen. Bei KMW hält man 6.000 für „nicht unrealistisch.“

Der Leopardenhandel floriert ...

Seit 1999 ist Krauss-Maffei mit der Mannesmann Demag AG zu einem Unternehmen zusammengefasst. Etwa gleichzeitig hat die Krauss-Maffei AG das gesamte Geschäftsfeld „Wehrtechnik“ ausgegliedert und in ein Joint Venture mit der Firma Wegmann eingebracht. Krauss-Maffei hält 49 % der Anteile. Neben dem Bau des Leo II werden Flakpanzer vom Typ „Gepard“, „GTK“-Truppentransporter und die Panzerhaubitze „2000“ hergestellt. Wartung, Instandsetzung und „Kampfwertsteigerung“ gehören ebenso zur Angebotspalette wie die „Systemperipherie für komplexe Waffensysteme“: Simulatoren, Prüfgeräte, Sonderwerkzeuge etc. Auftraggeber für verschie-



Gefährlicher Exportschlager: Kampfpanzer Leopard II.

dene Typen des „Leopard“ waren in den letzten Jahren die Bundesregierung und die Niederlande (Kampfwertsteigerung von Leopard II-Panzern), Griechenland (Umrüstung von Leopard I-Panzern) und Spanien (Lizenzbau des Leo II). Ein Geschäft über 32 „Gepard“-Flakpanzer wurde mit Rumänien abgeschlossen, der GTK-Transporter wird für Deutschland, Großbritannien und Frankreich gebaut. Dänemark und Griechenland zeigen momentan Interesse am „Leo II“. Im zivilen Sektor produziert KMW Simulatoren für E-Loks, S- und U-Bahnen und hat auf diesem Gebiet nach eigener Auskunft eine „weltweit führende Stellung.“

Kommunale Konversion?

Hält man Grünen und anderen Rüstungskritikern das Arbeitsplatzargument entgegen (so auch in der Stadtratsdebatte), so kontern sie meist mit der pauschalen Forderung nach Konversionsprogrammen zur Umstellung auf zivile Güter. Gibt es dafür auf der kommunalpolitischen Ebene Handlungsmöglichkeiten? In München berief die Stadt Anfang der neunziger Jahre eine „Gesprächsrunde Produktkonversion“ ein, die ansässige Rüstungsunternehmen, deren Betriebsräte und Vertreter von Ver-

bänden und der öffentlichen Hand an einen Tisch brachte. Anlass für die Konversionsgespräche war allerdings nicht der sich aus plötzlich entflammtem Pazifismus speisende Wunsch fortan „Butter statt Kanonen“ herzustellen, sondern die Angst um Arbeitsplätze und Bilanzen. In für die Rüstungsindustrie schwierigen Zeiten sollten eine gemeinsame Bestandsaufnahme, Informationsaustausch und das Ausloten der technologischen Nachfrage der öffentlichen Hand bei der Erschließung alternativer Geschäftsfelder behilflich sein. Tatsächlich konnten einige Unternehmen den Anteil von Rüstungsgütern an ihrem Portfolio reduzieren. - Doch was geschieht, wenn die Nachfrage nach Rüstungsgütern wieder zunimmt? Hat die Stadt dann eine Chance, in ihrem Einflussbereich der Rüstungsproduktion entgegen zu steuern, etwa indem sie vermehrte Nachfrage auf dem zivilen Sektor schafft? Diese Frage kann wohl nur mit einem resignierten Kopfschütteln beantwortet werden. Im Hinblick auf die globalen Konzentrationstendenzen, die auch in der Rüstungsindustrie wirksam sind, ist selbst der Einflusbereich einer nationalen Regierung stark im Schrumpfen begriffen. Kommunalpolitik kann höchstens Signale aussenden und symbolisch aktiv werden, sie kann ein

Forum zur Meinungsbildung bieten und die Bedeutung der Menschenrechte und des friedlichen Zusammenlebens ins Gedächtnis rufen. Wirkliche, materielle Brüstung findet jedoch anderswo statt. Um so wichtiger ist auf nationaler und internationaler Ebene eine Politik, die sich dem Abbau militärischer Drohpotentiale und den Möglichkeiten ziviler

Konfliktlösung widmet. Die Neudefinition der deutschen Rüstungsexportrichtlinien ist da höchstens ein bescheidener Anfang. Denn solange es Bedarf und Nachfrage an Großwaffensystemen gibt, wird diese Nachfrage ganz gleich, was ein rot-grüner Stadtrat dazu meint.

Markus Viellvoye

Die Rüstungsproduktion ist sowohl hinsichtlich der Unternehmensstruktur als auch der Produktionsstandorte hoch konzentriert. Die zehn Staaten mit der größten Waffenproduktion stellen fast 90 % der Weltproduktion her. Fast die Hälfte der weltweiten Waffenproduktion geht auf das Konto der USA, dann folgen Frankreich und Großbritannien mit je ca. 10 %. Auf den nächsten Plätzen sind Russland, Deutschland und Japan mit je ca. 4 % zu finden. Auch die Unternehmensstruktur zeigt - ganz im Trend der

Zeit - eine starke Zentralisierungstendenz. Als Folge sinken die Möglichkeiten nationaler Rüstungskontrolle - internationale Vereinbarungen und Zusammenarbeit sind notwendiger denn je. Nach einem massiven Rückgang zu Beginn der neunziger Jahre sind Rüstungsproduktion und -transfers wieder im Aufwärtstrend. Von 1987 bis 1996 fielen die weltweiten Militärausgaben von einem Höchststand von über 1 Billion \$ auf 683 Mrd. \$. Doch die Trendumkehr hat eingesetzt.

Musiker helfen Menschen
1. musikalischer Stadteiführer mit Liedern aus den Münchner Stadtteilen. Benefizkonzert zugunsten der Integration ausländischer Kinder am 5. Februar, 19 Uhr im Schlachthof CD über: BI „Mehr Platz zum Leben“ Tel.: 65 44 92

TERMINE

Kreisverbände:

■ Mi. 9.2., 19 Uhr:

KV München-Nord, Mils Sportgaststätte, Hans-Denzinger-Str. 2.

■ Di. 15.2., 19.30 Uhr:

KV München-Ost, Mühldorfer Hof, Einsteinstr./Flurstr.

■ Do. 17.2., 20 Uhr:

KV München-Mitte, Stadtbüro, Baumstr. 4

■ Mi. 23.2., 19.30 Uhr:

KV München-Süd, Bürgersaal Fürstenried, Restaurant To Steki, Züricherstr. 35 (U-Bahn Forstenrieder Allee).

■ Do. 24.2., 20 Uhr:

KV München-West

■ Mo. 13.3., 19.30 Uhr:

Stadtversammlung der Münchner Grünen im Haidhauser Bürgersaal, Rosenheimerstr. 123. Voraussichtliche Tagesordnung: Atomausstieg und Trennung von Amt und Mandat

Arbeitskreise:

Alle Arbeitskreise finden, soweit nicht anders vermerkt, in den Fraktionsräumen im Rathaus statt (Zi. 154, 1. Stock)

■ Di. 1.2., 18 Uhr:

AK Verkehr

■ Mi. 2.2., 18 Uhr:

Kommunalpolitisches Forum

■ Mi. 2.2., 19.30 Uhr:

Grüne Hochschulgruppe, im Stadtbüro, Baumstr.4 (immer am ersten Mittwoch im Monat)

■ Sa. 12.2. 12-17 Uhr:

LAK Forschung und Technologie. Thema: „Ethische und philosophische Aspekte von Anwendungen der Gentechnik in der Medizin.“ Im Maximilianeum, Anmeldung bei Christian Baron, Tel.:161 780.

■ Do. 17.2., 17.30 Uhr:

AK Energie

■ Sa. 19.2., 10-17 Uhr:

LAK Gesundheit und Soziales

■ Mo. 21. 2., 18 Uhr:

AK Wohnen - nachhaltige Quartiers- und Stadtteilentwicklung.

■ Mi. 1.3., 18 Uhr:

Kommunalpolitisches Forum

■ Sa. 11.3., 10.30-17 Uhr:

LAK Wirtschaft

■ Do. 16.3., 17.30 Uhr:

AK Energie