

SPD demokratischer pressediens

P/XXVI/230

2. Dezember 1971

Endlich "Grün" für europäische Verkehrspolitik

EWG-Verkehrsminister haben großes Programm
in Brüssel

Von Horst Seefeld MdB
Mitglied des Europäischen Parlaments

Seite 1 und 2 / 65 Zeilen

Finanzstrategie für die Selbständigen

1971/72 rd. 2,15 Milliarden DM bereit-
gestellt

Von Helmut Kater MdB
Mitglied des Bundestagsausschusses für
Wirtschaft

Seite 3 und 4 / 52 Zeilen

Das Beispiel von Paris

Ein interessanter Finanzierungsversuch des
Nahverkehrs

Von Dr. Günther Müller SPD-MdB

Seite 5 und 6 / 59 Zeilen

Sonderbeilage: "Frau und Gesellschaft"

Chefredaktion: Dr. E. Eckert
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler
5300 Bonn 9, Heussallee 2-10
Postfach: 8133
Pressehaus I, Zimmer 217-224
Telefon: 82 90 37-26
Telefax: 890 642/899 647/
828 848 PPP D

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH
5300 Bonn - Bad Godesberg
Kölner Straße 108-112, Telefon: 7 66 11

Endlich "Grün" für europäische Verkehrspolitik

EWG-Verkehrsminister haben großes Programm in Brüssel

Von Horst Seefeld MdB

Mitglied des Europäischen Parlaments

Die Verkehrsminister der sechs EWG-Staaten werden in dieser Woche in Brüssel zu einer Ministerratstagung zusammentreffen. Das ist erfreulich, denn es handelt sich immerhin schon um die zweite Sitzung in diesem Halbjahr. Diese Formulierung "immerhin schon" soll keine Polemik, sondern Anerkennung für die Überwindung eines lange beklagten Zustandes sein. Von den EWG-Politikern war bekanntlich im Europa-Parlament mehrfach größere Aktivität von ihren Verkehrsministern verlangt und gefordert worden, die "Rat"-lose Zeit zu überwinden. Zu lange hatten sich die sechs Minister an einer Ratstagung vorbeigedrückt. Ihre Begründung, die vorwiegend wohl von den sie beratenden und in den reinen Fachgesprächen vertretenden Beamten formuliert war, lautete: Es gibt keine beschlußfähigen Vorlagen der Kommission. Dies wurde von der Brüsseler EG-Kommission zwar bestritten, aber erst jetzt durch eine umfassende Zusammenstellung zu widerlegen versucht.

Es ist, wie bei der Sitzung des Ministerrates der Verkehrsminister am 12. Oktober 1971 in Brüssel von der Kommission angekündigt, inzwischen ein Dokument mit einer Dringlichkeitsliste der notwendigen Maßnahmen vorgelegt worden. Ohne hier auf alle dort erwähnten Punkte eingehen zu wollen, bleibt doch das generell für die EWG-Verkehrspolitik Wichtige festzuhalten. Gemeinsame Verkehrspolitik muß - so wird einleitend bemerkt - "in den Rahmen der allgemeinen Ziele der Gemeinschaft" eingeordnet werden. Die Mobilität von Personen und Gütern setzt ein umfassendes Transportsystem auf Gemeinschaftsebene voraus. Deshalb muß Ziel der Verkehrspolitik sein, eine stufenweise Herstellung eines solchen umfassenden Transportsystems für alle Verkehrsträger und Verkehrsmärkte zu erreichen.

Welche Bedeutung der Verkehr in der Wirtschaft der Sechsergemeinschaft bereits erlangt hat, wird an folgenden Zahlen demon-

striert:

Am Bruttosozialprodukt beträgt der Anteil der Binnenverkehrsträger Eisenbahn, Straße und Binnenschifffahrt zwischen vier vH. und sieben vH. Die Verkehrsinvestitionen nehmen mit rund 25 vH. an der Bildung gebundenen Kapitals in der Gemeinschaft teil.

Europäische Verkehrspolitik habe, so die Kommission, auch neue Funktionen im Bereich des Umweltschutzes einzunehmen, die Verstärkung der Verkehrssicherheit zu beachten und zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte im Verkehr beizutragen. Schließlich müssen die Entwicklung der Verkehrswege und neue Verkehrstechniken, sowie das Finden gemeinsamer Kriterien bei Verkehrswegeinvestitionen und bei der Verwaltung der Verkehrswege einbezogen werden.

Wie diese allgemein genannten, dann im Dokument der Kommission an den Rat aufgeführten, daraus resultierenden Einzelmaßnahmen auch immer bewertet werden mögen, es bleibt zu vermerken: Ein EWG-Programm für die nächste Zeit liegt nunmehr vor. Der Rat wird Punkt für Punkt zu bearbeiten und zu erklären haben, welche Maßnahmen er für notwendig erachtet. Die Zeit, in der man bestimmte Probleme jahrelang vor sich hinschob, muß vorbei sein. Ebenfalls sollte dazu übergegangen werden, politische Entscheidungen zu fällen. Wer sich lediglich hinter Experten verschanzt, kann nur sehr mühsam europäische Verkehrspolitik in Gang bringen.

Wenn die Minister nicht vor ihrer eigenen Courage kapitulieren, dann können wichtige Entscheidungen in dieser Woche über die Anpassung der Sozialvorschriften an das AETR-Abkommen, über die Wegekostenanrechnung, über höchstzulässige Gewichte und Maße für Nutzfahrzeuge, über Unterstützungs- und Wettbewerbsstarife und über das vorerwähnte verkehrspolitische Programm der EG-Kommission gefällt werden.

Abschließend sei vorsichtig festgestellt: Es scheint voranzugehen. Die Verkehrsminister haben in Einzelgesprächen ihre Bereitschaft zu mehr europäischer Verkehrspolitik bekundet. Daran muß man sie erinnern.

(-/ex/2.12.1971/ks)

Finanzstrategie für die Selbständigen

1971/72 rd. 2,15 Milliarden DM bereitgestellt

Von Holmut Kater MdB
Mitglied des Bundestagsausschusses für Wirtschaft

Das öffentliche Angebot an Mitteln für die Selbständigenpolitik erreicht in den Jahren 1971/72 ein bisher noch nicht gekanntes Niveau. Ausschlaggebend hierfür ist eine kombinierte Finanzierungsstrategie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Finanzen, der Kreditanstalt für Wiederaufbau und der Lastenausgleichsbank auf der Basis des Strukturprogramms für kleine und mittlere Unternehmen. Für die Selbständigenpolitik werden im Jahre 1971 rund eine Milliarde DM, im Jahre 1972 aller Voraussicht nach rund 1,15 Milliarden DM bereitgestellt.

Im Einzelplan 09 des Bundeswirtschafts/Finanzministeriums be-
laufen sich die im Jahre 1971 für die Förderung kleiner und mitt-
lerer Unternehmen bereitgestellten Mittel auf 91 Millionen DM.
Die solide Haushaltsführung des Bundes am Ende dieser Wachstums-
periode läßt keine Zuwächse hier zu.

Demgegenüber erhöhen sich die im Rahmen der ERP-Kreditprogramme
für kleine und mittlere Unternehmen bereitgestellten Mittel von
360 Millionen DM im Jahre 1971 auf voraussichtlich 384 Millionen
DM im Jahre 1972. Die bevorzugt an kleine und mittlere Unternehmen
gehenden ERP-Mittel für Umstellungsinvestitionen werden von 18 Mil-
lionen DM im Jahre 1971 auf 24 Millionen DM im Jahre 1972 aufge-
stockt. Hinzu tritt die Förderung kleiner und mittlerer Unterneh-
men in Berlin.

Auf sozialdemokratische Initiative hin wird die Lastenaus-
gleichsbank ihr Engagement bei der Bereitstellung niedrig verzins-
licher Darlehen für kleine und mittlere Unternehmen beträchtlich

ausweiten. Zur Finanzierung des Strukturprogramms der Bundesregierung für kleine und mittlere Unternehmen - in das sich die ERP-Programme einfügen - trägt die Lastenausgleichsbank 1971 aus Eigenmitteln mit rund 40 Millionen DM bei. Die Bank ist bestrebt, in den Jahren 1972/73 ein zusätzliches Kreditvolumen in einer Höhe von 300 bis 360 Millionen DM bereitzustellen.

Die Kreditanstalt für Wiederaufbau stellte auf sozialdemokratische Initiative hin 1971 erstmals niedrig verzinsliche langfristige Darlehen aus Eigenmitteln zur Mitfinanzierung des Strukturprogramms für kleine und mittlere Unternehmen bereit. Das M I-Programm für mittlere Unternehmen wurde mit 300 Millionen DM dotiert; es wurde in der Zwischenzeit wegen der regen Inanspruchnahme um 100 Millionen DM auf 400 Millionen DM aufgestockt. Im Rahmen des M II-Programms für kleinere Unternehmen wurde ein Kreditvolumen von 200 Millionen DM bereitgestellt. Trotz der günstigen Konditionen sind davon bis Mitte November erst rund 50 Millionen DM in Anspruch genommen; eine Information für viele Selbständige. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau wird auch im Jahre 1972 ein Kreditvolumen bereitstellen, das demjenigen der beiden Programme im Jahre 1971 entspricht.

Die kombinierte Finanzierungsstrategie zugunsten kleiner und mittlerer selbständiger Unternehmen ist neu. Es hat sich im bisherigen Verlauf des Jahres gezeigt, daß diese Strategie überaus erfolgreich ist. Die von Bund und öffentlich-rechtlichen Kreditinstituten gemeinsam getragene Finanzierung des Strukturprogramms der Bundesregierung für kleine und mittlere Unternehmen muß fortgesetzt und ausgebaut werden. Die praxisnahe Selbständigenpolitik der sozialliberalen Koalition setzt sich durch. Die Unterstellung der Opposition, für die Selbständigen werde nicht genügend getan, ist widerlegt. Die Mittelstandsideologen der CDU/CSU verlieren mehr und mehr an Boden.

(-/ex/2.12.1971/bgy)

+ + +

Das Beispiel von Paris

Ein interessanter Finanzierungsversuch des Nahverkehrs

Von Dr. Günther Müller SPD-MdB

Paris verfügt über ein altes und dabei verhältnismäßig leistungsfähiges Massenverkehrsmittel: die Metro, wie die U-Bahn dort genannt wird. Trotzdem wachsen in Paris die Sorgen mit dem Individualverkehr. Das Privateuto wird in ständig wachsendem Maße für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz verwendet, obwohl der Benzinpreis in Frankreich um rd. 20 Pfennig höher liegt als in der Bundesrepublik. Der Automobilverkehr in Paris nimmt jährlich um sechs vH. zu und erfaßt nun etwa 43 vH. des Verkehrs zwischen Arbeitsplatz und Wohnung. Die Zahl der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, d.h. der Vorortzüge, Autobusse und der Metro verringert sich jährlich um etwa 1,5 vH. Besonders die Autobusse, die im dichten Autoverkehr immer langsamer werden, sind vom Benutzerschwund betroffen, was in diesem Fall vier vH. jährlich ausmacht.

Die Rentabilität der öffentlichen Verkehrsmittel wird durch die Abwanderung immer schlechter, zumal die Löhne für das Personal zwischen 1966 und 1970 um 43 vH. gestiegen sind. Zur gleichen Zeit ging die Verkehrsleistung um 13 vH. zurück. 1966 kam auf 55.400 Reisende ein Angestellter, 1970 war die Relation 44.100 zu eins. Insgesamt entstand für die öffentlichen Verkehrsmittel im Raum Paris 1970 ein Defizit von rd. 660 Millionen DM. Nur noch 50 vH. der Kosten werden durch den Fahrpreis gedeckt, während es 1949 noch 84 vH. gewesen waren.

In den letzten fünf Jahren hat die Pariser Stadtverwaltung zur Verbesserung der Straßenverhältnisse und der öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt rd. 6,5 Milliarden DM ausgegeben. Ein großer Teil davon wurde für den Bau einer neuen Express-U-Bahnlinie ausgegeben, die vor allem den Weg zwischen den immer wei-

ter von Stadtkern errichteten Trabantenstädten und den Arbeitsplätzen verkürzen soll.

Auch Paris und der französische Staat sind aber jetzt an die Grenze der finanziellen Leistungsfähigkeit gestoßen. Eine weitere Erhöhung der Tarife, die bereits in den letzten Jahren kräftig angehoben wurden, ist nicht ratsam. Die Abwanderung würde dadurch nur noch beschleunigt. Obwohl die Kosten für die Automobilbenutzung auch in Frankreich steigen, rechnet man mit einer weiteren Zunahme der Automobile in Paris bis 1975 um 200.000. Nur eine Erhöhung der Attraktivität des Massenverkehrsmittels kann für die nächsten Jahre im Ballungszentrum Paris einen Kollaps des Verkehrs verhindern.

Die französische Regierung ist nun auf die Idee gekommen, die Unternehmen in Paris, die durch ihre Standortlage Wettbewerbsvorteile genießen, zur Finanzierung der Massenverkehrsmittel heranzuziehen. Die Regierung betont in ihrem Gesetzentwurf, daß die Betriebe in und um Paris die Hauptnutznießer der von der Hauptstadt unterhaltenen Verkehrsmittel seien, und daß es daher nicht weniger als gut und billig sei, diese Unternehmen auch zum Unterhalt dieser Verkehrsträger heranzuziehen.

Die Finanzierung der Massenverkehrsmittel durch die Unternehmen soll nun in der Form einer zweiprozentigen Verkehrsabgabe erfolgen, die sich nach der Höhe der gezahlten Löhne und Gehälter richtet. Man rechnet mit einem jährlichen Aufkommen von etwas mehr als einer halben Milliarde DM, die ausschließlich für Investitionen im Bereich der Massenverkehrsmittel verwendet werden sollen.

Vielleicht sollte man in der Bundesrepublik das Pariser Beispiel einmal gründlich studieren. Die außergewöhnlichen Investitionen für Massenverkehrsmittel in unseren Ballungsräumen dürften auch bei uns außergewöhnliche Maßnahmen notwendig machen.

(-/ex/2.12.1971/ks)