

SPI-pressedienst

P/XXVIII/216

9. November 1973

In Hamburg ist die CDU im Zugzwang

Widersprüchliche Haltung zur Reform der
Bodenordnung

Von Hans Koschnick
Bürgermeister von Bremen und Mitglied des
SPI-Parteivorstandes

Seite 1 und 2 / 56 Zeilen

120 Milliarden für die Verkehrswege

Eine realistische Orientierung in der ersten
Stufe

Von Ernst Haar MdB
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundes-
verkehrsministerium

Seite 3 und 4 / 63 Zeilen

Ein Gesetz mit sozialem Engagement

Zur Erhöhung des Wohngeldes für Einkommens-
schwache

Von Hedwig Meermann MdB
Mitglied des Bundestagsausschusses für Raum-
ordnung, Bauwesen und Städtebau

Seite 5 und 6 / 57 Zeilen

Sonderbeilage: "Frau und Gesellschaft"

In Hamburg ist die CDU im Zugzwang

Widersprüchliche Haltung zur Reform der Bodenordnung

Von Hans Koschnick

Bürgermeister von Bremen und Mitglied des SPD-Parteivorstandes

In Hamburg wird die CDU auf ihrem Parteitag versuchen, sich einen Anstrich von Reformbereitschaft zu verschaffen. Dagegen steht allerdings ihr tägliches Verhalten im politischen Alltag: In der Praxis hat sie zunächst immer massiv gegen Reformvorstellungen der Sozialdemokraten Stellung bezogen, dann aber sich in Teilbereichen angeschlossen.

Könnte es sich die CDU leisten, zu Zeiten der SPD-Opposition im Bund erst nach vielen Jahren zu reagieren, ist sie jetzt gezwungen, unter dem Druck der sozialdemokratischen Regierungsverantwortung schneller nachzuziehen. Der offenkundige Widerspruch zu ihrer Haltung von gestern und vorgestern wird damit besonders peinlich.

Nirgendwo ist dieser Widerspruch größer als in der Haltung der CDU zur Reform der Bodenordnung. Im Verein mit einigen Interessenverbänden warf man noch im Wahlkampf 1972 der SPD vor, ihr ginge es um:

- konfiskatorische und verfassungswidrige Bodenwertzuwachssteuer,
- unpraktikablen, dirigistischen Planungswertausgleich.

Mit dieser Angstmache sollten Millionen Kleineigentümer an die Wahlurnen der CDU gebracht werden. Ein Jahr nach der Wahl steht nun ein Vorschlag der CDU-Parteiführung zur Debatte, der bis hin zur Wortwahl SPD-Konzepte und -Vorschläge übernimmt. Kurz zusammengefaßt wird von der CDU jetzt auch gefordert:

- Verstärkung der gemeindlichen Planungskompetenz,
- Ermöglichung differenzierter Ausweisung der Nutzung im Bebauungsplan,
- Baugebot, Modernisierungsgebot, Erhaltungsgebot, Abbruchgebot,
- Beschleunigung und Vereinfachung des Enteignungsverfahrens,
- Einführung des Planungswertausgleichs und eines preislimitierenden Vorkaufsrechtes,
- Abschaffung der Grunderwerbssteuer,

- Abbau der steuerlichen Privilegierung des Bodens durch Beachtung aktualisierter Einheitswerte.

Das liest sich wie der Stichwortkatalog zur Rede eines SPD-Politikers im Wahlkampf '72. Dennoch wurde damals gebrandmarkt, was heute als Reformkurs der CDU gelten soll.

In der Sache kann man sich über diese Anpassung nur freuen. Die anstehenden Gesetzesentwürfe können damit auf eine breite Mehrheit im Bundestag hoffen.

Gleichwohl ist sich die CDU treu geblieben. Als konservative Partei im Grunde nur darauf verpflichtet, ihren Besitzstand zu wahren, ist ihr andererseits jedes Mittel recht, um an die Macht zu gelangen. Deshalb übernimmt sie Reformvorschläge, die sie gestern noch verteufelt hat. Am 4. Oktober dieses Jahres erklärte der bodenpolitische Sprecher der CDU im Bundestag sogar auf eine entsprechende Anfrage von Peter Conradl (SPD): "Es hat Ihnen niemand unterstellt..., daß Sie die Masse der kleinen Eigentümer irgendwie enteignen wollten. Das wäre eine politische Dummheit, die ich Ihnen nicht zutraue; soviel Respekt habe ich vor Ihnen."

Heute bleibt als einzige Zielscheibe der CDU-Kritik die Bodenwertzuwachssteuer auf die sogenannten "nicht realisierten Gewinne" (sie wurde allerdings auch schon von einer CDU-Expertenkommission vorgeschlagen), und als großer Buhmann werden jetzt unsere Überlegungen für eine zusätzliche Eigentumsform (Nutzungseigentum), die alternativ angeboten werden soll, aufgeföhren. In der Form des Erbbaurechtes steht dies aber schon seit 50 Jahren zur Verfügung.

Wir sind nach alledem gespannt, wann die CDU auch hier das Fähnchen in die neue Richtung stellt und das entwertet, was sie heute noch sagt.

(-/9.11.1973/ks/ex)

+ + +

120 Milliarden für die Verkehrswege

Eine realistische Orientierung in der ersten Stufe

Von Ernst Haar MdB

Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium

Die Erste Stufe des Bundesverkehrswegeplans liegt vor. In einer umfangreichen Analyse wurde festgestellt, daß der Bedarf für Verkehrswege-Investitionen weiter steigt. Ein Vergleich der vorhandenen Kapazitäten mit der zu erwartenden Verkehrsdichte, die Berücksichtigung raumordnerischer Belange und dringend erforderlicher Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit wie des Umweltschutzes lassen erkennen, vor welchen Problemen wir stehen.

Der wachsende Investitionsbedarf wurde jetzt mit dem Ziel einer Einordnung in die gesamtwirtschaftlichen Möglichkeiten für alle Verkehrszweige quantifiziert.

Die Deutsche Bundesbahn schätzt ihren Finanzierungsbedarf für Investitionen und Unterhaltung für den Zeitraum von 1971 bis 1985 auf rd. 136 Milliarden DM.

Für die Verwirklichung der Maßnahmen aller drei Dringlichkeitsstufen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen sind 170 Milliarden DM erforderlich. Weitere 42 Milliarden DM für nicht-investive Ausgaben kommen hinzu. Im Bereich der Bundeswasserstraßen werden rund 25 Milliarden DM benötigt.

2,1 Milliarden DM wurden als Bedarf für die Flugsicherung angesetzt und 4,2 Milliarden DM für Unterhaltungskosten. Der Anteil des Bundes an den Baukosten der Flughäfen wird auf zwei Milliarden DM geschätzt.

Der gesamte Mittelbedarf errechnet sich auf Grund der vorstehenden Schätzungen für den Zeitraum ab 1971 auf 330 Milliarden DM, wovon 250 Milliarden auf Investitionen entfallen. In den Jahren 1971 und 1972 sind bereits Investitionen im Betrag von 15,3 Milliarden DM ausgeführt worden. Beträge von insgesamt 26,7 Milliarden DM sind in den Bauprogrammen 1973 bis 1975 vorgesehen. Für die Zeit

ab 1976 bleibt ein Finanzierungsbedarf von 208 Milliarden DM.

Aus den Erwartungen über die künftige gesamtwirtschaftliche Entwicklung läßt sich ableiten, welches Mittelvolumen für Bundesverkehrswege künftig in etwa zur Verfügung stehen dürfte. In den Jahren 1976 bis 1985 sind es in einer oberen Variante rd. 150 Milliarden DM, in einer realistischeren Variante ca. 110 Milliarden DM. Zwischen dem Bedarf und den gesamtwirtschaftlichen Finanzierungsmöglichkeiten klafft eine erhebliche Lücke. Deshalb sind Prioritätensetzungen eine unabweisable Notwendigkeit.

Im Bundesverkehrswegeplan wurden hierfür eine Reihe von Kosten-Nutzen-Untersuchungen durchgeführt. Auf Grund der Ergebnisse dieser und anderer Entscheidungsunterlagen wurde folgendes anzustrebendes Investitionsvolumen ermittelt:

Verkehrszweig	Investitionen 1976 bis 1985
Deutsche Bundesbahn	41,9 Milliarden DM
Bundesfernstraßen	64,6 Milliarden DM
Bundeswasserstraßen	10,5 Milliarden DM
Flugsicherung	1,6 Milliarden DM
Flughäfen	1,5 Milliarden DM
Insgesamt	120,1 Milliarden DM

Die im Durchschnitt der Jahre 1976 bis 1985 zu tätigen Investitionen liegen damit bei der Deutschen Bundesbahn um 75 vH., bei den Bundesfernstraßen um 40 vH., bei den Bundeswasserstraßen um 50 vH. und im Bereich der Luftfahrt um 107 vH. über denen des Jahres 1972. Die Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nehmen entsprechend um 82 vH. zu.

Dieses Investitionsvolumen erscheint aus gesamtwirtschaftlicher Sicht realisierbar, denn es liegt mit 120 Milliarden DM nur wenig über der Variante von rd. 110 Milliarden DM. Durch koordinierte Planung ist es möglich geworden, eine realistische Orientierung für die künftige Gestaltung der Bundesverkehrswege anzugeben.

(-/9.11.1973/ks/ex)

+ + +

Ein Gesetz mit sozialem Engagement

Zur Erhöhung des Wohngeldes für Einkommensschwache

Von Hedwig Meermann MdB

Mitglied des Ausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Der Bundestag hat mit der Verabschiedung eines Gesetzes zur Änderung des zweiten Wohngeldgesetzes einen wichtigen Schritt nach vorn getan, um das Wohnen für die Bürger mit kleinem und mittlerem Einkommen auch künftig wirtschaftlich zu sichern.

Im Laufe des kommenden Jahres werden rund 1,3 Millionen Familien und Alleinstehende mehr Wohngeld erhalten. Schätzungsweise 100.000 bis 150.000 Haushalte werden neu hinzukommen. Bund und Länder steigern ihre Leistungen von rund 1,2 Milliarden DM auf 1,5 Milliarden DM jährlich, also um 25 vH.

Das sind beachtliche Zahlen. Sie zeugen von hohem Verantwortungsbewußtsein der Bundesregierung und der sie tragenden Parteien für die Sicherung der Bürger im Zentrum ihres Lebens, der Wohnung auch und gerade in einer Zeit, in der auf vielen Gebieten harte und manchmal schmerzliche stabilitätspolitische Maßnahmen durchgehalten werden müssen.

Das Wohngeld ist damit dem heutigen Stand der Mieten und Einkommen angepaßt. Anpassung bedeutet natürlich nicht schematische Aufstockung von Jahr zu Jahr. Wessen Kaufkraft wächst, dem kann auch zugemutet werden, einen höheren Anteil seiner Miete oder der Belastung für das eigene Haus selbst zu bezahlen. Dagegen muß die Hilfe der Gemeinschaft allen zuteil werden, die es aus eigener Kraft nicht schaffen können, angemessen zu wohnen oder die dazu allzu große Opfer bringen müßten. Ein Blick auf die Wohngeldstatistik läßt unschwer erkennen, daß dies der Zahl nach vor allem die Rentner und Arbeiterfamilien sind - der Wohngeldhöhe nach sind es die kinderreichen Familien.

70 vH. der Empfänger der Mietzuschüsse sind Rentner und Pensionäre. 60 vH. der Empfänger von Lastenzuschüssen, also der

Zuschüsse für das Eigenheim oder die Eigentumswohnung sind Arbeiter.

Deshalb war es wichtig, die im Gesetz vorgesehenen Einkommensgrenzen für den Anspruch auf Wohngeld so zu erhöhen, daß der Rentner mit durchschnittlicher Rente, der Arbeiter mit durchschnittlichem Lohn erfaßt wird. Das ist geschehen. Für einen alleinstehenden Rentner läuft das Wohngeld künftig bei einem Einkommen von DM 1.143; das durchschnittliche Altersruhegeld wegen Vollendung des 63. Lebensjahres betrug im Juli 1973 in der Arbeiterrentenversicherung DM 747,40.

Für das Ehepaar mit einem Kind endet das Wohngeld künftig bei einem Bruttoeinkommen von monatlich DM 1.761. Das durchschnittliche Bruttoeinkommen der Industriearbeiter betrug im April 1973 DM 1.512.

Da außerdem die Höchstbeträge für die anrechnungsfähigen Mieten erhöht wurden, wird das Wohngeld auch künftig seine Aufgabe erfüllen können: Beim einkommensschwächeren Teil unserer Bürger Miete und Einkommen in ein vernünftiges Verhältnis zu bringen.

Daß die Opposition das Gesetz völlig unzureichend fand, um ihm schließlich doch zuzustimmen, wen wollte das verwundern! Die Koalition hat darauf verzichtet, die notwendige Begrenzung der Leistungen mit Maßnahmen der Stabilitätspolitik zu begründen. Auch bei noch so üppig gefüllter Bundeskasse und bei gleich welcher Konjunkturlage müßten Wohngeldmehrleistungen immer sehr sorgfältig dosiert werden, um nicht Mietentwicklungen heraufzubeschwören, die niemand wünschen kann.

Alles in allem: Ein Gesetz mit sozialen Engagement und wohnungspolitischen Augenmaß. (-/9.11.1973/bgy/ex)

+ + +