

# sozialdemokratischer SPD Pressedienst

P/XXVIII/245

21. Dezember 1973

Die Ampeln stehen auf Gelb

-----  
Phase vorsichtiger Lockerung in der Konjunkturpolitik

Von Helmut Schmidt MdB  
Bundesminister der Finanzen und stellv. Vorsitzender der SPD

Seite 1 und 2 / 74 Zeilen

Große Chancen für den deutsch-polnischen Handel

-----  
Die Bundesregierung soll die Gelegenheit nutzen!

Von Dr. Wilhelm Nölling MdB  
Dozent für Volkswirtschaft und Obmann der SPD-Fraktionsarbeitsgruppe für Arbeit und Sozialordnung

Seite 3 und 4 / 87 Zeilen

Autoindustrie in der Krise

-----  
Ein wichtiger Wirtschaftsbereich braucht Hilfe

Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen MdB  
Vizepräsident des Deutschen Bundestages

Seite 5 und 6 / 59 Zeilen

- \* \* Allen Lesern und Mitarbeitern
- \* \* herzliche Weihnachtswünsche!
- \* \* Die nächste Ausgabe des SPD-Pressedienstes
- \* \* erscheint am 27. Dezember.

Die Ampeln stehen auf Gelb  
-----

Phase vorsichtiger Lockerung in der Konjunkturpolitik

Von Helmut Schmidt MdB

Bundesminister der Finanzen und stellv. Vorsitzender der SPD

Die Beschäftigung zu sichern und gleichzeitig das höchstmögliche Maß an Preisstabilität zu erzielen, hat als Leitgedanke die Beschlüsse der Bundesregierung bestimmt. Nach Monaten einer primär an Preisdämpfung orientierten Stabilitätspolitik hat die Bundesregierung eine konjunkturpolitische Phasenumschaltung vorgenommen. Sie hat die Ampeln von Rot auf Gelb gestellt, sie hat eine Phase vorsichtiger Lockerung und gezielter Hilfen eingeleitet und damit zu erkennen gegeben, daß neben der Preisstabilität nun die Erhaltung der Beschäftigung stärker in den Vordergrund tritt.

Es wäre allerdings ganz verfehlt, das beschlossene Sofortprogramm als konjunkturelles Durchstarten zu interpretieren. Solche Absichten hat es weder im Vorfeld noch im Hinterstübchen der Kabinettsrunde gegeben. Niemand hat dafür plädiert, abrupt umzuschalten vom Rot harter und erfolgreicher Preisstabilisierungspolitik, die uns an das Ende des internationalen Preisauftriebs gebracht hat, auf das Grün forscher Ankurbelungsmaßnahmen. Wohl aber war eine gezielte Minderung des Bremsdrucks angesichts deutlich gedämpfter wirtschaftlicher Erwartungen unausweichlich.

Jetzt kurz vor der Jahreswende können wir nicht mehr wie vor acht bis zehn Monaten von einem überschäumenden Nachfrageboom sprechen. Unsere Wirtschaft ist nicht mehr überbeschäftigt. Folglich mußte das Stabilitätsprogramm vom Mai, das möglich geworden war, nachdem unter Führung der Bundesregierung der europäische Währungsblock seine festen Bindungen an die Leitwährung Dollar gelöst hatte, nun der veränderten Lage angepaßt werden. Vor allem war es jetzt erforderlich, den Beschäftigungssorgen in einigen Branchen entgegenzusteuern. Insbesondere auch waren die Wirkungen zu berücksichtigen, die von der Mineralölversorgung her eingetreten sind.

Durch den generellen Verzicht auf die Investitionssteuer ist die fiskalpolitische Dämpfung der Investitionen beendet. Diese Maßnahme soll in Verbindung mit der Wiederezulassung der degressiven Abschreibung bewirken, daß aufgeschobene Investitionen in Angriff genommen werden, daß weiter rationalisiert wird. Dies ist besonders deshalb so wichtig, weil bei verringerter Ölversorgung erhebliche Umstellungsinvestitionen vorgenommen werden müssen, um die Produktion zu stabilisieren und damit die Arbeitsplätze zu erhalten. Neue Energieanlagen müssen entstehen. Investitionen generell zu bremsen, entspräche mithin nicht mehr den Erfordernissen gesamtwirtschaftlicher Beschäftigungspolitik.

Weiter war erforderlich, dem drastischen Nachfragerückgang im Baugewerbe entgegenzuwirken. Die Wiedereinführung der Abschreibung nach § 7b ist ein Signal für viele Bauinteressenten, selbst in dieser Zeit noch relativ hoher Zinsen ihre Absichten in die Tat umzusetzen. Nun können

in den witterungsunetigen Wintermonaten vorbereitete Pläne des Baugeschehen beleben. Neue Planungen können so rechtzeitig in Angriff genommen werden, daß sie im zeitigen Frühjahr zu neuen Aufträgen führen.

Die Regierung hat über das Baugewerbe hinaus Erleichterungen nicht zuletzt auch für andere mittelständische Bereiche geschaffen. Die volle Aktivierung des ERP-Programms und des Mittelstandesprogramms der Kreditanstalt für Wiederaufbau wird vorrangig kleineren und mittleren Unternehmen, etwa in der Textilwirtschaft oder in der Schuh- und Lederindustrie zugute kommen. Gerade in diesen Zweigen sind die Finanzierungsprobleme der Rationalisierungsinvestitionen oder auch der Lagerhaltung bei restriktiver Geldpolitik besonders drückend.

Die Regierung hat im Übrigen ihren festen Willen bekundet, bei Bedarf die gesamtwirtschaftliche Nachfrage und damit die Beschäftigung notfalls auch durch zusätzliche öffentliche Investitionsprogramme zu stützen. Der Auftrag, solche Programme in Zusammenarbeit mit den Ländern und Gemeinden vorzubereiten, ist erteilt; die Arbeit ist bereits konkret begonnen worden. Falls nötig, kann auf diese Weise Nachfrage im Umfange mehrerer Milliarden DM mobilisiert werden. Und die Regierung hat schließlich ihre Erwartung ausgedrückt, daß die Bundesbank mit ihrer Geldpolitik Erleichterungstendenzen des Marktes nicht entgegenwirkt.

Alles in allem ist durch diese Beschlüsse eine Habacht-Position der Konjunkturpolitik markiert, ohne daß die Regierung mit allen verfügbaren PS-Zahlen lospreschen will. Denn anders als sonst muß in diesen Tagen jede konjunkturelle Maßnahme die Verknappung und Verteuerung von Öl und Ölprodukten die Energieprobleme insgesamt berücksichtigen. Wir können nicht geldpolitisch in die Vollen gehen, sondern müssen vorsichtig dosieren. Un-erträgliche PreiSteigerungsraten wären die Folge, wenn der Gashebel der Geldpolitik überdreht würde. Man wird noch oft genug betonen müssen, daß Geld allein fehlendes Öl nicht ersetzen kann. Die Besorgnis von Energie- und besonders Benzinverknappungen sollte aber auch nicht zu einer zu starken Senkung der Nachfrage führen. Es darf nicht zur Unterkühlung unseres Wirtschaftskreislaufes kommen. Dies könnte mehr Risse im Gefüge unserer Wirtschaft und Gesellschaft verursachen als selbst der reinen Lehre lieb sein kann.

(-/21.12.1973/bgy/ee)

+ + +

## Große Chancen für den deutsch-polnischen Handel

---

Die Bundesregierung soll die Gelegenheit nutzen !

Von Dr. Wilhelm Nölling MdB

Dozent für Volkswirtschaft und Obmann der  
SPD-Fraktionsarbeitsgruppe für Arbeit und Sozialordnung

In der Bundesrepublik wird noch zu wenig beachtet, daß die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen uns und der Volksrepublik Polen seit 1972 völlig neue Größenordnungen erreicht haben. Während sich das Gesamtvolumen des Warenverkehrs von 1966 bis 1971 knapp verdoppelte (von 801 Millionen DM auf 1,55 Milliarden DM), Einfuhr und Ausfuhr in etwa gleich hoch waren und dabei im Gleichschritt wuchsen, d.h. keine nennenswerten Salden zugunsten oder zu Lasten der einen oder anderen Seite entstanden, stieg die deutsche Ausfuhr im Jahre 1972 sprunghaft auf fast das Doppelte und die Einfuhr um etwa ein Viertel. Auch im Jahre 1973 hielt diese Tendenz an. Der Überschuß im Jahre 1973 wird weit über eine Milliarde liegen (1972 fast eine Milliarde) und mit einem Land erzielt werden, das bisher nicht zu den bevorzugten Exportgebieten der deutschen Industrie gehört hat und dessen Anteil am deutschen Außenhandel im Jahre 1971 nur 0,6 vH. betrug (Platz 25).

Man braucht kein geschulter Ökonom zu sein, um sofort Chancen und Gefahren einer solchen Entwicklung erkennen zu können. Die Aufnahmefähigkeit des polnischen Marktes für westdeutsche Investitions- und gewerbliche Güter ist außerordentlich groß; ebenso wohl auch die Bereitschaft der deutschen Industrie, schnell und gezielt in die Märkte vorzustoßen, die aus politischen und wirtschaftlichen Gründen geöffnet wurden und so profitable Expansionsmöglichkeiten und Arbeitsplätze für die deutsche Exportindustrie anbieten. Bemerkenswert ist auch, daß die polnische Wirtschaft relativ schnell und mit außerordentlich hohen Zuwachsraten in die Bundesrepublik exportieren konnte und exportieren kann: Im Jahre 1970 mit einer Steigerung von 40 vH., im Jahre 1972 mit 29 vH. und im Jahre 1973 voraussichtlich mit etwa 22 vH.

Trotz dieser beachtlichen polnischen Exportleistungen kann die Finanzierung der immer noch verbleibenden hohen Einfuhrüberschüsse zugunsten der BRD zum tauschhemmenden Problem werden, weil kurzfristig kaum noch stärkere Exportanstrengungen der Polen zu erwarten sind, Devisenreserven nicht zur Verfügung stehen und im Interesse der Steigerung der Exportfähigkeit Polens auf eine weitere Steigerung der deutschen Investitionsgüter-Exporte nach Polen wohl schlecht verzichtet werden kann.

Zu Beginn des wirtschaftlich möglicherweise schwierigen Jahres 1974 wird es darauf ankommen, mittel- und langfristig für die Wirtschaft der Bundesrepublik ungünstige oder gar schädliche Reaktionen im Handel mit Polen und anderen Ostblockstaaten zu vermeiden. Wir brauchen dazu endlich eine auch für den deutschen Durchschnittsbürger plausible Konzeption und Begründung

der Maßnahmen zur Ausweitung der deutsch-polnischen Handelsbeziehungen. Bei der Erarbeitung einer solchen Konzeption sollte davon ausgegangen werden, daß die Volkrepublik Polen vor allem seit 1970 beachtliche wirtschaftliche Fortschritte erzielt hat, nun die wesentlichen Voraussetzungen für ein schnelleres wirtschaftliches Wachstum erfüllt (in Bezug auf die Infrastruktur, Arbeitskräfte, Rohstoffe und Energie, Reform des Planungssystems, ökonomische Anreize zur individuellen Leistungsteigerung) und außerdem für die Bundesrepublik ein Partner sein will, der zu einer weitgehenden Kooperation und Rücksichtnahme auf Bedürfnisse der westdeutschen Volkswirtschaft ausdrücklich bereit ist.

Inhaltlich müßte eine handelspolitische Konzeption von Dauer folgende Grundlinien aufweisen: 1/ weitgehender Abbau von noch bestehenden Importhemmnissen; 2/ Absicherung der Außenhandelsgeschäfte durch Bundesbürgschaften; 3/ Intensivierung der staatlichen und privaten wirtschaftlichen Anstrengungen zur Kooperation deutscher Unternehmen mit polnischen dezentralisierten Wirtschaftseinheiten, um die Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Betriebe zu steigern und die Exportfähigkeit grundlegend zu verbessern; 4/ Gewährung eines größeren staatlichen Kredites und Ausbau der polnischen Exportindustrie; und 5/ langfristige Abmachungen zur Lieferung von Rohstoffen und vor allem von Energie aus Kohlekraftwerken zur Schließung von Energielücken in der Bundesrepublik Deutschland, wozu natürlich Preise gehören, die den Wettbewerb mit anderen Energieträgern aushalten.

Gemessen an den langfristigen wirtschaftlichen Möglichkeiten im Handel mit Polen sind die von uns aufzubringenden Anfangsleistungen zu Gunsten dieses Staates in Form eines Ankurbelungsprogramms gering. Die Regierung darf sich deshalb nicht von den kleinen Chauvinisten im Lager der Rechten, die uns ja nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich schaden, in den Arm fallen lassen. Sie handelt richtig, wenn sie optimistisch auf Expansion setzt. Sie sollte endlich im Verein mit der Industrie und mit den Gewerkschaften offensiv werden und erklären, worin die für die Bundesrepublik positiven Wirkungen unseres Osthandels liegen, anstatt sich von einer kurzsichtigen Opposition immer und immer wieder in die Ecke drängen zu lassen.

Polen will keine Almosen, sondern Hilfe zur Stabilisierung, Verstetigung und Verlängerung eines beachtlichen wirtschaftlichen Booms aus eigener Kraft, der sowohl seiner Bevölkerung als auch der deutschen Wirtschaft und Bevölkerung nützen wird. Die Chancen, mit Polen zu einer intensiven wirtschaftlichen und politischen Zusammenarbeit in Europa zu kommen, sind groß. Hoffentlich geht die Gelegenheit nicht ungenutzt vorüber. (-/21.12.1973/bgy/ks/hh)

+ + +

## Autoindustrie in der Krise

---

### Ein wichtiger Wirtschaftsbereich braucht Hilfe

Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen MdB

Vizepräsident des Deutschen Bundestages

Die Energieprobleme, vor denen wir stehen, führen im Bereich der Automobilindustrie zu Kurzarbeit und zu sorgenvollen Gesichtern in der Arbeitnehmerschaft. Als Abgeordneter eines Wahlkreises, in dem ein großes Automobilwerk mit 36.000 Arbeitnehmern liegt, bin ich mit der dortigen Lage vertraut. Es gibt heute kaum noch Zweifel, daß die weitere Entwicklung in der BRD nicht zuletzt auch in der Automobilindustrie und den damit verbundenen Wirtschaftszweigen entschieden wird, weil der Auftragseingang im Handel auf einem bisher noch nicht dagewesenen Tiefstand angelangt ist, wenn auch die Zulassungsergebnisse für die einzelnen Fabrikate noch differieren.

Die Situation hat sich von Monat zu Monat verschlechtert. Ohne Dramatisierung ist nachdrücklich festzuhalten, daß sich die kritische Lage in der Automobilindustrie und im Automobilgewerbe in einem seit Kriegsende nicht erlebten Maße verschlechtert hat. Zu den Folgen der Konjunktur-dämpfungsmaßnahmen gehört ganz sicher auch der Rückgang in diesem Bereich. Nach vorliegenden Berechnungen sind im Vergleich zu 1972 im Monat September sechs vH., im Monat Oktober 30 vH. und im November 40 vH. weniger Inlandaufträge an die deutsche Automobilhersteller ergangen. Für das Fabrikat Opel wurden in der ersten Dezemberdekade rund 60 vH. weniger Aufträge vom Handel hereingenommen als im Vorjahr. Dementsprechend sind die Erwartungen für das Automobilgeschäft 1974 denkbar schlecht.

Im Inland erwartet Opel einen Rückgang des Gesamtautomobilabsatzes um 20 vH. von bisher rund zwei Millionen auf ca. 1,6 Millionen Fahrzeuge und im Export eine Abschwächung von mindestens zehn vH., wobei der Rückgang im europäischen Export wesentlich stärker ist. Zum Vergleich sei daran erinnert, daß die derzeitige Situation im Vergleich zur Krise von 1966/67 sicher schwerwiegender ist: damals schwächten sich die Pkw-Inlandzulassungen lediglich um zehn vH. ab.

Die Lagerbestände der Firma Opel und beim Handel stehen durch die

erheblich stärker als voraussehbar zurückgegangenen Verkäufe sowie durch das Bemühen, Kurzarbeit solange wie möglich hinauszuschieben, im absoluten Mißverhältnis zu den Verkaufserwartungen: im Augenblick befinden sich rund 70.000 Neuwagen auf Lager. Normalerweise sollten es um diese Jahreszeit ungefähr 35.000 sein. Die Händler verfügen außerdem über rund 40.000 Gebrauchtfahrzeuge. Angesichts dieser Lage werden von Opel zusätzlich zu den bereits angekündigten zwei Kurzarbeitswochen im Dezember und Januar drei weitere Wochen Kurzarbeit ernsthaft erwogen. Aber auch die Zulieferer und der mittelständische Handel stehen dadurch vor schweren Existenzsorgen.

Ganz sicher hängt die zukünftige Entwicklung auf dem Gebiet der Automobilindustrie im weitesten Umfang auch von dem Vertrauensklima ab, das nicht zuletzt auch von der Bundesregierung im Hinblick auf die zukünftige Nutzbarkeit des Automobils geschaffen wird. Es kommt darauf an, daß alles getan wird, damit das Stück Freiheit, das das Auto für den Bürger, insbesondere für den Arbeitnehmer, bedeutet, erhalten bleibt. Dazu gehört nach meiner Auffassung auch, daß etwaige Fahrbeschränkungen individuelle Wahlmöglichkeiten bieten sollten, und daß auch bezüglich der Höchstgeschwindigkeit Lockerungen zugestanden werden. Die neue Regelung des Fahrverbotes ist schon ein erster Schritt in diese Richtung.

Darüber hinaus sollten Maßnahmen erwogen werden, um besondere Kaufanreize für das erste Quartal 1974 zu schaffen, wie z.B. Stundung der Kraftfahrzeugsteuer, Wegfall der Mehrwertsteuer für Gebrauchtwagen bzw. Übergang auf das EWG-Modell. Bei der Frage der Zweit- und Drittwagen sollte nicht außer Betracht bleiben, daß diese Fahrzeuge häufig aus beruflichen, aber oft auch aus anderen Gründen erforderlich sind.

Schließlich: Jedermann weiß, welche Marktchancen ausländische Modelle in der Bundesrepublik haben. Umso wichtiger erscheint es, der heimischen Automobilindustrie gleichwertige Chancen zu geben. Die Beschäftigten in der Automobilindustrie erwarten zu Recht, daß auch ihr Bereich nicht vergessen wird.

(-/21.12.1973/bgy/pr)

+ + +