

Sozialdemokratischer PresseDienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 12

Postfach: 120 408
Telefon: (0 22 21) 21 90 38/39
Telex: 08 88 848-48 pbn d



Inhalt

32. Jahrgang / 240

15. Dezember 1977

Bundesverkehrsminister
Kurt Gscheidle wider-
spricht dem Gerede vom
Mittel-Stau im Straßen-
bau.

Seite 1-3

Hans-Jürgen Augstein MdB
erläutert die Umorgani-
sation im Bundesministe-
rium für innerdeutsche
Beziehungen.

Seite 4

Hermann Schmitt-Vocken-
hausen MdB würdigt den prin-
zipientreuen Katholiken
und europäischen Mentor
Dr. Johannes Schauff zu
seinem 75. Geburtstag.

Seite 5

Herausgeber und Verleger:

Sozialdemokratischer
PresseDienst GmbH
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2
Telefon: (0 22 21) 37 65 11

"Kein Mittel-Stau bei Straßenbauinvestitionen"

Im Programm für Zukunftsinvestitionen nimmt der Straßenbau breiten Raum ein

Von Kurt Gscheidle MdB
Bundesminister für Verkehr

Schlagworte haben ihre Tücken. Auf der einen Seite vermögen sie ein Merkmal einer Situation oder eines Problems kurz und treffend zu charakterisieren. Andererseits kann ihre Verbreitung und ihre undifferenzierte Verwendung dazu führen, daß sie auch solchen Situationen als Etikett umgehängt werden, auf die sie nicht mehr zutreffen. Ein Beispiel hierfür ist das in den letzten Wochen vielgebrauchte Wort vom "Investitionsstau".

Beim Wort "Stau" denkt man an einen Verkehrsstau oder an gestaute Wassermassen, deren Abfluß aufgehalten wird. In Verbindung mit Investitionen heißt dies, daß bereitgestellte Investitionsmittel nicht abfließen. Solche Situationen gibt es ohne Zweifel in verschiedenen öffentlichen und privaten Aufgabenbereichen, im Bundesfernstraßenbau sieht es jedoch anders aus. Einige Zahlen mögen dies veranschaulichen: Im Jahre 1971 wurde der erste Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen mit einem veranschlagten Gesamtvolumen von 29,5 Milliarden DM aufgestellt. Nach Ablauf der fünf Jahre entsprach die Ist-Ausgabe mit 29,4 Milliarden DM fast genau dem disponierten Ansatz. Einen Stau im Sinne zurückgehaltener Investitionsmittel mit negativen Auswirkungen auf die Beschäftigung im Tiefbau hat es daher praktisch nicht gegeben.

Die langjährige Kontinuität, wie sie in den genannten Zahlen zum Ausdruck kommt, entspricht der Charakteristik des Straßenbaus, die durch lange Vorbereitungs- und Ausführungsfristen geprägt ist. Je kürzer der betrachtete Zeit-

raum, um so stärker werden die natürlichen Schwankungen etwa durch Witterungseinflüsse oder sonstige technische Schwierigkeiten des Bauablaufes sichtbar. Ein verregener November kann bei einem jährlichen Ausgabevolumen von rund sechs Milliarden DM zu Ausgaberesten von 100 bis 200 Millionen DM führen. Dies entspricht einem Anteil von drei bis vier Prozent des Gesamtplafonds. Die Reste gehen dem Straßenbau nicht verloren, sondern werden nach ständiger Praxis auf das folgende Haushaltsjahr übertragen und zur Aufstockung der regulär eingeplanten Mittel verwendet. So ist es auch mit dem Ausgabereist des Jahres 1976 in Höhe von knapp 200 Millionen DM geschehen. Nicht immer gelingt es, die auf diese Weise erhöhten Ansätze bereits im Folgejahr wieder voll in Bauleistung umzusetzen, so daß der Ausgabereist auf ein weiteres Jahr übertragen werden muß. Einer solchen Entwicklung sehen wir uns im Jahre 1977 gegenüber. Kriterium für eine Beurteilung ist erst die Mehrjahresbilanz für die Gesamtperiode des zur Zeit laufenden 2. Fünfjahresplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980, der ein Gesamtvolumen von rund 30,9 Milliarden DM umfaßt. Alle Anzeichen sprechen dafür, daß wir am Ende des 2. Fünfjahresplanes ein dem Zeitraum 1971 bis 1975 vergleichbar gutes Ergebnis konstatieren können.

Die genannten Zahlen machen die große Bedeutung des Bundesfernstraßenbaus für die Beschäftigung der Bauwirtschaft und für deren Zulieferbereiche deutlich. Ihren vollen Beitrag zum Wachstum der Wirtschaft und zum Nutzen der Gesellschaft entfaltet eine Straße jedoch erst nach Verwirklichung: Sie hilft Zeit sparen, Kosten senken, Umwege vermeiden und verringert das nutzlose Verpulvern von Benzin in Stauungen oder an Ampeln. Ortsumgehungen und die Beseitigung von Bahnübergängen machen den Verkehr sicherer. Neue Straßen erschließen abgelegene und strukturschwache Regionen.

Es war daher folgerichtig, daß der Straßenbau im Programm für Zukunftsinvestitionen, das im Frühjahr dieses Jahres verabschiedet wurde, einen breiten Raum einnimmt. Mit 2,1 Milliarden DM stellt er die größte Einzelposition des 16-Milliarden-Programms für die Jahre 1977 bis 1980. Weitere 600 Millionen DM sind für die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge bereitgestellt worden. Mit der verhältnismäßig kurzfristigen Mobilisierung eines Planungsvorrates in Milliardenhöhe, zusätzlich zu dem bereits auf hohem Niveau laufenden Fünfjahresplan, ist für jeden sichtbar auch das Schlagwort vom Investitionsstau für diesen Aufgabenbereich widerlegt worden.

Angesichts von Klagen aus Kreisen der Straßenbauwirtschaft über die Be- und Verhinderung von Straßenbauinvestitionen durch Umweltschützer möchte ich in diesem Zusammenhang auch auf folgendes hinweisen: Der Bauwirtschaft werden durch den Bund über die mittelfristige Finanzplanung und durch die darüber hinausgehenden Investitionsprogramme wichtige Orientierungsgrößen für unternehmerische Dispositionen gegeben. Erwartungen können daher nur insoweit enttäuscht werden, wie die Ausgaben hinter diesen Sollwerten zurückbleiben. Die genannten Zahlen stellen klar, daß die Sollzahlen in den letzten Jahren eingehalten wurden und in den nächsten Jahren überschritten werden.

Die aufgezeigte, insgesamt positive Straßenbaubilanz fällt nicht als Geschenk vom Himmel, sie ist nicht frei von Schattenseiten und darf auch nicht Anlaß zum Verharren in Selbstgerechtigkeit sein. Sorge bereiten vor allem die zunehmenden Hemmnisse auf dem Wege der Planung und Bauvorbereitung. Im Bereich des Bundesfernstraßenbaus werden von betroffenen Bürgern, von Interessengemeinschaften und Bürgerinitiativen häufiger und hartnäckiger als in der Vergangenheit gegen Planung und verfahrensmäßige Bauvorbereitung Widersprüche eingelegt und Verwaltungsstreitverfahren durchgeführt. Die sich daraus ergebenden Erschwernisse führen zu einer Verlängerung der für Planung und Bauvorbereitung im Mittel benötigten Zeit. Bei allem Unmut über die Verzögerungen darf aber auch der positive Aspekt des Engagements der Bürger nicht übersehen werden. Es ist

Ein ganz normaler Vorgang

Zur Umorganisation des Bundesministeriums für innerdeutsche Beziehungen

Von Hans-Jürgen Augstein MdB

Mitglied des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat am 14. Dezember die Umorganisation im Bundesministerium für innerdeutsche Beziehungen (BMB) beraten. Das Konzept kann nunmehr mit Wirkung vom 1. Januar 1978 an realisiert werden. Aus diesem Anlaß erscheint es angebracht, manche Dinge zurechtzurücken und Unterstellungen entgegenzutreten.

Als der Präsident des Bundesrechnungshofes in seiner Eigenschaft als Beauftragter für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung im Februar dieses Jahres sein Gutachten vorlegte, wurden seine Feststellungen in der Öffentlichkeit vielfach als Rügen verstanden. In der Tat war das Gutachten zu dem Ergebnis gelangt, das BMB habe zu viele kleine Referate, nehme zu viele nichtministerielle Aufgaben wahr, die der Bundesanstalt für gesamtdeutsche Aufgaben übertragen werden könnten, und arbeite mit der Ständigen Vertretung in der DDR nicht in wünschenswerter Weise zusammen.

Viele, die diese Kritik begierig aufgriffen, übersahen freilich, daß dieses Gutachten nicht aus helterem Himmel gekommen war, sondern daß es der Haushaltsausschuß bereits 1974 ausdrücklich erbeten hatte, um entsprechende Konsequenzen ziehen zu können, die allein schon aufgrund der eingetretenen politischen Entwicklung unausweichlich sein mußten. Eben dies ist nun in einem eingehenden Gespräch der drei Berichterstatter des Haushaltsausschusses mit Bundesminister Egon Franke und Staatssekretär Dietrich Spangenberg sowie mit Vertretern des Bundesrechnungshofes und des Bundesfinanzministeriums geschehen. Dies alles ist keineswegs spektakulär, sondern ein ganz normaler Vorgang.

Es ist hier nicht der Platz, die Umorganisation im einzelnen darzustellen. Einige grundsätzliche Feststellungen müssen jedoch getroffen werden. Natürlich sind die Beanstandungen des Gutachtens in Grundsatz und Zielrichtung berechtigt. Das aber ist aus der inzwischen eingetretenen Veränderung in der Deutschlandpolitik zu erklären. Das Gutachten selbst macht ohnehin den Vorbehalt, daß bei der Umorganisation politische Notwendigkeiten und Zweckmäßigkeiten beachtet werden müssen. Zu bedenken war schließlich, daß die Organisationsgewalt der Exekutive zusteht und insoweit das Parlament kein unmittelbares Eingriffsrecht hat. Und schließlich setzen personalwirtschaftliche Rücksichten gewisse Grenzen.

Mit Befriedigung darf nun zur Kenntnis genommen werden, daß die Umorganisation eine Verbesserung der Effektivität erwarten läßt, daß Maßnahmen ergriffen sind, die die Steuerungspraxis zwischen BMB, Ständiger Vertretung, Bundeskanzleramt und den Ressorts verbessern, und daß - allen anderslautenden Behauptungen zum Trotz - eine "Entleerung" der Verbindungsstelle Berlin nicht stattfindet, und zwar in keiner Beziehung.

Auch ist sichergestellt, daß das Parlament auf dem laufenden gehalten wird und erfährt, wie sich die Neuorganisation in der Praxis bewährt. Im Oktober 1978 soll dem Haushaltsausschuß ausführlich dargelegt werden, welche Erfahrungen gesammelt werden konnten. Aufgrund dieser Erfahrungsberichte sollen dann gegebenenfalls weitere organisatorische und haushaltsmäßige Folgerungen gezogen werden. (-/15.12.1977/vo-he/hgs)

+ + +

Dr. Johannes Schauff zum 75. Geburtstag

Dank an einen prinzipientreuen Katholiken und europäischen Mentor

Von Dr. Hermann Schmitt-Vockenhausen MdB

Vizepräsident des Deutschen Bundestages

Leben und Wirken von Dr. Johannes Schauff, der am 19. Dezember seinen 75. Geburtstag feiert, sind geprägt von einem stetigen Engagement für europäische und interkontinentale Zusammenarbeit und von der Hilfe und dem Einsatz für rassistisch und politisch Verfolgte. Nach Studienjahren in Berlin und Leipzig zählte der der Tradition des katholischen Rheinlandes verhaftete Dr. Schauff zu den Mitbegründern des Katholischen Siedlungsdienstes im Jahre 1929 zusammen mit Bischof Kaller. Zwei Jahre später wurde er im Wahlkreis Liegnitz als Vertreter der Zentrums-Partei als jüngster Abgeordneter in den Reichstag gewählt. 1933 mußte er die von ihm gegründete Reichsstelle für Siedlerberatung aufgeben und ins Exil gehen.

Als deutscher Partner einer englischen Gesellschaft siedelte er im nördlichen Urwald-Gebiet des brasilianischen Staates Parana Flüchtlinge sowie rassistisch und politisch Verfolgte als Farmer an. Europäisches und weltoffenes Denken, das ihn auszeichnet, hat er nicht nur bei der engen Zusammenarbeit mit Ludwig Kaas in Rom bewiesen, sondern auch später, nach dem Zweiten Weltkrieg, hat er auf der Grundlage dieser Haltung mit dazu beigetragen, der deutschen Demokratie den Weg zu ihren europäischen Nachbarvölkern zu ebnen.

Sozialdemokraten der Nachkriegszeit sind sein Einsatz für eine Verbesserung der Beziehungen der Bundesrepublik etwa zu Polen oder zum Vatikan ebenso bewußt wie seine Bemühungen bei der Bildung der Großen Koalition im Jahre 1966. Johannes Schauff hat auch zur Lösung der Südtirol-Frage beigetragen und sich um die Weiterentwicklung eines guten Verhältnisses zwischen Italien und der Bundesrepublik verdient gemacht.

Neben vielen Ämtern, die er innehatte, war der vielfach ausgezeichnete Mitbegründer und langjährige Leiter des "international catholic migration comite" in Rom zehn Jahre lang Laienmitglied der Kurienkommission und Justitia et pax. Die Bundesrepublik Deutschland hat seine Verdienste mit dem Großen Verdienstkreuz mit Stern gewürdigt. Zu seinem 75. Geburtstag gebührt dem prinzipientreuen Katholiken und europäischen Mentor auch die Anerkennung der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands.

(-/15.12.1977/bgy/hgs)