

# Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:  
Helmut G. Schmidt  
Heussallee 2-10, 5300 Bonn 1

Postfach: 12 04 08  
Telefon: (02 28) 21 90 38/39  
Telex: 08 86 846 pbbn d



## Inhalt

Volker Hauff MdB, Bundesminister für Verkehr, unterstreicht, daß die Bahn Zukunft hat: Flexibles Leistungsangebot.

Seite 1/2

Andreas von Bülow MdB, Bundesminister für Forschung und Technologie, erläutert die Planung seines Ministeriums nach Vorlage des Haushaltsentwurfs: Zwang zum sparsamen Mitteleinsatz als Chance annehmen.

Seite 3-5

Klaus Daubertshäuser MdB zur aktuellen Diskussion in der Schweiz: Wir wollen kein Europa der nationalen Autogebührenplakettensammler.

Seite 6

Herausgeber und Verleger:  
Sozialdemokratischer  
Pressedienst GmbH  
Godesberger Allee 108-112  
5300 Bonn 2  
Telefon: (02 28) 8 12-1

35. Jahrgang / 243

18. Dezember 1980

### Flexibles Leistungsangebot

Die Bahn hat eine Zukunft

Von Volker Hauff MdB  
Bundesminister für Verkehr

In diesen Tagen reden nicht nur alle vom Wetter, sondern auch von der Bahn. Dabei schwanken die Stimmen von tiefer Resignation bis zu euphorischen Kurzzeitträumen, die mit Hilfe angeblich wunderwirkender Patentrezepte Realität werden sollen. Dies zeigt zumindest: Die Bahn ist im Gespräch - aber weder Schwarz-Weiß-Malerei noch unüberlegte Experimente wie Privatisierung oder generelle Stilllegung ganzer Teilaufgaben nutzen der Bahn.

Das sind die Fakten: Die Produktivität der Bahn ist im Personenverkehr - definiert als Leistung je Dienstkraft - von 1970 bis 1979 um über elf Prozent gestiegen, im Güterverkehr sogar um fast 22 Prozent. Ähnliche Steigerungsraten finden sich auch in anderen Bereichen. Dennoch zeichnen sich in den kommenden Jahren steigende Bilanzverluste sowie eine wachsende Gesamtverschuldung für die Bahn ab. Zur Beruhigung ist kein Anlaß. Aber wir dürfen die Bahn auch nicht in eine Krise hineinreden.

Diese Entwicklung darf die Bahn nicht als unabänderlich, als strukturbedingt hinnehmen. Notwendig sind mindestens drei Maßnahmen:

- o Erstens: Die Bahn muß ihr Leistungsangebot da verbessern, wo es vom Markt her wirklich attraktiv ist. Das gilt für den Intercityverkehr, das gilt für den Huckepack- und den kombinierten Verkehr und das gilt auch für große Teile des schienengebundenen Nahverkehrs.
- o Und sie muß zweitens investieren, um in zukunftsorientierten Bereichen ihre Chancen zu wahren, damit Kapazi-



tätensgänge abgebaut und Reisezeiten und Transportzeiten verringert werden.

Es sind alle Möglichkeiten zur Rationalisierung auszuschöpfen damit die Kosten weiter gesenkt werden. Tabu darf es dabei nicht geben. Ein Einschnitt da, wo sich andere Alternativen nicht bieten, kostet Kraft und muß auch politisch durchgestanden werden.

- o Die Bahn muß drittens ihre Tarife so marktgerecht wie möglich gestalten. Das heißt auch, sie wird dort, wo der Markt es erlaubt, die Preise erhöhen müssen. Dies ist keineswegs populär. Aber Defizite sind nicht abbaubar ohne Anpassung der Preise und schon gar nicht durch Preisnachlässe. Das zeigt das Beispiel der schwedischen Staatsbahn, die nach drastischen Tarifabsenkungen im Vorjahr in diesem Jahr die Preise um insgesamt 23 Prozent angehoben hat.

Dies alles wird nicht dazu führen, daß die Bundesbahn schon morgen stolze Erfolgsmeldungen vorweisen kann. Aber ohne diese Maßnahmen werden die Belastungen größer und addieren sich zu einer volkswirtschaftlich kaum verkraftbaren Hypothek. Schließlich ist das Defizit der Bahn kein Spezialproblem für Finanzexperten, sondern eine erhebliche Belastung des steuerzahlenden Bürgers.

Ich setze auf einen Aufschwung bei der Bahn in mittelfristiger Sicht. Ich werde die Bahn daher in ihren Anstrengungen zur Modernisierung unterstützen.

Bei der Bahn selbst kommt es darauf an zu fragen: Welche Organisation, welche Verteilung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, welche Laufbahnvorschriften braucht die Bahn, um ihre Chancen wirklich zu nutzen. Und ich denke, daß bei der Suche nach Antworten viel dafür sprechen wird, dezentrale Selbständigkeit, Eigenverantwortlichkeit der Bahnbediensteten vor Ort ernsthaft in die Überlegungen einzubeziehen. Gelingt es uns, dies mit einem flexibleren Leistungsangebot der Bahn entsprechend den Bedürfnissen der Bürger sowie einem ökonomisch sinnvollen Wirtschafts- und Preisverhalten zu kombinieren, kann trotz der heute vor uns liegenden Zahlen über die Entwicklung der Bahnfinanzen der Deutschen Bundesbahn eine gute Zukunft vorhergesagt werden.

(-/18.12.1980/ks/ca)

+ + +



Mit der richtigen Gewichtung

**Zwang zum sparsamen Mitteleinsatz als Chance annehmen**

Von Andreas von Bülow MdB

Bundesminister für Forschung und Technologie

Der Bundeshaushalt 1981 ist durch knapper werdende Zuwachsraten gekennzeichnet, und der Forschungshaushalt wird hier keine Ausnahme bilden. Mit 6.139,7 Milliarden DM weist er eine Steigerungsrate von 5,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf und liegt damit auf der Linie der durchschnittlichen Zuwachsraten des Gesamthaushalts. Das stellt uns bei den Kürzungen, die wir im Haushalt 80 erlitten haben, vor erhebliche Probleme. Zugleich ist dies eine Herausforderung, die vorhandenen Mittel optimal und mit der richtigen Gewichtung einzusetzen.

Der Zwang zum sparsamen Mitteleinsatz kann als Chance wahrgenommen werden, die Prioritäten auch im Bezug auf laufende Projekte neu zu setzen. Das Bundeskabinett wird sich im Januar 1981 nochmals mit den wichtigsten Konsequenzen des Forschungshaushalts befassen. Es ist wichtig, daß das vorhandene und notwendige Vertrauen der Partner des Bundesministeriums für Forschung und Technologie (BMFT) in die Kontinuität der Förderung von Forschung und Entwicklung in dieser Phase knapper Zuwachsraten und dadurch erforderlicher finanzieller Einschränkungen erhalten bleibt. Wir werden die Konsequenzen der Haushaltsentwicklung deshalb in erster Linie durch Streckung laufender Vorhaben, Rückstellung und Aufgabe neuer Projekte umsetzen und das Abbrechen von Projekten auf möglichst wenige Vorhaben beschränken. Auf diese Weise hoffen wir, die beiden wesentlichen Funktionen des BMFT, die Förderung der Grundlagenforschung und das Eingeben innovativer Impulse zur Modernisierung unserer Volkswirtschaft, sichern zu können.

Ein Wort zur Finanzplanung für die Jahre 1982 bis 1984: Die derzeitige mittelfristige Finanzplanung erfordert Einschränkungen bei der Ausgabenplanung von über zwei Milliarden DM bis 1983. Dies bedeutet, daß eine Reihe von ursprünglich geplanten Vorhaben oder Programmweiterungen nicht mehr realisiert werden kann.

Grundlagenforschung

Seit Jahren ist die Grundlagenforschung ein erklärter Schwerpunkt der forschungs- und Technologiepolitik der Bundesregierung. Der Anteil der Grundlagenforschung am Etat des BMFT hat in den vergangenen Jahren stets bei über 30 Prozent gelegen, das soll so bleiben. Der Anteil der Grundlagenforschung an den Gesamtausgaben für Forschung und Entwicklung (Staat und Wirtschaft) liegt in der Bundesrepublik Deutschland bei etwa 22 Prozent. Damit nimmt die Bundesrepublik Deutschland eine Spitzenstellung unter den OECD-Ländern ein.

In der Finanzplanung ab 1982 sind im Schnitt überproportionale Zuwachsraten für diesen Bereich vorgesehen. Etwa 30.000 Mitarbeiter - ein Großteil davon Wissenschaftler - in Forschungseinrichtungen und Hochschulinstituten werden überwiegend vom BMFT zusammen mit den beteiligten Ländern im Rahmen einer institutionellen Förderung und Projektförderung bezahlt. Dieses Potential bleibt von erheblicher Bedeutung für die langfristige Zukunftssicherung der Bundesrepublik Deutschland. Das bedeutet aber auch für die Zukunft nicht, daß jeder Vorschlag finanziert werden kann. Wie schon bisher, wird mit der Wissenschaft gemeinsam entschieden werden müssen, was mit den begrenzten staatlichen Fördermitteln erreicht werden kann.

Prioritäten der Forschungsförderung

Für eine Reihe von Förderbereichen bringt der Haushalt 1981 eine erhebliche Steigerung der Mittel. Dazu gehören die Kohleveredelungsverfahren, die Forschung und Entwicklung



für nukleare Entsorgung, die Mikroelektronik, die Biotechnologie und die Polarforschung. Die Energieforschung im nuklearen wie im nichtnuklearen Bereich bleibt die oberste Priorität, um das "weg vom Öl" zu erreichen. Gleichmaßen wichtig für die Zukunftsgestaltung bleiben Innovationen und die Erschließung organischer und anorganischer Ressourcen.

Andere Förderbereiche müssen wesentliche Einbußen hinnehmen. Hierzu zählen zum Beispiel die Verkehrstechnologien, die Informationsverarbeitung und die Bauforschung. Die Eisenbahnversuchsanlage Rheine-Freren kann nicht vom BMFT finanziert werden. Ich werde meinen Kollegen Hauff bitten, diese innovatorische Aufgabe mit bundesbahneigenen Mitteln durchzuführen, da die Deutsche Bundesbahn der künftige Nutznießer dieser Erprobung ist.

### Energieforschung

Die Gesamtausgaben für die Energieforschung bilden mit 2,3 Milliarden DM weiterhin eine Säule der Aktivitäten des BMFT. Die Energieforschung ist daher mit einem erhöhten Finanzvolumen gegenüber dem Soll 1980 ausgestattet worden. Die erhöhten Mittel fließen schwerpunktmäßig in die Bereiche der Kohleforschung und -technologie und in die nukleare Entsorgungstechnologie. Im Bereich der Reaktorenentwicklung wird im nächsten Jahr trotz einer Erhöhung von 5,4 Prozent gegenüber 1980 die Erfüllung der finanziellen Planung schwierig werden.

Ich werde mich in den nächsten Wochen bemühen, in der Frage der Förderung großtechnischer Demonstrationsprojekte mit der Energiewirtschaft zu einer neuen Verteilung der finanziellen Lasten zu kommen, die den Haushalt des BMFT deutlich weniger in Anspruch nimmt. Ich werde daher mit den Elektrizitätsversorgungsunternehmen hierüber Gespräche führen, die ein unmittelbares Interesse daran haben müssen, daß die fortgeschrittenen Reaktorlinien und die Urananreicherungs-technik in der Bundesrepublik Deutschland zum Durchbruch gebracht werden können. Die Elektrizitätsversorgungsunternehmen sind bereits in der zweiten Fortschreibung des Energieprogramms der Bundesregierung 1977 aufgefordert worden, sich stärker an den Kosten von Forschung und Entwicklung neuer Energietechnologien zu beteiligen. Die Koalitionsvereinbarungen bei der Regierungsbildung haben dies bekräftigt, konkretisiert und ausgedehnt. Die notwendigen Folgerungen müssen jetzt in gemeinsamen Gesprächen für die nächsten Jahre erörtert werden. Die angestrebte Neuverteilung der Lasten würde der Tatsache Rechnung tragen, daß die Reaktorentwicklungen beim Schnellen Brüter und beim Hochtemperaturreaktor (SNR 300 und THTR 300) jetzt aus dem Forschungsstadium heraus zur anwendungsnahen großtechnischen Demonstrationsanlage gewachsen sind.

Im Bereich der regenerativen Energieforschung werden wir auch nicht umhin können, einige kostenintensive größere Demonstrationsprojekte, wie zum Beispiel solarbeheizte Schwimmbäder, zurückzustellen, um stattdessen die Forschungs- und Entwicklungskapazitäten kontinuierlich weiter fördern zu können. Auch hier gilt, daß das BMFT sich bei der Förderung großtechnischer Demonstrationsprojekte in Zukunft zurückhaltender zeigen muß. Im Zeichen geringerer jährlicher Zuwachsraten ist die "finanzielle Sprengkraft" zu vieler und zu großer Vorhaben zu verringern. Dies bedeutet jedoch keinen vollständigen Rückzug aus Demonstrationsvorhaben, die als letztes Glied in der Innovationskette in bestimmten Fällen von großer Wichtigkeit sind, um geförderte Forschungsergebnisse beispielhaft in die Praxis umzusetzen.

### Weiterentwicklung der Forschungs- und Technologiepolitik

Die anstehenden Haushaltsprobleme ziehen zwar im Augenblick eine beträchtliche Aufmerksamkeit auf sich, die Forschungs- und Technologiepolitik darf dabei aber nicht an den Rand gedrängt werden. Im Gegenteil, sie ist angesichts der knapper gewordenen Finanzsituation wichtiger und auch schwieriger denn je.



Für mich ist klar, daß Forschung, technologische Entwicklung und Innovation sowie die soziale Akzeptanz des technischen Wandels zu den wichtigsten Elementen unserer Zukunftsgestaltung gehören. Ich sehe die Förderung von Forschung und Technologie - und hier wird sich gegenüber der Amtsführung meiner Vorgänger nichts ändern - als einen wesentlichen Beitrag zur Modernisierung unserer Volkswirtschaft an und werde sie dementsprechend zu gestalten versuchen. Es geht im Kern um die Erhaltung und Stärkung der Innovationskraft unserer Wirtschaft. Dabei ist gleichrangig zu berücksichtigen das legitime Interesse der Arbeitnehmerschaft, um beim Vorantreiben des technischen Fortschritts auch soziale Fortschritte zu erreichen.

Zwei Gesichtspunkte verdienen besondere Beachtung: Die Grundlagenforschung von heute schafft die Lebensvoraussetzungen von morgen. Sie muß deshalb in Kontinuität, Breite und Vielfalt gefördert werden. Zum anderen liegt mir die Innovationsfähigkeit kleiner und mittlerer Unternehmen am Herzen, die zum Teil das Tempo der Einführung neuer Technologien bestimmen, teilweise aber an Innovationssprünge gelangen, die sie mit eigener Kraft nicht bewältigen können. Es liegt im gesamtwirtschaftlichen Interesse, gerade für diese Betriebe die Fördermaßnahmen der Bundesregierung nachhaltig fortzusetzen.

Ein vergleichender Blick auf die staatlichen Aufwendungen anderer westlicher Industrienationen zeigt, daß die Bundesrepublik Deutschland das in ihren Kräften Stehende für die Forschungsförderung tut. Mit einem Anteil von knapp 2,3 Prozent unseres Brutto-sozialprodukts stehen wir bisher international an der Spitze. Ich will aber meine Sorge nicht verhehlen, daß die Bundesrepublik - angesichts der sich steigenden Forschungs- und Entwicklungsausgaben in anderen Ländern, wie zum Beispiel Frankreich, - in nicht allzulanger Zeit in das Mittelfeld abgleiten könnte. Ich werde mich bemühen, der deutschen Forschung auch längerfristig einen der vordersten Plätze im internationalen Vergleich zu ermöglichen. Dies ist umso wichtiger, als wir zur Bewältigung unserer anstehenden Probleme nicht weniger, sondern mehr wissenschaftlichen und technischen Fortschritt benötigen.

(-/18.12.1980-hi/ca)

+ + +



Zur aktuellen Diskussion in der Schweiz

Wir wollen kein Europa der nationalen Autobahngebührenplakettensammler

Von Klaus Daubertshäuser MdB

Obmann der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion

Zu den jüngsten Beratungen des Schweizer Nationalrates über die Einführung einer Autobahngebühr (Autobahnvignette) in der Schweiz ist festzustellen: So groß das Verständnis für die besonderen Probleme der Schweiz als Durchgangsland für den Straßenverkehr im Herzen Europas auch sein mag, so sehr muß davor gewarnt werden, daß erneut in einem Alleingang ein Land seine Probleme ohne Abstimmung mit den anderen lösen will.

Zur Diskussion steht im Schweizer Nationalrat eine Gebühr von in- und ausländischen Motorfahrzeugen für die Benutzung des schweizerischen Nationalstraßennetzes in "bescheidener" Höhe. Daneben steht auch noch eine Schwerverkehrsabgabe zur Debatte. Vor allem mit der Autobahngebühr würden ausländische Autofahrer, also auch deutsche, zusätzlich belastet. Es bleibt zu hoffen, daß die neue Initiative wie auch eine vergleichbare im Jahre 1978 nicht realisiert wird, denn die internationalen Nachteile überwiegen die nationalen Vorteile.

Wie auch immer die Diskussion in der Schweiz ausgehen mag: Eine Autobahngebühr in der Bundesrepublik Deutschland wird es nicht geben. Autobahngebühren nur für Ausländer würden diese diskriminieren, was nach dem geltenden Recht nicht geschehen darf. Und eine Autobahngebühr für alle können und wollen wir nicht verwirklichen.

Bei uns wird der Straßenbau aus Steuermitteln finanziert und nicht wie anderswo über Gebühren, die die jeweiligen Autobahngesellschaften zur Refinanzierung ihrer Investitionen erheben. Das deutsche Finanzierungssystem führt bereits heute dazu, daß auch die Ausländer, die deutsche Straßen benutzen, mit jeder Tankfüllung ihren Beitrag zum Straßenbau leisten.

Das deutsche Autobahnnetz mit seinen zahlreichen Abfahrten wäre auch gar nicht geeignet, eine individuelle Erhebung wie etwa in Frankreich oder Italien durchzuführen. Als letztes sprechen Gründe der Verkehrssicherheit gegen die Gebühr: Viele würden auf Bundesstraßen ausweichen, was nicht im Sinne der Anhebung der Verkehrssicherheit sein kann.

Schließlich: Wir wollen kein Europa der nationalen Autobahngebührenplakettensammler!  
(-/18.12.1980/ks/rs)

Verantwortlich: Willi Carl

Vernünftiger Umgang  
mit wertvollen Rohstoffen  
Recycling-Papier

