

Sozialdemokratischer Pressedienst

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

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

Inhalt

Heinz Westphal MdB, Haushaltsexperte der SPD-Bundestagsfraktion, kritisiert die widersprüchlichen Äußerungen der CDU/CSU zum Entwurf des Bundeshaushaltsplanes.

Seite 1-3

Dr. Klaus Kübler MdB will die arbeitenden Menschen im Vordergrund sozialliberaler Regierungspolitik sehen.

Seite 4/5

Ralph Herberholz MdB spricht sich gegen die Umliegung der Kfz-Steuer auf den Benzinpreis aus, weil viele Arbeitnehmer auf den privaten Pkw angewiesen sind.

Seite 6/7

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

36. Jahrgang / 1

2. Januar 1981

CDU/CSU verweigern Einsparungsvorschläge

Zu den bevorstehenden Haushaltsberatungen im Deutschen Bundestag

Von Heinz Westphal MdB

Vorsitzender des Arbeitskreises Öffentliche Finanzwirtschaft der SPD-Bundestagsfraktion

Wenn der Bundestag im Januar 1981 seine Arbeit aufnimmt, werden eine Woche lang in der Debatte über den Haushaltsplanentwurf, das Subventionsabbaugesetz und das Gesetz zur Erhöhung der Mineralöl- und Branntweinsteuer die Argumente der Koalitionsfraktionen und der Oppositionsfraktion aufeinanderprallen. Wie ist die Ausgangslage vor dieser Debatte?

Da stehen auf der Seite der CDU/CSU-Aussagen nebeneinander, die sich beim besten Willen nicht zur Deckungsgleichheit bringen lassen: Gerhard Stoltenberg will der Bundesregierung bei ihren Einsparungsabsichten und Subventionsstreichungen mit der Bundesratsmehrheit der unionsgeführten Länder nicht in den Arm fallen, andere Unionspolitiker reden das genaue Gegenteil. Ignaz Kiechle bejammert gleichzeitig lautstark die den Agrarstatat betreffenden Kürzungen. Walter Leisler Kiep glaubt, die Union habe die Einschränkung der Sparförderung erfunden. Andere Unionspolitiker kritisieren, daß damit die "kleinen Leute" getroffen würden. Hansjörg Häfele meinte, der Etatentwurf enthalte gar kein Sparprogramm, die Regierung wolle vielmehr ein Steuer- und Abgabenerhöhungsprogramm durchsetzen (und er rechnet dabei weiterhin mit unzutreffenden Zahlenvergleichen). Die Verteidigungspolitiker der Union bemängeln, der Bundeswehrhaushalt sei zu niedrig. Helmut Kohl kündigt dafür sogar Erhöhungsaufträge an.

Es fehlt - und wir haben uns schon fast daran gewöhnt - jeglicher konkrete Einsparungs- und Kürzungsvorschlag der CDU/CSU, und es gibt seitens der Union auch weiterhin keinen einzigen Vorschlag für den Abbau irgendeiner Subvention.

Ernster zu nehmen ist da schon die insbesondere von gewerkschaftlicher Seite vorgebrachte Kritik, die den Ausgabenrahmen des Etatentwurfs und damit auch die Höhe der Neuverschuldung als zu niedrig ansieht, um in der zu erwartenden konjunkturellen Schwächeperiode ausreichend stark mit neuen

Kostenlos für Umweltschutz
mit 100% Recycling
grünes Papier

investiven Programmen gegensteuern zu können. Welche Vorstellung steht dem gegenüber hinter den nüchternen Zahlen des Regierungsentwurfs für den Bundeshaushalt 1981 sowie den ihn begleitenden beiden Gesetzentwürfen?

1. Niemand in der Koalition denkt daran, einen Haushalt vorzulegen und zu verabschieden, durch den die konjunkturelle Entwicklung etwa - wie es bei einem Kritiker hieß - "kaputtgespart" werden könnte. Der Etatentwurf enthält - bei einem um knapp elf Milliarden DM gegenüber 1980 wachsenden Volumen einen Investitionsanteil von 14 Prozent, das sind etwa 31,5 Milliarden DM. Hinzu kommen die Investitionen im Verteidigungsbereich, die bekanntlich nach den geltenden Kriterien des Investitionsbegriffs nicht gezählt werden. Der Investitionsanteil des Bundeshaushalts wird damit um 1,2 Prozent niedriger sein als 1980. Dies ist der ablesbare Ausdruck von Einsparungen, und es gibt in keiner Weise eine Berechtigung, vom "Kaputtsparen" zu sprechen. Die im Etat enthaltenen investiven Ausgaben und die damit verbundene Neuverschuldung von etwa 27 Milliarden DM werden einen beachtlichen Beitrag zur Vermeidung konjunktureller Einbrüche leisten.
2. Die eigentliche Sparleistung des Bundesfinanzministers zeigt sich darin, in einem nur 4,3 Prozent wachsenden Etatvolumen neue, in der bisherigen Finanzplanung nicht enthaltene Ausgaben einzufangen, die einerseits Ausdruck der Politik dieser Koalition sind, zum Beispiel Kindergelderhöhung und Wohngeldverbesserung und die andererseits als unabweisbar anzusehen sind, zum Beispiel Mehrausnutzung von BAFÖG-Stipendien, Herabschleusung des Koks- und Kohlepreises für die Stahlproduzenten, erhöhte Verteidigungskosten und Bereitstellung von Mitteln für die Bundesanstalt für Arbeit. Das summiert sich zu einem Mehrbedarf von 8,5 Milliarden DM. Zur gleichen Zeit mußte auf der Einnahme seitens des Haushalts ein Betrag in fast gleicher Höhe (7,6 Milliarden DM Mindereinnahmen) aufgefangen werden, der sich ebenfalls einerseits als Ausdruck unserer Politik, nämlich der Steuersenkungen vornehmlich für Arbeitnehmer ab 1. Januar 1981, und andererseits als Folge der niedrigeren Steuerschätzungen ergibt.

Ein Finanzminister, der es fertigbringt, diese etwa 16 Milliarden DM in einen Haushaltsentwurf einzuarbeiten unter Einhaltung der politisch vorgegebenen Eckdaten - Steigerung des Etatvolumens um nur rund vier Prozent und keine Ausdehnung der Neuverschuldung über die angekündigten rund 27 Milliarden DM hinaus -, ist zu loben. Er hat seine Sparleistung erbracht. Er hat die Tendenz in Richtung auf Konsolidierung nicht verlassen. Dies war ihm nur möglich durch Streichungen an anderen Stellen gegenüber der bisherigen Planung in einer Größenordnung von etwa zehn Milliarden DM! Und diese Streichungen finden sich eben nicht nur bei der etwas geringeren Investitionsrate des Haushalts wieder, sondern bei den Sachausgaben der verschiedensten Art, bei "konsumorientierten" Ausgaben, sowie bei einem geringeren Anwachsen der Förderungsbeträge für die vielfältigen Investitionen und Organisationen, die am Bundeshaushalt partizipieren. Auch die Tatsache, daß der Haushaltsentwurf keine neuen Personalstellen vorsieht, trägt dazu bei.

3. Die Kritiker bemängeln, daß "Löcher im Bundeshaushalt gestopft würden durch das Aufreißen von Lücken in anderen Bereichen". Das ist nicht zutreffend. Die einmalige Kürzung des Bundeszuschusses an die Rentenversicherungsträger geschieht im ersten Jahr der Wirkung der Beitragserhöhung um 0,5 Prozent, nachdem die Konsolidierung der Rentenfinanzen bereits gelungen ist. Die Verlagerung von etwa einer Milliarde DM Kreditbedarf auf die Bundesbahn zwingt bei dem selbständig wirtschaftenden Unternehmen zu größerer Sparsamkeit und wirtschaftlichem Verhalten.

Die Erhöhung der Postabgabe ist eine seit langem geforderte Anpassung an vergleichbare Entwicklungen im Steuerbereich. Der Postkunde wird dadurch nicht zusätzlich belastet. Nach mehrmaligen Herabsetzungen bestimmter Telefongebühren klingt der Vorwurf einer "Telefonsteuer" fast lächerlich. Die Investitionsmöglichkeiten der Post bleiben weitgehend erhalten.



4. Während die Oppositionssprecher Kiep und Häfele die hier (unter 2.) dargelegten und für jeden Etatkenner deutlich erkennbaren Kürzungsvorgänge überhaupt nicht bemerken (wollen) fehlt in keiner ihrer Äußerungen die Aufforderung zu Einsparungen im Bereich der Konsumausgaben, allerdings weiterhin unter Ablehnung der "Zumutung", selbst dafür Vorschläge zu machen. Es ist klar: Die Opposition meint mit den Konsumausgaben die sozialen Leistungsgesetze. Die zum Beispiel von Heinrich Windelen geforderte "Zurückdrängung des zu hohen Staatsanteils am Sozialprodukt" wäre nur möglich, wenn man ins soziale Netz tief hineinschneidet. Genau das geht nicht mit den Sozialdemokraten. Wer noch nicht verstanden hat, daß sowohl der von uns konkret betriebene Abbau von Subventionen als auch die finanzielle Wirkung der beiden vorgesehenen Steuererhöhungen bei Mineralöl und Branntwein, die viel Ärger bei den davon Betroffenen auslösen, den von uns nicht gewollten Eingriff bei sozialen Leistungsgesetzen vermeiden, dem ist eigentlich nicht zu helfen.

Die Vorlagen der Bundesregierung verwirklichen also genau das, was die Koalitionsparteien in der Wahlkampfauseinandersetzung angekündigt haben: Sie halten die Eckdaten beim Etatvolumen und bei der Verschuldung ein, sie konzentrieren sich auf die Erhöhung von zwei bestimmten Steuern, nämlich Mineralöl- und Branntweinsteuer, sie machen ernst mit der Streichung von bisherigen Vergünstigungen (Subventionen), und sie lassen sowohl die Steuersenkungen, die mit der Erhöhung des Weihnachtsfreibetrages 1980 begonnen haben, als auch die sozialen Geldleistungsgesetze unangetastet.

Dem Bundestag liegt ein alle Schwierigkeiten der gegebenen gegenwärtigen finanziellen Lage ausgewogen beantwortender Haushaltsentwurf vor. Das Parlament wird ihn kritisch unter die Lupe nehmen. Es wird die Spartendenz fördern. Er wird aber auch in der Endphase seiner Beratungen in der Lage sein, bei seinen Entscheidungen die dann für den Verlauf des Jahres 1981 mehr Voraussagegenauigkeit enthaltenden Wirtschaftsdaten zu berücksichtigen.

(-/2.1.1981/hi/hgs)



Politik für Arbeitnehmer

Das Selbstbewußtsein der arbeitenden Menschen wird stärker

Von Dr. Klaus Kübler MdB

Eines steht fest: Es waren vor allem die Arbeitnehmer und ihre Familien, die durch ihre Stimmabgabe am 5. Oktober die politisch-parlamentarische Basis für die sozial-liberale Koalition geschaffen haben. Sie bilden die stärkste und verlässlichste Wählerschicht dieses Regierungsbündnisses. Die Wahlergebnisse der SPD in Gebieten mit hohem Arbeitnehmeranteil sind eindeutig. Wahlentscheidungen sind in einer Demokratie zugleich Aufträge an die Gewählten und die Regierenden.

Eine Politik des sozialen Ausgleichs ist vor allem in schwierigen Zeiten nur auf dem Boden sozialer Sicherheit und mit dem Willen zur Gerechtigkeit zu erreichen.

Im Blick auf die Alterssicherung heißt das: Nicht nur die Entwicklung der Pensionen im öffentlichen Dienst, sondern auch die Rentenanpassungen müssen sicher sein. Es würde im Lande nicht hingenommen und ginge auch nicht gut, wenn für die Pensionsentwicklung Garantien abgegeben, die Rentenanpassung aber in Form von Zu- und Abschlägen erfolgen würde. Es gibt eben nicht nur "wohlerworbene Rechte" im öffentlichen Dienst, sondern auch wohlbezahlte Versicherungsbeiträge der Arbeiter und Angestellten.

Es ist unsere Erfahrung, daß die Bundesrepublik durch die Mitbestimmung der arbeitenden Menschen in der Wirtschaft bessere Arbeitsbeziehungen und mehr soziale und wirtschaftliche Stabilität erreichen konnten als andere Industrieländer. Dies ist ein grundlegender Bestandteil unserer Wirtschafts- und Sozialordnung. Persönliche Freiheiten bedürfen, sollen sie wirksam sein, der sozialen Fundierung - auch im Wirtschafts- und Arbeitsleben. Im Blick auf die 80er Jahre ist daraus zu folgern: Wir müssen dafür sorgen, daß wirtschaftliche Strukturveränderungen nicht zum Abbau von Mitbestimmungsrechten führen. Das gilt heute vor allem für die Montanwirtschaft, die vor großen Zukunftsaufgaben steht. Der Bergbau ist immer mehr zur entscheidenden Grundlage unserer Energiepolitik geworden, und im Stahlbereich findet ein tiefgreifender Strukturwandel statt. Die daraus erwachsenden Aufgaben können nur zusammen mit den Arbeitnehmern bewältigt werden. Dazu gehören gesicherte Mitbestimmungsrechte.

Eines ist heute schon vorhersehbar: Das Ende dieses Jahrhunderts wird von einem erstarkenden Selbstbewußtsein der arbeitenden Menschen hinsichtlich ihrer Rolle



in der Gesellschaft und damit auch in der Wirtschaft gekennzeichnet sein. Die Signale dafür zeigen sich in ganz Europa. Unser Land hat die Chance, gestützt auf seine bisherigen Erfahrungen in den Arbeits- und Wirtschaftsbeziehungen, den Zukunftsanforderungen besser als andere Länder entsprechen zu können.

Im Zentrum der Innenpolitik wird in den 80er Jahren die Sicherung von Arbeit stehen. In diesem Jahrzehnt verlassen geburtenstarke Jahrgänge die Bildungsstätten. Das heißt, die Nachfrage nach Arbeit wächst. Das Angebot an Arbeit wird von den Auswirkungen neuer Technologien und wirtschaftlicher Strukturveränderungen beeinflusst. Angesichts dieser Entwicklungen darf nichts blockiert und nichts aus der Diskussion ausgeklammert werden, was einer Stabilisierung der Beschäftigungsverhältnisse dient. Aufgeschlossen müssen wir behandeln, wie die Strukturpolitik stärker noch auf die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen konzentriert werden kann, wie auch Arbeitszeitverkürzungen, insbesondere im Bereich der Lebensarbeitszeit, zur beschäftigungspolitischen Stabilisierung wirksam werden soll, wie den Gruppen und Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit zu helfen ist und die Instrumente der Arbeitsmarktpolitik, einschließlich der Bundesanstalt für Arbeit, noch effektiver genutzt werden können.

Unsere Verantwortung werden wir insbesondere auch für die jungen Arbeitnehmer wahrnehmen. Sie müssen gleichwertige Chancen in unserer Gesellschaft haben. Das muß sich in der Bewertung berufsbezogener Bildungsabschlüsse, in den Fortbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten ebenso ausdrücken wie in den Möglichkeiten, am gesellschaftlichen und damit politischen Leben teilzunehmen. Wer beklagt, daß in den Parlamenten die Angehörigen aus dem öffentlichen Dienst überwiegen, der muß sich auch den Ursachen einer solchen Entwicklung zuwenden. Mit allgemeinen Appellen ist hier wenig zu bewirken.

Die Hoffnung der Arbeitnehmer richtet sich darauf, daß energische und konkrete Schritte zur Abrüstung auf der Basis des internationalen Gleichgewichts unternommen werden. Sie wissen um die Folgen eines neuen Rüstungswettlaufs. Wenn zu den ohnehin schwierigen Problemen und Kosten der Energieversorgung, wenn zu den wirtschaftlichen und technologischen Veränderungen und den unabwiesbaren Hilfen für die Dritte Welt auch noch die finanziellen Konsequenzen eines aufgeheizten Rüstungswettlaufs kommen würden, dann wären weder die Arbeiter- noch die Staatshaushalte im Gleichgewicht.

(-)



Viele sind (noch) aufs Auto angewiesen

Glaubenskrieg um Kraftfahrzeugsteuerreform

Von Ralph Herberholz MdB

Stellvertretendes Mitglied im Bundestagsausschuß für Verkehr

Fast ein Glaubenskrieg ist um die Neuordnung der Kraftfahrzeugsteuer entbrannt. Die Argumente für eine Umlegung dieser Steuer auf den Benzinpreis sind allerorten zu hören. Sicher spricht auch einiges dafür. In der Diskussion entsteht jedoch leicht der Eindruck, als könnte man Energieeinsparungen einfach dadurch erzielen, sich für ein öffentliches Nahverkehrsmittel zu entscheiden. Diese Qual der Wahl mag sich dem Autofahrer in Großstädten und Ballungsgebieten stellen. Völlig unberücksichtigt in der Diskussion sind jedoch die Belange der Menschen im ländlichen Raum.

Als Beispiel mag hier mein Wahlkreis (Cochem/Mosel) dienen, der mit 800 qkm flächenmäßig einer der größten der Bundesrepublik ist, aber noch einen völlig unterentwickelten öffentlichen Nahverkehr aufweist.

31,9 Prozent der Erwerbstätigen dieser strukturschwachen Region müssen ihren Wohnort verlassen, um zur Arbeit zu gelangen, sind also sogenannte Auspendler (zum Vergleich: Auspendler aus dem Wahlkreis Mainz: 24,5 Prozent, Wahlkreis Koblenz 26,6 Prozent). Tägliche Fahrwege von 200 Kilometer und mehr sind keine Seltenheit, da die Arbeitnehmer teilweise bis in die Ballungsgebiete Koblenz, Rhein-Main, Ruhrgebiet oder an die Saar fahren müssen. In Rheinland-Pfalz sind weit über 270.000 Arbeitnehmer darauf angewiesen, täglich in die Nachbarländer Hessen, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Saarland zu pendeln.

Im rheinland-pfälzischen Entwicklungsprogramm wurden als Hauptanforderungen an einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr unter anderem eine schnelle Beförderung und häufige Fahrtenfolge verlangt. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum wird als "notwendig" bezeichnet, mit dem Ziel, "die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Arbeitsmärkte zu gewährleisten". Doch wie sieht die Realität in dieser Region aus?

Die einzige Bahnlinie, die den Forderungen entspricht, ist die Mosel-Strecke (Wasserbillig-Koblenz). Wer sich beispielsweise von Mayen per Bahn nach Koblenz bemüht, muß die doppelte Fahrzeit (cirka eine Stunde) in Kauf nehmen, wie wenn er mit dem PKW führe. Der Bürger, der in der Ortsgemeinde Mörsdorf (Verbandsgemeinde Treis-Karden) mit dem



öffentlichen Verkehrsmittel zum Sitz der Verbandsgemeinde möchte, muß sich schon auf eine längere Reise gefaßt machen. Wenn er montags morgens anreist und sich beeilt, kann er noch den Gegenbus am Freitagnachmittag erwischen.

Ein anderes Beispiel: Ein Arbeitnehmer aus Kaisersesch, der mit dem Bus nach Koblenz zur Arbeit fahren möchte (Wegstrecke circa 40 km) müßte dreidreiviertel Stunden Fahrtzeit und zweieinviertel Stunden Wartezeiten in Kauf nehmen. Wenn auch für den öffentlichen Nahverkehr mit dem Slogan "Nette Leute auf der ganzen Linie" geworben wird, so ist dem Arbeitnehmer nicht zuzumuten, seine wohlverdiente Freizeit in Bussen und Wartehäuschen zu verbringen. Er bleibt solange auf seinen privaten Personenkraftwagen angewiesen, bis die öffentlichen Verkehrsmittel ein zumindest zumutbares Angebot anbieten können. Gegenwärtig würde eine zu große Verteuerung des Benzins nicht dazu führen, daß die Arbeitnehmer auf den Bus umsteigen, sondern nur noch am Wochenende nach Hause fahren oder ganz abwandern. Sollen nun die Menschen auf dem Lande dafür bestraft werden, daß sie bis heute die Stiefkinder der Verkehrsentwicklung sind? Es kann nicht hingegenommen werden, ihnen die Kosten für zurückliegende Versäumnisse sowohl in der Verkehrs- als auch in der Energiepolitik aufzubürden.

Auch eine Erhöhung der Kilometerpauschale bringt keine ausreichende finanzielle Entlastung. Schließlich hat der Mensch auf dem Lande noch andere Bedürfnisse als nur zur Arbeit zu fahren. Auch um preiswert einzukaufen ist er auf sein Auto angewiesen, ebenso im Freizeitbereich.

Ein Zurückdrängen des Individualverkehrs zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel ist unbedingt sinnvoll. Es soll hier auch nicht die Notwendigkeit, Energie einzusparen, in Frage gestellt werden. Doch die angeführten Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, daß die allzu griffige Formel "Wer viel fährt, soll viel zahlen" bei der Diskussion um eine regional und sozial gerechte Reform der Kraftfahrzeugsteuer nicht hilfreich sein kann.

Einer Besteuerung nach der Motorleistung ist der Vorzug zu geben. Die Besteuerung nach Kilowatt beziehungsweise Pferdestärken würde die Entwicklung "Heißer Öfen" im Motorenbau nicht mehr begünstigen. Auch so würden Anreize zur Konstruktion benzinsparender Motoren geschaffen. Die erneute Verteuerung des Benzins durch die Anhebung der Mineralölsteuer wird ohnehin den Spargedanken in diesem Bereich fördern. Auch sonst können Energiesparer unbesorgt sein: Es müßte schon ein Wunder geschehen, wenn die Steigerung der Benzinpreise (auch ohne Kraftfahrzeugsteuer) nicht weiterginge. Vor allem aber würde von den auf ihren Privatwagen angewiesenen Arbeitnehmern kein Sonderopfer verlangt.

Im Interesse der Überschaubarkeit bietet sich eine Einteilung in drei Steuerklassen an: Kleinwagen mit niedriger Leistung (und Infolgedessen niedrigeren Verbrauch) könnten in eine Sparklasse eingestuft werden. Für Mittelklassewagen würde sich eine mittlere Steuerstufe anbieten. Hochleistungsfahrzeuge könnten auch höher besteuert werden im Sinne des Mottos: "Es war schon immer etwas teurer, einen besonderen Geschmack zu haben."

Zur Entlastung der Finanzverwaltung sollte das schon früher diskutierte Projekt der "Plakettensteuer" erneut ernsthaft geprüft werden. Die Plakettenlösung hätte auch den Vorteil daß der Tankwart nicht zum Hilfsfinanzbeamten ernannt würde. Zudem könnte die Steuerzahlung auch leicht überprüft werden, ähnlich wie die Einhaltung des TÜV-Termins anhand der Plaketten. Die Einteilung in drei Steuerklassen würde die übersichtliche Gestaltung der Plaketten erlauben.

In diesem Zusammenhang sind die Vorschläge des Mitgliedes des Finanzausschusses des Bundestages, Nils Diederich (SPD), der im SPD-Pressedienst ebenfalls die Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer auf eine leistungsorientierte "Plakettensteuer" zur Diskussion gestellt hat, zu unterstützen.

(-/2.1.1981/hi/ca)

