

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Heimut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (0228) 21 9099/39
Telex: 866848 pppn d
Telefax: 21 09 64

Inhalt

Klaus Daubertshäuser
MdB macht Vorschläge
zur Finanzierung der
Verkehrsinfrastruktur:
Kreativität ist gefragt.

Seite 1

Edelgard Bulmahn
MdB bewertet die Bon-
ner Weltraumpläne:
Kurskorrektur unum-
gänglich (Teil IV und
Schluß).

Seite 4

46. Jahrgang / 143

30. Juli 1991

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur Kreativität ist gefragt

Von Klaus Daubertshäuser MdB
Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bundeslagsfraktion

Der Finanzbedarf zur Reparatur und Modernisierung des Verkehrswesens ist insbesondere in den neuen Bundesländern enorm. Gemeinsam mit den bereits beschlossenen Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den alten Bundesländern entsteht bis zum Jahr 2.000 ein Bedarf von circa 400 Milliarden DM, dem Deckungsvorschläge des Bundesfinanzministers von nur 150 Milliarden DM gegenüber stehen. Dies bedeutet eine Deckungslücke von rund 250 Milliarden DM!

Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen müssen aber insbesondere in den neuen Bundesländern schnell und wirkungsvoll umgesetzt werden. Hierfür bedarf es deshalb neuer Finanzierungskonzepte. Kreativität ist gefragt. Ideen müssen entwickelt und umgesetzt werden, die die Finanzierung der Schlüsselinvestitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen.

1. Trotz einer Steigerung der Investitionsmittel im Haushaltsentwurf 1992 werden diese Mittel nicht ausreichen um das Verkehrswesens zügig zu modernisieren.
2. Privates Kapital muß ebenfalls genutzt werden, um schneller Erfolge zu erzielen. Ich habe wiederholt gefordert, daß die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn eine Deutsche Verkehrs-Investment-AG gründen. In Ergänzung zu den Staatsfinanzierungen könnte sie eigenständig Finanzierungsbeträge erbringen, indem sie privates Kapital mobilisiert, das im Eisenbahn-, aber auch im übrigen Verkehrsbereich eingesetzt werden könnte. Dabei muß vor allen in solche Verkehrsinfrastruktur-Projekte investiert werden, die eine schnelle Steigerung der volkswirtschaftlichen Produktivität versprechen.
3. Die Europäische Investitionsbank vergibt Kredite insbesondere für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen. Auch die neuen Bundesländer haben Zugang zu diesen Krediten.

Verlag, Redaktion und Druck:
Sozialdemokratischer Pressedienst GmbH
Heussallee 2-10, Pressehaus 1/217
5300 Bonn 1, Postfach 12 04 08

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 82,50
mtl. zuzügl. Mwst und Versand.

Produktion Umwelt
mit 100% recyceltem Papier
Recycling-Papier



4. Die EUROFIMA ist eine gemeinsame Finanzierungsgesellschaft der europäischen Eisenbahnen zur Beschaffung von rollendem Material. Die Bilanzsumme erreicht inzwischen fast 17 Milliarden Franken. Die Reichsbahn muß Mitgesellschafter der EUROFIMA werden und entsprechende Kapitaleinlagen leisten. Loks, Züge und Wagen kann sie dann ebenfalls über die EUROFIMA finanzieren.
5. Die Überlegungen der Bundesregierung weisen dagegen in die falsche Richtung: Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Verluste - dies ist das Ziel der Bundesregierung, wenn sie einzelne Autobahnstrecken in den neuen Bundesländern privat finanzieren lassen will.

Diese Rosinenpflückerei darf es aber nicht geben. Private Unternehmen dürfen sich deshalb nicht die wirtschaftlich attraktiven Straßenverbindungen herausuchen, während der Staat alle übrigen Straßen bezahlen soll und die Bundesregierung die Finanzierung eines leistungsfähigen Schienennetzes völlig ungeklärt läßt.

Der Straßenbau in Deutschland wird über die Mineralölsteuer und die Kraftfahrzeugsteuer finanziert. Wenn für einige Autobahnabschnitte zusätzlich Benutzungsgebühren bezahlt werden müssen, dann wäre die Benutzung solcher Straßen spürbar teurer im Vergleich zu anderen. Für Wirtschaft und Bevölkerung ergäben sich hieraus eindeutige Standortnachteile. Die Investitionsbereitschaft der Wirtschaft würde deutlich gemindert, die Aufbauarbeiten in den neuen Bundesländern verzögert.

Wenn der Staat diese Benutzungsgebühren - quasi als Leasing-Rente - an die private Betriebsgesellschaft zahlen soll, so geht dies ebenfalls nicht. Dieser Autobahnkauf auf Raten verstößt gegen das geltende Haushaltsrecht. Er ist im Endeffekt immer teurer als die klassische Finanzierung.

Die Bundesregierung sollte deshalb ihre Überlegungen, einzelne Autobahnstrecken in den neuen Bundesländern privat zu finanzieren, schnell begraben. Sie machen keinen Sinn. In Betracht kommt nur eine Lösung, die alle Verkehrswege einbezieht.

6. Wenn auch nicht kurzfristig - so muß doch im Hinblick auf den EG-Binnenmarkt die Finanzierung des Verkehrsweasens mittelfristig umstrukturiert werden. Das bisherige System nationaler Auto-Steuern mit gegenseitiger Steuerbefreiung bei Auslandsfahrten ist - selbst bei harmonisierten Steuersätzen - für eine europäische Lösung wenig geeignet. Es ermöglicht nicht, die von Land zu Land unterschiedlichen Wegekosten allen Benutzern in gerechter Weise anzulasten. Außerdem läßt es zu, daß in einigen Ländern durch die Erhebung von Autobahngebühren Doppelbelastungen entstehen.

Als europäische Lösung fordern wir deshalb seit Jahren, Steuern und Abgaben für Nutzfahrzeuge und auch für PKW in der EG nach dem Territorialitätsprinzip zu harmonisieren. Die Wegekosten sollen in der Weise angelastet werden, daß Fahrzeuge in jedem Fall, dessen Straßen sie benutzen, entsprechend ihrer Nutzung und Abnutzung zu Steuern und Abgaben herangezogen werden.

Dies ist der entscheidende Punkt. Die Bundesregierung will das Halten eines Fahrzeugs verteuern (CO₂-Abgabe, Klimaschutzsteuer). Die Sozialdemokraten wollen die Fahrzeughaltung verbilligen und das Fahren verteuern. Das stehende Fahrzeug belastet nicht die Umwelt und wer viel fährt, soll mehr zahlen.

Die Vorschläge des Deutschen Industrie- und Handelstages, Ausbau und Unterhaltung der Verkehrswege künftig über Benutzungsgebühren und nicht nur über den Bundeshaushalt zu finanzieren, weisen in diese Richtung. Auf diese Weise kann gleichzeitig auch eine Versteigerung der Baukapazitäten erreicht werden, die die Bauindustrie seit längerem fordert.

Die Vorschläge sind auch deshalb interessant, weil mit marktwirtschaftlichen Mitteln eine vernünftige Nutzung der Verkehrsinfrastruktur erreicht würde. Beispielsweise könnten in Zeiten oder auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen höhere Benutzungsgebühren festgesetzt werden.

Der DIHT hat seine Vorschläge überschrieben "Verkehr finanziert Verkehr". Dies ist aber zu wenig. Es muß richtig heißen "Verkehr finanziert Verkehr und seine Auswirkungen".

Mit Gebühren und Abgaben sind nicht nur die Wegekosten abzugelten. Langfristiges Ziel ist eine Vollkostendeckung. Auch die Umwelt- und Unfallkosten müssen einbezogen werden. Auch diese "externen Kosten" müssen sich adäquat in preisen ausdrücken. Erst auf diese Weise wird die dynamische Funktion des Marktes in den Dienst der Verkehrspolitik gestellt. Sie führt zu einer neuen und besseren Kombination der einzelnen Verkehrsträger. Die durch falsche Kostenzuordnung eingetretenen Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern untereinander werden auf diese Weise schrittweise beseitigt. Die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger zu einem ökologisch und ökonomisch intelligenten Gesamtsystem wird hier durch erst möglich.

Die Erfassung und Abrechnung der einzelnen Fahrleistungen und das Einzugsverfahren sind durch Anwendung elektronischer Kommunikationsanlagen so auszugestalten, daß weder Behinderungen an den Grenzen, noch nennenswerter bürokratischer Aufwand entstehen. Auch darf es keine Diskriminierung zwischen im Inland und im Ausland zugelassenen Fahrzeugen geben.

Für das Gebiet der ehemaligen DDR ist dringend eine verkehrsträgerübergreifende Planung der Verkehrsinfrastruktur nötig, um die verkehrspolitischen Fehler der letzten 40 Jahre in der Bundesrepublik nicht vollständig zu wiederholen. Daß das Verkehrswesen in den neuen Bundesländern von Grund auf erneuert werden muß, bringt allerdings auch Chancen: Mit einer zukunftsgerichten Verkehrsinfrastruktur könnten die neuen Bundesländer in einigen Jahren der Teil Deutschlands sein, in dem das modernste und wirkungsvollste Verkehrswesen zur Verfügung steht mit günstigen Standortvorteilen für die Wirtschaft.

(-/30. Juli 1991/jr/fr)

Kurskorrektur in der Raumfahrtpolitik unumgänglich

(Teil IV und Schluß)

Bonner Weltraumpläne endgültig gescheitert

Von Edelgard Bulmahn MdB

Stellvertretende forschungspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion

Kurskorrektur der deutschen Weltraumpolitik erforderlich

Ein Weiter-so in der Weltraumpolitik können wir uns nicht mehr leisten. Hierfür steht zu viel auf dem Spiel: die ausgewogene Weiterentwicklung der deutschen Forschungslandschaft, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft, mithin die Zukunftsfähigkeit der Bundesrepublik. Zur Diskussion steht allerdings nicht ein deutscher Rückzug aus der Weltraumforschung, wohl aber eine Begrenzung der hierfür zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel auf das der wirtschaftlichen und wissenschaftlich-technischen Bedeutung der Weltraumfahrt entsprechende Maß.

Der überfällige Kurswechsel der deutschen Weltraumpolitik sollte sich dabei vor allem an folgenden Punkten orientieren:

1. **Stärkere Anwendungsorientierung:** Der Umfang und die künftigen Schwerpunkte der deutschen Raumfahrtpolitik müssen sich an dem Beitrag der Raumfahrt zur Lösung der drängenden Menschheitsfragen, zum wissenschaftlich-technischen Erkenntniszuwachs, zur Verbesserung der Lebensbedingungen und zu Stärkung des Innovationspotentials der deutschen Wirtschaft orientieren. Die Nutzungsprogramme müssen deshalb deutlichen Vorrang vor den Infrastrukturprogrammen erhalten. Größere raumfahrtbezogene Aufwendungen sind nur dann zu rechtfertigen, wenn sie der Befriedigung einer gesellschaftlichen oder wissenschaftlich begründeten Nachfrage dienen und kostengünstiger oder effektiver als terristische Lösungen sind. Sie müssen grundsätzlich den Kriterien der Umwelt-, Sozial-, Demokratie- und Völkerverträglichkeit genügen.
2. **Konsens über die Weltraumpolitik:** Entscheidungen von so weitreichender Bedeutung wie die zur Diskussion stehenden Raumfahrtprojekte müssen auf einen breiten Konsens gründen. Anders ist die nötige Kontinuität und Verlässlichkeit der politischen Entscheidungen, auf die Wissenschaft, Wirtschaft und Partnerländer angewiesen sind, nicht zu garantieren. Die Grundsatzentscheidungen müssen dem Parlament vorbehalten bleiben. Hierfür müssen ihm alle relevanten Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung gestellt werden.
3. **Evaluation der Weltraumprogramme:** Die Weltraumprogramme sind einer gründlichen Evaluation unter Mitwirkung von unabhängigen Gremien wie dem Wissenschaftsrat, der Deutschen Forschungsgemeinschaft oder der Max-Planck-Gesellschaft zu unterwerfen. Die Bewertung muß eine Abschätzung des wissenschaftlich-technischen Bedarfs, der ökonomischen, technologischen, ökologischen, finanziellen und sozialen Folgen und vergleichende Kosten-Nutzen-Analysen beinhalten.
4. **Überprüfung der vorliegenden Kostenschätzungen:** Für eine verantwortungsbewußte Entscheidung über die Großprojekte der bemannten Raumfahrt benötigt der Deutsche Bundestag belastbare Angaben über die jeweiligen Lebenswegkosten. Die vorgelegten Kostenschätzungen sind deshalb durch unabhängige Gremien wie den Bundesrech-

nungshof zu überprüfen.

5. Verschiebung der Grundsatzentscheidung über die Fortführung der Weltraumprogramme: Auf der für den 18./19. November geplanten ESA-Ministerratstagung kann noch keine endgültige Entscheidung über die Fortführung der Programme Hermes und Columbus getroffen werden. Sie ist erst möglich, wenn Ergebnisse der für beide Projekte vereinbarten Vorprüfphase vorliegen. Aufgrund der Verzögerungen bei Columbus und Hermes ist hiermit erst im kommenden Jahr zu rechnen. Dies heißt auch, daß der Bundestag in den laufenden Haushaltsberatungen noch keine endgültige Festlegung treffen kann.
6. Verzicht auf Hermes: Die Bundesrepublik erklärt den Rücktritt vom Programm Hermes, da das geforderte Leistungsziel, die Versorgung des freifliegenden Columbuslabors, nicht erreicht wird und die Kosten mind. 32,9% über dem veranschlagten Finanzrahmen liegen.
7. Drastische Reduzierung und vollständige Internationalisierung des Raumstationsprogramms: Angesichts der erheblichen finanziellen und logistischen Probleme sowie seines fragwürdigen wissenschaftlich-wirtschaftlichen Nutzens muß das Projekt der gemeinsamen Weltraumstation grundsätzlich überprüft werden. Hierbei ist eine Internationalisierung über den bisherigen Rahmen hinaus sowie die Entwicklung eines konsequenten Modulsystems auszuhandeln, das einen schrittweisen Auf- und Ausbau der Station ermöglicht.
8. Verzicht auf europäische Autonomie: Das Ziel der europäischen Autonomie in der bemannten Raumfahrt ist aufzugeben, da es weder unter technologie- noch unter wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten erforderlich ist. Die europäischen Autonomiebestrebungen haben schließlich auch durch die Überwindung des Ost-West-Gegensatzes ihren Sinn verloren. Das Ziel muß jetzt eine globale Zusammenarbeit und Kostenteilung in der Weltraumfahrt sein.
9. Beteiligung der Industrie an der Finanzierung der Raumfahrtprojekte: Die Raumfahrtindustrie hat zwar ständig Ideen für neue Raumfahrtprojekte, zieht sich dann aber aus der finanziellen Verantwortung zurück und überläßt die Finanzierung den Steuerzahler/innen. Künftige Weltraumprojekte dürfen deshalb nur noch mit einer angemessenen Beteiligung der Industrie eingeleitet werden.
10. Integration der Weltraumforschung in den ostdeutschen Bundesländern: Die ostdeutschen Bundesländer müssen an den Raumfahrtprogrammen angemessen und nicht nur mit Restbrocken beteiligt werden. Bisher fehlt der Bundesregierung hierzu ein schlüssiges Konzept.

(-/30. Juli 1991/jr/fr)

Anhang

Tab.1: Die Entwicklung des BMFT-Haushaltes 1982-1992 (Angaben in Mio. DM)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
BMFT nom.	6921,80	8543,90	8748,70	7029,90	7142,20	7282,60	7386,10	7607,40	7967,65	8432,80	9252,00
1982=100	100,00	94,54	97,50	101,56	103,18	105,21	106,71	109,90	115,11	121,83	133,66
dar. Weltraum	695,70	710,38	775,10	830,50	917,60	1058,60	1137,70	1258,13	1451,30	1619,50	1820,50
1982=100	100,00	102,10	111,41	119,38	131,90	152,13	163,53	180,84	208,61	232,79	261,68
Ant. an BMH	2,83	2,65	2,68	2,73	2,73	2,70	2,68	2,63	2,01	2,06	2,19
BMFT real	7434,01	6818,74	6890,42	7029,90	6906,51	6896,62	6876,44	6869,48	6899,98	7016,09	7235,04
1982=100	100,00	91,72	92,69	94,56	92,90	92,77	92,50	92,41	92,82	94,38	97,32
DM/Euro.	120,69	111,09	112,72	115,29	113,20	112,92	111,90	110,44	110,38	89,25	92,00

1 Für die Berechnung der real zur Verfügung stehenden Ausgaben des BMFT wurde die Preisentwicklung des Sozialprodukts zugrundegelegt (1985=100).

2 Ausgaben ab 1988 einschl. Bürger

Quelle: Bundesbericht Forschung 1988; Faktenbericht 1990; Finanzbericht 1991; Stat. Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 1986ff.; Finanzplan 1991-1995; eig. Berechnungen.

Tab.2: Finanzrahmen zur deutschen Weltraumpolitik ("Aktualisiertes Leitmodell", Angaben in Mio. DM)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Summe
Finanzplan	1388,40	1539,50	1730,12	1649,68	1704,62	1712,06	1754,86	1798,73	1843,70	1889,79	1937,04	18948,51
Akt. Leitmodell	1334,00	1599,00	1923,00	2184,00	2340,00	2446,00	2397,00	2535,00	2659,00	2799,00	2784,00	25004,00
Deckungslücke	54,40	-59,50	-192,88	-534,32	-635,38	-733,94	-642,14	-736,27	-815,30	-909,21	-850,96	-6055,49
BMFT ins.	7967,65	8432,80	9252,00	9275,00	9325,00	9425,00	9660,63	9902,14	10149,69	10403,44	10663,52	104456,87
Anteil an BMFT	16,74	18,94	20,78	23,55	25,09	25,95	24,81	25,60	26,20	26,90	26,15	23,94

Quelle: Finanzplan 1991-1995; DARA: 2.Entwurf Deutsches Weltraumprogramm 1990-2000ff. - Kurzfassung -; eig. Berechnungen.

Tab.3: Finanzrahmen zur deutschen Weltraumpolitik ("Aktualisiertes Leitmodell", ab 1991 eskaliert m. 5% p. a., Angaben in Mio. DM)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Summe
Finanzplan	1388,40	1539,50	1730,12	1649,68	1704,62	1712,06	1754,86	1798,73	1843,70	1889,79	1937,04	18948,51
Akt. Leitmodell	1334,00	1665,00	2064,00	2401,00	2650,00	2842,00	2805,00	2880,00	2909,00	3043,00	3088,00	27681,00
Deckungslücke	54,40	-125,50	-333,88	-751,32	-945,38	-1129,94	-1050,14	-1081,27	-1065,30	-1153,21	-1150,96	-8732,49
BMFT ins.	7967,65	8432,80	9252,00	9275,00	9325,00	9425,00	9660,63	9902,14	10149,69	10403,44	10663,52	104456,87
Anteil an BMFT	16,74	19,74	22,31	25,29	28,42	30,15	29,06	29,08	28,68	29,25	28,96	26,50

Quelle: Finanzplan 1991-1995; DARA: 2.Entwurf Deutsches Weltraumprogramm 1990-2000ff. - Kurzfassung -; Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage "Stand und Perspektiven der Weltraumpolitik (St.-Drs. 12/906); eig. Berechnungen.

Tab.4: Finanzrahmen zur deutschen Weltraumpolitik ("Aktualisiertes Leitmodell", ab 1991 eskaliert m. 10% p. a., Angaben in Mio. DM)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Summe
Finanzplan	1388,40	1539,50	1730,12	1649,68	1704,62	1712,06	1754,86	1798,73	1843,70	1889,79	1937,04	18948,51
Akt. Leitmodell	1334,00	1665,00	2162,00	2635,00	3046,00	3425,00	3540,00	3808,00	4029,00	4416,00	4997,00	35055,00
Deckungslücke	54,40	-125,50	-431,88	-985,32	-1341,38	-1710,94	-1785,14	-2009,27	-2185,30	-2526,21	-3059,96	-16106,49
BMFT ins.	7967,65	8432,80	9252,00	9275,00	9325,00	9425,00	9660,63	9902,14	10149,69	10403,44	10663,52	104456,87
Anteil an BMFT	16,74	19,74	23,37	28,41	32,66	36,32	36,64	38,46	39,70	42,45	46,86	33,56

Quelle: Finanzplan 1991-1995; DARA: 2.Entwurf Deutsches Weltraumprogramm 1990-2000ff. - Kurzfassung -; Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage "Stand und Perspektiven der Weltraumpolitik (St.-Drs. 12/906); eig. Berechnungen.

Tab.5: Raumfahrtmodelle im Finanzvergleich 1990-2000 (Angaben in Mrd. DM)

	Vollständige Anforderung Grundlage: ESA-LTP 87	Leitmodell KABAR-Beschluß 1990	Aktualisiertes Leitmodell 1991
I. Beteiligung am ESA-Programm			
1. Infrastrukturprojekte			
a) ARIANE 5	1,7		1,7
b) HERMES	3,0	erhöhte Streckung	2,1
HERMES-Betrieb zusammen:	- 3,0	-	- 2,1
c) COLUMBUS	3,5	Einbeziehung Betriebsinfra- struktur durch Streckung	3,8
COLUMBUS-Betrieb zusammen:	1,8 5,3		0,8 4,6
d) Weiterentwicklung Transport- und Orbital-systeme	2,4	Änderung der ESA-Planung: Hyperschall mit 262 Mio. DM veranschlagt außerdem FESTIP und EMSI	0,4
			Esalisierung von SÄNGER offen, daher keine Beiträge mehr hierzu; FESTIP und EMSI erfüllen gemäß ESA-Vorschlag
Summe Infrastruktur	12,4		6,8
2. Übrige ESA-Programme			
Allgemeiner Haushalt	1,2		1,2
Extraterrestrische Forschung	1,6		1,5
Erdbesobachtung	1,8		1,7
Telekommunikation	1,4	Beteiligung an DRTM nur mit 7 %	1,0
Mikrogravitation	0,9		0,8
Netzungsvorbereitung für Infrastruktur	-		-
Summe Übrige ESA-Programme	6,9		6,2
Summe ESA (I.+2.)	19,3		15,0
II. Nationale/bilaterale Aktivitäten			
1. Nationale Aktivitäten			
DLE, DARA	2,6		2,6
Technologische Grundlagen	1,6	Kürzungen (SÄNGER/Hyper- schall mit 339 Mio. enthalten)	1,4
Extraterrestrische Forschung	1,8	Kürzung	1,7
			Kürzungen, Hyperschall- technologie mit 500 Mio. DM bis 1995/96 veran- schlagt zusätzlich NBL (z. B. MARS 94)
			2,0

Erdbbeobachtung	1,3	Atmos-Zulassung durch Internationalisierung; ergänzende Forschungszettel im BMPT-Ökologie-Titel veranschlagt	1,0	ATMOS ohne Raumsegment (Plattform) aber mit Gerätenwicklung, Verstärkung Datenstruzung (+0,3) u. Verstärkung Erdbbeobachtungsmittel für neue Bundesländer (Prüda u. a.)	1,5
Telekommunikation	0,3	Erstleistung durch Eigenbeteiligung	0,2		0,2
Mikrogravitation	2,8	Kürzungen mit Verlagerungen in das ESA-Programm	2,4	Weitere Verlagerungen in das ESA-Programm, Rückkehrtechnologie in „technologische Grundlagen“ enthalten	1,6
Nationale Aktivitäten insgesamt	10,4		9,3		8,2
ESA u. nationale Aktivitäten insgesamt	20,7		24,3		25,0

Quelle: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage "Stand und Perspektiven der Weltraumpolitik (Bt.-Drs. 12/906).

Tab.6: Die Entwicklung der Ausgaben für das nationale Programm "Forschung unter Weltraumbedingungen 1964-1994 (Angaben in mio. DM)

	1965	1966	1967	1968	1969	1990	1991	1992	1993	1994	insg.	85-94 Z
Terrestrisch wiss. Basisprogramm Studien, Fallturm, Parabelflüge unbenannt	15	24	24	25	13	17	14	14	24	24	194	15,5%
Experimente (auch für ESA-Fluggelegenheiten), Experimentanlagen für TEMUS, MARUS (incl. Fluggelegenheiten), MIKROBA (incl. Fluggelegenheiten), BURECA Rückkehrkapseln benannt	10	17	25	20	20	20	3	15	33	33	196	15,6%
Experimente, Experimentanlagen für D-2, MIR, IRL, E u. Startgebühren u. Missionsteilungen f. multidisziplinäre Missionen (wie D-1, D-2, MIR) insg.	89	6	53	42	82	102	118	173	104	112	861	66,8%
	114	47	82	87	115	139	135	202	161	169	1251	100,0%

Quelle: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage "Stand und Perspektiven der Weltraumpolitik (Bt.-Drs. 12/906); eig. Berechnungen.

Tab.7: Die Ausgaben des BMT für wichtige Bereiche der Vorsorgeforschung und für die Schlüsseltechnologien gemessen an den jeweiligen Ausgaben für die Weltraumfahrt 1982 und 1992 (Angaben i. v. H.)

Förderbereich	1982	1992	1982=100
Erneuerb. Energiequellen	46,67	17,76	38,06
Umweltforschung	36,42	34,28	94,13
Gesundheitsforschung	28,18	21,66	76,86
Verb. d. Arbeitsbedingungen	15,34	4,94	32,22
Informationstechnik	70,78	49,54	70,02
Biotechnologie	15,24	15,17	99,51
Materialforschung	35,01	28,29	80,82
Weltraumforschung	100,00	100,00	100,00

Quelle: Faktorbericht 1990; Finanzplan 1991-1995; eig. Berechnungen.