

Sozialdemokratischer Pressedienst

Chefredakteur:
Helmut G. Schmidt
Verantwortlich: Rudolf Schwinn

Telefon: (02 28) 21 90 38/39
Telex: 6 66 846 ppbr d

Inhalt

Hans Krollmann, Hessischer Finanzminister, kommentiert Stoltenbergs Steuer-Reformpläne: Fahrlässig. Seite 1

Dr. Franz Götz MdL würdigt einen hochschulpolitischen Erfolg der bayerischen SPD: Keine Elite-Uni in Ingolstadt. Seite 2

Volkmar Kretkowski MdB, Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages. Seite 3

40. Jahrgang / 137 / 23. Juli 1985

Bonner Ankündigungs-Politik

Zu Stoltenbergs Steuerreform-Plänen

Von Hans Krollmann
Hessischer Finanzminister

Als **fahrlässig** ist die Ankündigung von Bundesfinanzminister Gerhard Stoltenberg zu bezeichnen, in den Jahren 1990 und 1992 könnten den Steuerzahlern bis zu 40 Milliarden DM erstattet werden. Dies ist ein ungesicherter Wechsel auf die Zukunft. Ein Finanzminister sollte sich hüten, mit solch ungeschützten Versprechungen den Eindruck der Unseriosität zu erwecken.

Obwohl es durchaus sinnvoll wäre, dem Bürger auch in finanzpolitischen Fragen eine längerfristige Perspektive aufzuzeigen, halte ich es für nicht vertretbar, heute so zu tun, als sei es möglich, Steuerpolitik losgelöst von unalkulibaren ökonomischen Entwicklungen über sieben Jahre im voraus planen zu können. Die Steuerreform von 1986 und 1988 ist noch nicht umgesetzt, da werden bereits neue Illusionen geweckt. Damit passt sich Finanzminister Stoltenberg nahtlos in die Reihe der Bonner Ankündigungs- politiker ein, die großen Worten keine Taten folgen lassen konnten.

Gleichzeitig erinnere ich meinen Bonner Amtskollegen daran, daß im Jahre 1987 die nächste Bundestagswahl ansteht und es auch im Bonner Regierungslager inzwischen nicht mehr als sicher angesehen wird, daß die konservative Koalition der Wende für eine weitere Legislaturperiode vom Bürger bestätigt wird. Es ist deshalb eine Anmaßung, sich heute mit vollmundigen Versprechungen das Recht zu nehmen, die Steuerpolitik der 90er Jahre bestimmen zu können.

Geradezu grotesk ist der Hinweis Stoltenbergs, daß mit einer steuerlichen Entlastung der Abbau von Subventionen einhergehen müsse. Dies ist der untaugliche Versuch, vom eklatanten Versagen der Bonner Regierung auf diesem Sektor abzulenken. Trotz anderslautender Versprechungen wurde keine Subventionsmark in den letzten drei Jahren weniger ausgegeben, im Gegenteil: Das Subventionsdickicht ist immer undurchdringlicher geworden.

Fazit: Der Bundesfinanzminister hat mit seiner Ankündigung unbewußt eingestanden, daß die Steuerreform von 1986 und 1988 dringend nachbesserungsbedürftig ist, da sie in keiner Weise den konjunktur- und beschäftigungspolitischen Erwartungen gerecht werden kann. (-/23.7.1985/va/rs)

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

Erscheint täglich von Montag bis Freitag.
Bezug nur im Abonnement. Preis DM 92,50
inkl. zuzügl. MwSt und Versand.

+ + +

Printed in Germany
with maximum recycling
Recycling-Paper



Elite-Uni für Reiche

Die SPD konnte die Ingolstädter Privat-Hochschule verhindern

Von Dr. Franz Götz MdL

Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß es jetzt im bayerischen Ministerrat einen Schwanengesang auf die Privatuniversität Ingolstadt geben wird. Intern hat das Begräbnis ohnehin bereits stattgefunden, in aller Stille sozusagen. Nur fehlte der CSU und der Staatsregierung bislang der Mut, das Scheitern des Projekts öffentlich zuzugeben.

Über eine halbe Million Mark hat dieses Experiment in der Planungsphase den Steuerzahler gekostet. Viel Geld für die Planung einer Elitehochschule für Reiche. Damit der Steuerzahler das möglichst schnell vergißt, propagiert man seitens der CSU, das Ganze habe immerhin den Gewinn gebracht, daß der Standort Ingolstadt ins Gespräch gekommen sei. - Etwas wenig für eine halbe Million Mark.

Wir Sozialdemokraten registrieren mit Zufriedenheit, daß allem Anschein nach nun doch der Sachverstand über das Prestigedenken der CSU, insbesondere der Ingolstädter CSU, siegte. Letztere hatte alle Register ihrer Einflußmöglichkeiten gezogen und muß nun doch erkennen, wie wenig manchmal auch wohlwollende Erklärungen des Ministerpräsidenten wert sind.

Die Ingolstädter SPD wie die SPD-Landtagsfraktion haben das Projekt sorgfältig geprüft und kamen bereits im Frühjahr 1984 zu dem Urteil: Überflüssig, undemokratisch und ein Schlag gegen die Chancengleichheit im Bildungswesen. Den damals von der SPD geforderten Austritt der Stadt Ingolstadt aus der „Gesellschaft zur Förderung von Wissenschaft und Lehre (GWL)“ und die Kündigung der Verträge vollzog die CSU-Mehrheit im Stadtrat nicht. Wäre dies rechtzeitig geschehen, hätte die Stadt erheblich weniger Verluste als heute abzuschreiben.

Damit aber der Abgesang nicht zu peinlich wird, schickt man nun den Eichstätter Universitätspräsidenten Lobkowicz auf die Bühne. Dieser erhielt die Aufgabe, den Vorschlag einer neuen wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät in Ingolstadt als Eichstätter Filiale zu propagieren und damit das Ende der Privat-Uni Ingolstadt schmackhaft zu machen. Daß dazu eine Konordatsänderung unabdingbar ist, und daß für eine solche Änderung Jahre ins Land gehen würden, erwähnt Lobkowicz nur ganz nebenbei. Seine Vorschläge gingen auch zunächst nur vertraulich an die CSU, woraus hinlänglich zu ersehen ist, was Geistes Kind diese Pläne sind.

Das Ende der Privat-Uni Ingolstadt betrachten wir Sozialdemokraten als einen bedeutenden Sieg in der derzeitigen hochschulpolitischen Auseinandersetzung. Der Kultusminister hat für seine konsequente Haltung Anerkennung verdient. Und die CSU wird wieder einmal lernen müssen, daß Mehrheiten allein gegen überzeugende Argumente von Sozialdemokraten nicht ausreichen. (-/23.7.1985/vg/rs)

+ + +



Die Wende bei der Bahn

Wie durch die Konstruktion eines Triebwagens die Stilllegung von Nebenstrecken vorprogrammiert wird

Von Volkmar Kratkowski MdB

Mitglied des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages

Die Deutsche Bundesbahn hatte den Auftrag, einen Triebwagen für den Einsatz auf Nebenstrecken zu entwickeln. Der Grund war die Idee, mit einem solchen Triebwagen die Nebenstrecken rentabler befahren zu können. Die politische Wende in Bonn bedeutete aber auch eine Kurskorrektur für das Konzept dieses Triebwagens VT 628. Herausgekommen ist ein technisches Produkt, das so groß und aufwendig geraten ist, daß es bestenfalls im Regionalverkehr eingesetzt werden kann, aber nicht mehr auf Nebenstrecken. Die Konsequenz: Über die technische Schiene sind Fakten geschaffen worden, die einer verstärkten Stilllegung von Nebenstrecken Vorschub leisten. Politische Absicht oder Perfektionismus und Gigantomanie von Entwicklungsingenieuren?

Die Deutsche Bundesbahn setzt auf Nebenstrecken Züge ein, die eigentlich schon im Technik-Museum stehen könnten. Allein im Jahr 1984 richtete die DB auf 20 Nebenstrecken einen Fahrbetrieb mit Lok und Wagen ein. Dies führt natürlich zu einer ungünstigen Kostenrelation. Der Streckenkilometer kostet mit Lok und Wagen DM 27, mit Leichttriebwagen DM sieben, mit Bahnbus DM drei.

Des weiteren wurden im Jahr 1984 213 Akku-Triebwagen und 219 Schienenbusse nicht ersetzt. Der Bestand dieser Einheiten wird bis zum Jahre 1990 auf Null reduziert werden. Wenn für die ausrangierten Antriebseinheiten kein kostengünstiges Nachfolgemodell in Betrieb gestellt wird, sind viele Nebenstrecken in der Tat betriebswirtschaftlich nicht mehr zu verantworten.

Diese Entwicklung erkannte der sozialdemokratische Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle bereits 1979 und beauftragte deshalb den Vorstand der Deutschen Bundesbahn, für den Schienen-Personenverkehr außerhalb von Ballungsräumen als Nachfolgemodell ein bedarfsgerechtes Fahrzeug entwickeln zu lassen.

Die Grundlage für die Entwicklung sollten die 1974 beschafften Brennkraft-Triebwagen der Baureihen VT 627 und VT 628 sein. Der VT 627 kostete 0,9 Millionen DM. Er wäre als Einzelfahrzeug einsetzbar. Der VT 628 kostete 0,8 Millionen DM. Er war als Zweiereinheit konzipiert. Diese beiden Modellreihen wurden weiterentwickelt. So konnten die Zahl der Sitzplätze erhöht und einfachere Kupplungen eingebaut werden. Zweiereinheiten sollten zudem mit einem Trieb- und einem Steuerwagen fahren. Im Jahre 1981 wurden fünf Prototypen des VT 627 (Einereinheit) mit Anschaffungskosten von je 1,7 Millionen DM und drei Prototypen VT 628 (Zweiereinheit) mit Anschaffungskosten von je 1,8 Millionen DM sowie drei Steuerwagen zu je 1,1 Millionen DM beschafft.

Die beiden Modelle VT 627 und V/ 628 markieren sehr deutlich die Grenzen zwischen dem relativ kostengünstigen Einsatz im Personennahverkehr (VT 627) und dem Einsatz im Regionalverkehr (VT 628). Letzteres ist wegen seiner Zweiereinheit für den Nahverkehr zu groß.



Aus dem Bericht des Hauptprüfungsamtes für die Deutsche Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1982 geht hervor, daß die Entscheidung über die Beschaffung der neuen Triebwagen unter anderem von neuen Erkenntnissen des Bundesverkehrsministeriums abhängig seien, „wonach einer Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße wieder eine große Bedeutung zukommt“.

Konsequent wurde ein Anforderungsprofil an den neuen Triebwagen gestellt, der ihn für den Einsatz im Nahverkehr ungünstig gestalten muß. Mehrklassenabteile und aufwendige Innenausstattung machten aus dem VT 628 immer mehr einen Ersatz für Lok/Wagen-Betrieb im Regionalverkehr. Der einteilige Triebwagen VT 627 blieb bei den weiteren Überlegungen der Deutschen Bundesbahn außen vor.

Der Zweiereinheit-Wagen VT 628 kann kostengünstig nur dort eingesetzt werden, wo ein Aufkommen von 2.000 Reisenden pro Tag und Strecke verzeichnet wird. Wegen der sinkenden Zahl der Benutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (1970 waren es noch 37 Millionen Personen, 1980 waren es 25 Millionen und im Jahre 2.000 werden es 17 Millionen sein) scheidet ein so großdimensionierter Wagen wie der VT 628 für den Öffentlichen Personennahverkehr aus.

Wie man sieht, ist es möglich, durch den Einsatz und die Schaffung bestimmten technischen Gerätes Bahnpolitik zu betreiben. Aber solche Überlegungen sind zu kurzfristig und zu oberflächlich. Die Wende-Maxime „Von der Schiene zur Straße“ ist auch unter Fachleuten unbestritten falsch. Sie dient vordergründigen Verbands- und Industrieinteressen. Für den Öffentlichen Personennahverkehr muß vielmehr gelten: Von der Straße zur Schiene.

Nur eine so ausgerichtete Politik berücksichtigt die wachsenden ökologischen und energiewirtschaftlichen Probleme. Und eine rechtzeitige und zeitgemäße Verkehrskonzeption gibt auch der Industrie genügend Möglichkeiten, sich adäquat umzustellen.

Der hier geschilderte Ausschnitt aus der Bundesbahnpolitik macht deutlich, daß Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger nachhaltig versagt hat, der Deutschen Bundesbahn eine eindeutige ordnungspolitische Vorgabe zu liefern, um eine zukunftsorientierte Bahnpolitik zu gestalten, die eine Einbindung der Deutschen Bundesbahn in den öffentlichen Personennahverkehr garantiert. (-/23.7.1985/va/rs)

+ + +

