

WOHNUNGSBAU

BAUSPARVERTRÄGE

So kühn

In den Hochhäusern und Glaspalästen der 30 bundesdeutschen Bausparkkassen herrscht Katastrophenstimmung. Ihre bisher so leicht verkäufliche Ware — Bausparverträge über Vertragssummen von rund 16 Milliarden Mark (1963) — droht schimmelig zu werden.

Im Zuge der sogenannten „Harmonisierung der Sparförderung“ will die Bundesregierung

- ▷ die Bausparer nach und nach von staatlichen Subventionen und Steuerbegünstigungen ausschließen und
- ▷ den Bausparkassen damit ihr bisher zugkräftigstes Werbeargument („Das Finanzamt hilft dir bauen“) aus der Hand schlagen.

Mit einer Steuer-Novelle nämlich geht Bundesfinanzminister Dahlgrün sowohl den Bausparprämien wie der Steuerbegünstigung von Bausparverträgen zu Leibe.

Ein Lediger zum Beispiel, der bisher für 1600 Bauspar-Mark jährlich eine staatliche Belohnungsprämie von 400 Mark (25 Prozent) erhält, soll künftig nur noch für höchstens 1000 Mark — nach 1972 sogar nur noch bis zu 800 Mark — „prämienbegünstigt“ bausparen dürfen. Der Belohnungsanteil wird auf 20 Prozent gesenkt.

Ergebnis: Statt bisher 400 Mark würde ein lediger Bausparer künftig nur noch 200 Mark, später sogar nur noch 160 Mark finanzamtliche Hilfe kassieren können.

Ein kinderloses Ehepaar, das seinen Bausparprämienhöchstsatz von 400 Mark (25 Prozent) bislang ebenfalls für 1600 Mark gezahlter Beiträge erhält, soll nach dem neuen „Steueränderungsgesetz 1964“ künftig 2000 Mark aufbringen müssen, um 440 Mark Höchstprämie (nur 22 Prozent) zu erzielen.

Beiträge werden dann von 1973 an bei gleichem Prozentsatz, aber wieder auf 1600 Mark reduzierter Höchstsumme, nur noch 352 Mark Prämie einbringen.

Gegen die 25 Prozent der Eigenheimaspiranten, die sich ihren Sparfleiß durch Steuerbegünstigungen statt Wohnungsbauprämien honorieren lassen, haben sich die Bonner Gesetzestecher noch schärfer ins Zeug gelegt.

Die Steuerbegünstigung von Bausparbeiträgen gemäß Paragraph 10 des Einkommensteuergesetzes soll überhaupt wegfallen, die bisherige Gleichstellung mit Lebensversicherungsbeiträgen aufgehoben werden. Nur für jene Bausparzahlungen, die bis Ende 1972 auf Verträge geleistet werden, die vor Jahresbeginn 1968 abgeschlossen sind, gilt noch eine Gnadenfrist.

Überdies soll schon für die vom 1. Januar 1965 an abzuschließenden Bausparverträge — so der Bonner Gesetzentwurf — kein Bundesbürger mehr die Bauspar-Steuvorteile zusätzlich zu denen des gleichfalls prämienbegünstigten Konten- oder Wertpapiersparens in Anspruch nehmen dürfen.

Ein Ehepaar mit mehr als fünf Kindern kann danach nicht mehr die 400 Mark Bausparhöchstprämie plus 480 Mark Sparprämie pro Jahr kassieren.



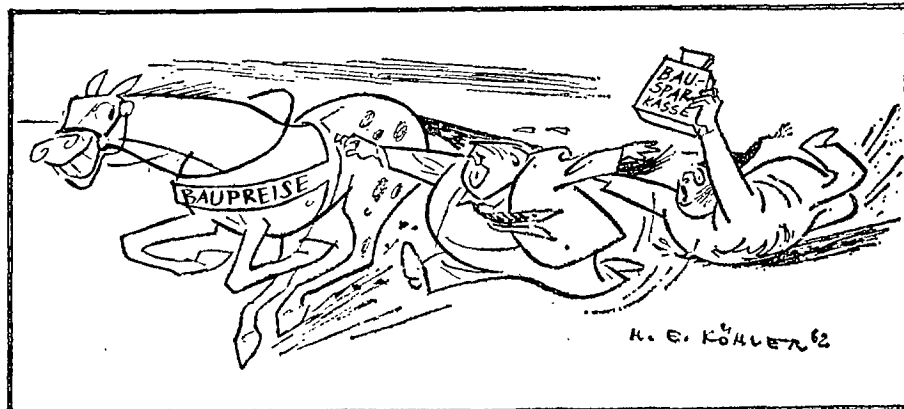
Wüstenrot-Chef Sandgänger
Wartezeit bis zu neun Jahren?

Bonn duldet künftig nur noch wahlweise die eine oder andere Sparförderung.

Die Novelle ist so kühn und zukunfts-trächtig, daß Ferdinand Sandgänger, Chef der größten deutschen Bausparkasse (Wüstenrot) und Vorsitzender des Verbandes der Privaten Bausparkassen, schon frühzeitig auf die Bonner Vorschläge eindrosch. Namens seiner Branche mahnte er am 17. Februar den Bundesfinanzminister, sich der „einschneidenden Bedeutung“ seines Vorhabens bewußt zu sein.

Als auch Bundeskanzler Erhard und das Kabinett Dahlgrüns Vorlage zustimmten, formierten sich die angesehensten Institute — darunter die „Gemeinschaft der Freunde (GdF) Wüstenrot“, die „Leonberger Bausparkasse“, die „Bausparkasse Schwäbisch Hall“ und die „Öffentliche Bausparkasse Württemberg“ — zu gemeinsamem Spektakel. Die Novelle ließ die Konkurrenten privaten und öffentlichen Rechts sogar ihre interne Feindschaft vergessen.

Wüstenrot-Sandgänger versuchte, wenigstens Bundestag und Bundesrat davon abzuhalten, dem Entwurf zuzustimmen. In Stuttgart, der Hauptstadt des klassischen Bausparlandes Baden-Württemberg, dräute er: „Der vorgesehene Abbau der spezifischen Bausparbegünstigungen würde mit Sicherheit zu starken Einbrüchen in die Bauspartätigkeit führen.“



Die Zeit

Und wenn ihr nach dem Jäger fragt: Das ist Ludwigs wilde, verwegene Jagd

ausgesehenen Ausmaß: Im ersten Prämien-Jahr 1953 mußte der Bund beispielsweise an die baden-württembergischen Bausparer 9,3 Millionen Mark ausschütten, 1959 waren es schon 107,5 Millionen Mark.

Als der Prämienack dem Bund zu schwer wurde, kamen Bund und Länder 1962 überein, sich die Last zu teilen. Der Bauspar-Boom hielt an: In diesem Jahr muß Baden-Württemberg schon 150 Millionen Mark Bundes- und Landesmittel aus dem Wohnungsförderungstopf für Prämien abzweigen.

Den Bausparkassen war die staatliche Finanzhilfe im Verein mit der Bonner Eigenheimpropaganda eine unschätzbare Unterstützung. Das wachsende Volumen neuer Vertragsabschlüsse, Spareinzahlungen und Prämienumschriften ermöglichte es ihnen, durch großzügige Baugeld-Bereitstellungen die normalen „Wartezeiten“ erheblich abzukürzen und den Sparer frühzeitig mit der ersehnten „Zuteilung“ zu beglücken.

Ohne die nach Vertragsdauer und Ansparquote errechnete Zuteilung aber kann der Sparer nur dann ans Bauen denken, wenn er einen teuren Zwischenkredit in Anspruch nimmt, für den ihm die Bausparkasse 5 1/4 bis 7 1/2 Prozent Zinsen abverlangt. Wegen der in Westdeutschland steigenden Bauland- und Baupreise war deshalb die bisher übliche schnelle Zuteilung ein starker Anreiz für neue Abschlüsse.

Um bei dem gegenwärtigen hohen Sparvolumen die Wartezeit von durchschnittlich vier Jahren aufrechterhalten zu können, brauchen die Bausparkassen laufend neuen Nachschub an Sparern, Verträgen und Einzahlungen. Helmut Maier von der Öffentlichen Bausparkasse Württemberg: „Die gute Sparintensität ist das, was die Maschinerie in Schwung hält.“

Der Schwung wird vermutlich durch die Bremswirkung aus Bonn mit der Zeit erheblich nachlassen. Angesichts dieser Gefahr gestehen die Bausparkassen auch offen ein, was sie bislang nur ungern gelten lassen:

Ein Teil ihres hypertropisch angeschwollenen Geschäftsvolumens ist nicht allein auf die Anziehungskraft des „Häuslebauens“, sondern auf die Bonner Förderungspolitik zurückzuführen. Hunderttausende von Bausparverträgen wären sonst nicht abgeschlossen, Millionen Mark Sparraten nicht gezahlt worden. Schon der Zuwachs von Verträgen im vergangenen Jahr wird von Experten auf eine Art Angstkäufe wegen der Diskussion um die drohenden neuen Bestimmungen zurückgeführt.

Mit mehr oder weniger deutlichen Hinweisen auf die Millionen Bausparanhänger Westdeutschlands, die als Wählergruppe sogar die Grüne Front an Zahl übersteigen, soll deshalb die Bundesregierung veranlaßt werden, das Bauspar-Perpetuum-mobile in Gang zu halten.

Vor einem gänzlich freien Wettbewerb der verschiedenen Sparförderungen untereinander (GdF Wüstenrot: „Gewalt-same Gleichmacherei“) müssen sich die Bausparkassen auch deshalb fürchten, weil sie ihren Sparern nicht so hohe Zinsen bieten wie etwa Sparkassen: Sammeln sich für geleistete Bausparzahlungen nur drei Prozent Habenzinsen an, so schreiben die Sparkassen ihren langfristigen Einlegern immerhin bis zu fünf Prozent gut.

Bei einer künftig schematisch gleichen Sparförderung durch den Staat dürfte

sich daher mancher Bausparer, dem es auf Steuerersparnis oder Prämie und nicht auf das Bauen ankommt, für das Konten- oder Wertpapiersparen entscheiden. Auch auf diese Weise könnten die Schneeball-Lawine im Bausparwesen auslaufen und die Wartezeiten sich wieder denen der dreißiger Jahre annähern.

Wie in den Antragsvordrucken der Bausparkassen im kleingedruckten Teil auch heute noch vorsorglich vermerkt ist, macht die normale Wartezeit bis zu 9 1/2 Jahren aus. Nach dem Abbau der Bonner Förderungsmaßnahmen wird das Kleingedruckte wieder groß geschrieben.

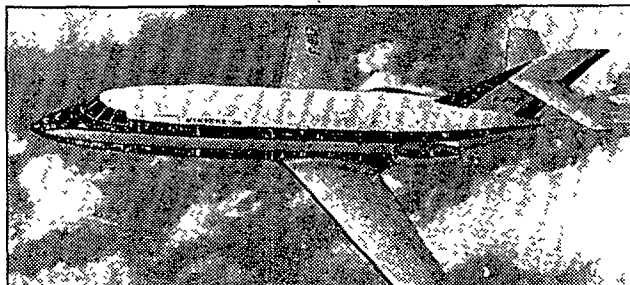
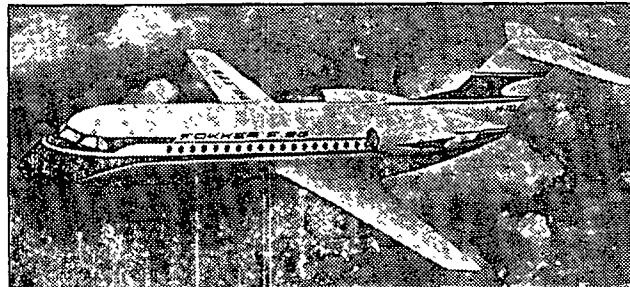
LUFTFAHRT

FOKKER 28

Endlich mal was

Bei Sekt und belegten Broten bestärkten die beiden Manager einander wortreich die Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit im Flugzeugbau.

Dabei herrschte zwischen den Gesprächspartnern Professor Dr.-Ing. Karl



Fokker F 28 (o.), Dassault Mystère 30: Kampf um Prozenle

Thalau, Chef der Firma Heinkel und Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie, und Pierre François, Generalsekretär der französischen Dassault-Werke, keineswegs Einigkeit.

François hatte in der Halle B der Deutschen Luftfahrtchau in Hannover zu einem Empfang geladen, um das Dassault-Flugzeug Mystère 30 zu propagieren. Diese Maschine betrachtet Thalau sowohl als Heinkel-Chef wie auch als Verbandspräsident mit Mißfallen.

Die Mystère 30, die vorerst nur auf dem Reißbrett existiert, ist ein zweimotoriges Düsenverkehrsflugzeug für kurze Strecken und damit Konkurrent des holländischen Projekts Fokker F 28. Auch die F 28 soll mit zwei Düsenaggregaten ausgestattet werden und die heute noch auf Kurzstrecken geflogenen Kolben- und Turboprop-Maschinen ersetzen.

Nur in der Größe unterscheiden sich die beiden Entwürfe: Das französische Flugzeug wird 36 bis 40 Passagiere, das holländische 50 bis 65 befördern.

Verbandspräsident Thalau hatte seit Anfang dieses Jahres zielstrebig dabei mitgewirkt, das niederländische Projekt zu einem europäischen Gemeinschaftsunternehmen zu machen. Die Regierungen in Den Haag, Bonn, Paris und Rom sollten sich an der Entwicklung finanziell beteiligen, Flugzeugfirmen der vier Länder die Maschine gemeinsam konstruieren und bauen.

Bonn zeigte Wohlwollen. Ohnehin hatte die Bundesregierung den westdeutschen Flugzeugfirmen deutlich gemacht, daß als Gegenleistung für staatliche Hilfgelder

▷ Zusammenschlüsse zu größeren Unternehmen und

▷ Gemeinschaftsarbeit mit ausländischen Firmen

erwartet würden (SPIEGEL 3/1964).

Mit einem Zusammenschluß konnte Thalau bis heute nicht dienen. Zwar hatte er Anfang Dezember letzten Jahres über die Fusion der Entwicklungsabteilungen von vier süddeutschen Firmen (Bölkow, Heinkel, Messerschmitt und Siebel) bei der Bundesregierung bereits Vollzugsmeldung erstattet;

er mußte sie aber wenig später widerrufen.

Die Verschmelzung scheiterte „an einer einzigen Frage“ (Thalau), nämlich daran, wer der Chef des neuen Unternehmens sein sollte. Der selbstbewußte Ludwig Bölkow, der über den weitaus größten Entwicklungsstab verfügte, wollte nicht auf die Führerrolle verzichten.

Thalau erinnert sich nur ungern seines Bußganges zu Verteidigungsstaatssekretär Volkmar Hopf, dem Hauptpromotor der Vereinigung: „Es war für mich natürlich sehr peinlich. Ich habe dem Staatssekretär gesagt: „Eigentlich müßte ich ja nun zurücktreten.““

Statt mit seinem Rücktritt wartete Professor Thalau mit dem Vorhaben F 28 auf, das wenigstens den Bonner Wunsch nach internationaler Zusammenarbeit erfüllte.

So fand Thalau bei den Beamten des Wirtschaftsministeriums auch Unterstützung. Der Bund will zur Entwicklung der F 28 Kredithilfe leisten, voraussichtlich in Höhe von etwa 60 Prozent (zehn bis zwölf Millionen Mark) der in Westdeutschland entstehenden Kosten.

Jedoch gelang es dem Flug-Professor wieder nicht, seine Industriekollegen auf Vordermann zu bringen. Einige von ihnen revoltierten, als die Konditionen des F-28-Geschäfts bekannt wurden: Am Serienbau der Maschine sollten die beiden norddeutschen Unternehmen Vereinigte Flugtechnische Werke GmbH