

Deutscher Bundestag

79. Sitzung

Bonn, den 9. Dezember 1966

Inhalt:

Amtliche Mitteilung 3631 A

Fragestunde (Drucksache V/1182)

Fragen des Abg. Mertes:

Gefährdung von Arbeitsplätzen durch fortschreitende Automation

Kattenstroth, Staatssekretär . . . 3632 A

Mertes (FDP) 3632 D

Frage des Abg. Dröscher:

Witwenversorgung für Bräute vermißter Soldaten

. 3632 D

Frage des Abg. Dröscher:

Ablehnungsbescheide bei Anträgen junger Landwirte auf Zurückstellung vom Grundwehrdienst

. 3633 A

Frage des Abg. Jung:

Allwetterbetrieb auf den größten deutschen Flugplätzen

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3633 B

Moersch (FDP) 3633 C

Frage des Abg. Jung:

Flugwetterdienst für kleinere Privat- und Sportmaschinen

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3633 D

Ramms (FDP) 3633 D

Moersch (FDP) 3634 A

Frage des Abg. Jung:

Zentrale Flugwetterberatung

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3634 B

Moersch (FDP) 3634 C

Frage des Abg. Ramms:

Rechtsverordnung über eine Begrenzung des Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas der Ottomotoren beim Leerlauf

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3634 C

Ramms (FDP) 3634 D

Frage des Abg. Ramms:

Maßnahmen zur Abgasentgiftung

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3634 D

Frage des Abg. Ramms:

Behandlung der einschlägigen Untersuchungen und Rechtsverordnungen in Bundestagsausschüssen

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3635 A

Fragen des Abg. Kubitzka:

Mehrkosten für die Gemeinden durch Aufstellen zusätzlicher Verkehrsschilder an Wald- und Feldwegen — Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 3635 B

Frage des Abg. Peters (Poppenbüll):

Diskriminierung der deutschen Nordseehäfen in der EWG

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . .	3635 D
Peters (Poppenbüll) (FDP) . . .	3635 D
Moersch (FDP) . . .	3636 A

Frage des Abg. Peters (Poppenbüll):

Rückgang des Stückgutverkehrs — zunehmende Arbeitslosigkeit der Hafentarbeiter

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . .	3636 B
Ramms (FDP) . . .	3636 C
Moersch (FDP) . . .	3636 D

Frage des Abg. Fritsch (Deggendorf):

Vierspuriger Ausbau der B 11 im niederbayerischen Raum

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . .	3637 A
Fritsch (Deggendorf) (SPD) . . .	3637 A

Frage des Abg. Dr. Wörner:

Anhebung der in den §§ 5 und 18 StVZO vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit von 20 auf 25 km/h . . .	3637 D
--	---------------

Fragen des Abg. Dr. Rutschke:

Entstehung von Schwerhörigkeit und sonstigen Krankheiten durch ständige Lärmeinwirkung

Frau Strobel, Bundesminister . . .	3638 A
Jung (FDP) . . .	3638 C
Dichgans (CDU/CSU) . . .	3638 D
Prinz zu Sayn-Wittgenstein-Hohenstein (CDU/CSU) . . .	3638 D
Moersch (FDP) . . .	3639 A

Fragen des Abg. Eisenmann:

Zulassung von Arzneimitteln zum Verkehr außerhalb der Apotheken

Frau Strobel, Bundesminister . . .	3639 B
------------------------------------	--------

Frage des Abg. Dröscher:

Stand der Arbeiten am neuen Weingesetz . . .	3639 D
---	---------------

Nächste Sitzung 3640 A

Anlage 3641

(A)

(C)

79. Sitzung

Bonn, den 9. Dezember 1966

Stenographischer Bericht

Beginn: 9.00 Uhr

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich eröffne die Sitzung.

Ich freue mich, daß die Regierungsbank besser besetzt ist als das Haus; meine Reverenz.

Die folgende **amtliche Mitteilung** wird ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfragen hat am 2. Dezember 1966 mitgeteilt, daß der Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen gegen die

Verordnung Nr. 170/66/EWG des Rats vom 27. Oktober 1966 betr. die Erhöhung der Abschöpfungen, die von der Bundesrepublik Deutschland, vom Königreich Belgien und von der Französischen Republik auf bestimmte Rinder- und Rindfleischzufuhren aus dritten Ländern erhoben werden

keine Bedenken erhoben habe.

(B)

Zu den in der Fragestunde der 78. Sitzung des Deutschen Bundestages am 8. Dezember 1966 gestellten Fragen des Abgeordneten **Meister**, Drucksache V/1182 Nrn. VII/3 und VII/4 *) ist inzwischen die schriftliche Antwort des Bundesministers Dr. h. c. Strauß vom 8. Dezember 1966 eingegangen:

Zu 1.:

Für die **Bundeszollverwaltung** ist äußerste Sparsamkeit seit jeher ein selbstverständlicher Grundsatz. Bei einem Bestand von rd. 30 000 Beamten hat sie durch einschneidende **Rationalisierungsmaßnahmen** seit 1959 mehr als 2000 Planstellen eingespart. Das ist nicht zuletzt im Hinblick auf die Entwicklung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft geschehen, über deren Auswirkung auf den Personalbedarf schon seit Jahren sorgfältige Ermittlungen geführt werden.

Am 1. 7. 1968 werden die Industrie- und Agrarzölle zwischen den EWG-Mitgliedstaaten entfallen. Die Zollverwaltung erwartet davon einen Rückgang ihrer Arbeitsbelastung. Die personellen Auswirkungen werden allerdings vielfach überschätzt. Von den über 1000 Grenz- und Binnenzollämtern liegen nur 164 Zollämter an den EWG-Binnengrenzen. Hier arbeiten von den insgesamt rd. 15 000 Abfertigungsbeamten nur 2400 Beamte, das sind 16 %. Nur 1400 von den insgesamt 6300 Zollgrenzdienstbeamten bewachen die EWG-Grenzen.

Auch nach dem Wegfall der Industrie- und Agrarzölle an den EWG-Binnengrenzen im Jahre 1968 wird jedoch eine völlige Aufhebung der Grenzüberwachung und Grenzabfertigung noch nicht möglich sein. Abgesehen von der Abfertigung der Drittlandswaren hat die Zollverwaltung auch dann noch im Güterverkehr zwischen den EWG-Mitgliedsländern die Umsatzausgleichsteuer und die Verbrauchsteuern zu erheben. Zahlreiche Verbote und Beschränkungen, z. B. in pflanzensanitärer und viehseuchenpolizeilicher Hinsicht, sind von der Zollverwaltung zu überwachen. Gleichmaßen werden gewisse statistische Erhebungen für die Wirtschaft unerlässlich sein.

Der deutschen Zollverwaltung obliegen auf dem Verbrauchsteuersektor Aufgaben, die bei den meisten Nachbarstaaten von besonderen Verwaltungszweigen wahrgenommen werden. Auch sieht das deutsche Zollrecht mehrere wirtschaftsfreundliche Einrichtungen vor (z. B. Zollaufschublager und Aufschub), die in dieser Form und in diesem Umfang in unseren Nachbarländern unbekannt sind. Ob mit der fortschreitenden Anpassung des materiellen und formellen Zollrechts der EWG-Mitgliedstaaten auch die Personalzahlen der nationalen Zollverwaltungen mehr als

bisher aufeinander abgestimmt werden können, bleibt abzuwarten. Jedenfalls wird es sich hierbei um eine langfristige Entwicklung handeln.

Zusammenfassend darf festgestellt werden, daß die Bundeszollverwaltung dem Entwicklungsprozeß im EWG-Raum hinsichtlich Verwaltungsstruktur und Personalbestand größte Beachtung schenkt. Sie leidet bekanntlich infolge des gewaltigen Anstiegs des grenzüberschreitenden Personen- und Warenverkehrs und der Zunahme der verbrauchsteuerlichen Betriebe insbesondere auf dem Mineralölgebiet, unter starker Personalnot. Zur Zeit sind etwa 2000 Planstellen unbesetzt. Die Verwaltung hat daher selbst das größte Interesse daran, jede Arbeitskraft, die durch die Verwirklichung der EWG freigestellt wird, sogleich wieder dort einzusetzen, wo Not am Mann ist.

Zu 2.:

Neu- und Umbauten der Zollverwaltung beschränken sich im ganzen Bundesgebiet nur auf unausweichliche Fälle. Die voraussichtlichen Auswirkungen der EWG auf den Arbeitsanfall sind in den einzelnen Oberfinanzbezirken und bei den einzelnen Zollstellen recht unterschiedlich. Die Feststellungen hierüber bilden eine wesentliche Grundlage aller Bauplanungen.

Mit besonderer Zurückhaltung und Vorsicht führt die Zollverwaltung Baumaßnahmen an den EWG-Grenzen durch. Sie lassen sich aber vielfach nicht zurückstellen, da die nationalen Straßennetze über die Grenze hinweg zusammenwachsen und neue grenzüberschreitende Straßen gebaut werden. Hier sind Zollanlagen für die Abfertigungen der Güter und der Reisenden notwendig. Im gegenseitigen Einvernehmen mit unseren Nachbarstaaten werden in aller Regel Gemeinschaftszollämter errichtet, deren Ausmaße auf das unbedingt Erforderliche begrenzt sind. Auch in ihrer Bauweise (Leichtbau unter Verwendung von Fertigelementen) tragen diese Zollbauten dem Gesichtspunkt der Sparsamkeit Rechnung.

(D)

Zu der in der Fragestunde der 78. Sitzung des Deutschen Bundestages am 8. Dezember 1966 gestellten Frage des Abgeordneten **Gewandt**, Drucksache V/1182 Nr. VI/2 *), ist inzwischen die schriftliche Antwort des Bundesministers Lücke eingegangen:

Wie Sie wissen, sind die Koalitionsparteien übereingekommen, daß in einigen Bundesministerien zur Entlastung der Minister in ihren politischen Funktionen Persönlichkeiten ihres Vertrauens als Parlamentarische Staatssekretäre herangezogen werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Ernennung Parlamentarischer Staatssekretäre werden zur Zeit in Form einer besonderen Regelung nach Art des Bundesministergesetzes vorbereitet.

Wenn einer meiner Ministerkollegen jetzt schon einen Abgeordneten, der als künftiger Staatssekretär in Betracht kommt, zu seiner Unterstützung in sein Haus gebeten hat, so kann darin kein Vorgriff auf die gesetzliche Regelung und die Ernennung durch den Herrn Bundespräsidenten gesehen werden. Diese Aufnahme einer persönlichen und informatorischen Tätigkeit dürfte dazu beitragen, daß der Berufene alsbald nach seiner Ernennung mit seinen Amtsgeschäften beginnen kann.

Wir kommen zur

Fragestunde

— Drucksache V/1182 —

Wir beginnen mit den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung. Ich rufe die Frage IX/1 des Herrn Abgeordneten Mertes auf:

Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Zahl der Angestellten, die vom technischen Wandel und der Automation betroffen sind oder in naher Zukunft betroffen werden?

Bitte, Herr Staatssekretär!

*) Siehe 78. Sitzung, Seite 3559 A

*) Siehe 78. Sitzung, Seite 3554 C

(A) **Kattenstroth**, Staatssekretär des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung: Ich bitte, die drei Fragen des Herrn Abgeordneten Mertes zusammenhängend beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Einverstanden. Dann rufe ich auch die Fragen IX/2 und IX/3 des Herrn Abgeordneten Mertes auf:

Welche Konsequenzen gedenkt die Bundesregierung aus der Erkenntnis zu ziehen, daß die Arbeitsplätze der weiblichen Angestellten offensichtlich durch Automationsprozesse stärker gefährdet werden als die ihrer männlichen Kollegen?

Verfügt die Bundesregierung über ein mit den Arbeitgebern und den Gewerkschaften abgestimmtes Konzept gegen mögliche Wirkungen der Automation auf die Arbeitsplätze?

Kattenstroth, Staatssekretär des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung: Wegen der sprunghaften Entwicklung des technischen Fortschritts, der der Natur der Sache nach nicht meßbar ist, und wegen der außerordentlichen Schwierigkeiten einer Abgrenzung gegenüber anderen Veränderungsprozessen läßt sich die Zahl der Angestellten, die vom technischen Wandel betroffen werden, schwer schätzen. Um diese Lücke auszufüllen, fördert die Bundesregierung die wissenschaftliche Forschung auf diesem Gebiet.

So wird das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung demnächst einem wissenschaftlichen Institut einen Forschungsauftrag über „die methodischen und materialmäßigen Voraussetzungen für eine Prognose der Entwicklung des Angebots und der Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt“ erteilen. Bei der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung ist zudem in diesen Tagen ein Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung errichtet worden, das unter anderem die **Auswirkungen des technischen Wandels und der Automation auf dem Arbeitsmarkt** feststellen soll.

(B) Zu Ihrer zweiten Frage, Herr Abgeordneter: Die Bundesregierung kann die Ihrer Frage zugrunde liegende Annahme nicht bestätigen; es ist keinesfalls gesicherte Erkenntnis, daß die **Arbeitsplätze der weiblichen Angestellten** schlechthin durch Automationsprozesse stärker gefährdet seien als die der männlichen Angestellten. Zwar spricht vieles dafür, daß der Anteil der weiblichen Angestellten bei der Besetzung von Arbeitsplätzen, die für die Automatisierung eher zugänglich sind — z. B. auf dem Gebiet der Fakturierung, der Karteiführung, der Buchhaltung und des Schreibdienstes —, höher ist als der der männlichen Angestellten. Durch den technischen Wandel und die Automation werden jedoch auch neue Arbeitsplätze geschaffen, für deren Besetzung Frauen mindestens gleich gut oder besser geeignet sind. Auch in der Frauenenquete hat die Bundesregierung dargelegt, daß infolge des technischen Wandels und anderer Strukturveränderungen vor allem der Bedarf an Dienstleistungen zunehmen wird und daß „in erheblichem Maße qualifizierte Arbeitskräfte, vor allem Angestellte, benötigt“ werden. Deshalb werden — so heißt es in der Frauenenquete — „gerade bei den Dienstleistungen der Frau voraussichtlich weite Arbeitsgebiete eröffnet werden“.

Zu Ihrer dritten Frage: Nach Auffassung der Bundesregierung kommt es darauf an, die beruflichen Fähigkeiten und Kenntnisse der betroffenen Angestellten den durch den technischen Wandel veränderten Anforderungen anzupassen. Die Bundesregierung wird daher, wie bereits angekündigt, dem Hohen Hause ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vorlegen, das Vorschriften zur verstärkten **Förderung der regionalen und beruflichen Mobilität** enthalten wird. Hierüber werden seit Monaten mit den Spitzenverbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer aufgeschlossene Gespräche im Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung geführt. Außerdem ist beim Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung ein interministerieller Arbeitskreis „Automation und Arbeitsmarktpolitik“ gebildet worden, dem außerdem das Bundesministerium für Wirtschaft, die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, der Deutsche Gewerkschaftsbund, die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft und die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände angehören. In diesem Ausschuß werden die sozialen und arbeitsmarktpolitischen Fragen der Automation zwischen der Bundesregierung und den Sozialpartnern behandelt. Ich möchte noch erwähnen, daß auch die Sozialpartner in verschiedenen Betriebsvereinbarungen oder Tarifverträgen Leistungen vereinbart haben, die den von strukturellen Veränderungen betroffenen Angestellten die Umstellung erleichtern.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Mertes. (D)

Mertes (FDP): Bedeutet das, Herr Staatssekretär, was Sie zum Schluß zur dritten Frage gesagt haben, daß sich die Bundesregierung dafür einsetzen wird, daß die Bildungsinvestitionen gerade auch auf dem Gebiet der Erwachsenenbildung angesichts des schnellen technischen Wandels verstärkt werden?

Kattenstroth, Staatssekretär des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung: Herr Abgeordneter, ich kann Ihre Frage eindeutig mit Ja beantworten.

Vizepräsident Dr. Dehler: Die Frage IX/4 des Abgeordneten Dröscher:

Ist es richtig, daß, während Bräute von Kriegsgefallenen des zweiten Weltkriegs auf Grund der Bestimmungen über die sogenannte „Stahlhelmehe“ nachträglich die Ehe schließen konnten und Witwenversorgung nach dem BVG erhalten, Bräuten von vermißten deutschen Soldaten, obwohl die Heiratsabsicht ebenso nachgewiesen werden konnte, auf Grund des „Nur-Vermißtseins“ keine Versorgung erhalten?

wird mit Einverständnis des Fragestellers schriftlich beantwortet.

Die Antwort des Staatssekretärs Kattenstroth vom 9. Dezember 1966 lautet:

Aufgrund des nicht veröffentlichten Hitler-Erlasses vom 6. November 1941 war der ehemalige Reichsminister des Innern ermächtigt, auszusprechen, daß zwischen einer Frau und einem gefallenen oder im Felde verstorbenen Wehrmachtangehörigen nachträglich die Ehe geschlossen sei. Nach dem Bundesgesetz vom 29. März 1951 über die Rechtswirkungen des Ausspruchs einer nachträglichen Eheschließung stehen diesen Frauen u. a. Ansprüche nach dem Bundesversorgungsgesetz wie Witwen zu. Der Reichsminister des Innern hat damals jedoch nicht die Ermächtigung erhalten, die nachträgliche Eheschließung mit einem

Vizepräsident Dr. Dehler

(A) verschollenen Wehrmatsangehörigen auszusprechen, offensichtlich, weil man den wirklichen Willen des Verschollenen, wenn er noch lebte, nicht übergehen wollte.

Bräute verschollener Wehrmatsangehöriger, die deshalb nicht unter die Vergünstigung des Bundesgesetzes vom 29. März 1951 fallen, können jedoch im Wege des Härteausgleichs Versorgung wie anspruchsberechtigte Witwen nach dem Rundschreiben des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung vom 11. Juli 1966 erhalten, wenn die dort genannten Voraussetzungen — die Ihnen sicherlich bekannt sind — vorliegen.

Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung. Die Frage X/1 des Abgeordneten Schmitt-Vockenhausen und die Fragen X/2, X/3 und X/4 des Abgeordneten Schmidt (Kempten) sind zurückgezogen.

Die Frage X/5 des Herrn Abgeordneten Dröscher:

Hält es die Bundesregierung für richtig, daß die Wehrbezirksverwaltungen in Ablehnungsbescheiden auf Anträge auf Zurückstellung vom Grundwehrdienst, die jungen Landwirten erteilt werden, immer wieder schreiben:

„Es besteht im Sommerhalbjahr die Möglichkeit, von der Truppe Sonderurlaub ohne Geld- und Sachbezüge bei besonders schweren anfallenden landwirtschaftlichen Arbeiten zu erhalten“,

später aber die Truppe bei entsprechenden Urlaubsgesuchen ablehnend reagiert und dies damit begründet, daß sie dadurch in ihrer Schlagkraft gestört wird und insbesondere nachteilige Auswirkungen auf andere Soldaten, denen solcher Sonderurlaub nicht erteilt werden kann, befürchtet werden muß?

wird schriftlich beantwortet. Die Antwort ist noch nicht eingegangen. Sie wird nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Ich rufe die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr auf, zunächst die Frage XI/1 des Herrn Abgeordneten Jung:

Bis wann rechnet die Bundesregierung damit, daß die Voraussetzungen für einen Allwetterbetrieb auf den größten deutschen Flugplätzen geschaffen sein werden?

(B) Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, am 15. August 1966 wurden von unserem Hause „Richtlinien für Verkehrsflughäfen und Luftfahrtunternehmen beim Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II“ veröffentlicht und in Kraft gesetzt. Unter Zugrundelegung dieser Richtlinien soll zunächst die Durchführung der Allwetterlandung der Betriebsstufe II, also bei 400 m Horizontalsicht und 30 m Vertikalsicht, angestrebt werden. Zu diesem Zweck ist für jeden Verkehrsflughafen, auf dem sich eine Flugsicherungsstelle befindet, eine örtliche Kommission zu bilden, der Vertreter der Aufsichtsbehörden des Flughafens — also der Luftfahrtbehörde des Landes —, der Bundesanstalt für Flugsicherung, des Deutschen Wetterdienstes, der Deutschen Lufthansa und des Flugunternehmers angehören. Die örtliche Kommission hat zu prüfen, welche Maßnahmen als Voraussetzung für die Einführung des Allwetterbetriebes auf den Verkehrsflughäfen erforderlich sind.

Von unserem Hause wurden inzwischen alle Vorbereitungen getroffen, um auf den wichtigsten deutschen Verkehrsflughäfen einen Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe II bis zum Jahre 1970 zu ermöglichen. Dabei ist Voraussetzung, daß die benötigten finanziellen Mittel im Haushalt bereitgestellt werden. Ob und welche Verzögerungen durch Maßnahmen der Luftfahrtbehörden der Länder und der Flughafenunternehmen eintreten werden, kann nicht vorausgesagt werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Moersch hat die Frage des Herrn Abgeordneten Jung übernommen. Stellen Sie eine Zusatzfrage? — Bitte sehr.

Moersch (FDP): Herr Staatssekretär, wie hoch sind nach Ihrer Meinung die dafür benötigten Mittel?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Es sind Mittel, die sich immerhin in der Größenordnung von Millionen bewegen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage.

Moersch (FDP): Sind im Haushalt 1967 hierfür schon Mittel vorgesehen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Nein, noch nicht. Es schweben aber Verhandlungen mit dem Bundesfinanzministerium darüber, daß notfalls auch für 1967 Wege der Finanzierung gefunden werden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Nun die Frage IX/2 des Herrn Abgeordneten Jung:

Wird die Bundesregierung die wünschenswerte Einführung eines Flugwetterdienstes für kleinere Privat- und Sportmaschinen auf möglichst breiter Basis eventuell an einer zu geringen Zahl von Interessenten scheitern lassen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Der Flugwetterdienst der Bundesrepublik, ein Teil des Deutschen Wetterdienstes, hat die gesetzliche Aufgabe, die meteorologische Sicherung der Luftfahrt zu gewährleisten. Der Dienst steht allen Flugzeugführern, selbstverständlich auch den Piloten kleiner Privat- und Sportmaschinen, Tag und Nacht zur Verfügung. Im Jahre 1965 wurden für den sogenannten Kleinluftverkehr etwa 89 000, in diesem Jahre, also 1966, etwa 107 000 Wetterberatungen abgegeben.

Schwierigkeiten bereitet dem Deutschen Wetterdienst dabei nicht eine zu geringe, sondern die tatsächlich sehr große Anzahl von Interessenten. Aus diesem Grunde ist für 1967 geplant, **Flugwetterberatungen** über den Fernsprechanagedienst der Bundespost zu verbreiten. Ich darf in diesem Zusammenhang versichern, daß sich mein Haus immer dafür einsetzen wird, den Flugwetterdienst nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik auszurüsten, damit alle Benutzer eine optimale Wetterberatung für ihre Flüge erhalten können.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Ramms, eine Zusatzfrage.

Ramms (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie auch bereit, die Bedingungen für die Einrichtung der Funksprechanlagen in den Privatflugzeugen zu er-

(A) **Ramms**
leichtern, deren Bedingungen heute im Vergleich zu den amerikanischen noch sehr erschwert sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube, das ist in erster Linie eine Sache der Industrie in Zusammenarbeit mit der Bundespost. Wir sind, wenn es in unserem Bereich Zuständigkeiten gibt, gern bereit, diese Entwicklung zu fördern, weil sie auch der Sicherung des Flugverkehrs dient.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Moersch.

Moersch (FDP): Herr Staatssekretär, ist es nicht so, daß die Anlagen der Bundespost im Bundesgebiet allgemein noch nicht ganz lückenlos sind und daß hier zunächst Verbesserungen vorgenommen werden müssen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Es sind noch technische Schwierigkeiten vorhanden. Aber es sollte natürlich angestrebt werden, daß auch für diese kleineren Flugzeuge eine Funksprechverbindung geschaffen wird, schon im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die Frage XI/3 des Abgeordneten Jung auf:

(B) Wie weit sind in der Bundesrepublik die Vorbereitungen für die zentrale Flugwetterberatung auf Grund des Beschlusses der Europäischen Konferenz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICOA bereits gediehen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Zur Rationalisierung der **kontinentalen und interkontinentalen Flugwetterberatung** hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, ICAO, ein Gebietsvorhersagesystem empfohlen. Danach wird der Luftraum in einzelne Beratungsbereiche aufgeteilt. Für jeden Bereich ist jeweils nur eine Zentrale zuständig. Der Beratungszentrale des Deutschen Wetterdienstes wird das Gebiet Europa/Naher Osten bis Indien übertragen.

Das System soll im Herbst 1967 betriebsbereit sein. Der Deutsche Wetterdienst besitzt für diese Aufgabe erfahrene Meteorologen, die erforderliche umfangreiche Datenverarbeitungsanlage, einen modernen Wetterfernmeldedienst und ein Satelliten-Aufnahmegerät zur Ergänzung der herkömmlichen Wetteranalysen. Am 17. Januar 1967 soll eine zwischen dem Deutschen Wetterdienst und dem Wetterdienst der Vereinigten Staaten bestehende Kabel-Fernschreibverbindung auf Telefonbandbreite erweitert werden. Das erweiterte Kabel wird eine gegenüber dem jetzigen Verfahren auf das 20- bis 30fache gesteigerte Übermittlungsgeschwindigkeit meteorologischer Informationen erlauben.

Zur Zeit wird die zentrale Beratungsgruppe, die in unmittelbarer Nähe der erwähnten Datenverarbeitungsanlage arbeiten wird, zusammengestellt. Nach den Plänen des Deutschen Wetterdienstes werden die Vorbereitungsarbeiten zur Übernahme

der neuen Aufgabe im Sommer nächsten Jahres abgeschlossen sein. (C)

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Moersch.

Moersch (FDP): Herr Staatssekretär, ist in diesem Zusammenhang auch an den allgemeinen internationalen Ausbau der Wettersatelliten mit deutscher Beteiligung gedacht?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ja, wir sind daran beteiligt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die Frage XI/4 des Herrn Abgeordneten Ramms auf:

Welche besonderen Folgen wird die von der Bundesregierung angekündigte Rechtsverordnung über die Konzentration an Kohlenmonoxyd im Abgas der Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren im Leerlauf für die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge haben?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, die vorgesehene Rechtsverordnung über eine **Begrenzung des Gehalts an Kohlenmonoxyd im Abgas** der Ottomotoren bei Leerlauf hat für die bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge insoweit Bedeutung, als eine mit Meßinstrumenten nachgeprüfte Vergasereinstellung von den Prüfstellen und Werkstätten vorzunehmen ist, wenn die Fahrzeuge der laufenden Untersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung unterzogen werden. Außer einer sorgfältigen Vergasereinstellung und eventuellen Instandhaltungsmaßnahmen sind somit keine Umrüstungen oder konstruktiven Änderungen an den im Betrieb befindlichen Motoren notwendig. (D)

Vizepräsident Dr. Dehler: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Ramms.

Ramms (FDP): Sind Sie der Meinung, daß die Überprüfung allein ausreicht, die Abgase zu entgiften?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Nein. Das ist ja auch nur eine Teilmaßnahme, die vorweg durchgeführt wird. Ich komme darauf bei der Beantwortung der nächsten Frage zurück.

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die Frage XI/5 des Abgeordneten Ramms auf:

Was haben die Gespräche der Bundesregierung mit der Automobilindustrie über Nutzen, Möglichkeiten und Kosten der Abgasentgiftung der Kraftfahrzeuge aus dem In- und Ausland ergeben?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die Verhandlungen des Bundesverkehrsministeriums mit der deutschen Automobilindustrie über geeignete Maßnahmen zur **Abgasentgiftung** — dieses Thema hatten Sie angeschnitten — haben die volle Bereitschaft gezeigt, die Kraftfahrzeuge mit den notwendigen konstruk-

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) tiven Änderungen und Einrichtungen zu versehen. Die Industrie hat auf Veranlassung meines Hauses bereits ab 1. Januar 1964 ihre Serienfahrzeuge auf der Grundlage der Freiwilligkeit mit der Kurbelgehäuse-Zwangsentlüftung ausgerüstet. Gegenwärtig wird an der Entwicklung geeigneter technischer Maßnahmen für die verschiedenen Fahrzeugtypen intensiv gearbeitet.

Verständlicherweise sind die einzelnen Automobilwerke nicht bereit, hierüber vorzeitig Einzelheiten bekanntzugeben. Auch über die Kosten können bei dieser Lage weder von den Herstellern noch von der Bundesregierung genauere Angaben gemacht werden. Soweit Unterlagen hinsichtlich der mit den in den Vereinigten Staaten verlangten Maßnahmen verbundenen Kosten vorliegen, ist dort schätzungsweise mit einem Aufwand von 100 bis 200 DM je Anlage zu rechnen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage XI/6 des Herrn Abgeordneten Ramms:

Wird die Bundesregierung die im Bulletin vom 29. November 1966 genannten Untersuchungen und Rechtsverordnungen in den Bundestagsausschüssen für Verkehr und für Gesundheit zur Diskussion stellen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Der Erlaß der im Bulletin aufgeführten Rechtsverordnungen stellt eine Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung dar. Eine solche Änderung ist nach § 6 des Straßenverkehrsgesetzes dem Bundesrat zur Beschlußfassung vorzulegen; das heißt, es ergeht eine Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates. Der Bundesminister für Verkehr ist gern bereit, die Bundestagsausschüsse für Verkehr und Gesundheitswesen zu beteiligen, wenn es gewünscht wird.

(B)

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine Zusatzfrage. Dann die Frage XI/7 des Herrn Abgeordneten Kubitz:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß den Gemeinden durch das Aufstellen zusätzlicher Verkehrsschilder an Wald- und Feldwegen erhebliche Mehrkosten entstehen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Präsident, ich bitte, die beiden Fragen des Herrn Abgeordneten Kubitz gemeinsam beantworten zu dürfen, da sie zusammengehören.

Vizepräsident Dr. Dehler: Einverstanden. Frage XI/8 des Herrn Abgeordneten Kubitz:

Wäre es nicht billiger und einfacher, die Straßenverkehrs-Ordnung dahin gehend zu ergänzen, daß alle Wald- und Feldwege sowie die nicht ausgebauten Straßen den übergeordneten Staatsstraßen untergeordnet sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich gehe davon aus, daß Sie, Herr Abgeordneter Kubitz, vorfahrtregelnde Verkehrszeichen auf Feld- und Waldwegen im Auge haben. Kosten können den Gemeinden durch das Aufstellen von Verkehrszeichen dann entstehen, wenn sie Träger der Straßenbaulast für diese Wege sind. Allerdings können bei Feld- und Waldwegen auch Private Träger der Straßenbaulast sein. Dann

haben diese die Kosten für die Verkehrszeichen zu tragen.

(C)

An Einmündungen von Feld- und Waldwegen gilt zwar nach § 13 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung auch der Grundsatz „rechts vor links“. Der Bundesgerichtshof hat jedoch in seinem Urteil vom 23. April 1956 den Grundsatz entwickelt, daß auf einer dem Durchgangsverkehr dienenden Hauptstraße der Kraftfahrer nicht so langsam zu fahren braucht, daß er bei jeder der zahlreichen Einmündungen von bedeutungslosen Neben- und Feldwegen in der Lage wäre, einen Zusammenstoß mit einem achtlos aus dem Nebenweg herausfahrenden Fahrzeug zu vermeiden.

In Übereinstimmung mit dieser Rechtsprechung und den von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister erarbeiteten Straßenverkehrsregeln — den sogenannten CEMT-Regeln — sieht der Entwurf zur neuen Straßenverkehrs-Ordnung in § 6 vor, daß der Grundsatz „rechts vor links“ nicht mehr für Fahrzeuge gilt, die aus einem Feld- oder Waldweg kommen. Künftig werden also vorfahrtregelnde Verkehrszeichen an diesen Wegen jedenfalls dort entbehrlich sein, wo der Charakter der Wege als Feld- und Waldweg auch für den Ortsfremden ohne weiteres zu erkennen ist.

Vizepräsident Dr. Dehler: Keine Zusatzfrage. Dann die Frage XI/9 des Herrn Abgeordneten Peters (Poppenbüll):

Teilt die Bundesregierung die vor dem Seeverkehrsbeirat geäußerte Ansicht des bremischen Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller, über eine „ungerechte und unerträgliche Diskriminierung“ der deutschen Nordseehäfen in der EWG, wiedergegeben in den Bremer Nachrichten vom 29. November 1966?

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die vom bremischen Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr anlässlich einer Tagung des Seeverkehrsbeirats behandelten Probleme des **Hinterlandverkehrs der deutschen Seehäfen** sind der Bundesregierung bekannt. Dieser Verkehr ist im Verhältnis zum grenzüberschreitenden Verkehr zu und von den Rhein-Mündungshäfen aus verschiedenen Gründen benachteiligt. Der Bundesminister für Verkehr prüft zur Zeit gemeinsam mit den hauptbeteiligten Ressorts sowie den vier Küstenländern, welche Wege zur Beseitigung dieser Nachteile beschritten werden können. Die Bundesregierung wird auch in Zukunft mit Nachdruck die Belange der deutschen Seehäfen vertreten.

Zu den wichtigsten der sich hier ergebenden Probleme hat die Bundesregierung bereits in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, FDP vom 15. Juni 1966 am 10. August 1966 ausführlich Stellung genommen; ich verweise auf die Drucksache V/873.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Peters.

Peters (Poppenbüll) (FDP): Herr Staatssekretär, werden durch die Erhöhung der Mineralölsteuer die Wettbewerbsverzerrungen nicht noch größer?

(A) **Dr. Seiermann**, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Sie würden durch die Erhöhung der Mineralölsteuer größer, wenn in den vorgesehenen Besprechungen nicht eine Abhilfe geschaffen werden könnte.

Vizepräsident Dr. Dehler: Zweite Zusatzfrage.

Peters (Poppenbüll) (FDP): Ist daran gedacht, den Dieseldieselkraftstoff für den Verkehr von den Seehäfen landeinwärts zu verbilligen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Welche Mittel gefunden werden, kann ich Ihnen noch nicht sagen. Ich kann nur sagen, daß Überlegungen angestellt werden, durch welche Mittel diese Wettbewerbsverzerrungen beseitigt werden können.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Moersch zu einer Zusatzfrage.

Moersch (FDP): Gedenkt die Bundesregierung auf ihre Vertragspartner in der EWG einzuwirken, ähnliche Steuererhöhungen wie wir vorzunehmen, damit die Wettbewerbsgleichheit wiederhergestellt ist?

(B) **Dr. Seiermann**, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die Wettbewerbsgleichheit braucht nicht durch Steuererhöhungen hergestellt zu werden, sie kann auch durch andere Mittel erreicht werden. Wir stehen wegen dieser Frage, vor allem wegen der Mineralölsteuer auf dem Benzin für die Kraftfahrzeuge und dem Dieselloil schon seit Monaten mit der Hohen Behörde in ständiger Verbindung.

Vizepräsident Dr. Dehler: Frage XI/10 des Abgeordneten Peters (Poppenbüll):

Wie gedenkt die Bundesregierung dem weiteren Rückgang des Stückgutverkehrs und der zunehmenden Arbeitslosigkeit der Hafendarbeiter entgegenzuwirken?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: **Schwankungen in der Beschäftigungslage der Seehäfen** hat es seit jeher gegeben. In den ersten 10 Monaten dieses Jahres hat in Bremen gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres der besonders arbeitsintensive Sack- und Stückgutverkehr um zirka 250 000 t abgenommen. Der Rückgang ist überwiegend im ausgehenden Verkehr eingetreten. Der Grund ist außer in den vorher erwähnten Wettbewerbsverzerrungen in einem Rückgang der amerikanischen Militärtransporte sowie insbesondere in dem Nachlassen des Exportes von Walzwerkerzeugnissen zu suchen. Von dieser Entwicklung, die ihre Ursache in der Lage der Eisen- und Stahlindustrie hat, ist auch einer der Rheinmündungshäfen betroffen, der sich — wie Bremen — weitgehend auf derartige Verkehre spezialisiert hat.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre ist zum Jahreswechsel in den Häfen der Hansestädte mit einer allgemeinen Verkehrszunahme zu rechnen, so daß für die kommenden Wochen auch für die bremischen Häfen eine Erleichterung der Verkehrslage erhofft werden kann.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Ramms.

Ramms (FDP): Herr Staatssekretär, was gedenkt die deutsche Bundesregierung zu tun, um die Abwanderung der deutschen Industrie nach Rotterdam und Amsterdam abzubremsen und vielleicht eine Verlagerung zu den deutschen Nordseehäfen zu erreichen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, Sie wissen, daß die Verkehrspolitik — nur für die kann ich im Augenblick sprechen — seit Jahren bemüht ist, der exportorientierten und auf Import angewiesenen Industrie die günstigsten Verkehrswege und günstige Tarife im Verkehr mit den Seehäfen zur Verfügung zu stellen. Das wird auch weiterhin geschehen.

Vizepräsident Dr. Dehler: Herr Abgeordneter Moersch zu einer Zusatzfrage.

(D) **Moersch** (FDP): Herr Staatssekretär, ist bei Ihrer Darstellung nicht auffallend, daß dieser Rückgang eingetreten ist, obwohl der Export insgesamt zugenommen hat, so daß eine relativ sehr starke Benachteiligung der deutschen Seehäfen einzutreten scheint?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube, man sollte sich vor Übertreibungen hüten. Gerade heute morgen habe ich im „Handelsblatt“ gelesen, daß nach einer amtlichen Schätzung z. B. der Seehafenverkehr von Hamburg für das Jahr 1966 einen Rekordverkehr darstellen wird. Es gibt natürlich bei spezialisierten Häfen wie beispielsweise Bremen mehr Schwankungen als bei Häfen, bei denen eine größere Sortierung aller Güter dauernd anfällt.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage.

Moersch (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie der Meinung, daß mit einem Beitritt oder einer Assoziierung der skandinavischen Staaten und Großbritanniens zur EWG den deutschen Seehäfen ganz entscheidend geholfen werden könnte?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich möchte annehmen, daß sich die Lage der deutschen Seehäfen jedenfalls nicht verschlechtern, sondern verbessern würde.

(A) **Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich rufe die Frage XI/11 des Herrn Abgeordneten Fritsch (Deggendorf) auf:

Ist mit einem vierspurigen Ausbau der Bundesstraße 11 im niederbayerischen Raum angesichts ihrer Bedeutung für das ostbayerische Grenzland und ihrer Verkehrsfährlichkeit in abschbarer Zeit zu rechnen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, bei der gegenwärtigen sehr schwierigen Haushaltslage des Bundes können lediglich für besonders dringliche und unaufschiebbar gewordene Maßnahmen die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden. Angesichts der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung der **Bundesstraße 11 im niederbayerischen Raum** ist daher mit einem vierspurigen Ausbau in den nächsten Jahren nicht zu rechnen. Wie Sie aus einem Bescheid, der Ihnen vor zwei Jahren zugegangen ist, wissen, handelt es sich hier nicht um einen Ausbau im Zuge der bestehenden Trasse der B 11, sondern fast ausschließlich um einen Neubau der gesamten Straßenlinie.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage.

Fritsch (Deggendorf) (SPD): Herr Staatssekretär, hat die bayerische Staatsregierung irgendwelche Vorstellungen im Rahmen des diesen Raum betreffenden Raumordnungsverfahrens an Sie herangezogen, ob und in welchem Ausmaß das Erfordernis des Ausbaus dieser Teilstrecke der Bundesstraße 11 besteht?

(B)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, wir müssen zwischen dem Ausbau der bestehenden Bundesstraße 11 und dem vierspurigen Bau einer neuen Bundesstraße unterscheiden, die an die Stelle oder neben die bisherige B 11 treten würde. Was den Ausbau betrifft, so stehen wir ständig mit dem bayerischen Staatsministerium des Innern in Verbindung. Es sind auch im 3. Vierjahresplan eine Reihe von grundlegenden Verbesserungen hinsichtlich der derzeitigen B 11 vorgesehen. Wie Sie aus Ihrem eigenen Bezirk wissen, sind ja auch schon eine Reihe von Verbesserungen durchgeführt worden.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine weitere Frage des Herrn Abgeordneten Fritsch.

Fritsch (Deggendorf) (SPD): Herr Staatssekretär, würden Sie nicht doch in Ihre Finanzplanung miteinbeziehen — ich gehe jetzt von der **Neutrassierung der Bundesstraße 11** in diesem Raum und nicht nur von einigen Korrekturen aus —, daß die Verkehrsunfallhäufigkeit, wie in meiner Frage schon angedeutet, dort enorm ist? Ich darf hier nur eine Zahl nennen. Wir haben in einem Jahr auf einer Strecke von 50 km 422 Unfälle, davon 9 tödliche Unfälle.

Würden Sie zweitens dabei berücksichtigen, daß diese Straße besonderen Belastungen dadurch ausgesetzt ist, daß an den Montagen und Freitagen

etwa 10 000 Pendler, die aus dem Bayerischen Wald kommen und in den Raum München streben, diese Straße benutzen müssen, — und würden Sie zum dritten, wie ebenfalls in der Frage angedeutet, berücksichtigen, daß die wirtschaftliche Bedeutung dieser Straße für den ostbayerischen Raum erheblich ist, zumal, wie kürzlich durch den ehemaligen Bundesverkehrsminister hier zum Ausdruck gebracht wurde, der Bau der Autobahn Regensburg—Passau erheblich verzögert wird und der von Ihnen angegebene — angeblich gute — Ausbau der Bundesstraße 8 als Ersatzlösung noch keinesfalls zufriedenstellend ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, die Argumente, die Sie vorgetragen haben, sind uns natürlich alle bekannt. Sie können uns aber nicht veranlassen, bei der Planung Sondermaßnahmen für die B 11 vorzusehen, solange wir Straßenbauaufgaben haben, die nach den Verkehrszahlen und auch nach den Zahlen der Verkehrsunfälle vordringlicher sind.

Ich könnte Ihnen, wenn Sie interessiert sind, gelegentlich die Ausbaumaßnahmen — vielleicht kennen Sie sie schon —, die an der bestehenden B 11 im dritten Vierjahresplan vorgesehen sind, nennen. Sie werden daraus ersehen, daß wir bemüht sind, so weit wie möglich den Bedürfnissen Ihres Verkehrs- und Wirtschaftsraumes Rechnung zu tragen.

An das Projekt der Neutrassierung einer B 11, das mit Kosten von 600 Millionen bis 700 Millionen DM verbunden sein würde, können wir beim besten Willen im dritten Vierjahresplan nicht herangehen. (C)

Vizepräsident Dr. Dehler: Ich rufe die Frage XI/12 des Abgeordneten Dr. Wörner auf:

Ist die Bundesregierung bereit, die in dem § 5 (Klasse 4) StVZO und § 18 Abs. 2 Nr. 6 Buchstabe a StVZO enthaltene Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h im Blick auf die Rechtsangleichung in der EWG (Richtlinie des Rats der EWG — Drucksache V/547) auf 25 km/h anzuheben?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Bundesministers Leber vom 8. Dezember 1966 lautet:

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Rechtsangleichung in der EWG die in Art. 2 Ziffer 2 des „Vorschlags einer Richtlinie des Rats für die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über **landwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern**“ (Bundestagsdrucksache V/547) vorgesehene, von der Bauart her bestimmte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h einzuführen. Durch eine solche Maßnahme wird die zur Zeit in den Verkehrsgesetzen enthaltene **Geschwindigkeitsgrenze** von 20 km/h abgelöst werden. Da hiermit Änderungen des geltenden Rechts erforderlich werden, die zu einer Erweiterung des Geltungsbereichs der Fahrerlaubnisklasse 4 führen werden, bedürfen sie noch einer eingehenden Prüfung, zumal von der beabsichtigten Erhöhung der Geschwindigkeitsgrenze auch der in § 8 des Straßenverkehrsgesetzes erfolgte Ausschluß der Kfz-Halterhaftung (§ 7 des Straßenverkehrsgesetzes) sowie die Höhe der Haftpflichtversicherungstarife betroffen werden.

Ich rufe die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Gesundheitswesen auf, zunächst die miteinander zusammenhängenden Fragen XII/1 bis XII/3 des Herrn Abgeordneten Dr. Rutschke:

Ist die Bundesregierung im Besitz von Zahlen über die Entwicklung der Lärmschwerhörigkeit und sonstiger durch ständige Lärmeinwirkung, insbesondere auch unter dem Einfluß von Fluglärm, entstehende Krankheiten?

Ist die Bundesregierung bereit, die Bevölkerung im Sinne der Erkenntnis namhafter Wissenschaftler aufzuklären, wonach man sich an Lärm grundsätzlich nicht gewöhnen kann?

Vizepräsident Dr. Dehler

(A) Auf welche gesetzlichen und praktischen Möglichkeiten kann die Bundesregierung lärmgeplagte Bürger verweisen?

Bitte, Frau Bundesminister!

Frau Strobel, Bundesminister für Gesundheitswesen: Herr Kollege Rutschke, Ihre Frage zur **Lärmschwerhörigkeit** verstehe ich so, daß Sie nicht die Schwerhörigkeit meinen, die sich als Folge jahrelanger Tätigkeit in Lärmbetrieben ergeben kann. Hierüber besitzen wir im Ministerium genaue Unterlagen. Wenn Sie das gemeint haben, bin ich gern bereit, Ihnen diese Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Der Lärm, der von störenden Anlagen, Fabriken, Flughäfen usw. auf die in unmittelbarer Nähe wohnenden Menschen einwirkt, führt nicht zur Schwerhörigkeit. Es ist aber bekannt, daß solcher Lärm je nach seiner Stärke zu Veränderungen im vegetativen Nervensystem und je nach der Konstitution des einzelnen zur Störung des Wohlbefindens führt. Es kommt zu Durchblutungsstörungen von Haut und Herz, zu Veränderungen des Blutdrucks, des Stoffwechsels und des Spannungszustandes im Gewebe. Diese Veränderungen treten auch beim schlafenden Menschen auf. Auch die Schlaftiefe wird empfindlich gestört, wodurch der Wert des Schlafes für die Erholung und Entspannung stark herabgemindert wird. Bei **Fluglärm** im besonderen treten oft Schreckreaktionen auf, da er meist unerwartet einsetzt. Es liegen Beobachtungen vor, daß es hierdurch bei Kindern zur Auslösung von Krämpfen, bei älteren, vorgeschädigten Personen zu akutem Herz- und Kreislaufversagen kommen kann.

(B) Eine **Gewöhnung an Lärm** gibt es im medizinisch-biologischen Sinne nicht. Es muß angenommen werden, daß die Veränderungen im vegetativen Nervensystem, auf lange Sicht gesehen, krankheitsfördernd und krankheitsauslösend sein können. Allerdings liegt hierüber noch kein Zahlenmaterial vor. Entsprechende Forschungsvorhaben sind angelaufen. Ich bin im übrigen selbstverständlich gern bereit — und halte es sogar für notwendig —, die Bevölkerung über den bisherigen Stand unserer Erkenntnisse in geeigneter Weise aufzuklären.

Von diesen Erkenntnissen ausgehend, sind die **rechtlichen Möglichkeiten zur Lärmbekämpfung** verstärkt worden. Der vom Lärm beeinträchtigte Bürger ist nicht mehr wie früher auf die im Nachbarschaftsverhältnis geltenden zivilrechtlichen Abwehransprüche beschränkt. Zahlreiche öffentlich-rechtliche Vorschriften des Bundes und der Länder verbieten ruhestörendes Verhalten und verpflichten die Inhaber störender Anlagen zu geräuschmindernden Maßnahmen. Bundesrechtliche Vorschriften richten sich vornehmlich gegen Verkehrslärm und den Lärm gewerblicher Anlagen. Es handelt sich hier im wesentlichen um Vorschriften des Straßenverkehrsrechts, des Luftrechts und der Gewerbeordnung. Es würde allerdings zu weit führen, jetzt einen Überblick über die in vielen Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften des Bundes und der Länder verstreuten Einzelvorschriften zu geben. Das haben Sie sicher auch nicht beabsichtigt. Der Vollzug der Lärmschutzvorschriften wird in der Regel von Lan-

des- und Kommunalbehörden überwacht. Diese Behörden haben Lärmbeschwerden nachzugehen und bei Verstößen zum Schutz der Allgemeinheit einzugreifen. Die bisherigen gesetzlichen Maßnahmen haben allerdings noch nicht zu einem ausreichenden Schutz der Bürger vor Lärm geführt. (C)

Leider vollzieht sich die technische Entwicklung heute noch weitgehend ohne Rücksicht auf ihre schädlichen Auswirkungen. Vielfach werden selbst die vorhandenen **technischen Möglichkeiten zur Lärminderung** nicht genügend genutzt, weil Leistungssteigerung und Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen. Die Verwaltungsbehörden stehen in der Praxis vor einer Fülle schwieriger technischer und wirtschaftlicher Fragen. Ich halte es deshalb für erforderlich, neue Rechtsgrundlagen zu schaffen, die vorhandenen Rechtsvorschriften zu verbessern und darüber hinaus den Verwaltungsbehörden durch allgemeine Verwaltungsvorschriften klare Richtlinien für die Lärmbeurteilung und die technischen Anforderungen zu geben. Im Rahmen eines umfassenden Programms wird die Bundesregierung die Lärmbekämpfung intensivieren.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Jung.

Jung (FDP): Frau Ministerin, trifft Ihre Auskunft, daß durch den Fluglärm keine Lärmschwerhörigkeit eintritt, auch für den sogenannten Überschallknall zu?

(D) **Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Ja, soweit die bisherigen Erkenntnisse das ergeben haben.

(Abg. Moersch: Wessen Erkenntnisse?)

— Der Amerikaner.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Dichgans.

Dichgans (CDU/CSU): Frau Ministerin, können Sie etwas über die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern auf diesem Gebiete sagen?

Frau Strobel, Bundesminister für Gesundheitswesen: Der Bund hat bisher alle Erlasse bzw. Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet in engster Zusammenarbeit mit den Ländern vorbereitet.

Vizepräsident Dr. Dehler: Eine Zusatzfrage.

Prinz zu Sayn-Wittgenstein-Hohenstein (CDU/CSU): Ist die Bundesregierung bereit, im Hinblick auf die im Haus anstehende Gesetzgebung zum Schutz vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen weitere Forschungsaufträge zu vergeben, um gewisse Erkenntnisse bzw. genauere Erkenntnisse über die durch Lärm verursachten Schäden und Krankheiten beim Menschen zu gewinnen?

- (A) **Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Solche Forschungsvorhaben laufen.
- Prinz zu Sayn-Wittgenstein-Hohenstein** (CDU/CSU): Wann werden wir mit Ergebnissen rechnen können?
- Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Es ist natürlich sehr schwer, heute anzugeben, wann laufende Forschungsvorhaben beendet sind.
- Vizepräsident Dr. Dehler**: Noch eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Moersch.
- Moersch** (FDP): Frau Ministerin, im Anschluß an die Frage des Herrn Kollegen Dr. Dichgans zum Verhältnis Bund—Länder darf ich fragen, ob die Bundesregierung Unterlagen darüber hat, daß es eine verschiedenartige Lärmempfindlichkeit je nach Volksstämmen innerhalb Deutschlands zu geben scheint.
- (Heiterkeit.)
- Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Ich möchte annehmen, daß das heute noch nicht untersucht ist, Herr Kollege Moersch.
- (B) **Vizepräsident Dr. Dehler**: Ich rufe die Frage XII/4 des Abgeordneten Eisenmann auf:
- Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die von ihr vorgelegten Entwürfe zu den Rechtsverordnungen über die **Zulassung von Arzneimitteln zum Verkehr außerhalb der Apotheken** (AZ: I A 7-4410-23-7287/66) der einstimmigen Entschließung des Deutschen Bundestages vom 8. Februar 1961 entsprechen und durch diese Entwürfe das wirtschaftliche Gleichgewicht zwischen Apotheken und Drogerien gewahrt bleibt?
- Herr Abgeordneter Jung übernimmt diese Frage. Bitte, Frau Ministerin!
- Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Bei den von dem Kollegen Eisenmann zitierten Verordnungsentwürfen handelt es sich um Referentenentwürfe, die noch nicht mit den beteiligten Bundesressorts erörtert worden sind. Bevor ich diese Verordnungen erlasse, wozu insbesondere noch das Einvernehmen des Herrn Bundesministers für Wirtschaft erforderlich ist, muß noch nach § 33 des Arzneimittelgesetzes ein Beirat gehört werden, in dem die beteiligten Fach- und Wirtschaftskreise vertreten sind.
- Selbstverständlich hat man sich im Bundesgesundheitsministerium bemüht, der von Ihnen zitierten Entschließung des Deutschen Bundestages zu entsprechen und die Entwürfe so zu gestalten, daß das wirtschaftliche Gleichgewicht zwischen den Apotheken einerseits und dem sonstigen Einzelhandel andererseits gewahrt bleibt. Das schließt nicht aus, daß sich bei der weiteren Behandlung der Entwürfe noch Korrekturen nach der einen oder anderen Seite hin ergeben.
- Vizepräsident Dr. Dehler**: Ich rufe die Frage XII/5 des Abgeordneten Eisenmann auf:
- Ist die Bundesregierung der Meinung, daß z. B. Haarwasser, das Schwefel enthält und gegen Schuppen Anwendung findet, oder Hühneraugenpflaster, die in fester Substanz einfache Salizylsäure enthalten, oder Pastillen gegen Husten und Heiserkeit, die Menthol enthalten, — um nur einige krasse Beispiele zu nennen — aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr in Drogerien abgegeben werden sollten?
- Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Ich bin der Auffassung, daß gegen die **Abgabe der von Ihnen aufgeführten Arzneimittel außerhalb der Apotheken** grundsätzlich keine gesundheitlichen Bedenken bestehen, sofern nicht verschreibungspflichtige Stoffe zugesetzt werden. In diesem Sinne werden auch die Anlagen in den Entwürfen der Verordnungen nach den §§ 30 und 32 des Arzneimittelgesetzes überarbeitet werden. Im einzelnen darf ich noch sagen, daß ursprünglich gegen die Verwendung von Menthol in den von Ihnen erwähnten Hustenmitteln Bedenken aus pharmakologischer Sicht erhoben wurden. Diese konnten inzwischen ausgeräumt werden. Die von Ihnen erwähnten Salizylsäurepräparate können nur insoweit freigegeben werden, als ihr Gehalt an Salizylsäure einen bestimmten Prozentsatz nicht übersteigt. Hierzu liegt eine Stellungnahme des Bundesgesundheitsamtes vor.
- Vizepräsident Dr. Dehler**: Ich rufe die Frage XII/6 des Herrn Abgeordneten Eisenmann auf:
- Hält die Bundesregierung die in dem Votum des Bundesgesundheitsrats vom 5. April 1957 zu der Frage, welche Arzneimittel für die Abgabe außerhalb der Apotheken zugelassen werden können, vertretene Auffassung, daß alle in die sogenannte Freigabeliste aufgenommenen arzneilichen Stoffe und Zubereitungen zumindest mit den bei der Herstellung notwendigen arzneiunwirksamen Trägerstoffen, Emulgatoren usw. mischbar sein sollten, für gesundheitspolitisch angreifbar oder bedenklich?
- (D)
- Frau Strobel**, Bundesminister für Gesundheitswesen: Diese Frage des Herrn Kollegen Eisenmann bezieht sich auf ein Votum, das der **Bundesgesundheitsrat** im Jahre 1957, also vor neun Jahren und vor dem Inkrafttreten des Arzneimittelgesetzes, abgegeben hat. Inzwischen hat aber der Bundesgesundheitsrat im Juli 1966 auf Grund der neuen Rechtslage ein neues Votum abgegeben. Darin wird empfohlen, daß nicht allen **zum Verkehr außerhalb der Apotheken zugelassenen Stoffen** oder Zubereitungen, sondern nur einzelnen von ihnen arzneilich nicht wirksame Bestandteile zugesetzt werden sollten. Dieses neue Votum wird das Bundesgesundheitsministerium den weiteren Beratungen zugrunde legen.
- Vizepräsident Dr. Dehler**: Ich rufe die Frage XII/7 des Herrn Abgeordneten Dröscher auf:
- Wie weit sind die Arbeiten am neuen Weingesetz gediehen?
- Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Bundesministers Frau Strobel vom 8. Dezember 1966 lautet:
- Der Entwurf eines neuen Weingesetzes ist noch von meiner Vorgängerin dem Bundeskabinett zur Beschlussfassung zugeleitet worden.

(A) **Vizepräsident Dr. Dehler**

Wir sind damit am Ende der Fragestunde und der heutigen Tagesordnung.

(C)

Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestages auf Dienstag, den 13. Dezember 1966, 9 Uhr, ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 9.37 Uhr.)

(A) Anlage zum Stenographischen Bericht (C)**Liste der beurlaubten Abgeordneten**

Abgeordnete(r) beurlaubt bis einschließlich

a) Beurlaubungen

Dr. Achenbach *	19. 12.
Arendt (Wattenscheid)	9. 12.
Dr. Arnold	9. 12.
Bading *	16. 12.
Dr.-Ing. Dr. h. c. Balke	9. 12.
Bazille	31. 12.
Blachstein	15. 12.
Blumenfeld **	9. 12.
Borm	9. 12.
Brand	10. 12.
Bühling	9. 12.
Dr. Conring	9. 12.
Cramer	9. 12.
Dr. Dahlgrün	9. 12.
Deringer	9. 12.
Dr. Dittrich *	9. 12.
Dröscher *	16. 12.
Dr. Eckhardt	10. 12.
Dr. Effertz	9. 12.
Eisenmann	31. 12.
Frau Dr. Elsner *	16. 12.
Erler	31. 12.
Frieler	9. 12.
Dr. Furler	16. 12.
Gerlach *	16. 12.
Gewandt	9. 12.
Graaff	9. 12.
Dr. Gradl	9. 12.
Gscheidle	9. 12.
Freiherr von und zu Guttenberg	9. 12.
Haage (München)	9. 12.
Haar (Stuttgart)	9. 12.
Hahn (Bielefeld) *	17. 12.
Frau Herklotz **	9. 12.
Dr. Hofmann (Mainz)	31. 12.
Dr. Ils	9. 12.
Dr. Jaeger	9. 12.
Frau Kalinke	31. 12.
Klinker	9. 12.
Kriedemann *	9. 12.
Frau Dr. Krips	31. 12.
Dr. Krone	10. 12.
Krug	9. 12.
Freiherr von Kühlmann-Stumm	9. 12.

(B)

Abgeordnete(r) beurlaubt bis einschließlich

Lemmer	9. 12.
Dr. Lohmar	9. 12.
Lenz (Trossingen)	31. 12.
Majonica	9. 12.
Mauk *	22. 12.
Frau Dr. Maxsein	10. 12.
Dr. h. c. Menne (Frankfurt)	9. 12.
Dr. von Merkatz	9. 12.
Metzger *	17. 12.
Michels	9. 12.
Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Möller	9. 12.
Dr. Mühlhan	9. 12.
Müller (Aachen-Land) *	16. 12.
Ott	9. 12.
Paul	31. 12.
Frau Pitz-Savelsberg	31. 12.
Porten	9. 12.
Frau Dr. Probst	9. 12.
Prochazka	9. 12.
Rainer	9. 12.
Riedel (Frankfurt)	10. 12.
Rollmann	9. 12.
Saam	9. 12.
Schulhoff	9. 12.
Schultz (Gau-Bischofsheim)	9. 12.
Dr. Schulz (Berlin) **	9. 12.
Dr. Serres **	9. 12.
Dr. Starke (Franken)	9. 12.
Struve	31. 12.
Dr. Verbeek	31. 12.
Dr. Freiherr von Vittinghoff-Schell *	17. 12.
Wächter	9. 12.
Weigl	1. 3. 1967
Wendelborn	9. 12.
Wienand	11. 12.
Dr. Wilhelmi	16. 12.
Wurbs	9. 12.
Zerbe	9. 12.

b) Urlaubsanträge

Seuffert 19. 12.

* Für die Teilnahme an Ausschusssitzungen des Europäischen Parlaments

** Für die Teilnahme an Ausschusssitzungen der Beratern Versammlung des Europarates

(D)

