

Deutscher Bundestag

21. Sitzung

Bonn, Freitag, den 16. März 1973

Inhalt:

Überweisung einer Vorlage an einen Ausschuß 1007 A

Amtliche Mitteilungen 1007 A

Fragestunde (Drucksache 7/296)

Frage A 6 des Abg. Reiser (SPD):

Vorwürfe der afrikanischen Befreiungsbewegung FRELIMO betr. Waffenlieferungen der Bundesrepublik Deutschland an Portugal

Moersch, Parl. Staatssekretär (AA) . 1007 C

Frage A 46 des Abg. Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU):

Verkehrspolitische Überlegungen der Bundesregierung bezüglich der Erhöhung der Mineralölsteuer

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . . 1007 D,
1008 A, B, C, D

Schulte (Schwäbisch Gmünd)
(CDU/CSU) 1007 D, 1008 A

Lemmrich (CDU/CSU) 1008 A

Wurche (SPD) 1008 B

Dr. Jobst (CDU/CSU) 1008 C

Dreyer (CDU/CSU) 1008 C

Frage A 47 des Abg. Lemmrich (CDU/CSU):

Erklärungen der Bundesregierung betr. die Anhebung der Mineralölsteuer als Beitrag zur Harmonisierung dieser Steuer in der EG

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . . . 1008 D,
1009 B, C, D, 1010 A, B

Lemmrich (CDU/CSU) 1009 A, B

Schulte (Schwäbisch Gmünd)
(CDU/CSU) 1009 C

Dr. Jobst (CDU/CSU) 1009 D

Dreyer (CDU/CSU) 1009 D

Wende (SPD) 1010 A

Milz (CDU/CSU) 1010 B

Frage A 48 des Abg. Lemmrich (CDU/CSU):

Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Bundesfernstraßenbau und Mittel für andere verkehrspolitische Aufgaben — Angabe der zu finanzierenden konkreten Investitionsmaßnahmen und der verkehrspolitischen Aufgaben

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . 1010 C, D,
1011 A, B, C

Lemmrich (CDU/CSU) . 1010 C, D, 1011 A

Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU) . . . 1011 A
 Schulte (Schwäbisch Gmünd)
 (CDU/CSU) 1011 B
 Vehar (CDU/CSU) 1011 C

Frage A 49 des Abg. Vehar (CDU/CSU):

Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrs, der deutschen Seehäfen und der revierfernen Gebiete durch die Mineralölsteuererhöhung

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . 1011 C, D,
 1012 A, B, C, D, 1013 A
 Vehar (CDU/CSU) 1011 D
 Wiefel (SPD) 1012 A
 Straßmeir (CDU/CSU) 1012 A
 Lemmrich (CDU/CSU) 1012 B
 Staak (Hamburg) (SPD) 1012 B
 Dr. Warnke (CDU/CSU) 1012 C
 Dr. Jobst (CDU/CSU) 1012 D
 Sick (CDU/CSU) 1012 D
 Dr. Fuchs (CDU/CSU) 1013 A

Frage A 50 des Abg. Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU):

Drastische Reduzierung der Straßenbaumittel

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . .
 1013 B, C, D, 1014 A, B, C, D,
 1015 A, B, C
 Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU) . . 1013 B, C
 Dr. Jobst (CDU/CSU) 1013 D
 Lemmrich (CDU/CSU) 1013 D
 Wende (SPD) 1014 A
 Milz (CDU/CSU) 1014 B
 Dr. Warnke (CDU/CSU) 1014 B
 Vehar (CDU/CSU) 1014 C
 Dr.-Ing. Oetting (SPD) 1014 D
 Dr. Schwencke (SPD) 1015 A
 Schulte (Schwäbisch Gmünd)
 (CDU/CSU) 1015 A
 Tillmann (CDU/CSU) 1015 B
 Dr. Fuchs (CDU/CSU) 1015 C

Frage A 51 des Abg. Dreyer (CDU/CSU):

Vorlage eines überarbeiteten Ersten Fünfjahresplans für den Fernstraßenbau 1971 bis 1975

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . 1015 C, D,
 1016 A, B, C
 Dreyer (CDU/CSU) 1015 D

Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU) . . . 1016 A
 Wende (SPD) 1016 B
 Lemmrich (CDU/CSU) 1016 B

Frage A 52 des Abg. Dreyer (CDU/CSU):

Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch die Reduzierung des Straßenbaus

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . 1016 C, D,
 1017 A
 Dreyer (CDU/CSU) 1016 D
 Mahne (SPD) 1017 A

Frage A 53 des Abg. Dr. Miltner (CDU/CSU):

Befürchtungen des ADAC betr. Außerachtlassung der Verkehrssicherheit seitens der Autofahrer

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV)
 1017 A, B, C, D
 Dr. Miltner (CDU/CSU) 1017 A, B
 Wende (SPD) 1017 C
 Schulte (Schwäbisch Gmünd)
 (CDU/CSU) 1017 D

Frage A 54 des Abg. Tillmann (CDU/CSU):

Umorientierung der Mineralölsteuermittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs in den Ballungsräumen und Verkehrsausbau in wirtschaftsschwachen und revierfernen Räumen

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . . 1017 D,
 1018 A, B, C, D, 1019 A, B
 Tillmann (CDU/CSU) 1018 A
 Dr. Fuchs (CDU/CSU) 1018 B
 Dr.-Ing. Oetting (SPD) 1018 B
 Milz (CDU/CSU) 1018 C
 Wende (SPD) 1018 D
 Dr. Warnke (CDU/CSU) 1018 D
 Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU) . . . 1019 A
 Sick (CDU/CSU) 1019 B

Frage A 55 des Abg. Milz (CDU/CSU):

Bedeutung der Mineralölsteuererhöhung für den Autofahrer in wirtschaftsschwachen Räumen

Haar, Parl. Staatssekretär (BMV) . 1019 C, D,
 1020 A, B, C
 Milz (CDU/CSU) 1019 C, D
 Dr. Jobst (CDU/CSU) 1020 A
 Wende (SPD) 1020 A
 Lemmrich (CDU/CSU) 1020 B
 Vehar (CDU/CSU) 1020 B

Sammelübersicht 1 des Petitionsausschusses über Anträge zu Petitionen und **systematische Übersicht** über die beim Deutschen Bundestag in der 6. Wahlperiode (vom 20. Oktober 1969 bis 22. September 1972) und in der Zeit zwischen der 6. und 7. Wahlperiode (vom 23. September 1972 bis 12. Dezember 1972) eingegangenen Petitionen (Drucksache 7/195) in Verbindung mit

Sammelübersicht 2 des Petitionsausschusses über Anträge zu Petitionen (Drucksache 7/267)

Eigen (CDU/CSU) 1020 D

Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 15. Dezember 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die **Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland** (Drucksache 7/134); Bericht und Antrag des Ausschusses für Verkehr (Drucksache 7/228) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1021 D

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 25. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Mauritius über die **Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen** (Drucksache 7/104); Bericht und Antrag des Ausschusses für Wirtschaft (Drucksache 7/325) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1022 A

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 12. Mai 1972 über eine Assoziation betreffend den **Beitritt von Mauritius zum Assoziierungsabkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und den mit dieser Gemeinschaft assoziierten afrikanischen Staaten und Madagaskar** sowie zur Änderung des am 29. Juli 1969 in Jaunde unterzeichneten Internen Abkommens über die **Finanzierung und die Verwaltung der Hilfe der Gemeinschaft** (Drucksache 7/132); Bericht und Antrag des Ausschusses für Wirtschaft (Drucksache 7/326) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung 1022 B

Entwurf eines Gesetzes zu der Vereinbarung vom 3./4. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über **Erleichterungen der fiskalischen Behandlung des grenzüberschreitenden deutsch-italienischen Straßengüterverkehrs** (Drucksache 7/113); Bericht und Antrag des Finanzausschusses (Drucksache 7/289) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1022 C

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. August 1971 über die **Internationale Fernmeldesatellitenorganisation „INTELSAT“** (Drucksache 7/120); Antrag des Auswärtigen Ausschusses (Drucksache 7/284) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1022 D

Amrehn (CDU/CSU) 1023 A

Dr. Jaeger, Vizepräsident 1024 B

Entwurf eines Gesetzes zu der Vereinbarung vom 9. November 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien zur Durchführung des Abkommens vom 12. Oktober 1968 über **Soziale Sicherheit** (Drucksache 7/108); Bericht und Antrag des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung (Drucksache 7/240) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1024 C

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland über die **steuerliche Behandlung von Straßenfahrzeugen im internationalen Verkehr** (Drucksache 7/107); Bericht und Antrag des Finanzausschusses (Drucksache 7/263) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1024 D

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 18. März 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Island zur **Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen** (Drucksache 7/99); Bericht und Antrag des Finanzausschusses (Drucksache 7/264) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1025 A

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 19. Februar 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Singapur zur **Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen** (Drucksache 7/106); Bericht und Antrag des Finanzausschusses (Drucksache 7/275) — Zweite Beratung und Schlußabstimmung — 1025 B

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur **Änderung des Viehzählungsgesetzes** (Drucksache 7/128); Bericht des Haushaltsausschusses gem. § 96 GO (Drucksache 7/331), Bericht und Antrag des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Drucksache 7/269) — Zweite und dritte Beratung — 1025 C

- Entwurf eines Gesetzes zur **Änderung des Einkommensteuergesetzes** (Abg. Höcherl, Vogt, von Bockelberg, Katzer, Dr. Wagner [Trier] und Fraktion der CDU/CSU) (Drucksache 7/223) — Erste Beratung —
- Vogt (CDU/CSU) 1025 D
- Meinike (Oberhausen) (SPD) 1026 D
- Dr. Vohrer (FDP) 1029 A
- Entwurf eines Gesetzes zur **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes** (Drucksache 7/133) — Erste Beratung — 1030 A
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Portugiesischen Republik andererseits** (Drucksache 7/249) — Erste Beratung — 1030 B
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Schweizerischen Eidgenossenschaft nebst Zusatzabkommen vom 22. Juli 1972 über die Geltung dieses Abkommens für das Fürstentum Liechtenstein** (Drucksache 7/251) — Erste Beratung — 1030 B
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Republik Österreich andererseits** (Drucksache 7/247) — Erste Beratung — 1030 B
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Interimsabkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Republik Österreich** (Drucksache 7/246) — Erste Beratung — 1030 C
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und dem Königreich Schweden andererseits** (Drucksache 7/248) — Erste Beratung — 1030 C
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Republik Island** (Drucksache 7/252) — Erste Beratung — 1030 C
- Entwurf eines Gesetzes zu den am 24. Juli 1971 in Paris unterzeichneten Übereinkünften auf dem **Gebiet des Urheberrechts** (Drucksache 7/274) — Erste Beratung — 1030 C
- Entwurf eines Gesetzes zur **Änderung der Zivilprozeßordnung** (Bundesrat) (Drucksache 7/268) — Erste Beratung — 1030 D
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Februar 1957 über die **Staatsangehörigkeit verheirateter Frauen** (Drucksache 7/254) — Erste Beratung — 1030 D
- Entwurf eines Gesetzes zur **Änderung beamtenrechtlicher Vorschriften** (Bundesrat) (Drucksache 7/271) — Erste Beratung — 1030 D
- Entwurf eines Gesetzes zur **Erleichterung der Verwaltungsreform in den Ländern** (Bundesrat) (Drucksache 7/273) — Erste Beratung — 1030 D
- Entwurf eines Gesetzes zur **Änderung des Bundesreisekostengesetzes und des Bundesumzugkostengesetzes** (Drucksache 7/283) — Erste Beratung — 1031 A
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 136 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Juni 1971 über den **Schutz vor den durch Benzol verursachten Vergiftungsgefahren** (Drucksache 7/257) — Erste Beratung — 1031 A
- Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 135 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Juni 1971 über **Schutz und Erleichterung für Arbeitnehmervertreter im Betrieb** (Drucksache 7/258) — Erste Beratung — 1031 A
- Entwurf eines Gesetzes über die **Mindestanforderungen an Unterkünfte für Arbeitnehmer** (Drucksache 7/262) — Erste Beratung — 1031 A
- Entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Selbstverwaltungsrechts und zur Vereinfachung des Wahlverfahrens (Achttes Gesetz zur **Änderung des Selbstverwaltungsgesetzes**) (Drucksache 7/288) — Erste Beratung — 1031 B
- Entwurf eines Vierzehnten Gesetzes zur **Änderung des Zollgesetzes** (Drucksache 7/293) — Erste Beratung — 1031 B
- Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur **Änderung des Zollgesetzes** (Drucksache 7/287) — Erste Beratung — 1031 B

- Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 11. Oktober 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die **Umsatzbesteuerung des Waren- und Dienstleistungsverkehrs zwischen den österreichischen Gemeinden Mittelberg und Jungholz und der Bundesrepublik Deutschland** (Drucksache 7/259) — Erste Beratung — . . . 1031 B
- Entwurf eines **Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung** (EGAO 1974) Drucksache 7/261) — Erste Beratung — 1031 C
- Bericht und Antrag des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung betr. **Aufhebung der Immunität von Abgeordneten** (Drucksache 7/185) . . 1031 C
- Bericht des Ausschusses für Wirtschaft zu der Verordnung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 16/72 — **Zweite Erhöhung des Zollkontingents 1972 für Bananen**) und zu der Verordnung zur Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs (Nr. 1/73 — **Zollkontingent 1973 für Bananen**) (Drucksachen 7/51, 7/52, 7/229) 1031 D
- Verordnung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 2/73 — **Zollkontingente 1973 für Holzschliff und Sulfat- oder Natronzellstoff**) (Drucksache 7/191) 1031 D
- Verordnung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 7/73 — **Erhöhung des Zollkontingents 1972 für Holzschliff**) (Drucksache 7/213) 1032 A
- Verordnung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 5/73 — **Waren der EGKS — 1. Halbjahr 1973**) (Drucksache 7/244) 1032 A
- Bericht der Bundesregierung über den **Stand der Unfallverhütung und das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland** (Drucksache 7/189) 1032 A
- Bericht und Antrag des Finanzausschusses zu den Vorschlägen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für
- eine Verordnung des Rates (EWG) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 803/68 des Rates vom 27. Juli 1968 über den **Zollwert der Waren**
- eine Richtlinie des Rates zur Durchführung der Artikel 13 und 14 der Richtlinie des Rates vom 4. März 1969 zur **Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über den aktiven Veredelungsverkehr**
- eine Richtlinie des Rates zur Durchführung von Artikel 18 der Richtlinie des Rates zur **Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über den aktiven Veredelungsverkehr**
- eine Verordnung des Rates über ein **Zollverfahren zur Umwandlung von Waren unter zollamtlicher Überwachung vor ihrer Überprüfung in den freien Verkehr**
- eine Richtlinie des Rates betreffend die **gegenseitige Unterstützung bei der Beibehaltung von im Rahmen der Finanzierung der gemeinsamen Agrarpolitik zu Unrecht gezahlten Beträgen sowie von Abschöpfungen und Zöllen**
- Drucksachen VI/3681, VI/3691, 7/68, 7/72, 7/71, 7/270) 1032 B
- Bericht und Antrag des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu den Vorschlägen der EG-Kommission für
- eine Verordnung (EWG) des Rates über **Maßnahmen zur Behebung der Versorgungsschwierigkeiten bei Kartoffeln**
- eine Verordnung (EWG) des Rates zur **Festsetzung der Auslöschungspreise für Tafelwein** für den Zeitraum vom 16. Dezember 1972 bis 15. Dezember 1973 (Drucksachen 7/13, 7/23, 7/276) 1032 C
- Bericht und Antrag des Ausschusses für Verkehr zu dem Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die **Einführung eines Kontrollgerätes im Straßenverkehr** (Drucksachen 7/41, 7/235) 1032 C
- Bericht und Antrag des Ausschusses für Verkehr zu den Vorschlägen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für
- eine Richtlinie des Rates über die **Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen** und
- eine Richtlinie des Rates zur **Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger** (Drucksachen VI/3766, 7/234) 1032 D
- Bericht und Antrag des Ausschusses für Wirtschaft zu den Vorschlägen der EG-Kommission für Verordnungen des Rates zur Ausdehnung des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 109/70 zur **Festlegung einer gemeinsamen Regelung für die Einfuhr aus Staatshandelsländern auf weitere Einführen**
- zur **Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung von Gemeinschaftszollkontingenten**

- für bestimmte in der Arabischen Republik Ägypten raffinierte Erdölerzeugnisse des Kapitels 27 des Gemeinsamen Zolltarifs und für andere Gewebe aus Baumwolle der Tarifnummer 55.09 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in der Arabischen Republik Ägypten**
- über die **Einfuhr von Zitrusfrüchten mit Ursprung in der Arabischen Republik Ägypten**
- über die **Reiseinfuhren aus der Arabischen Republik Ägypten**
- zur **Festsetzung der Überwachungsmodalitäten seitens der Kommission bei der Anwendung der Grundsätze für die Koordinierung der allgemeinen Beihilferegelungen mit regionaler Zielsetzung in den Zentralgebieten der Gemeinschaft** (Drucksachen 7/25, 7/26, 7/36, 7/67, 7/60, 7/295) 1032 D
- Nächste Sitzung 1033 C
- Anlagen
- Anlage 1
- Liste der beurlaubten Abgeordneten 1035* A
- Anlage 2
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Moersch (AA) auf die Frage A 5 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Haenschke (SPD) betr. **Verbreitung einer Verleumdungen des Dekolonisierungsausschusses der Vereinten Nationen enthaltenden Schrift durch die portugiesische Botschaft** 1035* C
- Anlage 3
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 7 und 8 — Drucksache 7/296 — des Abg. Gross (FDP) betr. **Verfahren zur Kühlung bei Kraftwerken ohne Inanspruchnahme des Wassers der Flüsse** 1035* D
- Anlage 4
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 11 und 12 — Drucksache 7/296 — des Abg. Haase (Kellinghusen) (SPD) betr. **Anwachsen der Halden von Autowracks und wahlloses Abstellen von unbrauchbaren Kraftfahrzeugen — Entwicklungen zur Beseitigung der Autowracks** 1036* B
- Anlage 5
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 13 und 14 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schweizer (SPD) betr. **Bau eines Kernkraftwerks in Bad Breisig — Gutachten zu Fragen der Sicherheit sowie des Landschafts- und Gewässerschutzes** 1036* D
- Anlage 6
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 15 — Drucksache 7/296 — des Abg. Wende (SPD) betr. **Verweigerung der Herausgabe der Tonaufzeichnung des Hörspiels „Staatsergebnis“ durch den Intendanten des Saarländischen Rundfunks** 1037* B
- Anlage 7
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 16 und 17 — Drucksache 7/296 — des Abg. Handlos (CDU/CSU) betr. **Stellenhebung der beamteten Ingenieure (grad.) — Gleichstellung mit den Angestellten** 1037* D
- Anlage 8
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 20 und 21 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Wittman (München) (CDU/CSU) betr. **Amtsaufgaben der Mitglieder des Deutschen Patentamts in München — Zuordnung zur Besoldungsgruppe A 15 bei entsprechend gestaffelter Zuordnung der Ämter der Gruppen-, Abteilungs- und Hauptabteilungsleiter** 1038* B
- Anlage 9
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 22 — Drucksache 7/296 — des Abg. Spranger (CDU/CSU) betr. **Beseitigung der besoldungsmäßigen Benachteiligung der Beamten des technischen Dienstes** 1038* D
- Anlage 10
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 23 — Drucksache 7/296 — des Abg. Spranger (CDU/CSU) betr. **Einstufung der graduierten Ingenieure** 1039* B
- Anlage 11
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 28 und 29 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Evers (CDU/CSU) betr. **Ausgleich der im Gesetz zu Art. 131 GG noch bestehenden Härten für einige Personengruppen, insbesondere für Berufsunteroffiziere der ehemaligen Wehrmacht — endgültige Regelung dieser Materie** 1039* B
- Anlage 12
- Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 30 — Drucksache

7/296 — des Abg. Röhner (CDU/CSU) betr. **Ansprüche der wegen eines im Dienst erlittenen Unfalls vorzeitig in den Ruhestand versetzten Polizeivollzugsbeamten** 1039* D

Anlage 13

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 31 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Slotta (SPD) betr. **Zuwendungen an Emigrantenorganisationen aus Bundesmitteln in den Jahren 1972 und 1973** 1040* C

Anlage 14

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 32 und 33 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schwencke (SPD) betr. **Zeitpunkt der Errichtung und Sitz eines Bundesamts für Umweltschutz** 1041* A

Anlage 15

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 34 — Drucksache 7/296 — des Abg. Schröder (Lüneburg) (CDU/CSU) betr. die **Auffassung des Intendanten des Hessischen Rundfunks, daß der Deutschlandfunk aufzulösen sei** 1041* B

Anlage 16

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 35 — Drucksache 7/296 — des Abg. Damm (CDU/CSU) betr. **Zurverfügungstellung von Rettungshubschraubern für Ballungsräume durch den Bund** 1041* C

Anlage 17

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 36 und 37 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Hupka (CDU/CSU) betr. **Monahan-Bericht — Meinungsfreiheit der Journalisten der Deutschen Welle** 1042* A

Anlage 18

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen A 38 und 39 — Drucksache 7/296 — des Abg. Leicht (CDU/CSU) betr. **Abbau der Personenkontrollen im innergemeinschaftlichen Reiseverkehr — versuchsweise und befristete Aufhebung** 1042* B

Anlage 19

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage A 44 — Drucksache 7/296 — des Abg. Lattmann (SPD) betr. **Projekt einer Oldestillationsanlage in Lustenau (Vorarlberg) — Bemühungen**

der Bundesregierung betr. Verlegung bzw. Vorkehrungen gegen zusätzliche Umweltverschmutzungen 1043* B

Anlage 20

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 56 — Drucksache 7/296 — des Abg. Milz (CDU/CSU) betr. **Umorientierung der Mineralölsteuer und Belange der Autofahrer in wirtschaftsschwachen Räumen** 1043* C

Anlage 21

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 57 — Drucksache 7/296 — der Abg. Frau Verhülsdonk (CDU/CSU) betr. **Folgen der Aufstockung der Bundeshilfen für den innerstädtischen Verkehrsausbau für die Zunahme des gesamten Investitionsvolumens** 1043* D

Anlage 22

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 58 — Drucksache 7/296 — des Abg. Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU) betr. **Ansteigen der Preise im Bundesfernstraßenbau und im innerstädtischen Verkehrsausbau in den Jahren 1970 bis 1972** 1044* A

Anlage 23

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 59 — (Drucksache 7/296 — des Abg. Straßmeir (CDU/CSU) betr. die **verkehrspolitische Konzeption der Bundesregierung bezüglich der Erhöhung der Mineralölsteuer — Äußerung des Bundesverkehrsministers** 1044* B

Anlage 24

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 60 und 61 — Drucksache 7/296 — des Abg. Metzger (SPD) betr. **Optionen der Deutschen Luft Hansa auf das Überschallverkehrsflugzeug Concorde und Benutzung des deutschen Luftraums durch zivile Überschallflugzeuge** 1044* B

Anlage 25

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 62 — Drucksache 7/296 — des Abg. Gallus (FDP) betr. **Selbstbedienung in den Speisewagen der Fernschnellzüge** 1044* D

Anlage 26

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 63 und 64 — Drucksache 7/296 — des Abg. Geldner

(FDP) betr. **Verminderung der Schadstoffe von Verbrennungsmotoren durch den Spaltvergaser — Entwicklung bis zur Serienfertigung** 1044* D

Anlage 27

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 67 — Drucksache 7/296 — des Abg. Urbaniak (SPD) betr. **Einbeziehung des Streckenabschnitts Dortmund—Düsseldorf—Köln in die Planung der Schnellstrecken der Deutschen Bundesbahn** 1045* A

Anlage 28

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 68 und 69 — Drucksache 7/296 — des Abg. Bäuerle (SPD) betr. **Fahrverbot für Lastkraftwagen auf den Bundesautobahnen während der Ferienwochenenden** 1045* B

Anlage 29

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 70 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Hirsch (FDP) betr. **Förderung des Einsatzes lärm- und abgasarmer Triebwerke bei Flugzeugen** . . . 1045* D

Anlage 30

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 71 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Hirsch (FDP) betr. **Maßnahmen der Bundesregierung zum Zwecke eines verstärkten Lärmschutzes in der Umgebung von Flughäfen** . . . 1046* A

Anlage 31

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 72 — Drucksache 7/296 — des Abg. Lenzer (CDU/CSU) betr. **Vorschläge des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmen für bundeseinheitliche Regelungen über Qualifikation des Personals, Mindestausrüstung zum Abschleppen, Zulassungsbeschränkungen und Höchstpreisbegrenzungen** . 1046* B

Anlage 32

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 73 und 74 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Fuchs (CDU/CSU) betr. den **Bundesfernstraßenbau im Zonenrandgebiet** 1046* D

Anlage 33

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 76 und 77 — Drucksache 7/296 — des Abg. Kater (SPD) betr. **Schwierigkeiten infolge der unterschiedlichen Rechtslage bei der Zulassung**

von Droschken- und Mietwagenunternehmen — Änderung des Personenbeförderungsgesetzes 1047* A

Anlage 34

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 78 und 79 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Jahn (Braunschweig) (CDU/CSU) betr. **Aufnahme der vom Luftfahrtbundesamt beantragten Stellen in die Nachschiebeliste 1972 und den Ressortentwurf des Haushaltsplans 1973** 1047* B

Anlage 35

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 80 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Göltner (CDU/CSU) betr. **Zuweisung eines höheren Anteils an Straßenbaumitteln an die Bundesländer, in denen keine Nahverkehrsprojekte anstehen** 1047* C

Anlage 36

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 81 — Drucksache 7/296 — des Abg. Spitzmüller (FDP) betr. **Einführung eines obligatorischen Sehtests für alle über 60 Jahre alten Führerscheininhaber** 1047* D

Anlage 37

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 82 und 83 — Drucksache 7/296 — des Abg. Sauter (CDU/CSU) betr. **Zeitpunkt des Ausbaus der Bundesautobahn Stuttgart—westlicher Bodensee** 1047* D

Anlage 38

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage A 84 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Dübber (SPD) betr. **Pressemeldung über die Benachrichtigung der Angehörigen eines auf der Transitstrecke Verunglückten — Verbesserung der Nachrichtenverbindungen der Bundesregierung zu den Behörden der DDR** 1048* A

Anlage 39

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 85 und 86 — Drucksache 7/296 — des Abg. Wolf (SPD) betr. **Einsatz besonderer Fahrkartenkontrolleure in Zivil bei der Deutschen Bundesbahn und bei den Verkehrsmitteln der Deutschen Bundespost** 1048* B

Anlage 40

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen A 87 und 88 —

Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. von Bülow (SPD) betr. **Nachholbedarf weiter Teile Südwürttemberg-Hohenzollerns bezüglich der Straßenbaumittel, Beschränkung des Straßenbaus in den Ballungsgebieten zugunsten von Investitionen für den Personennahverkehr und Erhöhung der Mittel für den Straßenbau in Regionen, die durch öffentliche Verkehrsmittel nicht erschließbar sind** 1048* C

Anlage 41

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 98 — Drucksache 7/296 — der Abg. Frau Dr. Neumeister (CDU/CSU) betr. **steuerrechtliche Berücksichtigung des Rentenversicherungsbeitrags von Freiberuflern** 1049* A

Anlage 42

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 100 und 101 — Drucksache 7/296 — des Abg. Kiechle (CDU/CSU) betr. **Preiserhöhung für Gasöl, das in der Landwirtschaft Verwendung findet — Steuerrückvergütung aus dem Bundeshaushalt 1973** 1049* B

Anlage 43

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 102 bis 105 und 107 — Drucksache 7/296 — der Abg. Dr. Aigner (CDU/CSU), Schmidt (Kempten) (FDP) und Biehle (CDU/CSU) betr. **das Inkrafttreten der neuen Einheitswerte für die Grundsteuer am 1. Januar 1974** 1049* C

Anlage 44

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 106 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Graf Lambsdorff (FDP) betr. **Aussetzung der amtlichen Kursfeststellung für Rheinstahlaktien — Ausnutzung von Insider-Informationen** 1049* D

Anlage 45

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 110 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Riedl (München) (CDU/CSU) betr. **Erstattung der Visagebühren für Westberliner an Ostberliner** 1050* B

Anlage 46

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Fragen A 111 und 112 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schneider (CDU/CSU) betr. **Grundsteuerbelastung für unbebaute Grundstücke ab 1. Januar 1974 und zusätzliche Erhebung einer Bodenwertzuwachssteuer** 1050* B

Anlage 47

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 116 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Jobst (CDU/CSU) betr. **Auswirkungen der beabsichtigten Mineralölsteuererhöhung auf Arbeitnehmer in den wirtschaftsschwächeren Gebieten** 1050* D

Anlage 48

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Frage A 120 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schmitt-Vockenhausen (SPD) betr. **Möglichkeiten einer verstärkten Infrastrukturförderung im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“** 1051* A

Anlage 49

Antwort des Parl. Staatssekretärs Grüner (BMW) auf die Fragen A 125 und 126 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Kunz (Weiden) (CDU/CSU) betr. **Anteil des Zonenrandgebiets an den Fördermitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“** . . . 1051* B

Anlage 50

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Fragen A 131 und 132 — Drucksache 7/296 — des Abg. Katzer (CDU/CSU) betr. **Pressemeldung über einen Beschluß der Bundesregierung, einen Betrag von 2,5 Milliarden DM von der Rentenversicherung zinslos stunden zu lassen** 1051* D

Anlage 51

Antwort des Parl. Staatssekretärs Zander (BMBW) auf die Frage A 169 — Drucksache 7/296 — des Abg. Gewandt (CDU/CSU) betr. **Einrichtung eines Kabinettsausschusses für Bildung** 1052* B

Anlage 52

Antwort des Parl. Staatssekretärs Zander (BMBW) auf die Fragen A 170 und 171 — Drucksache 7/296 — des Abg. Pfeffermann (CDU/CSU) betr. **Einkommengrenzen für die Gewährung von Mitteln nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz** . . . 1052* B

Anlage 53

Antwort des Parl. Staatssekretärs Zander (BMBW) auf die Fragen A 172 und 173 — Drucksache 7/296 — des Abg. Bühling (SPD) betr. **Zahl der schulpflichtigen Kinder ausländischer Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland** 1053* D

Anlage 54

Antwort des Parl. Staatssekretärs Moersch (AA) auf die Fragen B 1 und 2 — Drucksache 7/296 — des Abg. Walther (SPD) betr. **Institute, die sich mit osteuropäischen Fragen befassen** 1053* B

Anlage 55

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage B 3 — Drucksache 7/296 — des Abg. Pfeifer (CDU/CSU) betr. **Verbesserungen in der Heimkehrergesetzgebung** 1053* D

Anlage 56

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Frage B 4 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Gölter (CDU/CSU) betr. **Ausbau des Hambacher und des Rastatter Schlosses** 1054* A

Anlage 57

Antwort des Parl. Staatssekretärs Baum (BMI) auf die Fragen B 5 und 6 — Drucksache 7/296 — des Abg. Härtschel (CDU/CSU) betr. **Arbeitsaufnahme in der Schweiz durch Ausländer als Grenzgänger** 1054* B

Anlage 58

Antwort des Parl. Staatssekretärs Dr. Bayerl (BMJ) auf die Fragen B 7 und 8 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Bange mann (FDP) betr. **Beschleunigungsnovelle zur Zivilprozeßordnung** und betr. **Bereiche der Rechtsstatsachenforschung** 1054* D

Anlage 59

Antwort des Parl. Staatssekretärs Dr. Bayerl (BMJ) auf die Frage B 9 — Drucksache 7/296 — des Abg. Seibert (SPD) betr. **Begrenzung des Mietanstiegs** . . . 1055* C

Anlage 60

Antwort des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf (BMF) auf die Fragen B 10 und 11 — Drucksache 7/296 — des Abg. Pfeiffermann (CDU/CSU) betr. **das ehemalige Schießplatzgelände bei Darmstadt** 1055* D

Anlage 61

Antwort des Parl. Staatssekretärs Porzner (BMF) auf die Fragen B 12 und 13 — Drucksache 7/296 — des Abg. Reuschenbach (SPD) betr. **neue Maßzahlen für die Erhebung der Grundsteuer** 1056* C

Anlage 62

Antwort des Parl. Staatssekretärs Porzner (BMF) auf die Fragen B 14 und 15 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Vohrer

(FDP) betr. **Mehrwertsteuer auf Herstellungs- und Reparaturkosten bei Vermietung von Gebäuden an Unternehmer — Besteuerung der Unternehmermieten** . . 1057* A

Anlage 63

Antwort des Parl. Staatssekretärs Porzner (BMF) auf die Fragen B 16 und 17 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Prassler (CDU/CSU) betr. **§ 15 der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung** . . . 1057* B

Anlage 64

Antwort des Parl. Staatssekretärs Grüner (BMW) auf die Fragen B 19 und 20 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Althammer (CDU/CSU) betr. **Versicherungsbeitragsrückerstattung bei unfallfreiem Fahren als Anreiz zur Fahrerflucht** 1057* D

Anlage 65

Antwort des Parl. Staatssekretärs Grüner (BMW) auf die Frage B 21 — Drucksache 7/296 — des Abg. Handlos (CDU/CSU) betr. **Förderschwerpunkte in Ostbayern** 1058* B

Anlage 66

Antwort des Bundesministers Dr. Fridenrichs (BMW) auf die Fragen B 22 und 23 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Jens (SPD) betr. **Zusammenschluß zwischen der August-Thyssen-Hütte AG und der Rhein stahl AG** 1058* C

Anlage 67

Antwort des Parl. Staatssekretärs Logemann (BML) auf die Frage B 25 — Drucksache 7/296 — des Abg. Immer (SPD) betr. **Berufsbild und Ausbildungsweg für den „Landwirtschaftlichen Betriebshelfer“** . . 1059* B

Anlage 68

Antwort des Parl. Staatssekretärs Rohde (BMA) auf die Frage B 26 — Drucksache 7/296 — des Abg. Pfeifer (CDU/CSU) betr. **Krankenhauspflege und Pflege im Pflegeheim als Pflichtleistung der Krankenkasse — Anerkennung von Alters gebrechen als Krankheit** 1059* C

Anlage 69

Antwort des Parl. Staatssekretärs Rohde (BMA) auf die Fragen B 27 und 28 — Drucksache 7/296 — des Abg. Kater (SPD) betr. **Zunahme der fristlosen Kündigungen** 1060* A

Anlage 70

Antwort des Parl. Staatssekretärs Rohde (BMA) auf die Frage B 29 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Jobst (CDU/CSU)

betr. **Lohnforderungen der Arbeiter nach Konkurs der Kofferfabrik Winter in Furth i. Wald** 1060* B

Anlage 71

Antwort des Parl. Staatssekretärs Berkhan (BMVg) auf die Fragen B 30 und 31 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schwencke (SPD) betr. **Lärmbelästigungen und Sachschäden durch Düsenflugzeuge im Kreis Nienburg** 1060* D

Anlage 72

Antwort des Parl. Staatssekretärs Berkhan (BMVg) auf die Frage B 32 — Drucksache 7/296 — des Abg. Zebisch (SPD) betr. **Neuorganisation der Bundeswehrentanten — Erfahrungen aus dem Versuch im Wehrbereich VI** 1061* B

Anlage 73

Antwort des Parl. Staatssekretärs Westphal (BMJFG) auf die Fragen B 33 und 34 — Drucksache 7/296 — des Abg. Krockert (SPD) betr. **Mißbrauch des ärztlichen Renommées in der Werbung** 1061* D

Anlage 74

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 35 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schmitt-Vockenhausen (SPD) betr. **Trasse der Umgehungstraße Eltville — Plan des Instituts für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik (Bonn)** 1062* A

Anlage 75

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 36 und 37 — Drucksache 7/296 — des Abg. Milz (CDU/CSU) betr. **Ausbau der Bundesbahnstrecke Euskirchen—Liblar im Rahmen des S-Bahnverkehrs** 1062* B

Anlage 76

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 38 und 39 — Drucksache 7/296 — des Abg. Spranger (CDU/CSU) betr. **Ausbau der Autobahnstrecke Ansbach/Ost—Ansbach/West** . . . 1062* C

Anlage 77

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 40 und 41 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Müller (München) (CDU/CSU) betr. **Defizit beim Münchner S-Bahnverkehr** 1062* D

Anlage 78

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 42 und 43 —

Drucksache 7/296 — des Abg. Picard (CDU/CSU) betr. **Transport gefährlicher Güter auf der Straße** 1063* A

Anlage 79

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 44 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Holtz (SPD) betr. **Bahnlinie zwischen Langenberg (Rhld.) und Neviges** 1063* C

Anlage 80

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 45 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Schmitt-Vockenhausen (SPD) betr. **Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesautobahn Frankfurt/Main—Köln im Bereich der Gemeinde Niedernhausen — Ortsteil Königshofen** 1063* C

Anlage 81

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 46 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Evers (CDU/CSU) betr. **Ausdehnung der Fahrpreismäßigungen bei der Deutschen Bundesbahn für Bürger im Rentenalter auf Frührentner** . 1063* D

Anlage 82

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 47 und 48 — Drucksache 7/296 — des Abg. Leicht (CDU/CSU) betr. **Ortsdurchfahrten Impflingen—Ingenheim** 1064* A

Anlage 83

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 49 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Fuchs (CDU/CSU) betr. **weitere Bundesmittel für den Autobahnneubau Regensburg—Passau — Talübergang bei Schöllnach** 1064* B

Anlage 84

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 50 und 51 — Drucksache 7/296 — des Abg. Mursch (Soltau-Harburg) (CDU/CSU) betr. **Einstellung von weiblichen Piloten bei der Deutschen Lufthansa** 1064* C

Anlage 85

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 52 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Jahn (Braunschweig) (CDU/CSU) betr. **Flugzeug für das Luftfahrtbundesamt** 1065* A

Anlage 86

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 53 und 54 —

Drucksache 7/296 — des Abg. Simpfendörfer (SPD) betr. den **öffentlichen Nahverkehr und Individualverkehr in ländlichen Räumen** sowie den **Weiterbau der Bundesautobahn Heilbronn—Nürnberg und Heilbronn—Würzburg** 1065* B

Anlage 87

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 55 und 56 — Drucksache 7/296 — des Abg. Sick (CDU/CSU) betr. **Reststrecke der Autobahn von Jagel bis zur deutsch-dänischen Grenze** . 1065* D

Anlage 88

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 57 und 58 — Drucksache 7/296 — des Abg. Rollmann (CDU/CSU) betr. **Abwicklung des DB/DR-Verkehrs nach den Bestimmungen des internationalen Verkehrs** 1066* A

Anlage 89

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 59 und 60 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Kunz (Weiden) (CDU/CSU) betr. **Deckenbaumittel für neue Maßnahmen auf Bundesstraßen des Zonenrandgebietes — Ausbau der B 299 zwischen Falkenberg und Erbdorf** 1066* D

Anlage 90

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 61 und 62 — Drucksache 7/296 — des Abg. Sauter (Epfendorf) (CDU/CSU) betr. **Ausbau der Ortsumgehungen von Oberndorf, Villingendorf, Rottweil-Zimmern und Neufra sowie der B 462 zwischen Schramberg und Dunningen** 1067* A

Anlage 91

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 63 und 64 — Drucksache 7/296 — des Abg. Lenzer (CDU/CSU) betr. **Kraftdroschken und Mietwagen** 1067* B

Anlage 92

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 65 — Drucksache 7/296 — des Abg. Lagershausen (CDU/CSU) betr. **Überbrückungs- bzw. Untertunnelungsbauwerke bei Weser oder Elbe** 1067* C

Anlage 93

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 66 — Drucksache 7/296 — des Abg. Engelsberger (CDU/CSU) betr. **Ortsumgehung Schleching** . . 1067* D

Anlage 94

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Frage B 67 — Drucksache 7/296 — des Abg. Zebisch (SPD) betr. **Anbindung Ostbayerns an das Intercity-Verkehrsnetz** 1067* D

Anlage 95

Antwort des Parl. Staatssekretärs Haar (BMV) auf die Fragen B 68 und 69 — Drucksache 7/296 — des Abg. Müller (Nordenham) (SPD) betr. **Standort für einen Flughafen Bremen II** 1068* A

Anlage 96

Antwort des Parl. Staatssekretärs Rohde (BMA) auf die Frage B 70 — Drucksache 7/296 — des Abg. Wuwer (SPD) betr. **Wohnungssituation der Gastarbeiter** . . 1068* B

Anlage 97

Antwort des Parl. Staatssekretärs Dr. Hauff (BMFT/BMP) auf die Frage B 71 — Drucksache 7/296 — des Abg. Dr. Jahn (Braunschweig) (CDU/CSU) betr. **Schaffung einer Urananreicherungskapazität auf Gemeinschaftsebene** 1068* D

Anlage 98

Antwort des Parl. Staatssekretärs Dr. Hauff (BMFT/BMP) auf die Frage B 72 — Drucksache 7/296 — des Abg. Handlos (CDU/CSU) betr. **Auflösung des Verwaltungspostamts Grafenau und weiterer Bundesdienststellen im Zonenrandgebiet** 1069* A

(A)

(C)

21. Sitzung

Bonn, den 16. März 1973

Stenographischer Bericht

Beginn: 8.01 Uhr

Vizepräsident Dr. Jaeger: Die Sitzung ist eröffnet.

Meine Damen und Herren, nach § 76 Abs. 2 der Geschäftsordnung soll der **Jugendbericht** — Drucksache W/3170 — dem Ausschuß für Jugend, Familie und Gesundheit überwiesen werden. Ich darf annehmen, daß das Haus damit einverstanden ist.

Die folgenden **amtlichen Mitteilungen** werden ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat mit Schreiben vom 14. März 1973 die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU betr. **Wohnungsbaupolitik** — Drucksache 7.231 — beantwortet. Sein Schreiben wird als Drucksache 7.333 verteilt.

(B)

Überweisung von Zollvorlagen

Der Präsident des Bundestages hat entsprechend dem Beschluß des Bundestages vom 23. Februar 1962 die nachstehenden Vorlagen überwiesen:

Sechszwanzigste Verordnung zur **Anderung der Ausfuhrliste**

— Anlage AL zur Außenwirtschaftsverordnung —
— Drucksache 7.309 —

überwiesen an den Ausschuß für Wirtschaft mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor dem Plenum am 13. Juni 1973

Verordnung zur **Anderung des Deutschen Teil-Zolltarifs (Nr. 6/73 — Angleichungszoll für Trinkweine)**
— Drucksache 7.310 —

überwiesen an den Ausschuß für Wirtschaft mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor dem Plenum am 13. Juni 1973

Dreiundvierzigste Verordnung zur **Anderung der Einfuhrliste**
— Anlage zum Außenwirtschaftsgesetz —
— Drucksache 7.311 —

überwiesen an den Ausschuß für Wirtschaft mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor dem Plenum am 13. Juni 1973

Ich rufe den ersten Punkt der Tagesordnung auf:

Fragestunde

— Drucksache 7/296 —

Wir kommen zunächst zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Auswärtigen Amtes. Herr Staatssekretär Moersch ist zugegen.

Ich rufe die Frage 5 des Abgeordneten Dr. Haenschke auf. — Der Herr Abgeordnete ist nicht im Saal. Die Frage wird schriftlich beantwortet; die Antwort wird als Anlage abgedruckt.

Ich rufe die Frage 6 des Abgeordneten Reiser auf:

Treffen die Vorwürfe der afrikanischen Befreiungsbewegung FRELIMO zu, wonach die Bundesrepublik Deutschland Waffen

und Militärflugzeuge an Portugal liefert, die dazu dienen, gegen Unabhängigkeitsbestrebungen in portugiesischen Kolonien eingesetzt zu werden?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Moersch, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister des Auswärtigen: Die Antwort lautet nein. Die **Bundesrepublik Deutschland** liefert keine **Waffen und Militärflugzeuge nach Portugal**.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Keine Zusatzfrage. Ich danke Ihnen, Herr Staatssekretär.

Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Zur Beantwortung steht Herr Parlamentarischer Staatssekretär Haar zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 46 des Abgeordneten Schulte (Schwäbisch Gmünd) auf:

Liegen der Absicht der Bundesregierung, die Mineralölsteuer innerhalb von 16 Monaten um ca. 25 % zu erhöhen, auch verkehrspolitische Überlegungen zugrunde, und wenn ja, welche?

(D)

Bitte sehr!

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, bei der **Erhöhung der Mineralölsteuer** um 4 Pfennig pro Liter durch das Verkehrsfinanzgesetz 1971 wurde das Mehraufkommen zu drei Vierteln für Verkehrszwecke der Gemeinden und zu einem Viertel für den Bundesfernstraßenbau zweckgebunden. Insoweit lagen ausschließlich **verkehrspolitische Überlegungen** zugrunde.

Die von der Bundesregierung zum 1. Juli 1973 vorgeschlagene Erhöhung um 5 Pfennig pro Liter soll die Nettokreditaufnahme des Bundeshaushalts 1973 durch eine schnell wirksam werdende Einnahmeverbesserung begrenzen. Gleichzeitig wird dadurch eine Stabilisierung der Verkehrsfinanzen erreicht. Insoweit sind auch hier verkehrspolitische Gesichtspunkte von Bedeutung.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, bedeutet Ihre Antwort, daß es nicht bei der Aussage vom 18. Februar 1973 von Finanzminister Schmidt bleibt, die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung sollten voll verkehrspolitischen Zwecken zugute kommen?

(A) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich darf Sie an die Regierungserklärung erinnern, in der festgestellt worden ist, daß ein Teil der zweckgebundenen Mineralölsteuer auch anderen verkehrspolitischen Zielen zur Verfügung stehen soll. Das bezieht sich auch auf die praktische Durchführung der Verteilung der Mineralölsteuer.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine zweite Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schulte.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wie sieht es dann mit der schriftlichen Aussage von Herrn Bundeswirtschaftsminister Friderichs aus, wonach die Möglichkeit besteht, die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung einzufrieren?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich denke, wir sollten die Beschlüsse dieses Hohen Hauses und seiner Ausschüsse abwarten und dann alle Fragen noch einmal vertiefen, soweit sie sich auf Äußerungen der zuständigen Ressortchefs bezogen haben.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, was verstehen Sie denn — ganz konkret quantifiziert — unter „Stabilisierung der Verkehrsfinanzen“ und der etwas dubiosen Ausdrucksweise „weitere verkehrspolitische Maßnahmen“?

(B)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich denke, Herr Kollege, Sie werden mir zustimmen, daß die Entscheidungen der zuständigen Gremien dieses Hauses abgewartet werden müssen. Stabilisierung heißt Mehreinnahmen für die Zwecke, die als Ziele der Verkehrspolitik für diese Legislaturperiode auch in der Regierungserklärung genannt worden sind.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wurche.

Wurche (SPD): Herr Staatssekretär, kann die Bundesregierung Angaben darüber machen, wie hoch das Investitionsvolumen ist, daß von den Gemeinden auf Grund der Anhebung der Mineralölsteuer im Verkehrsfinanzgesetz für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden neu eingesetzt worden ist?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das kann ich selbstverständlich tun. Ich will Ihnen gern schriftlich darüber Auskunft geben.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, kommen die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer auch der Deutschen Bundesbahn zugute, und wird der Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für 1973 in bezug auf die angesetzten Investitionsmittel um 3,9 Milliarden DM aufgestockt, oder ist etwa die Äußerung des Vorstandsmitglieds der Deutschen Bundesbahn Lehmann richtig, daß aus der Steuererhöhung der Bundesbahn keine zusätzlichen Investitionsmittel zufließen werden? (C)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Sie kennen die Problematik der Aufstockung der Mittel für die Deutsche Bundesbahn. In der Regierungserklärung ist darauf hingewiesen, daß für Neubaustrecken genügend Finanzmittel zur Verfügung stehen müssen und daß auch der Bund bereit ist mitzuhelfen. In welcher Höhe — auch im Zusammenhang mit den Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer — das in den nächsten Jahren möglich sein wird, läßt sich im Augenblick noch nicht beziffern.

(Abg. Dr. Jobst: Aber für 1973!)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dreyer.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind gesetzliche Schritte erforderlich — und wenn ja, welche —, um die Bundeshilfen für den Verkehrsausbau der Gemeinden aufzustocken?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wir werden überlegen, wie wir im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu Anpassungen kommen können. Im übrigen ist davon auszugehen, daß mit der Erweiterung der Einnahmemöglichkeiten selbstverständlich auch die Möglichkeit wächst, den Gemeinden im Rahmen der bisherigen Zuwendungen — nicht nur über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz — wirksam zu helfen. (D)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Keine Zusatzfrage mehr.

Ich komme zu der Frage 47 des Abgeordneten Lemmrich:

Welches sind die Gründe, die die Bundesregierung behaupten lassen, mit der Anhebung der Mineralölsteuer um 5 Pfennig pro Liter einen Beitrag zur Harmonisierung dieser Steuer in der EG zu leisten?

Bitte sehr, Herr Staatssekretär!

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die **Angleichung der Sätze der Mineralölsteuer in der Europäischen Gemeinschaft** wirft noch eine Reihe von Problemen auf, und zwar vornehmlich wegen der damit verbundenen Auswirkungen auf die Einnahmeseite der Staatshaushalte. Mit der vorgesehenen Erhöhung liegt die Bundesrepublik nur geringfügig über dem durchschnittlichen Niveau der Sätze für Vergaserkraftstoff in der Gemeinschaft. Im Hinblick auf die teilweise höheren Mehrwertsteuersätze in anderen

Parl. Staatssekretär Haar

(A) Staaten der Gemeinschaft erscheint die Erwartung nicht unbegründet, daß der künftige deutsche Steuersatz eine Einigungsbasis darstellen könnte.

Anders liegen die Dinge bei Dieseldieselkraftstoff. Hier bestehen noch erhebliche Unterschiede. Gleichwohl ist eine Tendenz zu einer auch stärkeren Anhebung dieser Steuersätze in der Gemeinschaft nicht zu verkennen.

Die EG-Kommission hat in diesem Zusammenhang in ihrer Denkschrift über die Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die Festsetzung eines einheitlichen Verhältnisses zwischen Dieseldiesel- und Vergaserkraftstoffsteuer vorgeschlagen. Dabei geht die Kommission davon aus, daß die Dieseldieselsteuer um rund 40 % höher festgesetzt werden müßte als die Steuer auf Vergaserkraftstoff. Die Bundesregierung hält eine solche Umkehrung der bestehenden Relationen für unrealistisch. Es scheint erfolgversprechender zu sein, die Steuersätze für Benzin und Dieseldiesel absolut anzugleichen. Dieses Ziel wird die Bundesregierung bei den kommenden Verhandlungen in Brüssel anstreben.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, nachdem die Harmonisierung der Mineralölsteuer in der EG in allererster Linie eine Sache der Dieseldieselkraftstoffbesteuerung ist, möchte ich Sie fragen, woher Sie angesichts der von Ihnen bereits zitierten Vorlage — „Entscheidung des Rates über die Einführung eines gemeinsamen Systems der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege“, die dem Deutschen Bundestag am 16. April 1971 zugeleitet worden ist —, nach der z. B. Holland seinen Steuersatz für Dieseldiesel um 769 % anheben müßte, Luxemburg um 352 %, Belgien um 162 %, Frankreich um 106 % und die Bundesrepublik — wegen der von Ihnen genannten Relation zwischen Vergaserkraftstoff und Dieseldieselkraftstoff — nur um 37 %, den Mut nehmen, in Anbetracht dieser gravierenden Abstände von einer Harmonisierung der Mineralölsteuer in der EG zu sprechen, wenn Sie die Mineralölsteuersätze so exorbitant anheben.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich habe nicht die Absicht, in der Sache so lange zu antworten, wie Sie gefragt haben. Ich darf aber folgendes feststellen: Die Niederlande haben umstrukturiert und die Dieseldieselsteuer erheblich angehoben, Frankreich wird anheben, und auch Belgien hat im letzten Jahr die Benzinsteuer erhöht. Ich glaube, dieser Hinweis genügt, um deutlich zu machen, daß die Tendenz zur Harmonisierung nach diesen Beispielen auch von Ihnen nicht bestritten werden kann.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine zweite Zusatzfrage.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn der Abstand — der größte Konkurrent sind

die Holländer, das wissen Sie so gut wie ich — zwischen Holland und uns mehr als 700 % beträgt — meinen Sie dann, daß man die Mineralölsteuererhöhung mit einer Harmonisierung in der Europäischen Gemeinschaft begründen kann? Sie mögen andere Gründe haben, aber das ist sicherlich keiner.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist auch nicht der ausschließliche Grund, Herr Kollege. Es ist nie gesagt worden, das sei der einzige Grund.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schulte.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich möchte fragen, ob der Bundesregierung bekannt ist, daß für italienische PKWs keine Kfz-Steuer gezahlt werden muß und die verkehrspolitischen Abgaben somit ganz auf die Mineralölsteuer beschränkt sind, so daß insoweit ein Vergleich zwischen uns und Italien nur sehr bedingt möglich ist.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Man kann die Frage der Entwicklung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft nicht auf den Vergleich mit einem einzigen Land stützen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, die Bundesregierung hat verschiedentlich deutlich gemacht, daß eine europäische Harmonisierung der Mehrwertsteuer unsere Mehrwertsteuer ebenfalls um einige Punkte erhöhen würde. Sieht die Bundesregierung nicht die Gefahr, daß sich das Benzin in der Bundesrepublik abermals verteuern wird, wenn auch die Mehrwertsteuer harmonisiert wird?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir verkennen nicht die Problematik in diesem Zusammenhang. Ich kann Ihnen im Augenblick nur folgendes antworten: Die Tendenz, daß auch in anderen Ländern der Benzinpreis nach oben geht, ist offensichtlich. Das ergibt sich auf Grund der Gesamtsituation, wie sie sich im Straßenbau nicht nur in der Bundesrepublik volkswirtschaftlich und haushaltspolitisch darstellt. Insofern erscheint auch der Hinweis, den ich zum ersten Teil der Frage von Herrn Kollegen Lemmrich gegeben habe, angesichts der Entwicklung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft nicht unberechtigt.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dreyer.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, die bisherigen Fragen und Antworten lösen die Frage aus: Sind Schmierstoffe in die Erhöhung der Mineralölsteuer einbezogen, und, wenn ja, ist die Bundesregierung bereit, die Erwägungen der Expertenkommission bei der Europäischen Gemeinschaft in Brüs-

(C)

(D)

Dreyer

(A) sel zu unterstützen und die Besteuerung der Schmierstoffe abzuschaffen? Das würde allerdings bedeuten, sie bereits jetzt von der Erhöhung auszunehmen.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann das im Augenblick nicht beantworten, Herr Kollege. Ich will das gern durch mein Haus prüfen lassen und werde Ihnen Nachricht darüber zukommen lassen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wende.

Wende (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie bestätigen, daß die Mineralölsteuersätze in der Bundesrepublik Deutschland, absolut gesehen, auch nach einer möglichen Anhebung in der besagten Höhe noch längst nicht an der Spitze innerhalb der Europäischen Gemeinschaft stehen, selbst wenn man einmal das Beispiel Italien — aus vielen Gründen, z. B. auch wegen der Autobahnsteuer — nicht mit berücksichtigt?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, ich kann außer Italien noch ein Beispiel nennen. Belgien hat am 18. Dezember 1972 nach der Verbrauchsteuervereinheitlichung in den Benelux-Staaten erneut eine Spezialakzise von 100 belgischen Francs auf Benzin zusätzlich eingeführt, so daß die belgische Mineralölsteuer künftig mit 45,7 Pfennig pro Liter über der deutschen Mineralölsteuer nach der beabsichtigten Erhöhung liegen wird. Andere Beispiele habe ich im Augenblick nicht zur Hand.

(B)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Milz.

Milz (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, kann die Bundesregierung bestätigen, daß es, um die 2,8 Milliarden DM aus der Mineralölsteuer aufzufangen, notwendig ist, den Benzinpreis um 9 Pfennig zu erhöhen, und kann sie bestätigen, daß wir, wenn wir so verfahren, mit Italien aufschließen würden?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann das jetzt im Augenblick nicht überprüfen, Herr Kollege.

(Zuruf von der SPD: Wollen Sie noch eine Autobahnsteuer?!)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Weitere Zusatzfragen liegen nicht vor.

Ich rufe die Frage 48 des Herrn Abgeordneten Lemmrich auf:

Nachdem 1973 der gesetzlich für den Bundesfernstraßenbau zweckgebundene Anteil der Mineralölsteuer um 740 Millionen DM gekürzt werden, für die vorgesehene Erhöhung der Mineralölsteuer um 5 Pfennig Liter, deren Mehreinnahmen auf 700 Millionen DM geschätzt wird, die Zweckbindung bestehen bleiben soll, werden 1973 1 090 Millionen DM „für andere verkehrspolitische Aufgaben im Bereich des Bundesministers für Verkehr zur Verfügung stehen“, wie die Ausweitung der Zweckbindung von der Bundesregierung genannt wird; welche konkreten Investitionsmaßnahmen sollen mit diesem oder dem entsprechenden Betrag finanziert werden, wenn berücksichtigt wird, daß die

Deutsche Bundesbahn seit Jahren Investitionszuschüsse erhält (im vergangenen Jahr 500 Millionen DM), und für welche anderen verkehrspolitischen Aufgaben sollen diese Mittel verwendet werden? (C)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wegen der gegenwärtigen wirtschaftlichen und finanziellen Situation der Deutschen Bundesbahn war, wie Sie wissen, eine erhebliche Aufstockung der Mittel für die **Deutsche Bundesbahn** notwendig, damit das Unternehmen die ihm gestellten gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Aufgaben erfüllen kann.

Dabei muß es das besondere Anliegen der Bundesregierung sein, der Deutschen Bundesbahn die Finanzierung des für 1973 vorgesehenen hohen Investitionsvolumens von 3,9 Milliarden DM zu sichern. Diese Investitionen sind notwendig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, die Betriebsführung rationeller und damit kostensparender zu gestalten und den Schienenverkehr, insbesondere in den Verdichtungsräumen, zu verbessern.

Neben dem **Investitionszuschuß** von 500 Millionen DM werden Investitionen auch aus der erhöhten Liquiditätshilfe finanziert, da die Deutsche Bundesbahn ihre Abschreibungen nicht voll über ihre Erträge, d. h. über ihre Einnahmen, decken kann.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich möchte Sie fragen, ob dies bedeutet, daß der Abschreibungsbetrag, der im Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn mit 1,52 Milliarden DM ausgewiesen ist, durch solche Mittel substituiert werden soll? (D)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das können Sie zwar unterstellen, aber nicht behaupten, Herr Kollege.

Lemmrich (CDU/CSU): Ich frage Sie ja, Herr Staatssekretär, ob das so zu verstehen ist.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Sie kennen die Gesamtentwicklung unseres Haushalts und bei der Deutschen Bundesbahn. Selbstverständlich stehen alle Fragen der künftigen Finanzierung zusätzlicher Aufgaben im Verkehrsbereich auch in einem indirekten Zusammenhang mit den jetzt vorgeschlagenen steuerpolitischen Maßnahmen.

Daraus kann man aber nicht ableiten, daß die Mineralölsteuer direkt als Liquiditätszuschuß an die DB verwendet wird. Das war ja Ihre Frage.

Lemmrich (CDU/CSU): Nein, das war nicht meine Frage, Herr Staatssekretär. Ich habe vielmehr gefragt, ob die Eigenmittel der Bundesbahn aus Abschreibungen für Investitionen jetzt durch solche Mittel substituiert werden sollen.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wir versuchen, im Rahmen des Ver-

Parl. Staatssekretär Haar

(A) kehrshaushalts und nach den Beschlüssen zum Haushalt das zu tun, was wir in der Regierungserklärung der Bundesbahn zugesichert haben, Herr Kollege.

(Abg. Lemmrich meldet sich zu einer weiteren Zusatzfrage.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Ich glaube, Herr Abgeordneter, Ihnen steht keine weitere Zusatzfrage mehr zu.

Lemmrich (CDU/CSU): Ich glaube, ich habe noch eine Zusatzfrage, Herr Präsident, da der Herr Staatssekretär eine meiner Zusatzfragen akustisch nicht verstanden hat, so daß ich sie noch einmal erläutern muß.

Herr Staatssekretär, ist Ihre Antwort so zu verstehen, daß die im Wirtschaftsplan der Bundesbahn bereits vorgesehene und auch zu finanzierende Inverstition in Höhe von 3,9 Milliarden DM durch diese Maßnahmen der Bundesregierung nicht aufgestockt wird?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann das in dieser Weise nicht mit Ja beantworten.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Waffenschmidt.

(B) **Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU):** Herr Staatssekretär, wäre die Bundesregierung bereit, aus dem zusätzlichen Aufkommen aus einer möglichen Erhöhung der Mineralölsteuer auch zusätzliche Mittel für den Straßenausbau in den Städten und Gemeinden zur Verfügung zu stellen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das erfolgt, wenn der Bundestag so beschließt, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schulte.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß die Sozialdemokraten auf einem Verkehrskongreß der 60er Jahre die 100 %ige Zweckbindung der Mineralölsteuer gefordert haben? Wie sieht es heute mit dieser Aussage aus? Ist sie völlig vergessen, oder ist daran gedacht, wenigstens in die Richtung dieser Aussage zu gehen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wenn ich an die Vorstellungen der CDU im Ahlener Programm denke, muß ich sagen: auch Sie haben Ihre Meinung geändert. Dieses Recht muß ich auch für diese Bundesregierung und auch für die Sozialdemokratische Partei in Anspruch nehmen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Vehar.

Vehar (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie mir erläutern, was das Ahlener Programm der CDU mit der verkehrspolitischen Aussage der Regierung zu tun hat? (C)

(Abg. Dr. Schäfer [Tübingen]: Was hat die Frage mit dem Verkehr zu tun?)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wenn ich das beantworten darf und wenn die Frage zugelassen ist, Herr Kollege, möchte ich sagen: im Ahlener Programm hat die CDU noch Gesellschaftspolitik gemacht!

Vizepräsident Dr. Jaeger: Keine Zusatzfrage.

Ich komme zur Frage 49 des Abgeordneten Vehar:

Inwieweit wird durch die Mineralölsteuererhöhung nach Ansicht der Bundesregierung die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrs, der deutschen Seehäfen und der revierfernen Gebiete negativ beeinträchtigt?

Sie können gleich am Mikrofon bleiben, Herr Abgeordneter.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die **Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Güterkraftverkehrs** wird im grenzüberschreitenden Verkehr durch **Mineralölsteuererhöhungen** nicht beeinträchtigt. Die unterschiedliche Höhe der Mineralölsteuer beeinflusst nicht den Wettbewerb zwischen inländischen und ausländischen Unternehmen, weil jeder zu gleichen Bedingungen Treibstoff tanken kann. Dagegen sind negative Auswirkungen auf den **Seehafenverkehr** nicht auszuschließen. Sie halten sich jedoch vor allem wegen der 50-l-Freimengenregelung in engen Grenzen. Die **revierfernen Gebiete** werden von der Steuererhöhung berührt. Die Erhöhung der Gesamtkosten im Straßengüterverkehr ist jedoch mit unter 2 % sehr gering. Dennoch hat sich die Bundesregierung entschlossen, die Gasölbetriebsbeihilfe für den Werkfernverkehr im Zonenrandgebiet entsprechend aufzustocken. (D)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Vehar.

Vehar (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind nicht heute bereits die Wettbewerbsvoraussetzungen im internationalen Straßengüterverkehr durch eine Reihe von Maßnahmen — soziale und technische Vorschriften usw. — verzerrt, und mit welcher Begründung können Sie hier sagen, daß die Wettbewerbsvoraussetzungen für den deutschen Straßengüterverkehr im internationalen grenzüberschreitenden Verkehr von dieser Steuererhöhung nicht berührt werden?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: In anderen Ländern ist auch mit Kostensteigerungen zu rechnen. Zum anderen sehe ich die Situation im grenzüberschreitenden Verkehr und im gesamten Güterkraftverkehr nicht so kritisch, wie sie da und dort dargestellt wird.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wiefel.

(A) **Wiefel** (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie mir in diesem Zusammenhang sagen, inwieweit die Wettbewerbssituation durch die derzeitigen Tankfreimengen beeinflusst wird?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja. Tankfreimengen bestehen in Höhe von 50 l. Auf Betreiben der deutschen Seite ist in der Richtlinie des Rates vom 19. Juli 1968 zur Vereinheitlichung der Vorschriften über die abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs die Möglichkeit eröffnet worden, die Steuerfreiheit für den grenzüberschreitenden Verkehr auf diese Menge zu beschränken. Dies ist seither geltendes Recht auch in der Bundesrepublik Deutschland, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Straßmeir.

Straßmeir (CDU/CSU): Kann die Bundesregierung den gelegentlich erhobenen Vorwurf bestätigen, daß die ausländischen Lastkraftwagen, die sich zunehmend auf unseren Straßen bewegen, gegenüber den deutschen Lastkraftwagen vielfach untermotorisiert sind, dadurch den Verkehrsfluß hemmen und ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen?

(B) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Diese Frage kann man nach den bisherigen Erfahrungen nicht uneingeschränkt mit Ja beantworten, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, nachdem Sie gesagt haben, daß die Höhe der Mineralölsteuer keinen Einfluß auf den grenzüberschreitenden Verkehr hat: Können Sie mir sagen, welches eigentlich die Gründe dafür sind, daß der grenzüberschreitende Verkehr durch ausländische Lastkraftwagen laufend zunimmt?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bin gewohnt, daß Sie ab und an Antworten, gleich, bei welcher Gelegenheit, ein bißchen falsch verstehen und nachher anders formulieren. Ich darf Sie bitten, meine Antwort im Protokoll nachzulesen. Die Mineralölsteueranhebung hat keinen entscheidenden Einfluß. Darauf kommt es mir bei meiner Aussage an.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Staak.

Staak (Hamburg) (SPD): Herr Staatssekretär, kann die Bundesregierung bestätigen, daß für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen Pünktlichkeit und Schnelligkeit mindestens ebenso maßgebend sind wie die Zu- und Ablauflasten?

(C) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das kann die Bundesregierung bestätigen. Die Transportkosten sind nur ein Faktor unter mehreren, die die Entscheidung über die Wahl des Hafens beeinflussen. Die Bundesregierung hat daher auch stets ihr besonderes Augenmerk auf den Ausbau der Zufahrten zu den Häfen und die Hinterlandverbindungen dieser Häfen gerichtet. Wir können heute jedem internationalen Vergleich auch in diesem Zusammenhang standhalten. Wir werden auch in Zukunft bestrebt bleiben, die Qualität der Infrastruktur in diesem Bereich weiter zu steigern, damit unsere Seehäfen auch künftig wettbewerbsfähig bleiben.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Warnke.

Dr. Warnke (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie meiner Wißbegier Genüge tun, wie es kommt, daß Sie die Antworten auf die Zusatzfragen sozialdemokratischer Kollegen vom Blatt ablesen?

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU.)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, Sie werden es mir überlassen, auf Grund der Unterlagen, die mir für jede Frage zur Verfügung stehen, das zu antworten, was ich in der Sache für richtig und zweckmäßig halte. Wenn ich im Einzelfall ausführlicher antworte, dann habe ich auch das zu vertreten.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

(D) **Vizepräsident Dr. Jaeger**: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie mir konkret sagen, wie die Bundesregierung die durch die steuerpolitischen Maßnahmen herbeigeführten überproportionalen Belastungen der Wirtschaft in den revierfernen Gebieten auszugleichen gedenkt?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Darüber hat gestern der Bundesverkehrsminister schon Ausführungen gemacht. Ich kann mich dem nur anschließen, Herr Kollege.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Können Sie das wiederholen?

(Zuruf von der SPD: Lesen Sie es im Protokoll nach!)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Herr Abgeordneter, Wünsche können nicht in der Fragestunde geäußert werden, höchstens in der Frageform.

Herr Abgeordneter Sick zu einer Zusatzfrage.

Sick (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie hatten sich offensichtlich sehr gut vorbereitet auf die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit der Seehäfen. Sind Sie mit mir der Meinung, daß insbesondere ange-

(A) **Sick** sichts der Konkurrenz mit den Seehäfen in Belgien und Holland, also Europort, die Wettbewerbsfähigkeit nicht nur von der direkten Belastung abhängig ist, sondern auch von der Belastung des Quell- und des Zielverkehrs, und daß gerade für Seehäfen besonders der Verkehr ein strukturbestimmendes Moment ist, zwar eines unter mehreren, aber ein bestimmendes?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wir sind laufend in Verhandlungen mit den Küstenländern, um gerade im Bereich der Zufahrtswege zu helfen, soweit das im Rahmen unserer Möglichkeiten geschehen kann.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Abgeordneter Dr. Fuchs.

Dr. Fuchs (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie leugnen, daß durch die Erhöhung der Mineralölsteuer

(Unruhe bei der SPD — Abg. Dr. Schäfer [Tübingen]: Was heißt denn das, „leugnen“?)

die verladene Wirtschaft in den Grenz- und in den marktfernen Gebieten erheblich zusätzlich belastet und damit die Wettbewerbsfähigkeit verschlechtert wird?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist nicht auszuräumen, daß hier Schwierigkeiten bestehen. Aber wir versuchen ihnen zu begegnen.

(B)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wende? — Keine Zusatzfrage mehr.

Wir kommen zu Frage 50 des Abgeordneten Dr. Waffenschmidt?

Ist es nicht als Eingeständnis einer verfehlten Verkehrspolitik zu bewerten, wenn die Bundesregierung noch 1971 einen umfassenden Fernstraßenausbauplan 1971 bis 1985 als Gesetz vorlegte mit der These, daß 1985 niemand in der Bundesrepublik Deutschland weiter als 10 km von einer Autobahn entfernt wohnen solle, sie nunmehr aber die Straßenbaumittel drastisch reduziert?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, nein. Diese von Ihnen behauptete These hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang nicht aufgestellt. Bei den Beratungen im Bundestag über das Gesetz über den **Ausbau der Bundesfernstraßen** in den Jahren **1971 bis 1985** ist vielmehr schon bei der Einbringung durch den damaligen Bundesverkehrsminister Leber herausgestellt worden, daß die Mittel in keinem Fall ausreichen, um den Bedarfsplan bis 1985 zu verwirklichen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage.

Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, welchen Aussagewert hat im Hinblick auf

das, was Sie gerade dargestellt haben, denn noch die Jahreszahl 1985 in diesem Gesetz und in dem Bedarfsplan? (C)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Dann haben Sie übersehen, Herr Kollege, daß es sich bei der Einbringung und auch bei der Darstellung der Ziele um einen Bundesfernstraßenbedarfsplan handelt, der auf wissenschaftlicher Grundlage erstellt ist, während die Finanzierung bei der Verabschiedung nicht gesichert war. Das ist bei der Einbringung klar und deutlich von allen Fraktionen betont worden.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine zweite Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Waffenschmidt.

Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU): Hat die Bundesregierung noch die Absicht, insbesondere nach alledem, was über die Kürzungen im Bundesfernstraßenbau aus den Kabinettsbeschlüssen bekanntgeworden ist, das im Ausbauplan fixierte Straßennetz zu realisieren, und gibt es Anhaltspunkte, bis wann das geschehen soll?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das hängt weitgehend von den Entscheidungen dieses Hauses ab, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst. (D)

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen nicht als langjährigem Mitglied des Verkehrsausschusses und als Obmann der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß in der letzten Legislaturperiode bekannt, daß dieser Ausbauplan nicht „Bedarfsplan“, sondern „Plan zum Ausbau der Bundesfernstraßen in der Zeit von 1971 bis 1985“ heißt, daß er also kein Bedarfsplan, sondern ein Ausbauplan ist?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Der Name ist mir bekannt, Herr Kollege. Aber es war allen Fraktionen auch bekannt, daß es sich inhaltlich um Bedarfsermittlungen für einen Zeitraum von anderthalb Jahrzehnten auf Grund einer Hochrechnung gehandelt hat. Wenn Sie das heute anders darstellen, dann ist Ihnen die entscheidende Voraussetzung für diese Arbeiten inzwischen entfallen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihre Antwort so zu verstehen, daß Sie sich damit von einer Broschüre der Bundesregierung aus dem Jahre 1969 distanzieren, in der jene Feststellungen zu lesen waren, die in dieser Frage enthalten sind, nämlich daß bis 1985 — das Netz ist dort abgedruckt und auch beschrieben — jeder bis zur nächsten Autobahn nur noch 10 bis 15 km zu fahren haben werde?

(A) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, diese Veröffentlichung ging zwar von der Verwirklichung dieses Programms innerhalb des genannten Zeitraums aus. Voraussetzung dafür sind aber — auch das ist deutlich gesagt worden — letztlich entsprechende Entscheidungen dieses Hauses, soweit es die steuerliche Seite betrifft.

(Abg. Leicht: Nein!)

Wir sehen nach den Erfahrungen der letzten Jahre — das sagen wir in aller Deutlichkeit, und das haben wir wiederholt erklärt — unter der gegenwärtigen Prämisse keine Möglichkeit, das Programm in diesem Zeitraum voll zu verwirklichen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wende.

Wende (SPD): Herr Staatssekretär, würden Sie noch einmal versuchen, die Opposition davon zu überzeugen, daß es sich bei dem genannten Ausbauplan um eine Bestimmung des Bedarfs an Bundesfernstraßen in unserem Land bis zum Jahre 1985 handelt, daß aber die Verwirklichung dieses Plans, wie es expressis verbis heißt, nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen kann.

(Abg. Dr. Jobst: Leber hat es bei der Einbringung anders gesagt!)

(B) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann das nur bestätigen, Herr Kollege. Im übrigen bleibt es den Fragestellern unbenommen, Fragen aufzuwerfen, die diesen Bereich rückwärts oder im zeitlichen Abstand betreffen und nicht das behandeln, was in der Zukunft zu geschehen hat.

(Abg. Leicht: Ein bißchen frech!)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Milz.

Milz (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, hält es die Bundesregierung für wahrscheinlich, daß die bei Erstellung des Ausbauplans 1971 bis 1985 prognostizierte Sättigungsgrenze der Motorisierung in der Bundesrepublik nicht erst, wie damals angenommen, 1985, sondern schon erheblich früher, etwa 1977/78, erreicht sein wird?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich würde mich auf diese Jahreszahl nicht festlegen, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Warnke.

Dr. Warnke (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, könnten Sie dem Hause sagen, welche Erfahrungen der letzten Jahre Sie veranlaßt haben, das Ziel 1985 zu revidieren, und ob dies insbesondere durch die inflatorischen, außerordentlich starken Baukostensteigerungen im Straßenbau bedingt war?

(C) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich darf Ihnen dazu folgendes sagen. Wenn Sie die Protokolle des Verkehrsausschusses und dieses Hauses hinsichtlich der Erfüllung früherer Fünfjahrespläne überprüfen, werden Sie erkennen, daß jede Regierung ihre eigenen positiven und negativen Erfahrungen hat sammeln müssen. Das gilt sowohl für den Vorgänger von Herrn Bundesverkehrsminister Leber, Herrn Seeböhm, als auch für diese Bundesregierung.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Vehar.

Vehar (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie mir auf eine kurze, klare Frage auch eine klare Antwort geben: Hat die Bundesregierung die Absicht, eine weitere Zunahme der Motorisierung in der Bundesrepublik durch fiskalische oder dirigistische Maßnahmen einzudämmen?

(Abg. Wehner: Von der Wiege bis zur Bahre motorisiert! — Heiterkeit.)

— Es muß wohl etwas daran sein, Herr Wehner.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir versuchen, unter gesellschaftspolitischen Aspekten zu Lösungen in der Verkehrspolitik zu kommen, auch im Bereich der Verkehrsinvestitionspolitik. Sie haben an der Entwicklung der integrierten Verkehrswegeplanung mitgewirkt —, die wir auch volkswirtschaftlich unter dem Gesichtspunkt von Kosten-Nutzen-Analysen in der Zukunft für zweckmäßig halten, damit wir vor dem Steuerzahler angesichts dieser Milliardeninvestitionen geradestehen können. Das kann man nicht einfach mit „dirigistisch ja oder nein“ beantworten. Darin sollten wir uns einig sein.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie mir bestätigen, daß in der Verkehrsausschußsitzung, die in dieser Woche stattgefunden hat, der jährliche Bericht über den Fortgang des Bundesstraßenbaus von 1971 behandelt worden ist und daß dieser Bericht ausweist — das müßten ja auch die Kollegen von der Opposition wissen —, daß die Bundesregierung bereits im Jahre 1971 im Bereich des Bundesfernstraßenbaus 0,5 Milliarden DM mehr ausgegeben hat, als der Fünfjahresplan vorsah?

(Widerspruch bei der CDU/CSU.)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das enthielt der Bericht für das Jahr 1971, Herr Kollege. Ich habe dem nichts hinzuzufügen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Schwencke.

(A) **Dr. Schwencke** (SPD): Herr Staatssekretär, könnten Sie dem Kollegen von der CDU vielleicht deutlich machen, daß diese Fragen des Fernstraßenbaus im Zusammenhang auch mit den Fragen des Ausbaus des Nahverkehrs, vor allem des öffentlichen Verkehrs, zu sehen sind?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bin dazu da, hier Sachfragen zu beantworten. Ich kann andere Bereiche nicht gut in meine Antworten einschließen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schulte.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, bis wann wird die Bundesregierung dem Verkehrsausschuß einen überarbeiteten Fünfjahresplan zum Bundesfernstraßenbau vorlegen, der die inzwischen eingetretenen Preissteigerungen, aber auch die Kürzung bei den Mitteln für den Bundesfernstraßenbau berücksichtigt?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Im Verkehrsausschuß ist Ihrem Wunsch entsprochen worden, durch Zwischenberichte deutlich zu machen, was möglich ist und was nicht möglich ist. Das gilt auch für die Zuweisung der Mittel im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung. Das gilt auch für das, was wir in diesem Jahre verwirklichen können. Ich denke, mit der Zusage, die erst in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses gegeben worden ist, wird Ihrem Wunsch nach laufender Information auch über die künftige Erfüllung der Quoten gegenüber den Ländern entsprochen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Herr Abgeordneter Tillmann.

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn es die Bundesregierung gesellschaftspolitisch für richtig und notwendig halten sollte, den Individualverkehr einzuschränken, hält es die Bundesregierung dann für möglich, ihn in einer solchen Weise einzudämmen, daß nicht in erster Linie der sogenannte Normalverbraucher auf die Nutzung des Automobils verzichten muß?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich weiß nicht, was der Vergleich in diesem Zusammenhang soll, Herr Kollege. Ich kann nur noch einmal wiederholen: wir versuchen, künftige größere Investitionen nach Kosten-Nutzen-Analysen politisch im Rahmen des integrierten Bundesverkehrswegeplans so zu entscheiden, daß sie auch volkswirtschaftlich vertretbar sind. Dafür erhält das Parlament eine wichtige Entscheidungshilfe durch diese wissenschaftlichen Vorarbeiten. Das hat mit der von Ihnen jetzt gezielt gestellten Frage im Grunde nichts zu tun.

(Beifall bei der SPD.)

In Ballungsräumen ergibt sich gesellschaftspolitisch (C) eine andere Situation, als Sie sie hier durch Fragen glaubhaft machen wollen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, der Abgeordnete Dr. Fuchs.

Dr. Fuchs (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, welcher Teil der geringeren Leistung im Straßenbau konnte durch die zusätzlichen Mittel von 0,5 Milliarden DM im Jahre 1971 ausgeglichen werden?

Vizepräsident Dr. Jaeger: Ich frage mich, ob das in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Frage steht. Aber ich überlasse es Ihnen, Herr Staatssekretär.

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich bin gerne bereit, das zu prüfen und es dem Herrn Kollegen schriftlich mitzuteilen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Ich komme zur Frage 51 des Abgeordneten Dreyer:

Ist die Bundesregierung bereit, bevor der Bundeshaushalt 1973 und die Finanzplanung 1972 bis 1976 verabschiedet werden, dem Bundestag einen überarbeiteten Ersten Fünfjahresplan für den Fernstraßenbau 1971 bis 1975 vorzulegen, aus dem zu entnehmen ist, welche Fernstraßenprojekte der angekündigten Umorientierung der zweckgebundenen Mineralölsteuermittel zum Opfer fallen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die Eingriffe der **mittelfristigen Finanzplanung** in den laufenden **Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen** sind nicht so gravierend, daß der gesamte Plan revidiert werden müßte. Es wird daher zunächst versucht, durch zeitliche Streckung von Straßenbauprojekten, die sich ohnehin durch Planungs- und Grunderwerbsschwierigkeiten verzögern, Mittelkürzungen im Fernstraßenbau aufzufangen. (D)

Sollte dies allein nicht ausreichen, so werden unter Beachtung der Zielsetzungen der Fernstraßenplanungen auch einige Fertigstellungstermine um kurze Zeit hinausgeschoben werden müssen. Ob und in welchem Umfang dies im einzelnen erforderlich ist, wird erst im Laufe des Jahres zu übersehen sein. Zur Zeit ist es deshalb nicht erforderlich, einen geänderten Fünfjahresplan vorzulegen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dreyer.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, hat die Bundesregierung bereits eine Entscheidung darüber getroffen, in welcher Höhe die einzelnen Bundesländer von den Kürzungen der Mittel für den Fernstraßenbau im Jahre 1973 oder auch in den Jahren 1974 bis 1976 eventuell betroffen werden? Wenn ja: Sehen Sie die Möglichkeit, uns diese Entscheidung vorzulegen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Darüber wird noch verhandelt. Sie wissen, daß die Zahlen im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung ohnehin fortgeschrieben werden. Was

Parl. Staatssekretär Haar

(A) das Jahr 1973 anlangt, so wurden die Verhandlungen selbstverständlich im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung geführt, zu der wir nach dem Gesetz verpflichtet sind. Daß sich dabei noch Verbesserungen ergeben können, ist inzwischen durch Erklärungen der Bundesregierung und unseres Hauses bekannt.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Waffenschmidt.

Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wäre die Bundesregierung bereit, diese Streckungen in der Durchführung des Ersten Fünfjahresplanes, von denen Sie sprachen und von denen Sie meinten, daß Sie sie möglicherweise Mitte des Jahres übersehen könnten, dem Hause oder zumindest dem Verkehrsausschuß bekanntzugeben, um Transparenz über den Ablauf des Fernstraßenbauplanes zu gewinnen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das geschieht ohnehin durch die Übermittlung von Zahlen und Daten mit den Jahresberichten im Zusammenhang des Bundesfernstraßenbaus.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Wende.

(B) **Wende (SPD):** Herr Staatssekretär, dem Verkehrsausschuß lag in dieser Woche der Straßenbaubericht für das Jahr 1971 vor. Daraus ging hervor, daß die Ziele des Ersten Fünfjahresplanes bereits im ersten Jahr schon zu etwas mehr als einem Fünftel erfüllt werden konnten. Können Sie eine Auskunft darüber geben, ob auch 1972 und im Fortschreiten des Fünfjahresplanes weiter mit einem ähnlich günstigen Ergebnis zu rechnen ist?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir haben die endgültigen Abrechnungszahlen für das Jahr 1972 durch die Straßenbauverwaltungen noch nicht vorliegen. Auch hier können wir davon ausgehen, daß mit einer Steigerung zu rechnen ist. Aber das läßt sich im Augenblick noch nicht quantifizieren.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, nachdem die finanzielle Deckungslücke im Ersten Fünfjahresplan nach den Preiserhöhungen um 20 % seit der Festlegung dieses Ersten Fünfjahresplanes eine Höhe von rund 3,5 Milliarden DM erreicht hat — das sind mehr als 10 % des Volumens dieses Fünfjahresplanes — und Kürzungen im Jahre 1972 erfolgten und weitere Kürzungen 1973 erfolgen werden, frage ich Sie: Sind Sie nicht der Meinung, daß das Anlaß dazu sein sollte, den Ersten Fünfjahresplan zu überarbeiten und diese Überarbeitung im Deutschen Bundestag mitzuteilen?

(C) **Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr:** Herr Kollege, ich sehe nicht, daß der erste Teil Ihrer Frage in einem direkten Zusammenhang mit dem zweiten Teil steht. Die Probleme im Zusammenhang mit der Preissituation und ihrer Entwicklung möchte ich gern mit Ihnen in einer Besprechung im Verkehrsausschuß vertiefen. Ich habe den Eindruck, daß Sie in bezug auf den Straßenbau Zahlen nennen, die sich an eine Ära anschließen, über die Sie selbst heute nicht mehr gern reden, Herr Kollege.

(Sehr richtig! und Beifall bei der SPD. — Abg. Lemmrich: Was sollen diese polemischen Antworten? — Abg. Wehner: So fragen Sie nach Ihren Fragen? Das scheint an der frühen Morgenstunde zu liegen!)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Die Antworten des Herrn Staatssekretärs können hier nicht kritisiert werden. Dazu gibt es andere Gelegenheiten.

Ich komme zur Frage 52 des Abgeordneten Dreyer:

Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß durch den reduzierten Straßenbau die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen nicht beeinträchtigt wird?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(D) **Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr:** Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß durch die vorgesehene **Reduzierung der Straßenbaumittel** die **Verkehrssicherheit** auf unseren Straßen beeinträchtigt wird. Einerseits hält sich die Reduzierung in Grenzen. Im Haushalt 1973 sind für die Bundesfernstraßen immerhin 5,8 Milliarden DM vorgesehen. Andererseits ist durch die **Förderung des öffentlichen Personenverkehrs** eine Straßentlastung und damit ein Rückgang der Verkehrsunfälle zu erwarten. Herr Kollege, Sie wissen ja, daß wir in den Ballungsräumen eine besondere Unfallhäufigkeit festzustellen haben. Es ist auch nicht auszuschließen, daß die Erhöhung der Treibstoffpreise da und dort zu etwas geringeren Fahrleistungen der Pkws führt

(Aha! bei der CDU/CSU)

und damit einen unfallmindernden Effekt auslösen kann.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dreyer.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, hat die Bundesregierung vielleicht bereits terminliche Vorstellungen darüber, wann das von ihr angekündigte umfassende Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit fertiggestellt sein wird?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: In der zweiten Hälfte dieses Jahres, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Mahne.

- A) **Mahne** (SPD): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung der Auffassung, daß der Straßenbau nur ein Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist und daß es auch andere Mittel gibt, die die Verkehrssicherheit fördern können?
- Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ganz sicher, Herr Kollege. Das kann ich nur bestätigen.
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Ich rufe die Frage 53 des Herrn Abgeordneten Dr. Miltner auf:
- Teilt die Bundesregierung die Auffassung des ADAC, der befürchtet, daß der Autofahrer dem Druck der Steuerschraube und der inflationären Kostenentwicklung beim Automobil auf Kosten der Verkehrssicherheit, d. h. durch Verzögerung von Inspektionen oder Verzicht auf Sicherheitszubehör, auszuweichen versucht?
- Bitte sehr, Herr Staatssekretär!
- Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein, Herr Kollege, die Bundesregierung hält die deutschen Autofahrer für zu verantwortungsbewußt, als daß sie sich dieser Auffassung des ADAC, auf die Sie sich ja stützen, anschließen könnte.
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Miltner.
- Dr. Miltner** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, geht die Bundesregierung wirklich davon aus, daß die überwiegende Zahl der Autofahrer die Mineralölsteuererhöhung als notwendig und gerecht ansieht und auch entsprechend opferbereit akzeptiert und daß notwendige Einsparungen nur durch weniger Fahren ausgeglichen werden?
- B) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich verweise in diesem Zusammenhang auf ein Interview von gestern abend, das Ihr Kollege, Herr Dr. Strauß, gegeben hat. Er sagte, es müsse Entscheidungen geben, die über das hinausgehen, was da und dort begrüßt wird. Ich bin aber sicher, daß die Überzeugung von der gesellschaftspolitischen Notwendigkeit solcher Maßnahmen in unserem Volke wächst und daß die von Ihnen und anderen behaupteten negativen Erscheinungen nicht eintreten werden.
- (Beifall bei der SPD.)
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Eine zweite Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Miltner.
- Dr. Miltner** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn Sie gerade die gesellschaftspolitische Notwendigkeit und nicht eigentlich die verkehrstechnische Notwendigkeit hervorheben, muß ich Sie fragen: Wird der Autofahrer sich nach Ansicht der Bundesregierung auch dann noch gerecht behandelt fühlen, wenn die Stabilitätsabgabe am 1. Juli 1974 erlassen wird, er aber trotzdem weiter zur Kasse gebeten wird?
- (Zustimmung bei der CDU/CSU.)
- Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich denke, daß die Bundesregierung ihre Ziele und die Notwendigkeit derartiger Entscheidungen deutlich macht. Ich danke Ihnen aber dafür, daß Sie sich Sorgen um diese Wirkungen machen.
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Wende.
- Wende** (SPD): Herr Staatssekretär, wie beurteilen Sie die Äußerungen des stellvertretenden Vorsitzenden der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, Herrn Karl Heinz Hoffmann — er ist meines Wissens CDU-Mitglied —, der gesagt hat, er begrüße die Erhöhung der Mineralölsteuer um fünf Pfennig je Liter, und der denjenigen, die dagegen protestieren, vorwirft, sie träten nicht für die Interessen der Arbeitnehmer ein, sondern zeigten sich immer mehr als Sprachrohr bestimmter Industrieinteressen?
- (Abg. Wehner: Hört! Hört!)
- Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wenn Sie mich nach meiner Meinung fragen, kann ich nur sagen: Ich teile diese Auffassung.
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schulte.
- D) **Schulte** (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn Sie diese Auffassung teilen, möchte ich Sie fragen, ob Sie glauben, daß sich Herr Hoffmann mit einem Vertreter der IG Metall abgesprochen hat.
- Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich habe Herrn Hoffmann nicht gefragt, Herr Kollege Schulte.
- (Abg. Lemmrich: Er ist gestern mit seinem Auto im Verkehrsgewühl steckengeblieben!)
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Ich rufe die Frage 54 des Herrn Abgeordneten Tillmann auf:
- Kann die Bundesregierung versichern, daß die Umorientierung der Mineralölsteuermittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs in den Ballungsräumen nicht auf Kosten des Verkehrsausbaus in wirtschaftsschwachen und revierfernen Räumen geht?
- Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, Herr Kollege. Herr Minister Lauritzen hat vor dem Verkehrsausschuß am 14. Februar noch einmal ausdrücklich versichert, daß wir auch in Zukunft nicht nur dort bauen werden, wo die großen Verkehrsmengen auftreten werden. Die Gebiete mit schwach entwickelter Verkehrsinfrastruktur werden wie bisher keinesfalls zurückgesetzt werden.
- Vizepräsident Dr. Jaeger**: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Tillmann.

(A) **Tillmann** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, kann ich aus Ihrer Antwort schließen, daß die Bundesregierung gewillt ist, in ihre Verkehrspolitik raumordnerische Überlegungen verstärkt einzubeziehen, und, wenn ja, will sie mit ihren verkehrspolitischen Maßnahmen sicherstellen bzw. mit dazu beitragen, den Ballungsprozeß zu verlangsamen und nicht zu verstärken?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die Bundesregierung ist auf Grund der Auswirkungen, wie sie sich heute ergeben, nicht an einer weiteren Entwicklung hin zu **Ballungszentren** interessiert. Sie wird nicht dirigistisch eingreifen können, aber im Rahmen ihrer Möglichkeiten versucht sie, diese Entwicklung zu beeinflussen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Zu einer weiteren Zusatzfrage Herr Abgeordneter Tillmann.

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, von den OPNV-Mitteln, die der Bund im Jahre 1970 als Finanzhilfe an die Gemeinden gab, gingen genau 90 % an zehn Großstädte. Wird sich dieses Bild im Zuge der von der Bundesregierung angekündigten verstärkten Förderung des öffentlichen Nahverkehrs zugunsten einer breiter gefächerten Förderung ändern, oder beabsichtigt die Bundesregierung eine noch deutlichere Konzentration dieser Mittel?

(B) **Haar**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die Konzentration dieser Mittel in den zurückliegenden Jahren geschah im Einvernehmen mit allen Fraktionen nach den gegebenen Dringlichkeiten. Ich kann hier nur feststellen, daß der Nachholbedarf auch an Investitionsmitteln in Ballungsräumen eben entsprechend groß gewesen ist. Daß wir uns bemühen, auch andere Vorhaben in kleineren und Mittelstädten im Rahmen der haushaltsmäßigen Möglichkeiten mit zu finanzieren, ist bekannt.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Dr. Fuchs.

Dr. Fuchs (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie eindeutig versichern, daß die Mittel für den Bundesautobahn- und den Bundesstraßenbau im Zonenrandgebiet durch die Umschichtung der Mineralölsteuer nicht gekürzt werden?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Der Bundesverkehrsminister hat wiederholt betont, daß er nicht daran denkt, in den grenznahen oder den verkehrsschwächeren Bereichen in diesem Land Kürzungen vorzunehmen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie mir bestätigen, daß der Bundesverkehrsminister vor dem Verkehrsausschuß gesagt hat, ein weiteres großes Aufgabengebiet bilde wie bisher der

Bundesfernstraßenbau, Planungen und langfristige Bauvorbereitungen würden von dem Bedarfsplan bestimmt, der durch das Gesetz vom 30. Juni 1971 dem weiteren Ausbau des Bundesfernstraßennetzes verbindlich zugrunde gelegt worden sei, und daß sich der Bundesverkehrsminister in diesem Sinne auch gestern abend hier im Plenum ausgesprochen hat?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann das nur bestätigen, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Milz.

Milz (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die relativ schlechte Versorgung des flachen Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein wesentlicher Grund für die Abwanderung der dortigen Bevölkerung in die Ballungsräume ist und dadurch die Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen zusätzlich erschwert werden?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann diese Auffassung nicht in vollem Umfang teilen, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Wende.

(D) **Wende** (SPD): Herr Staatssekretär, ist es richtig, daß die Gebiete mit schwach entwickelter Verkehrsinfrastruktur in unserem Land wie schon bisher auch in Zukunft keinesfalls zurückgesetzt werden sollen und daß es sogar die erklärte Absicht der Bundesregierung ist, die laufenden Maßnahmen gerade in diesem Bereich, mit deren Vollendung rasch ein höherer Verkehrswert erzielt werden kann, mit einer bevorzugten Finanzierung zu bedienen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Es ist — auch im Zusammenhang mit den Kürzungen im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung — wiederholt erklärt worden, daß auch Vorhaben, die in der Fertigstellung schon einen Verkehrswert bis zu 60 % erreicht haben, trotz aller Schwierigkeiten, soweit sie sich in der haushaltsmäßigen Abwicklung ergeben haben, vordringlich gefördert werden. Ich denke, wir werden das trotz der kritischen Stimmen, die laut geworden sind, auch in den nächsten Wochen deutlich machen können.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Dr. Warnke.

Dr. Warnke (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, bis wann sind Sie bereit und in der Lage, dem Haus eine Austellung darüber zuzuleiten, wie sich die Anteile an den Gesamtmitteln für Verkehrszwecke in den letzten Jahren zugunsten der Verdichtungsgebiete und zuungunsten der ländlichen Räume und Randgebiete entwickelt haben und wie die Zielvorstellungen der Bundesregierung für den Zeitraum

Dr. Warnke

(A) der mittelfristigen Finanzplanung bezüglich dieser Entwicklung sind?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Was die mittelfristige Finanzplanung anlangt, wird dieses Haus davon in Kenntnis gesetzt. Im übrigen haben Ihre Kollegen im Verkehrsausschuß ohnehin eine derartige Berichterstattung verlangt. Das heißt, das Haus wird über diese Entwicklungen im Rahmen unserer Möglichkeiten laufend unterrichtet.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Waffenschmidt.

Dr. Waffenschmidt (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß eine Erhöhung der Mineralölsteuer, verbunden mit einer Kürzung der Mittel für den Bundesfernstraßenbau, die wirtschaftlich schwachen und die ländlichen Gebiete besonders belasten würde, wo eine starke Angewiesenheit auf den Individualverkehr besteht, und daß damit dem Gebot der Chancengleichheit aller Räume in unserer Bundesrepublik nicht mehr Genüge getan wäre?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, das ist eine der nächsten Fragen. Ich denke, Sie sind einverstanden, wenn ich das im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit dann beantworte, wenn es aufgerufen ist.

(B)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Sick.

Sick (CDU/CSU): Hier wurde vorhin der Eindruck erweckt, als ob diese Maßnahme, insbesondere was die Mineralölsteuer betrifft, für Strukturveränderungen nicht relevant sei. Ich hörte von der Seite eben so etwa sagen: Na ja, für die revierfernen Gebiete werden wir schon entsprechend sorgen. Ich will gar nicht hinweisen auf den Ausspruch eines — —

Vizepräsident Dr. Jaeger: Herr Abgeordneter, Sie müssen eine kurze Frage stellen.

Sick (CDU/CSU): Die Frage ist die: Ist das Bundesverkehrsministerium auch mit anderen Stellen in Verbindung gewesen, um zu vermeiden, daß durch solche steuerlichen Maßnahmen strukturelle Schäden insbesondere im Hinblick auf die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen eintreten?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Diese Bundesregierung hat es sich zur Aufgabe gemacht, Arbeitsplätze zu sichern. Sie ist den Beweis dafür nicht schuldig geblieben und wird ihn nicht schuldig bleiben.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Damit kommen wir zur Frage 55 des Abgeordneten Milz:

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Mineralölsteuererhöhung den Autofahrer in weniger dicht besiedelten und wirtschaftsschwachen Räumen besonders hart trifft, weil der öffentliche Verkehr keine Alternative bietet, und die Wege in der Regel länger sind? (C)

Bitte, Herr Staatssekretär!

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein, die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Sie ist der Meinung, daß der öffentliche Verkehr auch in diesen Räumen in vielen Fällen eine vernünftige Alternative darstellt. Die Maßnahmen zur weiteren **Förderung des öffentlichen Verkehrs** gerade auch in **wirtschaftsschwachen Räumen** werden weiter dazu beitragen, daß mehr Autofahrer als bisher auf öffentliche Verkehrsmittel als wirkliche Alternative zurückgreifen können.

Im übrigen liegen entgegen Ihrer Auffassung die durchschnittlichen Fahrleistungen im Jahr in **Balungsgebieten** über den Fahrleistungen in wirtschaftsschwachen Räumen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Milz.

Milz (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wie will die Bundesregierung der Tatsache Rechnung tragen, daß das Auto für die Bevölkerung in dünn besiedelten und wirtschaftsschwachen Räumen eine entscheidende Bedeutung für den Lebenswert hat, und hat die Bundesregierung diese Tatsache bei ihrer Entscheidung über die Erhöhung der Mineralölsteuer überhaupt berücksichtigt? (D)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Dadurch, daß es noch heute die Kilometerpauschale für Arbeitnehmer gibt — das ist Ihnen nicht unbekannt —, hat sie das berücksichtigt, Herr Kollege, und zwar schon seit Jahren. Ich bin auch überzeugt, daß die Mineralölsteuererhöhung, wenn alle mithelfen, die tatsächlichen Zahlen des Bedarfs im Straßenbau deutlich zu machen, verstanden wird.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine zweite Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Milz.

Milz (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist der Bundesregierung bekannt, daß die Arbeitnehmer in weiten Teilen der ländlichen Räume gar nicht auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen können, da öffentliche Verkehrsmittel in eben den angesprochenen ländlichen Räumen überhaupt nicht vorhanden sind und die Arbeitnehmer daher den PKW lebensnotwendig brauchen, um ihre Arbeitsstellen zu erreichen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist der Bundesregierung bekannt, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

(A) **Dr. Jobst** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich glaube, es kann nicht bestritten werden, daß in den dünn besiedelten Gebieten der Arbeitnehmer stärker als in anderen Gebieten auf das Auto angewiesen ist und daß ihn die Mineralölsteuer dort besonders trifft. Meine Frage: Stimmen Sie mir zu, daß den Arbeitnehmern in diesen Räumen ein Ausgleich in Form der Anhebung der Kilometerpauschale oder in Form von Gewährung anderer Absetzungsmöglichkeiten gewährt werden müßte, da die Selbständigen die Möglichkeit haben, diese Kosten von der Steuer abzusetzen?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Vielleicht ist das der Weg, den Sie für richtig halten. Ich kann hier für die Bundesregierung eine Antwort in zustimmendem Sinne nicht geben, Herr Kollege.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wende.

Wende (SPD): Herr Staatssekretär, da ich den Eindruck habe, daß sich die Herren Kollegen von der Opposition in die Vorstellung hineinsteigern, es handele sich um eine exorbitante und unerträgliche Mineralölsteuererhöhung, darf ich Sie fragen, ob Sie Angaben darüber machen können, wie denn nun tatsächlich die Belastungen eines durchschnittlichen Autofahrers mit einem Pkw der Mittelklasse aussehen.

(B)

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir können im Durchschnitt — auch das ist die Antwort auf eine spätere Frage — mit einer Mehrbelastung von 7 bis 8 DM monatlich rechnen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie haben erklärt, Sie dächten nicht an eine Erhöhung der Kilometerpauschale. Muß ich das so verstehen, daß das Versprechen der jetzt führenden Regierungspartei 1969, die Kilometerpauschale nach einem Wahlsieg auf 50 Pf zu erhöhen, nie ernst gemeint war?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist eine Frage, Herr Kollege, die Sie im Wahlkampf so stellen konnten, wenn Sie wollten. Ich kann nur sagen: Diese Bundesregierung hat im letzten Jahr auch der Arbeitnehmerschaft deutlich gemacht, warum das nicht erfüllbar geworden ist. Das ist uns aufgrund der Sachargumentation im Gegensatz zu Ihrer heute gestellten Frage auch offensichtlich abgenommen worden.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Vehar.

Vehar (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, da Sie (C) auf meine Frage vorhin, ob die Bundesregierung eventuell beabsichtige, die weitere Förderung des Individualverkehrs zu drosseln, nur ausweichend geantwortet haben, darf ich Sie jetzt konkret fragen: Ist Ihnen bekannt, daß Herr Minister Vogel eine Drosselung der Automobilproduktion fordert — wie heute in der Zeitung „Die Welt“ zu lesen ist —, und wie stehen Sie dazu?

Haar, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kenne diese Gedankengänge. Ich halte es für richtig, daß Mitglieder dieser Bundesregierung auch von sich aus Überlegungen anstellen, die in ihrem Ressort von besonderer gesellschaftspolitischer Bedeutung sind. Inwieweit sich die Bundesregierung diesen Überlegungen anschließen kann, vermag ich von hier aus — das ist ja eine neue Äußerung, die Sie heute gelesen haben — nicht zu beantworten und nicht zu beurteilen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Meine Damen und Herren, wir stehen am Ende der Fragestunde.

Die nicht beantworteten Fragen werden schriftlich beantwortet. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Die Fragen A 9, 10, 18, 19, 24 bis 27, 40 bis 43, 45, 65, 66, 75, 113, 117 und 118 sind von den Fragestellern zurückgezogen worden.

Die Fragen A 99, 108, 109, 114, 115 und B 18 können nach Nr. 2 Abs. 2 der Richtlinien für die Fragestunde nicht beantwortet werden, weil sie die Punkte 3 a und b der Tagesordnung betreffen. (D)

Herr Staatssekretär, Sie wurden heute besonders in Anspruch genommen. Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der SPD. — Abg. Wehner: Demnächst machen wir eine öffentliche Verkehrsausschußsitzung!)

Ich rufe Punkt 6 der Tagesordnung auf:

a) Beratung der **Sammelübersicht 1** des Petitionsausschusses (2. Ausschuß) über Anträge zu Petitionen und **systematische Übersicht über die** beim Deutschen Bundestag in der 6. Wahlperiode (vom 20. Oktober 1969 bis 22. September 1972) und in der Zeit zwischen der 6. und 7. Wahlperiode (vom 23. September 1972 bis 12. Dezember 1972) **eingegangenen Petitionen**

— Drucksache 7/195 —

b) Beratung der **Sammelübersicht 2** des Petitionsausschusses (2. Ausschuß) **über Anträge zu Petitionen**

— Drucksache 7/267 —

Das Wort zur Berichterstattung hat Herr Abgeordneter Eigen.

Eigen (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In der Vorstellung vieler ist der Petitionsausschuß eine Adresse für unbegründete Beschwerden und nicht zu verwirklichende Vorschläge von Querulanten. Diese Meinung und die daran anknüpfende Einschätzung der Tätigkeit des Petitions-

Eigen

(A) ausschusses ist falsch. Das wird jedem neuen Ausschußmitglied schon nach kurzer Tätigkeit zur Gewißheit.

Bis auf wenige Ausnahmen sind es verständige Mitbürger, die sich mit einer Beschwerde oder Bitte an den Petitionsausschuß wenden, Mitbürger, die ernst zu nehmende Anliegen in der Hoffnung vortragen, Zustimmung für ihre Vorschläge und Abhilfe bei ihren Beschwerden zu finden. Wenn trotzdem in der Mehrzahl der vom Ausschuß geprüften Fälle die Erwartungen, die mit einer Eingabe verbunden wurden, enttäuscht werden mußten, so liegt das beispielsweise bei den Beschwerden u. a. daran, daß sich die im Einzelfalle beanstandete Verwaltungsmaßnahme nach näherer Prüfung doch als Rechtens herausstellte und zwingende Vorschriften die erwartete Abhilfe ausschlossen.

Immerhin sind in der 6. Wahlperiode nach der von der Zentralstelle für **Petitionen** und Eingaben geführten Statistik 593 Eingaben positiv erledigt worden. Für die in jüngerer Zeit behandelten Vorgänge, in denen dem Anliegen der Petenten entsprochen wurde, mögen einige der Fälle als **Beispiele** dienen, die in den Ihnen vorliegenden Sammelübersichten aufgeführt sind.

So gelang es in Düsseldorf, in einem Einzelfalle zu erreichen, daß für einen gebrechlichen Menschen ein **Fernsprechanschluß** eingerichtet wurde, obwohl die in seinem Wohngebiet vorhandenen Fernmeldeleitungen voll belegt waren. Die Behelfsmaßnahme: Es wurde oberirdisch eine provisorische Leitung verlegt.

(B)

Bleiben wir weiter bei der Post! Im Wege der Kulanz erließ sie einem Fernsprechteilnehmer auf seine Eingabe an den Petitionsausschuß hin die **Einrichtungsgebühr** für die Anbringung einer Anschlußschnur. Diese Maßnahme erschien vertretbar, weil sich der Petent vor der Erteilung des Auftrags bei einem Bediensteten der Deutschen Bundespost nach der Einrichtungsgebühr erkundigt und dabei die falsche Auskunft erhalten hatte, daß hierfür eine Einrichtungsgebühr nicht anfalle.

Jetzt kommt eine meiner Ansicht nach sehr wichtige Aussage. In einem Falle aus dem Bereich des Bundesministers für Verkehr konnte einem **Studenten**, dessen Eltern und Geschwister in der DDR leben, geholfen werden. Er hatte sich beschwert, weil ihm von der Deutschen Bundesbahn die **Fahrpreisermäßigung** versagt worden war, die wirtschaftlich unselbständigen Jugendlichen im Alter von 10 bis 25 Jahren eingeräumt wird, wenn sie aus einer Familie stammen, der mindestens drei ledige Kinder im Alter von bis zu 25 Jahren angehören. Der Grund für die Versagung: Der Student konnte keinen amtlichen Nachweis darüber beibringen, daß auch seine **in der DDR lebenden Geschwister** ledig und unter 25 Jahre alt waren. Auf die Petition hin erklärte sich die Deutsche Bundesbahn jedoch ausnahmsweise dazu bereit, andere Beweismittel anzuerkennen.

Schließlich seien kurz noch zwei weitere Fälle erwähnt.

In dem einen Falle wurde nach Einschaltung des Petitionsausschusses seitens der Finanzverwaltung

ein **Haftungsbescheid zur Vermögensabgabe** aufgehoben. Dieser war unberechtigterweise gegen einen Pflichtteilsberechtigten ergangen, obwohl er nur gegenüber Erben möglich ist.

(C)

In dem anderen Falle wurde eine unberechtigte **Kürzung der Rechnung eines Handwerksbetriebes durch ein Finanzbauamt** dem Wunsch des Petenten entsprechend korrigiert. Das Bauamt hatte fälschlich angenommen, Leistungen, zu denen der Petent verpflichtet war, seien durch ihn nicht erbracht worden.

Meine Damen und Herren, dies sind natürlich keine spektakulären Erfolge. Nichtsdestoweniger sind es für den einzelnen, dessen Anliegen damit erfüllt wurde, bedeutende Ergebnisse. Und darauf kommt es an.

Wenn ich die Bürger unseres Landes auffordere, sich an den Petitionsausschuß zu wenden, falls sie in Not geraten sind, sich ungerecht behandelt fühlen oder Verbesserungen unseres Staatswesens vorschlagen wollen, so weiß ich natürlich, daß das für uns mit Mehrarbeit verbunden ist. Den Mitarbeitern im Büro für Petitionen möchte ich in diesem Zusammenhang herzlichen Dank für ihre Arbeit sagen.

Für uns Abgeordnete, meine Damen und Herren, sollte es nach meiner Meinung eine der vornehmsten Aufgaben sein, einzelnen in Not geratenen Menschen zu helfen.

(Beifall.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Wird das Wort gewünscht? (D) Das ist nicht der Fall.

Der Ausschuß hat beantragt, die in den beiden Sammelübersichten enthaltenen Anträge anzunehmen. — Widerspruch erfolgt nicht; es ist so beschlossen.

Ich rufe Punkt 7 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 15. Dezember 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die **Führung von geschlossenen Zügen (Zügen unter Bahnverschluß) der Österreichischen Bundesbahnen über Strecken der Deutschen Bundesbahn in der Bundesrepublik Deutschland**

— Drucksache 7/134 —

Bericht und Antrag des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

— Drucksache 7/228 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Jobst
(Erste Beratung 15. Sitzung)

Wird vom Berichterstatter das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Ich danke dem Berichterstatter.

Meine Damen und Herren, ich komme zur zweiten Lesung und rufe Art. 1, 2, 3 sowie Einleitung und Überschrift auf. Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Vizepräsident Dr. Jaeger

- (A) Wer den aufgerufenen Bestimmungen sowie Einleitung und Überschrift zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Ich komme zur Schlußabstimmung. Das Wort wird nicht mehr begehrt. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimme. Enthaltungen? — Auch keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 8 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 25. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Mauritius über die **Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen**

— Drucksache 7/104 —

Bericht und Antrag des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)

— Drucksache 7/325 —

Berichtersteller: Abgeordneter Haase (Fürth) (Erste Beratung 15. Sitzung)

Wünscht der Herr Berichterstatter das Wort? — Das ist nicht der Fall. Ich danke ihm.

Wir kommen zur zweiten Beratung. Ich rufe Art. 1, 2, 3, Einleitung und Überschrift auf. Das Wort wird nicht gewünscht. Wer den aufgerufenen Bestimmungen zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

(B)

Meine Damen und Herren, ich komme zur Schlußabstimmung. Das Wort wird nicht begehrt. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zuzustimmen wünscht, den darf ich bitten, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe! — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Der Entwurf ist einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 9 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 12. Mai 1972 über eine Assoziation betreffend den Beitritt von Mauritius zum Assoziierungsabkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und den mit dieser Gemeinschaft assoziierten afrikanischen Staaten und Madagaskar sowie zur Änderung des am 29. Juli 1969 in Jaunde unterzeichneten Internen Abkommens über die **Finanzierung und die Verwaltung der Hilfe der Gemeinschaft**

— Drucksache 7/132 —

Bericht und Antrag des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)

— Drucksache 7/326 —

Berichtersteller: Abgeordneter Haase (Fürth) (Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Eine Ergänzung des Berichts ist nicht notwendig. (C)

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, Einleitung und Überschrift auf. Das Wort wird nicht begehrt. Wer den aufgerufenen Bestimmungen zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

Ich komme zur Schlußabstimmung. Das Wort wird nicht gewünscht. Wer den aufgerufenen Bestimmungen zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe! — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Der Entwurf ist einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 10 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu der Vereinbarung vom 3./4. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über **Erleichterungen der fiskalischen Behandlung des grenzüberschreitenden deutsch-italienischen Straßengüterverkehrs**

— Drucksache 7/113 —

Bericht und Antrag des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

— Drucksache 7/289 —

Berichtersteller: Abgeordneter Eilers (Wilhelmshaven)

(Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke dem Herrn Berichterstatter. Eine Ergänzung ist nicht notwendig. (D)

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, Einleitung und Überschrift auf. Wortmeldungen liegen nicht vor. Wer den aufgerufenen Bestimmungen zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe! — Einige Gegenstimmen. Enthaltungen? — Angenommen.

Meine Damen und Herren, wird vor der Schlußabstimmung das Wort begehrt? — Das ist nicht der Fall. Ich komme zur Schlußabstimmung. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Gegenstimmen? — Etliche Gegenstimmen. Enthaltungen? — Eine Enthaltung. Der Entwurf ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen zu Punkt 11 der Tagesordnung:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. August 1971 über die **Internationale Fernmeldesatellitenorganisation „INTELSAT“**

— Drucksache 7/120 —

Antrag des Auswärtigen Ausschusses (3. Ausschuß)

— Drucksache 7/284 —

Berichtersteller: Abgeordneter Amrehn (Erste Beratung 15. Sitzung)

Das Wort hat der Herr Berichterstatter.

(A) **Amrehn** (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die außergewöhnliche Bedeutung des Vertrages, der Ihnen unter dem Namen „Internationales Fernmeldesatellitensystem INTELSAT“ zur Ratifizierung vorgelegt wird, hat den Wunsch nahegelegt, wenigstens in einigen Minuten vor der eingeschränkten Öffentlichkeit dieses Plenums mündlichen Bericht zu erstatten.

Die technische Entwicklung mit der **Schaffung eines erdumspannenden Satellitensystems** hat zu einem Stand geführt, der rechtlich und politisch nicht mehr national geordnet und beherrscht werden kann, sondern nach einer übernationalen Regelung geradezu ruft. Aus der Einsicht in diese Notwendigkeit schränkt der Vertrag nationale Rechte auf der Grundlage freiwilliger Ordnung zugunsten einer **übernationalen Organisation** ein. Dies ist hier auch mit der Zustimmung Frankreichs geschehen. Hier liegt der erste bedeutende politische Punkt: daß — wenn auch nur auf technischem Gebiet, so ist das doch nicht ganz ohne politische Bedeutung — in gewissem Umfang Souveränitätsrechte an eine übernationale Organisation zugunsten einer kommerziellen Einrichtung abgetreten werden, die allerdings öffentlich-rechtliche Bedeutung besitzt.

Der zweite Punkt, der hier hervorzuheben ist: nicht weniger als **83 Staaten** haben an diesem Vertragswerk mitgewirkt. Nicht beteiligt ist der Ostblock, der sein eigenes System aufbauen will. Aber immerhin hat auch Österreich seinen Beitritt erklärt.

Gegenstand des Vertrages sind der Bau und der Betrieb eines weltumspannenden, kommerziellen (B) Fernmeldesatellitensystems, das dem Fernsprechen, dem Fernschreiben, der Telegrammübermittlung, der Bildübermittlung, der Datenübermittlung, dem Rundfunk und dem Fernsehen dient. Wir sind ja alle Tage Zeugen von Fernsehbildern, die bereits über einen der vielen Satelliten dieses Systems zu uns kommen.

Seit dem Jahre 1964 arbeitet die Organisation auf einer vorläufigen international abgesprochenen Grundlage; jetzt soll dies vertraglich international und endgültig unter den Bedingungen geregelt werden, die aus heutiger Sicht etwa für die nächsten fünf Jahre überschaubar sind.

Neben einer Reihe von Satelliten gibt es bereits in 49 angeschlossenen Mitgliedsländern 55 Erd-Funk-Stationen für dieses System. Der Vertrag ist inzwischen von mehr als zwei Dritteln der Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden, so daß er bereits im letzten Monat in Kraft getreten ist. Die späte Vorlage hier ist auf die Unterbrechung der Arbeiten des Parlaments zurückzuführen.

An weiteren bedeutsamen Einzelpunkten sind hervorzuheben:

Erstens. Der rechtliche Gesichtspunkt. Hier wird für eine technisch-wissenschaftliche Unternehmung mit kommerziellen Wirkungen und Bedingungen ein internationaler Status für eine Organisation begründet, die in allen Teilnehmerstaaten als eigene Rechtsperson anerkannt wird. Auch dies ist ein Schritt in die Zukunft, auch dies trägt also einen

Charakter, der die künftige Entwicklung für solche (C) weltumspannenden Systeme vorzeichnet.

Wir haben hier erstmals ein privatwirtschaftlich tätiges Unternehmen, das auf der Grundlage des internationalen öffentlichen Rechts eine **eigene Rechtsperson** bekommt, die in allen anderen Teilnehmerstaaten anerkannt wird.

Zweitens. Wirtschaftlich beruht die Bedeutung der Unternehmung darauf, daß ihr **Anfangskapital** zunächst bis zu 500 Millionen Dollar beträgt. Dieses Kapital wird von allen Mitgliedsländern nach der Quote ihrer Nutzung an dem System aufgebracht. Das bedeutet für die Bundesrepublik Deutschlands, daß wir demnächst etwa bis zu 3 % an Kapital für diese Organisation aufzubringen haben, ein Satz, zu dem wir das System gegenwärtig auch annähernd nutzen.

Drittens. Politisch liegt die Bedeutung dieses Vertragswerkes darin, daß sich die **Vereinigten Staaten von Amerika** darauf beschränkt haben, sich nur mit 40 % an dieser Organisation zu beteiligen, d. h. kein Übergewicht zu besitzen, obwohl natürlich die materielle Beteiligung der Amerikaner diesen Satz weit übersteigt. Daß dies der Fall ist, leuchtet besonders dann ein, wenn man daran denkt, daß bisher nur Amerika die Trägerraketen produziert, die für diese Satelliten notwendig sind. Es kann selbstverständlich nichts gegen die Vereinigten Staaten geschehen, da für alle wichtigen Beschlüsse eine Zweidrittelmehrheit vorgesehen ist. Auf der anderen Seite kann aber Amerika mit einer (D) 40 %igen Beteiligung nicht allein entscheiden. Die Bundesrepublik steht übrigens in der Reihenfolge der Teilnehmerstaaten mit etwas weniger als 3 % erst an sechster Stelle.

Der nächste hervorzuhebende Punkt ist der, daß diese internationale Organisation selbstverständlich auch international verwaltet wird, und zwar erstens von einer **Versammlung** der Teilnehmerländer, zweitens von einem **Gouverneursrat**, der etwa 20 Personen umfassen wird und in dem die Bundesrepublik immer mit einem Gouverneur vertreten sein wird, und schließlich von einer **Generaldirektion**, die aber erst in etwa fünf Jahren geschaffen werden wird. Bis dahin wird noch eine amerikanische Privatgesellschaft — COMSAT — wie bisher das Management betreiben. Eine Zeit von fünf Jahren wird als notwendig angesehen, um die Überleitung der Geschäftsführung auf eine internationale Generaldirektion möglich zu machen. Der Sitz der Unternehmung ist Washington. Die Unternehmung genießt in allen Mitgliedstaaten Einkommensteuerfreiheit.

Was die **Vergabe der Aufträge** dieser Organisation anlangt, ist bestimmt, daß alle wesentlichen Aufträge international auszuschreiben sind und demjenigen der Zuschlag erteilt wird, der eine optimale Leistung, den besten Preis und die höchste Qualität anbietet. Wir müssen allerdings an dieser Stelle schon sagen, daß Europa den Wettbewerb zumindest mit den Vereinigten Staaten in diesem Bereich nicht ohne weiteres mithalten können und

(A) **Amrehn**

die Chancen der materiellen Beteiligung insoweit beschränkt sind.

Jedem Teilnehmerland bleibt das Recht vorbehalten, auch unabhängige Systeme für seine Zwecke zu entwickeln, jedoch mit der Einschränkung, daß keines dieser Systeme das INTELSAT-System stören darf, auch nicht wirtschaftlich. Für die Europäer insgesamt ist ein Vorbehalt gemacht für ein bestimmtes System, über das ich hier nicht näher sprechen will, das also zulässig bleibt, sich aber aus vielen anderen Gründen wahrscheinlich doch nicht verwirklichen wird.

Zum Schluß darf ich den Hinweis geben, daß die Sowjets auch dabei sind, für ihren Bereich ein solches System aufzubauen. Man hat bereits erwogen, ob es nicht einen Verbund zwischen diesen beiden Systemen geben könnte. Dieser Verbund existiert bereits an einer winzigen Stelle: das Rote Telefon zwischen Washington und Moskau arbeitet über beide Satellitensysteme an einer Kontaktstelle.

Im einzelnen sind die Fragen der Ordnung der Meteorologie, der Luftfahrtsicherung oder auch der Schiffsführung im Vertrag nicht geordnet; sie können aber mit den Mitgliedsländern geordnet werden. Das bedarf besonderer Verträge, nun allerdings nicht mehr der Mitgliedstaaten untereinander, sondern der einzelnen Mitgliedstaaten mit der Organisation INTELSAT.

Die Durchführung des Vertrages liegt auf deutscher Seite in der Hand der Bundespost, aus deren

(B) Etat auch die Mittel zu nehmen sind.

Der mitberatende Ausschuß für Forschung, Technologie und für das Post- und Fernmeldewesen hat ebenso wie der federführende Ausschuß, der Auswärtige Ausschuß, dieser Vorlage und dem Gesetzentwurf zugestimmt. Ich habe den Auftrag, Sie im Namen aller Ausschußmitglieder zu bitten, dem Entwurf des Ratifizierungsgesetzes zu diesem Vertrag die Zustimmung zu geben.

(Beifall bei der CDU.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Ich danke dem Herrn Berichterstatter, muß ihn aber in einem Punkt berichtigen: Die Öffentlichkeit dieser Sitzung ist nicht eingeschränkt, sondern im vollen gesetzlichen Umfange hergestellt.

(Zustimmung.)

Ich komme zur zweiten Lesung und rufe Art. 1, 2, 3, Einleitung und Überschrift auf. — Das Wort wird nicht gewünscht. Wer den aufgerufenen Bestimmungen zustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimmen. — Enthaltungen? — Keine Enthaltung. Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur Schlußabstimmung. Das Wort wird nicht begehrt. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 12 der Tagesordnung auf:

(C)

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu der Vereinbarung vom 9. November 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien zur Durchführung des Abkommens vom 12. Oktober 1968 **über Soziale Sicherheit**

— Drucksache 7/108 —

Bericht und Antrag des Ausschusses für Arbeit und Sozialordnung (11. Ausschuß)

— Drucksache 7/240 —

Berichterstatter: Abgeordneter Müller (Berlin)
(Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke dem Berichterstatter. Eine Ergänzung ist nicht notwendig.

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, Einleitung und Überschrift auf. — Das Wort wird nicht begehrt. Wer den aufgerufenen Bestimmungen, der Einleitung und der Überschrift zustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur Schlußabstimmung. Eine Wortmeldung liegt nicht vor. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimme. Enthaltungen? — Auch keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

(D)

Ich rufe Punkt 13 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland über die **steuerliche Behandlung von Straßenfahrzeugen im internationalen Verkehr**

— Drucksache 7/107 —

Bericht und Antrag des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

— Drucksache 7/263 —

Berichterstatter: Abgeordneter Baack
(Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke dem Berichterstatter. Eine Ergänzung ist nicht notwendig.

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, 4, 5, Einleitung und Überschrift auf. — Ich mache darauf aufmerksam, daß Art. 4 durch einen Abs. 2 ergänzt ist. Das Wort wird nicht gewünscht. Wer den aufgerufenen Bestimmungen, der Einleitung und der Überschrift zustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur Schlußabstimmung. Eine Wortmeldung liegt nicht vor. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine

Vizepräsident Dr. Jaeger

(A) Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 14 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 18. März 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Island zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem **Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen**

— Drucksache 7/99 —

Bericht und Antrag des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

— Drucksache 7/264 —

Berichterstatter: Abgeordneter Halfmeier
(Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke dem Berichterstatter für seinen Bericht. Eine Ergänzung ist nicht notwendig.

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, 4, Einleitung und Überschrift auf. — Eine Wortmeldung liegt nicht vor. Wer den aufgerufenen Bestimmungen, der Einleitung und der Überschrift zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur Schlußabstimmung. — Das Wort wird nicht begehrt. Wer in der Schlußabstimmung dem Gesetzentwurf zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

(B)

Ich rufe Punkt 15 der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung und Schlußabstimmung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 19. Februar 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Singapur zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem **Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen**

— Drucksache 7/106 —

Bericht und Antrag des Finanzausschusses (7. Ausschuß)

— Drucksache 7/275 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Kreile
(Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke dem Berichterstatter für seinen Bericht. Eine Ergänzung ist nicht notwendig.

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, 4, Einleitung und Überschrift auf. — Das Wort wird nicht gewünscht. Wer den aufgerufenen Bestimmungen, der Einleitung und der Überschrift zuzustimmen wünscht, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur Schlußabstimmung. Wird das Wort begehrt? — Das ist nicht der Fall. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. Ich bitte um die Ge-

genprobe. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? (C)
— Keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 16 der Tagesordnung auf:

Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Zweiten Gesetzes zur Änderung des Viehzählungsgesetzes**

— Drucksache 7/128 —

a) Bericht des Haushaltsausschusses (8. Ausschuß) gemäß § 96 der Geschäftsordnung
— Drucksache 7/331 —

Berichterstatter: Abgeordneter Möller
(Lübeck)

b) Bericht und Antrag des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (10. Ausschuß)

— Drucksache 7/269 —

Berichterstatter: Abgeordneter Ronneburger

(Erste Beratung 15. Sitzung)

Ich danke den Berichterstattern für ihre Berichte. Eine Ergänzung ist nicht notwendig.

Ich rufe in zweiter Beratung Art. 1, 2, 3, 4 sowie Einleitung und Überschrift auf. Das Wort wird nicht gewünscht. Wer den aufgerufenen Bestimmungen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Es ist so beschlossen.

Wir kommen zur

dritten Beratung.

(D)

Wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Schlußabstimmung. Wer dem Gesetzentwurf als Ganzem zuzustimmen wünscht, den bitte ich, sich zu erheben. — Ich bitte um die Gegenstimmen. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

Wir kommen nunmehr zu Punkt 17 der Tagesordnung.

Erste Beratung des von den Abgeordneten Höcherl, Vogt, von Bockelberg, Katzer, Dr. Wagner (Trier) und der Fraktion der CDU/CSU eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur **Änderung des Einkommensteuergesetzes**
— Drucksache 7/223 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Finanzausschuß (federführend)
Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung
Haushaltsausschuß gemäß § 96 GO

Wird das Wort zur Begründung gewünscht? — Zur Begründung spricht der Abgeordnete Vogt.

Vogt (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der § 34 a des Einkommensteuergesetzes hat das Hohe Haus schon in den vergangenen Legislaturperioden mehrfach beschäftigt. Dieser Paragraph regelt bekanntlich die Frage, unter welchen Bedingungen die **Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nacharbeit** steuerfrei sind. Die Einkommensgrenze für die Steuerfreiheit dieser Zuschläge wurde schrittweise bis auf

Vogt

(A) 24 000 DM im Jahre 1965 erhöht. Ferner wurde durch das Steueränderungsgesetz 1971 die Ausdehnung des Geltungsbereichs von § 34 a auf die Zuschläge erreicht, die weder durch Gesetz noch durch Tarifvertrag festgelegt sind. Das ist der heutige Stand.

Vor allem die seit 1965 unverändert geltende **Einkommensgrenze** entspricht nicht mehr dem heutigen inflationsbedingten Stand der Arbeitseinkommen. Wir haben in den letzten Jahren eine sehr starke nominelle Einkommenserhöhung erlebt, mit der Folge, daß auch das Aufkommen aus der Lohnsteuer überproportional gestiegen ist. Sie wissen, daß im letzten Jahr das Aufkommen aus der Lohnsteuer zum erstenmal das Aufkommen aus den Umsatzsteuern übertroffen hat und die Lohnsteuer damit die aufkommensstärkste Steuer geworden ist. Sie kennen auch den Bericht des Ifo-Instituts, in dem festgestellt ist, daß im Jahre 1973 mit einem Anstieg der Bruttolohn- und -gehaltssumme entsprechend dem Jahreswirtschaftsbericht von 11 % zu rechnen sei, daß sich aber das Aufkommen aus der Lohnsteuer um mehr als 20 % erhöhen wird. Wegen dieser Einkommensentwicklung hatte die CDU/CSU schon in der vergangenen Legislaturperiode, nämlich im vorigen Jahr, eine Erhöhung der Einkommensgrenze auf 36 000 DM für notwendig gehalten und dazu einen Gesetzentwurf eingebracht. Diese Initiative hat die Bundesregierung jedoch unter Hinweis auf die Große Steuerreform abgelehnt. Es hieß damals in der Debatte, man wolle sich die Rosinen nicht aus dem Kuchen herauspicken lassen.

(B)

Die Folgen dieses Beschlusses bekommen viele Arbeitnehmer immer stärker zu spüren, denn schon geringfügige Überschreitungen der Einkommensgrenze führen bekanntlich zu steuerlichen Mehrbelastungen, die für die Betroffenen schwer tragbar sind. Außerdem steigt die Zahl derer, für die diese Einkommensgrenze persönliche Bedeutung gewinnt, ständig. Das Bundesarbeitsministerium hat vor einiger Zeit darauf hingewiesen, daß ca. 3,8 Millionen Arbeitnehmer nachts, sonntags oder feiertags arbeiten müssen. Das sind 17,5 % aller abhängig Erwerbstätigen. Es sind 850 000 Arbeitnehmer mehr als im Jahre 1965.

Die CDU/CSU-Fraktion legt deshalb erneut einen Gesetzentwurf mit dem Ziel vor, die **Einkommensgrenze** von 24 000 DM für die Steuerfreiheit der genannten Zuschläge mit Wirkung vom 1. Januar 1973 **aufzuheben**. Ich darf in diesem Zusammenhang gleich darauf hinweisen, daß sich ganz einfach eine technische Panne in unseren Gesetzentwurf eingeschlichen hat.

(Abg. Wehner: Hört! Hört!)

— Ich nehme an, Herr Wehner, das passiert Ihnen auch ab und zu einmal.

(Abg. Wehner: Das ist wohl auch in Nacharbeit entstanden!)

Ich glaube, diese Panne ist durchaus zu heilen. Der politische Wille ist wenigstens deutlich geworden,

daß es uns darum geht, ab 1. Januar dieses Jahres (C) diese Zuschläge nicht mehr zu besteuern.

(Abg. Wehner: Hier war das Fleisch willig, aber der Geist schwach!)

Für diesen Vorschlag spricht, daß die Lohnentwicklung die Steuerbefreiung weitgehend ausgehöhlt hat. Eine Einkommensgrenze von 36 000 DM würde heute kaum noch ausreichen, das Problem dauerhaft zu lösen. Eine Erhöhung auf 48 000 DM — darüber könnte sicherlich in den Ausschüßberatungen noch einmal gesprochen werden — erscheint uns deshalb nicht angebracht, weil sie gegenüber der völligen Streichung keinen Vorteil bietet. Insbesondere der Gesichtspunkt der Verwaltungsvereinfachung läßt es angebracht erscheinen, der weitergehenden Lösung den Vorzug zu geben.

Die CDU/CSU-Fraktion ist befriedigt über die Tatsache, daß die Bundesregierung in diesem Jahr positiv auf die Initiative der Unionsfraktion reagiert hat und ebenfalls eine Streichung der Einkommensgrenze vorschlägt. Wir wenden uns aber dagegen, daß diese Streichung erst zum 1. Januar des nächsten Jahres in Kraft treten soll. Ich nehme an, daß die Kollegen aus den Koalitionsfraktionen sowohl in der Ausschüßberatung wie auch später hier im Plenum unserem Vorschlag zustimmen werden.

Ich spreche im Namen der CDU/CSU-Fraktion die Erwartung aus, daß dieser Initiativgesetzentwurf im Ausschüß zügig beraten wird. Es ist dringend notwendig, daß hier und heute und **mit Wirkung für dieses Jahr** die Einkommensgrenze für die Steuerfreiheit der genannten Zuschläge aufgehoben wird. (D)

(Beifall bei der CDU/CSU.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Der Antrag ist begründet.

Wir treten in die Aussprache ein. Das Wort hat der Abgeordnete Meinike.

Meinike (Oberhausen) (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Bundestag ist heute aufgefordert, zu einer Frage Stellung zu beziehen, die — unbestritten — aktuell ist und einer gesetzlichen Regelung bedarf. Es geht dabei aber — das haben Sie vorhin bereits freundlicherweise angekündigt, Herr Vogt — um mehr als das in Ihrem Antrag angeschnittene Problem. Bei der Überlegung über die Erhöhung oder Beseitigung der **Einkommensgrenzen für die Steuerfreiheit der Mehrarbeitszuschläge** kann die Frage der **Weitergeltung der Steuerbefreiung** nicht ausgeklammert werden. Die Überlegungen der SPD orientierten sich bislang an der Steuerreform, zumal unbestritten bleibt, daß im Rahmen der Steuerreform eine ganze Reihe von Einkommensgrenzen der Überprüfung bedürfen. Wir gingen zu Recht davon aus, daß auch die Bestimmung des § 34 a EStG in dieses Reformwerk einbezogen würde.

Durch die bisherigen, ich glaube, nicht geschenkt erhaltenen, sondern erkämpften Lohn- und Gehaltserhöhungen der Arbeitnehmer — ich wäre dankbar, wenn Sie mir einmal erklärten, Herr Vogt, was Sie

Meinike (Oberhausen)

(A) sich eigentlich unter inflationären Lohnerhöhungen vorstellen —

(Abg. Vogt: Inflationsbedingt!)

ist die Überprüfung dieser Einkommensgrenzen immer aktueller geworden. Es ist richtig angezeigt worden, daß vor allem in den betroffenen Berufsgruppen die Zahl der Arbeitnehmer, die ein Jahreseinkommen von mehr als 24 000 DM erreichen, immer größer wird. Der mit der Steuerfreiheit angestrebte Zweck wird dadurch in Frage gestellt.

Die Bundesregierung hat dem Bundesrat am 2. März 1973 den Entwurf des **Steueränderungsgesetzes 1973** zugeleitet. Der Entwurf ist wesentlich an Gesichtspunkten der Konjunktur orientiert. Er enthält aber zugleich auch einen Vorschlag für die zukünftige steuerliche Regelung der Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeitszuschläge.

(Abg. Dr. Häfele: Nachträglich eingefügt!)

— Ich werde Ihnen die Daten gleich historisch aufzeigen, Herr Dr. Häfele.

Art. 1 Nr. 4 b sieht vor, daß die Steuerfreiheit auch nach dem 1. Januar 1974 bestehenbleiben soll. Nach Nr. 3 soll die bislang festgelegte Einkommensgrenze ersatzlos gestrichen werden. Die SPD-Fraktion begrüßt diese Vorlage, insbesondere die eindeutige Aussage, daß die Steuerfreiheit auch ab 1974 weiter Gültigkeit haben soll. Die Beratungen des Gesetzes stehen in Kürze an.

(B) Wir verschließen uns nicht, heute schon auf Grund Ihrer etwas bescheiden ausgefallenen Vorlage dazu etwas zu sagen. Unsere Auffassung läßt sich schon jetzt zusammenfassend wie folgt darstellen. Wir lassen keinen Zweifel daran, daß es in dieser Frage eine rechtzeitige und zufriedenstellende Lösung geben wird. Dies ist im übrigen eine Entscheidung, die wir auf Grund eigener Prüfung und eigener Willensbildung treffen werden.

Dagegen, Herr Dr. Häfele und Herr Vogt, muß ich die Ernsthaftigkeit Ihres Anliegens in der Tat in Zweifel ziehen. Sie haben diesen Zweifel selber dadurch begründet, daß Sie zugegeben haben, nicht daran gedacht zu haben, eine Regelung für die Zeit nach dem 1. Januar 1974 vorzusehen.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Herr Abgeordneter Meinike, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Häfele?

Meinike (Oberhausen) (SPD): Bitte schön!

Dr. Häfele (CDU/CSU): Herr Meinike, wenn Sie unseren Gesetzentwurf als bescheiden bezeichnen, könnten Sie mir dann sagen, wie Sie ihn ausweiten oder übertreffen wollten?

Meinike (Oberhausen) (SPD): Ich werde Ihnen gleich darlegen, welche Vorstellungen und Orientierungen die SPD-Fraktion zu dem Gesamtkomplex des § 34 a vertreten wird.

Ich muß Ihnen wirklich sagen, daß es bei Ihrer sonst so bekundeten Gewissenhaftigkeit doch nicht

nur ein Versehen oder eine Vergeßlichkeit sein kann, nicht an den 1. Januar 1974 gedacht zu haben. Meine Herren von der Opposition, ich möchte Ihnen einen Ratschlag geben

(Zuruf von der CDU/CSU: Sagen Sie mal was zur Sache!)

— das ist zur Sache —: Schreiben Sie nicht — in alter Übung — Regierungsvorlagen ab, sondern wenden Sie ein wenig mehr Zeit auf, lesen Sie die Studie und die Vorlagen gefälligst bis zum Ende! Dann wäre Ihnen aufgefallen, daß das Problem des 1. Januar 1974 hier sicherlich ansteht.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten von Bockelberg?

Meinike (Oberhausen) (SPD): Bitte schön!

von Bockelberg (CDU/CSU): Herr Kollege Meinike, ist Ihnen der Unterschied zwischen Veranlagungszeitraum und Lohnzahlungszeitraum klar? Wenn ja, wie kommen Sie auf den 1. Januar 1974?

Meinike (Oberhausen) (SPD): Herr von Bockelberg, es ist Ihnen doch sicherlich klar, daß die jetzige Regelung bezüglich der Steuerfreiheit zum 31. Dezember 1973 ausläuft. Es ist also angezeigt, sicherlich auch schon in der jetzigen Stunde etwas dazu zu sagen, wie man sich die Regelung ab 1. Januar 1974 vorstellt.

Herr Vogt, Sie waren doch so freundlich, soeben zuzugeben, daß Sie das vergessen haben. Ich frage nach dem möglichen Sinn Ihrer Vergeßlichkeit. Hat diese Vergeßlichkeit vielleicht eine andere Ursache?

(Abg. Vogt: Von Vergeßlichkeit war nicht die Rede, sondern von einer gesetzestechnischen Pannell)

Ich meine die Vergeßlichkeit, etwas darüber auszusagen, was ab 1. Januar 1974 geschehen soll.

(Beifall bei der SPD.)

Liegt die Ursache der Vergeßlichkeit etwa darin, daß bei Ihnen das **Steuerreformgutachten der Eberhard-Kommission** neuerdings wieder Aktualität gewinnt, vielleicht dadurch, daß ein renommiertes Mitglied dieser Kommission, Herr Professor Zeitel, diesem Bundestag angehört? Diese Steuerreformkommission hatte ja die ersatzlose Streichung dieser Steuerfreiheit vorgeschlagen. Vielleicht sind doch Drucker, setzer und Bäcker sowie die Beschäftigten entsprechender Berufsgruppen nicht die Ihnen adäquaten sozialen Gruppen, für die sich Ihr Interesse besonders lohnen kann.

(Beifall bei der SDP.)

Daß all Ihre Aussagen über Steuergerechtigkeit nicht mehr als Lippenbekenntnisse zu sein scheinen, wird auch an diesem § 34 a deutlich.

(Beifall bei der SPD. — Zuruf von der CDU/CSU: Ihre elitäre Arroganz ist miserabel! — Weitere Zurufe von der CDU/CSU.)

(A) **Vizepräsident Dr. Jaeger:** Meine Damen und Herren, ich darf zunächst einmal um Ruhe bitten. Sodann darf ich fragen, Herr Abgeordneter Meinike, ob Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Vogt erlauben.

Meinike (Oberhausen) (SPD): Bitte schön! Es dient sicherlich der Klärung.

Vogt (CDU/CSU): Herr Kollege Meinike, wenn Ihnen die Interessenlage, die durchaus berechnete Interessenlage etwa der Drucker so am Herzen gelegen hat und liegt, warum haben Sie dann eigentlich im vorigen Jahr unserer Initiative nicht zugestimmt, obwohl im vorigen Jahr schon deutlich war, daß die Steuerreform nicht wie angekündigt am 1. Januar 1974 in Kraft tritt?

(Beifall bei der CDU/CSU.)

Meinike (Oberhausen) (SPD): Ich habe zum ersten angedeutet, daß die Frage in die Steuerreform einbezogen werden sollte. Zum zweiten werden wir darüber nachdenken müssen, was dann vorzuziehen ist, wenn es nicht gelingen sollte, die Steuerreformmaßnahmen rechtzeitig zu vollziehen.

(Zuruf von der CDU/CSU: Denken Sie mal schön!)

(B) Ich erwähnte, daß die Behandlung des § 34 a über Ihre wirkliche Orientierung Zeugnis ablegen kann. Ich erinnere Sie daran, daß sich der Finanzausschuß am 5. und 12. November 1970 — vielleicht von einer Randfrage ausgehend — mit diesem Problem beschäftigt hat und daß es damals im Ausschuß Übereinstimmung darüber gegeben hat, die **generelle Überprüfung der Einkommensgrenzen im Rahmen der Steuerreform** zu erörtern. Es waren Vertreter der SPD-Fraktion, die damals bereits angekündigt haben, daß ihnen die Aufhebung solcher Einkommensgrenzen angezeigt erscheinen könnte.

(Abg. von Bockelberg meldet sich zu einer Zwischenfrage.)

— Sie, Herr von Bockelberg, haben damals in der Sitzung des Ausschusses hingegen zu überlegen gegeben, ob nicht die Steuerfreiheit, die für tarifliche und gesetzliche Zuschläge gewährt wird, eingeschränkt werden sollte. Ich möchte Sie heute daran erinnern. Es ist interessant und sicherlich von Wichtigkeit, einmal die Protokolle zu studieren, wenn hier der historische Prozeß des Weges von Fraktionen aufgezeigt werden soll.

Es war die Bundesregierung, die in ihren Eckwertbeschlüssen im Juni und Oktober 1971 eine eindeutige Aussage hierzu gemacht hat. Im Juni 1971 gab es zunächst die grundsätzliche Aussage, an der Steuerfreiheit festzuhalten, und im Oktober 1971 folgte die Erklärung, auch die Einkommensgrenzen generell aufzuheben.

Vizepräsident Dr. Jaeger: Herr Abgeordneter Meinike, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten von Bockelberg?

Meinike (Oberhausen) (SPD): Bitte schön!

(C)

von Bockelberg (CDU/CSU): Herr Kollege Meinike, erlauben Sie der CDU/CSU-Fraktion, insofern klüger geworden zu sein, als nunmehr abzusehen ist, daß die Steuerreform zum 1. Januar 1974 nicht mehr in Kraft tritt und damit die Ausgangslage für dieses Gesetz eine völlig andere ist als im November 1970?

Meinike (Oberhausen) (SPD): Ich gebe Ihnen zu, daß die Einkommensteuerregelungen sicherlich nicht im Rahmen des Steuerreformgesetzes zum 1. Januar 1974 wesentlich geändert werden könnten.

(Abg. Vogt: Aber Ihre Polemik ist doch Ausdruck des schlechten Gewissens!)

Ich möchte auf den historischen Prozeß noch zwei Hinweise verwenden.

Die Vorlage der **Eckwertbeschlüsse der Bundesregierung** erfolgte im Juli und im Oktober 1971. Sie hatten daraufhin doch nichts Eiligeres zu tun — so ist es doch gewesen —, all das, was eindeutige Willenserklärungen der Bundesregierung und auch der SPD gewesen ist, mit Drucksache VI/311 vom 3. Februar 1972 im Grunde abzuschreiben und die Einkommensgrenze auf 36 000 DM zu beschränken.

(Abg. Vogt: Da hätten Sie doch zustimmen können! — Zuruf des Abg. von Bockelberg.)

Ich möchte Sie weiterhin darauf hinweisen, daß der **SPD-Steuerparteitag** im November 1971 durch die Zustimmung zu vier Anträgen ein eindeutiges Votum abgegeben hat. Unsere Auffassung in dieser Frage hat sich bis heute nicht geändert.

(Abg. Dr. Häfele: Sie sagen also nein?)

Damit es keine Mißverständnisse gibt, möchte ich in aller Deutlichkeit festhalten, daß die SPD-Fraktion in den Beratungen zu § 34 a und bei der Erörterung von Änderungen dieser Vorschrift von folgender Grundorientierung ausgehen wird.

Erstens. Die Steuerfreiheit für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeitszuschläge wird **auch nach dem 1. Januar 1974** beibehalten.

(Zuruf von der CDU/CSU: Bravo!)

Zweitens Die **Einkommensgrenze** von 24 000 DM wird **abgeschafft**.

(Zuruf von der CDU/CSU: Bravo!)

Drittens. Diese Regelung gilt bereits für das Jahr **1973**.

(Abg. Dr. Häfele: Das hätten Sie kürzer machen können! Es gibt das deutsche Wort „ja“!)

Meine Damen und Herren, Sie sehen, das ist eine klare Konzeption im Interesse derer, die man nach wie vor die Lohnabhängigen nennt. Ich will hier jetzt nicht weiter über die gewisse Anmaßung des Herrn Dr. Narjes diskutieren, der gestern erklärte, die Opposition rede nicht nur mit dem Munde nach den Interessen der Arbeitnehmer. Sie können gewiß

(D)

Meinike (Oberhausen)

(A) sein, ein solcher Rollentausch wird Ihnen nicht gelingen.

(Beifall bei der SPD.)

Die Sozialdemokraten fühlen sich den Arbeitnehmern nicht nur verpflichtet, sie handeln auch für die Arbeitnehmer.

(Beifall bei der SPD. — Abg. Vogt: Indem sie unseren Anträgen zustimmen!)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Das Wort hat Herr Abgeordneter Dr. Vohrer.

Dr. Vohrer (FDP): Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Wer den Antrag der Opposition zur Änderung des § 34 a des Einkommensteuergesetzes liest, hat den Eindruck, daß es in diesem Hohen Haus nur eine Partei gibt, die sich um die soziale Gerechtigkeit und die so oft zitierten Interessen des kleinen Mannes sorgt. Zudem wird zur Begründung der **Steuerfreiheit** der gesetzlichen und tarifvertraglichen Zuschläge, die für **Sonntags-, Feiertags- oder Nachtarbeit** neben dem Grundlohn gezahlt werden, das übliche Wahlkampfokabular ausgepackt. Die Sprüche der Opposition von der inflationsbedingten Lohnerhöhung, die zu einer Aushöhung der Steuerbefreiung führten, und dergleichen sind leider schon hinreichend bekannt.

(Abg. Vogt: Nur haben Sie sie nicht verstanden!)

(B) Die Opposition hat, obwohl sie stets von **Stabilität** redet, anscheinend immer noch nicht begriffen, daß sie alles tut, um die gegenteilige Wirkung hervorzurufen. Ich denke an Ihren Vorschlag zur Gesetzesänderung, der zu einem Einnahmeausfall der Staatskasse in Höhe von 30 bis 50 Millionen DM führen wird, an den Straßenbau, an die Strukturhilfe und die verschiedensten anderen Bereiche. Dies ist ein Anbieten der **Opposition** beim Wähler durch die **stete Bereitschaft zu größeren Ausgaben**. Am Ende soll dann nach kräftigem Schütteln aller Maßnahmen die oft beschworene Stabilität aus der Zauberkiste herauspringen.

(Zuruf von der CDU/CSU: Stimmen Sie nun zu, oder lehnen Sie ab?)

— Warten Sie doch! Drängen Sie doch nicht so! Sie werden Ihren Zug sicher noch erreichen.

Meine Damen und Herren von der Opposition, diese Tricks müssen Sie uns noch erläutern. Ich würde es sehr gut finden, wenn sich Herr Zeitel, der seinen Studenten in Mannheim so viel über kreislauftheoretische Zusammenhänge beibringt, auch hier in der Fraktion über solche Zusammenhänge ausließe. Alles deutet darauf hin, daß diese Opposition landauf, landab die Ohren spitzt, um partikuläre Interessen einzelner Gruppen und Grüppchen aufzugreifen und hier in den Bundestag hineinzutragen.

Da die Opposition seit Aalen, also seit mehr als 25 Jahren, sowieso ohne Programm ist, fällt es gar nicht auf, wie widerspruchsvoll und wie — im Falle des vorliegenden Antrags — stabilitätsgefähr-

(C) dend die einzelnen Maßnahmen jeweils sind. Seien Sie aber versichert, daß wir das finanzielle Volumen der sich aus Ihren Anträgen ergebenden Ausgabe-Steigerungen und Einnahmekürzungen zu addieren fähig sind und das dem Wähler als Ihren Beitrag zur Stabilität präsentieren werden.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Daß Sie sich bezüglich der Änderung des § 34 a bei einer Gruppe einzuschmeicheln versuchen, die nicht zu Ihren traditionellen Wählern zählt und für die Sie seit Inkrafttreten des entsprechenden Gesetzes während über zehn Jahren CDU-Herrschaft nicht allzuviel getan haben, wird auch dem letzten in diesem Lande deutlich. Ein Indiz hierfür besteht darin, daß in all den von Ihnen akzeptierten und immer wieder zitierten **Gutachten** nicht die Erweiterung der Steuerbefreiung, sondern ihre gänzliche **Abschaffung** gefordert wird.

Meine Damen und Herren, die Fraktion der FDP sieht die **steuersystematischen Schwierigkeiten**. Wir sehen aber auch die Schwierigkeiten der genauen **steuerlichen Abgrenzung** der Zuschläge zum Grundlohn, die im Falle der Selbständigen wegen der Abgrenzungsproblematik gar nicht analog geregelt werden können. Die klarste Lösung — dessen sind wir uns völlig bewußt — wäre zweifelsohne die in den Sachverständigengutachten vorgeschlagene Streichung des § 34 a. Doch erscheint uns dann nicht gesichert, daß der entsprechende Zuschlag vom Arbeitgeber in voller Höhe übernommen wird.

(D)

Um solche möglichen Einkommenseinbußen von den Betroffenen fernzuhalten, entschloß sich die FDP — und dies fiel uns nicht leicht — zu der fassungsrechtlich sauberen Lösung einer **Abschaffung der 24 000-DM-Grenze** und der Beibehaltung des § 34 a des Einkommensteuergesetzes. Diese Regelung soll schon für das Jahr **1973** gelten, und sie soll nicht, wie es im CDU/CSU-Entwurf steht, am Ende des Jahres wieder außer Kraft gesetzt werden. Dabei ist uns nicht klar, ob es sich bei dem, was der vorliegende Entwurf insoweit vorsieht, um einen der berühmten kleinen Gags der Opposition handelt oder ob sie das Gesetz lediglich oberflächlich überflogen und damit den Passus zu streichen versäumt hat. Für eine entsprechende Klärung wären wir dankbar.

(Abg. Vogt: Haben Sie vorhin nicht zugehört?)

Wie es auch sei, die FDP wünscht die **Streichung der zeitlichen Limitierung**.

(Abg. Vogt: Konnten Sie nicht in der Zwischenzeit Ihr Manuskript ändern? Müssen Sie das alles vorlesen, was Sie konzipiert haben?)

— Wenn Sie mich jetzt kritisieren, daß ich mein Manuskript noch nicht angepaßt habe, dann muß ich Sie kritisieren, daß Sie in der langen Zeit, in der Sie die Möglichkeit hatten, das Gesetz durchzulesen, das nicht bemerkt haben.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Dr. Vohrer

- (A) Lassen Sie mich zum Schluß noch einmal klarstellen: Die FDP unterstützt die Streichung der Einkommensgrenze in § 34 a aus Gründen der Gerechtigkeit und aus sozialer Verantwortung gegenüber den Berufsgruppen, die im Zeitalter der Freizeitgesellschaft die schwere physische und psychische Last von Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit auf sich nehmen. Die FDP gibt dieser Lösung trotz der von uns gesehenen negativen stabilitätspolitischen Auswirkungen, die jedoch von den Stabilitätsfanatikern der Opposition überhaupt nicht erkannt wurden, den Vorzug.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Dr. Jaeger: Meine Damen und Herren, wird das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall. Ich schlage Ihnen vor, den Gesetzentwurf dem Finanzausschuß als federführendem Ausschuß, dem Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung zur Mitberatung und dem Haushaltsausschuß gemäß § 96 der Geschäftsordnung zu überweisen. — Widerspruch erfolgt nicht; es ist so beschlossen.

Ich rufe die Punkte 18 bis 38 der Tagesordnung auf:

18. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

— Drucksache 7/133 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Verkehr (federführend)
Rechtsausschuß

- (B) 19. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Portugiesischen Republik andererseits**

— Drucksache 7/249 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

20. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Schweizerischen Eidgenossenschaft nebst Zusatzabkommen vom 22. Juli 1972 über die Geltung dieses Abkommens für das Fürstentum Liechtenstein**

— Drucksache 7/251 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

21. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und der Republik Österreich andererseits**

— Drucksache 7/247 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

- (C) 22. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Interimsabkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Republik Österreich**

— Drucksache 7/246 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

23. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl einerseits und dem Königreich Schweden andererseits**

— Drucksache 7/248 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

24. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Juli 1972 zwischen den **Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Republik Island**

— Drucksache 7/252 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

25. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem am 24. Juli 1971 in Paris unterzeichneten Übereinkünften auf dem **Gebiet des Urheberrechts**

— Drucksache 7/274 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Rechtsausschuß (federführend)
Ausschuß für Bildung und Wissenschaft
Ausschuß für wirtschaftliche Zusammenarbeit

- (D) 26. Erste Beratung des vom Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur **Änderung der Zivilprozeßordnung**

— Drucksache 7/268 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Rechtsausschuß

27. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 20. Februar 1957 über die **Staatsangehörigkeit verheirateter Frauen**

— Drucksache 7/254 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Innenausschuß

28. Erste Beratung des vom Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur **Änderung beamtenrechtlicher Vorschriften**

— Drucksache 7/271 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Innenausschuß (federführend)
Haushaltsausschuß

29. Erste Beratung des vom Bundesrat eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur **Erleichterung der Verwaltungsreform in den Ländern**

— Drucksache 7/273 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Innenausschuß (federführend)
Rechtsausschuß

Vizepräsident Dr. Jaeger

- (A) 30. Erste Bertaug des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur **Anderung des Bundesreisekostengesetzes und des Bundesumzugkostengesetzes** — Drucksache 7/283 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Innenausschuß
 Haushaltsausschuß gemäß § 96 GO
31. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 136 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Juni 1971 über den **Schutz vor den durch Benzol verursachten Vergiftungsgefahren** — Drucksache 7/257 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung
32. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Übereinkommen Nr. 135 der Internationalen Arbeitsorganisation vom 23. Juni 1971 über **Schutz und Erleichterung für Arbeitnehmervertreter im Betrieb** — Drucksache 7/258 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung
33. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die **Mindestanforderungen an Unterkünfte für Arbeitnehmer** — Drucksache 7/262 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung
- (B) 34. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Selbstverwaltungsrechts und zur Vereinfachung des Wahlverfahrens (**Achtes Gesetz zur Änderung des Selbstverwaltungsgesetzes**) — Drucksache 7/288 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung
 Haushaltsausschuß gemäß § 96 GO
35. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Vierzehnten Gesetzes zur Änderung des Zollgesetzes** — Drucksache 7/293 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Finanzausschuß
36. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Zollgesetzes** — Drucksache 7/287 —
 Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
 Ausschuß für Wirtschaft (federführend)
 Finanzausschuß
 Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
37. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 11. Oktober 1972 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über die **Umsatzsteuerung des Waren- und Dienstleistungsverkehrs zwischen den österreichischen Ge-**

meinden Mittelberg und Jungholz und der Bundesrepublik Deutschland (C)

— Drucksache 7/259 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Finanzausschuß

38. Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
- Einführungsgesetzes zur Abgabenordnung**
- (EGAO 1974)

— Drucksache 7/261 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Finanzausschuß

Das Wort wird nicht gewünscht. Die Überweisungsvorschläge des Ältestenrates ersehen Sie aus der Tagesordnung. Ist das Haus mit den vorgeschlagenen Überweisungen einverstanden? — Ich höre keinen Widerspruch; dann ist so beschlossen.

Ich rufe Punkt 39 der Tagesordnung auf:

Beratung des Berichts und des Antrags des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß)
 betr. **Aufhebung der Immunität von Abgeordneten**

— Drucksache 7/185 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dürr

Wünscht der Herr Berichterstatter das Wort? — Das ist nicht der Fall. Wird das Wort zur Aussprache gewünscht? — Auch zur Aussprache wird das Wort nicht begehrt.

Wir kommen zur Abstimmung über den Aus-schußantrag auf Drucksache 7/185. Wer dem zustimmen will, der gebe ein Handzeichen. — Ich bitte (D) um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Keine Enthaltungen. Einstimmig angenommen.

Ich rufe Punkt 40 der Tagesordnung auf:

Beratung des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß)

zu der von der Bundesregierung erlassenen Verordnung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 16/72 — Zweite Erhöhung des Zollkontingents 1972 für Bananen)

zu der von der Bundesregierung erlassenen Verordnung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 1/73 — Zollkontingent 1973 für Bananen)

— Drucksachen 7/51, 7/52, 7/229 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Ehrenberg

Es handelt sich hier um einen Bericht des Ausschusses für Wirtschaft, von dem das Haus nur Kenntnis zu nehmen braucht, wenn nicht Anträge aus der Mitte des Hauses vorliegen. Solche Anträge sind nicht gestellt. Das Wort wird nicht gewünscht. Das Haus hat von dem Bericht auf Drucksache 7/229 Kenntnis genommen.

Ich rufe die Punkte 41, 42 und 43 der Tagesordnung auf:

41. Beratung der zustimmungsbedürftigen Verordnung der Bundesregierung zur
- Änderung**

Vizepräsident Dr. Jaeger

- (A) **des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 2/73 — Zollkontingente 1973 für Holzschliff und Sulfat- oder Natronzellstoff)

— Drucksache 7/191 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

42. Beratung der zustimmungsbedürftigen Verordnung der Bundesregierung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 7/73 — Erhöhung des Zollkontingents 1972 für Holzschliff)

— Drucksache 7/213 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

43. Beratung der zustimmungsbedürftigen Verordnung der Bundesregierung zur **Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs** (Nr. 5/73 — Waren der EGKS — 1. Halbjahr 1973)

— Drucksache 7/244 —

Überweisungsvorschlag des Ältestenrates:
Ausschuß für Wirtschaft

Das Wort wird nicht gewünscht. Die Überweisungsvorschläge des Ältestenrates ersehen Sie aus der Tagesordnung. Ist das Haus mit den vorgeschlagenen Überweisungen einverstanden? — Ich höre keinen Widerspruch; es ist so beschlossen.

Ich rufe Punkt 44 der Tagesordnung auf:

Beratung des Berichts der Bundesregierung über den **Stand der Unfallverhütung und das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland**

- (B) — Drucksache 7/189 —

Das Wort zur Aussprache wird nicht gewünscht. Wer dem Vorschlag des Ältestenrates auf Überweisung an den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung zustimmen will, der gebe das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Auch keine Enthaltungen. Es ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe die Punkte 45 bis 49 der Tagesordnung auf:

45. Beratung des Berichts und des Antrags des Finanzausschusses (7. Ausschuß) zu den Vorschlägen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Verordnung des Rates (EWG) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 803/68 des Rates vom 27. Juli 1968 über den **Zollwert der Waren**

eine Richtlinie des Rates zur Durchführung der Artikel 13 und 14 der Richtlinie des Rates vom 4. März 1969 zur **Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über den aktiven Veredelungsverkehr**

eine Richtlinie des Rates zur Durchführung von Artikel 18 der Richtlinie des Rates zur **Harmonisierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften über den aktiven Veredelungsverkehr**

eine Verordnung des Rates über ein **Zollverfahren zur Umwandlung von Waren unter**

zollamtlicher Überwachung vor ihrer Überprüfung in den freien Verkehr

eine Richtlinie des Rates betreffend die **gegenseitige Unterstützung bei der Beitreibung von im Rahmen der Finanzierung der gemeinsamen Agrarpolitik zu Unrecht gezahlten Beträgen sowie von Abschöpfungen und Zöllen**

— Drucksachen VI/3681, VI/3691, 7/68, 7/72, 7/71, 7/270 —

Berichterstatter: Abgeordneter Schinzel

46. Beratung des Berichts und des Antrags des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (10. Ausschuß) zu den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlägen der EG-Kommission für

eine Verordnung (EWG) des Rates über **Maßnahmen zur Behebung der Versorgungsschwierigkeiten bei Kartoffeln**

eine Verordnung (EWG) des Rates zur **Festsetzung der Auslöschungspreise für Tafelwein** für den Zeitraum vom 16. Dezember 1972 bis 15. Dezember 1973

— Drucksachen 7/13, 7/23, 7/276 —

Berichterstatter: Abgeordneter Sander

47. Beratung des Berichts und des Antrags des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß) zu dem von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlag einer Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 des Rates vom 20. Juli 1970 über die **Einführung eines Kontrollgerätes im Straßenverkehr**

— Drucksachen 7/41, 7/235 —

Berichterstatter: Abgeordneter Wendt

48. Beratung des Berichts und des Antrags des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß) zu dem von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlägen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Richtlinie des Rates über die **Harmonisierung der Rechtsvorschriften betreffend die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen und**

eine Richtlinie des Rates zur **Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Anhänger**

— Drucksachen VI/3766, 7/234 —

Berichterstatter: Abgeordneter Seefeld

49. Beratung des Berichts und des Antrags des Ausschusses für Wirtschaft (9. Ausschuß) zu dem von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlägen der EG-Kommission für Verordnungen des Rates

zur Ausdehnung des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 109/70 zur **Festlegung einer gemeinsamen Regelung für die Einfuhr aus Staatshandelsländern auf weitere Einfuhren**

Vizepräsident Dr. Jaeger

- (A) zur **Eröffnung, Aufteilung und Verwaltung von Gemeinschaftszollkontingenten für bestimmte in der Arabischen Republik Ägypten raffinierte Erdölerzeugnisse des Kapitels 27 des Gemeinsamen Zolltarifs und für andere Gewebe aus Baumwolle der Tarifnummer 55.09 des Gemeinsamen Zolltarifs mit Ursprung in der Arabischen Republik Ägypten über die Einfuhr von Zitrusfrüchten mit Ursprung in der Arabischen Republik Ägypten über die Reiseinfuhren aus der Arabischen Republik Ägypten**
- zur **Festsetzung der Überwachungsmodalitäten seitens der Kommission bei der Anwendung der Grundsätze für die Koordinierung der allgemeinen Beihilferegulungen mit regionaler Zielsetzung in den Zentralgebieten der Gemeinschaft**
- Drucksachen 7/25, 7/26, 7/36, 7/67, 7/60, 7/295 —
- Berichtersteller: Abgeordneter Dr. Ehrenberg
- (C) Wünscht einer der Berichterstatter noch das Wort? — Das ist nicht der Fall. Wird das Wort zur Aussprache verlangt? — Auch das ist nicht der Fall.
- Ist das Haus damit einverstanden, daß wir der Einfachheit halber über die Vorlagen geschlossen abstimmen? — Ich höre keinen Widerspruch; dann wird so verfahren.
- Wir kommen zur Abstimmung über die Ausschußanträge auf den Drucksachen 7/270, 7/276, 7/235, 7/234 und 7/295. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Ich bitte um die Gegenprobe. — Keine Gegenstimmen. Enthaltungen? — Auch keine Enthaltungen. Dann ist so beschlossen.
- Meine Damen und Herren, wir stehen am Ende der heutigen Tagesordnung.
- Ich berufe die nächste Sitzung auf Mittwoch, den 21. März, 14.00 Uhr ein.
- Die Sitzung ist geschlossen.
- (Schluß der Sitzung: 9.59 Uhr.)

(B) (D)

(A)

Anlage 1**Liste der beurlaubten Abgeordneten**

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Dr. Achenbach *	17. 3.
Adams *	17. 3.
Dr. Aigner *	17. 3.
Dr. Arndt (Berlin) *	17. 3.
Dr. Artzinger *	17. 3.
Dr. Bangemann *	17. 3.
Behrendt *	16. 3.
Blumenfeld *	17. 3.
Böhm (Melsungen)	16. 3.
Dr. Burgbacher *	17. 3.
Dr. Corterier *	17. 3.
van Delden	16. 3.
Dr. Dollinger	17. 3.
Dr. Erhard	16. 3.
Ey	16. 3.
Fellermaier *	16. 3.
Flämig *	17. 3.
Frehsee *	16. 3.
Dr. Früh *	17. 3.
Gerlach (Emsland) *	17. 3.
Graaff	16. 3.
Härzschel	17. 3.
Dr. Jahn (Braunschweig)	17. 3.
Kater *	17. 3.
Dr. Kempfler	16. 3.
Kiechle	16. 3.
Kiep	16. 3.
Dr. Klepsch *	17. 3.
Krall *	17. 3.
Dr. Kreile	16. 3.
Dr. Graf Lambsdorff	16. 3.
Lange *	17. 3.
Lautenschlager *	17. 3.
Frau Dr. Lepsius	7. 4.
Dr. Lohmar	16. 3.
Lücker *	17. 3.
Dr. Martin	23. 3.
Maucher	16. 3.
Memmel *	17. 3.
Mertes (Stuttgart)	17. 3.
Dr. Müller-Hermann	16. 3.
Müller (Mülheim) *	17. 3.
Mursch (Solaut-Harburg) *	17. 3.
Frau Dr. Ort *	17. 3.
Frau Pieser	16. 3.
Dr. Ritgen	16. 3.
Rollmann	23. 3.
Rosenthal	17. 3.
Schmidt (München) *	17. 3.
Schmidt (Wattenscheid)	16. 3.
Dr. Schulz (Berlin) *	17. 3.
Schwabe *	17. 3.
Dr. Schwörer *	17. 3.
Seefeld *	16. 3.
Springorum *	17. 3.
Dr. Stark (Nürtingen)	16. 3.

* Für die Teilnahme an Sitzungen des Europäischen Parlaments

Anlagen zum Stenographischen Bericht (C)

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Dr. Starke (Franken) *	17. 3.
Dr. Waigel	16. 3.
Walkhoff *	17. 3.
Dr. Wallmann	16. 3.
Frau Dr. Walz *	16. 3.
Weber (Heidelberg)	16. 3.
Dr. von Weizsäcker	16. 3.
Frau Will-Feld	31. 3.
Dr. Wittmann	16. 3.
Wrede	24. 3.
Dr. Zimmermann	16. 3.

Anlage 2**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Moersch vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Haenschke** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 5):

Entspricht es den Rechten und Pflichten ausländischer Botschaften in der Bundesrepublik Deutschland, daß die Botschaft von Portugal in der deutschen Öffentlichkeit eine Schrift verbreitet, in der der Dekolonisierungsausschuß der Vereinten Nationen verleumdet wird, und was gedenkt die Bundesregierung gegebenenfalls dagegen zu unternehmen?

Die **portugiesische Botschaft** gibt, wie die meisten anderen Botschaften, im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit verschiedene Schriften über die Politik, Wirtschaft und Kultur ihres Landes heraus. Das ist ein Recht, das in Anspruch genommen wird, keine **Pflicht**. Verstöße gegen deutsche Gesetze oder **Verleumdung der Vereinten Nationen** wurden bisher nicht festgestellt. (D)

Anlage 3**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Gross** (FDP) (Drucksache 7/296 Fragen A 7 und 8):

Sind der Bundesregierung technisch ausgereifte und wirtschaftlich verwertbare Verfahren zur Kühlung bei Kraftwerken insbesondere Kernkraftwerken bekannt, die es den Energieversorgungsunternehmen gestatten, Kraftwerke zu errichten, ohne für die Kühlung das Wasser der Flüsse in Anspruch zu nehmen?

Wird die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem angekündigten energiepolitischen Konzept auch ein Konzept zur Lösung des Abwärmeproblems vor allem bei Kraftwerken vorlegen?

Zu Frage A 7:

In Deutschland sind mehrere **Kraftwerksanlagen** mit direkten und indirekten **Trockenkühlsystemen** bis zu einer Leistung von 150 MW seit über 5 Jahren in Betrieb. Die größten Anlagen bis zu einer Leistung von 220 MW mit indirektem Kühlsystem stehen in Ungarn und der UdSSR.

Stand der Technik der Verfahren zur Trockenen Rückkühlung sowie deren wirtschaftlichen Aussichten wurden in einem Bericht des Battelle-Instituts im Auftrag des Ministers für Wirtschaft, Mittelstand

(A) und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen eingehend untersucht. Aufgrund dieser Studie und der Betriebserfahrungen mit den bisher erstellten Trockenkühlurmanlagen kann geschlossen werden, daß wirtschaftliche und zuverlässige Anlagen nach dem indirekten Trockenkühlverfahren auch für große Leistungseinheiten, insbesondere auch für Kernkraftwerke, erstellt werden können.

Angesichts der bald erschöpften **Kühlkapazität der deutschen Gewässer** mißt die Bundesregierung der Weiterentwicklung der Trocken Rückkühlung allergrößte Bedeutung bei. Die Mehrkosten der Stromerzeugung bei Anwendung der Trocken Rückkühlung müssen durch technisch-wirtschaftlich optimale Kühlsysteme minimiert werden. Dies erfordert Untersuchungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der Kühlsysteme und des Zusammenwirkens von Kühlvorgang und Energiewandlungsprozeß.

Ferner sind die Auswirkungen der Trocken Rückkühlung auf die Umwelt, insbesondere auf das Klima, weiter zu erforschen.

Die Bundesregierung und das Land Nordrhein-Westfalen haben sich daher entschlossen, als Demonstrationsobjekt einen Trockenkühlturm entsprechend einer Leistung von 500 MW beim Kernkraftwerk Uentrop/Schmehausen zu fördern.

Zu Frage A 8:

(B) Die Bundesregierung beabsichtigt, im Zusammenhang mit dem angekündigten energiepolitischen Konzept auch ein **Konzept zur Lösung der Abwärmeprobleme** insbesondere **bei Wärmekraftwerken** zu erarbeiten. Nach dem Ergebnis der Studie „Kernenergie und Umwelt“ der Kernforschungsanlage Jülich ist zu erwarten, daß die Kühlkapazität der deutschen Gewässer in den 80er Jahren erschöpft ist. Ein energiepolitisches Konzept ohne entsprechendes Abwärmekonzept ist daher in Zukunft nicht mehr denkbar.

Zur Erarbeitung der hierzu erforderlichen Grundlagen beabsichtigt der Bundesminister des Innern die Bildung einer Abwärmekommission. Die Kommission hätte u. a. auch die Aufgabe, die Auswirkung von Kühlanlagen auf die Umwelt im Einzelfall zu begutachten.

Anlage 4

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Haase** (Kellinghusen) (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 11 und 12):

Wie beurteilt die Bundesregierung das lawinenartige Anwachsen der Halden von Autowracks und die Zunahme des wahllosen Abstellens von unbrauchbaren Kraftfahrzeugen, ohne daß in jedem Fall der Täter festzustellen ist, und gibt es offizielle Untersuchungen über die zukünftige Entwicklung?

Gibt es Entwicklungen technischer Einrichtungen, mit denen im mobilen Einsatz zu bestimmten Zeiten an bestimmten zentralen Punkten inzwischen angesammelte Autowracks zum Schutz der Umwelt schädlos vernichtet, beseitigt oder verwertet werden können, und hat die Bundesregierung sich an solchen Entwicklungen beteiligt oder ist sie dazu bereit?

Zu Frage A 11:

(C)

Die Bundesregierung verfolgt bereits seit Jahren die Problematik der wild abgestellten oder auf ungeordneten Halden lagernden Autowracks. Sie hat deshalb bereits im Jahre 1968 gutachtlich die technischen und wirtschaftlichen **Möglichkeiten einer geordneten Beseitigung der Autowracks** untersuchen lassen. Auf Grund dieses Gutachtens wurden in den vergangenen Jahren eine Reihe von sogenannten Shredder-Anlagen gebaut, die die Autowracks zu hochwertigem Schrott verarbeiten. Darüber hinaus wurden im Abfallbeseitigungsgesetz empfindliche Strafen und Bußgelder für das Abstellen von Autowracks außerhalb genehmigter Anlagen vorgesehen. Das Gesetz hat ferner alle Plätze, auf denen Autowracks gelagert werden, zu Abfallbeseitigungsanlagen erklärt und damit der Genehmigungspflicht und Kontrolle der zuständigen Landesbehörden unterworfen. Die Bundesregierung wird demnächst dem Innenausschuß des Deutschen Bundestages den von diesem erbetenen Bericht über die bisherigen Erfahrungen bei der Anwendung des im Juni 1972 in Kraft getretenen Gesetzes erstatten. Sie wird ferner Ende des Jahres einen umfassenden Bericht über die Situation an Bundestag und Bundesrat geben. In diesen Berichten werden auch Untersuchungen über die zukünftige Entwicklung enthalten sein, die zur Zeit von einem damit vom Bundesminister des Innern beauftragten Institut erarbeitet werden.

Zu Frage A 12:

(D) Die Bundesregierung geht auch hier von dem Grundsatz aus, daß die besten Abfälle die sind, die gar nicht erst entstehen. Deshalb hält sie die **Verarbeitung der Autowracks** in ortsfesten Shredder-Anlagen zu hochwertigem Schrott für die beste Methode der Beseitigung. Dieses Verfahren ist zur Zeit in der Regel wirtschaftlich, so daß kein Grund für die Bundesregierung besteht, sich an den Entwicklungen finanziell zu beteiligen. Das schwierigste Problem der Autowrackbeseitigung ist das des Transports der sperrigen Wracks zu den Shredder-Anlagen. Um die Kosten des Transports zu senken, sind mobile Pressen und andere Verdichtungsgeräte entwickelt worden. Auch die auf Deponien eingesetzten Verdichtungsgeräte eignen sich zur Vorbehandlung von Autowracks. Der Bundesminister des Innern hat in Einzelfällen die Erprobung erster Versuchgeräte auch finanziell gefördert.

Anlage 5

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Schweitzer** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 13 und 14):

Was ist der gegenwärtige Stand des geplanten Vorhabens für den Bau eines Kernkraftwerkes in Bad Breisig (Rhein)?

Welche Gutachten wurden bisher eingeholt, um bei diesem offenbar für eine Leistung von 1,3 Millionen kW vorgesehenen Reaktor Fragen der Sicherheit sowie des Landschafts- und Gewässerschutzes ausreichend berücksichtigen zu können?

(A) Zu Frage A 13:

Die Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerke AG (RWE) hat am 3. Juni 1971 für den von ihr geplanten **Bau eines 1 300 MWe-Kernkraftwerkes in Bad Breisig** die Erteilung eines Standortvorbescheides nach § 7 a AtG beantragt.

Das Bundesministerium des Innern ist im Rahmen der ihm im atomrechtlichen Genehmigungsverfahren obliegenden Rechts- und Zweckmäßigkeitssicht über die atomrechtlichen Genehmigungsbehörden der Länder auch mit der Prüfung des Antrages auf Genehmigung des Kernkraftwerkstandorts in Bad Breisig befaßt. Das hierfür bisher zuständige Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft hat bei dieser Prüfung auch die Reaktor-Sicherheitskommission (RSK) eingeschaltet. Diese hat in ihrer Sitzung am 19. Januar 1972 festgestellt, daß sie keine grundsätzlichen reaktorsicherheitstechnischen Bedenken gegen die Erteilung eines Standortvorbescheides sieht.

Die weitere Prüfung und Begutachtung des Antrages durch die zu beteiligten, in ihren Zuständigkeiten berührten Behörden sowie durch die Gutachter der Genehmigungsbehörden ist noch nicht abgeschlossen. Insbesondere steht beispielsweise noch die Klärung der Fragen nach der Vereinbarkeit eines Kernkraftwerkes mit einer geplanten Trinkwasserschutzzone oder mit dem Landschaftsschutz im Rheintal aus, welche in die alleinige Prüfungs- und Entscheidungskompetenz der Behörden des Landes Rheinland-Pfalz fallen. Wann und mit welchem Ergebnis das Vorbescheidsverfahren abgeschlossen sein wird, läßt sich deshalb gegenwärtig nicht voraussagen.

(B)

Zu Frage A 14:

Den atomrechtlichen Genehmigungsbehörden liegen bis jetzt Gutachten bzw. Stellungnahmen zum Standort und zum Sicherheitskonzept, zur Frage der Beeinflussung von Wasservorkommen und Heilquellen, zur Baugrundbeschaffenheit und zur Höhe des Grundwasserspiegels, zur Seismologie, zur Meteorologie (Groß- und Kleinklima) und zu Fragen der Schifffahrt und Gewerbeaufsicht vor. Außerdem wurden entsprechend § 7 Abs. 3 AtG die in ihren Zuständigkeiten berührten Behörden des Bundes, des Landes, der Gemeinden und der sonstigen Gebietskörperschaften beteiligt. Damit ist sichergestellt, daß vor einer Entscheidung über den Antrag auf Standortvorbescheid auch alle **Fragen hinsichtlich der Sicherheit sowie des Landschafts- und Gewässerschutzes** ausreichend berücksichtigt werden.

Anlage 6

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Wende** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 15):

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß dem Deutschlandfunk vom Intendanten des Saarländischen Rundfunks, Herrn Franz Mai, die Herausgabe der Tonbandaufzeichnung des Hörspiels „Staatsbegräbnis“ des saarländischen Kunstpreisträgers

Ludwig Harig verweigert wurde, welches der Deutschlandfunk zu senden beabsichtigte, und falls dies zutrifft, kennt die Bundesregierung die Gründe für diese Ablehnung, und welche Haltung beabsichtigt sie über ihre Vertreter im Aufsichtsgremium des Deutschlandfunks gegenüber diesem Vorfall einzunehmen?

(C)

Die Bundesregierung kann nicht uneingeschränkt bestätigen, daß dem Deutschlandfunk vom Intendanten des Saarländischen Rundfunks die **Herausgabe der Tonaufzeichnungen des Hörspiels „Staatsbegräbnis“** verweigert wurde. Der Intendant des Deutschlandfunks hat auf fernmündliche Anfrage hierzu mitgeteilt, daß allerdings wegen der Überlassung des Hörspiels verhandelt worden sei und daß der Intendant des Saarländischen Rundfunks Bedenken geltend gemacht habe; der Intendant des Deutschlandfunks habe dann nach eigener Prüfung nicht auf der Überlassung bestanden.

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht und hat rechtlich auch keine Möglichkeit, in dieser Angelegenheit in den Aufsichtsgremien des Deutschlandfunks eine bestimmte Haltung einzunehmen. Nach dem Gesetz über die Errichtung von Rundfunkanstalten des Bundesrechts vom 29. November 1960 obliegt — in Übereinstimmung mit den Regelungen in den Rundfunkgesetzen oder -staatsverträgen der Länder — sowohl für die Deutsche Welle als auch für den Deutschlandfunk die uneingeschränkte Eigenverantwortung den Organen dieser Anstalten. Die Bundesregierung ist in den Aufsichtsgremien nicht „vertreten“; sie hat nur — wie die gesellschaftlich relevanten Gruppen der Religionsgemeinschaften, Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften — für die Dauer einer Amtsperiode Mitglieder zu benennen, die dann gemäß § 10 Abs. 4 des vorg.

(D)

Anlage 7

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Handlos** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 16 und 17):

Nachdem zwischen der Deutschen Angestelltengewerkschaft OTV und dem Bund ein „Technikertarifvertrag“ abgeschlossen worden ist, in dem die Angestellten den Beamten vergütungsmäßig vorgezogen werden, frage ich die Bundesregierung, ob sie bereit ist, auch den beamteten Ingenieuren (grad.) die gleiche Chance einzuräumen wie den angestellten Ingenieuren, das bedeutet, daß eine Stellenhebung der beamteten Ingenieure erfolgt.

Wenn ja, bis wann ist mit einer derartigen Stellenhebung zu rechnen, und wenn nein, mit welcher Begründung wird eine Gleichstellung der Beamten gegenüber den Angestellten abgelehnt?

Es wird gebeten, die beiden Fragen, die im unmittelbaren Zusammenhang stehen, gemeinsam beantworten zu dürfen.

Die Bundesregierung hat zu Fragen der **Besoldung der Beamten des gehobenen technischen Dienstes** im vergangenen Jahr wiederholt gegenüber dem Deutschen Bundestag Stellung genommen. Die Antworten der Bundesregierung stellen heraus, daß die Probleme des technischen Dienstes nicht isoliert betrachtet werden dürfen, sondern im Zusammenhang mit der Neuordnung des Laufbahn- und Be-

- (A) soldungsrechts sowie den Auswirkungen der Bildungsreform gesehen werden müssen.

Der Bundesgesetzgeber hat in der vergangenen Legislaturperiode begonnen, die Besoldung und Versorgung bundeseinheitlich zu regeln. Wie ich in meinem Bericht vor dem Innenausschuß des Deutschen Bundestages am 14. Februar 1973 über die Planungen im Ressortbereich ausgeführt habe, wird es als vordringlich angesehen, ein einheitliches Besoldungsgesetz für Bund und Länder mit einheitlichen Besoldungsordnungen und möglichst mit einer neuen Grundgehaltstabelle zu erarbeiten. Dabei wäre auch der Zulagenkomplex zu bereinigen. In den Spezialbereichen ist vor allem die Besoldung der Ingenieure und anderer Fachhochschulabsolventen neu zu ordnen. In diesen Problemkreis eingeschlossen sind die Auswirkungen des Technikertarifvertrages vom 15. Juni 1972. Hierbei wird jedoch zu bedenken sein, daß wegen der grundsätzlichen Unterschiede im Bezahlungssystem Regelungen im Tarifbereich nicht ohne weiteres mit besoldungsrechtlichen Regelungen verglichen werden können.

Die Vorarbeiten für ein einheitliches Besoldungsgesetz sind in meinem Haus im Gang. Die Erörterungen mit den Bundesressorts und den Ländern sind aber noch nicht abgeschlossen. Ich bitte daher um Verständnis, daß ich mich zu dem Problem zur Zeit nicht im einzelnen äußern kann.

Im übrigen werden mit den Spitzenorganisationen der zuständigen Gewerkschaften im April 1973 Expertengespräche über die weiteren Planungen auf dem Gebiet des Besoldungsrechts geführt werden. Hierbei werden auch die Probleme der Besoldung der Beamten des technischen Dienstes erörtert werden.

Anlage 8

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Wittmann** (München) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 20 und 21):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Amtsaufgaben der Mitglieder (Prüfer) des Deutschen Patentamts in München sich durch besondere Verantwortung (alleinverantwortliche Prüfungen von Patentanmeldungen mit jährlichen Gesamtwerten in Milliardenhöhe) und durch das Erfordernis besonderer technischer und rechtlicher Kenntnisse und Erfahrungen heute ebenso wie in der Vergangenheit von den Eingangsfunktionen des höheren Dienstes abheben und daß diese Amtsaufgaben nach der 1970 eingeführten „gebündelten“ Bewertung aller Eingangsfunktionen des höheren Dienstes nach Besoldungsgruppe A 13/ A 14 die Zuordnung zur Besoldungsgruppe A 15 erfordern bei entsprechender gestaffelter Zuordnung der Ämter der Gruppen-, Abteilungs- und Hauptabteilungsleiter?

Trifft es zu, daß der Bundesminister der Justiz seit 1970 wiederholt die Berechtigung der vorgenannten Bewertung gegenüber den Betroffenen anerkannt hat, und wenn ja, warum hat die Bundesregierung bisher dem Bundestag keine entsprechenden Vorschläge unterbreitet?

Zu Frage A 20:

Für das Anliegen, **Besoldungsverbesserungen für die Prüfer des Deutschen Patentamtes** vorzusehen, habe ich Verständnis. Die Angelegenheit ist im vergangenen Jahr wiederholt mit Vertretern der zu-

ständigen Ressorts und des Deutschen Patentamtes (C) erörtert worden. Dabei hat sich gezeigt, daß das Problem nicht isoliert nur für die Prüfer des Deutschen Patentamtes gelöst werden kann. Vielmehr ist, wie auch aus Ihrer Frage hervorgeht, Herr Kollege, die Höherstufung der Vorgesetzten mit zur Diskussion gestellt. Die zu erwartenden Folgewirkungen würden sich bis in die Besoldungsordnung B hinein erstrecken. Die Höherstufung der Prüfer kann daher nur im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf die Gesamtstruktur der Besoldung und im Rahmen einer Neuordnung der Bundesbesoldungsordnung B abschließend geprüft werden.

In meinem Haus wird zur Zeit ein einheitliches Besoldungsgesetz für Bund und Länder mit einheitlichen Besoldungsordnungen erarbeitet. Die Vorarbeiten hierzu sind im Gange. Ich hoffe, daß in diesem Zusammenhang das angesprochene Problem gelöst werden kann. Im übrigen möchte ich bemerken, daß durch das Erste Gesetz zur Vereinheitlichung und Neuordnung des Besoldungsrechts in Bund und Ländern vom 18. März 1971 u. a. auch die Stellenobergrenzen für die Besoldungsgruppe A 15 nicht unerheblich verbessert worden sind. Auf Grund dieser Verbesserung hat das Deutsche Patentamt im Jahre 1971 91 zusätzliche Planstellen in der Besoldungsgruppe A 15 erhalten; das bedeutet, daß die Zahl der A 15-Stellen fast verdoppelt worden ist.

Zu Frage A 21:

Es trifft zu, daß der Bundesminister der Justiz sich in den letzten Jahren wiederholt für die Belange der Prüfer des Deutschen Patentamtes eingesetzt hat. Wie aber die Fragen zu Besoldungseinstufungen für bestimmte Beamtengruppen, die mir heute in dieser Fragestunde zur Beantwortung vorliegen, selbst beweisen, kann kein besoldungsrechtliches Einstufungsproblem isoliert für sich allein gesehen werden. Es bedarf eines Gesamtkonzepts. Hieran wird gearbeitet. (D)

Anlage 9

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Spranger** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 22):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die besoldungsmäßige Benachteiligung der Beamten des technischen Dienstes gesetzestechisch unverzüglich und vor der Neuordnung des Laufbahn- und Besoldungsrechts beseitigt werden könnte, ja aus sozialen Gründen beseitigt werden müßte?

Die Bundesregierung hat zu Fragen der **Besoldung der Beamten des technischen Dienstes** im vergangenen Jahr wiederholt gegenüber dem Deutschen Bundestag Stellung genommen. Die Antworten der Bundesregierung stellen heraus, daß die Probleme des technischen Dienstes nicht isoliert betrachtet werden dürfen, sondern im Zusammenhang mit der Neuordnung des Laufbahn- und Besoldungsrechts und den Auswirkungen der Bildungsreform gesehen werden müssen.

(A) Der Bundesgesetzgeber hat in der vergangenen Legislaturperiode begonnen, die Besoldung und Versorgung bundeseinheitlich zu regeln. Wie ich in meinem Bericht vor dem Innenausschuß des Deutschen Bundestages am 14. Februar 1973 über die Planungen im Ressortbereich ausgeführt habe, wird es als vordringlich angesehen, ein einheitliches Besoldungsgesetz für Bund und Länder mit einheitlichen Besoldungsordnungen und möglichst mit einer neuen Grundgehaltstabelle zu erarbeiten. Dabei wäre auch der Zulagenkomplex zu bereinigen. In den Spezialbereichen ist vor allem die Besoldung der Ingenieure und anderer Fachhochschulabsolventen neu zu ordnen. In diesen Problemkreis eingeschlossen sind die Auswirkungen des Technikertarifvertrages vom 15. Juni 1972. Hierbei wird jedoch zu bedenken sein, daß wegen der grundsätzlichen Unterschiede im Bezahlungssystem Regelungen im Tarifbereich nicht ohne weiteres mit besoldungsrechtlichen Regelungen verglichen werden können. Im übrigen könnte es sich als zweckmäßig erweisen, auf eine Gesamtregelung des Problems durch stufenweise Teillösungen hinzuwirken. Die Vorarbeiten für ein einheitliches Besoldungsgesetz sind in meinem Hause im Gange. Die Frörterungen mit den Bundesressorts und den Ländern sind aber noch nicht abgeschlossen. Ich bitte daher um Verständnis, daß ich mich zu dem Problem zur Zeit nicht im einzelnen äußern kann.

Im übrigen werden mit den Spitzenorganisationen der zuständigen Gewerkschaften im April 1973 Expertengespräche über die weiteren Planungen auf dem Gebiet des Besoldungsrechts geführt werden.

(B) Hierbei werden auch die Probleme der Besoldung der Beamten des technischen Dienstes erörtert werden.

Anlage 10

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Spranger** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 23):

Zu welchem Zeitpunkt wird die Bundesregierung die in der 177. Sitzung des 6. Deutschen Bundestags vom 15. März 1972 gegebene Zusage des Bundesministers des Innern einlösen, die besoldungsmäßig zu niedrige Einstufung der graduierten Ingenieure beschleunigt zu regeln?

In der 177. Sitzung habe ich erklärt, daß die Bundesregierung um eine beschleunigte Regelung bemüht sei. Durch das vorzeitige Ende der vergangenen Legislaturperiode ist eine Verzögerung eingetreten. Die Lösung des Problems der **Besoldung der graduierten Ingenieure** sieht die Bundesregierung nach wie vor als vordringlich an.

Anlage 11

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Evers** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 28 und 29):

Ist die Bundesregierung bereit, die im Gesetz zu Artikel 131 GG auch nach den letzten Änderungen und Neuregelungen immer noch bestehenden Härten für einige Personengruppen auszugleichen, z. B. für Berufsunteroffiziere der Wehrmacht die bei Kriegsende 10, 12 und mehr Dienstjahre absolviert hatten und dafür weder eine Abfindung noch die ihnen zustehende 2jährige Schulausbildung erhalten haben? (C)

Ist die Bundesregierung nicht mit mir der Meinung, daß diese endgültige Regelung nunmehr wirklich erfolgen sollte, nachdem mehr als 25 Jahre seit dem Ende des Krieges vergangen sind und der Innenausschuß die gleiche Forderung schon in dem Bericht vom 10. Februar 1971 gestellt hat?

Zu Frage A 28:

Der von Ihnen angesprochene Sachverhalt ist Gegenstand des Berichts zum **Gesetz zu Art. 131 GG**, den ich dem Innenausschuß des 6. Deutschen Bundestages am 10. Februar 1971 erstattet habe.

Ich bitte um Verständnis dafür, daß ich vor der gemeinsamen Beratung dieses Berichtes durch Innenausschuß und Bundesregierung von einer Stellungnahme zu Einzelproblemen absehen muß.

Zu Frage A 29:

Zunächst darf ich bemerken, daß, wie sich auch aus der Beantwortung Ihrer ersten Frage ergibt, der Bericht vom 10. Februar 1971 auf Ersuchen des Innenausschusses von meinem Haus verfaßt worden ist.

Zu diesem Bericht und auch zu dem entsprechenden Bericht zum BWGöD hat der Innenausschuß des 6. Deutschen Bundestages am 19. September 1972 seinem Bedauern Ausdruck gegeben, daß seine Absicht, bei der Durchführung dieser Gesetze aufgetretene **Härten** zu bereinigen, bisher nicht verwirklicht werden konnte. Die Verwirklichung dieser Vorhaben sei nach wie vor dringend geboten, daher solle sich der Innenausschuß des 7. Deutschen Bundestages alsbald mit den Berichten befassen. (D)

Ich selbst habe in dieser Sache dem Hohen Hause gegenüber anläßlich der Fragestunde in der 158. Sitzung des 6. Bundestages am 10. Dezember 1971 ausführlich Auskunft gegeben. Ich habe dabei betont, daß die Bundesregierung bereit sei, in den Bereichen des BWGöD und des Gesetzes zu Art. 131 GG noch bestehende Probleme einer Regelung zuzuführen, daß sie sich aber dabei wie jede ihrer Vorgängerinnen und wie das ganze Hohe Haus an den gegebenen Möglichkeiten orientieren müsse.

Anlage 12

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Röhner** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 30):

Trifft es zu, daß ein Polizeivollzugsbeamter, der wegen eines im Dienst erlittenen Unfalls vorzeitig in den Ruhestand versetzt werden muß, weder Anspruch auf die Abfindung nach § 103 des Beamtenrechtsrahmengesetzes noch auf die einmalige Unfallentschädigung hat, sofern er nicht mehr als 90 % erwerbsgemindert ist, und ist die Bundesregierung gegebenenfalls bereit, gesetzliche Maßnahmen zu ergreifen?

Die von Ihnen dargestellte Rechtslage trifft zu.

1. Der Ausgleich im Sinne des § 103 des Beamtenrechtsrahmengesetzes ist nur für diejenigen Beamten auf Lebenszeit vorgesehen, die wegen Erreichens

(A) einer früheren als der für Beamte allgemein geltenden Altersgrenze von 65 Jahren in den Ruhestand treten. Werden die Beamten vor Erreichen dieser besonderen Altersgrenze wegen Dienstunfähigkeit in den Ruhestand versetzt, erhalten sie ohne Rücksicht auf den Grad der Minderung ihrer Erwerbsfähigkeit den Ausgleich nicht.

Der Grund für diese Rechtsfolge ergibt sich aus dem Normzweck der Ausgleichsregelung, nur solche Tatbestände zu erfassen, in denen ein Beamter wegen seiner früheren Altersgrenze zur vorzeitigen Beendigung des aktiven Dienstverhältnisses genötigt wird. Von einer vorzeitigen **Versetzung in den Ruhestand wegen Dienstunfähigkeit infolge eines Dienstunfalles** kann unter gleichen Umständen auch ein Beamter betroffen werden, für den keine besondere Altersgrenze gilt. Ein Ausgleich im Sinne des § 103 des Beamtenrechtsrahmengesetzes ist für ihn nicht vorgesehen. Es wäre nicht gerechtfertigt, diese gleichartigen Tatbestände unterschiedlich zu behandeln.

2. Zur einmaligen Unfallentschädigung ist zu sagen, daß sie für sogenannte qualifizierte Dienstunfälle — das sind Unfälle unter besonderen Tatbestandsvoraussetzungen wie z. B. dem bewußten Lebens Einsatz — nach § 148 a des Bundesbeamtengesetzes nur gewährt wird, wenn der Beamte bei Beendigung des Dienstverhältnisses infolge des Dienstunfalles in seiner Erwerbsfähigkeit um mehr als 90 v. H. beeinträchtigt ist. Die mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesbeamtengesetzes vom 28. Juli 1972 eingeführte Vorschrift folgte den im **Bundespolizeibeamtengesetz** und im Soldatenversorgungsgesetz für besondere Personenkreise bereits vorhandenen vergleichbaren Regelungen, die ebenfalls das Vorliegen einer Erwerbsminderung von mehr als 90 v. H., also praktisch das Vorliegen einer völligen Erwerbsunfähigkeit für eine Unfallentschädigung voraussetzen.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, daß die beamtenrechtliche Dienstunfallfürsorge nicht nur die einmalige Unfallentschädigung kennt. Ist der Beamte in seiner Erwerbsfähigkeit wesentlich beschränkt, so erhält er neben seinem Unfallruhegehalt einen Unfallausgleich in Höhe der Grundrente nach dem Bundesversorgungsgesetz. Das Unfallruhegehalt ist bereits eine gegenüber dem normalen Ruhegehalt verbesserte Versorgungsleistung, sofern der Beamte nicht schon das Höchstruhegehalt verdient hatte. Die Fälle des qualifizierten Dienstunfalls bei einer Erwerbsminderung um mehr als 50 v. H. führen zu einer weiteren Erhöhung auch des Unfallruhegehaltes. Weil diese letztere Versorgung bereits in angemessener Weise den qualifizierten Unfalltatbestand berücksichtigt, wird sie dem Ruhestandsbeamten auch nur wahlweise anstelle der angesprochenen Unfallentschädigung gewährt.

3. Zu Ihrer Frage nach gesetzlichen Maßnahmen ist folgendes zu sagen: Bei der Ausgleichsregelung erscheint nach dem von mir dargestellten Normzweck eine Gesetzesänderung im Sinne Ihrer Fragestellung nicht gerechtfertigt. Hinsichtlich der einmaligen Unfallentschädigung wird die Bundesregie-

runge bei der Vorbereitung des auf Grund des Artikels 74 a des Grundgesetzes vorgesehenen Entwurfs eines Beamtenversorgungsgesetzes für Bund und Länder prüfen, ob eine Herabsetzung des bisher vorausgesetzten Grades der Erwerbsminderung möglich ist. (C)

Anlage 13

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Slotta** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 31):

Trifft es zu, daß im Jahr 1972 — um nur einige Emigrantensorganisationen zu nennen — das Estnische Zentralkomitee 60 000 DM, das Lettische Zentralkomitee 60 000 DM, der Verband polnischer Flüchtlinge 85 000 DM, der Ungarische Zentralverband 95 000 DM, die Zentralvertretung der ukrainischen Emigranten 76 000 DM aus Bundesmitteln erhalten haben und die Emigrantensorganisationen 1972 insgesamt mit 65 000 DM mehr als im Vorjahr subventioniert wurden, und gedenkt die Bundesregierung, die finanziellen Zuwendungen an diese Organisationen im Jahre 1973 einzustellen?

Es ist zutreffend, daß fast alle in der Frage aufgezählten Organisationen 1972 Mittel in ungefähr der genannten Größenordnung erhielten. Der Verband polnischer Flüchtlinge jedoch bekam keine **Zuwendungen**. Die Gesamtsumme der gewährten Mittel verminderte sich von 1971 auf 1972 um rund 17 000 DM.

Bei den Empfängern handelt es sich um **Einrichtungen und Organisationen von Minderheiten**, die sich in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten 25 Jahren gebildet haben. Bund und Länder fördern auf Antrag nach sorgfältiger Prüfung und ausschließlich solche Einrichtungen dieser Minderheiten, die kulturelle, keinesfalls aber politische Ziele verfolgen. Die Bundesregierung gewährt diese Mittel in Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen, und zwar der Deklaration der Menschenrechte vom 10. Dezember 1948, der Genfer Flüchtlingskonvention vom 28. Juli 1951, gemäß Art. 14 der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten vom 5. Dezember 1952 und des internationalen Übereinkommens zur Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung vom 9. Mai 1969 sowie gemäß § 14 des Bundesgesetzes über die Rechtsstellung heimatloser Ausländer vom 25. April 1952, in dem diesem Personenkreis insbesondere das Recht zur Errichtung privater Schulen ausdrücklich gewährleistet wird. (D)

Die Zuwendungen, u. a. zur Erhaltung von drei höheren Schulen und über 40 Ergänzungsschulpunkten zur Erlernung der Muttersprache, dienen diesem Ziel und sind darüber hinaus Ausdruck praktischer Toleranz in einem freiheitlich demokratischen Rechtsstaat.

Diesen Verpflichtungen entsprechend wird die Bundesrepublik auch im Jahr 1973 die finanziellen Zuwendungen an die Organisationen der Minderheiten für kulturelle, insbesondere schulische Zwecke fortsetzen.

(A) Anlage 14**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Schwenke** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 32 und 33):

Ich frage die Bundesregierung: Wann ist mit der Errichtung eines Bundesamts für Umweltschutz zu rechnen?

Hat die Bundesregierung bereits Entscheidungen getroffen, wo dieses Bundesamt seinen Sitz haben wird?

Die Bundesregierung bemüht sich, noch in diesem Jahr ein **Umweltbundesamt** zu errichten.

Mittel sind im Entwurf des Haushaltsplanes 1973 und in der Finanzplanung betragsmäßig vorgesehen.

Dabei geht die Bundesregierung davon aus, daß auch die notwendigen Stellen durch das Hohe Haus bewilligt werden.

Eine Entscheidung über den Standort für das geplante Umweltbundesamt ist noch nicht getroffen worden.

Um den Sitz dieser Einrichtung haben sich mehr als 20 Städte aus dem gesamten Bundesgebiet beworben.

Das Bundesministerium des Innern prüft zur Zeit die eingegangenen Bewerbungsunterlagen.

Dabei werden fachliche und organisatorische Kriterien sowie wirtschaftliche Gesichtspunkte ebenso wie strukturelle und raumordnerische Aspekte gegeneinander abzuwägen sein. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

(B)**Anlage 15****Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Schröder** (Lüneburg) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 34):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Intendanten des Hessischen Rundfunks, daß mit dem Grundvertrag der Deutschlandfunk seine Funktion verloren habe und aufzulösen sei, und ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die Rundfunkversorgung der DDR mit den Programmen aus der Bundesrepublik Deutschland ebenso zu werten ist wie die Versorgung der deutschsprachigen Nachbarländer Österreich und Schweiz?

Der **Intendant des Hessischen Rundfunks** hatte zur Funktion des Deutschlandfunks im Rahmen von Gedanken zur Reform des Finanzausgleiches der Rundfunkanstalten der Länder Stellung genommen, in dem er die **Streichung des für den Deutschlandfunk bisher entrichteten jährlichen Anteils aus dem Rundfunkgebührenaufkommen** angeregt und begründet hat. Der Sprecher der Bundesregierung hat nach Bekanntwerden dieser Auffassung in der Pressekonferenz am 19. Februar 1973 klargestellt, daß die Bundesregierung nicht die Absicht habe, in Sachen Deutschlandfunk irgend etwas zu ändern, sondern sich an das Gesetz über die Errichtung von Rundfunkanstalten des Bundesrechts halten werde. Nach diesem Gesetz ist es Aufgabe des Deutsch-

landfunks, Rundfunksendungen für Deutschland und das europäische Ausland zu veranstalten und in diesen Sendungen ein umfassendes Bild Deutschlands zu vermitteln. **(C)**

Der Bundesminister des Innern hat die Ministerpräsidenten der Länder in der Besprechung mit dem Bundeskanzler am 23. Februar 1973 über den vom Sprecher der Bundesregierung am 19. Februar 1973 vertretenen Standpunkt unterrichtet.

Anlage 16**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Damm** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 35):

Für welche Ballungsräume wird der Bund in diesem Jahr Hubschrauber zur Verfügung stellen oder auf andere Weise zum Einsatz von Rettungshubschraubern beitragen?

1. Der Bundesminister des Innern hat bislang drei **Hubschrauber für Katastrophenschutz und Rettungswesen** in Dienst gestellt, nämlich in Köln, Frankfurt und Hannover. Hinzu kommen die Versuche des ADAC in München und der Bundeswehr in Ulm und Koblenz. Die Versuche sind bisher positiv verlaufen und haben in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit Zustimmung gefunden. Ich erwäge daher, die Hubschrauberzentren in Zusammenarbeit mit den Ländern zu vermehren, um das Bundesgebiet mit etwa 17 bis 20 Hubschrauberstationen abzudecken. In welcher Zeit sich dieses Vorhaben verwirklichen läßt, wird insbesondere von den Haushaltsmitteln abhängen. **(D)**

2. Sobald feststeht, wieviel Maschinen im Jahre 1973 beschafft werden können, werde ich ihre Stationierung mit den zuständigen Ländern abklären. Da die genannten Vorfragen noch nicht beantwortet sind, kann ich heute noch keine genauen Standorte nennen. Wie bei den bisherigen Projekten wird sich die **Stationierung** jedoch auch künftig **nach taktischen Gesichtspunkten** richten. So käme z. B. die Verlängerung der Süd-Nord-Kette in den Raum Bremen in Frage, während der Bundesminister der Verteidigung im Sommer dieses Jahres eine Maschine in Hamburg stationieren will.

3. Nach dem Erfolg der Rettungshubschrauber haben sich inzwischen auch andere, zum Teil gewerbliche Stellen um den Einsatz von Hubschraubern im Rettungsdienst bemüht.

Positiv ist jede Initiative zu bewerten, die diese notwendige Einheitlichkeit berücksichtigt und zur Koordination bereit ist. Beispielhaft hat sich hierbei der ADAC verhalten, der sein Münchener Zentrum voll in meine Hubschrauberkette integriert hat. Ich verhandle zur Zeit auch mit dem Bundesminister der Verteidigung über eine noch engere Zusammenarbeit, um auf dem Gebiete der zivilen Luftrettung zu einer besseren Koordinierung der Anstrengungen des Bundes zu kommen.

(A) Anlage 17

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Hupka** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 36 und 37):

Ist der Bundesregierung die von der Deutschen Welle als einer Rundfunkanstalt nach Bundesrecht verbreitete Version des Monahan-Berichts bekannt, wonach Journalisten der Deutschen Welle „der Glaubwürdigkeit der Deutschen Welle einen schlechten Dienst erweisen“, wenn sie „in Zeitungen zu umstrittenen Themen persönliche Meinungen äußern, die mit dem Kurs der Bundesregierung nicht übereinstimmen und im Widerspruch zu den Sendungen der Deutschen Welle stehen“?

Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß entsprechend den Empfehlungen des Monahan-Berichts die Journalisten der Deutschen Welle in ihrer Meinungsfreiheit erheblich beeinträchtigt werden sollen und daß diese Empfehlungen vor allem gegen Artikel 5 des Grundgesetzes verstoßen?

Bei dem sog. **Monahan-Report** handelt es sich lediglich um ein privates Gutachten, das der ehemalige BBC-Programmdirektor Monahan im Auftrag des Intendanten der Deutschen Welle im Einvernehmen mit deren Aufsichtsgremien erstellt hat. Die einschlägige Gutachtenstelle ist in dieser Frage unvollständig und, im Zusammenhang mit der nachfolgenden Frage gelesen, auch mißverständlich wiedergegeben. Der Gutachter geht nämlich von dem Grundsatz aus, daß **Journalisten der Deutschen Welle** zu Recht neben ihrer Tätigkeit in dieser Anstalt frei sein sollten für andere Publikationsorgane zu schreiben. Er nimmt daraufhin eine nach Auffassung der Bundesregierung in dieser Form nicht haltbare Wertung vor und endet seine einschlägigen Ausführungen, indem er auf die Eigenverantwortung eines jeden Journalisten verweist. Die Deutsche Welle hat einen Auszug dieser Überlegung des Gutachters in der die Mitarbeiter der Anstalt ansprechenden Hauszeitschrift „DW-Report“ mitgeteilt. Die Bundesregierung hat sich fernmündlich über die erwähnte Stelle des noch nicht ausgewerteten Gutachtens unterrichten lassen. Es bestand bisher kein Anlaß, der Bundesregierung diese Stelle des Gutachtens mitzuteilen, zumal sich kein Organ der Deutschen Welle mit dieser Überlegung des Herrn Monahan identifiziert hat. Der Rundfunkrat der Deutschen Welle wird sich ausführlich in seiner Sitzung in dieser Woche mit dem Gutachten befassen.

Die Bundesregierung ist nicht der Ansicht, daß entsprechend der Überlegung im Monahan-Gutachten die **Journalisten der Deutschen Welle** in ihrer **Meinungsfreiheit** beeinträchtigt werden sollen. Die Organe der Deutschen Welle haben sich diese mißverständliche und ohne genauere Kenntnis der Rechtsprechung zum Grundrecht der Meinungsfreiheit formulierte Gutachtenstelle, die — wie bereits dargelegt — in der vorigen Frage zudem auch unvollständig wiedergegeben wird, nicht zu eigen gemacht. Es besteht auch kein Anlaß zu der Annahme, daß hiermit zu rechnen sein wird.

Anlage 18

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Leicht** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 38 und 39):

Beabsichtigt die Bundesregierung, alle ihr gegebenen Möglichkeiten auszuschöpfen, um den Abbau der noch bestehenden Personenkontrollen im innergemeinschaftlichen Reiseverkehr, eventuell unter Einfluß einiger assoziierter und typischer Reiseländer, rascher voranzutreiben, für den sich die Europäische Kommission in ihrem „Gesamtbericht über die Tätigkeiten der Gemeinschaft 1972“ eingesetzt hat?

Beabsichtigt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Personenkontrollen im innergemeinschaftlichen Reiseverkehr wenigstens einmal versuchsweise und befristet — etwa auf die Reisesaison 1973 — aufgehoben werden?

Zu Frage A 38:

Die grenzpolizeilichen Kontrollen erfüllen — was in der öffentlichen Diskussion nicht immer genügend klar gesehen wird — eine wichtige Funktion zur Gewährleistung der inneren Sicherheit. Gerade in den letzten Jahren hat die grenzüberschreitende Mobilität von Straftätern erheblich zugenommen und ihre Gefährlichkeit erhöht. Die grenzpolizeiliche Kontrolle ist ein wichtiges Mittel zur Verbrechensbekämpfung.

Die Aufgriffe an der Grenze konnten in den letzten Jahren erheblich gesteigert werden. Im Jahre 1972 wurden fast 160 000 Aufgriffe erzielt. Die ermittelten Personen waren u. a. folgender schwerwiegender Straftaten verdächtig:

Verbrechen gegen das Leben (Mord oder Totschlag)	78 Personen
Schwere Körperverletzung	397 Personen
Sittlichkeitsdelikte	193 Personen
Rauschgiftdelikte	1 021 Personen
Zu widerhandlungen gegen das Bundeswaffengesetz	275 Personen

Der **Abbau der Personenkontrollen im innergemeinschaftlichen Reiseverkehr** ist eine wichtige Maßnahme, um dem Bürger die Integration im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft deutlich zu machen. Die Bundesregierung wird alles ihr Mögliche tun, um im Zusammenwirken mit den übrigen Mitgliedstaaten diesem erstrebten Ziel näherzukommen. Voraussetzung ist jedoch, daß das hiermit verbundene Sicherheitsdefizit ausgeglichen wird.

Ein Abbau der grenzpolitischen Kontrollen ist nur möglich, wenn ihr Zweck auf andere Weise erreicht werden kann. Hierfür ist es erforderlich,

1. daß die neun Staaten der Gemeinschaft in einer Paßkontrollunion mit einheitlichem Einreise- und Aufenthaltsrecht für Drittausländer zusammengeschlossen werden,
2. daß auf dem Gebiet der inneren Sicherheit gleichwertige Maßnahmen getroffen werden, die sich gegen die Mobilität der Straftäter richten. Dabei muß der Tatsache Rechnung getragen werden, daß der große Raum der Gemeinschaft die Beobachtungsmöglichkeiten erheblich erschwert.

Erste Kontakte mit den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft mit dem Ziel, die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der inneren Sicherheit zu intensivieren und eine Konzeption für künftige Maßnahmen zu erarbeiten, haben bereits stattgefunden. Die Bundesregierung wird sich mit Nachdruck dafür einsetzen, daß die Arbeiten in diesem Bereich vorangetrieben werden.

- (A) Eine Einbeziehung auch assoziierter oder typischer Reiseländer wirft besondere Schwierigkeiten auf; deshalb bedarf die Lösung dieser Probleme besonders gründlicher Prüfung.

Zu Frage A 39:

Seit 1970 wird in der Sommerreisezeit die Aktion „Grüne Welle“ mit Erfolg durchgeführt. Sie dient dazu, an den **Hauptreisetagen** (z. B. zum Beginn und Ende der großen Ferien in den einzelnen Bundesländern) und zu den **Spitzenverkehrszeiten** Verkehrsstauungen an den Grenzübergängen zu vermeiden, die von den Hauptverkehrsströmen erfahrungsgemäß bevorzugt werden. Zu diesem Zweck wird mit Hilfe von BGS-Hubschraubern, in denen Beamte der Verkehrspolizeien der Länder mitfliegen, für eine rechtzeitige Umleitung des Verkehrs auf weniger frequentierte Grenzübergänge gesorgt. Ferner wird das Abfertigungspersonal verstärkt sowie erforderlichenfalls eine **Beschränkung auf Stichprobenkontrollen** vorgenommen. Auf diese Weise ist es gelungen, den Sommerreiseverkehr in den letzten Jahren ohne nennenswerte Erschwerisse für die Reisenden zu bewältigen.

Es erscheint aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar, darüber hinaus eine völlige Aufhebung der Personenkontrollen im innergemeinschaftlichen Reiseverkehr, etwa für die Reisesaison 1973, vorzusehen.

(B) **Anlage 19**

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Lattmann** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 44):

Ist der Bundesregierung bekannt, daß nach den Schweizer Projekten eines Atomkraftwerks in Rüthi und einer Raffinerie in Sennwald jetzt ein drittes Großvorhaben die Bodenseenumwelt zu gefährden droht, nämlich eine Oldestillationsanlage in Seenähe in Lustenau (Vorarlberg), und was unternimmt die Bundesregierung, um dieses Projekt mit der angestrebten Kapazität von jährlich 350 000 Tonnen Diesel- und Heizöl in der Nähe des Bahnhofs Lustenau kurz vor der Rheinmündung in den Bodensee entweder auf Grund einer bilateralen Verabredung räumlich verlegen zu lassen oder, falls dies nicht erreichbar sein sollte, Absprachen über eine optimale Vorkehrung gegen zusätzliche Umweltverschmutzung zu treffen?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß in der österreichischen **Gemeinde Lustenau**, wenige Kilometer oberhalb der Mündung des Alpenrheins in den Bodensee, eine **Oldestillationsanlage** geplant ist.

Alle Großprojekte im Einzugsgebiet des Sees werden von der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee vor ihrer Ausführung beraten, so daß Einwendungen geltend gemacht und Planungen noch geändert werden können.

Die bayerische Staatsregierung hat mir mitgeteilt, daß sie die Frage in der nächsten Sitzung der Internationalen Kommission im Mai 1973 ansprechen werde.

Wenn in diesem vertraglich vorgesehenen Rahmen eine für alle Seiten zufriedenstellende Lösung nicht erreicht werden sollte, wird sich die Bundesregierung

die notwendigen diplomatischen Schritte vorbehalten. (C)

Im übrigen darf ich auf meine Antwort auf die kürzlich gestellte Schriftliche Frage des Herrn Abgeordneten Biechle hinweisen. Ich habe darin erklärt, daß zunächst mit dem Freistaat Bayern und dem Land Baden-Württemberg geprüft werden wird, wie eine strenge **ökologische Kontrolle** aller technischen Großprojekte im Einzugsgebiet des Bodensees künftig sichergestellt werden kann und ob hierfür über das 1961 abgeschlossene Übereinkommen über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung hinaus eine zusätzliche staatsvertragliche Vereinbarung notwendig ist.

Anlage 20

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Milz** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 56):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß bei einer gleichzeitigen Umorientierung der Mineralölsteuer zugunsten des innerstädtischen Verkehrsausbau die Autofahrer in wirtschaftsschwachen Räumen für diesen Ausbau in relativ stärkerem Maße aufkommen müssen als die Autofahrer in den Ballungsräumen selbst?

Nein, die **Mineralölsteuermittel** sind in der Vergangenheit stets in besonders hohem Maße auch für die **Finanzierung von Investitionen in wirtschaftsschwachen Räumen** verwendet worden. Die Erschließungsfunktion der Straßen ist auch in dem Bedarfsplan, der die Richtschnur für den Fernstraßenbau darstellt, angemessen berücksichtigt worden. Auch in Zukunft wird die Bundesregierung daran festhalten. Im übrigen kommen mit der gestiegenen Mobilität der Bevölkerung Investitionen in Verdichtungsräumen auch den Bewohnern in Randgebieten zugute. (D)

Anlage 21

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage der Abgeordneten **Frau Verhülsdonk** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 57):

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Aufstockung der Bundeshilfen für den innerstädtischen Verkehrsausbau diese veranlaßt, in steigendem Maße nur noch vom Bund geförderte Projekte in Angriff zu nehmen, so daß das Investitionsvolumen insgesamt bei weitem nicht in dem Maße zunimmt, wie die Bundesmittel erhöht werden?

Nein; durch die **Finanzhilfen des Bundes** an die Länder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden die Gemeinden beim **innerstädtischen Verkehrsausbau** wesentlich entlastet, ohne aus der finanziellen Mitverantwortung entlassen zu werden. Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere beim U- und S-Bahnbau, können wegen der erheblichen Kosten nur solche Vorhaben durchgeführt werden, an denen sich der Bund nach dem Gemeindeverkehrs-

- (A) finanzierungsgesetz finanziell beteiligt. Wenn die Bundesmittel für den öffentlichen Personennahverkehr erhöht werden, wächst somit auch das **Investitionsvolumen** in gleichem Maße. Auch für den kommunalen Straßenbau ist der Bundesregierung nichts darüber bekannt, was darauf schließen ließe, daß die Gemeinden auf Grund der Zuschüsse des Bundes ihr Investitionsvolumen vermindert haben.

Anlage 22

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Schulte** (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 58):

Um wieviel sind im Durchschnitt die Preise im Bundesfernstraßenbau einerseits und im innerstädtischen Verkehrsausbau andererseits in den Jahren 1970 bis 1972 gestiegen?

Nach dem vom Statistischen Bundesamt ermittelten gewogenen **Preisindex für Straßen- und Brückenbauleistungen** sind die Straßenbaupreise in den Jahren 1970 bis 1972 um 10,6 v. H. gestiegen.

Die **Preisentwicklung bei Bauinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr** wird von der Bundesstatistik nicht gesondert erfaßt. Nach einer Umfrage bei den U-Bahn-bauenden Städten ist im Rohbau eine Preissteigerung im Ruhrgebiet von 10 v. H. und in den anderen Städten von 4 v. H. im Zeitraum 1970 bis 1972 zu verzeichnen.

(B)

Anlage 23

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Straßmeir** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 59):

Ist die Erhöhung der Mineralölsteuer Teil einer verkehrspolitischen Konzeption der Bundesregierung, die nach den Worten des Bundesverkehrsministers eine Befreiung des Autofahrers von der Herrschaft des Autos herbeiführen soll?

Ich habe bereits die Zielsetzungen, die mit der **Mineralölsteuererhöhung** verbunden sind, verdeutlicht. Die von Ihnen zitierten **Worte von Minister Lauritzen** sind jedoch in anderem Zusammenhang gefallen. Sie bezogen sich auf die Notwendigkeit, das Parken in den Zentren der Städte zu beschränken.

Anlage 24

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Metzger** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 60 und 61):

Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, daß die Deutsche Lufthansa ihre Optionen auf das Überschallverkehrsflugzeug Concorde zurückzieht und von dessen Kauf endgültig Abstand nimmt?

Wird die Bundesregierung die Benutzung des deutschen Luftraums durch zivile Überschallflugzeuge im Überschall- und Unterschallbereich gestatten?

(C) Die Frage des Zurückziehens ihrer **Optionen für das Überschallflugzeug Concorde** stellt sich für die **Deutsche Lufthansa** zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht. Auf Grund von Absagen der größten US-Unternehmen haben die Concorde-Hersteller das Options-System aufgelöst, d. h. mit anderen Worten: die bisher abgegebenen Optionen gelten nicht mehr. Es wird nunmehr von Bestellungen gesprochen. Im übrigen sieht die Deutsche Lufthansa z. Z. keine Veranlassung, die Frage von Concorde-Bestellungen zu diskutieren. Daher besteht auch für die Bundesregierung z. Z. kein aktueller Anlaß, auf die Lufthansa einzuwirken.

Seien Sie aber versichert, Herr Kollege, daß wir die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen.

Die Bundesregierung hat wiederholt ihre Auffassung zum Verbot von Überflügen sowie Starts und Landungen von Überschallflugzeugen dargelegt.

Ein **Überfliegen der Bundesrepublik Deutschland durch zivile Flugzeuge mit Überschallgeschwindigkeit** wird nicht gestattet werden, sofern dabei unzumutbare Belästigungen durch den Überschallknall auftreten.

Der Überflug im Unterschallbereich sowie Starts und Landungen auf deutschen Flughäfen können jedoch nicht ohne weiteres eingeschränkt werden, da die Lärmentwicklung in diesen Flugzuständen etwa der konventioneller Großflugzeuge (wie Boeing 707, Douglas DC 8) entspricht und da die Bundesrepublik auf Grund internationaler Abkommen zur Duldung dieses Luftverkehrs verpflichtet ist. (D)

Anlage 25

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Gallus** (FDP) (Drucksache 7/296 Frage A 62):

Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, in den Speisewagen der Fernschnellzüge wegen des Personalmangels Selbstbedienung der Gäste einzuführen?

Wie mir die Deutsche Bundesbahn berichtete, wird die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft mbH im Laufe des Sommers 1973 versuchsweise drei für **Selbstbedienung** eingerichtete **Speisewagen im Schnellzugverkehr** einsetzen. Diese Fahrzeuge werden wesentlich höheren Komfort aufweisen als die bisherigen ebenfalls für Selbstbedienung eingerichteten Büffetwagen. Von der Aufnahme dieses neuen Speisewagentyps beim reisenden Publikum wird es abhängen, ob künftig solche Wagen in größerer Stückzahl beschafft und eingesetzt werden.

Anlage 26

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Geldner** (FDP) (Drucksache 7/296 Fragen A 63 und 64):

(A)

Ist der Bundesregierung bekannt, daß der sich in einer positiven Entwicklungsphase befindliche Spaltvergaser die Möglichkeit eröffnet, vor allem bei Verwendung mit bleifreiem Benzin, Schadstoffe von Verbrennungsmotoren erheblich zu vermindern?

Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, die Entwicklung des Spaltvergasers bis zur Serienfertigung im Interesse des Umweltschutzes zu fördern?

Der Bundesregierung ist die **Entwicklungsphase des Spaltvergasers** bekannt. Um ihn für den Kraftfahrzeugbau nutzbar zu machen, müßten jetzt für die serienmäßige Fertigung und den serienmäßigen Einbau geeignete Konstruktionen entwickelt werden. Das ist Aufgabe der einzelnen Firmen in der einschlägigen Industrie. Eine finanzielle Förderung durch die Bundesregierung ist in dieser Phase nicht möglich, da es mehrere Lösungen geben wird mit denen man die Ziel- bzw. Wirkvorschriften einhalten kann. Ob der Spaltvergaser dazugehört wird, läßt sich zur Zeit noch nicht sagen. Wollte man eine Lösung fördern, so müßte man es auch nach dem Gleichheitsgrundsatz für alle übrigen Lösungen tun. Dies ließe aber letztlich darauf hinaus, daß sich der Verordnungsgeber, in diesem Falle die Bundesregierung, mit konstruktiven Lösungen befaßt, die man bewußt über die Ziel- bzw. Wirkvorschriften der Industrie überlassen will.

Anlage 27

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Urbanik** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 67):

(B)

Ist es bei den Planungen der Schnellstrecken der Deutschen Bundesbahn beabsichtigt, auch den Streckenabschnitt Dortmund—Düsseldorf—Köln mit einzubeziehen?

Das im Jahre 1970 vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn aufgestellte „Ausbauprogramm für das Netz der **Deutschen Bundesbahn**“ sieht den Bau einer neuen **Strecke für hohe Geschwindigkeiten von Köln über Düsseldorf nach Dortmund** vor. Die Verwirklichung dieser Planung ist nach den Vorstellungen der Deutschen Bundesbahn für den Zeitraum nach 1985 vorgesehen.

Während die bis 1985 vorgesehenen Neubau-strecken der Deutschen Bundesbahn (ca. 950 km) in erster Linie der Schaffung dringend erforderlicher Kapazitäten dienen, sind die meisten der nach 1985 vorgesehenen Neubau-strecken (ca. 1 100 km) zu denjenigen zu zählen, die vorwiegend der Verkehrserschließung, der Verbesserung der internationalen Verkehrsverbindungen und nicht zuletzt der weiteren Verkürzung der Reisezeiten dienen. Hierzu rechnet auch die Strecke Köln—Düsseldorf—Dortmund.

Für die letztgenannte Gruppe (Bau nach 1985) sind bezüglich des genannten Streckenverlaufs noch keine näheren Untersuchungen und Planungen an-gestellt worden.

Anlage 28

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten

Bäuerle (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 68 und 69):

Hat sich das Fahrverbot für Lastkraftwagen im vergangenen Jahr auf den Bundesautobahnen während der Ferienwochenenden bewährt?

Wird auch in diesem Jahr trotz entsprechender Proteste von Interessensverbänden, die für eine Aufhebung des Fahrverbots eintreten, mit einem Fahrverbot zu rechnen sein?

Das **Lkw-Fahrverbot** hat sich auch im Jahre 1972 bewährt. Trotz einer außergewöhnlichen Konzentration an den Samstagen und einer Verkehrszunahme um mehr als 6 % war auf den meisten Autobahnstrecken im allgemeinen ein flüssiger Verkehrsablauf zu verzeichnen. Auf den ständig überlasteten Streckenabschnitten Köln—Frankfurt, Hamburg—Lübeck und München—Rosenheim sowie im Bereich der Großräume Frankfurt und München waren jedoch größere Verkehrsstörungen durch Auffahrunfälle und konzentriertes Verkehrsaufkommen **an mehreren Wochenenden im Juli** nicht ganz zu vermeiden. Ohne das Fahrverbot wäre aber ein zeitweiser völliger Zusammenbruch des Verkehrs in diesen Räumen eingetreten.

Die Ferienerverordnung 1973, die Verkehrsbeschränkungen für den schweren Lkw-Verkehr an 11 Wochenenden jeweils von Samstag 7 Uhr bis Sonntag 22 Uhr vorsieht, wurde dem Bundesrat zur Zustimmung zugeleitet. Der Bundesrat wird die Verordnung voraussichtlich am 13. April 1973 abschließend beraten. Da auch in diesem Jahr mit einer Verkehrszunahme von 4—5 % gerechnet wird, kann im Interesse eines flüssigen und sicheren **Ablaufs des Ferienverkehrs** auf das Fahrverbot nicht verzichtet werden. Im übrigen ist festzustellen, daß sich die Wirtschaft weitgehend auf das Fahrverbot eingestellt hat. Dies geht auch aus den Stellungnahmen der meisten Spitzenverbände der Wirtschaft hervor. (D)

Anlage 29

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Hirsch** (FDP) (Drucksache 7/296 Frage A 70):

Beabsichtigt die Bundesregierung angesichts der zunehmenden Belästigung der Anlieger von Flughäfen durch Lärm und Luftverschmutzung, konkrete Maßnahmen zu ergreifen, um den Einsatz lärm- und abgasarmer Triebwerke bei Flugzeugen zu fördern und zu begünstigen?

Konkrete Maßnahmen zum Schutz von Flughafen-anliegern vor zunehmender Lärmbelästigung sind allein in den vergangenen 3 Jahren getroffen worden

- durch die Übernahme der ICAO-Empfehlung über die Lärmbegrenzung neuer Strahlflugzeuge, die nach dem 1. Januar 1969 zur Musterprüfung angemeldet sind,
- durch die Bekanntmachung über Lärmgrenzwerte von Propellerflugzeugen unter 5700 kg Abfluggewicht und Motorsegler und
- durch das Fluglärngesetz.

Weitere Maßnahmen, insbesondere solche, die zum Verkehr zugelassene ältere Flugzeuge betreffen, werden folgen. Auch sie können jedoch nur

(A) mit internationaler Abstimmung getroffen werden. Ein einseitiger Schritt im deutschen Zulassungsverfahren würde zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten deutscher Unternehmen führen, weil ausländische Flugzeuge hiervon nicht betroffen werden.

Durch Aufhebung oder Minderung von Nachtflugverboten für leise Flugzeuge, die den internationalen Lärmnormen entsprechen, können im übrigen Gesellschaften angereizt werden, ihr Flottenprogramm umweltfreundlicher zu gestalten. Die Bundesrepublik fördert seit langem aktiv die Bestrebungen in dieser Richtung.

Der Anteil der Luftfahrt an der Gesamtverschmutzung der Luft beträgt, wie ausländische und deutsche Untersuchungen und Messungen ergaben, weniger als 1 %. Trotzdem wird an Verbesserungen der Verbrennungsvorgänge in Triebwerken und an einer Herabsetzung der Giftstoffanteile in den Abgasen gearbeitet. Auch hierfür soll eine einheitliche internationale Regelung getroffen werden.

Anlage 30

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Hirsch** (FDP) (Drucksache 7/296) Frage A 71):

Ist die Bundesregierung im Interesse eines verstärkten Lärmschutzes bereit, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, nämlich sich mehr als bisher an der Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen am Boden — z. B. Lärmschutzzäune und -wälle — zu beteiligen, oder die Bundesanstalt für Flugsicherung zu beauftragen, im Interesse eines verstärkten Lärmschutzes das vorhandene Kontrollsystem zur Einhaltung lärmindernder An- und Abflugwege zu erweitern?

(B)

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. 3. 1971 gewährt einem größeren Kreis von Betroffenen Ansprüche auf erheblichen Ersatz von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen. Sobald die Lärmschutzzonen festgelegt sein werden, wird mit Hilfe **baulicher Schallschutzmaßnahmen** ein beträchtlicher Teil des Fluglärms am Boden abgefangen werden können.

Es gehört zu den Aufgaben der Bundesanstalt für Flugsicherung, im Interesse eines verstärkten Lärmschutzes geeignete An- und Abflugverfahren festzulegen. Da die **Flugverfahren** nicht nur auf die Sicherheit des Luftverkehrs, sondern von vornherein auch auf die „Lärminderung“ abgestellt sind, ist bei der Durchführung der Flugverkehrskontrolle sichergestellt, daß den Interessen des Lärmschutzes Rechnung getragen wird.

Auch die in Ihrer Frage genannten Maßnahmen kommen in Betracht.

Anlage 31

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Lenzer** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 72):

(C) Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorschläge des Verbands Bergungs- und Abschleppunternehmen e. V. Deutschland, Wuppertal, durch bundeseinheitliche Regelungen über Ausbildung und Qualifikation des Personals, genormte und überprüfte Mindestausrüstung zum Bergen und Abschleppen und über Zulassungsbeschränkungen und Höchstpreisbegrenzungen zu erreichen, daß „wilden Abschleppern“ und sogenannten „Unfallhelfern“ der Boden entzogen wird, und wird sie gegebenenfalls gesetzliche Maßnahmen einleiten?

Die Bundesregierung begrüßt alle geeigneten Maßnahmen, um einen ordnungsgemäßen **Abschlepp- und Bergungsdienst** zu gewährleisten. Das Güterkraftverkehrsgesetz trägt heute bereits den **Vorschlägen des Verbandes der Bergungs- und Abschleppunternehmen e. V.** teilweise Rechnung. Nach dem Güterkraftverkehrsgesetz muß der Abschleppunternehmer bereits jetzt die vom Verband geforderten Voraussetzungen erfüllen, wenn mehr als ein beschädigtes Fahrzeug befördert werden soll. Der Unternehmer muß nach dem Güterkraftverkehrsgesetz die Voraussetzungen wie Zuverlässigkeit, Sachkunde und Leistungsfähigkeit des Betriebes nachweisen. Diese **Zulassungsvoraussetzungen** gelten allerdings nicht für das Abschleppen eines einzelnen Fahrzeugs. In Angleichung an die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften und im Interesse der Verkehrssicherheit wurde dieser Fall auf Vorschlag des Verkehrsausschusses des Bundestages von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes freigestellt.

Im übrigen erscheint der vom Verband vorgeschlagene Weg, entsprechende Regelungen im Bundesfernstraßengesetz, in der Straßenverkehrs-Ordnung oder Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorzusehen, nicht gangbar. Diese Vorschriften können keine Handhabe dafür geben, das Befahren von Autobahnen und Hilfeleistung durch Unternehmen oder Privatpersonen zu verbieten. **Zulassungsbeschränkungen**, sofern sie dringend erforderlich sein sollten, könnten möglicherweise auf gewerblichem Gebiet erfolgen. In diesem Fall wäre der Herr Bundesminister für Wirtschaft zuständig. Die vorgenannten verkehrsrechtlichen Vorschriften gelten grundsätzlich für alle auf öffentlichen Straßen verkehrende Fahrzeuge. Hierbei ist es gleichgültig, ob diese Fahrzeuge von einem gewerblichen Unternehmer oder von einer Privatperson gehalten werden.

Anlage 32

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Fuchs** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 73 und 74):

Hat die Bundesregierung sichergestellt, daß die Mittel für die einzelnen Maßnahmen im Autobahn- und Bundesstraßenbau im Zonenrandgebiet nicht gekürzt werden?

Ist die Bundesregierung bereit, den Vergabestopp für den Autobahn- und Bundesstraßenbau im Zonenrandgebiet unverzüglich aufzuheben?

Die Bundesregierung ist bemüht, den **Bundesfernstraßenbau** (einschließlich Bundesautobahn-Neubau) **im Zonenrandgebiet** planmäßig weiterzuführen. In Ausnahmefällen wird sich jedoch eine gewisse Streckung der Bauprogramme nicht vermeiden lassen.

(A) Ein Vergabestopp für den Bundesfernstraßenbau besteht weder für das Zonenrandgebiet noch für andere Gebiete. Neue Maßnahmen können allerdings bis zur Verkündung des Haushaltsgesetzes 1973 nicht begonnen werden. Dies ergibt sich vor allem aus Art. 111 des Grundgesetzes.

Anlage 33

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Kater** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 76 und 77):

Wie beurteilt die Bundesregierung die Schwierigkeiten, die durch die unterschiedliche Rechtslage bei der Zulassung von Droschken- und Mietwagenunternehmen entstehen?

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun bzw. zu veranlassen, um durch eine klarere und zweifelsfreiere gesetzliche Regelung des Personenbeförderungsgesetzes für Droschken- und Mietwagenunternehmen die bestehenden Rechtsunsicherheiten zu beseitigen und der möglichen Verzerrung der Chancengleichheit entgegenzuwirken?

Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß durch die unterschiedliche Rechtslage im **Taxi- und Mietwagenverkehr** Schwierigkeiten, Rechtsunsicherheit oder Möglichkeiten verzerrter **Chancengleichheit** bestehen.

Die Unterscheidung des Personenbeförderungsgesetzes zwischen Taxi und Mietwagen hat ihre sachliche Berechtigung darin, daß das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel im herkömmlichen Sinne zu bezeichnen ist. Für Taxen bestehen Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. Das gilt nicht für Mietwagen. So kann der Mietwagenunternehmer einen Auftrag ablehnen, weil hier in vollem Umfange der Grundsatz der Vertragsfreiheit gilt.

(B)

Anlage 34

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Jahn** (Braunschweig) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 78 und 79):

Hält die Bundesregierung es für vertretbar, daß trotz des als Ergebnis der Beratungen des Untersuchungsausschusses in der Affäre „Paninternational“ festgestellten Personalmangels beim Luftfahrtbundesamt in dem Ressortentwurf für 1973 neben vielen bedenklichen Streichungen von den vom Luftfahrtbundesamt angeforderten Stellen keine einzige in den Entwurf aufgenommen wurde?

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß sie die vom Luftfahrtbundesamt als vordringlich beantragten 66 Stellen in die Nachschiebeliste 1972 aufgenommen hat, da die Auflage erteilt wurde, für den Haushalt 1973 keine Personalanforderungen zu stellen, und wenn nicht, ist sie der Auffassung, daß die Aufgaben, die dem Luftfahrtbundesamt übertragen worden sind, erfüllt werden können ohne die Bewilligung dieser Stellen?

Durch den Beschluß der Bundesregierung, im Haushalt für das Jahr 1973 grundsätzlich keine Stellenvermehrungen vorzusehen, wird die zur vollen Funktionsfähigkeit des **Luftfahrt-Bundesamtes** vom 1. Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestages empfohlene Personalverstärkung nicht abgeschlossen. Gerade wegen der auch von der Bundesregierung anerkannten Dringlichkeit einer **Personal-**

vermehrung ist in Aussicht genommen, den notwendigen Bedarf an Stellen — wie auch schon im Jahre 1972 — nicht erst durch die Verabschiedung des Haushaltsgesetzes für das Jahr 1973, sondern über den Weg des § 15 Haushaltsgesetz 1972 auszubringen. Da die Größenordnung der zu bewilligenden Stellenzahl noch nicht festgelegt ist, kann ich Ihnen verständlicherweise z. T. noch keine Zahlen nennen.

(C)

Anlage 35

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Göllter** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 80):

Ist die Bundesregierung bereit, den Bundesländern, in denen keine Nahverkehrsprojekte anstehen, einen relativ höheren Anteil an Straßenbaumitteln zuzuweisen?

Maßgebend für die **Straßenbauleistungen des Bundes** sind das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. 6. 1971 und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in seiner Neufassung vom 13. 3. 1972. Die Bundesregierung wird in diesem Rahmen und unter den gegebenen Umständen so weit wie möglich bemüht sein, den Bedürfnissen der **Bundesländer** Rechnung zu tragen, **in denen keine Nahverkehrsprojekte anstehen**.

(D)

Anlage 36

Antwort

Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Spitzmüller** (FDP) (Drucksache 7/296 Frage A 81):

Beabsichtigt der Bundesminister für Verkehr, einen obligatorischen **Sehtest für alle über 60 Jahre alten Führerscheininhaber** gesetzlich vorzunehmen, nachdem sowohl die gemeinsame Gutachterkommission des Bundesgesundheits- und des Bundesverkehrsministeriums als auch die im Dezember 1972 tätig gewesene Expertengruppe der Weltgesundheitsorganisation noch weitergehende Forderungen nach einer Überprüfung des Sehvermögens der älteren Führerscheininhaber erhoben haben?

Die Antwort lautet „ja“. Einzelheiten über die Durchführungsmodalitäten, insbesondere über den Tag des Inkrafttretens diesbezüglicher Bestimmungen, liegen jedoch noch nicht fest. Die Diskussion hierüber mit den zuständigen Landesbehörden konnte leider nicht abgeschlossen werden. Mein Haus bemüht sich, die Dinge möglichst rasch voranzutreiben.

Anlage 37

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Sauter** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 82 und 83):

- (A) Treffen Pressemeldungen zu, daß durch die beabsichtigte Kürzung der Straßenbaumittel eine erneute Verzögerung des Ausbaus der Bundesautobahn Stuttgart—westlicher Bodensee zu erwarten ist?

Bis zu welchem Zeitpunkt rechnet die Bundesregierung mit dem Ausbau der Bundesautobahn Stuttgart—westliches Bodenseegebiet?

Durch die Kürzung der Straßenbaumittel tritt keine Verzögerung beim **Bau der BAB-Strecke Stuttgart—westlicher Bodensee** ein. Der Baufortschritt hängt daher weniger von der Finanzierungsfrage, sondern vielmehr von der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen ab. Weitere Verzögerungen bei der Planfeststellung dürften nicht ohne Auswirkungen auf die angestrebten Fertigstellungstermine sein. Die Bundesregierung rechnet nach wie vor mit der **Fertigstellung** dieser Autobahn zwischen Böblingen (B 14) und Singen (B 35) bis Ende 1977.

Anlage 38

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Dübber** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 84):

Trifft es zu, daß nach einer Meldung des „Tagesspiegels“ vom 3. März 1973 Angehörige eines auf der Transitstrecke Verunglückten nahezu eine Woche ohne Lebenszeichen blieben, und welche Verbesserungsmöglichkeiten auf der Basis des Transitabkommens sieht die Bundesregierung für ihre Nachrichtenverbindungen zu den Behörden der DDR, um eine Wiederholung auszuschließen?

- (B) Es trifft zu, daß in einem Einzelfall — auf den sich die Meldung des Tagesspiegels vom 3. März 1973 bezieht — die Angehörigen einer **auf der Transitstrecke verunglückten Pkw-Fahrerin** etwa 5 Tage ohne Nachricht geblieben sind. Warum in diesem Fall eine **Benachrichtigung der Angehörigen** unterblieben ist, konnte bisher nicht geklärt werden. Bisher erfolgten Benachrichtigungen unverzüglich.

Sollten sich über den Einzelfall hinaus weitere Unzuträglichkeiten ergeben, wird die Bundesregierung gegenüber der DDR in der Kommissionssitzung nach Art. 19 des Transitabkommens auf eine Änderung der bisherigen Praxis drängen.

Anlage 39

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Wolf** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 85 und 86):

In welchem Umfang werden bei der Deutschen Bundesbahn und bei den Verkehrsmitteln der Deutschen Bundespost besondere Fahrkartenkontrolleure in Zivil eingesetzt?

In welchem Verhältnis stehen die Kosten für diese Kontrolldienste zum erreichten Nutzen?

Bei der Bundespost gibt es keinen besonderen **Fahrkarten-Kontrolldienst**. In den Bereichen der 63 Generalvertretungen der Deutschen Bundesbahn sind gegenwärtig insgesamt 234 Zugrevisoren tätig. Sie haben allerdings weniger die Aufgabe, die Reisenden zu kontrollieren, als vielmehr den Dienst

der rd. 15 000 Zugbegleiter zu überwachen, zu prüfen, ob die von den rd. 5000 Stellen der Bundesbahn und von den Reisebüros ausgegebenen Fahrausweise ordnungsgemäß ausgefertigt sind, und allgemein für die glatte Abwicklung des Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehrs zu sorgen. Sie vermitteln der Verwaltung ständig ein Bild von dem Verkehrsgeschehen.

Der Nutzen des Revisionsdienstes läßt sich naturgemäß nicht in Geld ausdrücken. Ich darf aber darauf hinweisen, daß diese Beamten einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Einnahmen des Personenverkehrs der Bundesbahn in Höhe von etwa 3,7 Milliarden DM jährlich leisten.

Anlage 40

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. von Bülow** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 87 und 88):

Nachdem der Bundesverkehrsminister in einem Interview des Deutschlandfunks es für unvermeidbar erachtet hat, Straßenbaumittel für Gebiete zu streichen, in denen — wie in Schleswig-Holstein — ein „Nachholbedarf“ bestehe, frage ich die Bundesregierung, ob sie mit mir der Auffassung ist, daß ein derartiger Nachholbedarf auch für weite Teile Südwürttemberg-Hohenzollerns und hier insbesondere die B 27 und B 28 südlich bzw. östlich Stuttgarts besteht.

Wird die Bundesregierung sich bei der vorgesehenen Kürzung der Straßenbaumittel von der in der Regierungserklärung angedeuteten Konzeption leiten lassen, in den Ballungsgebieten den Straßenbau zugunsten von Investitionen für den Personennahverkehr zu beschränken, und wird sie dementsprechend in Regionen, die durch öffentliche Verkehrsmittel weder erschlossen noch erschließbar sind, auf längere Sicht eine Erhöhung der Mittel für den Straßenbau herbeiführen?

Zu Frage A 87:

Der **Straßenbau** konnte in allen Bundesländern der Motorisierungsentwicklung nicht ganz folgen. Dadurch ist für alle Bundesländer ein mehr oder weniger großer **Nachholbedarf** vorhanden. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit den entsprechenden Dringlichkeitsstufen hat hierzu die entsprechenden Angaben vermittelt. So sind auch große Abschnitte der **Bundesstraßen 27 und 28 im Großraum Stuttgart und im Bereich des Regierungspräsidiums Tübingen** in die erste Dringlichkeit eingestuft worden. Dementsprechend werden in dem auf der Basis des Bedarfsplanes erstellten 1. Fünfjahresplan und den einzelnen Haushaltsplänen in den Jahren ab 1971 die Mittel für die Durchführung der hier geplanten Maßnahmen bereitgestellt. Im übrigen müssen im Haushaltsjahr 1973 alle Bundesländer, trotz des überall vorhandenen Nachholbedarfs, Kürzungen der für den Bundesfernstraßenbau eingeplanten Haushaltsmittel in Kauf nehmen.

Zu Frage A 88:

Die Bundesregierung überprüft, in welcher konkreten Weise diesen prinzipiellen Erwägungen, die Ihrer Frage zugrunde liegen, entsprochen werden kann. Der Bundesminister für Verkehr ist bemüht, daß diese Regionen, die auf den **Individualverkehr** wegen fehlender oder zu geringer Verkehrsmittel

- (A) besonders angewiesen sind, angemessen berücksichtigt werden. Die Bundesregierung wird auch weiterhin die verkehrliche Erschließung der von Ihnen erwähnten Gebiete nach Kräften fördern.

Anlage 41

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage der Abgeordneten **Frau Dr. Neumeister** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 98):

Auf welche Weise will die Bundesregierung im Rahmen der Steuerreform dem Umstand Rechnung tragen, daß ein Freiberufler, der jetzt der gesetzlichen Rentenversicherung beiträgt, im Vergleich zu einem Arbeitnehmer den doppelten Betrag aufwenden muß, um den gleichen Rentenanspruch wie der Arbeitnehmer zu erwerben?

Die Bundesregierung wird dem in Ihrer Frage genannten Umstand im Rahmen der **Steuerreform** dadurch Rechnung tragen, daß der gesetzliche **Vorsorgehöchstbetrag bei Arbeitnehmern** um den Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung gekürzt wird, so wie das auch jetzt schon gehandhabt wird. Im übrigen möchte ich darauf hinweisen, daß der zusätzliche Vorsorgehöchstbetrag nach den Eckwertbeschlüssen der Bundesregierung aus dem Jahre 1971 von bisher 1000 DM/2000 DM auf 2400 DM/4800 DM angehoben und wie alle Vorsorgeaufwendungen mit 20 v.H. der Aufwendungen von der Steuerschuld abgezogen werden soll.

(B)

Anlage 42

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 15. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Kiehle** (CDUCSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 100 und 101):

Hat die Bundesregierung dafür Vorsorge getroffen, daß die im Rahmen der angekündigten Mineralölsteuererhöhung zu erwartende Preiserhöhung für Gasöl, das in der Landwirtschaft Verwendung findet, durch erhöhte Steuerrückvergütung aus dem Bundeshaushalt 1973 abgedeckt wird?

Ist die Bundesregierung bereit, für die Abgabe von Gasöl, das in der Landwirtschaft Verwendung findet, das gleiche Verfahren einzuführen, das bei der Abgabe von Heizöl seit Jahren durchgeführt wird, und kann die Bundesregierung gegebenenfalls einen Zeitpunkt nennen?

Die Bundesregierung hat im Entwurf des Steueränderungsgesetzes 1973 vorgesehen, den **Verbilligungssatz im Gasölverwendungsgesetz Landwirtschaft** um 5 Pf. je Liter Gasöl zu erhöhen. Damit wird die beabsichtigte Erhöhung der Mineralölsteuer wie in früheren Fällen ausgeglichen.

Die Möglichkeiten für eine Ablösung des Verbilligungsverfahrens durch steuerermäßigten Bezug von Gasöl werden von der Bundesregierung noch geprüft. Wegen der damit verbundenen rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten kann ein Zeitpunkt noch nicht genannt werden.

Anlage 43

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen der Abgeordneten **Dr. Aigner** (CDU/CSU), **Schmidt** (Kempten) (FDP) und **Biehle** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 102, 103, 104, 105 und 107):

Wie will die Bundesregierung die Gesetzeslücke, die durch das Inkrafttreten der neuen Einheitswerte für die Grundsteuer ab 1. Januar 1974 und die Außerkraftsetzung der Maßzahlen nach § 12 des Grundsteuergesetzes entsteht und den Gemeinden erhebliche Finanznot bringen wird, schließen?

Denkt sie eventuell an die Verabschiedung eines Vorschaltgesetzes zur Steuerreform?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Behauptung des Deutschen Städtetages, daß ab 1. Januar 1974 eine Gesetzeslücke dann entstehen würde, wenn es nicht rechtzeitig gelingt, entsprechend der Beschlüsse über die Eckwerte zur Steuerreform vom 11. Juni und 28./29. Oktober 1971 gesetzgeberische Maßnahmen zu treffen, nach denen die Städte und Gemeinden in der Lage sind, neue Steuerbescheide für die Grundsteuer auszustellen?

Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, durch ein Vorschaltgesetz diese Lücke wenigstens soweit zu füllen, das rechtzeitig den Städten und Gemeinden die Maßzahlen bekannt werden, die für das Jahr 1974 festgesetzt werden müssen, um die notwendigen kontinuierlichen Einnahmen aus der Grundsteuer den Städten und Gemeinden zu erhalten?

Ist die Bundesregierung bereit, aus den vom Deutschen Städtetag aufgezeigten Befürchtungen, wonach ab 1. Januar 1974 von den Städten und Gemeinden keine Grundsteuer mehr erhoben werden könne, weil zu diesem Zeitpunkt zwar die neuen Einheitswerte in Kraft, zugleich aber die Maßzahlen außer Kraft treten, die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen und für ein entsprechendes Vorschaltgesetz zur Steuerreform zu sorgen, das nach Ansicht des Städtetags bis spätestens Ende Mai 1973 erlassen sein müßte?

Zunächst möchte ich zur Rechtslage bei der Grundsteuer folgendes bemerken: Artikel 1 Abs. 1 Satz 1 des Bewertungsänderungsgesetzes 1971 ordnet die **Anwendung der Einheitswerte 1964** ab (D) 1. 1. 1974 an. Nach Satz 2 dieser Vorschrift sollen die von diesem Zeitpunkt an geltenden Besteuerungsmaßstäbe durch besonderes Gesetz bestimmt werden. Sollte dieses besondere Gesetz am 1. 1. 1974 nicht vorliegen, so wäre auch nach Ansicht der Bundesregierung die Kontinuität der Grundsteuererhebung gefährdet.

Die Bundesregierung ist jedoch der Meinung, daß dieser Frage lediglich theoretische Bedeutung zukommt. Wie Ihnen bekannt ist, haben sich in der ersten Lesung des 2. Steuerreformgesetzes am 22. Februar d. J. sowohl die Regierungsparteien als auch die **Opposition übereinstimmend** mit der Bundesregierung für die Verabschiedung der notwendigen Vorschriften bei der Grundsteuer noch im Frühjahr d. J. ausgesprochen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Beratungen so zügig durchgeführt werden, daß die notwendigen gesetzlichen Vorschriften für das termingerechte Inkrafttreten der Einheitswerte 1964 bei der Grundsteuer rechtzeitig vorliegen. Nach Ansicht der Bundesregierung stellt sich deshalb auch nicht die Frage nach einem Vorschaltgesetz für die Grundsteuer.

Anlage 44

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten

(A) Dr. Graf Lambsdorff (FDP) (Drucksache 7/296 Frage A 106):

Wird die Bundesregierung die Tatsache, daß nach Aussetzung der amtlichen Kursfeststellung für Rhein Stahlaktien der Kurs im freien Handel auf 125 DM je Aktie anstieg, einen Betrag, der genau dem späteren Abfindungsangebot entspricht, zum Anlaß nehmen, auf ein Tätigwerden der Prüfungskommission an der Börse hinzuwirken, um zu klären, in welchem Ausmaß Insider-Informationen ausgenutzt wurden?

Die Bundesregierung hat die **Kursentwicklung der Rhein Stahl-Aktien** im Hinblick auf mögliche Verstöße gegen die Insider-Empfehlungen sorgfältig verfolgt. Es sind auch Gespräche mit den zuständigen Vertretern der Börsen geführt worden, in denen auf die Notwendigkeit einer Aufklärung des Falles hingewiesen worden ist. Bekanntlich haben die am Thyssen-Angebot beteiligten führenden sechs Konsortialbanken inzwischen angeboten, ihre Bücher offenzulegen. Ferner hat der Vorstand der Düsseldorf Börse die Öffentlichkeit aufgefordert, der Prüfungskommission etwaige Verstöße bestimmter Personen gegen die Insider-Empfehlungen mitzuteilen.

In den letzten Tagen ist bekanntgeworden, daß nunmehr auch die Organe von Rhein Stahl und Thyssen gegen sich selbst ein Prüfungsverfahren beantragt und sich bereit erklärt haben, alle Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Es bleibt abzuwarten, zu welchem Ergebnis das nun eingeleitete Prüfungsverfahren führt.

Anlage 45**(B)****Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Riedl** (München) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 110):

Wird die Bundesrepublik Deutschland dem Land Berlin zur Erstattung der Visagebühren für Westberliner an Ostberliner wie bisher Mittel aus dem Haushalt des Bundesministeriums für innerdeutsche Beziehungen zur Verfügung stellen oder nur im Rahmen des allgemeinen Zuschusses des Bundes zum Haushalt des Landes Berlin, und ist die Bundesregierung — im zweiten Fall — sich bewußt, daß sie damit die Bindungen zwischen Berlin und dem Bund lockert und der Ostblockthese von der selbständigen politischen Einheit Vorschub leistet, indem sie eine bisherige Bundesangelegenheit als Angelegenheit des Landes Berlin erscheinen läßt?

Herr Kollege Dr. Riedl, Ihre Frage geht von einer unzutreffenden Voraussetzung aus. Der Bund hat dem Land Berlin die **Visagebühren für Westberliner** bei Reisen in die DDR und nach Ost-Berlin bisher nicht aus dem Haushalt des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen erstattet, sondern aus dem Einzelplan 60, und zwar aus einem besonderen Titel neben der Bundeshilfe für Berlin. Die Bundesregierung beabsichtigt, hieran festzuhalten.

Anlage 46**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Schneider** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 111 und 112):

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Grundsteuerbelastung, die sich nach dem Entwurf des Zweiten Steuerreformgesetzes (Drucksache 7/78) ab 1. Januar 1974 für unbebaute Grundstücke ergibt, mindestens das sieben- bis achtfache, in Ballungsgebieten aber auch das zwanzig- bis dreißigfache, unter bestimmten Voraussetzungen sogar das fünfzigfache der bisherigen Grundsteuerbelastung ausmachen kann? **(C)**

Hält es die Bundesregierung verfassungsrechtlich für vertretbar, neben der Anhebung der Grundsteuer in dem in Frage 111 genannten Ausmaß auch noch zusätzlich eine Bodenwertzuwachssteuer einzuführen?

Zu Frage A 111:

Die Bundesregierung geht, wie sie in der Begründung zum 2. Steuerreformgesetz (Drucksache VI/3418 S. 88) dargelegt hat, davon aus, daß die auf der Wertbasis von 1964 ermittelten neuen Einheitswerte der **unbebauten Grundstücke** im Bundesdurchschnitt etwa auf das 8fache der Einheitswerte 1935 ansteigen.

Bei der künftigen allgemeinen Grundsteuermeßzahl von 3,5 v. T. wird sich hierdurch für die unbebauten Grundstücke, die für eigene oder fremde gewerbliche oder betriebliche Zwecke genutzt werden oder Vorratsgelände öffentlicher oder gewerblicher Betriebe sind, die **Grundsteuerlast** ungefähr verdreifachen. Bei den übrigen unbebauten Grundstücken wird die Grundsteuerbelastung im Bundesdurchschnitt etwa auf das 5- bis 6fache ansteigen. Die Bundesregierung hält dieses Ergebnis, wie sie in der Begründung des 2. Steuerreformgesetzes dargelegt hat, aus bodenordnungspolitischen Gründen für gerechtfertigt. Gerade die geringe steuerliche Belastung von Bauland hat die Baulandspekulation und die Baulandhortung der vergangenen Jahre erheblich gefördert. **(D)**

Die in Ihrer Frage angeführten Beispiele überdurchschnittlicher Belastungssteigerungen zeigen, daß diese Grundstücke bisher auch innerhalb der Gruppe der unbebauten Grundstücke erheblich unterbewertet waren und deshalb eine Aktualisierung der steuerlichen Wertermittlung dringend erforderlich und gerechtfertigt war.

Zu Frage A 112:

Bundeskanzler Brandt hat in der Regierungserklärung vom 18. Januar d. J. angekündigt, daß eine **Bodenwertzuwachssteuer** vorbereitet wird, die zur Bekämpfung des Preisanstiegs auf dem Bodenmarkt beiträgt und das Angebot an Bauland in städtischen Regionen größer werden läßt. Damit soll auch das Ärgernis der verantwortungslosen Bodenspekulation zurückgedrängt werden. Die Bundesregierung wird dem Parlament zu gegebener Zeit selbstverständlich keinen Gesetzentwurf vorlegen, der verfassungswidrig ist.

Anlage 47**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Jobst** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 116):

Da die beabsichtigte Mineralölsteuererhöhung die Arbeitnehmer in den wirtschaftsschwächeren Gebieten, vor allem im Zonenrandgebiet ungleich schwerer trifft, weil sie auf andere Ver-

(A) kehrsmittel nicht ausweichen können, frage ich die Bundesregierung, ob sie dem Bundestag Vorschläge unterbreiten wird, die für diesen Personenkreis eine Erhöhung der Kilometerpauschale oder die Möglichkeit, diese Kosten von der Steuer abzusetzen, vorsehen?

Die Bundesregierung vertritt zu der Forderung auf **Gewährung besonderer Arbeitnehmervergünstigungen in wirtschaftsschwachen Gebieten**, vor allem im Zonenrandgebiet, nach wie vor die Auffassung, daß sich durch besondere lohnsteuerliche Vergünstigungen, z. B. durch die Erhöhung der Kilometerpauschbeträge, die vorhandenen Standortnachteile nicht wirksam beseitigen lassen. Sie gibt vielmehr einer aktiven und gezielten Strukturpolitik den Vorzug, wie sie insbesondere im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ praktiziert wird.

Anlage 48

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Dr. Schmitt-Vockenhausen** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage A 120):

Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den durch die Senkung der Investitionszulage auf 7,5 % bewirkten Rückgang der Objektförderung durch eine verstärkte Infrastrukturförderung im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ auszugleichen?

(B) Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß die Infrastrukturförderung zukünftig verstärktes Gewicht erhalten wird und auch bereits durch die Konzentration der Förderung auf Schwerpunkte gewonnen hat. Für die **Infrastrukturförderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“** werden nach dem am 21. Februar 1973 beschlossenen Rahmenplan für die Jahre 1973—1976 rd. 1,3 Mrd. DM von insgesamt 2,1 Mrd. DM Gemeinschaftsaufgabenmitteln, d. h. rd. 60 % der Mittel, eingesetzt. Auch das ERP-Programm zur Erhöhung des Wohn- und Freizeitwertes, das in den Schwerpunkorten der Gemeinschaftsaufgabe durchgeführt wird, soll für 1973 wiederum aufgestockt werden. Es besteht darüber hinaus die Absicht, diesem Programm bei der Planaufstellung für 1974 im Rahmen der Finanzierungsmöglichkeiten absolute Präferenz einzuräumen. Die Förderung gewerblicher Investitionen wird also durch eine zunehmende Infrastrukturförderung nachhaltig ergänzt werden.

Anlage 49

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Grüner vom 15. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Kunz** (Weiden) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 125 und 126):

Ist sichergestellt, daß der Anteil des Zonenrandgebiets an den Fördermitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ von 184,6 Millionen DM im Haushaltsjahr 1972 auf 240 Millionen DM im Haushaltsjahr 1973 ansteigen wird, so wie das die Bundesregierung in Beantwortung einer Kleinen Anfrage der Abgeordneten Weigl und Genossen am 14. März 1972 angekündigt hat?

(C) Wie hoch war in den Haushaltsjahren 1970 und 1972 von dem dem Zonenrandgebiet zufließenden Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ der Anteil für Maßnahmen der Infrastruktur?

Zu Frage A 125:

Der zweite Rahmenplan der **Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“** für den Zeitraum 1973—1976, der am 21. Februar vom Planungsausschuß dieser Gemeinschaftsaufgabe beschlossen wurde, weist für das **Zonenrandgebiet** an Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe einen Ansatz von jährlich 245,33 Millionen DM aus.

Gegenüber dem entsprechenden Ansatz im ersten Rahmenplan bedeutet dies eine Steigerung von rd. 9 %. Diese Steigerung des Gesamtansatzes beruht auf einer Erhöhung des Ansatzes für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft von 7,3 % und einer Erhöhung des Ansatzes für die Förderung der Infrastrukturmaßnahmen von 10 %.

Die bevorzugte Förderung des Zonenrandgebietes in der Gemeinschaftsaufgabe läßt sich beim Vergleich der Anteile des Zonenrandgebietes erkennen: An dem Gesamtansatz der Gemeinschaftsaufgabenmittel ist das Zonenrandgebiet mit 46,1 % beteiligt, der Anteil an der Bevölkerung der Gebiete der Gemeinschaftsaufgabe beträgt dagegen nur 34,2 %.

Zu Frage A 126:

Seit 1969 wurden insgesamt für Investitionen zum Ausbau der Infrastruktur in Höhe von 1,3 Mrd. DM Zuschüsse aus Mitteln des Regionalen Förderungsprogramms von rd. 450 Millionen DM bewilligt. Davon entfallen auf das Zonenrandgebiet 45,7 % der geförderten Investitionen und 42,9 % der bewilligten Zuschüsse. (D)

Für das erste Jahr der Gemeinschaftsaufgabe (1972) liegen zur Zeit noch keine entsprechenden Zahlen vor; die statistische Aufbereitung der bisher mit Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe geförderten Einzelvorhaben steht jedoch kurz vor dem Abschluß.

Als Ansätze für Infrastrukturmaßnahmen im Zonenrandgebiet sind nach dem ersten Rahmenplan im Jahresdurchschnitt (1972—1975) 137,25 Millionen DM vorgesehen; das sind rd. 61 % der insgesamt für das Zonenrandgebiet eingeplanten Mittel der Gemeinschaftsaufgabe.

Anlage 50

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Katzer** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 131 und 132):

Trifft die Meldung der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 19. Februar 1973 zu, daß die Bundesregierung beschlossen hat, einen Betrag von 2,5 Milliarden DM, der nach den gesetzlichen Vorschriften an die Rentenversicherung gezahlt werden müßte, auf acht Jahre zinslos stunden zu lassen?

Wie beurteilt die Bundesregierung bei Verwirklichung dieses Beschlusses die weitere Finanz- und Liquiditätsentwicklung der gesetzlichen Rentenversicherung?

(A) Die Bundesregierung hat beschlossen, den gesetzgebenden Körperschaften in § 21 des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1973 vorzuschlagen, daß die **Bundeszuschüsse an die Träger der Rentenversicherung der Arbeiter und der Angestellten** für das Haushaltsjahr 1973 in Höhe von 2,5 Milliarden DM bis zum Haushaltsjahr 1981 **zinslos gestundet** werden.

Die Bundesregierung sieht in der von ihr vorgeschlagenen Maßnahme keine Gefährdung der langfristigen finanziellen Leistungsfähigkeit der Rentenversicherung der Arbeiter und der Angestellten. Ebenso geht sie davon aus, daß die **Liquidität der Rentenversicherungsträger** dadurch nicht beeinträchtigt wird. Auch unter Berücksichtigung der Einführung der flexiblen Altersgrenze und der anderen durch die 2. Rentenreform beschlossenen Maßnahmen ist die Finanzsituation der Rentenversicherung positiv zu beurteilen. So werden für das Jahr 1973 die Einnahmen um 6 Mrd DM über den Ausgaben liegen. Diese Überschüsse werden von den Rentenversicherungsträgern nicht für die Rentenzahlungen benötigt, sondern in Vermögenswerten angelegt.

Bei dieser günstigen Finanzsituation der Träger der Rentenversicherung hielt es die Bundesregierung für vertretbar, die Zahlung eines Teilbetrages der Bundeszuschüsse zeitlich zu strecken.

In diesem Zusammenhang will ich übrigens eines anmerken: Neben den Bundeszuschüssen an die Rentenversicherung der Arbeiter und der Angestellten zahlt der Bund jährlich noch einen Zuschuß zum Defizitausgleich bei der Bundesknappschaft. Diese Zuschüsse sind von 760 Millionen DM im Jahr 1957 bis auf 4,1 Milliarden DM im Jahr 1972 gestiegen. Für das Jahr 1973 werden sie 4,6 Milliarden betragen. Die notwendige Zahlung dieses Zuschusses wird selbstverständlich durch die vorstehenden Maßnahmen nicht berührt.

Anlage 51

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Zander vom 16. März 1973 auf die Mündliche Frage des Abgeordneten **Gewandt** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage A 169):

Ist die Bundesregierung angesichts des hohen Stellenwerts, den sie in ihrer Regierungserklärung der Bildungspolitik und insbesondere der beruflichen Bildung eingeräumt hat, bereit, einen Kabinettsausschuß für Bildung einzurichten, um künftig Reibungsverluste infolge von Kompetenzüberschneidungen zwischen mehreren zuständigen Ressorts zu vermeiden?

Die Bundesregierung prüft z. Z., ob es zweckmäßig ist, für die bisher in einem Kabinettsausschuß behandelten Aufgabenbereiche Bildung und Wissenschaft sowie Forschung und Technologie künftig zwei getrennte **Kabinettsausschüsse** zu bilden, und zwar **für Bildung und Wissenschaft- sowie für Forschung und Technologie**.

Mit einer Entscheidung ist in Kürze zu rechnen.

Anlage 52

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Zander vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Pfief-**

fermann (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen A 170 und 171):

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um zu vermeiden, daß in zunehmendem Maße Personen, die bislang nach dem **Bundesausbildungsförderungsgesetz Fördermittel** in Anspruch nehmen konnten, solche Mittel nur deshalb nicht mehr gewährt werden können, weil wegen der starren Einkommensgrenzenregelung die Anspruchsvoraussetzungen nicht mehr erfüllt sind, obwohl sich die realen Einkommensverhältnisse nicht verändert haben?

Hält es die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für notwendig, eine jährliche Dynamisierung der **Einkommensgrenzen** vorzunehmen oder die Einkommensgrenzen heraufzusetzen?

Zu Frage A 170:

Nach § 35 BAföG ist die Bundesregierung verpflichtet, die Bedarfssätze, Freibeträge sowie die Vomhundertsätze und Höchstbeträge nach § 21 Abs. 4 alle zwei Jahre zu überprüfen und ggf. durch Gesetz neu festzusetzen. Nach dem Gesetz ist dabei der Entwicklung der Einkommensverhältnisse und der Vermögensbildung sowie den Veränderungen der Lebenshaltungskosten Rechnung zu tragen. Die ihr danach obliegende Prüfungsverpflichtung wird die Bundesregierung erstmals im Herbst 1973 erfüllen. Bei den Folgerungen, die sie aus dem Ergebnis ihrer Prüfung zieht, wird sie die Haushaltslage des Bundes und der Länder sowohl in dem Jahr, in dem die Anpassung erfolgt, wie auch in den folgenden Jahren, in denen sie sich weiterhin auswirkt, berücksichtigen.

Zu Frage A 171:

Diese Frage wurde im Zusammenhang mit der Beratung und Verabschiedung des Bundesausbildungsförderungsgesetzes diskutiert und nach reiflicher Überlegung anders entschieden. Die Bundesregierung sieht keine Gründe dafür, heute diese Entscheidungen zu revidieren. (D)

Anlage 53

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Zander vom 16. März 1973 auf die Mündlichen Fragen des Abgeordneten **Bühling** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen A 172 und 173):

Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele schulpflichtige Kinder ausländischer Arbeitnehmer sich gegenwärtig in der Bundesrepublik Deutschland aufhalten und wie viele davon die Schule besuchen?

Für den Fall, daß bisher keine oder nur ungenaue Zahlen vorliegen, frage ich, ob die Bundesregierung — gegebenenfalls im Zusammenwirken mit den Ländern — eine entsprechende Erhebung veranlassen wird.

Zu Frage A 172:

Genaue Angaben über die **Zahl der schulpflichtigen Kinder ausländischer Arbeitnehmer in der Bundesrepublik** liegen zur Zeit nicht vor.

Nach einer Auszählung aus den Erhebungen der Ausländerbehörden in der Bundesrepublik wurden nach dem Stand vom 31. Dezember 1971 536 000 Kinder von Ausländern unter 16 Jahren ermittelt.

Darunter befanden sich:

119 000 Italiener

100 000 Türken

- (A)
- 76 000 Griechen
 - 46 000 Spanier
 - 45 000 Jugoslawen
 - 10 000 Portugiesen
 - 140 000 Sonstige Ausländer

Im Rahmen der amtlichen Schulstatistik des Statistischen Bundesamtes wurden für das Schuljahr 1970/71 an den allgemeinbildenden Schulen der Bundesrepublik 159 000 ausländische Schüler erfaßt. Hierin ist allerdings eine geringe Zahl von Schülern enthalten, die weiterführende Schulen besuchen und nicht mehr schulpflichtig sind.

Nach Herkunftsländern ergibt sich folgende Hauptgruppierung:

- 34 900 Italiener
- 28 000 Türken
- 26 600 Griechen
- 17 200 Spanier
- 12 200 Jugoslawen
- 1 900 Portugiesen
- 38 200 Sonstige Ausländer

Zu Frage A 173:

Ja, detaillierte Angaben über die Zahl der schulpflichtigen Ausländer werden voraussichtlich erstmals für 1972 und künftig jährlich, im Rahmen einer vom Statistischen Bundesamt geplanten **Sonderauswertung der Angaben aus dem Ausländerzentralregister**, ermittelt.

(B)

Die Ergebnisse für 1972, die nach einzelnen Altersjahren, Herkunftsland und nach Familienverhältnis gegliedert sein werden, dürften im Spätsommer dieses Jahres vorliegen.

*

Anlage 54

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Moersch vom 13. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Walther** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 1 und 2):

Welche Institute befassen sich im allgemeinen und im speziellen mit osteuropäischen Fragen, welche Institute erhalten für ihre Arbeit Mittel aus dem Bundeshaushalt, und bei welchen Stellen sind solche Mittel im Bundeshaushalt veranschlagt?

Hält die Bundesregierung die offenbar große Anzahl von Instituten, die sich mit osteuropäischen Fragen befassen, für notwendig, und sieht die Bundesregierung — gegebenenfalls durch Beschränkung ihrer Zuschüsse — Möglichkeiten für eine Konzentration der mit solchen Fragen befaßten Institute, und kann die Bundesregierung auf diese Art und Weise sicherstellen, daß nicht mehrere Institute die gleiche Arbeit leisten?

Zu Frage B 1:

Die Bundesregierung kann wegen der kurzen Zeit, die seit Einbringung der Frage zur Verfügung stand, im Augenblick keine ausreichende Antwort erteilen. Sie hat eine Umfrage bei den Ressorts eingeleitet (es sind allein acht Ministerien betroffen), um eine Übersicht zu bekommen.

Es wird dabei sehr schwierig sein, den Begriff **„Institute, die sich mit osteuropäischen Fragen befassen“** klar zu begrenzen. So ergibt sich die Frage, ob z. B. die slawistischen Seminare der Universitäten, die Ostabteilungen von Wirtschaftsforschungsinstituten und das Ostkolleg der Bundeszentrale für Politische Bildung dazugehören. Zum anderen gibt es Zentren der Länder, Städte und selbst Gemeinden, über die die Bundesregierung keinen Überblick hat.

Sobald die Umfrage bei den Ressorts ausgewertet ist, wird die Bundesregierung Sie, verehrter Herr Kollege, informieren.

Zu Frage B 2:

Vermutlich gibt es einige Institute, die durch die Entwicklung der letzten Jahre entbehrlich geworden sein könnten, und sicher kommt auch Doppelarbeit vor. Um dies zu ermitteln, wird eine Studie des Bundesrechnungshofes hilfreich sein, die sich im Laufe dieses Jahres zur Rationalität der mit Bundesmitteln geförderten geisteswissenschaftlichen Forschung äußern soll. Viele der Institute erfüllen aber auch regionale Bildungsaufgaben, eine „Multiplizierung“ der Arbeit ist also ganz natürlich. Auf dem Gebiet der Osteuropaforschung, wie der Forschung überhaupt, ist eine gewisse Konkurrenz der Institute untereinander ferner ebenso fruchtbar wie in der Wirtschaft.

Der Vollständigkeit halber noch der Hinweis, daß den Einflußmöglichkeiten amtlicher Stellen auf die Tätigkeit von Forschungsinstituten durch die akademische Freiheit enge Grenzen gesetzt sind.

(D)

Anlage 55

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 15. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Pfeifer** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 3):

Welche konkreten **Verbesserungen in der Heimkehrergesetzgebung** beabsichtigt die Bundesregierung in der 7. Legislaturperiode des Bundestags?

Ihre Frage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung wie folgt:

1. Ihre Frage beziehe ich zunächst auf das Kriegsgefangenenentschädigungsgesetz. Verbesserungen der Entschädigung und der zusätzlichen Entschädigung für ehemalige Kriegsgefangene von der Bundesregierung in der 7. Legislaturperiode des Bundestages sind nach der bisherigen Planung nicht vorgesehen. Dagegen können ehemalige Kriegsgefangene und ihnen gleichgestellte Personen von der Heimkehrerstiftung auch weiterhin in bestimmten Fällen einmalige Unterstützungen oder Darlehen erhalten. Dafür stehen allein in diesem Jahr 15,7 Millionen DM zur Verfügung.

2. Soweit mit Ihrer Frage die Rentengesetzgebung angesprochen ist, kann ich folgendes bemerken: Zum Ende der vorigen Legislaturperiode ist das Renten-

(A) reformgesetz verabschiedet worden. Dieses Gesetz hat wichtige strukturelle Verbesserungen des Leistungssystems der Rentenversicherung und zahlreiche Verbesserungen in Einzelpunkten gebracht. Hierdurch wurden auch Forderungen der Heimkehrer zu einem erheblichen Teil erfüllt. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang vor allem die Einführung einer flexiblen Altersgrenze, die Erleichterung der Voraussetzungen für die Anrechnung von Ersatzzeiten und schließlich die durch die Rentenreform eingeführte besondere flexible Altersgrenze für Schwerbeschädigte sowie für berufsunfähige und erwerbsunfähige Versicherte. Diese können nunmehr regelmäßig bereits von der Vollendung des 62. Lebensjahres an, also drei Jahre früher als bisher und ein Jahr früher als andere Versicherte das Altersruhegeld beantragen.

Die Bundesregierung wird die mit weiteren Leistungsverbesserungen zusammenhängenden Fragen auch künftig mit den Heimkehrer- und Kriegsoferverbänden erörtern, wobei insbesondere auf den begrenzten Rahmen der finanziellen Möglichkeiten hinzuweisen ist.

Anlage 56

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 15. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Göltner** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 4):

Ist die Bundesregierung bereit, Bundesmittel für den weiteren Ausbau des Hambacher Schlosses zur Verfügung zu stellen oder sollen lediglich Bundesmittel für den Ausbau des Rastatter Schlosses zu einem „Deutschen Freiheitsmuseum“ verwendet werden?

Die Bundesregierung prüft gegenwärtig, ob und wie die von dem Herrn Bundespräsidenten angelegte Erinnerungsstätte für die Freiheitsbewegungen in der deutschen Geschichte geschaffen werden kann. In die Überlegungen ist neben dem **Rastatter Schloß** auch das **Hambacher Schloß** einbezogen.

Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen. Sie wird auch erst im Rahmen der Beratungen des Bundeshaushalts 1973 möglich werden.

Anlage 57

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Baum vom 15. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Härzschel** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 5 und 6):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Ausländeramtes Lörrach, daß allen in der Bundesrepublik wohnenden Ausländern — auch aus dem EWG-Bereich — die Arbeitsaufnahme als Grenzgänger in die Schweiz grundsätzlich untersagt sei, selbst dann, wenn ihnen in der Bundesrepublik kein Arbeitsplatz vermittelt werden kann und sie Arbeitslosenunterstützung erhalten?

Steht diese Auffassung im Einklang mit den geltenden innerstaatlichen Vorschriften und den EWG-Verordnungen und wenn ja, hält die Bundesrepublik diese Regelung weiterhin generell für erforderlich, z. B. auch für die ausländischen Arbeitnehmer, die schon längere Zeit in der Bundesrepublik ansässig sind?

1. Über die Frage, ob einem **Ausländer** die **Arbeitsaufnahme in der Schweiz** gestattet wird, können nur die zuständigen schweizerischen Behörden befinden. Die deutschen Ausländerbehörden haben bei der von Ihnen geschilderten Problematik lediglich darüber zu entscheiden, ob einem in der Bundesrepublik Deutschland wohnenden Ausländer, der als **Grenzgänger** in der Schweiz arbeitet, eine Aufenthaltserlaubnis für die Bundesrepublik Deutschland zu erteilen bzw. ob deren Gültigkeitsdauer zu verlängern ist.

2. Die **Freizügigkeit der Arbeitnehmer im Rahmen der EG** gewährt einen Rechtsanspruch auf Aufenthalt in einem anderen Land der Gemeinschaft nur zu dem Zweck, im Gebiet der Gemeinschaft zu arbeiten. Arbeitnehmer eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft, die sich in der Bundesrepublik Deutschland niederlassen und außerhalb der Gemeinschaft, etwa in der Schweiz, arbeiten, begeben sich aus dem Regelungsbereich der Gemeinschaft und haben daher keinen Anspruch auf Aufenthaltserlaubnis. Die Erteilung einer Aufenthaltserlaubnis an diesen Personenkreis richtet sich nach den allgemeinen ausländerrechtlichen Vorschriften, die auch für alle anderen Ausländer gelten.

Die Ausländerbehörden entscheiden über Anträge auf Aufenthaltserlaubnis von Ausländern, die in der Schweiz arbeiten, nach pflichtgemäßem Ermessen. Dabei sind alle Umstände des Einzelfalles, u. a. ein vorangegangener mehrjähriger rechtmäßiger Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland, andererseits aber auch eine mögliche Belastung der deutschen Infrastruktur im Grenzbereich, zu berücksichtigen. (D)

Anlage 58

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Dr. Bayerl vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Bangemann** (FDP) (Drucksache 7/296 Fragen B 7 und 8):

Beabsichtigt die Bundesregierung, die Beschleunigungsnovelle zur Zivilprozeßordnung in der bisherigen Form (Entwurf der 6. Legislaturperiode) trotz der Widerstände in Richterschaft und Anwaltschaft in den 7. Bundestag einzubringen?

Welche Bereiche neben der Zivilgerichtsbarkeit werden von der Rechtstatsachenforschung der Bundesregierung erfaßt?

Zu Frage B 7:

Die Bundesregierung beabsichtigt, den in der 6. Legislaturperiode nicht abschließend behandelten Entwurf eines Gesetzes zur **Anderung der Zivilprozeßordnung**, die sogenannte **Beschleunigungsnovelle** (Drucksache VI/790), in der laufenden Legislaturperiode erneut einzubringen. Der Entwurf wird allerdings nicht unverändert, sondern in einer überarbeiteten Fassung in den Gesetzgebungsgang gelangen. Bei der Überarbeitung des Entwurfs werden die Ergebnisse der parlamentarischen Beratungen aus der vergangenen Legislaturperiode sowie des Hearings, das der Rechtsausschuß zu der Novelle veranstaltet hat, zu berücksichtigen sein. Vor allem

(A) wird die Präklusions- und Novenregelung des Entwurfs überprüft werden, die auf den Widerstand insbesondere der Anwaltschaft gestoßen ist. Im übrigen wird erwogen, die Novelle um Maßnahmen zu ergänzen, die in einem inzwischen im Entwurf fertiggestellten zweiten Änderungsgesetz zur Zivilprozeßordnung enthalten sind. Damit würde dem Anliegen Rechnung getragen, im Interesse der Praxis wiederholte Änderungen der Zivilprozeßordnung durch schrittweise Novellierungen im Rahmen des gesetzgebungstechnisch Möglichen zu vermeiden.

Zu Frage B 8:

Die **Rechtstatsachenforschung** entbehrt bis heute einer hinreichend genauen oder gar anerkannten Begriffsbestimmung.

Ihrem Wesen nach unterstützt die Rechtstatsachenforschung, die im Bereich der Bundesregierung betrieben wird, vor allem die Gesetzgebung. Sie dient dazu, eine Antwort auf folgende Fragen zu geben:

1. Welche Auswirkungen hat das geltende Recht, insbesondere
 - a) in welchem Umfang wird es beachtet,
 - b) welche Fehler, Mißbräuche und sonstige Folgen entstehen?
2. Welche gesetzgeberischen Maßnahmen sind (danach) geboten oder jedenfalls zu prüfen?

Wie werden sich diese Maßnahmen voraussichtlich auswirken?

(B) Dieser Wert und diese Aufgabe der Rechtstatsachenforschung sind bei den Arbeiten in meinem Hause zur Justizreform besonders deutlich geworden.

In den Ressorts der Bundesregierung sind zur Gesetzesvorbereitung immer wieder Untersuchungen in mehr oder weniger großem Umfang angestellt worden, die eine Rechtstatsachenforschung im vorstehenden Sinne mehr oder weniger darstellen. Alle diese Untersuchungen zu erfassen, würde umfangreiche und zeitraubende Erhebungen erfordern, die in der kurzen, zur Beantwortung Ihrer Frage zur Verfügung stehenden Zeit leider nicht vorgenommen werden konnten. Beispielsweise ist mir aber aus dem Bereich des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau bekannt, daß gegenwärtig entsprechende Untersuchungen zum Bau- und Bodenrecht (Städtebaurecht) sowie zum Bauordnungsrecht (Rechtsangleichung im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft) durchgeführt werden.

Im Bundesministerium der Justiz werden außer der Zivilgerichtsbarkeit (Gerichtsverfassungs- und Verfahrensrecht) von der Rechtstatsachenforschung folgende Bereiche erfaßt:

1. Bürgerliches Recht (Verbraucherschutz; Erbrecht);
2. Handels- und Wirtschaftsrecht (Konzernrecht);
3. Strafrecht (Wirtschaftskriminalität; Entschädigung von Opfern von Straftaten; kurzfristige Freiheitsstrafe im Verkehrsstrafrecht);

4. Strafvollzugsrecht (Jugendarrestvollzug);
5. Strafgerichtsbarkeit (Strafgerichtsverfassung und Strafprozeßrecht: Beschleunigung und Verbesserung des Strafverfahrens, insbesondere bei der Schwerekriminalität; Revisionsrecht; Wiederaufnahmerecht);
6. Verwaltungs- und Finanzgerichtsbarkeit (Koordinierung und Verbesserung der Gerichtsverfassung und des Verfahrensrechts der öffentlichen Gerichtsbarkeiten);
7. Juristischer Nachwuchs bei der Justiz (Motive bei der Studien- und Berufswahl).

Die Untersuchungen werden nebeneinander durchgeführt, da sie alle vordringlich sind.

Anlage 59

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Dr. Bayerl vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Seibert** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 9):

Beabsichtigt die Bundesregierung, im Rahmen einer Verlängerung des Kündigungsschutzes für Mieter auch die geltenden Rechtsvorschriften zur Begrenzung des Mietanstiegs mit einzubeziehen?

Ich darf auf meine Antwort vom 22. Februar 1973 auf Ihre Schriftliche Frage vom 13. Februar 1973 (Anlage 34 zum Protokoll über die 18. Sitzung des Deutschen Bundestages vom 23. Februar 1973, Seite 862) verweisen. (D)

Die Prüfung der mit der Befristung des Wohnraumkündigungsschutzgesetzes zusammenhängenden Fragen erstreckt sich selbstverständlich auch auf die in diesem Gesetz enthaltenen Regelungen zur **Begrenzung von Mietpreiserhöhungen**.

Das Gesetz zur Verbesserung des Mietrechts und zur Begrenzung des Mietanstiegs sowie zur Regelung von Ingenieur- und Architektenleistungen vom 4. November 1971, durch das u. a. die Vorschriften des Wirtschaftsstrafgesetzes über die Ahndung von Mietpreisüberhöhungen geändert worden sind und eine besondere Vorschrift über die Bestrafung des Mietwuchers in das Strafgesetzbuch eingefügt worden ist, ist zeitlich nicht befristet.

Anlage 60

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Hermsdorf vom 16. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Pfeffermann** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 10 und 11):

Sind der Bundesregierung die Pressemitteilungen in den beiden Darmstädter Tageszeitungen vom 16. Februar 1973 bekannt, nach denen die Oberfinanzdirektion in Frankfurt am Main die Absicht hat, das ehemalige Schießplatzgelände an den Starckenburger Automobil-Club zur Durchführung einer Motorgroßveranstaltung zu verpachten, und billigt dies die Bundesregierung, nachdem sich auf dem ca. 17,8 ha großen Gelände südwestlich der Heimstättensiedlung in Darmstadt seit Jahren ein Schießplatz befand, der vorwiegend von amerikanischen Verteidigungstreitkräften genutzt wurde, und nachdem die Bevölkerung der Heimstättensiedlung

(A) siedlung sich immer wieder gegen die Lärmbelästigungen, die von diesem Schießplatz ausgingen, gewandt hat und es in langwierigen Verhandlungen sowohl mit militärischen Stellen der US-Streitkräfte als auch mit den zuständigen Bundes- und Landesdienststellen der Magistrat der Stadt Darmstadt erreicht hat, den Schießplatz an eine andere Stelle zu verlegen, und dies die Stadt Darmstadt durch Eigenbeteiligung in Höhe von rund einer Viertelmillion DM ermöglichte?

Ist die Bundesregierung bereit, dem Verkauf oder der langfristigen Verpachtung dieses Geländes an die Stadt Darmstadt kurzfristig zuzustimmen und der OFD Frankfurt entsprechende Weisung zu erteilen, nachdem die Planungen der Stadt für diesen Bereich ein größeres Sportgelände von rund 4 ha für den Post-Sportverein Blau-Gelb ausweisen, weil dieser Sportverein mit seiner jetzigen Anlage die Betriebserweiterung des fernmelde-technischen Zentralamts stört und weiter Flächen zum Bau eines Schwimmbads und weitere Freizeiteinrichtungen genutzt werden sollen, und diese Planungen der OFD Frankfurt seit langem bekannt sind, zwischen OFD Frankfurt und dem Magistrat der Stadt Darmstadt aber keine Übereinkunft erzielt werden konnte, weil die OFD Frankfurt darauf Bezug nahm, daß für dieses Gelände lediglich ein Aufstellungsbeschluß nach § 8 des Bundesbaugesetzes vom 25. Mai 1972 vorliegt?

Zur Frage B 10:

Der Bundesregierung sind die von Ihnen genannten Pressemitteilungen bekannt.

Das Bundesvermögensamt Frankfurt hat eine Teilfläche des **ehem. Schießstandgeländes** bereits am 21. 12. 1972 dem Starkenburger Automobilclub verpachtet. Die Vereinbarung wurde nach einer Besichtigung des Geländes und im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Polizeipräsidenten getroffen, nachdem die Gewißheit bestand, daß der Polizeipräsident von **Darmstadt** als Ordnungsbehörde die Genehmigung für eine motorsportliche Veranstaltung, die am 6. Mai 1973 stattfinden soll, erteilen würde.

Das Gelände war frei geworden, nachdem der dortige, von den US-Streitkräften genutzte Schießstand verlegt werden konnte. Der Bund hat für die Verlegung Kosten in Höhe von rd. 11,3 Millionen DM aufgewendet, während sich die Stadt Darmstadt mit einem Betrag von rd. 230 000 DM an der Maßnahme beteiligte. Anlaß für die Verlegung war in erster Linie nicht eine etwaige Lärmbelästigung, sondern vielmehr die durch den Schießbetrieb hervorgerufene Gefährdung des Verkehrs auf der Bundesautobahn Darmstadt/Heidelberg.

(B) Die Sachbehandlung durch das BV-Amt Frankfurt ist deshalb nicht zu beanstanden, weil die Bundesvermögensverwaltung nach der Bundeshaushaltsordnung gehalten ist, auch solche, bis zur endgültigen Entscheidung einer Weiterverwendung frei gewordene Grundstücke durch vorübergehende entgeltliche Überlassung an Dritte wirtschaftlich zu nutzen, und weil der Polizeipräsident von Darmstadt gegen eine motorsportliche Nutzung keine Einwendung erhob.

Zur Frage B 11:

Die Bundesregierung ist grundsätzlich bereit, berechnete Interessen der Stadt durch Überlassung bundeseigenen Grundbesitzes zu unterstützen. Das setzt allerdings voraus, daß der Bund das Gelände nicht zur Erfüllung seiner eigenen Aufgaben in absehbarer Zeit benötigt, denn gemäß § 63 Abs. 2 BHO können nur solche Grundstücke veräußert werden, die für den Bund entbehrlich sind. Die Prüfung der Entbehrlichkeit ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Ein Kaufantrag der Stadt Darmstadt liegt bisher noch nicht vor. Die Verpachtung des Grundstücks an den Automobilclub bedeutet zudem keine Vor-

(C) entscheidung zu Lasten etwaiger Absichten der Stadt, das Gelände zum Zwecke der **Nutzung als Freizeit-, Sport- und Erholungsgebiet** zu erwerben, denn der Pachtvertrag wurde bis zum 30. September 1973 befristet.

Es erscheint mir deshalb zweckdienlich, wenn die endgültige Bebauungsplanung der Stadt für diesen Bereich, die im Einvernehmen mit dem Bund durchgeführt werden sollte, zunächst abgewartet wird.

Anlage 61

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Porzner vom 13. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Reuschenbach** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 12 und 13):

Trifft es zu, daß beim Inkrafttreten der neuen Einheitswerte des Grundvermögens am 1. Januar 1974, dem gleichzeitigen Außerkrafttreten der Maßzahlen nach § 12 des Grundsteuergesetzes und einem Fehlen neuer Maßzahlen die Städte und Gemeinden ab 1974 überhaupt keine Grundsteuern mehr erheben können?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Deutschen Städtetags, daß eine neue gesetzliche Grundlage spätestens Ende Mai vorliegen müsse, wenn die Finanzämter noch rechtzeitig entsprechende Meßbescheide versenden können sollen?

Zu der in Ihrer schriftlichen Anfrage an die Bundesregierung von Ihnen angesprochenen Rechtslage bei der **Grundsteuer** ab 1. Januar 1974 darf ich folgendes bemerken:

(D) Artikel 1 Abs. 1 Satz 1 des Bewertungsänderungsgesetzes 1971 ordnet die Anwendung der **Einheitswerte** 1964 ab 1. Januar 1974 an. Nach Satz 2 dieser Vorschrift sollen die von diesem Zeitpunkt an geltenden **Besteuerungsmaßstäbe** durch besonderes Gesetz bestimmt werden. Sollte dieses besondere Gesetz am 1. Januar 1974 nicht vorliegen, so wäre auch nach Ansicht der Bundesregierung die Kontinuität der Grundsteuererhebung gefährdet.

Die Bundesregierung ist jedoch der Meinung, daß dieser Frage lediglich theoretische Bedeutung zukommt. Wie Ihnen bekannt ist, haben sich in der ersten Lesung des Zweiten Steuerreformgesetzes am 22. Februar dieses Jahres sowohl die Regierungsparteien als auch die Opposition übereinstimmend mit der Bundesregierung für die Verabschiedung der notwendigen Vorschriften bei der Grundsteuer noch im Frühjahr dieses Jahres ausgesprochen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Beratungen so zügig durchgeführt werden, daß die notwendigen gesetzlichen Vorschriften für das termingerechte Inkrafttreten der Einheitswerte 1964 bei der Grundsteuer rechtzeitig vorliegen. Nach Ansicht der Bundesregierung stellt sich deshalb auch nicht die Frage nach einem Vorschaltgesetz für die Grundsteuer.

Abschließend darf ich bemerken, daß der von Ihnen angesprochene Problemkreis auch Gegenstand von mündlichen Anfragen der Kollegen Dr. Aigner, Schmidt (Kempten) und Biehle ist, die der Herr Parlamentarische Staatssekretär Hermsdorf in der Fragestunde am 14./16. dieses Monats beantwortet wird.

(A) **Anlage 62****Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Porzner vom 16. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Vohrer (FDP)** (Drucksache 7/296 Fragen B 14 und 15):

Welche Konsequenzen gedenkt die Bundesregierung aus der Tatsache zu ziehen, daß Gebäudeeigentümer, die an Unternehmer vermieten, gegenüber den übrigen Gebäudeeigentümern einschließlich dem gemeinnützigen Wohnungsbau durch die Möglichkeit der Erstattung der Mehrwertsteuer von Herstellungs- und Reparaturkosten im Wege des Vorsteuerabzugs bevorzugt werden?

Wie steht die Bundesregierung zu den Bestrebungen, die in diesem Zusammenhang zur Ausgleichung untaugliche Besteuerung der Unternehmermieten von fünf auf zehn Jahre zu verlängern?

Es gehört zum Wesen der Mehrwertsteuer als einer wettbewerbsneutralen allgemeinen Verbrauchsteuer, daß ein **Unternehmer**, der steuerpflichtige Umsätze bewirkt, die auf seinen Bezügen ruhende Umsatzsteuer als Vorsteuer abziehen kann. Das gilt auch für die **steuerpflichtigen Vermietungen von Grundstücken und Gebäuden**, sofern diese Umsätze an einen anderen Unternehmer bewirkt werden.

Bei den **Vermietungsumsätzen** besteht allerdings die Besonderheit, daß sie an sich steuerfrei sind. Da die Steuerfreiheit den Vorsteuerabzug grundsätzlich ausschließt, muß bei Umsätzen an andere Unternehmer zunächst für die Steuerpflicht optiert werden, um die vom System gewollte Entlastung zu erreichen. Die Optionsmöglichkeit bei Umsätzen im Unternehmerbereich ist also keine Bevorzugung bestimmter Unternehmer, sondern ein Weg, wettbewerbsstörende Steuerkumulierungen auszuschließen.

- (B) Unabgestimmtheiten stellen sich nur dann ein, wenn die Vermietungsumsätze nach einer gewissen Zeit nicht mehr der Umsatzsteuer unterworfen werden. Das Gesetz sieht nämlich eine Berichtigung des Vorsteuerabzugs nur vor, wenn bereits innerhalb von fünf Jahren zur Steuerfreiheit übergegangen wird. Diese Frist hat sich bei Grundstücken und Gebäuden wegen ihrer wesentlich längeren Lebensdauer als zu kurz erwiesen. Es erscheint der Bundesregierung notwendig, daß der Gesetzgeber die Frist bei nächstbietender Gelegenheit auf zehn Jahre verlängert.

Anlage 63**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Porzner vom 16. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Prassler (CDU/CSU)** (Drucksache 7/296 Fragen B 16 und 17):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß zwischen der Vorschrift des § 7 b Abs. 1 letzter Satz des Einkommensteuergesetzes, nach der die Herstellungskosten bei einem Ein- oder Zweifamilienhaus und einer Eigentumswohnung, soweit sie den Betrag von 150 000 DM bzw. 200 000 DM übersteigen, linear mit 2,5 % abgeschrieben werden dürfen, und der Vorschrift des § 15 der Einkommensteuereinführungsverordnung, nach der bei der Berechnung des Nutzungswerts der Wohnung vom Grundbetrag nur die Schuldzinsen und die erhöhte Abschreibung, nicht aber die lineare Abschreibung abgezogen werden dürfen, ein Widerspruch besteht und daß insoweit § 15 der Einkommensteuereinführungsverordnung rechtsungültig ist?

Ist die Bundesregierung bereit, zwecks Herbeiführung der Rechtsklarheit unverzüglich den § 15 der Einkommensteuereinführungsverordnung entsprechend zu ändern?

Zu den Einkünften aus Vermietung und Verpachtung gehört gem. § 21 des Einkommensteuergesetzes — EStG — auch der Nutzungswert der Wohnung im eigenen Haus. Bewohnt ein Steuerpflichtiger ein eigenes Einfamilienhaus in vollem Umfang selbst, so tritt an die Stelle eines individuell ermittelten Nutzungswerts nach § 2 der Verordnung über die Bemessung des Nutzungswerts der Wohnung im eigenen Einfamilienhaus — Einfamilienhaus-VO — ein Durchschnittssatz, der nach einem typisierenden Verfahren festgestellt wird. Als sog. Grundbetrag für den Nutzungswert der Wohnung sind 3 bzw. 3½ v. H. des Einheitswerts des Grundstücks (je nach dem Alter des Gebäudes) anzusetzen.

Durch den Grundbetrag sind alle als Werbungskosten anzusetzenden Hausunkosten (Absetzungen für Abnutzung, Grundsteuer, Reparaturkosten usw.) abgegolten, da sie bereits bei der Feststellung des Grundbetrags berücksichtigt sind. Ausnahmen bestehen lediglich für einen begrenzten Schuldzinsenabzug (§ 2 Abs. 2 Einfamilienhaus-VO) und aufgrund des **§ 15 Einkommensteuer-Durchführungsverordnung — EStDV** — für die erhöhten Absetzungen nach § 7 b EStG.

Diese Regelung hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluß vom 3. Dezember 1958 (1 BvR 488/57, Bundessteuerblatt — BStBl — 1959 I S. 68) als eine zur Verwirklichung der steuerlichen Gerechtigkeit geeignete Maßnahme angesehen.

Der Vorschrift des § 15 EStDV, nach der der Einfamilienhausbesitzer auch bei Anwendung der Einfamilienhaus-VO die erhöhten Absetzungen nach § 7 b in Anspruch nehmen kann, kommt, wie der Bundesfinanzhof in seinem Urteil vom 18. Januar 1972 — BStBl II S. 342 — mit Recht bestätigt hat, konstitutive Bedeutung zu. Ein Widerspruch zu der Regelung in § 7 b Abs. 1 letzter Satz EStG besteht nicht, da es sich bei der Regelung in § 15 EStDV um eine Vergünstigung handelt, die aus wohnungs- und eigentumpolitischen Gründen gewährt wird. Die Bundesregierung beabsichtigt daher auch nicht, § 15 EStDV zu ändern.

Anlage 64**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Grüner vom 16. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Althammer (CDU/CSU)** (Drucksache 7/296 Fragen B 19 und 20):

Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob die Fälle von Fahrerflucht deutlich gestiegen sind, seit die Möglichkeit von Versicherungsbeitragsrückerstattung bei unfallfreiem Fahren besteht?

Hält es die Bundesregierung für notwendig, das Beitragsrückerstattungsverfahren zu beseitigen oder zu ändern, um den Anreiz zur Fahrerflucht zu beseitigen?

Zu Frage B 19:

Die Bundesregierung hat keine allgemeine statistischen Unterlagen über Entwicklung und Ursachen der **Fahrerfluchtfälle** seit der Einführung des **Bonus für unfallfreies Fahren** bzw. des Schadenfrei-

(A) heitsrabatts in der Kraftfahrtversicherung. In der Straßenverkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes werden z. B. nur Unfälle mit Personenschäden und Sachschadenunfälle von über DM 1000 bei einem der Beteiligten erfaßt. Hiernach ist der Anteil der Fahrerfluchtfälle an den schweren Verkehrsunfällen seit 1964 gestiegen. Auch die Anzahl der abgeurteilten Fahrerfluchtfälle — bezogen auf den jeweiligen Kraftfahrzeugbestand — hat sich seit 1960 geringfügig erhöht. Neben diesen festgestellten und erfaßten Fällen von Fahrerflucht gibt es aber noch die Fälle, in denen die Fahrerflucht nicht gemeldet worden ist. Die tatsächliche Anzahl der Fälle von Fahrerflucht ist daher nicht bekannt.

Die Ursachen der Fahrerfluchtfälle sind ebenfalls statistisch nicht erfaßt. Die Versicherungsunternehmen haben allerdings festgestellt, daß nach ihren Erfahrungen Trunkenheit die häufigste Ursache für die Fahrerflucht ist. Eine weitere Ursache bestehe darin, daß die Fahrer nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind. Der drohende Verlust des Schadenfreiheitsrabatts wird daher im Regelfall nicht der Grund für die wachsende Anzahl der statistisch erfaßten Fälle sein.

Bei kleineren Schäden bleibt nach der Tarifbestimmung Nr. 16 Abs. 3 ein bisher erworbener Schadenfreiheitsrabatt erhalten, wenn der Versicherungsnehmer dem Versicherungsunternehmen die Entschädigungsleistungen für einen Schaden nach Abschluß der Regulierung des Schadens erstattet. Ursache für die Fahrerflucht dürfte daher auch in diesen Fällen nicht der drohende Verlust des Schadenfreiheitsrabatts sein.

(B) Die Gewährung eines Bonus für unfallfreies Fahren kann somit insgesamt wohl nicht als Ursache für die Zunahme der Fälle von Fahrerflucht angesehen werden. Obwohl der Rabatt für unfallfreies Fahren seit der Einführung des Bonus mehrmals erhöht worden ist, gibt es zumindest keinen sicheren Beweis dafür, daß er zu einer Zunahme dieser Delikte geführt hat. Viel eher dürfte hier die Furcht vor Strafverfolgung und den sonstigen Unannehmlichkeiten jeder Schadenregulierung den Ausschlag geben.

Zu Frage 20:

Die Bundesregierung sieht aus den vorgenannten Gründen keinen Anlaß, das gegenwärtige Schadenfreiheitssystem in der Kraftfahrtversicherung zu beseitigen oder zu ändern, um den Anreiz zur Fahrerflucht zu beseitigen. Sie wird aber die Entwicklung weiter sorgfältig beobachten.

Anlage 65

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Grüner vom 16. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Handlos** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 21):

Trifft es zu, daß die Zahl der Förderschwerpunktorte entscheidend verringert werden soll, und wenn ja, werden von dieser Einschränkung auch Förderschwerpunktorte in Ostbayern betroffen?

(C) Am 21. Februar 1973 hat der Planungsausschuß der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ die Fortschreibung des Rahmenplans für die Jahre 1973—1976 beschlossen. Die bestehende Zahl der Schwerpunkte (312) wurde dabei nicht verändert.

Im Rahmen der Überprüfung der Abgrenzung der Fördergebiete, an der zur Zeit gearbeitet wird und die zum 1. Januar 1974 in Kraft treten soll, muß jedoch auch eine Überprüfung der **Schwerpunkte und Förderpräferenzen** stattfinden. Die jeweiligen besonderen regionalpolitischen Probleme der einzelnen Räume, so auch **Ostbayerns**, werden dabei mit größter Aufmerksamkeit berücksichtigt. Eine Diskussion über mögliche Förderschwerpunkte und deren Präferenzen ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht, da die Anmeldungen der Länder für die Fortschreibung erst zum 1. Oktober 1973 auf der Grundlage der bis dahin vorliegenden Ergebnisse der Überprüfung der Abgrenzung vorzunehmen sein werden.

Anlage 66

Antwort

des Bundesministers Dr. Friderichs vom 16. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Jens** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 22 und 23):

(D) Hält die Bundesregierung den Zusammenschluß zwischen der August-Thyssen-Hütte AG und der Rheinstahl AG aus Rationalisierungsgründen für notwendig und wettbewerbspolitisch für wünschenswert?

Hat die Bundesregierung gegen diesen Zusammenschluß in kartellrechtlicher Hinsicht Bedenken unter besonderer Berücksichtigung des Montanvertrags, des EWG-Vertrags, des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen und der Kartellrechtsnovelle (Drucksache 7/76)?

Zu Frage B 22:

Die Bundesregierung verfolgt aufmerksam die Vorgänge um die beabsichtigte **Übernahme der Aktienmehrheit der Rheinstahl AG durch die August-Thyssen-Hütte**. Der Zusammenschluß würde — ähnlich wie der Zusammenschluß Mannesmann/Demag — vor allem zu einer starken vertikalen Konzentration im Stahlbereich führen. Derartige Konzentrationsvorgänge sind wettbewerbspolitisch nicht schlechthin negativ zu beurteilen. Bei dem Zusammenschluß Thyssen/Rheinstahl ist aber zu berücksichtigen, daß Thyssen bereits jetzt der größte deutsche und einer der bedeutendsten europäischen Stahlhersteller ist. Durch die Angliederung von Rheinstahl würde Thyssen seine Marktstellung dadurch festigen, daß mit Rheinstahl ein wichtiger Stahl-Weiterverarbeiter an Thyssen gebunden wird. Damit erhält Thyssen die Möglichkeit, nun auch im Verarbeitungsbereich seine finanziellen Ressourcen einzusetzen und dadurch die Wettbewerbsverhältnisse auf diesen Märkten zu verändern.

Der Zusammenschluß bedarf, soweit er den Stahlbereich betrifft, nach Art. 66 des Montan-Vertrages der Genehmigung durch die EG-Kommission. Die

(A) Bundesregierung wird dazu, wie im Montan-Vertrag vorgesehen, gegenüber der Kommission eine Stellungnahme abgeben. Zur Vorbereitung der Stellungnahme wird sie vorher die durch den Zusammenschluß betroffenen Wirtschaftskreise und die beteiligten Unternehmen anhören. Die Bundesregierung wird eine endgültige wettbewerbsspolitische Beurteilung des Zusammenschlusses erst nach Durchführung dieses „Hearings“ vornehmen. In diesem Zusammenhang wird auch berücksichtigt werden, ob der Zusammenschluß aus Rationalisierungsgründen notwendig ist.

Bei Thyssen dürfen weitere Vorteile auf Grund einer größeren Massenfertigung bei der Stahlherstellung kaum zu erzielen sein. Im übrigen garantiert ohne wirksamen Wettbewerb nichts dafür, daß mögliche Rationalisierungsvorteile auch realisiert und tatsächlich an den Verbraucher weitergegeben werden.

Zu Frage B 23:

Wie bereits erwähnt, wird die Bundesregierung ihre Stellungnahme gegenüber der EG-Kommission hinsichtlich der Beurteilung des Zusammenschlusses nach dem Montan-Vertrag erst nach Durchführung eines „Hearings“ abgeben. Soweit durch den Zusammenschluß Märkte betroffen werden, die nicht unter den Montan-Vertrag fallen (wie z. B. Maschinenbau, Schiffbau), findet das deutsche Kartellrecht Anwendung. Nach geltendem Kartellrecht kann das Bundeskartellamt lediglich eine öffentliche Anhörung durchführen, wenn zu erwarten ist, daß durch den Zusammenschluß eine marktbeherrschende Stellung erlangt oder verstärkt wird. Eine entsprechende Maßnahme kann aber erst nach Vollzug des Zusammenschlusses angeordnet werden. Ob durch den Zusammenschluß mit der Entstehung oder Verstärkung einer marktbeherrschenden Stellung zu rechnen ist, wird vom Kartellamt — ebenso wie bei dem Zusammenschluß Mannesmann/Demag — geprüft.

Aufgrund der in der Kartellnovelle vorgesehenen Fusionskontrolle wäre der Zusammenschluß präventiv kontrollpflichtig.

Anlage 67

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Logemann vom 13. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Immer** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 25):

Welche Vorstellungen gibt es über die Schaffung eines einheitlichen Berufsbilds für den in der Einbringungsrede zum Agrarbericht besonders erwähnten „landwirtschaftlichen Betriebshelfer“, und wie soll der Ausbildungsweg ausssehen?

In der „Verordnung über die Berufsausbildung zum Landwirt“ vom 14. August 1972 ist das „**Ausbildungsberufsbild**“ für den staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Landwirt“ aufgezeigt. Aufbauend auf diese Erstausbildung ist eine weitere Qualifikation für den Bereich der landwirtschaftlichen Praxis (z. B. Musterausbildung, Fachschulbesuch) möglich. Die Ausbildung soll den Absolventen

das Rüstzeug für eine Tätigkeit in den verschiedenen Bereichen der Landwirtschaft vermitteln. Die Schaffung eines speziellen Ausbildungsganges für **landwirtschaftliche Betriebshelfer** würde demgegenüber eine nicht zu vertretende Einengung der beruflichen Möglichkeiten des einzelnen bedeuten. Sie ist auch nicht erforderlich, da die genannten Möglichkeiten einer beruflichen Qualifikation auch für die Tätigkeit im Rahmen der Betriebshelferdienste ausreichen dürften. Dies schließt eine lehrgangsmäßige organisierte Einarbeitung nicht aus.

In meiner Rede aus Anlaß der Einbringung des Agrarberichtes 1973 habe ich mich daher für eine fundierte Ausbildung in der Landwirtschaft eingesetzt, die auch eine Tätigkeit im Rahmen der Betriebshelferdienste ermöglicht.

Anlage 68

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Rohde vom 12. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Pfeifer** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 26):

Ist die Bundesregierung bereit, ernsthaft zu prüfen, ob nicht durch eine Änderung der Reichsversicherungsordnung sowohl die Krankenhauspflege als auch die Pflege in einem Pflegeheim zu einer Pflichtleistung der Krankenkasse gemacht werden und insbesondere die Altersgebrehen als Krankheit anerkannt werden sollten, nachdem die Pflegeaufnahme ohnehin häufig im Anschluß an eine Krankenhausbehandlung erfolgt und die Verlegung vom Krankenhaus in ein Pflegeheim immer dann vom Krankenhaus betrieben wird, wenn der akute Krankheitsfall in einen Dauer- oder chronischen Fall übergegangen ist?

(D)

Nach dem geltenden Recht ist sichergestellt, daß die Krankenkassen die medizinisch notwendige Krankenhausbehandlung eines Versicherten nicht verweigern dürfen. Damit hat der Versicherte — auch wenn im Gesetz noch von einer Kannleistung die Rede ist — **Anspruch auf Krankenhauspflege** in den Fällen, in denen eine Krankheit nur in einem Krankenhaus diagnostiziert oder behandelt werden kann; ein Ermessensspielraum ist nicht mehr gegeben, wenn eine andere Leistung als die Krankenhauspflege nicht in Betracht kommt. Krankenhauspflege ist demnach in den Fällen, in denen sie medizinisch notwendig ist, praktisch zur **Pflichtleistung der Krankenkasse** geworden. Es ist jedoch beabsichtigt, im Rahmen der Weiterentwicklung der Krankenversicherung diese Rechtslage gesetzlich klarzustellen.

Hinsichtlich Ihrer weiteren Frage, ob **Altersgebrehen als Krankheit** anzuerkennen sind, ist zunächst auf die Rechtsprechung zum Krankheitsbegriff hinzuweisen. Nach der Rechtsprechung (vgl. u. a. Entscheidungen des Bundessozialgerichtes, Band 30, S. 151 ff. mit weiteren Hinweisen) ist unter Krankheit im Sinne der Reichsversicherungsordnung ein regelwidriger, einer Heilbehandlung zugänglicher und bedürftiger Körper- oder Geisteszustand zu verstehen. Behandlungsbedürftigkeit ist gegeben, wenn dieser Zustand ohne ärztliche Behandlung nicht mit Aussicht auf Erfolg behoben, gebessert oder vor einer wahrscheinlichen Verschlimmerung bewahrt werden kann oder die ärztliche Behandlung zur Linderung von Beschwerden notwendig ist.

- (A) Wenn Krankheit in dem genannten Sinne vorliegt, besteht Anspruch auf Leistungen der Krankenpflege oder der Krankenhauspflege. Ob und in welchem Umfang bei den von Ihnen angeführten Pflegefällen oder Altersgebrechen nach geltendem Recht die Krankenversicherung mit Leistungen einzutreten hat, kann anhand der aufgezeigten Kriterien nur im Einzelfall entschieden werden.

Im übrigen wird aber die vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung berufene Sachverständigenkommission zur Weiterentwicklung der Krankenversicherung auch die Frage prüfen, ob über das geltende Recht hinaus die Krankenversicherung bei altersbedingter Pflegebedürftigkeit Leistungen übernehmen soll. In diese Prüfung müssen auch Finanzierungsfragen einbezogen werden.

Anlage 69

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Rohde vom 13. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Kater** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 27 und 28):

Kann die Bundesregierung Berichte bestätigen und konkretisieren, wonach die Zahl der außerordentlichen (fristlosen) Kündigungen von Arbeitsverhältnissen in den vergangenen Monaten erheblich zugenommen hat, weil in derartigen Fällen den Arbeitnehmern der sonst bei ordentlichen Kündigungen garantierte Schutz nach § 102 Abs. 5 des Betriebsverfassungsgesetzes vom 15. Januar 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 13) fehlt?

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun bzw. zu veranlassen, um in Zukunft zu verhindern, daß durch außerordentliche (fristlose) Kündigungen von Arbeitnehmern der ihnen zustehende Schutz durch die Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes vom 15. Januar 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 13) bei ordentlichen Kündigungen — besonders die Weiterbeschäftigungsverpflichtung des Arbeitgebers — bewußt umgangen wird?

(B)

Bisher ist der Bundesregierung nicht bekanntgeworden, daß die **Zahl der außerordentlichen Kündigungen** wegen der in § 102 Abs. 5 des Betriebsverfassungsgesetzes genannten Weiterbeschäftigungspflicht bei ordentlichen Kündigungen in der letzten Zeit erheblich angestiegen ist.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Wirksamkeit einer außerordentlichen Kündigung an strenge Voraussetzungen geknüpft ist. Zum anderen ist der Arbeitgeber im Falle der Unwirksamkeit der außerordentlichen Kündigung grundsätzlich verpflichtet, dem Arbeitnehmer den entgangenen Lohn nachzuzahlen, ohne eine entsprechende Gegenleistung erhalten zu haben. Schließlich hat der Arbeitgeber, falls er schuldhaft handelt, dem Arbeitnehmer unter Umständen auch noch einen darüber hinausgehenden Schaden zu ersetzen.

Insofern wirkt das materielle Recht gegen ein Ausweichen auf außerordentliche Kündigungen. Die Frage, wie das geltende Kündigungsrecht in der Praxis angewandt wird, werden wir jedoch sorgsam beobachten.

Anlage 70

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Rohde vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Jobst** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 29):

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Arbeiter der im März 1972 in Konkurs geratenen Kofferfabrik Winter in Furth i. Wald ihren Lohn für den Zeitraum von zwei Monaten vor der Konkurseröffnung noch ausständig haben und mangels Masse im Konkurs nicht durchsetzen können, und ist die Bundesregierung bereit, den betroffenen Arbeitern zu helfen und Maßnahmen zu ergreifen, daß dieses untragbare Ergebnis im Hinblick darauf, daß sie Arbeitslosenunterstützung erhalten hätten, wenn sie die Arbeit niedergelegt hätten, beseitigt wird?

(C)

Wie der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Justiz, Kollege Dr. Bayerl, bereits auf Ihre frühere Anfrage in der Sitzung des Deutschen Bundestages vom 14. Februar 1973 ausgeführt hat, prüft die Bundesregierung zur Zeit die Möglichkeiten, die **Lohnforderungen der Arbeitnehmer für den Fall des Konkurses ihres Arbeitgebers** besser als bisher zu sichern. Ich darf mich insoweit auf die früheren Ausführungen beziehen.

Ich gehe davon aus, daß es möglich sein wird, diese Sicherung durch eine gesetzgeberische Maßnahme so zu verbessern, daß ein so bedauerlicher Fall wie der der Arbeitnehmer der Firma Winter in Zukunft nicht mehr auftreten kann.

Als der Bundesregierung der von Ihnen geschilderte Fall bekanntgeworden ist, hat sie den Sachverhalt eingehend geprüft und ist dabei auf die Grenzen des geltenden Rechts gestoßen. Soweit insbesondere Vorschriften des Arbeitsförderungsgesetzes als Anspruchsgrundlage in Betracht kommen, ergaben sich keine Möglichkeiten, den Arbeitnehmern der in Konkurs geratenen Fabrik einen Lohnausgleich zu zahlen. Insofern darf ich nochmals auf die Bemühungen der Bundesregierung hinweisen, u. a. im Bereich des Konkursrechts geeignete Schritte zur Vermeidung ähnlicher Fälle zu unternehmen, worauf auch der Abgeordnete Simon bereits aufmerksam gemacht hat.

(D)

Anlage 71

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Berkhan vom 15. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Schwencke** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 30 und 31):

Ist der Bundesregierung bekannt, daß gerade in den letzten Wochen wiederum durch Düsenflugzeug-„Knalle“ zahlreiche Sachschäden im Kreis Nienburg entstanden sind und daß diese Lärmbelästigungen auch für die in diesem Bereich liegenden Alters- und Kinderheime sowie Rehabilitationsstätten außerordentlich gefährlich sind?

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um diese umwelt- und gesundheitsfeindlichen Lärmstörungen beseitigen zu helfen?

Ihre Fragen zum **Fluglärm im Raum Nienburg** beantworte ich wie folgt:

1. In der Zeit vom 1. Januar bis zum 4. März 1973 wurden im Raum Nienburg 2 und im westlich angrenzenden Gebiet 63 Überschallflüge durchgeführt.

Aus diesen Räumen sind in den Monaten Januar und Februar dieses Jahres 13 Schadensmeldungen eingegangen.

Es ist der Bundesregierung bekannt, daß der Fluglärm und der **Schallknall** eine Belastung für die Bevölkerung im gesamten Bundesgebiet darstellen. Dabei werden leider auch Alters- und Kinderheime sowie Rehabilitationsstätten und Krankenhäuser betroffen.

- (A) Dem ohne Zweifel zu Recht erhobenen Anspruch auf Abbau der belastenden negativen Umwelteinflüsse, zu denen auch der Fluglärm gehört, steht die ebenfalls berechtigte Forderung nach Gewährleistung der äußeren Sicherheit gegenüber. Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung konkurrieren daher mit dem Bestreben, den Einsatzwert der Streitkräfte zu fördern und zu erhalten.

Meldungen über Schäden an Gebäuden haben das Verteidigungsministerium veranlaßt, vom Curt-Risch-Institut, Hannover, ein wissenschaftliches Gutachten einzuholen. Darin wird gesagt:

„Aus den Berechnungen und den bisher durchgeführten Versuchen ist zu schließen, daß bei unbeschleunigten Horizontalflügen in vorgeschriebenen Flughöhen (11 000 m) von bisher bekannten Flugzeugen die Wirkung des Schallknalls auf tragende Bauteile so gering ist, daß sie vernachlässigt werden darf. Bruchgefahr besteht jedoch für die Glasscheiben, deren Festigkeit unter der Norm liegt oder die mit Verspannung eingebaut sind, bei der Häufung ungünstiger Umstände. Als auslösend für andere Schäden, z. B. Herausfallen des Verstrichs von Dächern, Abfallen von Putz und dergleichen, kommt Schallknall nur für solche Teile in Betracht, die auch schon durch starken Wind gefährdet sind. Für gesunden Putz und Stuck sind keine Schäden zu befürchten.“

2. Um die Auswirkungen des Schallknalls zu mindern, wurde eine Mindestflughöhe von 36 000 Fuß für Überschallflüge (ca. 11 000 m) vorgeschrieben.

- (B) Übungsmäßige Überschallflüge dürfen nur wochentags — montags bis freitags von 08.00 Uhr bis 20.00 Uhr und samstags von 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr unter Radarkontrolle durchgeführt werden.

Sofern diese Übungsflüge nicht an den Einsatzraum gebunden sind, z. B. die der Luftverteidigung, werden sie über der Nordsee ausgeführt. Dichtbesiedelte Gebiete sollen gemieden werden. Dies ist jedoch angesichts der bis zu 80 km breiten Schneise des Schallknalls nicht immer durchführbar. Im Hinblick auf den Verteidigungsauftrag der Streitkräfte können weitergehende Einschränkungen nicht zugesagt werden.

Anlage 72

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Berkhan vom 15. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Zebisch** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 32):

Welche praktischen Erfahrungen hat die Bundesregierung mit dem im Zuge der Neuorganisation der Bundeswehrkantinen seit 1. Juli 1972 im Wehrbereich VI durchgeführten Versuch gesammelt?

Durch den **Truppenversuch** soll geprüft werden, ob durch eine zentrale Kantinenbetriebsgesellschaft unter Wahrung der rechtlichen Selbständigkeit der einzelnen Pächter günstige Verkaufspreise, die Bewirtschaftung auch kleiner Kantinen, die mobile Versorgung übender Truppen und die Bevorratung

von Kantinenwaren für den Verteidigungsfall erreicht werden können. (C)

Die Zeitdauer des Versuches, der mit Kenntnis des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages am 1. Juli 1972 im Wehrbereich VI begann, und am 30. Juni 1974 enden soll, ist für eine abschließende Beurteilung noch zu kurz.

Nachdem nunmehr die **Kantinenpächter im Wehrbereich VI** den Versuch nach besten Kräften fördern, werden die weiteren Versuchsergebnisse für die Beurteilung einer künftigen Kantinenorganisation der Bundeswehr von erheblicher Bedeutung sein.

Bei einem kürzlich angestellten Vergleich von 18 verschiedenen Getränke- und Speisepreisen zwischen den Truppenkantinen und oft von Soldaten besuchten Gastwirtschaften im Wehrbereich VI weisen die Truppenkantinen jetzt ein erheblich niedrigeres Preisniveau auf. Z. B. wird in allen Kantinen Bier vom Faß um 30 % billiger verkauft als im Durchschnitt in den Gastwirtschaften, Kaffee um 60 % niedriger, Wurstbrote um 40 % niedriger.

Auch die umsatzschwachen kleineren Kantinen sind durch den Versuch in den Genuß günstigerer Lieferbedingungen als früher gekommen. Dies ist dadurch möglich, daß eine Stelle mit dem wirtschaftlichen Potential von ca. 100 Betrieben die Preise aushandelt und nicht jeder Pächter für sich allein. Deshalb ist die Bewirtschaftung kleinerer Betriebe im Versuchsgebiet leichter möglich als in anderen Bereichen.

Durch den Versuch konnten auch zusätzliche Erkenntnisse über die Bevorratung mit Kantinenwaren gewonnen werden. (D)

Erfahrungen mit der Versorgung übender Truppen liegen noch nicht vor. Die praktische Untersuchung dieses Problemkreises wurde wegen anderer Anlaufschwierigkeiten bisher noch zurückgestellt.

Anlage 73

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Westphal vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Krockert** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 33 und 34):

Teilt die Bundesregierung meine Auffassung, daß der Mißbrauch des ärztlichen Renommées durch die Funk-, Fernseh- und Anzeigenwerbung und die Inanspruchnahme pseudomedizinischer Empfehlungen zugunsten bestimmter Produkte, insbesondere der kosmetischen Industrie, das allgemeine Gesundheitsbedürfnis zugunsten privaten Gewinnstrebens ausnutzt, die gesundheitspolitische Aufklärungsarbeit in der Bevölkerung beeinträchtigt und an den Tatbestand unlauteren Wettbewerbs grenzt?

Ist die Bundesregierung bereit, das empfehlende Auftreten angebotlicher oder wirklicher Mediziner in der Werbung für einzelne Industrieerzeugnisse zu untersagen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß mit gesundheitsbezogenen Aussagen nicht geworben werden soll.

Schon im Gesetz über die Werbung auf dem Gebiete des Heilwesens vom 11. Juli 1965 (BGBl. I S. 604) sind Bestimmungen gegen den **Mißbrauch gesundheitsbezogener** Werbung für Lebensmittel,

- (A) kosmetische Mittel und für Gegenstände zur Körperpflege enthalten. Sie beziehen sich jedoch nur auf Werbeaussagen, soweit sie sich auf die Erkennung, Beseitigung oder Linderung von Krankheiten, Leiden, Körperschäden oder krankhaften Beschwerden bei Mensch oder Tier erstrecken. Diese Bestimmung hat sich in der zurückliegenden Zeit als nicht sehr wirksam erwiesen. Die Mängel sollen nunmehr im Rahmen des Entwurfs eines Gesetzes zur Gesamtreform des Lebensmittelrechts (Drucksache VI/2310) behoben werden. Im einzelnen verweise ich auf Artikel 1 § 18 und Artikel 6 des Entwurfs. Damit soll unter anderem auch sichergestellt werden, daß künftig weder für Lebensmittel noch für kosmetische Mittel oder Gegenstände zur Körperpflege mit der bildlichen Darstellung von Personen in der Berufskleidung oder bei der Ausübung der Tätigkeit von Angehörigen der Heilberufe, des Heilgewerbes oder des Arzneimittelhandels geworben werden darf.

Anlage 74

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Schmitt-Vockenhausen** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 35):

Ist die Bundesregierung bereit, zusammen mit dem Land Hessen den Plan des Instituts für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik (Bonn) für eine neue, das Landschaftsbild weitgehend schonende Trasse in die Überlegungen für den Bau einer Umgehungsstraße um die Stadt Eltville einzubeziehen?

(B)

Der Plan des Instituts für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik (Bonn) für eine neue Trasse der Umgehungsstraße Eltville, bei der das Landschaftsbild weitgehend geschont werden soll, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Sie ist aber bereit, diese Pläne durch die zuständige Straßenbauverwaltung auf ihre Durchführbarkeit prüfen zu lassen und ggf. in die Überlegungen einzubeziehen. In der Zuständigkeit des Landes läuft z. Z. ein Planfeststellungsverfahren.

Anlage 75

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Milz** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 36 und 37):

Bejaht die Bundesregierung den Ausbau der Bundesbahnstrecke Euskirchen—Liblar im Rahmen des S-Bahnverkehrs, zumal die Anbindung der Stadt Euskirchen an die Ballungszentren Köln und Bonn von besonderer Wichtigkeit ist und der Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen sowie die Deutsche Bundesbahn den Ausbau der Strecke befürworten?

Wäre eine finanzielle Sicherstellung angesichts der Notwendigkeit der Einrichtung dieser Strecke von seiten des Bundes gewährleistet, und wann wäre mit dem Baubeginn zu rechnen?

Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt die Initiativen der **Deutschen Bundesbahn** zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Da es wegen der begrenzten Finanz-, Bau- und Planungskapazitäten nicht möglich ist, alle geplanten S-Bahn-Maßnahmen gleichzeitig in Angriff zu nehmen, hat die Deutsche Bundesbahn im Einvernehmen mit den Ländern die Prioritäten für den Ausbau der einzelnen **S-Bahn-Strecken** abgestimmt. Im Raum Köln hat die bereits im Bau befindliche Strecke von Chorweiler über Köln Hbf nach Bergisch Gladbach erste Priorität.

Angesichts der Tatsache, daß weitere Maßnahmen im Raum Köln Vorrang vor dem **Ausbau des Streckenabschnitts Liblar—Euskirchen** haben werden, kann der Termin für einen Baubeginn auf dieser Strecke z. Z. noch nicht genannt werden.

Die Bundesregierung, die dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang vor dem Individualverkehr einräumt, ist bemüht, ausreichende Mittel für die Förderung der Nahverkehrsvorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereitzustellen.

Anlage 76

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Spranger** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 38 und 39):

Treffen Vermutungen zu, denen zufolge der Ausbau der Autobahnstrecke Ansbach/Ost—Ansbach/West durch die Streichung von Straßenbaumitteln und durch Aufhebung von Ausschreibungen stark verzögert wird?

Zu welchem Zeitpunkt ist nunmehr spätestens mit der Fertigstellung der Teilstrecke Ansbach/Ost—Ansbach/West nach Auffassung der Bundesregierung zu rechnen?

Unter der Voraussetzung der Freigabe der Ausgabermittel des Jahres 1972 für das Haushaltsjahr 1973 stehen die für die planmäßige Weiterführung der **Bauarbeiten auf dem Abschnitt Ansbach/Ost—Ansbach/West** erforderlichen Mittel zur Verfügung.

Der Bundesminister für Verkehr ist bemüht, den angestrebten Fertigstellungstermin 1976 einzuhalten, wenn in den Jahren 1974, 1975 und 1976 ihm ausreichende Straßenbaumittel zur Verfügung stehen.

Anlage 77

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Müller** (München) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 40 und 41):

Kann die Bundesregierung Informationen bestätigen, daß die Deutsche Bundesbahn im Rahmen des Tarifverbands im **Münchener S-Bahnverkehr** auf eine Erhöhung der Fahrpreise drängt?

Ist die Bundesregierung bereit, zur Deckung des **Defizits beim Münchener S-Bahnverkehr** Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Verfügung zu stellen?

(D)

(A) Zu Frage B 40:

Die Bundesregierung kann diese Information nicht bestätigen.

Zu Frage B 41:

Nach dem Grundvertrag über den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund erbringt die Bundesrepublik Deutschland ihren Beitrag durch Leistungen der Deutschen Bundesbahn insbesondere im S-Bahnverkehr. Der Ausgleich zwischen Bund und Bundesbahn ist nicht Gegenstand des Vertragswerks.

Anlage 78

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Picard** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 42 und 43):

Wird die Bundesregierung durch den Gesetzentwurf, den sie in der Antwort auf meine Anfragen in der 15. Sitzung des Bundestags in Aussicht gestellt hat, auch den Transport gefährlicher Güter auf Straßen so regeln, daß die Möglichkeit einer Gefährdung ausgeschlossen wird?

Erwägt die Bundesregierung, den Transport gefährlicher Güter auf Straßen möglichst einzuschränken und ihn weitgehend auf den Schienenweg zu verweisen?

Mit dem im Entwurf vorliegenden Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter soll eine neue und umfassende Rechtsgrundlage für die Beförderung dieser Güter mit allen Verkehrsmitteln geschaffen werden. Die Einzelheiten des Transports gefährlicher Güter werden wie bisher im Wege der Rechtsverordnung geregelt. Der Bundesminister für Verkehr hat für die **Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße** den Entwurf einer Rechtsverordnung fertiggestellt und dem Bundesrat zugeleitet. Die Verordnung soll am 1. Juli 1973 in Kraft treten. Sie regelt die Beförderung gefährlicher Güter im nationalen Bereich abschließend und bringt insbesondere Vorschriften über die Zulassung, die Verpackung und Kennzeichnung der Güter sowie über die Beförderung in geschlossenen Ladungen und Tankfahrzeugen.

Darüber hinaus hat der Bundesminister für Verkehr Vorschläge für den Bau von Tankfahrzeugen mit neuen Sicherheitsmaßstäben ausgearbeitet, die international abgestimmt werden müssen und über die noch in diesem Jahr auf europäischer Ebene verhandelt werden wird. Ziel dieser Vorschläge ist es, die Sicherheit der Beförderung von gefährlichen Gütern in Tankfahrzeugen im Vergleich zum jetzigen Stand wesentlich zu verbessern.

Bereits durch die Verordnung über den Schutz vor Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 23. Juli 1970 ist die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf der Straße der Genehmigung unterworfen. Diese Güter sind in der Verordnung in 2 Listen aufgeführt. Für die Beförderung der Güter der Liste I darf die Genehmigung nur dann erteilt werden, wenn sie nicht auf dem Schienen- oder Wasserweg erfolgen kann. Diese Regelung hat sich bewährt. Sie ist in dem vorher

erwähnten Entwurf einer Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße unter Ausdehnung auf bestimmte weitere Güter übernommen worden. An eine weitere Beschränkung der Beförderung auf der Straße wird zur Zeit nicht gedacht. Es sollen vielmehr die Rechts- und Sicherheitsvorschriften durch die oben erwähnten gesetzlichen Maßnahmen verbessert werden.

Anlage 79

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Holtz** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 44):

Wird die zwischen Langenberg (Rhld.) und Neviges bestehende Bahnlinie weiter betrieben, oder beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn, diese Linie in absehbarer Zeit einzustellen?

Nach Mitteilung der **Deutschen Bundesbahn** beabsichtigt sie zur Zeit nicht, die **Bedienung zwischen Langenberg/Rhld. — Neviges** einzuschränken. Inwieweit sich im Zusammenhang mit der S-Bahn Ruhr und der S-Bahn Wupper andere Gesichtspunkte ergeben, kann beim augenblicklichen Stand der Voruntersuchungen noch nicht gesagt werden.

Anlage 80

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Schmitt-Vockenhausen** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 45):

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, an der Bundesautobahn Frankfurt—Köln im Bereich der Gemeinde Niedernhausen — Ortsteil Königshofen — Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen?

Beim Neubau und Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen ist die Bundesregierung bemüht, die lästigen Auswirkungen aus dem Straßenverkehr gering zu halten. Der Lärmschutz ist nur einer der vielen Belange, die beim Bau einer Straße berücksichtigt und unter Anlegung von strengen Maßstäben gegeneinander abgewogen werden müssen.

Bei der vorgesehenen Verbreiterung der **Autobahn Frankfurt/Main—Köln im Bereich der Gemeinde Niedernhausen — Ortsteil Königshofen** hat es sich infolge von schweren Unfällen aus Verkehrssicherheitsgründen als notwendig erwiesen, die „Theißalkurve“ abzuflachen. Die dadurch bedingte Verringerung des Abstandes zwischen der Autobahn und der Wohnsiedlung Königshofen führt nach einem Gutachten der Bundesanstalt für Straßenwesen zu keiner merkbaren Pegelerhöhung. Die Bundesregierung sieht daher gegenwärtig keine Möglichkeit, **Lärmschutzmaßnahmen** durchzuführen.

Anlage 81

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Evers** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 46):

- (A) Beabsichtigt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die mit Fahrpreisermäßigungen verbundenen **Aktionen der Deutschen Bundesbahn zugunsten von Bürgern im Rentenalter** (Rosa Zeiten) auch auf **Frührentner** ausgedehnt werden, die durch Inanspruchnahme der flexiblen Altersgrenze, durch Invaliderität oder etwa im Rahmen des Sozialplans für Kohle und Stahl vorzeitig aus dem Berufsleben ausgeschieden sind?

Der Bundesminister für Verkehr hat dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn schon vor einiger Zeit erklärt, daß er es begrüßen würde, wenn gelegentlich wieder eine Sonderaktion durchgeführt würde, von der auch die Frührentner Gebrauch machen können. Die Bundesbahn hat zugesagt, diese Frage zu prüfen und dem Bundesminister für Verkehr so bald wie möglich mitzuteilen, ob die frühere Aktion „Rosa Zeiten“, ggf. mit zusätzlichen Vergünstigungen, noch im Laufe des Jahres 1973 wiederholt werden kann.

Anlage 82

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Leicht** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 47 und 48):

Ist es zutreffend, wie aus „Die Rheinpfalz Pfälzer-Tageblatt“ — vom 1. März 1973 zu entnehmen, daß der für dieses Jahr zugesagte Ausbau der Ortsdurchfahrten Bundesstraße 10 Impflingen-Ingelheim, der am 1. April 1973 verbindlich in Angriff genommen werden sollte, wegen Streichung von Bundesmitteln und Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen in Höhe von 80 Millionen DM allein im Bereich Rheinland-Pfalz nicht durchgeführt wird?

Ist die Bundesregierung bereit, die notwendigen Mittel für den Ausbau dieser Ortsdurchfahrten Impflingen-Ingelheim im Zuge der B 10 noch in diesem Jahr bereitzustellen, schon deshalb, weil der gegenwärtige Zustand die notwendige Verkehrssicherheit auf Dauer nicht mehr gewährleistet?

(B)

Es ist beabsichtigt, mit dem **Ausbau der Ortsdurchfahrten Impflingen im Zuge der B 10/B 38 und Billigheim-Ingelheim** im Zuge der B 38 zu beginnen, sobald die Finanzierung unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des Bundesfernstraßenhaushaltes gesichert werden kann. Eine präzise Aussage hierzu ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Da beide Bauvorhaben neu zu beginnende Maßnahmen darstellen, wäre wegen der Vorschriften über die Beschränkungen der vorläufigen Haushaltsführung der Baubeginn auch bei einer möglichen Finanzierung erst nach der Verkündung des Haushaltsgesetzes 1973 möglich.

Anlage 83

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Fuchs** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 49):

Ist die Bundesregierung bereit, angesichts der auch von ihr mehrfach betonten besonderen Dringlichkeit des Autobahneubaus Regensburg—Passau im Rechnungsjahr 1973 wieder mindestens wie im Jahr 1972 50 Millionen DM bereitzustellen und die Überquerung der Talübergänge bei Schöllnach, die naturgemäß eine längere Bauzeit beanspruchen, 1973 in Angriff zu nehmen?

Gemäß laufender Nr. 39 der Kennziffer 1263 des Straßenbauplans 1972 standen für die **BAB-Neubau-strecke Regensburg—Österreichische Grenze** 38,2 Millionen DM zur Verfügung. Im Rahmen eines

übergebietlichen Mittelausgleichs war es in der zweiten Hälfte des Jahres 1972 möglich, diesen Betrag auf über 50 Millionen DM aufzustocken. (C)

Im Entwurf des Straßenbauplans 1973 mußte der gemäß 1. Fünfjahresplan (1971 bis 1975) vorgesehene Ansatz von 43,2 Millionen DM für diese Neubaustrecke wegen der Kürzung des Straßenbauvolumens zunächst um 6,5 Millionen DM auf 36,7 Millionen DM gekürzt werden. Aus den Ausgabe-resten des Jahres 1972 soll nach deren Freigabe für das Haushaltsjahr 1973 aber eine Aufstockung auf den ursprünglichen Ansatz von 43,2 Millionen DM erfolgen. Da die verfügbaren Mittel dazu eingesetzt werden müssen, bereits in Bau befindliche Abschnitte planmäßig bis zur Fertigstellung weiterzuführen, können im Jahre 1973 keine Bauarbeiten auf neuen Streckenabschnitten aufgenommen werden. Deshalb kann auch nicht mit dem Bau des **Talüberganges bei Schöllnach** begonnen werden.

Anlage 84

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Mursch** (Soltau-Harburg) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 50 und 51):

Welche Folgerungen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa aus der Mitteilung des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr zu den Fragen Nr. 104 und 105 (Drucksache 7/156) in der Fragestunde des Deutschen Bundestages am 16. Februar 1973 gezogen, daß die grundsätzliche Ablehnung der Einstellung von weiblichen Piloten mit dem Grundgesetz nicht vereinbar ist? (D)

Wird die Bundesregierung erforderlichenfalls ihre nunmehrige Auffassung über die Grundgesetzwidrigkeit im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa durchsetzen?

Zu Frage B 50:

Der Vorstand der **Deutschen Lufthansa** hat in seiner Sitzung am 6. März 1973 die Frage der **Beschäftigung weiblicher Piloten** eingehend erörtert. Der Vorstand ist zu der Auffassung gekommen, daß kein Anlaß bestehe, von der bisherigen Einstellungspraxis abzuweichen. Die Deutsche Lufthansa ist entschlossen, notfalls ein Musterprozeßverfahren bis zur rechtskräftigen Entscheidung zu führen.

Zu Frage B 51:

Ich habe der Deutschen Lufthansa meine Rechtsauffassung in diesen Fragen mitgeteilt. Diese Auffassung wird auch im Aufsichtsrat vertreten werden. Die Möglichkeit der Durchsetzung dieser Auslegung des Grundgesetzes ist allein nach den aktienrechtlichen Vorschriften zu beurteilen.

Im übrigen nehme ich Bezug auf meine Antwort zu Frage 105 der Fragestunde am 16. Februar 1973, in der darauf hingewiesen wurde, daß kein Zweifel darüber bestehen darf, daß die Verantwortung für die betrieblichen und auch für die arbeitsrechtlichen Entscheidungen allein bei den Organen der Deutschen Lufthansa liegt.

(A) **Anlage 85****Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Jahn** (Braunschweig) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 52):

Welches sind die Gründe für die Streichung des Flugzeugs für das Luftfahrtbundesamt, nachdem sich alle Beteiligten für die Beschaffung dieses Flugzeugs im Interesse der Durchführung der Aufgaben des Amtes eingesetzt haben und die Inübnung der beträchtlich gestiegenen Zahl von Inhabern höherer Erlaubnisse im Luftfahrtbundesamt dringend notwendig ist und zumal es unverständlich bleibt, daß „Kosten für fliegerische und technische Fortbildung und Inübnungshaltung“ um das Doppelte der Forderung des Luftfahrtbundesamtes erhöht wurden und damit einen Betrag ausmachen, der nahezu die Hälfte des Anschaffungspreises für das vom Bundesamt vorgeschlagene billigste Flugzeug ausmacht?

Die Ausgaben für den Einsatz eines eigenen **Flugzeuges des Luftfahrt-Bundesamtes** mußten bisher zurückgestellt werden, weil vorrangig die räumlich getrennte Unterbringung in Braunschweig behoben und der personelle Ausbau des Amtes gefördert werden mußte. Außerdem mußten für eine rationelle Arbeitsweise des Amtes zusätzliche Sachausgaben — unter anderem auch für die technische und fliegerische Fortbildung und Inübnungshaltung der Fachkräfte — bereitgestellt werden. Nur dadurch war es möglich, die Effizienz des Amtes unter den gegebenen Umständen so schnell wie möglich zu verbessern.

Im übrigen sind bei einem Kostenvergleich zwischen den erhöhten Mitteln für die technische und fliegerische Fortbildung und Inübnungshaltung und den Aufwendungen für ein eigenes Flugzeug neben den Anschaffungskosten auch die Aufwendungen für die Haltung sowie die Personalausgaben für den Flugzeugführer und das Wartungspersonal zu berücksichtigen. Bei einem solchen Vergleich darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß bei Flugunfalluntersuchungen im allgemeinen neben den Kosten für den Einsatz des Flugzeuges weiterhin Aufwendungen für die Entsendung der für diese Zwecke speziell ausgerüsteten Kraftfahrzeuge anfallen.

(B)

Anlage 86**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Simpfendörfer** (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 53 und 54):

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß in bevölkerungsarmen, strukturschwachen **ländlichen Räumen** der **Aufbau bzw. Ausbau öffentlicher Nahverkehrssysteme** teurer ist als die Weiterentwicklung des Individualverkehrs durch Straßenbau und daß auf Grund überdurchschnittlicher Fahrzeugdichte pro Kopf der Bevölkerung in solchen Räumen die Belastung durch die Erhöhung der Mineralölsteuer zwangsläufig höher sein wird als in Verdichtungsräumen, wo Arbeitnehmer auf öffentliche Nahverkehrsmittel umsteigen könnten?

Welche Konsequenzen für Bauzeiten und Höhe der Finanzierungsmittel hat die beabsichtigte Verlagerung der Verkehrsausgaben des Bundes auf den öffentlichen Nahverkehr, für den Ausbau des Nahverkehrs und für den Bundesfernstraßenbau in Baden-Württemberg, und in welcher Weise werden die Zeitpläne für den Weiterbau der **Bundesautobahn Heilbronn—Nürnberg** und **Heilbronn—Würzburg** davon betroffen?

Zu Frage B 53:

(C)

Was den ersten Teil Ihrer Frage betrifft, möchte ich darauf hinweisen, daß die Vorhaltung des Schienenverkehrs in ländlichen Räumen eine sehr kostspielige Angelegenheit ist. Die Unterdeckung im Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn ist deshalb vor allem darauf zurückzuführen.

Andererseits ist die von Ihnen unterstellte Auffassung, die Fahrzeugdichte pro Kopf der Bevölkerung liege in ländlichen Räumen über der in Verdichtungsräumen, unzutreffend. Vielmehr ist eine Angleichung festzustellen. Die Motorisierung hat in den Verdichtungsräumen früher eingesetzt; 1959 lag die Motorisierungsdichte in den Verdichtungsräumen um 15 v. H. über dem Bundesdurchschnitt, 1969 zu 3 v. H. Da auch die Fahrleistungen in den Verdichtungsräumen höher liegen, kann nicht davon gesprochen werden, daß die Belastung der Bevölkerung in ländlichen Räumen durch die Erhöhung der Mineralölsteuer zwangsläufig höher sein wird.

Zu Frage B 54:

Nach der Kürzung beträgt der Ansatz der Straßenbaumittel für Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg im Jahre 1973 noch 688,1 Millionen DM. Es ist zu erwarten, daß, wie es stets der Fall war, die Haushaltsreste des Vorjahres wieder dem Straßenbau zugeführt werden. Dadurch dürften sich die Auswirkungen der Kürzung auf den Bundesfernstraßenbau wesentlich verringern.

Es ist außerdem beabsichtigt, um die Kürzungen möglichst ohne einschneidende Wirkung aufzufangen, folgendes zu tun: (D)

Maßnahmen, deren Baustand mindestens 60 % erreicht hat, werden ohne Verzögerung weitergeführt.

Kürzungen werden möglichst an solchen Maßnahmen vorgenommen, die ohnehin durch Schwierigkeiten im Planfeststellungsverfahren o. ä. Verzögerungen erfahren haben, oder die aus anderen Gründen nicht an einen festen Fertigstellungstermin gebunden sind.

Durch flexible Anwendung des Mittelausgleichs sollen Härten möglichst vermieden werden.

Genauere Angaben über die Konsequenzen für einzelne Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues und des Nahverkehrs in Baden-Württemberg lassen sich bis zur Verabschiedung des Haushaltes 1973 zunächst nicht machen.

Die Bauarbeiten im Zuge der Bundesautobahn Heilbronn—Nürnberg und der Bundesautobahn Heilbronn—Würzburg sind davon nicht betroffen. Ein zügiger Weiterbau beider Autobahnen ist gesichert.

Anlage 87**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Sick** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 55 und 56):

- (A) Erkennt der Bundesverkehrsminister die dringende Notwendigkeit für den beschleunigten Bau der Reststrecke der schleswig-holsteinischen Autobahn (A 10) von Jagel bis zur deutsch-dänischen Grenze bei Flensburg sowohl als wichtige strukturelle Maßnahme als auch im Hinblick auf den Beitritt Dänemarks zur EWG und die dadurch zu erwartende Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüter- und Personenverkehrs an?

Welche Termine sind für die Fertigstellung dieses Autobahnabschnitts sowohl in seiner ganzen Länge als auch für die einzelnen Teilabschnitte, und zwar nach der Bauplanung wie nach der Finanzierungsplanung, festgelegt?

Der Bundesminister für Verkehr mißt dem **Weiterbau der Bundesautobahn Hamburg—Flensburg** von Busdorf südlich Schleswig bis zur deutsch-dänischen Grenze bei Flensburg die ihr gebührende besondere Bedeutung bei. Hierüber hat die Presse vor wenigen Tagen mehrfach berichtet. Herr Minister Dr. Lauritzen hat die **Termine des Autobahnbaues in Schleswig-Holstein** am 2. März 1973 in einem Gespräch mit dem dänischen Minister für öffentliche Arbeiten und Umweltschutz abgestimmt und mitgeteilt, daß die Bundesautobahn Hamburg—Flensburg im Abschnitt zwischen Busdorf südlich Schleswig und Flensburg im Jahre 1976 und die Reststrecke von Flensburg bis zur Bundesgrenze gleichzeitig mit der dänischen Teilstrecke von der Bundesgrenze bis nördlich Apenrade im Jahre 1978 fertiggestellt werden sollen.

Anlage 88

Antwort

- (B) des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Rollmann** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 57 und 58):

Welche Konsequenzen ergeben sich aus der fernschriftlichen Ankündigung einer Neugestaltung der tariflichen und abfertigungsdienstlichen Grundlagen nach dem Reglement für den internationalen Verkehr durch die Bundesbahndirektion Hamburg gegenüber den Reisebüros und der darin enthaltenen Mitteilung, es sei zu erwarten, daß der DB DR-Verkehr ab 1. April 1973 nach den Bestimmungen des internationalen Verkehrs abgewickelt wird?

Hält die Bundesregierung auch im Eisenbahnverkehr an ihrer Auffassung fest, daß die beiden Staaten in Deutschland füreinander nicht Ausland sein können?

Zur Vereinfachung und Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs ist seit langem gefordert worden, daß im **Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn** durchgehende **Tarife** eingeführt werden. Diesem berechtigten Wunsch konnte nur dadurch entsprochen werden, daß — wie im Verkehr mit allen anderen Nachbarbahnen — auch im Verkehr mit der Deutschen Reichsbahn die **Anwendung der Internationalen Übereinkommen** über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und über den Eisenbahn-Frachtverkehr (CIM) vereinbart wurde. In Artikel 11 des Verkehrsvertrages und des ihn ergänzenden Schriftwechsels ist deshalb die Geltung der Übereinkommen CIM und CIV für den Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn ausdrücklich vorgesehen. Die von der Bundesrepublik und von der DDR beantragte Mitgliedschaft in beiden Übereinkommen wird am 1. April 1973 wirksam werden.

Zur Zeit finden zwischen Bundesbahn und Reichsbahn Verhandlungen statt, in denen die Einzelheiten

der auf der Basis der CIV zu vereinbarenden durchgehenden Tarife festgelegt werden sollen. Darauf bezog sich die von Ihnen zitierte Mitteilung der Bundesbahndirektion in Hamburg. Der Reiseverkehr zwischen den beiden deutschen Staaten wird auf diese Weise erheblich erleichtert werden. Vor allem können künftig, voraussichtlich ab 1. Mai 1973, allgemein Rückfahrkarten gelöst werden, z. B. auch von Studierenden in Berlin für Fahrten zu ihren Eltern und von in Berlin Beschäftigten, die dort getrennt von ihren Familien wohnen, zu den Angehörigen in der Bundesrepublik.

Die Bundesregierung hält an ihrem — schon während der Beratungen über den Verkehrsvertrag in den Gremien des Deutschen Bundestages und des Bundesrates vertretenen — Standpunkt fest, daß die gleichberechtigte und uneingeschränkte Mitgliedschaft der beiden deutschen Staaten in internationalen Organisationen der besonderen Lage in Deutschland, die nach Abschluß des Grundvertrages bestehen bleibt, nicht widerspricht. Die Teilnahme an den Übereinkommen CIM und CIV führt nicht dazu, daß die DDR ein ausländisches Verkehrsgebiet wird.

Der Eisenbahnverkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn wird zwar zukünftig nach den für den internationalen Verkehr geltenden Vorschriften abgewickelt werden; er wird hierdurch jedoch nicht zu einem Auslandsverkehr.

Anlage 89

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Dr. Kunz** (Weiden) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 59 und 60):

Bis wann ist mit der Freigabe der **Deckenbaumittel für neue Maßnahmen auf Bundesstraßen des Zonenrandgebietes** zu rechnen, da sonst die unterbeschäftigte Tiefbauindustrie dieses Raumes Entlassungen vornehmen muß?

Welche Priorität räumt die Bundesregierung dem **Ausbau der B 299 zwischen Falkenberg und Erbdorf** (Kreis Tirschenreuth) ein?

Zu Frage B 59:

Neue Maßnahmen können bis zur Verkündung des Haushaltsgesetzes 1973 nicht begonnen werden (Artikel 111 GG). Laufende Maßnahmen dagegen dürfen im Rahmen der Bestimmungen über die vorläufige Haushalts- und Wirtschaftsführung fortgeführt werden.

Zu Frage B 60:

Der Ausbau der Bundesstraße 299 zwischen Falkenberg und Erbdorf ist in zwei Dringlichkeitsstufen gegliedert:

Die Teilstrecke Erbdorf—Reuth ist in die 1. Dringlichkeit, die Teilstrecke Reuth—Falkenberg in die 2. Dringlichkeit eingestuft. Es ist beabsichtigt, mit dem Ausbau östlich Erbdorf bei Krummenaab noch in diesem Jahr zu beginnen.

(C)

(D)

(A) **Anlage 90****Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Sauter** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 61 und 62):

Ist zu befürchten, daß durch die vorgesehene Kürzung der Straßenbaumittel eine Verzögerung des Ausbaus der Ortsumgehungen Oberndorf, Villingendorf, Rottweil-Zimmern und Neufra im Zuge der B 14 entsteht?

Wird der Ausbau der B 462 zwischen Schramberg und Dunningen im Jahre 1973 durchgeführt?

Bei den geplanten **Ortsumgehungen von Oberndorf, Villingendorf und Rottweil-Zimmern** im Zuge der Bundesstraße 14 sowie bei dem Ausbau der **Bundesstraße 462 zwischen Schramberg und Dunningen** handelt es sich um Maßnahmen, die im Haushaltsjahr 1973 neu begonnen werden sollen. Dies bedeutet, daß vor einer Entscheidung über die Bauinangriffnahme die parlamentarische Behandlung des Bundeshaushalts 1973 abgewartet werden muß, da nach den Grundsätzen der vorläufigen Haushaltsführung der Beginn neuer Maßnahmen erst nach Feststellung des Haushalts möglich ist. Die Weiterführung des Grunderwerbs wird hiervon allerdings nicht betroffen.

Die von Ihnen ebenfalls erwähnte Verlegung der **Bundesstraße 14 bei Neufra** ist bereits im Gang. Die hier laufenden Arbeiten werden trotz der Kürzungen weitergeführt.

(B)

Anlage 91**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Lenzer** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Fragen B 63 und 64):

Wie beurteilt die Bundesregierung den gesetzlich fixierten **Unterschied zwischen Kraftdroschken und Mietwagen**, und mit welcher Begründung hält sie möglicherweise daran fest?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch Maßnahmen wie z. B. Einbau eines Fahrpreisanzeigers in Mietwagen, einheitliche Kennlichmachung der Fahrzeuge usw. ein fairerer **Wettbewerb zwischen beiden Gruppen** erreicht werden könnte?

In Beantwortung Ihrer Fragen darf ich eine Abschrift meiner dem Kollegen Kater erteilten Antwort zum gesamten Fragenkomplex beifügen. *) In Ergänzung hierzu bemerke ich, daß die gesetzlich fixierte Unterscheidung der beiden Verkehrsformen nicht nur jahrelanger — auch im Ausland — bewährter Übung entspricht. Das Bundesverkehrsministerium hat schon vor einer Reihe von Jahren im Einvernehmen mit den obersten Landesverkehrsbehörden, den kommunalen Spitzenverbänden sowie den Verkehrsverbänden geprüft, ob eine Zusammenlegung der beiden Verkehrsformen notwendig und empfehlenswert ist. Im Ergebnis ist die Frage verneint worden. Der Aufgabenkreis der Taxe und des Mietwagens sowie des Benutzerkreises sind durchaus auch heute noch unterschiedlich. Damit jedoch der Entwicklungsprozeß im Auge behalten und

*) Siehe Anlage 33

laufend geprüft wird, hat das Bundesverkehrsministerium einen Forschungsauftrag vergeben, der sich mit der Integration der Taxen in den öffentlichen Nahverkehr beschäftigt. Gleichzeitig soll dabei auch die Frage geprüft werden, ob für die Zukunft an einer Unterscheidung zwischen Taxen- und Mietwagenverkehr festgehalten werden soll. Hierbei werden nicht nur praktische, sondern wird auch eine Vielzahl Fragen rechtlicher Art zu behandeln sein. Das Gutachten soll Ende dieses Jahres vorliegen. (C)

Anlage 92**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Lagershausen** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 65):

Hält die Bundesregierung einen Baubeginn der Überbrückungs- bzw. Untertunnelungsbauwerke der Weser oder Elbe im Zuge der geplanten Küstenautobahn schon in den Jahren 1976/77 für möglich unter der Voraussetzung einer Vorfinanzierung durch Dritte, und ist die Bundesregierung bereit, eine solche Vorfinanzierung später abzulösen?

Ein Baubeginn 1977 dürfte möglich sein, wenn die Finanzierung gesichert ist. Für den **Elbeübergang** ist ab 1975 die Bereitstellung von Mitteln vorgesehen. Schwieriger ist die Finanzierung des **Weserüberganges**. Eine Vorfinanzierung durch Dritte wäre wohl theoretisch möglich. Wie lange sie dauern müßte und wann sie durch den Bund abgelöst werden könnte, wird entscheidend von der dann bestehenden Finanzlage abhängen. Der Bundeshaushalt ist ohnehin beträchtlich durch den Kapitaleinsatz für Darlehen belastet. (D)

Anlage 93**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Engelsberger** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 66):

Trifft es zu, daß für den Ausbau der Ortsumgehung Schleching im Zuge der B 307 jahrelang die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestanden hätten, der Ausbau jedoch auf Grund von Differenzen über die Trassenführung nicht erfolgt sei?

Es trifft nicht zu, daß für den Bau einer **Ortsumgehung Schleching im Zuge der B 307** jahrelang Mittel zur Verfügung gestanden haben. Differenzen über die Trassenführung bestehen nicht. Es ist jedoch vorgesehen, zunächst die Ortsdurchfahrt von Schleching auszubauen. Wegen Grunderwerbsschwierigkeiten und wegen des begrenzten Finanzvolumens sowie einer Vielzahl vordringlicher Baumaßnahmen war es bisher jedoch nicht möglich, den Ausbau dieser Ortsdurchfahrt zu finanzieren.

Anlage 94**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Zebisch** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 67):

- (A) Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um die **Anbindung Ostbayerns an das Inter-City-Verkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn** zu fördern?

Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn, die ihr Fahrplanangebot in eigener Zuständigkeit gestaltet, wird Ost-Bayern ab Sommerfahrplan 1973 besser als bisher an das Intercity-Netz angebunden. Unter Einschluß einer D-Zug-Neuleistung werden insgesamt durch neun schnellfahrende Züge des Intercity-Ergänzungssystems gute Zu- und Abgangsmöglichkeiten in Nürnberg an das übrige Intercity-Netz hergestellt.

Anlage 95

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Haar vom 14. März 1973 auf die Schriftlichen Fragen des Abgeordneten **Müller** (Nordenham) (SPD) (Drucksache 7/296 Fragen B 68 und 69):

Ist die Prüfung der Standorteignung eines Großflughafens Bremen II im Raum Hude/Oldenburg in das vorhandene Flugsicherungssystem des dortigen Luftraums noch aktuell, nachdem der zuständige Verkehrsminister des Landes Niedersachsen Zeitungsmeldungen zufolge erklärt hat, daß er den jetzigen Vorschlag (Hude) der bremisch-niedersächsischen Kommission nicht billige und die Vertreter seines Ministeriums angewiesen habe, nach anderen realisierbaren Alternativen für einen Flughafen Bremen II zu suchen?

Sind Alternativvorschläge in räumlicher Nähe wie Elsfleth oder Brake überhaupt noch realisierbar, nachdem Hude/Oldenburg als Standort nicht mehr in Frage kommt?

- (B) Eine **flugsicherungstechnische Überprüfung von Standorten für einen Verkehrsflughafen Bremen II** ist beim gegenwärtigen Stand des Projektes nicht aktuell. Die von den beiden Ländern Bremen und Niedersachsen mit der Suche geeigneter Standorte beauftragte Kommission hat in ihrem Abschlußbericht empfohlen, die flugsicherungstechnische Eignung ihrer beiden **Standortvorschläge im Raum Hude/Brake** durch einen besonderen Arbeitsstab überprüfen zu lassen. Von den beiden Ländern ist bisher ein solcher Arbeitsstab nicht einberufen worden; sie haben deshalb in dieser Frage die Bundesanstalt für Flugsicherung noch nicht eingeschaltet. Aufgrund dieses Sachstandes ist es gegenwärtig auch nicht möglich, über andere Standortmöglichkeiten diesbezügliche Aussagen zu machen.

Anlage 96

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Rohde vom 13. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Wuwer** (SPD) (Drucksache 7/296 Frage B 70):

Gedenkt die Bundesregierung, Konsequenzen aus den Untersuchungen der nordrhein-westfälischen Landesregierung zu ziehen, die u. a. ergeben haben, daß die behördlich geforderte Wohnfläche für Gastarbeiter in den meisten Fällen unterschritten wird und die Mietgestaltung angesichts des mangelnden Komforts keineswegs in Ordnung ist?

Die verschiedenen **Untersuchungen zur Wohnsituation ausländischer Arbeitnehmer**, wie sie z. B. in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg oder auf regionaler Ebene in München und Frankfurt durchgeführt worden sind, haben die Bundes-

regierung in ihrer Auffassung bestärkt, daß es **wirksamer Rechtsgrundlagen** bedarf, um die neuen Richtlinien über die Unterkünfte ausländischer Arbeitnehmer vom 29. März 1971 durchzusetzen. Die Bundesregierung hat deshalb ihren Gesetzentwurf über Mindestanforderungen an Unterkünfte für Arbeitnehmer, der in der letzten Legislaturperiode nicht mehr beraten werden konnte, den parlamentarischen Körperschaften erneut zur Beratung zugeleitet. Durch dieses Gesetz soll eine rechtswirksame Kontrolle der von den Arbeitgebern zur Verfügung gestellten Unterkünfte erreicht werden. Darüber hinaus hat die Bundesregierung die Sichtvermerkseinreise von ausländischen Arbeitnehmern sowohl aus den Herkunftsländern als auch aus Drittländern weiter eingeschränkt, damit sich die Bundesanstalt für Arbeit bei der Anwerbung ausländischer Arbeitnehmer verstärkt einschalten kann. Bei einer Anwerbung über die Bundesanstalt ist der Nachweis einer den Richtlinien entsprechenden, vom Arbeitsamt überprüften Unterkunft Voraussetzung für die Vermittlung.

Im Bereich der Familienwohnungen muß vor allem der Mangel an geeignetem Wohnraum beseitigt werden. Hierzu sollen die auf Initiative der Bundesregierung in Nordrhein-Westfalen erprobten Modelle für den Ausländerwohnungsbau ausgeweitet werden. Im Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wird darüber hinaus eine bundeseinheitliche Regelung zur Verbesserung der Wohnverhältnisse vorbereitet. Mit diesem Gesetz soll zugleich Wohnungsmißständen begegnet werden, die durch mangelhafte Instandhaltung oder Überbelegung von Wohnräumen entstehen.

Anlage 97

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Dr. Hauff vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Dr. Jahn** (Braunschweig) (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 71):

Ich frage die Bundesregierung, ob sie bereit ist, entsprechend dem Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und in Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Europäischen Parlaments im **Bereich der Schaffung einer Urananreicherungs-kapazität auf Gemeinschaftsebene** anstatt dem von ihr bisher befürworteten Koordinierungsausschuß der Errichtung eines gemeinsamen Unternehmens im Sinne des Euratomvertrags zuzustimmen?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß angesichts der bereits bestehenden industriellen Strukturen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht das „Gemeinsame Unternehmen“, sondern ein Koordinierungsausschuß der geeignete organisatorische Rahmen ist, in dem auf der Ebene der Gemeinschaft die für spätere Entscheidungen notwendigen Unterlagen erarbeitet und die verschiedenen Initiativen auf diesem Gebiet koordiniert werden können.

Ob das „Gemeinsame Unternehmen“ die geeignete Organisationsform für eine darauf folgende Phase der eigentlichen industriellen Tätigkeit auf dem Gebiet der Urananreicherung ist, sollte einer späteren Entscheidung vorbehalten bleiben.

(A) Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, von dieser Haltung abzugehen, zumal sich auch die Kommission dieser Meinung angeschlossen hat und in Kürze eine entsprechende Neufassung ihres Vorschlages vorlegen wird.

Anlage 98

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Dr. Hauff vom 14. März 1973 auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten **Handlos** (CDU/CSU) (Drucksache 7/296 Frage B 72):

Hält die Bundesregierung an ihrer Absicht fest, als Einzelmaßnahme und ohne das Vorliegen einer Gesamtplanung für den ostbayerischen Grenzraum abzuwarten, das Verwaltungspostamt Grafenau aufzulösen, und setzt sie sich damit und mit der etwa vorgesehenen Auflösung weiterer Bundesdienststellen im Zonenrandgebiet nicht in Widerspruch zu der auch von ihr bestätigten Absicht, die unbestreitbare Benachteiligung des bayerischen Zonenrandgebiets zugunsten der Ballungsräume müsse aufhören?

Die Bundesregierung hält an der beabsichtigten (C) Änderung der Organisationsform des **Postamts Grafenau** fest. Diese Änderung betrifft ausschließlich Angelegenheiten des inneren Verwaltungsdienstes. Sie ist auch keine Einzelmaßnahme, sondern Teil einer seit Jahren für den Raum Deggendorf—Platting—Regen—Grafenau bestehenden Gesamtplanung, die ihrerseits der Neuordnung der postalischen Aufbauorganisation im gesamten Bundesgebiet entspricht, bisher aber insbesondere wegen personeller und räumlicher Schwierigkeiten in dem genannten Raum nicht durchgeführt werden konnte. Für die Postversorgung der Stadt Grafenau werden sich keine Nachteile ergeben. In Grafenau wegfallende Aufgaben des Verwaltungsdienstes werden anderen Postämtern im Zonenrandgebiet übertragen, freiwerdende Dienstkräfte bei Dienststellen innerhalb dieses Gebietes eingesetzt werden. Es wird daher durch die Neuordnung auch keine Benachteiligung des **bayerischen Zonenrandgebietes** eintreten.

(B)

(D)

