

Fragen

für den Monat August 1980 mit den dazu erteilten Antworten

Teil II*)

| | Seite |
|--|-------|
| Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern | 2 |
| Geschäftsbereich des Bundesministers für Wirtschaft | 3 |
| Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung | 7 |
| Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung | 8 |
| Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen | 13 |
| Geschäftsbereich des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau | 19 |
| Geschäftsbereich des Bundesministers für Forschung und Technologie | 24 |

*) Teil I Drucksache 8/4464

Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern

1. Abgeordneter **Dr. Probst**
(CDU/CSU) Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, warum beim Bau eines Kernkraftwerks sowjetischer Bauart in Finnland von den dortigen Sicherheitsbehörden zusätzliche Sicherheitseinrichtungen vorgeschrieben worden sind, und ist ihr bekannt, ob es zutrifft, daß diese sicherheitstechnischen Nachrüstungsmaßnahmen etwa 50 v. H. der Investitionskosten ausgemacht haben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs von Schoeler vom 19. August

Die in Finnland geltenden Sicherheitsanforderungen an Kernkraftwerke orientieren sich an der westlichen Sicherheitsphilosophie. Beim Kauf von Reaktorblöcken sowjetischer Bauart für den Standort Loviisa hatte Finnland die sowjetische Reaktortechnik mit westlicher Reaktortechnik harmonisiert. Hierbei erhielten die beiden Reaktoranlagen in Loviisa insbesondere ein spezielles Reaktorgebäude, das gegen die bei einem Störfall zu erwartenden Folgebelastungen ausgelegt ist. Des weiteren wurde die Anlage mit elektrischen Meß- und Regeleinrichtungen (Leittechnik) einer deutschen Reaktorherstellerfirma ausgerüstet.

Über die Mehrkosten dieser zusätzlichen Maßnahmen liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

2. Abgeordneter **Dr. Probst**
(CDU/CSU) Hält es die Bundesregierung im Hinblick darauf für angemessen, wenn sie bezüglich der gleichartigen sowjetischen Kernkraftwerke vom Typ Nowoworonesch 440 jenseits der Grenze zur „DDR“ und zur CSSR wegen der Entfernung dieser Kernkraftwerke und der überwiegenden westlichen Windrichtungshäufigkeit keine Gefährdung der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland unterstellt, und beabsichtigt der Bundeskanzler, dieses Thema bei seinem vorgesehenen Treffen mit SED-Generalsekretär Honecker zur Sprache zu bringen, nachdem die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der CDU/CSU betreffend den Sicherheitsstandard von Kernkraftwerken in der „DDR“ und in der Tschechoslowakei (Drucksache 8/3873), erklärte, daß sie über die Sicherheitsvorkehrungen bei Kernkraftwerken östlicher Bauart nicht unterrichtet ist?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs von Schoeler vom 19. August

Die Unterschiedlichkeit der Reaktorkonzepte in Ost und West allein berechtigt noch nicht zur Schlußfolgerung, daß Kernkraftwerke sowjetischer Bauart nicht ausreichend sicher seien. In Anbetracht der unterschiedlichen und voneinander unabhängigen Entwicklungen bei der friedlichen Anwendung der Kernenergie in Ost und West ist es verständlich, daß auch die Gewährleistung der Sicherheit von Kernkraftwerken unterschiedliche Wege ging.

Es gibt allerdings Anhaltspunkte, die vermuten lassen, daß in der Bundesrepublik Deutschland strengere Anforderungen gestellt werden als bei Kernkraftwerken sowjetischer Bauart. Während bei sowjetischen Kernkraftwerken die Vermeidung von Störfällen durch eine robuste Auslegung der Komponenten und Systeme im Vordergrund steht, wird in unserem Lande zusätzlich auch ein großer Aufwand zur Eingrenzung von Störfallfolgen betrieben. Deshalb ist die Bundesregierung um bilaterale Kontakte mit den zuständigen Behörden auf dem Gebiet der Reaktorsicherheit und des Strahlenschutzes in der DDR und anderen Ostblockstaaten sowie in den internationalen Atomenergieorganisationen bemüht.

Die von Ihnen angesprochene Problematik wird deshalb auch in die Vorbereitung der vorgesehenen Gespräche des Herrn Bundeskanzlers mit dem Vorsitzenden des Staatsrats der DDR einbezogen.

3. Abgeordneter **Dr. Hupka** (CDU/CSU) Warum soll der „gesetzliche Feiertag“ 17. Juni nicht der Nationalfeiertag der Bundesrepublik Deutschland sein?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs von Schoeler vom 26. August

Der Deutsche Bundestag hat im Jahr 1953 entschieden, daß der 17. Juni nicht der Nationalfeiertag der Bundesrepublik Deutschland sein soll. Dem Deutschen Bundestag lagen seinerzeit zwei Gesetzentwürfe vor (Drucksachen 4624 und 4625 der 1. Wahlperiode). Während der eine sich auf die Bestimmung beschränkte, der 17. Juni sei nationaler Gedenktag, sah der andere vor, den 17. Juni zum — arbeitsfreien — deutschen Nationalfeiertag zu erklären. Keiner der beiden Gesetzentwürfe fand die Zustimmung des Deutschen Bundestages. Statt dessen verabschiedete dieser das Gesetz über den Tag der deutschen Einheit vom 4. August 1953 (BGBl. I S. 778). Danach ist der 17. Juni der Tag der deutschen Einheit (§ 1) und als solcher gesetzlicher Feiertag (§ 2), nicht aber der Nationalfeiertag der Bundesrepublik Deutschland.

Präzisiert schließlich hat den Charakter des gesetzlichen Feiertages 17. Juni die Proklamation des Bundespräsidenten vom 11. Juni 1963 (BGBl. I S. 397). Diese schließt mit den Worten:

„Ich erkläre den 17. Juni — den ‚Tag der deutschen Einheit‘ — zum ‚Nationalen Gedenktag des Deutschen Volkes‘.“

In dieser Proklamation hat der Herr Bundespräsident darauf hingewiesen, daß der Jahrestag des Aufstands vom 17. Juni 1953 ein Tag der Besinnung und der Mahnung sei und sein Sinngehalt mit seiner Bestimmung zum Feiertag verändert würde.

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, von der Proklamation des Bundespräsidenten und den ihr zugrundeliegenden Erwägungen abzurücken.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Wirtschaft

4. Abgeordneter **Wolfram** (Recklinghausen) (SPD) Wie beurteilt die Bundesregierung die Entscheidung der iranischen Regierung, die Niederlassungen von sechs deutschen Pharmaunternehmen praktisch zu enteignen, und was gedenkt sie dagegen zu tun?
5. Abgeordneter **Wolfram** (Recklinghausen) (SPD) Prüft die Bundesregierung, gegebenenfalls gleichartige Gegenmaßnahmen zu ergreifen, falls die iranische Regierung ihre Entscheidung nicht zurücknimmt?

Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen vom 22. August

Die Bundesregierung hat sich unmittelbar nach Bekanntwerden der iranischen Maßnahmen durch die deutsche Botschaft in Teheran an die iranischen Regierungsstellen gewandt und diese nachdrücklich auf die Notwendigkeit zur Beachtung des bestehenden Investitionsförderungsvertrags hingewiesen. Parallel hierzu wurden im Bundeswirtschaftsministerium mit den Vertretern der betroffenen Pharmaunternehmen die Möglichkeiten des weiteren Vorgehens eingehend erörtert.

Die iranische Seite zeigte sich gesprächsbereit. In mehreren Gesprächsrunden, an denen für die deutsche Seite die in Iran tätigen Pharmaunternehmen und die Botschaft in enger Abstimmung mit der Bundesre-

gierung teilnahmen, wurde versucht, die iranische Regierung zu einem Einlenken zu veranlassen. In dem über diese Gespräche gefertigten Protokoll war für eine befristete Zeit eine provisorische Zwischenlösung vorgesehen. In der Zwischenzeit sollte eine beiderseitige befriedigende Lösung ausgehandelt werden. Einer der maßgeblichen iranischen Gesprächspartner hat vor zwei Tagen der deutschen Botschaft mitgeteilt, daß er der Zwischenlösung in der vorgesehenen Form nicht zustimmen könne.

Die Bundesregierung prüft gegenwärtig das weitere Vorgehen, auch im Lichte der bevorstehenden Neubildung der iranischen Regierung. Die Bundesregierung läßt z. Z. über die deutsche Botschaft Teheran klären, ob die iranische Seite die Gespräche endgültig für beendet hält. Die öffentliche Diskussion etwaiger Gegenmaßnahmen gegen iranische Vermögenswerte in der Bundesrepublik Deutschland würde die gegenwärtige Situation nur belasten.

6. Abgeordneter **Dr. Waigel** (CDU/CSU) Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß — entsprechend der Werbekampagne des Bundeswirtschaftsministeriums „Energiesparen — unsere beste Energiequelle“ — Energiesparen eine Energiequelle wie Kohle, Gas, Erdöl, Kernenergie usw. sein kann, und wie hoch sind die Kosten der Aktion „Energiesparen — unsere beste Energiequelle“?

Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen vom 22. August

In der Zweiten Fortschreibung des Energieprogramms hat die Bundesregierung der sparsamen und rationellen Energieverwendung Priorität bei den energiepolitischen Zielen eingeräumt. Im Rahmen dieser Politik ergänzen und unterstützen die einzelnen Maßnahmen die Steuerungsfunktion des Preismechanismus. Die von der Bundesregierung ergriffenen Maßnahmen und die Preiswirkungen werden um so wirksamer, je stärker die Bevölkerung über Notwendigkeit und Möglichkeiten des Energiesparens informiert wird. Seit 1978 wird im Rahmen einer erheblich verstärkten Informationstätigkeit des Bundeswirtschaftsministeriums der Slogan „Energiesparen — unsere beste Energiequelle“ verwendet. Mit dieser Aussage soll die Priorität eines sparsamen und rationellen Energieverbrauchs besonders hervorgehoben und zugleich der Gedanke zum Ausdruck gebracht werden, daß Energiesparen uns von ausländischen Energiequellen unabhängiger macht.

Im Bundeshaushalt sind für die allgemeine Aufklärung der Energieverbraucher 13,5 Mio DM für 1980 ausgewiesen. Allein die Tatsache, daß innerhalb von zwei Jahren mehr als zehn Millionen Informationschriften mit Energiespartips auf Anforderung abgegeben worden sind, zeigt das sehr große Interesse an den vom Bundeswirtschaftsministerium herausgegebenen Broschüren.

7. Abgeordneter **Dr. Waigel** (CDU/CSU) Ist die Bundesregierung nicht auch der Ansicht, daß mit begrifflich und semantisch falschen plakativen Aussagen die Bevölkerung in der Energiepolitik verwirrt wird?

Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen vom 22. August

Nein. Wie bereits zu Frage 6 ausgeführt, wirkt ein rationeller und sparsamer Umgang mit Energie wie eine zusätzliche, vom Ausland unabhängige Energiequelle, so daß die Bundesregierung die in Ihrer Frage zum Ausdruck gebrachte Befürchtung nicht teilt. Im Gegenteil: Das vom Bundeswirtschaftsministerium angebotene Informationsmaterial über Energiesparen wird von der Bevölkerung geschätzt und hervorragend gut beurteilt.

8. Abgeordneter
Dr. Jobst
(CDU/CSU) Ist der Bundesregierung bekannt, daß Arbeitsplätze der deutschen Zündholzindustrie gefährdet sind durch nicht kostendeckende Übernahmepreise der Bundesregierung?
9. Abgeordneter
Dr. Jobst
(CDU/CSU) Sieht sich die Bundesregierung in der Lage, die Übernahmepreise ohne Belastung für die Verbraucher anzuheben, und wird sie dies tun?

Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen
vom 22. August

Der Bundesregierung liegen keine gesicherten Informationen darüber vor, ob und inwieweit in der deutschen Zündholzindustrie Arbeitsplätze gefährdet sind.

Allerdings ist die Erlössituation in einigen Zündholzbetrieben nach Angaben der Hersteller unbefriedigend. Die Deutsche Zündwaren-Monopolgesellschaft (DZMG) hat daher im Juni 1980 eine Erhöhung des Übernahmepreises sowie des Monopolpreises und des Kleinverkaufshöchstpreises für Welthölzer beantragt, obwohl die letzte Erhöhung dieser Preise erst am 1. März 1980 wirksam geworden ist.

Der Antrag der Deutschen Zündwaren-Monopolgesellschaft wird z. Z. geprüft. Dabei wird u. a. auch zu beachten sein, daß die angespannte wirtschaftliche Situation einiger Zündwarenhersteller im wesentlichen auf den ständigen Rückgang des Zündwarenabsatzes zurückzuführen ist. Von Anfang 1971 bis Ende 1979 betrug der Absatzrückgang mehr als 60 v. H. Diese negative Entwicklung hat sich in den letzten Jahren zunehmend beschleunigt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie die Substitutionskonkurrenz durch Einwegfeuerzeuge; darüber hinaus führt die technische Entwicklung zu einer ständigen Verringerung des Zündbedarfs insgesamt.

Vor einer Entscheidung über den Preiserhöhungsantrag sind — entsprechend den Bestimmungen des Zündwaren-Monopolgesetzes — die beteiligten Wirtschaftskreise einschließlich der Verbraucher anzuhören.

10. Abgeordneter
Dr. Riedl
(München)
(CDU/CSU) Verfolgt die Bundesregierung das US-amerikanische Verfahren im Zusammenhang mit beantragten Restriktionen im Hinblick auf den Import von Automobilen in die Vereinigten Staaten von Amerika (United Auto Workers Petition vom 12. Juni 1980 an die US-International Trade Commission), und inwieweit entspricht dieses Verfahren den internationalen Vereinbarungen im Rahmen des GATT?

Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen
vom 27. August

Die Bundesregierung verfolgt aufmerksam den Verlauf der in den USA eingeleiteten Verfahren über eventuelle Schutzmaßnahmen für Automobile. Sie hat der US-Regierung ihre große Besorgnis über die weitreichenden, nicht nur die USA berührenden Auswirkungen von Einfuhrbeschränkungen der USA oder Exportselbstbeschränkungsvereinbarungen mit Japan mitgeteilt. Die amerikanischen Gesprächspartner haben Verständnis für die deutsche Position bekundet, gleichzeitig aber auch auf die Probleme der US-Autoindustrie hingewiesen.

Zur Zeit untersucht die US-International Trade Commission (ITC), eine von der Regierung unabhängige Behörde, ob Einfuhren in derart erhöhten Mengen durchgeführt worden sind, daß sie einen wesentlichen Grund für eine drohende oder eingetretene ernsthafte Schädigung der heimischen Industrie darstellen. Grundlage der Untersuchung, die auf Anträge der US-Automobilarbeitergewerkschaft und eines Teils der US-Automobilindustrie zurückgeht, ist der US-Trade Act von 1974. Die

dort festgelegten Voraussetzungen für Schutzmaßnahmen entsprechen im Prinzip den internationalen GATT-Regeln. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, daß in dem laufenden Verfahren gegen GATT-Regeln verstoßen wird. Die ITC wird ihre Untersuchungsergebnisse und eventuelle Empfehlungen für Maßnahmen zur Abhilfe — die sowohl Einfuhrbeschränkungen als auch interne Anpassungshilfen sein können — erst im Laufe des Novembers, d. h. nach den Präsidentschaftswahlen vorlegen. Der Präsident muß dann über die Empfehlungen innerhalb von zwei Monaten befinden. Weicht er hiervon ab, kann der Kongreß seine Entscheidung binnen weiterer drei Monate überstimmen und den ITC-Vorschlag in Kraft setzen.

11. Abgeordneter
Dr. Riedl
(München)
(CDU/CSU)
- Sind der Bundesregierung Fälle ähnlichen Ausmaßes bekannt, in denen ein Land die sogenannte escape clause zur Anwendung gebracht hat, und was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um den protektionistischen Bestrebungen in den USA entgegenzutreten und die deutschen Automobilexporte in die USA, die in der letzten Fünf-Jahres-Periode bereits spürbar zurückgingen, vor Importrestriktionen zu bewahren?

Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen
vom 27. August

Schutzmaßnahmen oder vergleichbare Maßnahmen hat es in der Vergangenheit wiederholt gegeben, in den USA, anderen Drittländern, aber auch in der EG. Betroffene Sektoren waren u. a. der Textil- und Stahlbereich, die Schuhindustrie sowie auch die Automobilindustrie. Zu erinnern ist auch an die jüngsten Schutzmaßnahmen der EG zugunsten von Großbritannien gegen die Einfuhr synthetischer Fasern aus den USA. In der EG hat vor allem Italien äußerst scharfe mengenmäßige Beschränkungen gegenüber Autoimporten aus Japan; in Frankreich und Großbritannien gibt es — eher inoffizielle — Regelungen, die diese Märkte ebenfalls weitgehend gegenüber Automobilimporten aus Japan schützen. Schutzmaßnahmen der USA im Automobilbereich würden allerdings wegen Größe und Gewicht des dadurch gegebenenfalls betroffenen Markts eine ganz besonders weitreichende Bedeutung haben.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die US-Regierung weiterhin mit allem Nachdruck auf die gefährlichen Auswirkungen evtl. Eingriffe in den internationalen Automobilhandel aufmerksam zu machen und an ihre handelspolitische Mitverantwortung für die Vermeidung protektionistischer Kettenreaktionen zu appellieren. Sie wird außerdem sehr genau und kritisch den weiteren Verlauf des Verfahrens in den USA verfolgen, um sicher zu sein, daß die internationalen Regeln des GATT nicht verletzt werden. Sie wird ihren Einfluß in diesem Sinne auch im Rahmen der EG geltend machen.

Der in der Tendenz rückläufige Absatz deutscher Automobile in den USA während der letzten Jahre trifft nicht alle Hersteller in gleicher Weise und beruht auf unterschiedlichen Gründen. Während teurere Fahrzeuge zum Teil einen Anstieg der Verkäufe auf dem amerikanischen Markt verzeichnen konnten, ergaben sich Rückgänge bei den Herstellern von Massenfahrzeugen. Letztere wirken sich naturgemäß besonders stark auf den deutschen Pkw-Gesamtabsatz in den USA aus. Festzuhalten ist, daß Opel vor einigen Jahren den Export von Pkw nach den USA eingestellt hat. Bei VW wirkte sich zunächst der zurückgehende „Käfer“-Absatz, auch auf Grund der Wechselkursveränderungen, negativ aus, während der neuerliche Rückgang seit 1978 auf dem Beginn der Golf-Produktion in den USA beruht. Mit der Einstellung der Pkw-Exporte von Ford/Köln noch in diesem Jahr und der Produktionsaufnahmen im zweiten US-Werk von VW werden die deutschen Automobilexporte in die USA weiter zurückgehen.

12. Abgeordneter
Dr. Riedl
(München)
(CDU/CSU)
- Sind nach Ansicht der Bundesregierung die deutschen Automobilexporte in die USA vom Produkt und Preis gesehen mit den japanischen Automobilexperten in die USA vergleichbar?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen
vom 27. August**

Nach Ansicht der Bundesregierung sind deutsche und japanische Automobile auch auf dem US-Markt von Produkt und Preis her nicht ohne weiteres vergleichbar. Deutsche Automobile sind Spitzenprodukte in Technik und Qualität. Sie sind deshalb und auch wegen der höheren Produktionskosten im allgemeinen nicht unerheblich teurer als japanische Automobile. Auch ist der Marktanteil deutscher Importautos in den USA unverhältnismäßig geringer.

13. Abgeordneter
Dr. Riedl
(München)
(CDU/CSU)
- Liegen nach Ansicht der Bundesregierung die rechtlichen Sachverhaltsvoraussetzungen für die Anwendung der escape clause zur Restriktion der deutschen Automobilexporte in die USA vor, bzw. welche rechtlichen Voraussetzungen fehlen, und sieht die Bundesregierung für den Fall von Automobilimportrestriktionen in den USA weitere Auswirkungen für den freien Welthandel?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. von Würzen
vom 27. August**

Die ITC prüft zur Zeit die Auswirkungen der Automobilimporte auf die amerikanische Automobilindustrie. Sie führt in dem Zusammenhang umfangreiche öffentliche Anhörungen durch. Auf Grund bisheriger Erfahrungen kann man erwarten, daß diese Behörde eine objektive und kritische Prüfung durchführt. Aus deutscher Sicht sind die Schwierigkeiten der amerikanischen Automobilindustrie mit Sicherheit nicht auf die relativ geringen deutschen Automobilexporte in die USA, sondern vor allem auf die versäumte Anpassung an eine veränderte Marktlage mit größerer Nachfrage nach kleineren, benzinsparenden Modellen zurückzuführen. Hiergegen wären Importbeschränkungen eindeutig ein ungeeignetes Mittel.

Einfuhrbeschränkungen der USA bei Automobilen würden eine schwerwiegende Gefahr für den freien Welthandel bedeuten. Es müßte mit Gegenmaßnahmen der betroffenen Automobilexportländer gerechnet werden, die ihrerseits wieder Reaktionen der USA nach sich ziehen könnten. Außerdem wären Versuche denkbar, Automobilexporte von dem nur noch beschränkt zugänglichen amerikanischen Markt auf andere Märkte umzulenken. Dadurch könnten Probleme auf diesen Märkten entstehen. Am Ende wäre eine Kette sich gegenseitig steigernder protektionistischer Maßnahmen nicht auszuschließen. Eine solche Entwicklung würde in eindeutigem Gegensatz zu den handelspolitischen Erklärungen der OECD-Mitgliedsländer vom 4. Juli 1980 und der Venedig-Erklärung der Staats- und Regierungschefs vom 23. Juni 1980 stehen. In der handelspolitischen Erklärung hatten die OECD-Länder u. a. ihre Entschlossenheit bekräftigt, von restriktiven Maßnahmen im Bereich des Handels abzusehen, die Kettenreaktionen auslösen. Die Staats- und Regierungschefs hatten u. a. erklärt, daß sie jedem Drängen nach protektionistischen Maßnahmen widerstehen würden.

**Geschäftsbereich des Bundesministers für
Arbeit und Sozialordnung**

14. Abgeordneter
Besch
(CDU/CSU)
- Ist die Bundesregierung bereit, für die Unterbringung an Bord von Booten und Schiffen als Gemeinschaftsunterkunft im Hinblick auf die unerschiedliche Qualität und damit der Nichterfüllung der Kriterien nach den Bestimmungen der Raum- und Flächennorm eine entsprechend differenzierte Anrechnung vorzunehmen?

**Antwort des Staatssekretärs Frau Fuchs
vom 22. August**

Die von Ihnen angesprochene Materie ist durch die Verordnung über die Unterbringung der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen (Logis-Verordnung) vom 8. Februar 1973 (BGBl. I S. 66), geändert durch Verordnung vom 23. August 1976 (BGBl. I S. 2443) geregelt. Die nach der Verordnung an die Unterkunftsräume zu stellenden Anforderungen entsprechen den Anforderungen, die sich aus den Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation 92 über die Quartierräume der Besatzung an Bord von Schiffen (Neufassung) von 1949, 126 über die Quartierräume an Bord von Fischereifahrzeugen von 1966 und 133 über die Quartierräume der Besatzung von Schiffen (zusätzliche Bestimmungen) von 1970 ergeben.

Der Bundesregierung sind Beschwerden darüber, daß die an die Unterkunftsräume gestellten Anforderungen unzureichend sind, nicht bekannt.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung

15. Abgeordnete **Frau Krone-Appuhn** (CDU/CSU) Wann werden die im Rahmen der 4. Luftwaffendivision erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, wie z. B. die seit zwei Jahren benötigten Unterkünfte für ziviles Wachpersonal, vorgenommen und die für die Einführung neuer Waffensysteme gebotenen Maßnahmen durchgeführt?
16. Abgeordnete **Frau Krone-Appuhn** (CDU/CSU) Wann gedenkt die Bundesregierung, die Küche in der Blücherkaserne in Aurich den modernen hygienischen und arbeitstechnischen Erfordernissen anzupassen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow
vom 25. August**

1. Für den im Wehrbereich II in 16 HAWK-Stellungen vorgesehenen Bau eines Wachgebäudes mit Hundezwingeranlage konnte die Grundsatzzplanung inzwischen abgeschlossen werden. Die Baudurchführung ist entsprechend der vom Bedarfsträger geforderten Dringlichkeit und den zur Verfügung stehenden Ausgabemitteln im mittelfristigen Infrastrukturprogramm für 1981 vorgesehen. In drei besonders dringlichen Fällen (Nartum, Wittlohe und Westerbeck) soll mit dem Bau noch im Oktober d. J. begonnen werden.
 2. Die Bauplanung für die Errichtung von Bereitschafts- und Sozialgebäuden in den Kampfführungsanlagen des Radarführungsdienstes hat sich auf Grund geänderter Personalstärken und einer neuen Raum- und Flächennorm für Feuerwachen verzögert. Der ursprünglich für 1981 angestrebte Baubeginn mußte daher in das Jahr 1982 verschoben werden.
 3. Die langfristigen Planungen der Luftwaffe zielen darauf ab, auch Nachfolgesysteme für die FlaRak-Waffensysteme NIKE und HAWK einzuführen. Umfang und Zeitpunkt liegen aber noch nicht fest, so daß eine Aussage über gegebenenfalls erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gemacht werden kann.
 4. Für die notwendige Grundinstandsetzung des Wirtschaftsgebäudes in der Blücherkaserne in Aurich wird zur Zeit der Bauantrag aufgestellt. Der Baubeginn konnte wegen der Bauvorhaben mit höherer Priorität noch nicht verbindlich festgelegt werden, wird jedoch für den mittelfristigen Planungszeitraum angestrebt.
17. Abgeordnete **Frau Krone-Appuhn** (CDU/CSU) Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Durchführung von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in kleineren Bundeswehrkrankenhäusern dann nichts nützt, wenn die notwendigen Ärzte, die die

neuen Geräte bedienen sollen, nicht zur Verfügung stehen, und welche Konsequenzen wird sie daraus ziehen?

18. Abgeordnete
Frau
Krone-Appuhn
(CDU/CSU)
- Weiß die Bundesregierung, daß die hohe Dienstzeitbelastung wie Nachtschicht, Wochenenddienste etc. dazu führen, daß die Ärzte sich nach Ablauf ihrer Dienstzeit nicht weiterverpflichten, und wäre es nicht möglich, eine Bereitschaftsdienstvergütung für Fachärzte in Bundeswehrkrankenhäusern einzuführen analog der Vergütung für Ärzte in zivilen Krankenhäusern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow
vom 25. August

Größere Infrastrukturmaßnahmen und die dadurch bedingten Gerätebeschaffungen werden zur Zeit für kleinere Bundeswehrkrankenhäuser nicht durchgeführt.

Ein zusätzlicher Personalbedarf besteht daher nicht.

Allerdings kann der Bedarf an Fachärzten bereits gegenwärtig nur etwa zur Hälfte gedeckt werden. Trotz größter Anstrengungen ist es in den vergangenen Jahren nicht gelungen, den Bestand an Fachärzten nennenswert zu erhöhen.

Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Mehrzahl der jungen Fachärzte (Berufssoldaten) nach dem Abschluß ihrer Weiterbildung die Entlassung aus der Bundeswehr beantragte. Nach den bis zum 31. Dezember 1977 geltenden Bestimmungen des § 46 Abs. 3 des Soldatengesetzes mußte diesen Anträgen stattgegeben werden. Auf diesem Wege sind in den vergangenen fünf Jahren über 120 Sanitätsoffiziere (Berufssoldaten) aller Approbationen vorzeitig aus der Bundeswehr ausgeschieden. Darunter befanden sich 75 Ärzte, 60 mit abgeschlossener Weiterbildung zum Facharzt. Erst in den kommenden Jahren wird die Zahl derartiger vorzeitiger Entlassungen allmählich sinken. Durch die Novellierung des § 46 des Soldatengesetzes können seit dem 1. Januar 1978 Berufssoldaten, deren Ausbildung mit einem Studium oder einer Fachausbildung verbunden war, erst nach einer sich daran anschließenden Dienstzeit die der dreifachen Dauer des Studiums oder der Fachausbildung entspricht, längstens nach zehn Jahren, ihre Entlassung beantragen.

Ein Sanitätsoffizier der bis zum 31. März 1978 seine Weiterbildung zum Facharzt noch nicht abgeschlossen hatte, steht demnach der Bundeswehr mindestens zehn Jahre als Facharzt zur Verfügung, wenn das Verbleiben im Dienst für ihn nicht eine besondere Härte bedeutet. Ab 1986 kann daher mit einer stetigen Zunahme der Zahl der Fachärzte gerechnet werden.

Einer der Gründe für die geringe Neigung von Soldaten auf Zeit sich weiterzuverpflichten ist sicher auch in der hohen Dienstzeitbelastung durch Nacht- und Wochenenddienste ohne entsprechende Vergütung zu sehen.

Seit längerer Zeit wird geprüft, ob und in welcher Weise Sanitätsoffiziere, die ärztlichen Bereitschaftsdienst leisten, hierfür ein finanzieller Ausgleich gewährt werden kann. Die Mehrarbeitsvergütungsverordnung scheidet als Rechtsgrundlage aus, weil sie ausschließlich für Beamte gilt. Sie läßt sich auch nicht analog auf Sanitätsoffiziere anwenden, weil eine wesentliche Voraussetzung eine regelmäßige Arbeitszeit ist. Die Arbeitszeit der Sanitätsoffiziere ist aber ebenso wie die der übrigen Soldaten nicht geregelt. Eine solche Regelung wäre mit dem Auftrag der Bundeswehr, ständig einsatzbereit zu sein, nicht vereinbar. Aus denselben Gründen sind ebenfalls tarifrechtliche Vereinbarungen auf Sanitätsoffiziere nicht entsprechend anwendbar.

Durch die Einführung einer Vergütung für Soldaten mit Spitzendienstzeiten (§ 50 BBesG) konnte auch für Sanitätsoffiziere, die u. a. in Bundeswehrkrankenhäusern eingesetzt sind, eine Verbesserung erreicht wer-

den. Falls diese Berufs- und Zeitsoldaten zu Einheiten oder Teileinheiten gehören, in denen im Jahresdurchschnitt mehr als 56 Stunden wöchentlich Dienst geleistet wird, erhalten sie ab 1. Juli 1980 eine Vergütung in Höhe von 90 DM monatlich.

Trotz dieser Maßnahmen dürfte die Zahl der Weiterverpflichtungen von Soldaten auf Zeit kaum nennenswert zunehmen, da jungen Ärzten die zivile Niederlassung noch immer aus einer Vielzahl von Gründen attraktiver erscheint.

19. Abgeordneter
de Terra
(CDU/CSU) Ist es zutreffend, daß bezüglich eines Laufbahnwechsels von Offizieren des militärfachlichen Dienstes in die Laufbahn der Offiziere des Truppendienstes (ZDv 20/7 Nr. 701 – 711) die Bewerber in Gruppen eingeteilt werden wie nicht qualifizierte Bewerber, qualifizierte Bewerber und besonders qualifizierte Bewerber?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow vom 26. August

Die Bearbeitung der Anträge von Offizieren des militärfachlichen Dienstes auf Zulassung zur Laufbahn der Offiziere des Truppendienstes richtet sich allein nach den Bestimmungen der Nr. 701–711 der ZDv 20/7. Eine Einteilung in Gruppen ist dort nicht vorgesehen. Vielmehr erfolgt die Auswahl unter den Bewerbern, die die in Nr. 702–704 der ZDv 20/7 enthaltenen Voraussetzungen erfüllen, allein nach Maßgabe des Bedarfs (Nr. 701 der ZDv 20/7).

20. Abgeordneter
de Terra
(CDU/CSU) Wie viele Offiziere des militärfachlichen Dienstes der Bewerberjahrgänge 1935 bis 1944 wurden als besonders qualifiziert eingestuft, und wie viele wurden davon zur Ergänzungsausbildung (je TSK) zugelassen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow vom 26. August

Eine Einstufung von Bewerbern als besonders qualifiziert erfolgt nicht.

Für eine ergänzende Ausbildung vor der Zulassung zur Laufbahn der Offiziere des Truppendienstes wurden aus den Geburtsjahrgängen 1935 bis 1944 insgesamt vier Offiziere des militärfachlichen Dienstes ausgewählt. Diese vier Offiziere, die später auch zur Laufbahn der Offiziere des Truppendienstes zugelassen worden sind, gehörten der Teilstreitkraft Heer an. In der Luftwaffe und Marine konnte wegen fehlenden Bedarfs in den Geburtsjahrgängen 1935 bis 1944 keine Auswahl zur Ergänzungsausbildung vorgenommen werden.

Ich darf darauf hinweisen, daß die angeführten Jahrgänge stark überbesetzt sind. Eine zahlenmäßig ins Gewicht fallende Übernahme von Offizieren des militärfachlichen Dienstes würde die Stausituation weiter verschärfen. Im übrigen ist der normale „Aufstieg“ über die Vorschrift des § 33 der Soldatenlaufbahnverordnung gegeben.

21. Abgeordneter
Weiskirch
(Olpe)
(CDU/CSU) Wie viele Offiziere insgesamt haben seit dem 1. Oktober 1979 einen Entlassungsantrag gestellt, wie viele davon waren Berufs-, wie viele Zeitoffiziere, und wie viele Offiziere haben einen Antrag auf Statusänderung/Statusumwandlung gestellt?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow
vom 26. August**

Seit dem 1. Oktober 1979 haben insgesamt 46 Offiziere einen Antrag auf Entlassung gestellt. Hiervon standen 41 im Dienstverhältnis eines Berufssoldaten, fünf waren Soldaten auf Zeit. Im selben Zeitraum wurde von 35 Berufssoldaten die Umwandlung ihres Dienstverhältnisses in das eines Soldaten auf Zeit beantragt.

22. Abgeordneter
Weiskirch
(Olpe)
(CDU/CSU)
- Wie viele der Antragsteller sind/waren Generalstabsoffiziere, Truppenoffiziere ohne Studium, Offiziere mit Hochschulstudium, Offiziere mit einer Fachhochschulausbildung in Darmstadt bzw. Offiziere, die an einer der Hochschulen der Bundeswehr studiert haben bzw. studieren?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow
vom 26. August**

Unter den insgesamt 81 Antragstellern befand sich ein Offizier im Generalstabdienst. 53 waren Truppenoffiziere ohne Studium, zehn Offiziere mit Studium. Drei Offiziere hatten eine Fachhochschulausbildung in Darmstadt erhalten. 14 Offiziere hatten an einer Hochschule der Bundeswehr studiert oder studieren noch dort.

23. Abgeordneter
Weiskirch
(Olpe)
(CDU/CSU)
- Wie viele Offiziere/Offiziersanwärter haben seit dem 1. Oktober 1979 bis heute einen Antrag auf Anerkennung als Wehrdienstverweigerer gestellt, wieviel Anträgen ist bis heute entsprochen worden, und wie viele Antragsteller haben an der Bundeswehrhochschule Hamburg, an der Bundeswehrhochschule München und in welchen Fachbereichen studiert?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow
vom 26. August**

Die Anerkennung als Kriegsdienstverweigerer wurde seit dem 1. Oktober 1979 von 38 Offizieren und Offizieranwärtern beantragt. 31 Anträgen wurde entsprochen, über sieben Anträge ist noch nicht entschieden. Von den Antragstellern mit Hochschulstudium studierten 32 an den Hochschulen der Bundeswehr in München und Hamburg; davon gehörten zwölf zum Fachbereich Pädagogik, zwölf zum Fachbereich Wirtschaftswissenschaften und Organisationswissenschaften, zwei zum Fachbereich Elektrotechnik, zwei zum Fachbereich Luft- und Raumfahrttechnik, zwei zum Fachbereich Bauingenieurwesen, einer zum Fachbereich Informatik und einer zum Fachbereich Maschinenbau.

24. Abgeordneter
Weiskirch
(Olpe)
(CDU/CSU)
- Wie viele Offiziere haben seit 1. Oktober 1979 Antrag auf Entlassung aus gesundheitlichen Gründen gestellt, welchen Geburtsjahrgängen gehören sie an und wieviel Anträgen ist bisher entsprochen worden?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow
vom 26. August**

Die Entlassung aus gesundheitlichen Gründen wurde von 15 Offizieren beantragt. Neun Anträgen wurde entsprochen, ein Antrag wurde abgelehnt, über fünf Anträge ist noch nicht entschieden. Die Antragsteller gehören den Geburtsjahrgängen 1927, 1942, 1953, 1954, 1955 (5 x), 1956 (3 x), 1957 (2 x) und 1958 an.

25. Abgeordneter
Würtz
(SPD)
- Welche Anstrengungen unternimmt der Bundesverteidigungsminister, um bei Entwicklung und Beschaffung von Fahrzeugen den Treibstoffverbrauch dieser Produkte niedrig zu halten, und in welcher Weise sagt der Bundesverteidigungsminister, daß in seinem Bereich eine Koordinierung von Versorgungsfahrten erfolgt und Doppelfahrten unterbleiben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow vom 26. August

Bei der RadKfz-Folgegeneration der Bundeswehr handelt es sich zu 90 v. H. um handelsübliche Kfz. Bei den Sonderentwicklungen wurde, soweit wie möglich, auf handelsübliche Baugruppen zurückgegriffen. Da die Energieverknappung zu einem weltweiten Problembewußtsein geführt hat, kann davon ausgegangen werden, daß die Automobilindustrie in den nächsten Jahren vorrangig die Entwicklung kraftstoffsparender Motoren betreiben wird und die Bundeswehr durch die neu- bzw. nachzubeschaffenden handelsüblichen Kfz bzw. Motoren davon profitiert. Eigene Entwicklungsarbeiten werden daher weder für notwendig noch vom Kostenaufwand her für sinnvoll erachtet.

Die deutsche Autoindustrie hat am 30. April 1979 erklärt, daß sie durch eine Reihe von konstruktiven Maßnahmen den Kraftstoffverbrauch ihrer Automobile bis 1985 um 10 bis 15 Prozent senken will. Das Bundeskabinett hat im September den Bundeswirtschaftsminister beauftragt, die Gespräche mit der Automobilindustrie fortzusetzen und die Verwirklichung ihrer Zusagen zu verfolgen. Diese Bemühungen werden auch im Bundesverteidigungsministerium aufmerksam beobachtet.

Die Koordinierung von Versorgungsfahrten erfolgt, wo immer möglich, durch Zusammenfassung von Fahrbereitschaften auf Standortebene. Im überörtlichen Versorgungsverkehr überprüft die Teilstreitkraft Luftwaffe ständig ihr Straßentransportsystem (STRATRANS) auf Wirtschaftlichkeit.

Auf Weisung des Bundesverteidigungsministers ist 1979 die Rationalisierung des Kraftfahrzeugbetriebs für alle Organisationsbereiche der Bundeswehr angeordnet worden. Sie wird im nachgeordneten Bereich durch Energiebeauftragte bzw. durch militärische Vorgesetzte überwacht.

26. Abgeordneter
Würtz
(SPD)
- Kann die Bundesregierung das Ergebnis einer vom Sozialwissenschaftlichen Institut der Bundeswehr angefertigten empirischen Studie vom April 1980 bestätigen, wonach im Oktober 1979 2/3 der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland eine Verteidigung ablehnt (siehe Bilanz des Deutschen Bundeswehrverbands vom 18. Juni 1980), und wenn nein, was hat der Bundesverteidigungsminister getan, um der Öffentlichkeit eine Richtigstellung zu geben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow vom 26. August

Die Meldung der Zeitschrift „Die Bundeswehr“, das Sozialwissenschaftliche Institut der Bundeswehr habe Anfang 1980 die Ergebnisse einer Meinungsumfrage vom Oktober 1979 zur Verteidigungsbereitschaft der Bevölkerung vorgelegt, trifft zu. Der Direktor des Instituts hat über die wesentlichen Ergebnisse auf der 24. Kommandeurtagung der Bundeswehr in Trier Ende April berichtet.

Die Notiz in der Zeitschrift „Die Bundeswehr“ stellt allerdings die Ergebnisse insofern verkürzt dar, als sie – ohne dies zu erwähnen – nur auf die Bereitschaft der Bevölkerung zur Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland bei Einsatz von Atomwaffen abhebt. Der entspre-

chenden Frage des Sozialwissenschaftlichen Instituts ging in der gleichen Erhebung eine andere voraus, die — ohne Hinweis auf einen möglichen Atomwaffeneinsatz — die allgemeine Verteidigungsbereitschaft betraf.

Die von der Zeitschrift „Die Bundeswehr“ mitgeteilten Zahlen sind zutreffend. Auf die Frage:

„Sind Sie für eine militärische Verteidigung der Bundesrepublik, wenn dazu auch Atomwaffen auf dem Gebiet der Bundesrepublik eingesetzt werden müßten?“

antworteten 66 v. H. der Befragten mit „Nein“. Im Gegensatz hierzu antworteten 50 v. H. der Befragten auf die vorangegangene, allgemein gehaltene Frage:

„Sind Sie in jedem Fall für eine Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland gegen einen militärischen Angriff, auch wenn der Krieg vor allem auf dem Gebiet der Bundesrepublik ausgetragen würde?“

mit „Ja“.

Obwohl es wünschenswert gewesen wäre, wenn die Zeitschrift „Die Bundeswehr“ ihre Meldung differenzierter abgefaßt hätte, gibt sie doch die Umfrageergebnisse über die gegenwärtige Einstellung der Bevölkerung zur militärischen Verteidigung insgesamt korrekt wieder. Eine Richtigstellung durch das Bundesverteidigungsministerium wurde deshalb nicht für notwendig erachtet.

27. Abgeordneter **Würtz** (SPD) Wie stellt der Bundesverteidigungsminister sicher, daß bei der Gewährung von Urlaub unter Fortfall der Geld- und Sachbezüge keine versicherungsfreie Zeit eintritt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. von Bülow vom 26. August

Soldaten sind gem. § 1229 Abs. 1 Nr. 5 RVO/§ 6 Abs. 1 Nr. 6 AVG sozialversicherungsfrei. Im Fall ihres unversorgten Ausscheidens aus dem Bundesdienst werden sie von dem Dienstherrn für die Dauer des Dienstverhältnisses in der Rentenversicherung nachversichert (§ 1232 Abs. 3 RVO/§ 9 Abs. 1 Nr. 3 AVG). Die Versicherungsfreiheit bzw. Nachversicherung erstreckt sich nur auf das Dienstverhältnis selbst, nicht aber auch auf eine neben dem Dienstverhältnis ausgeübte Beschäftigung.

Wird ein Soldat unter Fortfall der Geld- und Sachbezüge von seinem Dienst beurlaubt, um eine Beschäftigung in einem Arbeitnehmerverhältnis außerhalb des Soldatenverhältnisses auszuüben, so greift die Versicherungsfreiheit grundsätzlich nicht auch auf dieses privatrechtliche Beschäftigungsverhältnis über. Die Beurteilung, ob und in welchem Umfang diese Beschäftigung versicherungspflichtig ist, obliegt ausschließlich den Einzugsstellen (Krankenkassen). Sofern in einem privatrechtlichen Beschäftigungsverhältnis Aufgaben im Interesse des Dienstherrn wahrgenommen werden, kann auf Antrag des Beurlaubten durch einen Erstreckungsbescheid des Dienstherrn die bisherige Versicherungsfreiheit auf die Beurlaubungszeit erstreckt werden, sofern der Arbeitgeber des Beurlaubten in vollem Umfange die Kosten einer späteren evtl. Nachversicherung für die Zeit der Beurlaubung trägt.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

28. Abgeordneter **Dr. Steger** (SPD) Wie beurteilt die Bundesregierung die rechtliche Situation bei der Kennzeichnung und Reservierung von Parkplätzen für Behinderte auch vor der Wohnung, und welche Erwartungen richtet sie dabei an entsprechende Aktivitäten von Ländern und Gemeinden?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 19. August**

Durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 21. Juli 1980 (BGBl. I S. 1060) ist die rechtliche Möglichkeit geschaffen worden, Sonderparkplätze für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und für Blinde im öffentlichen Verkehrsraum, also auch vor der Wohnung, einzurichten. Die notwendigen Ausführungsvorschriften (Allgemeine Verwaltungsvorschrift, Bekanntmachung der Zusatzschilder zur Kennzeichnung dieser Parkplätze, Parkausweise) wurden erlassen (Verkehrsblatt Nr. 14 vom 31. Juli 1980). Die Behindertenverbände haben ihre Mitglieder unterrichtet.

Die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden erhalten, soweit erforderlich, entsprechende Weisungen von ihren obersten Landesbehörden.

29. Abgeordneter **Graf Huyn**
(CDU/CSU) Ist die Bundesregierung bereit, auf der Strecke der Deutschen Bundesbahn zwischen Rosenheim und Salzburg die Bahnhöfe Stephanskirchen, Krottenmühl und Rimsting wenigstens als unbesetzte Haltepunkte mit Fahrkartenautomat oder Fahrkartenverkauf beim Schaffner zu erhalten, da bei einem Umsteigen auf Omnibusverkehr für die Betroffenen ein täglicher Freizeitverlust auf der Strecke bis München-Ost und zurück von nahezu eineinhalb Stunden in Kauf genommen werden müßte?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 19. August**

Nach Mitteilung der für die Ausgestaltung ihres Reisezugangebots zuständigen Deutschen Bundesbahn (DB) ist das Reisendenaufkommen in Stephanskirchen und Rimsting mit jeweils 80 sowie in Krottenmühl mit 30 ein- und aussteigenden Reisenden pro Werktag sehr gering. Nachdem diese Bahnhöfe außerdem bereits heute von privaten Busunternehmen bedient werden, beabsichtigt die DB, die dortigen Reisezughalte zum Jahresfahrplan 1981/82 aufzuheben. Die Beibehaltung als unbesetzte Haltepunkte würde für die Sicherheit der Reisenden nach Angabe der DB wirtschaftlich nicht vertretbare Investitionen von voraussichtlich über 1 Mio DM für die Schaffung schienenfreier Bahnsteigzugänge erfordern.

Die DB wird eine günstige Anbindung der drei Orte an das Schienennetz anstreben. Wegen der gegenüber den Bahnhöfen näheren Zugangsmöglichkeiten zu den Bushaltestellen wird sich die Ausbleibezeit insgesamt nicht wesentlich verändern.

30. Abgeordneter **Wimmer**
(Mönchengladbach)
(CDU/CSU) Muß — Pressemeldungen in der Westdeutschen Zeitung, Ausgabe Mönchengladbach, vom 1. August 1980, und anderen Informationen entsprechend — befürchtet werden, daß seitens des Bundes bereits versprochene Finanzmittel für den Ausbau von S-Bahnverbindungen wie z. B. für die Strecke Mönchengladbach—Neuss—Düsseldorf—Hagen nicht mehr zur Verfügung gestellt werden können?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 19. August**

Der Bund leistet auf Grund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Zuschüsse für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Hierfür ist ein Anteil der Mineralölsteuer — derzeit 5,4 Pf pro Liter — zweckgebunden, der je zur Hälfte für Zwecke des öffentlichen Personenahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus verwendet wird. Der Rückgang des Mineralölverbrauchs

zieht automatisch auch einen Rückgang der Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mit sich. Eine derartige Entwicklung zeichnet sich auf Grund der Steuerschätzung vom Mai 1980 ab, wonach für den Zeitraum 1980 bis 1984 etwa 7 v. H. weniger Mittel zur Verfügung stehen als nach der Steuerschätzung vom Oktober 1979. Durch die gleichzeitig eintretenden Preissteigerungen auf dem Bausektor verringert sich damit das reale Bauvolumen.

Die laufenden Vorhaben — und dazu gehört auch der Ausbau der S-Bahn Mönchengladbach — Neuß — Düsseldorf — Wuppertal — Hagen (Ost-West-S-Bahn) — haben gegenüber neuen Vorhaben Vorrang. Mit einer Verzögerung des Inbetriebnahmetermins der Ost-West-S-Bahn ist daher derzeit — auch ohne eine vom Bundesverkehrsminister angestrebte Aufstockung der Mittel — nicht zu rechnen.

31. Abgeordneter **Wimmer (Mönchengladbach)** (CDU/CSU) In welchem Umfang sind bei einer derartigen Einschränkung nicht nur bereits vertraglich vereinbarte Maßnahmen, sondern auch für die Zukunft geplante Projekte wie der S-Bahnanschluß Mönchengladbach-Hauptbahnhof und Rheydt-Hauptbahnhof betroffen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 19. August

Neue größere Maßnahmen können mittelfristig ohne eine Aufstockung der Mittel nicht zusätzlich in das Förderprogramm aufgenommen werden.

Der Streckenabschnitt Mönchengladbach—Rheydt wurde seinerzeit nicht in die Ost-West-S-Bahn einbezogen. Die Gründe hierfür lagen jedoch nicht in der Finanzierung, sondern vielmehr in den ungelösten betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Problemen. Diese sind auch heute noch nicht ausgeräumt

32. Abgeordneter **Wimmer (Mönchengladbach)** (CDU/CSU) Ist der Bundesregierung bekannt, welche Auswirkung eine mögliche Einschränkung der finanziellen Unterstützung seitens des Bundes für den S-Bahnausbau auf die Verkehrsplanung der Städte und Gemeinden im Raume Düsseldorf — Neuss — Krefeld—Mönchengladbach und den neugeschaffenen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat und dies vor allem für das Bemühen, die Belastungen für die hier lebenden Menschen dadurch zu mindern, daß verstärkt Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 19. August

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in erster Linie eine Aufgabe der Kommunen. Der Bund fördert jedoch seit 1967 mit erheblichen finanziellen Aufwendungen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV. Es ist damit in den letzten etwa 14 Jahren gelungen, einen großen Teil des hohen Nachholbedarfs auf diesem Gebiet zu decken. Der Bundesverkehrsminister ist auch weiterhin um einen kontinuierlichen Ausbau des ÖPNV bemüht, da sich diese Politik als richtig erwiesen hat.

33. Abgeordneter **Dr. Hüsch** (CDU/CSU) Treffen Pressemeldungen zu, denenzufolge die finanziellen Mittel für den planungsgerechten Ausbau der Ost-West-S-Bahn zwischen Düsseldorf, Neuss und Mönchengladbach sowie für den Ausbau der S-Bahn zwischen Köln-Chorweiler und Dormagen fehlen, und in welcher Weise wird gegebenenfalls die Einschränkung der finanziellen Mittel sich auf den zeitlichen Ablauf des vorgesehenen Ausbaus der S-Bahnverbindungen auswirken?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 19. August**

Der Bund leistet auf Grund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Zuschüsse für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Hierfür ist ein Anteil der Mineralölsteuer – derzeit 5,4 Pf pro Liter – zweckgebunden, der je zur Hälfte für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus verwendet wird. Der Rückgang des Mineralölverbrauchs zieht automatisch auch einen Rückgang der Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs mit sich. Eine derartige Entwicklung zeichnet sich auf Grund der Steuerschätzung vom Mai 1980 ab, wonach für den Zeitraum 1980 bis 1984 etwa 7 v. H. weniger Mittel zur Verfügung stehen als nach der Steuerschätzung vom Oktober 1979. Durch die gleichzeitig eintretenden Preissteigerungen auf dem Bausektor verringert sich damit das reale Bauvolumen.

Die laufenden Vorhaben – und hierzu gehört auch die Ost-West-S-Bahn und der S-Bahnausbau zwischen Köln-Chorweiler und Worringen – haben gegenüber neuen Vorhaben Vorrang. Mit einer Verzögerung der Inbetriebnahmetermine bei den genannten Vorhaben ist derzeit nicht zu rechnen.

34. Abgeordneter **Braun**
(CDU/CSU) Kann die Bundesregierung mitteilen, ob die Bundesrepublik Deutschland tatsächlich – wie Untersuchungsergebnisse der Versicherungsgruppe Deutscher Lloyd zu entnehmen ist – „eindeutig die höchste Rate an verunglückten Kindern in ganz Europa“ hat, und wenn ja, was gedenkt die Bundesregierung zum besseren Schutz der Kinder vor Verkehrsunfällen zu tun?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 19. August**

Zum Unfallrisiko der Kinder in der Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich hat die Bundesregierung im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1979 vom 7. Januar 1980 (Drucksache 8/3548) auf Seite 13 Stellung genommen.

Von den Vorschriften der am 1. August 1980 in Kraft getretenen Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung verspricht sich die Bundesregierung eine Erhöhung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr.

Trotzdem ist es notwendig, die schon seit Jahren mit erheblichen Mitteln geförderte Verkehrserziehung- und -aufklärungsarbeit auch künftig forzusetzen.

Schwerpunkte sind auf diesem Gebiet

- Aufklärung der Kraftfahrer über kindliches Verhalten im Straßenverkehr
- Verkehrserziehung der Kinder im Vorschulalter
- Verkehrserziehung in der Schule
- Aus- und Weiterbildung von Eltern, Kindergärtnerinnen und Lehrern
- Bereitstellung von Lehr-, Lern- und Informationsmaterial für Eltern, Kindergärten und Schulen
- Schulwegsicherung durch Ausrüstung der Schülerlotsen, Sicherheitsfibeln für Schulanfänger und Schulwegsicherungsmaßnahmen.

Darüber hinaus wurde durch verstärkte Elternbildung (pädagogische Kompetenzerweiterung), Erwachsenen aufklärung und Kraftfahrinformationen über die sehr eingeschränkten Möglichkeiten der Kinder, sich verkehrsgerecht zu verhalten, ein neuer Ansatz zur Verbesserung der Situation der Kinder im Straßenverkehr gewonnen [Programm „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)].

Außerdem wird das Schulwegsicherungsprogramm des Bundesverkehrsministers, das im Jahr 1978 eingeleitet wurde, auch über das Jahr 1980 hinaus durch Umsetzung der Vorschläge der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen dazu beitragen, die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg zu erhöhen.

Der Elternschulung und damit der vermehrten Sicherheit der Kinder dienen Fernsehfilme mit erläuternden und begleitenden Medien, mit denen die Eltern in die Lage versetzt werden, ihren Kindern das für das Bestehen der Verkehrsgefahren erforderliche Rüstzeug zu vermitteln.

Über die in der o. a. Verordnung getroffenen Regelungen hinaus ist die Bundesregierung weiterhin bemüht, radfahrende Kinder vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu schützen. Neuere Untersuchungen haben nämlich ergeben, daß es notwendig ist, die Ausbildung von radfahrenden Kindern auf frühere Lebensjahre vorzuverlegen. Ein entsprechendes Programm, das auf den seitherigen Erfahrungen gründet und die neueren Erkenntnisse berücksichtigt, wird derzeit im Rahmen der Arbeit des DVR vorbereitet.

35. Abgeordneter **Würtz** (SPD) Gibt es schon konkrete Ergebnisse des Betriebsversuchs Verkauf von Fahrkarten der Deutschen Bundesbahn bei Postämtern und -stellen im Bereich der Oberpostdirektion Bremen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 19. August

Bahn und Post erwarten nach den Ergebnissen der ersten drei Monate des Betriebsversuchs einen positiven Verlauf. Die steigende Nachfrage nach Fahrkarten am Postschalter zeigt, daß der Versuch den Kundenwünschen entgegenkommt und damit ein Beitrag zur besseren Versorgung der Bevölkerung auf dem flachen Land geleistet wird. Die Deutsche Bundesbahn sieht sich in der Zielsetzung bestätigt, das vorhandene Vertriebsnetz sinnvoll abzurunden. Zusätzlich sieht sie darin eine Chance, neue Kunden zu gewinnen. Die weitere Entwicklung des seit dem 1. Mai 1980 laufenden und auf etwa ein Jahr befristeten Versuchs bleibt abzuwarten.

36. Abgeordneter **Dr. Dübber** (SPD) Welche Möglichkeiten (u. a. durch vermehrte Öffentlichkeitsarbeit) sieht die Bundesregierung zur Beschleunigung des Autobahnbaus Berlin-Hamburg, nachdem in Schleswig-Holstein laut Zeitungsmeldungen zahlreiche Bürgerinitiativen sowie die Familie von Bismarck im Sachsenwald die Bauarbeiten blockieren?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 26. August

Die Bundesregierung geht auf Grund der von der für die Planung und die Baudurchführung zuständigen Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein getroffenen Dispositionen davon aus, daß die Autobahn Hamburg - Berlin auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland termingerecht fertiggestellt wird. Sie sieht im übrigen keine Möglichkeit, zur eventuellen Beschleunigung des Autobahnbaus in laufende Planfeststellungsverfahren und in schwebende Gerichtsverfahren einzugreifen.

37. Abgeordneter **Dr. Dübber** (SPD) Ist die Bundesregierung bereit, dabei publizistisch geltend zu machen, daß die Autobahntrasse Berlin-Hamburg durch den Kreis Lauenburg bereits aus der Vorkriegszeit stammt und die Verbindung der beiden größten deutschen Städte nach mehr als 40 Jahren Verspätung erhebliche politische Prioritäten gegenüber dem Umweltschutz besitzt?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 19. August**

Die Bundesregierung mißt dem Bau der Autobahn Hamburg–Berlin eine besonders hohe politische Bedeutung bei. Trotzdem können berechnete Anliegen des Umweltschutzes nicht vernachlässigt werden.

38. Abgeordnete
**Frau
Hürland**
(CDU/CSU)
- Ist der Bundesregierung bekannt, daß Ärzte, die nicht mit einem Notarztwagen sondern mit ihrem Privatwagen zu Patienten fahren, die entweder durch Unfall oder Krankheit bedingt sich in einem lebensbedrohten Zustand befinden, Geschwindigkeitsüberschreitungen begehen müssen, um möglichst schnell den im lebensbedrohten Zustand befindlichen Kranken zu erreichen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 26. August**

Die Bundesregierung geht davon aus, daß es Fälle geben kann, in denen Ärzte, um rechtzeitig zu Patienten gelangen zu können, die sofortiger ärztlicher Versorgung bedürfen, mit ihrem Pkw die höchstzulässigen Geschwindigkeiten überschreiten müssen.

39. Abgeordnete
**Frau
Hürland**
(CDU/CSU)
- Ist der Bundesregierung weiter bekannt, daß ungeachtet der Ursache der Geschwindigkeitsüberschreitung Bußgeldbescheide gegen Ärzte ergehen, und ist sie der Meinung, daß diese Erteilung eines Bußgeldbescheids auch in der von mir dargelegten Situation gerechtfertigt ist, und wenn nein, was gedenkt sie zu tun, um Ärzte im Einsatz mit ihrem Privatwagen dem Notarztwagen, Feuerwehrwagen und sonstigen Rettungsfahrzeugen gleichzustellen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 26. August**

Die Überwachung der Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Ahndung von Verstößen gegen diese Vorschriften (z. B. über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten) sind Angelegenheit der zuständigen Behörden der Länder. Der Bundesregierung ist daher nicht bekannt, ob gegen Ärzte bei Vorliegen der oben geschilderten Situation Bußgeldbescheide ergangen sind.

Die Berechtigung derartiger Bußgeldbescheide wäre aber danach zu beurteilen, ob ein „rechtfertigender Notstand“ im Sinne des § 16 des Ordnungswidrigkeitengesetzes gegeben war. Bei dessen Vorliegen handelt ein Arzt nicht rechtswidrig, wenn er die Vorschriften der StVO nicht beachtet.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß damit Ärzte, die in Ausnahmesituationen der geschilderten Art helfen müssen, ausreichend abgesichert sind. Einer Gleichstellung mit den Fahrzeugen des Rettungsdienstes (§ 35 Abs. 5 a StVO) bedarf es daher nicht.

Dies war auch das Ergebnis früherer Erörterungen mit den Ländern.

40. Abgeordneter
Dr. Möller
(CDU/CSU)
- Kann der Bundesverkehrsminister nach den Erfahrungen des Bundesforschungsministers den interessierten Städten, Gemeinden und Kreisen – insbesondere in ländlichen Bereichen – die Einführung des Rufbussystems zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs empfehlen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 26. August**

Die vom Bundesminister für Forschung und Technologie finanziell geförderten Rufbus-Systeme werden zur Zeit in den Räumen Wunstorf und Friedrichshafen mit guten Ergebnissen im Hinblick auf neue Technik und Akzeptanz durch die Bevölkerung erprobt. Diese Probetriebe werden voraussichtlich in etwa zwei Jahren abgeschlossen sein. Erst dann wird sich endgültig beurteilen lassen, inwieweit bedarfsgesteuerte Bussysteme in ein generelles organisatorisches Neuordnungskonzept für den Öffentlichen Personennahverkehr integriert werden und so zu einer Verbesserung dieses Verkehrs, insbesondere in ländlichen Räumen, bei vertretbaren wirtschaftlichen Ergebnissen im Vergleich zum Linienbussystem beitragen können.

41. Abgeordneter **Dr. Möller** (CDU/CSU) Wird die Bundesregierung über die bisher laufenden Versuche mit dem Rufbussystem hinaus auch weitere kommunale Gebietskörperschaften finanziell unterstützen bei der Erprobung des Rufbussystems?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne
vom 26. August**

Mit den Räumen Wunstorf und Friedrichshafen sind zwei Gebiete ausgesucht, die für die Einsatzmöglichkeiten bedarfsgesteuerter Rufbussysteme repräsentativ sind. Schon aus Gründen der nur begrenzten Zuständigkeit des Bundes im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs beabsichtigt die Bundesregierung nicht, weitere kommunale Gebietskörperschaften bei der Erprobung des Rufbussystems finanziell zu unterstützen.

**Geschäftsbereich des Bundesministers für
Raumordnung, Bauwesen und Städtebau**

42. Abgeordneter **Krockert** (SPD) Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, welche Energieeinsparungen bei der Gebäudeheizung sich dadurch erzielen lassen, daß die Heizenergieversorgung optimal auf die Bau- und Siedlungsstruktur sowie auf Maßnahmen am Einzelgebäude abgestimmt wird?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling
vom 27. August**

Bei optimaler Anpassung der Heizenergie-Versorgungssysteme an die jeweils gegebene Siedlungs- und Baustruktur sind mittel- bis langfristig erhebliche Energieeinsparungen möglich. Die Ergebnisse eines kürzlich vom Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau unter Beteiligung von Vertretern der Stadt- und Regionalplanung, der Versorgungswirtschaft und der Industrie in Saarbrücken veranstalteten Symposiums „Siedlungsentwicklung und rationelle Energieverwendung“ haben dies bestätigt.

Einsparungsmöglichkeiten bestehen im regional gezielten Gas- und Fernwärmeausbau einschließlich kleinerer dezentraler Heizkraftwerke, in der Nutzung der Abwärme aus Kraftwerken und Industriebetrieben sowie der Umgebungswärme (Wärmepumpen, Solartechnik). Die optimale Mischung dieser Versorgungsformen kann nur in enger Abstimmung mit den örtlichen Verhältnissen und den unterschiedlichen Siedlungsstrukturen ermittelt werden. Hierfür bedarf es örtlicher und regionaler Energieversorgungskonzepte.

Bereits in der Zweiten Fortschreibung des Energieprogramms hat die Bundesregierung die Gemeinden aufgefordert, örtliche Energieversorgungskonzepte zu entwickeln. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und der Bundesminister für Forschung und

Technologie haben den gemeinsamen Arbeitsschwerpunkt „Örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte“ gebildet, um für die Gebietskörperschaften Hilfen zu entwickeln. Die hierzu bereits vorliegenden Forschungsergebnisse wurden auf dem genannten Symposium präsentiert. Es sollen weitere Untersuchungen durchgeführt und Vorschläge für konkrete Modellregionen erarbeitet werden.

Auch durch Anpassung der Heizenergiesysteme an konkrete Wärmeschutzmaßnahmen in Einzelgebäuden lassen sich erhebliche Energieeinsparungen erzielen (vgl. auch die entsprechende Regelung in § 10 Abs. 1 des ModEnG); eine rechnerische Darstellung der hiermit zu erzielenden Energieeinsparung kann allerdings nicht gegeben werden.

43. Abgeordneter **Krockert** (SPD) Kann die Bundesregierung angeben, welche Schwierigkeiten zur Ausschöpfung dieses Einsparpotentials überwunden werden müssen, insbesondere in stadt- und regionalplanerischer, versorgungswirtschaftlicher und technischer Hinsicht?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling vom 27. August

Zur Ausschöpfung des Energieeinsparpotentials müssen u. a. folgende Schwierigkeiten überwunden werden:

Die Aufstellung von integrierten regionalen und örtlichen Energieversorgungskonzepten mit entsprechenden organisatorischen Vorkehrungen ist voran zu treiben. Stadtentwicklungs- und Energieplanung bedürfen engerer Verknüpfung, z. B. bei Erneuerungsvorhaben im städtebaulichen und im Kraftwerksbereich.

Die Kraftwerke mit Kraftwärmekopplung – deren Ausbau angestrebt wird (vgl. Zweite Fortschreibung des Energieprogramms) – haben derzeit einen Anteil von unter 10 v. H. der gesamten Kraftwerkskapazität. Der wünschenswerte Zubau von Heizkraftwerken bedarf jedoch wegen der notwendigen Betriebsflächen und der Umweltbelastungen in den Verbrauchsschwerpunkten einer besonderen Standortvorsorge und -planung.

Die vermehrte Einführung neuer Wärmeversorgungssysteme in Verdichtungsräumen und insbesondere in ländlichen Gebieten hängt davon ab, daß Anforderungen und Vorteile dieser Systeme, einschließlich der betriebswirtschaftlichen, deutlich herausgearbeitet und bekannt gemacht werden.

Mit dem zu Frage 42 genannten Arbeitsschwerpunkt „Örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte“ sollen auch Hilfen zur Überwindung der bezeichneten Schwierigkeiten erarbeitet werden.

44. Abgeordneter **Krockert** (SPD) Welche städtebaulichen und energiepolitischen Vorteile haben verbrauchsnahe Heizkraftwerke, und welche städtebaulichen und technologischen Probleme sind mit ihrer Einführung gegeben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling vom 27. August

Die städtebaulichen Vorteile verbrauchsnahe Heizkraftwerke sind vor allem in einer relativ sicheren und kostengünstigen Versorgung sowie in einer Verminderung der Umweltbelastungen – Nutzung der sonst in Atmosphäre oder Gewässer abgeleiteten Wärme der Kraftwerke und Reduzierung der von Einzelfeuerstätten ausgehenden Emissionen – zu sehen.

Die energiepolitischen Vorzüge verbrauchsnahe Heizkraftwerke liegen in einer besonders weitgehenden Ausnutzung der Primärenergie durch den Koppelungsprozeß mit der Stromerzeugung und in der Bereitstellung von Alternativen zur Heizölverfeuerung in Einzelheizungen. Soweit derartige verbrauchsnahe Heizkraftwerke auf Ölbasis betrieben werden, würde eine breite Anwendung dieser Technik der energiepolitischen

Zielsetzung der Bundesregierung zuwiderlaufen. Insoweit kommt der Entwicklung emissionsarmer Verfahren der Kohleverbrennung beispielsweise durch Wirbelschichttechnologien besondere Bedeutung zu.

Ungeachtet dieser deutlichen Vorzüge eines weiteren Heizkraftwerksausbaues sind jedoch städtebauliche und technische Probleme zu überwinden. Auf die Probleme der Standortwahl und der Ausdehnung der Kraftwärmekopplung wurde bereits hingewiesen. Für die Versorgung geeigneter Neubau- oder Altbaugebiete mit Fernwärme müssen die erforderlichen Vorbereitungen am Gebäude rechtzeitig getroffen werden, was einen umfassenden Überblick über die Kraftwerkstruktur und die Baustruktur im jeweiligen örtlichen Bereich voraussetzt. Mögliche Abnehmer müssen angesichts der Reichweite der Entscheidung, die mit einem Fernwärmeanschluß verbunden ist, durch beratende Hilfen stärker als bisher von der Zweckmäßigkeit dieser Wärmeversorgung – auch in wirtschaftlicher Hinsicht – überzeugt werden.

45. Abgeordneter **Immer (Altenkirchen) (SPD)** Enthält die Raumordnungspolitik der Bundesregierung Möglichkeiten, eine rationelle Energieversorgung auch in solchen ländlichen und peripheren Räumen sicherzustellen, die nicht an ein Fernwärme- oder Gasnetz angeschlossen werden können und deren Wärmeversorgung heute zu über 80 v. H. von ausfallbedrohtem Heizöl und festen Brennstoffen abhängt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling vom 27. August

In ländlichen Gebieten wird nicht nur auf Grund fehlender Fernwärme- oder Gasversorgung in stärkerem Ausmaß als in anderen Räumen Heizöl verfeuert. In vielen Fällen besteht auch erhöhter Wärmebedarf infolge Einzellage und großer Außenflächen der Gebäude.

Eine angemessene Versorgung mit Wärmeenergie ist für die allgemeine Entwicklung der ländlichen Gebiete, die vielfach vom Bundesraumordnungsprogramm als strukturschwach eingestuft werden, von wesentlicher Bedeutung. Außerdem verweist das Raumordnungsgesetz in den Grundsätzen des § 2 ausdrücklich auf eine ausreichende Bedienung der Teilräume mit Versorgungsleistungen.

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Förderung des Baues von Erdgasleitungen vom 29. Januar 1980 hat finanzielle Möglichkeiten für den Gasausbau in bisher nicht versorgten Räumen eröffnet. Ferner kann die Landesplanung konkrete Ausbaunotwendigkeiten für die Gasversorgung festlegen, was im Bundesgebiet allerdings in sehr unterschiedlicher Intensität geschieht. Diese Hilfestellung kommt vor allem kleineren Gemeinden zugute. Längerfristig besteht in ländlichen Gebieten auf Grund vorhandener natürlicher Hilfsquellen und größerer Freiräume eine besondere Chance, erneuerbare Energieträger rationell zu nutzen. So kann z. B. die vielfach ortsübliche Holzverfeuerung durch rationelle Bedienungstechnik verbessert und um die Nutzung des sogenannten Schwachholzes erweitert werden. Für den Einsatz von Wärmepumpen und Solaranlagen, gegebenenfalls auch in Verbindung mit vorhandenen Ölheizungen, bestehen in ländlichen Gebieten günstige Voraussetzungen. Dabei spielt auch die entsprechende Wärmedämmung der Gebäude eine wichtige Rolle. Die in inländischen Gebieten vielfach noch neu zu errichtenden Kläranlagen können verstärkt für die Verwertung von Gas und entstehender Wärme genutzt werden.

Eine Forschungsarbeit über „Wechselwirkungen zwischen der Siedlungsstruktur und Wärmeversorgungssystemen“, die demnächst in der Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau erscheint, nennt bereits Möglichkeiten der rationellen Energieverwendung auch in ländlichen Gebieten. Im Rahmen ihres Arbeitsschwerpunktes „Örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte“ lassen der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und der Bundesminister für Forschung und Technologie weitere Entscheidungshilfen für die Anwender in ländlichen Gebieten erarbeiten.

46. Abgeordneter
Conradi
(SPD) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Knappheit an Bauland nicht nur Folge der zu knappen Ausweisung neuen Baulands, sondern auch Folge der unzureichenden Ausschöpfung des planungsrechtlichen Instrumentariums durch die Kommunen, vor allem in bezug auf Baulücken und andere bebaubare, noch nicht bebaute Grundstücke ist?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling
vom 22. August

Die Bundesregierung teilt diese Auffassung. Sie hat daher die Städte und Gemeinden wiederholt aufgefordert, von dem neuen Instrumentarium, das den Kommunen mit dem Inkrafttreten der umfassenden Novellierung des Städtebaurechts am 1. Januar 1977 sowie auch mit der „Beschleunigungsnovelle“ zum Bundesbaugesetz 1979 zur Verfügung gestellt wurde, insbesondere zur Erhöhung des Baulandangebots verstärkt Gebrauch zu machen. Möglichkeiten dazu bestehen nicht nur am Rande, sondern – wie erste Ergebnisse einer laufenden Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zeigen – auch in großem Umfang innerhalb der Städte (Baulücken, unterausgenutzte Grundstücke).

Bei der Bewertung der Zurückhaltung einiger Kommunen bei der Anwendung des neuen städtebaulichen Instrumentariums sollte allerdings nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Einführung derartiger neuer Instrumente in der Praxis nach aller Erfahrung häufig erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung eintritt.

Möglicherweise beruht die Zurückhaltung bei der Anwendung bestimmter neuer städtebaulicher Instrumente wie z. B. bei der Anwendung des Baugebots auch darauf, daß die Instrumente zum Teil noch nicht wirksam genug ausgestaltet sind. Die Bundesregierung hat wiederholt darauf hingewiesen, daß dies nicht zuletzt an den Einschränkungen liegen mag, die auf Veranlassung des Bundesrates im Vermittlungsverfahren in die Baugesetznovelle 1976 aufgenommen wurden.

47. Abgeordneter
Conradi
(SPD) Wie verlief die Entwicklung der Bodenpreise für Wohnungsbauzwecke in den letzten Jahren, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, auf die Bodenpreisentwicklung einzuwirken?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling
vom 22. August

Nach einem leichten Rückgang in den Jahren 1973 und 1974 sind die Baulandpreise seit 1975 wieder erheblich angestiegen. Die Erhebungen des Statistischen Bundesamtes weisen für baureifes Land im Bundesgebiet im längerfristigen Durchschnitt Preissteigerungsraten von über 10 v. H. jährlich aus, deren Tendenz steigend ist. Die bisherigen Ergebnisse für das Jahr 1979 lassen befürchten, daß sich dieser allgemeine Aufwärtstrend fortsetzt.

Regional und lokal verlief die Preisentwicklung jedoch sehr unterschiedlich, wobei sich die Unausgewogenheiten zwischen den einzelnen Teilbodenmärkten weiter verstärkt haben, Problemgebiete sind hierbei die großen Verdichtungsräume, deren Durchschnittspreise weit über dem Bundesdurchschnitt liegen.

In den Kernstädten lag die Preissteigerungsrate zwar insgesamt geringfügig unter dem Bundesdurchschnitt. Allerdings verursachten hier die hohen Ausgangswerte auf den lokalen Bodenmärkten, deren Preise nicht selten um 1000 DM je qm Wohnbauland liegen (z. B. Stuttgart, Hamburg), selbst bei relativ geringen Steigerungsraten hohe absolute Preiserhöhungen. Im Umland der Kernstädte lagen die Steigerungsraten auf Grund des besonders starken Nachfragedrucks erheblich über dem Bundesdurchschnitt. Diese Entwicklung hat zu einer Verschiebung des Bodenpreisgefälles in das weitere Umland geführt.

Die Bundesregierung betrachtet diese Entwicklung sorgfältig und mit zunehmender Sorge. Der Bodenpreisentwicklung kann nach ihrer Auffassung nur wirksam begegnet werden, wenn das Angebot an Bauland in den kritischen Bereichen wesentlich erhöht wird (siehe hierzu Antwort auf Frage 48).

In diesem Zusammenhang kommt auch einer verstärkten Bodenvorratspolitik der Gemeinden eine wesentliche Bedeutung zu.

48. Abgeordneter **Conradi** (SPD) Welche planungs- und steuerrechtlichen Instrumente kommen nach Auffassung der Bundesregierung dafür infrage?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling vom 22. August

Auch wenn das geltende Recht den Gemeinden bereits eine Vielzahl von — wie erwähnt z. T. leider zu wenig genutzten — Möglichkeiten zur Milderung der Baulandproblematik in die Hand gibt, darf nicht verkannt werden, daß das bestehende bödenrechtliche Instrumentarium verbessert werden kann. Deshalb können — wie der Bundesbauminister bereits wiederholt öffentlich erklärt hat — zusätzliche planungs- und steuerrechtliche Instrumente erforderlich werden.

Zu den im Bundesbauministerium geprüften Maßnahmen gehört u. a. die Erwägung, die Bodenhaltung in Bezug auf unbebaute baureife Grundstücke, die nicht als Eigennutzung dienen sollen, steuerrechtlich zu verteuern. Bodenrechtlich ergänzend könnte die Handhabung des Baugebots erleichtert und die mit großem Erfolg praktizierte Baulandumlegung fortentwickelt und durch Baupflichten noch stärker aktualisiert werden. Auch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme könnte erleichtert und zu einem flexiblen und sozialwirksamen Steuerungsinstrument der kommunalen Bau- und Bodenpolitik ausgestaltet werden.

Die Überlegungen dazu sind noch nicht abgeschlossen. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat deshalb zu diesem Fragenbereich im Juli dieses Jahres ein Expertengespräch durchgeführt, an welchem neben Politikern u. a. Vertreter aus Wissenschaft, Städten und Gemeinden, der Bausparkassen und der Kreditwirtschaft teilnahmen.

49. Abgeordneter **Schinzel** (SPD) Ist die Bundesregierung bereit, das Wohnungsbindungsgesetz so zu ändern, daß Personen, die freiwillig bereit sind, für sie inzwischen zu groß gewordene Sozialwohnungen gegen eine kleinere Sozialwohnung zu tauschen, dies auch tun können, wenn sie inzwischen die Einkommensgrenze für den sozialen Wohnungsbau überschritten haben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling vom 22. August

Dem in der Frage angesprochenen Anliegen ist durch § 5 Abs. 1 des Wohnungsbindungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1980 (BGBl. I S. 1120) weitestgehend Rechnung getragen. Danach ist die Bescheinigung über die Wohnberechtigung auch dann zu erteilen, wenn das Gesamteinkommen des Wohnungssuchenden und der zu seiner Familie rechnenden Angehörigen die sich aus § 25 des Zweiten Wohnungsbaugesetzes ergebende Einkommensgrenze um nicht mehr als 40 v. H. übersteigt und „der Wohnungssuchende durch den Bezug der Wohnung eine andere öffentlich geförderte Wohnung freimacht, deren Miete, bezogen auf den Quadratmeter Wohnfläche, niedriger ist oder deren Größe die für ihn angemessene Wohnungsgröße übersteigt“.

50. Abgeordneter
Schinzel
(SPD)
- Ist der Bundesregierung bekannt, daß viele Sozialwohnungen deshalb fehlbelegt sind, weil sie zum Beispiel nach Auszug erwachsener Kinder inzwischen für die verbleibenden Mieter zu groß geworden sind, während gleichzeitig Familien mit Kindern in für sie zu kleinen Wohnungen unter beengten Verhältnissen leben müssen, und was gedenkt die Bundesregierung dagegen zu tun?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Sperling
vom 27. August**

Eine neugebildete Bund-Länder-Arbeitsgruppe hat den Auftrag, erneut zu prüfen, ob und wie das Problem der Fehlbelegung im Sozialwohnungsbestand gelöst werden kann. Die Überlegungen der Arbeitsgruppe zielen zwar primär auf Lösungsmöglichkeiten für die Mehrverdienerproblematik; sie werden sich aber auch auf das Problem der Unterbelegung von Sozialwohnungen erstrecken. Der Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe soll noch in diesem Jahr der Konferenz der Bauminister des Bundes und der Länder vorgelegt werden. Erst auf der Grundlage des Berichts der Arbeitsgruppe und dessen Beratung in der Ministerkonferenz wird zu entscheiden sein, welche Maßnahmen zur Lösung der Fehl- und Unterbelegungsprobleme im Sozialwohnungsbestand getroffen werden sollen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Forschung und Technologie

51. Abgeordneter
Dr. Steger
(SPD)
- Was hat die Bundesregierung veranlaßt, im Rahmen der Türkeihilfe der Bitte nach gemeinsamen Forschungsprojekten — sowie die damit verbundene technische Hilfe — für Sonnenenergienutzung und Energieeinsparungstechnologien abzulehnen?

**Antwort des Bundesministers Dr. Hauff
vom 18. August**

Türkische Vorschläge für gemeinsame Forschungsprojekte auf dem Gebiet der Sonnenenergienutzung und Energieeinsparungstechnologie im Rahmen der Türkeihilfe sind nicht abgelehnt worden. Nach Auskunft des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit liegen auch dort keine Anträge bezüglich solcher Vorhaben vor.

Allerdings liegen mir mehrere Vorschläge für die Zusammenarbeit mit türkischen Stellen bei Forschungs- und Entwicklungsprojekten der Sonnenenergie und der Energieeinsparung vor, die in den vergangenen Monaten im Gefolge einer von mir in die Türkei entsandten Sachverständigenkommission von türkischer Seite und von deutschen Firmen an mich herangetragen worden sind. Diese Vorschläge sind zum Teil schon mit türkischen Fachleuten besprochen worden. Abgesehen von der Notwendigkeit weiterer technischer Aufbereitung und Klärung sind sie jedoch vor allem deswegen noch nicht beschieden worden, weil die kürzlichen Haushaltsmaßnahmen zugunsten der deutschen Hilfe für die Türkei und anderer neuer Belastungen des Bundes die Mittelansätze für Energieforschung nicht verschont haben und deswegen neu disponiert werden muß. Erst nach Abschluß der damit zusammenhängenden Gesamtüberlegungen, die viele nationale und internationale Vorhaben in zahlreichen BMFT-Programmen betreffen, wird eine Entscheidung über die türkischen Kooperationsvorschläge möglich sein.

Bonn, den 8. September 1980