

## Schriftliche Fragen

mit den in der Woche vom 5. Oktober 1998  
eingegangenen Antworten der Bundesregierung

### Verzeichnis der Fragenden

<i>Abgeordnete</i>	<i>Nummer der Frage</i>	<i>Abgeordnete</i>	<i>Nummer der Frage</i>
Behrendt, Wolfgang (SPD) . . . . .	2, 3, 19	Nachtwei, Winfried (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) . . . . .	1, 10, 11, 12
Hagemann, Klaus (SPD) . . . . .	8	Nelle, Engelbert (CDU/CSU) . . . . .	16, 17
Höfken, Ulrike (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) . . . . .	14, 15	Onur, Leyla (SPD) . . . . .	13
Ilte, Wolfgang (SPD) . . . . .	4, 5, 6	Dr. Pick, Eckhart (SPD) . . . . .	7
Kressl, Nicolette (SPD) . . . . .	9	Schmidt, Albert (Hitzhofen) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) . . . . .	18

## Verzeichnis der Fragen nach Geschäftsbereichen der Bundesregierung

<i>Seite</i>	<i>Seite</i>
<b>Geschäftsbereich des Auswärtigen Amts</b>	<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung</b>
Nachtwei, Winfried (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Vorabfragen für Ausfuhrgenehmigungen für das Waffensystem EUROFIGHTER/ Typhoon . . . . . 1	Nachtwei, Winfried (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Trageerlaubnis für das von Hitler als Kriegs- und Tapferkeitsauszeichnung für SS- und Wehrmachtangehörige gestiftete „Bandenkampfabzeichen“ . . . . . 5
<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen</b>	Fluglärmbelastungen durch den Militär- flughafen Hörstel-Dreierwalde seit 1995 . . . . . 5
Behrendt, Wolfgang (SPD) Schaffung eines in Ost- und Westdeutschland gleichen Finanzausgleichsystems bei einer Neuordnung des Länderfinanzausgleichs unter besonderer Berücksichtigung der neuen Bundesländer . . . . . 1	Finanzielle und verfahrensrechtliche Rege- lungen bei Ausstieg der Abnehmer aus dem Waffensystem EUROFIGHTER oder Stückzahlreduzierung . . . . . 7
Ilte, Wolfgang (SPD) Reformvorschläge zur Einbeziehung der neuen Länder in den Länderfinanzaus- gleich sowie zum bundesstaatlichen Finanzausgleich . . . . . 2	<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend</b>
Dr. Pick, Eckhart (SPD) Aufteilung der Steuermehreinnahmen 1998 auf Bund, Länder und Gemeinden . . . . . 3	Onur, Leyla (SPD) Einbeziehung der Braunschweiger Kaserne des Bundesgrenzschutzes am Bienroder Weg in die Kosten-Nutzen- Rechnung zukünftiger Standorte von Zivildienstschulen . . . . . 10
<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft</b>	<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr</b>
Hagemann, Klaus (SPD) Entgelte für Kabelanschlüsse in der Breitbandkommunikation . . . . . 3	Höfken, Ulrike (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Hindernisse für den Transrapid aus der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) der EU . . . . . 10
<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung</b>	Nelle, Engelbert (CDU/CSU) Unfälle der gewerblichen sowie der Sport- und Vergnügungsschifffahrt auf deutschen Binnenschiffahrtsstraßen seit 1980; Schadenshöhe . . . . . 11
Kressl, Nicolette (SPD) Jährliche Mehrausgaben bei der gesetzlichen Rentenversicherung durch eine Netto- entlastung bei einer Einkommen- steuerreform von 30 Mrd. DM . . . . . 4	Schmidt, Albert (Hitzhofen) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Errichtung eines Lärmschutzwalls beim Bau der Ortsumfahrung der Bundesstraße 58 in Seppenrade (Stadt Lüdinghausen/ Westfalen) . . . . . 12

	<i>Seite</i>
<b>Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit</b>	
Behrendt, Wolfgang (SPD) Verschärfung der europäischen Abgasnormen für Motorräder (Richtlinie 97/24/EG) . . . . .	13



### Geschäftsbereich des Auswärtigen Amts

1. Abgeordneter  
**Winfried  
Nachtwei**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)
- Welche Voranfragen (Länder/Stückzahl) zu den Aussichten einer Ausfuhrgenehmigung für das Waffensystem EUROFIGHTER/Typhoon liegen der Bundesregierung vor bzw. sind in Vorbereitung, und hat die Bundesregierung die Absicht, die Genehmigung für die Zulieferung durch deutsche Unternehmen (Workshare 30%) für die Fälle zu untersagen, in denen die Exporte anderer Staaten nicht den politischen Grundsätzen und Rüstungsexportrestriktionen der Bundesrepublik Deutschland entsprechen?

#### **Antwort des Staatssekretärs Dr. Hans-Friedrich von Ploetz vom 25. September 1998**

Bisher lag der Bundesregierung nur eine Voranfrage auf Genehmigung zur Ausfuhr einer größeren Anzahl von EUROFIGHTERN in ein südostasiatisches Land vor.

Die Staaten, die gemeinsam mit der Bundesrepublik Deutschland an der Herstellung des Waffensystems EUROFIGHTER beteiligt sind, sind Mitgliedstaaten der EU.

Die EU-Staaten, die unter anderem auch die Kooperation im Bereich der Rüstungsexportkontrolle zunehmend enger gestalten, haben am 8. Juni 1998 einen Verhaltenskodex für die Ausfuhr von Rüstungsgütern beschlossen. Die Prüfungskriterien für Ausfuhranträge, die in diesem Kodex enthalten sind, entsprechen weitgehend den Kriterien, die in den Politischen Grundsätzen der Bundesregierung für den Export von Kriegswaffen und sonstigen Rüstungsgütern vom 28. April 1992 niedergelegt sind. Nach den „Operativen Bestimmungen“ des Kodex sind diese Kriterien von allen Staaten vor der Bescheidung von Ausfuhranträgen zu prüfen. Aufgrund dieser gemeinsamen Selbstverpflichtung haben sich die EU-Staaten gebunden, auch über Einzelfälle der Rüstungsexportkontrolle nach harmonisierten, weitgehend unserer traditionell zurückhaltenden Linie entsprechenden Kriterien zu entscheiden.

Insoweit sind gravierende Unterschiede in den Exportkontrollentscheidungen der EUROFIGHTER-Hersteller nicht zu erwarten.

### Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Finanzen

2. Abgeordneter  
**Wolfgang  
Behrendt**  
(SPD)
- Trifft es zu, daß die bisher bekannten Vorschläge aus Wissenschaft und Politik zur Änderung des Länderfinanzausgleichs, die mit einer Rückführung der Ausgleichsintensität verbunden sind, einen wesentlichen Abbau der Leistungen für die finanz- und steuerschwachen Länder und damit insbesondere der neuen Länder vorsehen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Hansgeorg Hauser  
vom 2. Oktober 1998**

Aktuelle Vorschläge zur Änderung des Länderfinanzausgleichs konzentrieren sich vordringlich auf eine Verminderung der Grenzbelastung von Steuermehreinnahmen, um so den Anreiz zur Ausschöpfung der Steuerquellen zu verbessern. Eine Rückführung der Ausgleichsintensität, also des Grades der Heranführung an das durchschnittliche Finanzkraftniveau, muß mit diesen Vorschlägen nicht verbunden sein. Bei Realisierung dieser Vorschläge kann der Sondersituation der neuen Länder Rechnung getragen werden.

3. Abgeordneter  
**Wolfgang Behrendt**  
(SPD)
- Wann führt eine besondere Berücksichtigung der neuen Länder bei einem neuen Länderfinanzausgleich nicht zur Schaffung eines in Ost- und Westdeutschland unterschiedlichen horizontalen Finanzausgleichssystems?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Hansgeorg Hauser  
vom 2. Oktober 1998**

Die neuen Länder sind seit dem Jahr 1995 gleichberechtigt in den Länderfinanzausgleich eingebunden. Zur Finanzierung des Ausgleichssystems hat der Bund mit der Abgabe von sieben Umsatzsteuerpunkten an die Länder und mit umfangreichen Bundesergänzungszuweisungen an finanzschwache Länder entscheidend beigetragen. Die derzeitige Regelung zeigt, daß eine besondere Berücksichtigung der neuen Länder bei einem einheitlichen Länderfinanzausgleich durch zeitlich befristete Sonderbedarfs-Bundesergänzungszuweisungen möglich ist.

4. Abgeordneter  
**Wolfgang Ilte**  
(SPD)
- Welche Formen der Einbeziehung der neuen Länder in einem neuen Länderfinanzausgleich sind in den bekannten Vorschlägen zur Änderung des bestehenden Länderfinanzausgleichs vorgesehen, d. h. also eine volle Gleichbehandlung mit den alten Ländern, eine besondere Berücksichtigung der neuen Länder oder konkrete Vorschläge zur Förderung durch unterschiedliche Gestaltungen im Finanzausgleichsgesetz?
5. Abgeordneter  
**Wolfgang Ilte**  
(SPD)
- Wie lauten gegebenenfalls die diesbezüglichen Formulierungen in den Vorschlägen, insbesondere des Bundesministers der Finanzen, des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister der Finanzen, des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, des Instituts der deutschen Wirtschaft, der Reformkommission Soziale Marktwirtschaft, der OECD, der Friedrich-Naumann-Stiftung und des Gutachtens von Professor Peffekoven?

6. Abgeordneter  
**Wolfgang Ilte**  
(SPD)
- Gibt es Formulierungen in den Reformvorschlägen auch zum bundesstaatlichen Finanzausgleich insgesamt sowie zum Trennsystem auf der Einnahmen- und Ausgabenseite?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Hansgeorg Hauser vom 7. Oktober 1998**

Die gleichberechtigten Einbeziehung der neuen Länder in den Länderfinanzausgleich war ein Ziel in den Verhandlungen zum Föderalen Konsolidierungsprogramm (FKP) im Jahr 1993, das alle damals diskutierten Vorschläge berücksichtigte. Neuere Vorschläge zur Reform des Länderfinanzausgleichs stellen eine Verbesserung der Anreizwirkungen des Finanzausgleichs für Geber- und Nehmerländer in den Mittelpunkt.

Sowohl bei den Vorschlägen zum FKP als auch bei neueren Reformvorschlägen sind die neuen Länder gleichberechtigt in das System einbezogen. Dies gilt auch für weitergehende Reformvorschläge des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Reformkommission Soziale Marktwirtschaft oder der Friedrich-Naumann-Stiftung.

Alle Vorschläge lassen im Finanzausgleichssystem insgesamt Raum für Sonderregelungen zugunsten der neuen Länder.

7. Abgeordneter  
**Dr. Eckhart Pick**  
(SPD)
- Wieviel von den 3 Mrd. DM, die der Bundesminister der Finanzen als erwartete Steuermehreinnahmen für dieses Jahr gegenüber der letzten Steuerschätzung genannt hat, entfallen jeweils auf den Bund, die Länder und die Gemeinden?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Hansgeorg Hauser vom 30. September 1998**

Aufgrund der Entwicklung der Steuereinnahmen im Jahresverlauf 1998 und am aktuellen Rand zeichnen sich gegenüber der Steuerschätzung vom Mai dieses Jahres für 1998 Mehreinnahmen für alle Ebenen ab. Eine Quantifizierung dieser Mehreinnahmen und deren Verteilung auf die Gebietskörperschaften wird nach dem zwischen Bund und Ländern verabredeten Verfahren bei der nächsten Sitzung des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ am 11. und 12. November 1998 vorgenommen.

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft**

8. Abgeordneter  
**Klaus Hagemann**  
(SPD)
- Wie beurteilt die Bundesregierung die derzeitigen Entgelte für Kabelanschlüsse in der Breitbandkommunikation, und inwieweit wird die von der Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation nach Presseberichten in der Zeitung

„DIE WELT“ vom 13. Mai 1998 geförderte Rücknahme der jüngsten Preiserhöhung vom November 1997 auch tatsächlich zum 1. Januar 1999 wirksam werden?

**Antwort des Staatssekretärs Klaus Büniger  
vom 2. Oktober 1998**

Entscheidungsbefugnisse zur Entgeltregulierung im Telekommunikationsbereich sind durch das Telekommunikationsgesetz (TKG) der Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation zugewiesen worden, deren Entscheidungen unmittelbar von den Gerichten überprüft werden können. Die zuständige Beschußkammer der Behörde hat durch Beschluß vom 30. April 1998 im Wege der nachträglichen Entgeltregulierung (§§ 30, 25 Abs. 2, 24 TKG) der Erhöhung der April 1998 im Wege der nachträglichen Entgeltregulierung (§§ 30, 25 Abs. 2, 24 TKG) der Erhöhung der Entgelte durch die Deutsche Telekom AG (DT AG) zum 1. November 1997 für den sog. Kabelanschluß teilweise widersprochen. Danach wird ein Preismißbrauch zum Zeitpunkt der Entscheidung zwar nicht beanstandet, das Unternehmen jedoch aufgefordert, diese Entgelte zum 1. Januar 1999 soweit zu reduzieren, daß sie dem Preisniveau vor dem 1. November 1997 zuzüglich maximal 36% entsprechen. Damit ist die Preiserhöhung um rd. zwei Drittel zurückzunehmen. Gegen diese Entscheidung hat die DT AG Klage erhoben, die keine aufschiebende Wirkung hat. Die rechtliche Bewertung obliegt deshalb dem zuständigen Verwaltungsgericht.

Das Unternehmen hat außerdem der Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation weitere Unterlagen übermittelt, um die Rechtmäßigkeit der Preiserhöhung ab 1. November 1997 ergänzend zu erläutern. Die Beschußkammer prüft noch, ob und inwieweit diese Unterlagen für eine neue Bewertung Anlaß geben.

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Arbeit  
und Sozialordnung**

9. Abgeordnete Nicolette Kressl (SPD) Zu welchen jährlichen Mehrausgaben bei der gesetzlichen Rentenversicherung führt eine Nettoentlastung bei der Einkommensteuerreform in Höhe von 30 Mrd. DM im Jahr aufgrund der geltenden Nettoanpassung der Renten?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Horst Günther  
vom 5. Oktober 1998**

Zu welchen jährlichen Mehrausgaben der gesetzlichen Rentenversicherung eine Einkommensteuerreform mit einer Nettoentlastung von 30 Mrd. DM führt, hängt von der Ausgestaltung dieser Reform ab. Entscheidend für die Auswirkungen in der Rentenversicherung ist die Verminderung der Lohnsteuer, da diese Entlastung der Aktiven über die Rentenanpassung im prozentual gleichen Umfang an die Rentner weitergegeben wird. Gegenzurechnen ist, daß eine höhere Rentenanpassung zu höheren Beitragssätzen führt, die die Rentenanpassung ihrerseits mindern.



Da unbestimmt ist, in welchem Umfang die Einkommensteuerreform die Lohnsteuer entlastet, läßt sich die Frage nicht allgemein beantworten. Nimmt man an, daß auch die Lohnsteuer um 30 Mrd. DM sinkt, ergeben sich in der Rentenversicherung jährliche Mehraufwendungen von ca. 9 Mrd. DM.

### **Geschäftsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung**

10. Abgeordneter  
**Winfried  
Nachtwei**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)
- Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß das am 30. Januar 1944 von Adolf Hitler für SS- und Wehrmacht-Angehörige als Anerkennung für die Tapferkeit und Bewährung im Kampf (symbolisiert durch Schwert und Hakenkreuz bzw. SS-Totenbkopf) gegen Zivilisten und Partisanen (symbolisiert durch Schlangen) gestiftete „Bandenkampfabzeichen“ auch weiterhin in seiner vom Hakenkreuz bzw. SS-Totenkopf befreiten Version als Kriegs- und Tapferkeitsauszeichnung getragen werden darf, und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Goldhagen-Debatte oder der Auseinandersetzung um die Traditionswürdigkeit der Wehrmacht für die Bundeswehr die Beibehaltung dieses Ordenszeichens?

#### **Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Klaus Rose vom 29. September 1998**

Für Soldaten der Bundeswehr ist das Tragen von Kriegsauszeichnungen aus dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr von Bedeutung, da keine Soldaten, die Wehrmachtsteilnehmer waren, mehr in der Bundeswehr dienen. Es wird daher seitens des Bundesministeriums der Verteidigung kein Handlungsbedarf gesehen.

11. Abgeordneter  
**Winfried  
Nachtwei**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)
- Wie viele monatliche Starts und Landungen gab es seit Januar 1995 auf dem Militärflughafen Hörstel-Dreierwalde, und wie hoch waren die in dieser Zeit gemessenen Fluglärmbelastungen in den jeweiligen Lärmschutzzonen?

#### **Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Klaus Rose vom 30. September 1998**

Die seit Januar 1995 erfolgten monatlichen Starts und Landungen auf dem Flugplatz Hopsten sind aus der nachstehenden Übersicht ersichtlich.

Lärmschutzbereiche für militärische Flugplätze – wie für zivile Verkehrsflughäfen – werden gemäß der Anlage zu § 3 Fluglärmgesetz berechnet und nicht aufgrund von Messungen ermittelt. Der Lärmschutzbereich umfaßt das Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes, in dem der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel 67 dB(A) übersteigt. Die Schutzzone 1 umfaßt das Gebiet, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB(A) übersteigt, die Schutzzone 2 das übrige Gebiet des Lärmschutzbereiches.

## Flugbetrieb am Militärflugplatz Hopsten

	Abflüge	Anflüge	Übungs- anflüge	Gesamt
Januar 1995	540	539	884	1 953
Februar 1995	487	487	498	1 472
März 1995	507	502	683	1 692
April 1995	581	560	578	1 719
Mai 1995	571	571	642	1 784
Juni 1995	505	515	607	1 627
Juli 1995	403	383	451	1 237
August 1995	516	512	461	1 489
September 1995	475	474	648	1 597
Oktober 1995	479	472	430	1 381
November 1995	185	199	475	859
Dezember 1995	208	197	355	760
Summe	5 457	5 411	6 712	17 580

Januar 1996	457	451	555	1 463
Februar 1996	284	280	328	892
März 1996	528	515	573	1 616
April 1996	542	539	1 121	2 202
Mai 1996	340	318	557	1 215
Juni 1996	338	345	452	1 135
Juli 1996	653	650	691	1 994
August 1996	635	638	786	2 059
September 1996	545	545	682	1 772
Oktober 1996	447	449	812	1 708
November 1996	252	249	524	1 025
Dezember 1996	195	205	233	633
Summe	5 216	5 184	7 314	17 714

	Abflüge	Anflüge	Übungs- anflüge	Gesamt
Januar 1997	375	363	648	1 386
Februar 1997	466	473	542	1 481
März 1997	469	484	609	1 562
April 1997	573	558	856	1 987
Mai 1997	272	278	404	954
Juni 1997	555	526	544	1 625
Juli 1997	643	641	704	1 988
August 1997	541	523	502	1 566
September 1997	560	599	806	1 965
Oktober 1997	584	578	470	1 632
November 1997	408	391	414	1 213
Dezember 1997	370	403	427	1 200
Summe	5 816	5 817	6 926	18 559

Januar 1998	481	478	571	1 530
Februar 1998	407	406	594	1 407
März 1998	546	522	494	1 562
April 1998	589	581	538	1 708
Mai 1998	318	309	722	1 349
Juni 1998	392	369	592	1 353
Juli 1998	590	609	805	2 004
August 1998	385	390	464	1 239
September 1998	0	0		0
Oktober 1998	0	0		0
November 1998	0	0		0
Dezember 1998	0	0		0
Summe	3 708	3 664	4 780	12 152

12. Abgeordneter  
**Winfried  
Nachtwei**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)

Welche finanziellen und verfahrensrechtlichen Regelungen sehen die Abkommen über die Serienvorbereitung und Beschaffung des Waffensystems EUROFIGHTER auf Regierungsebene bzw. gegenüber den Unternehmen für den Fall vor, daß einer oder mehrere der Abnehmer die Stückzahl reduzieren oder ganz aus dem Projekt aussteigen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Klaus Rose  
vom 29. September 1998**

A. Vereinbarungen auf Regierungsebene

Die finanziellen und verfahrensrechtlichen Regelungen für den Fall eines vollständigen Ausstiegs bzw. einer Reduzierung der Stückzahl durch einen oder mehrere Teilnehmerstaaten sind im Memorandum Nr. 6 (MoU 6) über die Serienvorbereitung und Produktion des Waffensystems EUROFIGHTER enthalten.

1. Vollständiger Ausstieg aus der Beschaffung

Sofern ein Teilnehmerstaat beschließt, sich von einer Verpflichtung hinsichtlich der Serienvorbereitungs- und Produktionsphase vor deren Beendigung zu lösen, so finden zunächst die Bestimmungen der Grundsatzvereinbarung (MoU 1) Anwendung.

Das MoU 1 regelt, welche prinzipiellen Regelungen für ein Ausscheiden aus dem laufenden Programm gelten, verweist aber hinsichtlich der Einzelheiten auf das jeweilige Phasen-MoU.

Das MoU 6 als das maßgebliche Phasen-MoU sieht zunächst eine dreimonatige Frist für Konsultationen und sodann eine dreimonatige Kündigungsfrist vor.

Als Folge der Kündigung sind alle unmittelbar kündigungsbedingten Kosten durch den ausscheidenden Teilnehmerstaat zu tragen. Ferner hat der ausscheidende Teilnehmerstaat die verbleibenden Staaten in jeder erdenklichen Weise in der Fortführung des Programmes zu unterstützen. Hierzu zählt auch, daß er seine nationale Industrie in den Stand versetzt, bereits begonnene Arbeiten zu beenden. Solche Arbeiten werden nach Ablauf der Kündigungsfrist von den anderen Partner bezahlt, jedoch hat der ausscheidende Staat gemäß dem Umfang dieser Arbeiten Kompensationsaufträge in den anderen Teilnehmerstaaten zu erteilen.

Die Verpflichtung des ausscheidenden Teilnehmerstaates zur Übernahme von Kosten wird die im MoU 6 ausgewiesenen Beträge (Kostenobergrenzen für Serienvorbereitung und Produktion) nicht übersteigen, wobei bereits verausgabte Beträge in Abzug gebracht werden.

Diese Regelungen gelten gleichermaßen für den Fall, daß mehrere Teilnehmerstaaten beschließen, sich vollständig aus dem Projekt zurückzuziehen.

2. Reduzierung der Stückzahlen

Die Folgen einer Reduzierung der Stückzahl eines oder mehrerer Teilnehmerstaaten sind im MoU 6 als „partial withdrawal“ (teilweises Ausscheiden) geregelt:

Falls ein Teilnehmerstaat nicht die ursprüngliche Anzahl von Flugzeugen bestellt, werden die Anteilsquoten und Arbeitsanteile für jeden Teilnehmerstaat auf der Grundlage der neuen Flugzeugmengen neu bewertet.

Der ausscheidende Teilnehmerstaat wird dennoch seine Verpflichtungen in der Serienvorbereitung weiterhin erfüllen. Hierbei geht es um die fortdauernde Durchführung der Hauptaufgaben der Serienvorbereitung sowie die Zahlungsverpflichtung des einzelnen Teilnehmerstaates – auf der Basis der Aufteilung der Kostenobergrenzen nach Serienvorbereitung und Fertigung – für die Serienvorbereitungsarbeiten seiner nationalen Industrie.

Hinsichtlich der Produktion werden die Teilnehmerstaaten die Übertragung von Arbeitsanteilen prüfen, um dem neu festgesetzten Arbeitsanteil zu entsprechen. Der teilweise ausscheidende Teilnehmerstaat trägt alle Kosten, die sich aus einer derartigen Übertragung von Arbeitsanteilen ergeben.

Sollten sich die Teilnehmerstaaten jedoch gegen eine Übertragung entscheiden, werden Ausgleichsaufträge im vollen Gegenwert der Differenz zwischen Anteilsquoten und Arbeitsanteilen vergeben. Derartige Aufträge werden, wenn nichts anderes vereinbart wird, im Rahmen des EUROFIGHTER-Programms erteilt.

Das MoU 6 sieht ferner vor, daß der teilweise ausscheidende Teilnehmerstaat die anderen Teilnehmerstaaten entschädigen wird, falls diesen höhere Fertigungskosten entstehen. Der Betrag der Entschädigung wird auf der Grundlage der veränderten Stückkosten des Flugzeuges berechnet.

Auch im Falle eines teilweisen Ausscheidens gilt, daß die Verpflichtung des ausscheidenden Teilnehmerstaats zur Übernahme der Kosten nicht die im MoU 6 festgelegten Beträge überschreiten wird, wobei die bereits verausgabten Beträge berücksichtigt werden.

Diese Regelungen gelten gleichermaßen für den Fall, daß mehrere Teilnehmerstaaten beschließen, ihre Stückzahlen zu reduzieren.

#### B. Vertragliche Regelungen mit der Industrie

Für die Serienvorbereitung und Produktion des Waffensystems EUROFIGHTER wurden namens und im Auftrag der vier am Programm beteiligten Nationen durch die NATO-Agentur NETMA je ein Rahmenvertrag mit den Industriekonsortien Eurofighter GmbH und Eurojet Turbo GmbH geschlossen.

Diese Rahmenverträge enthalten Regelungen sowohl für eine vollständige Kündigung aller am Programm beteiligten Nationen als auch für eine Reduzierung der Stückzahl durch eine oder mehrere Staaten.

Im Falle einer vollständigen Kündigung ist eine dreimonatige Kündigungsfrist zu beachten. Jedoch kann die NETMA als Vertragspartner der beiden Industriekonsortien bereits während dieser Zeit verschiedene Maßnahmen treffen, um unnötige Kosten zu vermeiden, z. B. durch die Weisung noch nicht begonnene Arbeiten nicht mehr durchzuführen.

Als Folge der Kündigung sind die vier Teilnehmerstaaten verpflichtet, noch nicht verarbeitete, aber bereits von der Industrie erworbene Materialien und Komponenten zu einem fairen Preis zu übernehmen sowie alle Kosten zu tragen, die unmittelbar durch die Beendigung der Verträge bzw. die notwendigen Abwicklungsaktivitäten entstehen. Obergrenze für diese Verpflichtungen sind die Beträge, die von der Industrie hätten gefordert werden können, wenn die Verträge nicht vorzeitig beendet worden wären.

Sofern einer oder mehrere Teilnehmerstaaten beabsichtigen, die ursprünglich vorgesehene Stückzahl nachträglich zu reduzieren, handelt es sich nicht wie bei der Kündigung um eine einseitige Willenserklärung, sondern um eine zwischen den beiden Vertragsparteien – NETMA und das jeweilige Industriekonsortium – zu verhandelnde und zu vereinbarende Vertragsänderung. Dies schließt Verhandlungen über die Folgen einer niedrigeren Stückzahl auf den Stückpreis ein.

**Geschäftsbereich des Bundesministers für Familie,  
Senioren, Frauen und Jugend**

13. Abgeordnete  
**Leyla  
Onur**  
(SPD)
- Wurde die Liegenschaft der Braunschweiger Kaserne des Bundesgrenzschutzes am Bienroder Weg in die Wirtschaftlichkeitsprüfung und die Kosten-Nutzen-Rechnung zukünftiger Standorte von Zivildienstschulen mit einbezogen, und wenn nein, warum nicht?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. Willi Hausmann  
vom 2. Oktober 1998**

In die Wirtschaftlichkeitsprüfung zukünftiger Standorte von Zivildienstschulen wurde die Braunschweiger Kaserne des Bundesgrenzschutzes am Bienroder Weg nicht miteinbezogen. Wie ich bereits auf eine entsprechende Frage des Abgeordneten Klaus Hagemann mitgeteilt habe (vgl. Protokoll der Bundestagssitzung vom 27. Mai 1998, S. 21805), ist die Kaserne jedoch ebenso wie andere Bundesliegenschaften einer näheren Prüfung auf ihre Geeignetheit als Zivildienstschule unterzogen worden. Die Prüfung hat ergeben, daß typische Kasernenanlagen, wie die in Braunschweig, zur politischen Bildung Zivildienstleistender grundsätzlich nicht geeignet erscheinen.

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr**

14. Abgeordnete  
**Ulrike  
Höfken**  
(BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN)
- Welche Entwicklung war maßgeblich für das Auftauchen unerwarteter und planungsverzögernder Hindernisse für den Transrapid aus der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG) der Europäischen Union verantwortlich?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Norbert Lammert  
vom 6. Oktober 1998**

Die umfassende Umsetzung des Umweltrechtes und speziell die Einhaltung aller Kriterien der Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzrichtlinien der EU stand für die Planer der Transrapidstrecke Berlin – Hamburg von Anfang an im Vordergrund. Insofern ergaben sich daraus keine unerwarteten aktuellen Hindernisse.

Im Laufe der Planungen und vor dem Hintergrund der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zur Autobahn A 20 hat sich aber gezeigt, daß die praktische Anwendung der neuen Richtlinie einschließlich deren Umsetzung im Bundesnaturschutzgesetz für alle Beteiligten planerisch und institutionell weitgehend Neuland ist. Hinzu kommt, daß es sich bei der

Magnetschnellbahn um ein neues Verkehrssystem handelt und die Transrapidstrecke deshalb – mehr noch als die Ostseeautobahn A 20 – eine Art Pilotprojekt darstellt, das mit besonderer Sorgfalt geplant werden muß. Im Interesse der Planungsqualität war es daher gerechtfertigt, hier notfalls auch eine zeitliche Verzögerung in Kauf zu nehmen.

15. Abgeordnete **Ulrike Höfken** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Welche Maßnahmen mit welchem voraussichtlichen Zeitbedarf hat die auch von der Bundesregierung finanzierte Planungsgesellschaft ergriffen, um diese Hindernisse zu überwinden?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Norbert Lammert vom 6. Oktober 1998**

Die Magnetschwebbahn-Planungsgesellschaft mbH, die im Auftrag der Vorhabenträgerin Deutsche Bahn AG die Planfeststellungsverfahren betreibt, hat in den letzten Monaten insbesondere zur FFH- und Vogelschutzthematik vertiefende Untersuchungen durchgeführt und hierzu auch Aufträge an einschlägige Beratungsunternehmen vergeben.

16. Abgeordneter **Engelbert Nelle** (CDU/CSU) Wie viele Unfälle wurden pro Jahr seit 1980 auf den deutschen Binnenschiffstraßen registriert, getrennt nach gewerblicher Schifffahrt und Sport- und Vergnügungsschifffahrt?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Norbert Lammert vom 6. Oktober 1998**

Aus der nachfolgenden Übersicht sind die Unfälle der gewerblichen Schifffahrt (auch unter Beteiligung der Sportschifffahrt) ersichtlich. Ausführliches Zahlenmaterial könnte nur mit unverhältnismäßigem Aufwand und auch nicht innerhalb der Frist des § 105 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages mit Hilfe der Wasserschutzpolizeien der Länder zusammengetragen werden.

Jahr	gewerbliche Schifffahrt insgesamt	davon Fahrgast-schifffahrt	davon sonstige Fahrzeuge (auch Sportboote)
1980	1 366	70	269
1981	1 339	66	284
1982	1 313	57	296
1983	1 327	57	230
1984	1 143	48	211
1985	1 265	52	224
1986	1 154	54	220
1987	1 105	53	236
1988	1 141	64	204
1989	1 315	46	221
1990	1 192	51	239

Jahr	gewerbliche Schifffahrt insgesamt	davon Fahrgast- schifffahrt	davon sonstige Fahrzeuge (auch Sportboote)
1991	1 091	53	217
1992	1 020	65	188
1993	1 007	55	210
1994	1 017	74	220
1995	1 028	84	224
1996	1 069	60	245
1997	liegt noch nicht vor	liegt noch nicht vor	liegt noch nicht vor
Insgesamt	19 892	1 009	3 938

17. Abgeordneter **Engelbert Nelle** (CDU/CSU)      Wie hoch fiel der jeweils von der gewerblichen Schifffahrt bzw. der Sport- und Vergnügungsschifffahrt verursachte Schaden insgesamt pro Jahr aus?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Norbert Lammert vom 6. Oktober 1998**

Zahlenmaterial liegt nicht vor.

18. Abgeordneter **Albert Schmidt (Hitzhofen)** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)      Warum soll beim Bau der Ortsumfahrung der Bundesstraße 58 in Seppenrade (Stadt Lüdinghausen, Westfalen) die Forderung der Sachverständigengutachten nicht erfüllt werden, die aus Gründen des Lärmschutzes für die Anwohner eine Einschnitts- bzw. Troglage (statt der jetzt geplanten Hochlage) vorgeschlagen haben, und warum wird dabei nicht ein Lärmschutzwall realisiert, der – wie ein Autobahnschutzwall im benachbarten Ascheberg zeigt – von Bauunternehmen vor Ort sogar kostenlos realisiert würde, da sie so die Kosten für den Transport des Bodenaushubs in eine Deponie sparen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Norbert Lammert vom 6. Oktober 1998**

Das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist als zuständige Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis gekommen, daß die Hochlage einer Einschnitts- bzw. Troglage vorzuziehen ist. Die von den Anwohnern geforderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Lärmschutzwalles stehen nach § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Dieser Beurteilung hat sich die Bundesregierung angeschlossen.



Die Realisierung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann nur auf freiwilliger Basis außerhalb der Planfeststellungsverfahren geregelt werden, da ansonsten der Bund als Träger des Vorhabens zur Erstattung aller Kosten, die mit dem Bau dieser Lärmschutzmaßnahmen verbunden sind (Grunderwerb, Transport von Überschubmassen und Bau der Lärmschutzwälle usw.) verpflichtet wäre.

### Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

19. Abgeordneter **Wolfgang Behrendt** (SPD) Wird sich die Bundesregierung für eine Verschärfung der europäischen Abgasnormen für Motorräder (Richtlinie 97/24/EG) einsetzen, und welche konkreten Grenzwerte werden angestrebt?

#### Antwort des Staatssekretärs Erhard Jauck vom 8. Oktober 1998

Die Bundesregierung hat bereits Anfang der 90er Jahre einen Dreistufenplan zur Reduzierung der Abgasemissionen aus allen Kraftfahrzeugen (Pkw, Nutzfahrzeuge, Motorräder) erarbeitet und bei der EG eingereicht (für Motorräder siehe Tabelle 1).

Motorräder	ECE R 40.01 1. Stufe ab 1. Januar 1993	2. Stufe ab 1. Oktober 1994/95	3. Stufe ab 1998
CO 2-Takt	16,0 – 40,0 g/km	8,0 g/km	3,0 g/km
4-Takt	21,0 – 42,0 g/km	13,0 g/km	3,0 g/km
HC 2-Takt	10,4 – 16,8 g/km	4,0 g/km	1,0 g/km
4-Takt	6,0 – 8,4 g/km	3,0 g/km	1,0 g/km
NO <sub>x</sub> 2-Takt	–	0,1 g/km	0,3 g/km
4-Takt	–	0,3 g/km	0,3 g/km
Testverfahren	Stadtzyklus (R 40)	Stadtzyklus (R 40)	Stadt- und Überlandzyklus wie bei Pkw

Tabelle 1: Dreistufenplan für Motorräder (Grenzwerte für Serienproduktion)  
Offizieller Vorschlag Deutschlands vom April 1992

Während die Abgasemission von Motorrädern auch heute noch nur im Stadtzyklus bis 50 km/h gemessen wird, hat Deutschland für die 3. Stufe die Anwendung des Pkw-Zyklus (bis 120 km/h) vorgeschlagen.

Die EG-Kommission hat die Abgasregelung in einem 450seitigen Gesamtregelwerk über Motorräder (Richtlinie 97/24/EG) eingebracht, das im Binnenmarktrat beraten wurde. Hier konnte die 3. Stufe des deutschen Vorschlags nicht durchgesetzt werden, während die 2. Stufe zahlenmäßig

übernommen wurde. Die 2. Stufe tritt für neue Typengenehmigungen am 17. Juni 1999 in Kraft. Fahrzeuge vorher genehmigter Typen können entsprechend der Richtlinie 92/61/EWG noch vier Jahre später in den Verkehr gebracht werden.

Die Kommission ist nach der Richtlinie 97/24/EG gehalten bis zum 17. Juni 1999 einen Vorschlag zur weiteren Verschärfung der Grenzwerte für Motorräder vorzulegen. Deshalb wird die Bundesregierung ihre Vorstellungen hierzu bald der Kommission vorlegen. Vor dem Hintergrund der bereits beschlossenen künftigen Abgasgrenzwerte für Pkw (siehe Tabelle 2) scheint es geboten, die ursprünglichen Vorstellungen des Dreistufenplans zu verschärfen. Gegebenenfalls ist ein zweistufiger Verbesserungsansatz zu wählen. Wo genau die vorgeschlagenen Werte liegen werden, steht noch nicht fest.

	Motorräder (4-Takt)			Pkw	
	heute national	97/24/EG ab 17. Juni 1999	D-Vorschlag für 3. Stufe Dreistufenplan	Euro 3 ab 1. Januar 2000	Euro 4 ab 1. Januar 2005
CO	21,0 – 42,0 g/km	13,0 g/km	3,0 g/km	2,3 g/km	1,0 g/km
HC	6,0 – 8,4 g/km	3,0 g/km	1,0 g/km	0,2 g/km	0,1 g/km
NO <sub>x</sub>	–	0,3 g/km	0,3 g/km	0,15 g/km	0,08 g/km
Testverfahren	Stadtzyklus (R 40)		Stadt- und Überlandzyklus		

Tabelle 2: Vergleich der Abgasgrenzwerte von Motorrädern mit Viertaktmotor und den kürzlich beschlossenen Grenzwerten für Pkw (Ottomotor)

Bonn, den 9. Oktober 1998



