

Schriftliche Fragen

**mit den in der Woche vom 27. April 1981
eingegangenen Antworten der Bundesregierung**

	Seite
Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern	2
Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen	2
Geschäftsbereich des Bundesministers für Wirtschaft	4
Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten	6
Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung .	7
Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung	8
Geschäftsbereich des Bundesministers für Jugend, Familie und Gesundheit	10
Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr	11
Geschäftsbereich des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen .	13

Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern

1. Abgeordneter **Milz** (CDU/CSU) Trifft es zu, daß für den Bau von Bundesakademien und der Bundesfachschule für Verwaltung ein neuer Standort gesucht wird und die Stadt Brühl dafür nicht mehr in Betracht kommt?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Hartkopf
vom 15. April

Es wird nach wie vor daran festgehalten, auf dem vom Bund in Brühl gekauften Gelände die Neubauten für die Bundesfinanzakademie, die Bundesakademie für öffentliche Verwaltung und die Fachhochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung zu errichten.

2. Abgeordneter **Milz** (CDU/CSU) Welche Standorte kämen in diesem Zusammenhang dafür in Betracht, und welche Gründe würden für eine Verlegung von Brühl zu einem anderen Standort in Betracht kommen?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Hartkopf
vom 15. April

Gegen den vom Rat der Stadt Brühl beschlossenen und vom Regierungspräsidenten Köln genehmigten Bebauungsplan sind von mehreren Bürgerinitiativen aus Brühl beim Oberverwaltungsgericht Münster Anträge auf Normenkontrolle gestellt, die sich im wesentlichen gegen die Erschließung und die Stellplatzanordnung für Personenkraftwagen wenden.

Das Oberverwaltungsgericht Münster wird voraussichtlich am 30. April 1981 über die Anträge verhandeln. Solange hierüber keine Entscheidung getroffen ist, besteht für den Bund keine Veranlassung, Alternativstandorte zu erwägen.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen

3. Abgeordneter **Dr. Lammert** (CDU/CSU) Welche der von der Bundesregierung im Rahmen des Ruhrgebietsprogramms 1979 in Aussicht gestellten Mittel sind bislang für welche Maßnahmen bzw. Projekte tatsächlich zur Verfügung gestellt worden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Haehser
vom 28. April

Der Bund hat im Rahmen des Ruhrgebietsprogramms für die Jahre 1979 bis 1981 bereits rd. 600 Millionen DM zur Verfügung gestellt. Darin sind auch die von der Bundesanstalt für Arbeit zusätzlich bereitgestellten Mittel enthalten. Die Aufteilung dieser Mittel auf Maßnahmen und Projekte ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

Die für das Programm zur Verfügung gestellten Mittel sind weitgehend durch Aufträge gebunden. Die kassenmäßige Abwicklung des Programms wird sich bis zum Jahr 1983/1984 hinziehen. Die dafür erforderlichen Mittel sind im Rahmen des Finanzplans bis 1984 berücksichtigt.

**Hilfen des Bundes
im Rahmen des Ruhrgebietsprogramms 1979**
— Mio. DM —

Einzelplan	Zweckbestimmung	Insgesamt vorgesehen	1980	1981
a) Ausgabeseite				
Epl. 06 — BMI	Luftreinhaltung Altanlagen (Modellvorhaben)	120,0	19,2	36,0
Epl. 09 — BMWi	Verbesserung des Bergschadenprogramms (5 Jahre)	4,4	1,2	1,7
Epl. 11 — BMA	Institut zur Humanisierung des Arbeitslebens	109,0	3,6	12,1
	Deutsche Ständige Arbeitsschutzausstellung (Dortmund)	33,5	0,5	3,3
	Arbeitsmarktpolitisches Programm der Bundesregierung für Regionen mit besonderen Beschäftigungsproblemen vom 16. Mai 1979 (einschl. Erhöhung um 270 Mio DM durch eigene Mittel BA)	475,0	230,0 (90 Mio. in 1979)	110,0
Epl. 25 — BMBau	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau	30,0	—	5,9
Epl. 30 — BMFT	Eisen- und Stahlforschung	125,0	25,0	40,0
	Forschungszentrum für Schwerölgewinnung (Gelsenkirchen)	85,0	0,9	22,5
	Umweltfreundlicher Kohle-Einsatz; Nichtnukleare Energieforschung	30,0	7,0	20,0
	Technologietransfer-Zentrum Ruhr	20,0	1,2	6,5
Epl. 31 — BMW	Regionale Arbeitsstellen zur Förderung ausländischer Kinder und Jugendlicher	13,0	0,5	2,3
Summe a)		1 044,9	289,1	260,3
b) Einnahmeseite				
Epl. 60	Verlängerung und Ausweitung des § 7 d EStG — Umweltschutzmaßnahmen — 5 Jahre —	300,0	—	54,0
		1 344,9	289,1	314,3

Nachrichtlich

Vom Land Nordrhein-Westfalen im Ruhrprogramm aufgelistet als Bundesleistungen:

Epl. 06 — BMI	Sportstätten für Leistungssport	8,0	—	2,0
Epl. 30 — BMFT	Bundesanteil Neuentwicklung Kabinenbahn	9,6	4,8	4,8
Epl. 31 — BMW	Herrichtung und Ausstattung von Werkstätten bei beruflichen Schulen	20,0	—	4,0
	Grimme-Institut	1,0	—	0,2

4. Abgeordneter **Dr. Wendig** (FDP) Aus welchen Gründen gilt die Abstufung der Kilometerpauschale nach der Jahresfahrleistung **nur im öffentlichen Dienst** und nicht auch im Steuerrecht?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Böhme vom 27. April

Aufwendungen eines Arbeitnehmers der Privatwirtschaft für die Benutzung des eigenen Kraftwagens zu Dienstfahrten werden ohne Kostennachweis mit einem Kilometersatz von 0,36 DM für jeden dienstlich gefahrenen Kilometer als Werbungskosten anerkannt bzw. können in der genannten Höhe vom Arbeitgeber steuerfrei ersetzt werden. Dagegen wird im öffentlichen Dienst bei der Benutzung eines im überwiegenden dienstlichen Interesse gehaltenen Kraftwagens eine Kilometervergütung (Wegstreckenentschädigung) von 0,36 DM je km bis zu einer dienstlichen Fahrleistung von 10000 km jährlich und von 0,24 DM für jeden weiteren Kilometer gezahlt.

Auf eine entsprechende Abstufung des steuerlichen Kilometersatzes nach der dienstlichen Jahresfahrleistung ist verzichtet worden. Hierfür waren insbesondere Vereinfachungsgründe maßgebend, damit dem Arbeitgeber besondere Aufzeichnungen erspart werden, die erforderlich wären, um die für die Einordnung in eine Stufe maßgebende Kilometerzahl überwachen zu können. Ein solcher Verwaltungsaufwand erscheint nicht zumutbar. Zusätzliche Schwierigkeiten würden sich ergeben, wenn der Arbeitgeber im Laufe eines Kalenderjahrs gewechselt wird.

Im übrigen sehen die lohnsteuerlichen Bestimmungen die Möglichkeit vor, nur einen niedrigeren Kilometersatz anzuerkennen, wenn z. B. offensichtlich ist, daß der Kilometersatz von 0,36 DM gemessen an der Jahresfahrleistung erheblich zu hoch ist.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Wirtschaft

5. Abgeordneter
Cronenberg
(FDP) Wie beurteilt die Bundesregierung die Überlegung, zur Überwindung der Schwierigkeiten mittelständischer Unternehmen, den Innovationsprozeß bis zur Markteinführung finanziell durchzuhalten, die bei den Geschäftsbanken vorhandenen Geldvermögen privater Haushalte instrumentell in Risikokapital oder in Darlehen mit risikokapitalähnlichem Charakter umzuwandeln?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Schlecht
vom 24. April

Die Fähigkeit der Wirtschaft und insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen, auf neue Herausforderungen an den Märkten rasch und wirkungsvoll reagieren und sich im Strukturwandel behaupten zu können, hängt nicht zuletzt von einem ausreichenden Angebot an Risikokapital ab. Entsprechend ihrer Ankündigung im Jahreswirtschaftsbericht wird die Bundesregierung deshalb zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der Unternehmen auch weiterhin einen erleichterten Zugang zu Kapital- und Kreditmärkten anstreben. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Bundesregierung, daß derzeit u. a. bei Banken, Verbänden und im wissenschaftlichen Bereich verstärkt Überlegungen angestellt werden, ob und wie anlagesuchendes privates Geldvermögen vermehrt in risikotragendes Kapital – insbesondere bei innovativen kleinen und mittleren Unternehmen – umgewandelt werden kann. Realistische Vorschläge zur Erhöhung des Angebots an Risikokapital verdienen insofern eine sorgfältige Prüfung. Soweit die bisher entwickelten Lösungskonzepte jedoch eine staatliche Subventionierung und damit haushaltsmäßige Belastungen vorsehen, erscheint größte Zurückhaltung geboten.

6. Abgeordneter
Cronenberg
(FDP) Wie beurteilt die Bundesregierung die Überlegung, zur Überwindung der genannten Schwierigkeiten Fonds, die bei einer Beteiligung von Arbeitnehmern am Produktivkapital gebildet werden sollen, ebenfalls für die Finanzierung von Innovationsprozessen mittelständischer Unternehmen heranzuziehen?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Schlecht
vom 24. April

Grundsätzlich könnten Fonds, die der Vermögensbildung dienen, auch bei der Finanzierung von Innovationsprozessen mittelständischer Unternehmen hilfreich sein. Wie weit überbetriebliche Fonds derartige

Innovationsprozesse tatsächlich fördern könnten, hängt sicherlich entscheidend von der konkreten Ausgestaltung solcher Fonds ab. Die Bundesregierung geht davon aus, daß es nicht Aufgabe solcher Fonds wäre, investitionslenkend eingesetzt zu werden.

7. Abgeordneter
Schäfer
(Offenburg)
(SPD)
- Sind Schätzungen richtig, wonach bei Zentralheizungsanlagen pro Quadratmeter und Jahr beim Einbau von modernen Heizkesseln statt 29,37 Liter Öl nur 15 Liter Öl verbraucht würden, und sieht sich die Bundesregierung in der Lage, diese Angaben zu überprüfen und eine entsprechende Empfehlung auszusprechen?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Schlecht
vom 24. April

Es ist nicht auszuschließen, daß durch den Einbau eines modernen Heizkessels der Heizölverbrauch einer Zentralheizungsanlage von 29,37 Liter je Quadratmeter um rd. 50 v. H. auf 15 Liter je Quadratmeter gesenkt werden kann. Eine generalisierende Aussage dieser Art ist jedoch nicht möglich, da der Heizölverbrauch stark von anderen Faktoren — u. a. Verbrauchergewohnheiten, Wärmedämmung des Gebäudes, Klimabedingungen — abhängt.

Einen Hinweis darauf, wie sehr der Heizölverbrauch bei der Wohnungsbeheizung von anderen Faktoren als dem Einbau eines modernen Heizkessels beeinflußt wird, vermittelt eine Veröffentlichung des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in den hauseigenen Pressemitteilungen Nr. 61/80 vom 21. Juli 1980. Danach betrug in der Heizperiode 1978/1979 der durchschnittliche jährliche Heizölverbrauch je Quadratmeter Wohnfläche 29,37 Liter. Die Bandbreite der jährlichen Durchschnittsverbräuche lag für verschiedene Städte des Bundesgebietes zwischen 24,15 Liter Heizöl je Quadratmeter in Freiburg und 34,07 Liter je Quadratmeter in Hamburg. Nach der Veröffentlichung wurde im Rheinland, der mildesten Klimazone der Bundesrepublik Deutschland, mehr verbraucht als in Bayern, der kältesten Klimazone.

Aus den genannten Gründen kann beim Einbau eines modernen Heizkessels nicht zwangsläufig davon ausgegangen werden, daß dadurch eine 50prozentige Heizöleinsparung bewirkt wird. Die Höhe der Einsparung kann nur im individuellen Einzelfall beurteilt werden. Für diese Beurteilung ist entscheidend, welche Qualität der vorhandene Heizkessel besitzt. Hierüber gibt insbesondere der im Rahmen der jährlichen Abgasverlustmessung vom Bezirkschornsteinfegermeister festgestellte feuerungstechnische Wirkungsgrad Aufschluß. Schließlich ist für eine Abschätzung der zu erwartenden Energieeinsparung die Kenntnis der energetischen Qualität des einzubauenden neuen Kessels erforderlich, die je nach Bauart und Hersteller stark unterschiedlich ausfallen kann.

In Einzelfällen mag daher ein Wert von 15 Liter je Quadratmeter und Jahr durch Einbau moderner Heizkessel erreichbar sein, im Durchschnitt werden dagegen Heizöleinsparungen von 20 bis 30 v. H. — insbesondere für veraltete Anlagen in Einfamilienhäusern — vermutet. Eine entsprechende Untersuchung hat der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau in Auftrag gegeben, die Ergebnisse werden Ende 1981 zur Verfügung stehen. Soweit möglich, wird die Bundesregierung diese Erkenntnisse dann in die Gesetzgebung und ihre Öffentlichkeitsarbeit einbeziehen.

Eine allgemeine Empfehlung zum Einbau neuer Kessel wäre daher zur Zeit nicht zweckmäßig. Die Bundesregierung geht allerdings davon aus, daß die Aussicht auf geringere Heizölkosten in Verbindung mit der jährlichen Überprüfung auf Einhaltung der Abgasverlustvorschriften nach der Heizungsbetriebs-Verordnung für die Betreiber von Zentralheizungen einen erheblichen Anreiz darstellt, veraltete Heizkessel durch moderne Wärmeerzeuger zu ersetzen.

8. Abgeordneter **Schartz (Trier)** (CDU/CSU) Ist der Bundesregierung bekannt, daß für landwirtschaftliche Zugmaschinen ab 60 PS ein wesentlich höherer Haftpflichtversicherungstarif gilt als für Zugmaschinen unter 60 PS, und wird sie sich für einen niedrigeren Tarif einsetzen, wenn sie auch der Meinung ist, daß dieser hohe Unterschiedsbetrag bei den Versicherungsprämien zwischen einem z. B. 59 PS-Schlepper und einem 61 PS-Schlepper ungerechtfertigt ist?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Schlecht vom 24. April

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsbeiträge für landwirtschaftliche Zugmaschinen über 60 PS höher sind als für Zugmaschinen unter 60 PS. Der Tarif für landwirtschaftliche Zugmaschinen ist nach acht Fahrzeugstärkegruppen gegliedert. So bilden z. B. die landwirtschaftlichen Zugmaschinen „über 33 bis 44 kW (über 45 bis 60 PS)“ eine Stärkegruppe. In der nächst höheren Gruppe werden die Zugmaschinen „über 44 bis 55 kW (über 60 bis 75 PS)“ zusammengefaßt. Fahrzeuge mit 59 PS werden daher einer niedrigeren Stärkegruppe als Fahrzeuge mit 60 PS zugeordnet.

Die Höhe der Prämien für die einzelnen Fahrzeugstärkegruppen richtet sich vor allem nach dem für die jeweilige Gruppe statistisch ermittelten Schadensbedarf, das sind die durchschnittlichen Schadenaufwendungen je Versicherungsvertrag, sowie nach den individuellen Verwaltungskosten des jeweiligen Versicherungsunternehmens.

Die Gesamtstatistik der Kraftfahrtversicherung, in der die Ergebnisse aller in der Bundesrepublik Deutschland tätigen Versicherungsunternehmen zusammengefaßt sind, weist in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für die genannten Fahrzeugstärkegruppen in den Jahren 1974 bis 1979 folgende Schadensbedarfswerte aus:

Wagnis-Stärkegruppe	Schadenbedarf in DM					
	1974	1975	1976	1977	1978	1979
über 33 bis 44 kW	128	119	115	120	145	146
über 44 bis 55 kW	143	151	175	198	208	202

Dieser unterschiedliche Schadensbedarf ist der Grund für die unterschiedlichen Prämien der beiden Fahrzeugstärkegruppen.

Den zuständigen Versicherungsaufsichtsbehörden liegen zur Zeit Anträge auf Genehmigung neu kalkulierter Tarife vor, die zum 1. Juli 1981 in Kraft treten sollen. Zur Höhe der neuen Beiträge läßt sich zwar noch nichts Abschließendes sagen, jedoch steht fest, daß sich der Abstand zwischen den Prämien für die beiden genannten Stärkegruppen vergrößern wird, weil der Schadenbedarf seit 1974 in unterschiedlichem Umfang angestiegen ist.

Die Tarife der einzelnen Versicherungsunternehmen sind jedoch infolge des individuellen Ansatzes für Verwaltungskosten unterschiedlich. Der Versicherungsnehmer sollte daher vor allem die Prämienangebote der einzelnen Unternehmen in der für sein Fahrzeug maßgebenden Wagnis-Stärkegruppe miteinander vergleichen und seinen Versicherungsvertrag bei dem Versicherungsunternehmen abschließen, das die für ihn günstigste Prämie anbietet.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

9. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU) Ist der Bundesregierung bekannt, wie sichergestellt ist, daß der Transport lebender Schlachtpferde auf der Straße (Transit zwischen Polen und Frankreich) — auch wenn er in verplombten Lastkraftwagen er-

folgt — unter Beachtung der tierschutzrechtlichen Bestimmungen kontrolliert wird, so daß es während des gesamten Transports zu keiner Quälerei im Sinne des Tierschutzgesetzes kommt, und wieviel Pferde wurden in den letzten zwölf Monaten per Lastkraftwagen von Polen nach Frankreich transportiert?

10. Abgeordneter
Stutzer
(CDU/CSU)
- Kann die Bundesregierung mitteilen, wieviel der Pferde, die in den letzten zwölf Monaten mittels Lastkraftwagen von Polen nach Frankreich transportiert wurden, durch deutsche Tierärzte untersucht und vom Transport wegen des Verstoßes gegen die tierschutzrechtlichen Vorschriften ausgeschlossen wurden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Gallus vom 23. April

Vor der Ein- oder Durchfuhr lebender Schlachtpferde ist eine amts-tierärztliche Untersuchung der Tiere bei der für den Grenzübergang bestimmten Zolldienststelle zwingend vorgeschrieben. Diese Untersuchung erfolgt auf Grund tierseuchenrechtlicher Einfuhrvorschriften und dient gleichzeitig der Kontrolle, ob tierschutzrechtliche Bestimmungen eingehalten werden. Sie wird vom zuständigen Grenztierarzt — unabhängig von der Art des Transportmittels und eventuell angelegter Verschlüsse — in jedem Fall vorgenommen. Soweit erforderlich, werden die Tiere entladen, getränkt und gefüttert. Kranke und verletzte Tiere werden abgesondert und gegebenenfalls notgeschlachtet.

In den letzten zwölf Monaten sind über die Grenzkontrollstelle Helmstedt-Autobahn, über die die LKW-Transporte von Schlachtpferden aus Polen geführt wurden, 27 090 Pferde im Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland nach Frankreich befördert worden. Hierbei mußten von den Grenztierärzten in Helmstedt insgesamt zehn Pferde (0,036 v. H.) zur Notschlachtung ausgesondert werden, da die Tiere wegen Verletzung, Kolik oder allgemeiner Schwächezustände nicht mehr transportfähig waren.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung

11. Abgeordneter
Hartmann
(CDU/CSU)
- Ist der Bundesregierung bekannt oder kann sie in Erfahrung bringen, wie vielen Arbeitslosen, die der Arbeitsvermittlung in den letzten drei Jahren zur Verfügung standen und die sich beim Arbeitsamt arbeitslos gemeldet hatten, vom Zeitpunkt des Eintritts der Arbeitslosigkeit bis zum Ablauf eines Jahrs von den Arbeitsämtern kein Arbeitsangebot gemacht wurde?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Fuchs vom 28. April

Wie vielen der in den letzten drei Jahren bei den Dienststellen der Bundesanstalt für Arbeit gemeldeten Arbeitslosen innerhalb des ersten Jahrs ihrer Arbeitslosigkeit kein Arbeitsangebot gemacht werden konnte, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Ohne umfangreiche zusätzliche statistische Erhebungen läßt sich nach Mitteilung des Präsidenten der Bundesanstalt für Arbeit diese Zahl auch nicht ermitteln.

Generell möchte ich darauf hinweisen, daß Dienststellen der Bundesanstalt für Arbeit jährlich ca. zwei Millionen erfolgreiche Vermittlungen durchführen, die jedes Jahr insgesamt ca. acht Millionen Vermittlungsvorschläge erforderlich machen.

Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung

12. Abgeordneter
Hansen
(SPD)
- Hält die Bundesregierung die Auslegung des Präsidenten der Hochschule der Bundeswehr in Hamburg, Herrn Sanmann, eine Formulierung in der Broschüre zur Ausstellung über die Militärdiktatur in Bolivien wie „Warum Offiziere in der Bundesrepublik eine solche Ausstellung machen? Weil die Solidarität mit der Demokratie wichtiger ist, als die mit Leuten, die zufällig den gleichen Beruf haben wie wir!“ und die Bezeichnung des ehemaligen bolivianischen Konsuls als „Generalkonsul im Widerstand“ verstoße gegen § 15 des Soldatengesetzes, für zutreffend?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Penner
vom 24. April**

Es trifft zu, daß der Präsident der Hochschule der Bundeswehr Hamburg, Professor Dr. Sanmann, im Zusammenhang mit der Ausstellung „Militärdiktatur in Bolivien“ Bedenken aus § 15 des Soldatengesetzes hergeleitet hat.

Wegen der Bedeutung der Ausstellung und auch, um unzutreffende Eindrücke zu vermeiden, hat der Bundesverteidigungsminister die Veranstaltung persönlich eröffnet.

13. Abgeordneter
Stutzer
(CDU/CSU)
- Inwieweit werden die in Aussicht genommenen Einsparungen im Bundeswehrbereich Auswirkungen auf das LTG 63 haben, d. h. wieviel Arbeitsplätze der zivilen Mitarbeiter (-innen) sind in Gefahr, und in welcher Größenordnung ist auf der einen Seite mit der Entlassung und der Umsetzung ziviler Mitarbeiter und auf der anderen Seite mit der Versetzung von Soldaten zu rechnen?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Penner
vom 24. April**

Es ist nicht beabsichtigt, im Zusammenhang mit Einsparungsmaßnahmen bei dem Lufttransportgeschwader 63 zivile Mitarbeiter zu entlassen oder umzusetzen oder Soldaten zu versetzen.

14. Abgeordnete
Frau Will-Feld
(CDU/CSU)
- Kann die Bundesregierung bestätigen, daß junge Bundeswehrsoldaten persönlich daran interessiert sind, LKW-Führerscheine zu erwerben, die nicht unbedingt für die militärische Ausbildung benötigt werden?
15. Abgeordnete
Frau Will-Feld
(CDU/CSU)
- Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß aus Gründen der Kostenersparnis bei der Bundeswehr nur LKW-Führerscheinausbildungen durchgeführt werden sollten, die unmittelbar für das Dienstverhältnis erforderlich sind?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Penner
vom 24. April**

Es ist richtig, daß junge Soldaten während ihrer Wehrdienstzeit daran interessiert sind, Lkw-Führerscheine der Bundeswehr zu erwerben. Dabei können auch persönliche Vorteile, die sich aus der Möglichkeit des Umschreibens der erworbenen Bundeswehrfahrerlaubnis in eine zivile (allgemeine) Fahrerlaubnis ergeben, im Vordergrund stehen.

Ein Soldat darf jedoch nur dann zum Militärkraftfahrer ausgebildet werden, wenn er bei Beginn der Kraftfahrgrundausbildung mindestens noch für eine Dienstzeit von neun Monaten als Kraftfahrer oder für eine andere Verwendung, die den Erwerb einer entsprechenden Fahrerlaubnis erfordert, zur Verfügung steht.

Die dienstliche Notwendigkeit ist vom zuständigen Dienststellenleiter ausdrücklich zu bescheinigen.

16. Abgeordneter **Dr. Schöffberger** (SPD) War und ist der Bundesregierung bekannt, daß der von 1966 bis 1974 zuletzt als Beauftragter für Planung und Programme im Bundesverteidigungsministerium tätige Ministerialdirigent a. D. Konrad Steinbrink mit seiner Dissertation „Die Revolution Adolf Hitlers“ (Widmung: „Meinem Führer“) die Machtergreifung des Nationalsozialismus verherrlicht hat und als engagierter Faschist ab Dezember 1941 als Leiter der Personalabteilung des Reichskommissariats für das Ostland in Riga an der Organisation der Ausplünderung und Ausrottung osteuropäischer Völker beteiligt war?
17. Abgeordneter **Dr. Schöffberger** (SPD) Ist die Bundesregierung bereit, gegen Konrad Steinbrink ein Disziplinarverfahren mit dem Ziel der Aberkennung des Ruhegehalts einzuleiten, und falls nein, warum nicht?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Penner
vom 24. April**

Herr Steinbrink wurde im Jahr 1957 im Geschäftsbereich des Bundesverteidigungsministeriums eingestellt. Er ist seit dem 31. Dezember 1973 im Ruhestand.

Bei der Einstellung des Herrn Steinbrink in den Bundesdienst war bekannt, daß er 1933 an der Universität Rostock promoviert hatte. Auf den Inhalt seiner Dissertation ist das Bundesverteidigungsministerium jedoch erst 1978 hingewiesen worden. Es war ebenfalls bekannt, daß er ab 1941 im Reichskommissariat für das Ostland in Riga tätig war. Die Denazifizierungskammer in Münster hatte Herrn Steinbrink allerdings mit Bescheid vom 6. September 1949 als „entlastet“ eingestuft. Zur Zeit führt die Staatsanwaltschaft bei dem Landgericht München I gegen Herrn Steinbrink ein Ermittlungsverfahren.

Für ein Disziplinarverfahren mit dem Ziel der Aberkennung des Ruhegehalts fehlt es vorerst an hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkten.

Bei dieser Sachlage erscheint es zweckmäßig, das Ergebnis der staatsanwaltlichen Ermittlungen abzuwarten. Im übrigen müßte nach den Vorschriften der Bundesdisziplinarordnung ein Disziplinarverfahren ausgesetzt werden, sobald die öffentliche Klage in einem Strafverfahren erhoben ist. Wenn der Ernante ein dem Dienstherrn nicht bekanntes Verbrechen oder Vergehen begangen hätte, das ihn der Berufung in das Beamtenverhältnis unwürdig erscheinen ließe, und er deswegen rechtskräftig zu einer Strafe verurteilt worden ist, käme nach § 12 des Bundesbeamtengesetzes auch eine Rücknahme der beamtenrechtlichen Ernennungen mit der Folge in Betracht, daß der Anspruch auf Ruhegehalt verlorenginge.

**Geschäftsbereich des Bundesministers für
Jugend, Familie und Gesundheit**

18. Abgeordneter
Neuhausen
(FDP) Welche Auswirkungen hat die hohe Durchfallquote bei der medizinischen Vorprüfung im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe im Numerus-clausus-Fach Medizin, und waren diese Folgen nicht schon vor der Verabschiedung der Prüfungsordnung absehbar?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. Fülgraff
vom 24. April**

Die Frage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft wie folgt:

Bei dem Ergebnis der Ärztlichen Vorprüfung im März 1981 handelt es sich um ein außergewöhnliches und nach den bisherigen Erfahrungen nicht zu erwartendes Prüfungsergebnis. Kapazitätsmäßige Folgen eines solchen Prüfungsergebnisses konnten daher weder bei Erlaß der geltenden Bestehensregelung nach der Approbationsordnung für Ärzte noch bei Erlaß der Kapazitätsverordnung einkalkuliert werden.

Wie sich das Prüfungsergebnis bei der Ärztlichen Vorprüfung im März dieses Jahres kapazitätsmäßig auf die einzelnen Studienabschnitte auswirkt, ist noch nicht abzusehen. Dies hängt wesentlich vom weiteren Vorgehen der Länder ab. In mehreren Ländern sind Studenten vorläufig zum klinischen Studium zugelassen worden, die die Prüfung im März 1981 nicht bestanden haben.

19. Abgeordneter
Neuhausen
(FDP) Ist die Bundesregierung bereit, das Prüfungssystem einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen, nachdem bereits vor langem von Fachwissenschaftlern und Bildungspolitikern Bedenken gegen Multiple-choice-Verfahren und die Tendenz zur Überprüfung abfragbaren, computerisierbaren Wissens erhoben wurden?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. Fülgraff
vom 24. April**

Die Bundesregierung ist hierzu bereit.

Der Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit hat eine solche Überprüfung schon vor längerer Zeit aufgenommen. Eine beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit vor einigen Monaten berufene Sachverständigenarbeitsgruppe befaßt sich mit dem Fragenkomplex. Umfangreiches Schrifttum, unter anderem über in- und ausländische Erfahrungen, wird ausgewertet.

20. Abgeordneter
Zierer
(CDU/CSU) Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Region Ostbayern bezüglich der Niederlassung von Ärzten im Vergleich zum Bundesdurchschnitt stark unterversorgt ist, und beabsichtigt das Bundesministerium für Jugend, Familie und Gesundheit in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft die Situation zu verbessern, indem dem sofortigen Weiterbau des Universitätsklinikums in Regensburg von Seiten des Bundes Sonderpräferenzen hinsichtlich der finanziellen Förderung eingeräumt werden, um auf diese Weise die Lebensqualität wenigstens dem Bundesdurchschnitt anzunähern und die Niederlassung von Ärzten im ostbayerischen Raum zu fördern?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. Fülgraff
vom 24. April**

Ihre Frage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und dem Bundesminister für Bildung und Wissenschaft wie folgt:

Nach den letzt verfügbaren Zahlen der amtlichen Statistik waren am 31. Dezember 1979 im Regierungsbezirk Niederbayern 785 und im Regierungsbezirk Oberpfalz 730 Ärzte in freier Praxis tätig. Das entspricht einer Arztdichte von 1267 Einwohnern je niedergelassenem Arzt in Niederbayern und 1322 Einwohnern je niedergelassenem Arzt in der Oberpfalz. Im gesamten Bundesgebiet waren am 31. Dezember 1979 60512 Ärzte in freier Praxis tätig, was eine Arztdichte von 1015 Einwohner je niedergelassenem Arzt ergibt.

Das Projekt einer medizinischen Forschungs- und Ausbildungsstätte der Universität Regensburg geht auf Vorplanungen Anfang der siebziger Jahre zurück, die vom Bund mitgetragen wurden. Mit dem Projekt sollte neben den spezifischen Erfordernissen der medizinischen Forschung und Ausbildung auch besonderen gesundheitspolitischen Anforderungen der Region Ostbayern entsprochen werden.

Die Durchführung des Projekts wurde in den folgenden Jahren jedoch vom Freistaat Bayern mehrfach verschoben, obwohl für die Realisierung in den früheren Jahren stets ausreichend Bundesmittel zur Verfügung standen. Das Projekt wurde letztmalig zum 10. Rahmenplan für den Hochschulbau mit einem Baubeginn im Jahr 1982 angemeldet.

Die Finanzlage hat sich seit 1980 wesentlich verändert. Der Bund mußte daher im 10. Rahmenplan für den Hochschulbau alle noch nicht begonnenen Vorhaben mit einem generellen Finanzierungsvorbehalt versehen.

Zum weiteren Verfahren ist vorgesehen, entsprechend dem Vorschlag des Wissenschaftsrats das längerfristige Ausbauprogramm für die Hochschulen vor dem Hintergrund der aktuellen finanziellen Entwicklungen bei Bund und Ländern grundlegend zu überprüfen. Dabei wird es darauf ankommen, den weiteren Ausbau und die weitere Ausbauplanung auf die für die Funktionsfähigkeit der Hochschulen unabwendbar notwendigen Maßnahmen zu konzentrieren. Welche Auswirkungen diese Überprüfung hinsichtlich der Ausbauplanung für das Klinikum Regensburg haben wird, läßt sich derzeit noch nicht beurteilen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr

- | | |
|---|--|
| 21. Abgeordneter
Schmitz
(Baesweiler)
(CDU/CSU) | Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um eine Umstrukturierung der Eisenbahnverbindung zwischen Süd-Limburg und Aachen zu erreichen? |
|---|--|

**Antwort des Staatssekretärs Ruhnau
vom 29. April**

Die Eisenbahnverbindung Süd-Limburg–Aachen ist Gegenstand von Untersuchungen einer Studiengruppe der Niederländischen Eisenbahnen, der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen und der Deutschen Bundesbahn (DB). Das Ergebnis dieser Untersuchungen bleibt abzuwarten.

- | | |
|---|--|
| 22. Abgeordneter
Schmitz
(Baesweiler)
(CDU/CSU) | Ist der Bundesregierung bekannt, welche Haltung die Deutsche Bundesbahn bei den Verhandlungen über die Verbindung zwischen Maastricht–Aachen über Heerlen und Kerkrade-West einnimmt, und was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um diese Strecke dem Personenverkehr wieder zu öffnen? |
|---|--|

**Antwort des Staatssekretärs Ruhnau
vom 29. April**

Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn (DB) setzt die Verbindung Maastricht – Aachen über Heerlen und Kerkrade-West den Neubau eines ca. 3,5 Kilometer langen Streckenabschnitts voraus (davon ca. 1,5 Kilometer auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland).

Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand hält die DB das prognostizierte Verkehrsaufkommen für zu gering, so daß vor einer Realisierung in erster Linie die Frage der Finanzierbarkeit zu klären ist.

23. Abgeordneter Sauer (Stuttgart) (CDU/CSU) Ist die Bundesregierung der Meinung, daß bedingt durch eine absehbare Realisierung der A 85 (B 312) mit einem Anschluß an die A 80 (B 10) das Verkehrsaufkommen in Stuttgart-Hedelfingen weiter ansteigt und die Südumfahrung Hedelfingen als eine Verbindung von Bundesstraße zu Bundesstraße dringend geboten ist?

**Antwort des Staatssekretärs Ruhnau
vom 29. April**

Die Südumfahrung Hedelfingen ist keine Verbindung von Bundesstraße zu Bundesstraße. Sie dient der Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrt im Zuge der Landesstraße 1198 und ist insofern primär keine Bundesaufgabe. Dies gilt auch für den Fall, daß im Zusammenhang mit dem angesprochenen Neubau der Bundesstraße 312 zwischen Waiblingen (B 14) und Stuttgart – Wangen (B 10) Verkehrsumlagerungen mit einer Erhöhung der Verkehrsbelastung der Landesstraße 1198 eintreten sollten. Die Entscheidung über notwendige Entlastungsmaßnahmen ist Sache des Straßenbaulastträgers der Landesstraße.

Eine Übernahme der Südumfahrung Hedelfingen in die Baulast des Bundes kann nur dann in Betracht gezogen werden, wenn die Trasse der neuen B 312 – Filderquerstraße so verläuft, daß die Südumfahrung Hedelfingen Bestandteil der Planung und ein Bauabschnitt bei der Realisierung der B 312 im Gesamtabschnitt Stuttgart – Wangen (B 10) – Stuttgart – Degerloch (B 27) ist.

24. Abgeordneter Sauer (Stuttgart) (CDU/CSU) Falls die Landeshauptstadt Stuttgart für die Filderquerstraße (B 312 a) eine rechtverbindliche Planung vorlegt, ist dann eine vorgezogene Finanzierung von Teilabschnitten, wie z. B. die Südumfahrung Hedelfingen und die Nord-Süd-Straße, durch den Bund möglich?

**Antwort des Staatssekretärs Ruhnau
vom 29. April**

Der Ausbau der Bundesfernstraßen erfolgt nach dem Bedarfsplan, der dafür eine gesetzliche Grundlage darstellt. Die B 312 – Filderquerstraße bei Stuttgart ist im Bedarfsplan in Stufe II enthalten, so daß in absehbarer Zeit mit einer Realisierung – auch von Teilstrecken wie gegebenenfalls der Südumfahrung Hedelfingen oder der Anbindung der Nord-Süd-Straße an die B 14 bei Vaihingen – nicht gerechnet werden kann.

Die sogenannte Nord-Süd-Straße, eine neue Straße zwischen Leinfelden – Echterdingen, Autobahn A 8 und B 312 – Filderquerstraße, ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans und somit keine Bundesaufgabe.

25. Abgeordneter Sauer (Salzgitter) (CDU/CSU) Trifft es zu, daß bei der Deutschen Bundesbahn (DB) Pläne bestehen, Bahnhöfe im Bereich der Stadt Salzgitter stillzulegen, insbesondere auf der Strecke Salzgitter/Lebenstedt – Derneburg, dessen Umstellungsverfahren im „6000-km-Programm“

ausgesetzt worden ist, und wenn ja, wie ist diese Politik der DB mit der Regierungserklärung zu vereinbaren, das Zonenrandgebiet weiterhin zu fördern und eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs herzustellen?

**Antwort des Staatssekretärs Ruhnau
vom 29. April**

Nach Auskunft der Deutschen Bundesbahn (DB) wird derzeit im Raum Salzgitter — wie im Gesamtbereich der DB — untersucht, wie die Wirtschaftlichkeit des hochdefizitären Schienenpersonennahverkehrs verbessert werden kann. Erst nach Abschluß dieser Untersuchungen und nach Auswertung der Untersuchungsergebnisse ist eine Aussage der DB über eventuell zu treffende Maßnahmen möglich.

Zum Jahresfahrplan 1981/1982 ist keine Auflassung von Bahnhöfen im Bereich der Stadt Salzgitter vorgesehen.

Geschäftsbereich des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen

26. Abgeordneter **Dr. Hennig**
(CDU/CSU) Wie beurteilt die Bundesregierung die Ausführungen von Generaloberst Herbert Scheibe, Mitglied des ZK der SED und Leiter der Abteilung für Sicherheitsfragen des ZK, im Organ der Kampfgruppen der Arbeiterklasse „Der Kämpfer“ (Herausgeber: Zentralkomitee der SED, vgl. DDR Report S. 150), von großer Bedeutung sei, daß bei den Angehörigen der Kampfgruppen . . . „unversöhnlicher Haß auf den imperialistischen Klassegegner noch stärker ausgeprägt“ werde, und hält die Bundesregierung einen solchen Aufruf für mit dem Grundvertrag vereinbar?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Kreutzmann
vom 29. April**

Die Bundesregierung verurteilt jede Form von Haßerziehung. Sie ist der Auffassung, daß Beiträge wie der von Ihnen genannte in der Zeitschrift „Der Kämpfer“ für den Prozeß der Herstellung normaler gut-nachbarlicher Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR nicht förderlich sind.

Die Bundesregierung hat wiederholt auf diese Problematik hingewiesen. Ich darf z.B. an die Antwort des damaligen Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für innerdeutsche Beziehungen, Egon Höhmann, auf eine Frage des Kollegen Jäger (Wangen) vom 29. September 1977 erinnern (Plenarprotokoll über die 44. Sitzung, Seite 3420). Darin wurde unter anderem festgestellt, daß die „offensive ideologische Erziehung der Jugend in der DDR nicht unseren Vorstellungen vom Entspannungsprozeß in Europa“ entspricht. In einer anderen Fragestunde des Deutschen Bundestages (Plenarprotokoll über die 97. Sitzung, Seite 7689) gab der Parlamentarische Staatssekretär Höhmann der Sorge der Bundesregierung über „Tendenzen zu einer Militarisierung und Verstärkung von Feindbildern in der DDR“ Ausdruck.

Der damalige Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverteidigungsminister, Dr. von Bülow, hat in einer weiteren Fragestunde in der es um das Feindbild der Kampfgruppen ging, darauf hingewiesen, daß die Bundesregierung die ideologische Motivierung des Kampfwillens der Kampfgruppen durch Haßerziehung und Feindbildindoktrinierung gegen die NATO und vor allem die Bundesrepublik Deutschland negativ beurteilt (Plenarprotokoll über die 148. Sitzung, Seite 11834).

Zur Zeitschrift „Der Kämpfer“ ist festzustellen, daß es sich um ein Organ des ideologischen Kampfes handelt, das sich seit jeher durch einen besonders aggressiven Ton gegenüber der Bundesrepublik Deutschland auszeichnet.

Bonn, den 30. April 1981

