

Deutscher Bundestag

Stenographischer Bericht

166. Sitzung

Bonn, Mittwoch, den 23. April 1975

Inhalt:

Überweisung einer Vorlage an Ausschüsse 11611 A

Amtliche Mitteilungen ohne Verlesung . . 11611 B

Fragestunde — Drucksache 7/3534 vom
18. 4. 75

Fragen A 1 und 2 — Drucksache 7/3534
vom 18. 4. 75 — des Abgeordneten Dr. Jahn
(Münster) (CDU/CSU):

**Nichtbeteiligung des Bundesinnenmini-
steriums an der Ausstellung „Unsere
Städte menschlicher machen“ in Bonn**

Dr. Haack, PStSchr (BMBau) . . 11611 B, D,
11612 A, C, 11613 A

Dr. Jahn (Münster) (CDU/CSU) . . 11611 D,
11612 B, C

Benz (CDU/CSU) 11612 D

Schmöle (CDU/CSU) 11612 D

Nordlohne (CDU/CSU) 11613 A

Frage A 3 — Drucksache 7/3534 vom
18. 4. 75 — des Abg. Würtz (SPD):

**Übernahme der Reservistenarbeit für
alle Reservisten durch den Verband der
Reservisten der Bundeswehr e. V.**

Schmidt, PStSchr (BMVg) . . 11613 B, C, D

Würtz (SPD) 11613 C

Reiser (SPD) 11613 D

Damm (CDU/CSU) 11613 D

Fragen A 4 und 5 — Drucksache 7/3534
vom 18. 4. 75 — des Abg. Reiser (SPD):

**Abnahme von MRCA-Flugzeugen durch
Italien und Großbritannien; ungleiche
Fleischportionen bei Mannschaften und
Offizieren des Fernmeldebataillons 1
(Hannover)**

Schmidt, PStSchr (BMVg) 11614 A, B, C, D,
11615 A

Reiser (SPD) . . . 11614 B, C, D, 11615 A

Würtz (SPD) 11615 A

Frage A 79 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Sauer (Salzgitter) (CDU/CSU):

Beurteilung der Tätigkeit der „Arbeitsgemeinschaft demokratischer Soldaten“ (ADS) durch die Bundesregierung

Schmidt, PStSchr (BMVg) . . . 11615 B, D,
11616 A

Sauer (Salzgitter) (CDU/CSU) . . . 11615 D

Fragen A 12 und 13 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Fiebig (SPD):

Gefährdung der Arzneimittelsicherheit durch die Rote Liste 1974; Verzeichnis pharmazeutischer Spezialpräparate

Zander, PStSchr (BMJFG) . . . 11616 B, D

Fiebig (SPD) . . . 11616 D

Frage A 14 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Dr. Wernitz (SPD):

Flankierende Maßnahmen der Bundesregierung zur Umsetzung des neuen Heimgesetzes in die Praxis

Zander, PStSchr (BMJFG) . . . 11617 A, B, C

Dr. Wernitz (SPD) . . . 11617 B

Frage A 15 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Horstmeier (CDU/CSU):

Benachteiligung von Sozialhilfeempfängern durch die neue Kindergeldregelung

Zander, PStSchr (BMJFG) . . . 11617 D,
11618 A, B

Horstmeier (CDU/CSU) . . . 11618 A

Nordlohne (CDU/CSU) . . . 11618 A

Dr.-Ing. Oetting (SPD) . . . 11618 B

Fragen A 16 und 17 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Marschall (SPD):

Verwendung der Bezeichnung „natur-rein“ bei der Werbung für Tabakerzeugnisse auf Grund von Verordnungen alter Rechtslage

Zander, PStSchr (BMJFG) 11618 C, 11619 A

Marschall (SPD) . . . 11619 A

Fragen A 20 und 21 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Dr. Jobst (CDU/CSU):

Anmeldung des Mittelbedarfs der Deutschen Bundesbahn für die Jahre 1975 bis 1979

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11619 B, C, D,
11620 A, B, C, D, 11621 A

Dr. Jobst (CDU/CSU) . . . 11619 C, D, 11 620 A

Dreyer (CDU/CSU) . . . 11620 B

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU) . . . 11620 B

Lemmerich (CDU/CSU) . . . 11620 C

Dr. Freiherr Spies von Büllersheim (CDU/CSU) . . . 11620 D

Müller (Nordenham) (SPD) . . . 11620 D

Dr.-Ing. Oetting (SPD) . . . 11621 A

Frage A 22 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Sick (CDU/CSU):

Entwicklung der Jahresfehlbeträge bei der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1975 bis 1979

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11621 A, B, C, D,
11622 A, B, C, D

Sick (CDU/CSU) . . . 11621 B, C

Dr.-Ing. Oetting (SPD) . . . 11621 C, D

Dr. Freiherr Spies von Büllersheim (CDU/CSU) . . . 11622 A

Mahne (SPD) . . . 11622 B

Dr. Jobst (CDU/CSU) . . . 11622 C

Lemmerich (CDU/CSU) . . . 11622 D

Fragen A 23 und 24 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Lemmerich (CDU/CSU):

Berücksichtigung der sogenannten Zielvorgaben für die Deutsche Bundesbahn vom 11. Dezember 1974 in der Vorausschau auf ihren Finanzbedarf

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11623 A, B, C, D,
11624 A, B, D, 11625 A, B

Lemmerich (CDU/CSU) . . . 11623 A, B, C

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU) . . . 11623 D

Dr.-Ing. Oetting (SPD) . . . 11624 A

Sick (CDU/CSU) . . . 11624 B

Dr. Jobst (CDU/CSU) . . . 11624 C

Mahne (SPD) . . . 11624 D

Wrede (SPD) . . . 11625 A

Dr. Freiherr Spies von Büllersheim (CDU/CSU) . . . 11625 B

Fragen A 25 und 26 — Drucksache 7/3534 vom 18. 4. 75 — des Abg. Straßmeir (CDU/CSU):

Ursachen der Abweichungen zwischen Soll-Ansätzen und tatsächlichen Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn seit 1970

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11625 C, D,
11626 A, B, C, D, 11627 A

Straßmeir (CDU/CSU) . . . 11625 D, 11626 A

Lemmrich (CDU/CSU) 11626 B
 Müller (Nordenham) (SPD) 11626 C
 Dr. Jobst (CDU/CSU) 11626 D

Fragen A 27 und 28 — Drucksache 7/3534
 vom 18. 4. 75 — des Abg. Dreyer (CDU/
 CSU):

**Planung weiterer Erhöhungen der Sozial-
 tarife bei der Deutschen Bundesbahn für
 die Jahre 1975 bis 1979; Überschreitung
 der Obergrenze einer Finanzierung aus
 dem Bundeshaushalt**

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11627 B, C, D,
 11628 A, B
 Dreyer (CDU/CSU) 11627 C, D
 Lemmrich (CDU/CSU) 11627 D
 Dr.-Ing. Oetting (SPD) 11627 D
 Dr. Jobst (CDU/CSU) 11628 A
 Ollesch (FDP) 11628 B

Frage A 29 — Drucksache 7/3534 vom
 18. 4. 75 — des Abg. Sick (CDU/CSU):

**Schätzungen über die Höhe der Ende
 1975 von der Deutschen Bundesbahn vor-
 zufinanzierenden Verluste**

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11628 B, C, D
 Sick (CDU/CSU) 11628 C

Frage A 30 — Drucksache 7/3534 vom
 18. 4. 75 — des Abg. Schulte (Schwäbisch
 Gmünd) (CDU/CSU):

**Überwindung der Schwierigkeiten bei
 der Deutschen Bundesbahn; Entwicklung
 der Bundeszuwendungen**

Gscheidle, BMin (BMV) 11628 D,
 11629 A, B, C, D, 11630 A
 Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/
 CSU) 11629 A

Müller (Nordenham) (SPD) 11629 B
 Ollesch (FDP) 11629 C
 Dr. Jobst (CDU/CSU) 11629 D
 Dr.-Ing. Oetting (SPD) 11630 A

Fragen A 35 und 36 — Drucksache 7/3534
 vom 18. 4. 75 — des Abg. Dr. Hauser
 (Sasbach) (CDU/CSU):

**Verzicht auf Erhebung eines umschlag-
 mengenabhängigen Pachtzinses für die
 Benutzung von Uferanschlüssen bei nied-
 rigwertigen Massengütern**

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11630 B, C, D,
 11631 A
 Dr. Hauser (Sasbach) (CDU/CSU) . 11630 B, C,
 11631 A
 Dr.-Ing. Oetting (SPD) 11630 D

Fragen A 37 und 38 — Drucksache 7/3534
 vom 18. 4. 75 — des Abg. Dr. Schwencke
 (Nienburg) (SPD):

**Möglichkeit der Aufhebung der Begren-
 zung der zulässigen Höchstgrenze der
 täglichen Fahrzeit bzw. Kilometerzahl für
 Fahrer im Güterfernverkehr und des
 Ausgleichs zur technischen Harmonisie-
 rung der PS-Anforderungen innerhalb
 der EG**

Gscheidle, BMin (BMV) . . . 11631 B, C, D,
 11632 A, C
 Dr. Schwencke (Nienburg) (SPD) . . 11631 C,
 11632 A
 Grobecker (SPD) 11632 C

Nächste Sitzung 11632 C

Anlage

Liste der entschuldigten Abgeordneten . . 11633* A

(A)

(C)

166. Sitzung

Bonn, den 23. April 1975

Beginn: 13.00 Uhr

Präsident Frau Renger: Die Sitzung ist eröffnet.

Meine Damen und Herren, nach § 76 Abs. 2 der Geschäftsordnung soll der Bericht über die Tätigkeit des Rückstellungsfonds, insbesondere über die Möglichkeiten einer Ermäßigung der laufenden Zuschüsse und der Ausgleichsabgabe (**2. Altölbericht**) — Drucksache 7/3455 — dem Ausschuß für Wirtschaft — federführend — sowie dem Innenausschuß und dem Haushaltsausschuß — jeweils mitberatend — überwiesen werden. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch? — So beschlossen.

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

(B) Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft hat mit Schreiben vom 18. April 1975 die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Müller-Hermann und der Fraktion der CDU/CSU betr. Export von Nutzfahrzeugen, die nur kurzfristig in der Bundesrepublik zugelassen werden, — Drucksache 7/3442 — beantwortet. Sein Schreiben wird als Drucksache 7/3543 verteilt.

Der Vorsitzende des Innenausschusses hat mit Schreiben vom 16. April 1975 mitgeteilt, daß der Ausschuß gegen die nachfolgenden, bereits verkündeten Vorlagen keine Bedenken erhoben hat:

Verordnung des Rates über die Gründung einer europäischen Stiftung für die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen

— Drucksache 7/1518 —

Richtlinie (EWG) des Rates betreffend Qualitätsanforderungen an Oberflächenwasser für die Trinkwassergewinnung in den Mitgliedstaaten

— Drucksache 7/1649 —

Verordnung des Rates zur Anpassung der auf die Dienst- und Versorgungsbezüge der Beamten und sonstigen Bediensteten der Europäischen Gemeinschaften anwendbaren Berechtigungskoeffizienten

— Drucksache 7/3354 —

Ich rufe Punkt 1 der Tagesordnung auf:

Fragestunde

— Drucksache 7/3534 —

Der Ältestenrat hat vorgeschlagen, daß wir auch in dieser Woche abweichend von den Richtlinien für die Fragestunde zwei Fragestunden mit einer jeweiligen Dauer von 90 Minuten durchführen. Gemäß § 127 unserer Geschäftsordnung muß diese Abweichung von der Geschäftsordnung beschlossen werden. Widerspruch erhebt sich nicht? — Danke. So beschlossen.

Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau auf.

Herr Parlamentarischer Staatssekretär Dr. Haack steht zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung.

Frage 1 des Herrn Abgeordneten Dr. Jahn (Münster):

Welche Ressorts sind an der Ausstellung „Unsere Städte menschlicher machen“, die am 14. April 1975 in Bonn eröffnet werden soll, in welchem finanziellen Umfang beteiligt?

Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Dr. Haack, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: An dem **Ausstellungsprojekt „Lebendige Stadt“** sind beteiligt: der Bundesminister für Verkehr mit 400 000 DM, der Bundesminister für Forschung und Technologie mit 350 000 DM, der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau mit 80 000 DM und das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung mit 350 000 DM.

(D)

Präsident Frau Renger: Bitte, Herr Abgeordneter Dr. Jahn, eine Zusatzfrage!

Dr. Jahn (Münster) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, in welchem Hause ist die Idee der Ausstellung eigentlich geboren worden?

Dr. Haack, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Man kann das nicht unmittelbar auf ein Haus lokalisieren. Ich kann darauf vielleicht in der Antwort auf die Frage 2 noch eingehen. Hier geht es um Probleme, die insgesamt für die Stadterhaltung und Stadtentwicklung wesentlich sind. Das kann sich also nicht nur auf unser Ministerium konzentrieren, sondern bezieht sich eben gerade auch auf die Ministerien für Verkehr und für Forschung und Technologie.

Präsident Frau Renger: Eine zweite Zusatzfrage, bitte schön!

Dr. Jahn (Münster) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist es möglich, daß der Anstoß zu der Idee dieser Ausstellung in der Parteizentrale der SPD geboren worden ist?

- (A) **Dr. Haack**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: So können Sie das nicht sagen. Natürlich haben auch die einzelnen Parteien ein Interesse daran, daß die Probleme, um die es im Städtebau geht, in das Bewußtsein der Öffentlichkeit gerückt werden. Außerdem darf ich Sie auch auf Art. 21 des Grundgesetzes hinweisen, wonach die Parteien an der politischen Willensbildung mitwirken.

Im übrigen, Herr Kollege Jahn: Wenn es so wäre, wie Sie sagen — aber es ist nicht ganz so —,

(Sauer [Salzgitter] [CDU/CSU]: Was heißt „nicht ganz so“?)

dann würden wir eigentlich nur einem Beispiel folgen, das uns viele CDU-Landesregierungen in den letzten Jahren gegeben haben.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Frau Renger: Herr Abgeordneter, normalerweise hätte ich die Frage nicht zulassen dürfen, da sie nicht im Zusammenhang mit der eingereichten Frage steht. Aber der Herr Staatssekretär hat sehr schnell geantwortet.

Ich rufe die Frage 2 des Herrn Abgeordneten Dr. Jahn (Münster), auf:

Warum wurde das für Fragen des Denkmalschutzes zuständige Bundesinnenministerium nicht beteiligt?

- (B) **Dr. Haack**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Die Ausstellung soll über Entwicklungen, Probleme und Aufgaben im Bereich des Städtebaus informieren. Sie soll einen Überblick über die Problembereiche der Stadt insgesamt geben und zugleich den Besuchern wichtige Detailinformationen, etwa zu Fragen der Modernisierung und der Bürgerbeteiligung, bieten. Hierbei handelt es sich im wesentlichen um Aufgaben, die in der Bundesregierung vom **Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau** federführend vertreten werden.

Soweit auf der Ausstellung auch die **Probleme des Denkmalschutzes** dargestellt werden, stehen sie im engen Zusammenhang mit Modernisierung und Sanierung. Eine Konzentration auf einige Ressorts bei der Konzeption der Ausstellung war allein schon aus Gründen der Praktikabilität notwendig. So ist es zu erklären, daß der **Bundesminister des Innern** nicht unmittelbar beteiligt gewesen ist. Sonst hätte z. B. auch der Bundesminister für Bildung und Wissenschaft, für Jugend, Familie und Gesundheit und auch für Arbeit und Sozialordnung beteiligt werden müssen, weil diese Ressorts auch Aufgaben vertreten, die ebenfalls in Beziehung zu den Problemen der Stadt stehen.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Dr. Jahn (Münster) (CDU/CSU): Trifft es zu, daß die von Ihnen genannten und beteiligten Ressorts alle unter Federführung von Ministern stehen, die der Sozialdemokratischen Partei angehören, und kann darin der Grund dafür gesehen werden, daß

das Bundesministerium des Innern ausgespart worden ist? (C)

Dr. Haack, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Die erste Frage kann ich mit Ja, die zweite mit Nein beantworten.

Präsident Frau Renger: Bitte, Herr Abgeordneter, noch eine Zusatzfrage!

Dr. Jahn (Münster) (CDU/CSU): Trifft es zu, Herr Staatssekretär, daß diese Ausstellung ursprünglich bereits am 1. April eröffnet werden sollte?

Dr. Haack, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Das kann ich Ihnen im einzelnen gar nicht sagen. Sie ist, wie Sie wissen, in Bonn am 14. April eröffnet worden. Sie geht nun in den nächsten Monaten quer durch das Bundesgebiet auf die Reise. Ich kann Ihnen, Herr Kollege Jahn, weil Sie als Abgeordneter aus Münster daran besonders interessiert sein werden, sagen, daß diese Ausstellung auch nach Münster kommen wird, und zwar vom 15. bis 18. Mai. Sie sind zur Eröffnung dieser Ausstellung herzlich eingeladen.

(Dr. Jahn [Münster] [CDU/CSU]: Vielen Dank!)

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Benz. (D)

Benz (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich habe das nicht recht verstanden. Können Sie mir noch einmal erklären, warum ausgerechnet das Bundesinnenministerium, das für die Denkmalpflege zuständig ist, in der Vorbereitung nicht zugezogen wurde?

Dr. Haack, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Ich wiederhole: weil in dieser Ausstellung im wesentlichen Fragen der Stadtentwicklung, Stadterhaltung und Stadterneuerung behandelt werden, die im Rahmen der Bundesregierung bekanntlich von unserem Ministerium federführend vertreten werden. Für den Denkmalschutz sind bekanntlich die Landesregierungen zuständig. Der Bundesinnenminister hat zwar eine gewisse Zuständigkeit für den Denkmalschutz im Rahmen der Bundesregierung, aber diese Ausstellung behandelt nicht den Denkmalschutz im engeren Sinne.

(Benz [CDU/CSU]: Nur im weiteren Sinne!)

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schmöle.

Schmöle (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, hat das Bundesinnenministerium nicht wegen der Nichtbeteiligung an der Vorbereitung zur Durchführung dieser Ausstellung interveniert?

- (A) **Dr. Haack**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Das Bundesinnenministerium ist von uns auf Anfrage in einem Schreiben über Sinn und Zweck dieser Ausstellung informiert worden. Insofern gibt es hier keinerlei Schwierigkeiten der Koordinierung innerhalb der Bundesressorts.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Nordlohne.

Nordlohne (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wie ist in den vergangenen Tagen — im Vergleich zu den hohen Kosten, die diese Ausstellung verursacht — die Frequentierung der Ausstellung gewesen?

Dr. Haack, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Die Besuchsquote in den Städten, in denen die Ausstellung bisher gezeigt worden ist — es war zunächst Bonn, dann Duisburg; heute wird die Ausstellung in Essen eröffnet —, war ausgezeichnet. Überall konnten wir bisher ein lebhaftes Interesse der Bevölkerung an dieser Ausstellung feststellen.

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich danke Ihnen, Herr Staatssekretär. Die Fragen aus Ihrem Geschäftsbereich sind damit beantwortet.

- (B) Wir kommen nun zum Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung. Zur Beantwortung der Fragen steht der Herr Parlamentarische Staatssekretär Schmidt zur Verfügung. Ich rufe die Frage 3 des Herrn Abgeordneten Würtz auf:

Teilt die Bundesregierung die in der aktiven Truppe ständig geäußerten Sorgen, der Verband der Reservisten (VdResBw) wäre nicht in der Lage, bis Ende 1975 die allgemeine Reservistenarbeit für alle Reservisten der Bundeswehr zu übernehmen (zuletzt Bw-aktuell vom 13. Februar 1975/6. März 1975)?

Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Verehrter Herr Kollege Würtz, mit der vom Verteidigungsausschuß gebilligten Reservistenkonzeption wurden dem **Verband der Reservisten der Bundeswehr** mit der Allgemeinen **Reservistenarbeit** Aufgaben übertragen, die bisher allein durch die Bundeswehr wahrgenommen wurden. Zur **Erfüllung** dieser Aufgaben war eine neue Organisationsstruktur des Verbandes erforderlich, deren Aufbau im Jahre 1974 abgeschlossen worden ist.

Mit dem Jahresende 1974 konnte in 26 der 30 Verteidigungsbezirke die Übernahme der allgemeinen Reservistenarbeit vollzogen werden; in den restlichen 4 Verteidigungsbezirken ist die Übernahme in Kürze zu erwarten.

Es liegt auf der Hand, Herr Kollege Würtz, daß die Übernahme einer neuen Aufgabe mit Risiken verbunden ist. Der Erfolg ist nicht zuletzt von der Gewinnung fähiger hauptamtlicher Organisationsleiter des Verbandes der Reservisten abhängig, die zudem noch für die Durchführung ihrer Aufgaben geschult werden und Erfahrungen sammeln müssen.

- (C) Es gibt — darauf lassen Sie mich besonders hinweisen — Bezirks- und Kreisgruppen des Verbandes, in denen bereits heute hervorragende Allgemeine Reservistenarbeit geleistet wird. Es gibt allerdings auch solche, deren Arbeit einer kritischen Betrachtung noch nicht ganz standhält. Die zuständigen Territorialen Bundeswehrdienststellen und der Verband der Reservisten sind jedoch ständig bemüht, Unzulänglichkeiten abzubauen.

Der Bundesminister der Verteidigung wird zu gegebener Zeit prüfen, ob die zur Zeit gültige Reservistenkonzeption in allen Punkten aufrechterhalten werden kann.

Präsident Frau Renger: Bitte, Herr Abgeordneter, eine Zusatzfrage!

Würtz (SPD): Herr Staatssekretär, werden Sie Ihre recht umfassende Antwort den in der Reservistenarbeit tätigen Soldaten zur Kenntnis bringen, um die in der Truppe sehr oft geäußerte ungerechtfertigte Kritik abzubauen?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Wir werden das tun, etwa in „Bundeswehr aktuell“ oder auf sonst eine Art und Weise, jedenfalls so, daß die Truppe auch über diese Frage und die darauf gegebene Antwort voll informiert wird.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Reiser.

(D)

Reiser (SPD): Herr Staatssekretär Schmidt, können Sie bestätigen, daß ein Teil der Mitglieder des Verteidigungsausschusses dieser Reservistenkonzeption nur zögernd zugestimmt hat?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Das kann ich hier in dieser Weise nicht bestätigen. Es ist darüber diskutiert und es ist zugestimmt worden. Ich habe natürlich bei der Zustimmung — ich war ja damals selbst noch im Verteidigungsausschuß aktiv tätig — nicht festgestellt, wer zögernd zustimmte und wer nur zustimmte. Es gab auf jeden Fall eine Gesamtzustimmung.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Damm.

Damm (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, bestätigen Sie, daß der Verteidigungsausschuß im vergangenen Jahr die Mittel für den Reservistenverband in Höhe von 4 Millionen DM vier Monate lang gesperrt hatte und daß der Reservistenverband infolgedessen mit diesen Mitteln in dieser Zeit nicht hat arbeiten können?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Trotzdem hat der Reservistenverband während dieser Zeit weiterarbeiten können. Die Sperrung war seinerzeit gewünscht

Parl. Staatssekretär Schmidt

- (A) und erbeten worden, um über die Konzeption insgesamt eingehend informiert werden zu können und darüber im Ausschuß zu sprechen. Das Haus hat dann eine entsprechende Vorlage gemacht, und es war auch die Möglichkeit zur Diskussion gegeben, so daß wir anschließend die Sperrung aufheben konnten.

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 4 des Herrn Abgeordneten Reiser auf:

Treffen Informationen zu, wonach Italien (sofern über die Produktion endgültig entschieden wird) beabsichtigt, die vorgesehenen Abnehmerzahlen an MRCA-Flugzeugen zu reduzieren, und Großbritannien die vorgesehene Abnahmezeit für sein MRCA-Kontingent strecken will, und hat dies auf die Entscheidung der Bundesregierung Auswirkungen?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Herr Kollege Reiser, es ist bekannt, daß **Großbritannien** im Zusammenhang mit der Reduzierung der Verteidigungsaufwendungen eine Herabsetzung der monatlichen Auslieferungsrates an die englische Luftwaffe plant. Dies würde zu einer Streckung des Lieferplanes der für die britische Luftwaffe insgesamt vorgesehenen **MRCA-Flugzeuge** führen. Die Untersuchungen über die Auswirkungen der von Großbritannien vorgesehenen Streckung sind noch nicht abgeschlossen. Ich darf in diesem Zusammenhang auf die im Nachtrag zum Stenographischen Bericht der 141. Sitzung des Deutschen Bundestages abgedruckte Antwort meines Herrn Amtsvorgängers auf eine gleichlautende Frage des Herrn Kollegen Schröder (Lüneburg) verweisen.

Abschließend bemerke ich, daß keine Informationen darüber vorliegen, daß **Italien** beabsichtigt, seine bisherige **Produktionsplanungszahl** zu ändern. Italien hat die bisherigen Planungszahlen noch in jüngster Zeit ausdrücklich bestätigt.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Reiser.

Reiser (SPD): Da im Streitkräfteplan neue Zahlen im Hinblick auf MRCA durch Teilstreitkräfte genannt worden sind, möchte ich Sie fragen, Herr Staatssekretär Schmidt: Könnte es sein, daß für die Bundesrepublik Deutschland, wenn sich solche Betrachtungsweisen ergeben, die Notwendigkeit entsteht, in einem vorgegebenen Zeitraum mehr MRCA-Flugzeuge abzunehmen, als bisher vorgesehen waren?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Das ist eine Gewissensfrage. Zunächst einmal ist der Streitkräfteplan in einer nicht-öffentlichen Sitzung vorgestellt worden. Es ist über Planungszahlen gesprochen worden, die keine Entscheidung darstellen. Solange hier nicht entschieden ist, kann ich darüber selbstverständlich keine Hypothesen aufstellen.

Präsident Frau Renger: Zweite Zusatzfrage.

Reiser (SPD): Gibt es denn in dieser Frage enge Kontakte zwischen den Koproduzenten Italien, Großbritannien und der Bundesrepublik im Hinblick auf MRCA-Produktion und Streckungsmöglichkeiten?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Ganz ohne Zweifel! Solche Kontakte bestehen ständig, und es wird ständig darüber gesprochen, wobei wir uns über gewisse Schwierigkeiten, die gerade unsere englischen Freunde haben — sie sind auch schon in Ihrer Frage angedeutet —, im klaren sind.

Präsident Frau Renger: Ich rufe die Frage 5 des Herrn Abgeordneten Reiser auf:

Kann die Bundesregierung den Testbericht einer Ernährungsexpertin über die Küche des Fernmeldebataillons 1 (Hannover) bestätigen, der in einer Tageszeitung unter der Überschrift „Viel Fleisch für die Offiziere — wenig Fleisch für Mannschaften“ veröffentlicht wurde und der diese Textstelle enthält: „Die Bedienung serviert den Hauptmännern und Majoren das gleiche Essen, wie es die einfachen Soldaten bekommen. Kleiner Unterschied: Bei den Mannschaften gibt's viel Kartoffeln, wenig Fleisch. Bei den Offizieren umgekehrt. Die Soldaten wissen das und sind dementsprechend sauer.“, und was wird die Bundesregierung gegebenenfalls gegen eine solche ungleiche Behandlung unternehmen?

Bitte sehr, Herr Staatssekretär!

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Die Bundesregierung bestätigt den Bericht nicht. Die **Truppenverpflegung ist für die Soldaten der Bundeswehr ohne Unterschied ihres Dienstgrades** gleich. Sie wissen, Herr Kollege Reiser, daß dieser Grundsatz bei uns gute Tradition hat. Die Überprüfung der Verpflegungswirtschaft beim Fernmeldebataillon 1 hat ergeben, daß dieser Grundsatz auch dort strikt eingehalten wird. (D)

Abschließend darf ich darauf hinweisen, daß sich die Ernährungsexpertin Friederike Clasen mit den Worten „damit habe ich nichts zu tun“ von dem Bericht distanziert hat und daß es irgendwelcher Maßnahmen seitens der Bundesregierung bei dieser Sachlage nicht bedarf.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Reiser.

Reiser (SPD): Herr Staatssekretär, ich darf Sie noch einmal narrensicher fragen: Sie dementieren diesen unglaublichen Bericht also praktisch in jedem Punkt? Ist das so richtig?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Ja, wir dementieren in jeder Richtung, wobei ich persönlich vielleicht noch hinzufügen darf — Sie sind mir nicht böse, wenn ich das sage —, daß nicht alles, was geschrieben wird, als die ganze Wahrheit angesehen werden muß.

(Sauer [Salzgitter] [CDU/CSU]: Das müßte Herr Reiser eigentlich wissen!)

Präsident Frau Renger: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

- (A) **Reiser (SPD):** Darf ich Sie in Verbindung mit Essen bei der Bundeswehr fragen, ob man gegebenenfalls auf den **Speisekarten der Kantinen** der Bundeswehr etwas über den **Kaloriengehalt** der Speisen angeben könnte, die dort verabreicht werden?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Soweit es sich um die Kantinen handelt, ist das eine Sache der Kantinenpächter und der Kantinenpächterorganisation.

Präsident Frau Renger: Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Würtz.

Würtz (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie bestätigen, daß in jeder Essensausgabe der Bundeswehr die Grammzahlen für die verabreichten Fleisch- und Kartoffelmengen angegeben sind?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Ja, das kann ich bestätigen, Herr Abgeordneter Würtz. Ich kann auch bestätigen, daß die Vertrauensmänner die Möglichkeit haben, selbst die Essensausgabe zu überprüfen. Eine Möglichkeit der differenzierten Ausgabe ist also gar nicht gegeben und auch in keinem Fall gewollt.

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage.

Die Frage 6 des Herrn Abgeordneten Peter wird auf Wunsch des Fragestellers schriftlich beantwortet.

- (B) Die Antwort wird als Anlage abgedruckt.

Ich komme damit zur Frage 79 des Herrn Abgeordneten Sauer (Salzgitter):

Wie beurteilt die Bundesregierung unter sicherheitspolitischen Aspekten die Tätigkeit der kommunistisch orientierten „Arbeitsgemeinschaft demokratischer Soldaten“ (ADS) und den von ihr unternommenen Versuch, eine „Soldaten-Internationale“ kürzlich anläßlich eines Treffens in Amsterdam zu begründen?

Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Herr Kollege Sauer, unter der Bezeichnung „**Arbeitskreis**“ — bzw. „**Aktionskreis**“ — „**Demokratischer Soldaten**“ (ADS) treten die sogenannten Soldatengruppen der orthodoxen Kommunisten, also der DKP, auf. Sie werden von der „**Sozialistischen Deutschen Arbeiterjugend**“ (SDAJ) gesteuert.

Diese ADS arbeiten offen und außerhalb der Bundeswehr. Bedeutung und Aktivität der ADS blieben bislang meist örtlich begrenzt und waren von unterschiedlicher Intensität. Sie sind weitgehend abhängig vom Engagement und Einfallsreichtum der führenden Personen und reichen von gelegentlichen Flugblattaktionen bis zur regelmäßigen Verteilung ihrer „**Soldatenzeitungen**“. Einige ADS führen Zusammenkünfte — sogenannte Clubabende — in Freizeithäusern oder Gaststätten durch. Die Teilnehmerzahlen sind meist gering und entsprechen selten den Erwartungen der Veranstalter.

Zielsetzung der ADS ist die „**Demokratisierung der Bundeswehr**“ von innen heraus mit der Absicht,

(C) sie zu lähmen und für die Erfüllung ihrer Verteidigungsaufgaben funktionsuntüchtig zu machen. Richtschnur für die agitatorische Betätigung gegen Bundeswehr und NATO ist die Schrift „**Soldat 74**“, in der auch gängige Forderungen sozialer und finanzieller Art — z. B. Senkung der Kantinenpreise, Erhöhung des Wehrsolds — erscheinen, um die Aufmerksamkeit der Wehrpflichtigen zu wecken.

Trotz großer Anstrengungen und Unterstützung durch die örtliche Parteiorganisation konnten die orthodoxen Kommunisten noch keine ausreichende feste Basis in der Truppe zur Durchsetzung ihrer Zielvorstellungen erreichen. Die Sicherheit und die Funktionsfähigkeit der Bundeswehr sind durch die Aktionen der ADS bislang nicht beeinträchtigt. Einheitliche ideologische Ausrichtung und Schulung, klare Führung und Zielsetzung der orthodoxen Kommunisten lassen jedoch vermuten, daß der „**antimilitaristische Kampf**“ trotz des bisher ganz geringen Erfolgs intensiviert fortgesetzt werden wird.

An den internationalen „**antimilitaristischen**“ Kongressen und „**Anti-NATO**“-Veranstaltungen in Brüssel im Oktober 1974 sowie in Utrecht und Amsterdam im November 1974, die von Teilnehmern aus mehreren europäischen Ländern veranstaltet wurden, waren weder die orthodoxen Kommunisten — DKP, SDAJ — noch die ADS beteiligt. Hinter diesen Aktionen standen Organisationen und Gruppen europäischer Wehrdienstgegner sowie insbesondere der „**Neuen Linken**“, die sich als ideologische Konkurrenz der orthodoxen Kommunisten betrachten. (D)

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Sauer.

Sauer (Salzgitter) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär Schmidt, sind der Bundesregierung die militärischen Dienstränge der Mitglieder von ADS bekannt, und wären Sie bereit, mir eine entsprechende Aufstellung schriftlich zukommen zu lassen?

Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Ja, diese Dienstränge sind bekannt. Ich werde es Ihnen schriftlich geben. Ich kann Ihnen aber jetzt schon sagen: Es handelt sich um drei Offiziere, es handelt sich um ganz wenige Unteroffiziere, um etwas mehr als 140 Soldaten. Die genauen Zahlen gebe ich Ihnen aber noch schriftlich.

Präsident Frau Renger: Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Sauer.

Sauer (Salzgitter) (CDU/CSU): Wie beurteilt die Bundesregierung unter Berücksichtigung der Urteilsbegründung des Zweiten Senats des Bundesverwaltungsgerichts in Berlin in bezug auf die Beschäftigung Radikaler im Staatsdienst die Tatsache, daß diese ADS-Leute innerhalb des NATO-Bündnisses Dienst leisten?

- (A) **Schmidt**, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung: Sie leisten Dienst, betätigen sich aber — SDAJ und DKP sind ja immerhin Organisationen, die nicht verboten sind — außerhalb der Bundeswehr. Schon diese Differenzierung ist sehr wichtig.

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage. Damit sind die Fragen aus Ihrem Geschäftsbereich erledigt. Ich danke Ihnen.

Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministers für Jugend, Familie und Gesundheit auf. Zur Beantwortung steht Herr Parlamentarischer Staatssekretär Zander zur Verfügung.

Wir kommen zur Frage 7 des Herrn Abgeordneten Breidbach. Der Abgeordnete ist nicht im Saal. Die Frage wird schriftlich beantwortet. Die Antwort wird als Anlage abgedruckt.

Wir kommen zu den Fragen 9 und 10 der Frau Abgeordneten Dr. Neumeister. Ich sehe, die Fragestellerin ist nicht im Saal. Die Fragen werden schriftlich beantwortet. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Die Frage 11 des Herrn Abgeordneten Eigen wird schriftlich beantwortet, da der Fragesteller infolge eines schweren Autounfalls nicht hier sein kann. Die Antwort wird als Anlage abgedruckt.

Ich rufe die Frage 12 des Herrn Abgeordneten Fiebig auf:

- (B) Teilt die Bundesregierung die Auffassung der „Internistischen Praxis“ (Heft 1/1975), daß die Rote Liste 1974 — Verzeichnis pharmazeutischer Spezialpräparate — die Arzneimittelsicherheit gefährdet, Hinweise auf Nebenwirkungen teilweise nicht, teilweise unvollständig gegeben werden, gleichzeitig aber Vollständigkeit suggeriert wird und daß die in der Roten Liste aufgeführten Indikationen zu einem nicht unbedeutenden Teil den wissenschaftlichen Erkenntnissen widersprechen?

Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Wenn ich darf, würde ich gern die beiden Fragen 12 und 13 zusammenhängend beantworten.

Präsident Frau Renger: Der Fragesteller ist einverstanden. Ich rufe also auch die Frage 13 des Abgeordneten Fiebig auf:

Wird die Bundesregierung gegebenenfalls auf den Herausgeber der Roten Liste einwirken, daß dieses Standardwerk endlich den Erfordernissen einer erhöhten Arzneimittelsicherheit gerecht wird?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege Fiebig, die Bundesregierung ist der Auffassung, daß eine optimale **Arzneimittelsicherheit** nur auf der Grundlage des Gesetzes zur Neuordnung des Arzneimittelrechts verwirklicht werden kann. Der Entwurf dieses Gesetzes wird, wie Sie wissen, zur Zeit von den zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages beraten.

Dieser Gesetzentwurf legt die Maßstäbe fest, auf deren Grundlage die objektive Beurteilung eines Arzneimittels, insbesondere seiner Wirksamkeit bei bestimmten Anwendungsgebieten wie auch seiner

(C) Nebenwirkungen, möglich wird. Außerdem ist eine einheitliche Kennzeichnung der Arzneimittel vorgesehen, die nötigenfalls durch Auflagen der zuständigen Bundesoberbehörde durchgesetzt werden kann.

Das gleiche gilt für den Inhalt der Packungsbeilage. Die in der Packungsbeilage geforderten Angaben sind grundsätzlich auch bei der Werbung für ein Arzneimittel zu machen.

Solange die gesetzlichen Voraussetzungen für eine objektive Beurteilung fehlen, bleiben jedoch Vergleiche bei den auf dem Markt befindlichen Arzneimitteln notwendigerweise unvollkommen. Deshalb haben die Herausgeber der **Roten Liste** auch selbst betont, daß sie weiter an der Verbesserung der Liste arbeiten werden, um eine Vereinheitlichung und Vervollständigung der Angaben über die Arzneimittel zu erreichen.

Gleichwohl stellt die Rote Liste 1974 eine wesentliche Verbesserung gegenüber der Ausgabe von 1971 dar, weil sie sich bemüht, im Interesse der auch von der Bundesregierung angestrebten verbesserten Transparenz des Arzneimittelmarktes einen beachtlichen Teil der Arzneimittel nach den Anwendungsgebieten zu ordnen. Eine Gefährdung der Arzneimittelsicherheit dadurch vermag ich nicht zu erkennen.

Sobald die anstehenden Entscheidungen des Gesetzgebers über die Verbesserung der Arzneimittelsicherheit gefallen sind, wird die Bundesregierung den Herausgebern der Roten Liste empfehlen, im Interesse der Arzneimittelsicherheit bereits in der (D) Übergangszeit so weit wie möglich die Bestimmungen des Gesetzes zu berücksichtigen.

Präsident Frau Renger: Zu einer Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Fiebig.

Fiebig (SPD): Herr Staatssekretär, sieht die Bundesregierung weitere Möglichkeiten, über die Rote Liste hinaus — etwa im Sinne des Arzneimittelbriefes — Ärzte und Patienten vergleichend zu informieren, welche Arzneimittel auf dem Markt sind, zu welchem Preis und in welcher Qualität?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Ich glaube nicht, Herr Kollege Fiebig, daß das unser Ansatzpunkt sein kann. Denn das würde eine derart umfassende Aufklärungsarbeit über den gesamten Arzneimittelmarkt voraussetzen, daß die Bundesregierung — dem werden Sie zustimmen — das sicher nicht leisten kann. Für uns ist der Ansatzpunkt das Gesetz, das zur Zeit in der Beratung ist. Wir versprechen uns davon, daß die auch von Ihnen gewünschte Transparenz und Übersichtlichkeit und dadurch die Arzneimittelsicherheit insgesamt verbessert werden.

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 14 des Abgeordneten Dr. Wernitz auf:

Präsident Frau Renger

- (A) Was tut die Bundesregierung, um durch flankierende Maßnahmen zum neuen Heimgesetz, z. B. im Bereich der Multiplikatoren in der Altenhilfe, die Umsetzung dieses Gesetzes in die Praxis — insbesondere was die „Mitwirkung der Heimbewohner“ betrifft — zu ermöglichen bzw. zu erleichtern?

Bitte schön, Herr Staatssekretär!

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege Dr. Wernitz, die Bundesregierung hält eine möglichst umfassende Information der **älteren Menschen** über die für sie geschaffenen oder noch zu schaffenden gesetzlichen Verbesserungen, insbesondere über die **Mitwirkungsrechte in Heimen**, für wichtig. Die Bundesregierung hat bereits in der Vergangenheit durch die Herausgabe von Informationsmaterial und durch gezielte Presseberichte über Inhalt und Ziel des Heimgesetzes aufgeklärt. Sie wird diese Arbeit im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Kompetenzen fortsetzen. So ist im kommenden Jahr u. a. eine Herausgabe der dritten Auflage der Broschüre „Der rote Faden“ vorgesehen, in dem auch das **Heimgesetz** und die hierzu noch zu erlassenden Rechtsverordnungen dargestellt werden sollen.

Im übrigen obliegt die Durchführung des Gesetzes den Ländern. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Länder für diesen Bereich eigene **Öffentlichkeitsarbeit** leisten.

Als wichtigste **Multiplikatoren** kommen dafür die zuständigen Behörden in den Ländern und Gemeinden, die öffentlichen und privaten Träger und Interessenverbände sowie die Massenmedien in Betracht.

(B)

Präsident Frau Renger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Wernitz.

Dr. Wernitz (SPD): Herr Staatssekretär, sehen Sie eine Möglichkeit, über den Rahmen hinaus, in dem sich die Bundesregierung hier schon finanziell in Modellvorhaben beteiligt, noch etwas zusätzlich zu tun, z. B. durch Unterstützung entsprechender Organisationen, die gerade in dem Bereich tätig sind, den man „Multiplikatorentätigkeit“ nennt?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege Dr. Wernitz, ich kann diese Frage so abstrakt nicht beantworten. Es käme auf das einzelne Projekt an, das bestimmte Organisationen, die in diesem Bereich tätig sind, an die Bundesregierung herantragen müßten. Dann wäre zu prüfen, ob eine Zuständigkeit für die Förderung gegeben ist und ob das spezielle Projekt, das dann vorgelegt wird, als solches geeignet ist, gefördert zu werden. Das hängt also sehr davon ab, was dort an speziellen Vorhaben vorgesehen ist.

Präsident Frau Renger: Zweite Zusatzfrage, bitte!

Dr. Wernitz (SPD): Es ist durchaus der Tatbestand zuzugeben, daß hier eine Arbeitsteilung zwischen Bund und Ländern existiert. Wären Sie bereit, zu prüfen, ob hier in Abstimmung zwischen Bund und Ländern ein Programm in Richtung auf flankierende

Maßnahmen erarbeitet werden kann, das die Umsetzung wesentlich erleichtert, die im Zusammenhang mit dem Heimgesetz gerade bei der Mitwirkung der Heimbewohner erforderlich ist? (C)

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege Dr. Wernitz, Sie wissen, daß die Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern verfassungsmäßig vorgegeben ist und den Bundesländern die Durchführung der Gesetze obliegt. In diesem Rahmen hat sich die Bundesregierung ergänzend, wie ich Ihnen dargestellt habe, bemüht, aufklärerisch zu wirken. Ich glaube ganz sicher, daß ich Ihre Frage mit einem eindeutigen Ja beantworten kann. Soweit das notwendig ist, werden wir sicher gemeinsam mit den Ländern auch in Zukunft auf diesem Gebiet weiter aufklärerisch tätig sein.

Präsident Frau Renger: Keine Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 15 des Herrn Abgeordneten Horstmeier auf:

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, die durch die neue Kindergeldregelung verursachte Benachteiligung vieler Sozialhilfeempfänger, die im Haushalt Kinder zu versorgen haben, wieder auszugleichen?

Bitte sehr, Herr Staatssekretär!

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege Horstmeier, Ihre Frage sehe ich inhaltlich als eine Wiederholung Ihrer früheren Anfrage zum gleichen Gegenstand aus der Fragestunde des Deutschen Bundestages vom 12. und 13. März 1975 an. (D)

Ich habe Ihnen damals geantwortet und kann dies hier nur wiederholen: Die Bundesrepublik Deutschland ist im internationalen Vergleich eines der führenden Länder was die Absicherung jedes einzelnen Bürgers gegen soziale Notfälle angeht. In dieses System sozialer Sicherheit ist die **Sozialhilfe** als letztes Auffangnetz eingebaut, das bei Bedürftigkeit immer dann Hilfe bietet, wenn anderweitige Unterstützung — aus welchen Gründen auch immer — nicht erfolgt. Dies wird als „Grundsatz des Nachrangs“ bezeichnet. Er schließt ein, daß anderweitige Einkünfte und Vermögen des Hilfeempfängers bei der Bemessung von Sozialhilfeleistungen für den Lebensunterhalt berücksichtigt werden. Zu diesen Einkünften gehört auch das **Kindergeld**.

Diese Rechtslage besteht seit dem Inkrafttreten des Bundessozialhilfegesetzes im Jahre 1962. Diese bewährte Konstruktion wird von der Bundesregierung in keiner Weise in Frage gestellt. Die Sozialhilfeleistungen müssen nach den allgemein gültigen Sozialhilfevorschriften ausgerichtet sein. Sollten bei den Sozialhilfeempfängern bedauerlicherweise Härtefälle auftreten, so kann dies nicht zu unterschiedlicher Behandlung — und damit Herbeiführung neuer Ungerechtigkeiten — der durch Sozialhilfe Unterstützten führen. Sollten Verbesserungen bei der Sozialhilfe notwendig werden, so müßten sie allen Bedürftigen in gleicher Weise zugute kommen.

Parl. Staatssekretär Zander

- (A) Die Kosten der Sozialhilfe werden im wesentlichen von den Gemeinden getragen. Jede Leistungsverbesserung muß daher auch die Leistungskraft der Gemeinden berücksichtigen.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Horstmeier, bitte!

Horstmeier (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, kann die Bundesregierung sagen, wie groß der Personenkreis ist, der von dieser Maßnahme hinsichtlich des neuen Kindergeldes betroffen ist?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Ich bin im Augenblick überfragt. Aber ich vermute, daß es möglich sein wird, dies zu ermitteln. Ich vermute, daß die Daten jetzt noch nicht zur Verfügung stehen, daß sie aber im Laufe des Jahres bekannt sein werden. Ich wäre dann gerne bereit, Ihnen die Daten zu übermitteln.

Präsident Frau Renger: Bitte, eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Nordlohne!

Nordlohne (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, da Sie vorhin auf die bereits früher gegebene Antwort abhoben, darf ich Sie fragen: Welche Kenntnisse hat sich die Bundesregierung denn seit dem 1. Januar 1975 über diese gravierende Benachteiligung der Sozialhilfeempfänger und die sich dadurch ergebenden Schwierigkeiten durch unmittelbare Rückfrage bei örtlichen Trägern der Sozialhilfe verschafft?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Diese Frage hängt mit der Frage nach der Anzahl der Fälle zusammen, die soeben gestellt wurde.

(Nordlohne [CDU/CSU]: Drei Millionen, Herr Staatssekretär!)

— Ich kann das nicht bestätigen, daß es drei Millionen sind. Ich kann nur sagen, daß wir uns bemühen werden, diese Zahlen zu bekommen. Im übrigen verfahren wir seitens der Bundesregierung nach dem Wortlaut des Gesetzes.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie bestätigen, daß in aller Regel für Kinder in Familien, die Sozialhilfe empfangen, von seiten der öffentlichen Hand mehr Geld aufgewandt wird als durch die Kindergeldregelung?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege, die Kindergeldregelung ist doch einheitlich. Wir haben seit dem 1. Januar 1975 doch gerade eine einheitliche Kindergeldregelung, d. h., hier wird durch die öffentliche Hand weder mehr noch weniger auf-

gewandt. Hier geht es nur darum, daß bei der Sozialhilfe eine entsprechende Anrechnung erfolgt. Dies ist nach der gesetzlichen Lage, wie sie seit 1962 besteht, ganz eindeutig. (C)

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 16 des Herrn Abgeordneten Marschall auf:

Hält es die Bundesregierung für politisch vertretbar, daß entgegen der eindeutigen gesetzlichen Regelung des § 22 des Lebensmittel- und Bedarfsgegenständegesetzes die Bezeichnung „naturrein“ bei der Werbung für Tabakerzeugnisse unter Hinweis auf Verordnungen nach alter Rechtslage weiterhin verwendet werden kann?

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Ich wäre auch hier dankbar, wenn ich beide Fragen zusammenhängend beantworten dürfte.

Präsident Frau Renger: Ich rufe dann noch die Frage 17 des Herrn Abgeordneten Marschall auf:

Wann ist mit einer diesbezüglichen Änderung der Tabakverordnung durch das zuständige Bundesministerium zu rechnen?

Bitte schön!

Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit: Herr Kollege Marschall, nach altem Recht, d. h. nach dem seit dem 31. Dezember 1974 außer Kraft getretenen Lebensmittelgesetz, durften Tabakerzeugnisse als „naturrein“ bezeichnet werden, sofern diese Angabe im konkreten Einzelfall inhaltlich richtig war. Auf Grund der Ausnahmeregelung des § 7 der Tabakverordnung, die sich auf § 5 a Abs. 1 Nr. 6 des Lebensmittelgesetzes gründete, durften außerdem aus naturreinem Tabak hergestellte Zigaretten auch dann als „naturrein“ bezeichnet werden, wenn sie im Papier, Filter oder Mundstück, in den Klebemitteln oder den Aufdruckfarben bestimmte, in der Tabakverordnung zugelassene fremde Stoffe enthielten. (D)

Nach neuem Recht, d. h. nach dem seit dem 1. Januar 1975 geltenden **Lebensmittel- und Bedarfsgegenständegesetz**, ist die **Bezeichnung „naturrein“** sowohl für **Tabak** selbst als auch für **Tabakerzeugnisse** verboten. Ausnahmen können jedoch nach dem neuen Gesetz durch Rechtsverordnung zugelassen werden. Die bereits auf Grund des alten Rechts durch Rechtsverordnung zugelassenen Ausnahmen gelten zunächst weiter. Zigaretten aus naturreinen Tabaken dürfen daher weiterhin als „naturrein“ bezeichnet werden, obwohl sie im Papier, Filter oder Mundstück, in den Klebemitteln oder Aufdruckfarben durchweg fremde Stoffe enthalten.

Das Bundesministerium für Jugend, Familie und Gesundheit bereitet jedoch eine Änderungsverordnung vor, welche u. a. die Aufhebung der oben genannten Bestimmung des § 7 der Tabakverordnung zum Ziele hat und dazu führen soll, daß die Bezeichnung „naturrein“ und ähnliche Bezeichnungen künftig auch für Zigaretten nicht mehr gebraucht werden dürfen.

Parl. Staatssekretär Zander

- (A) Der Entwurf der Änderungsverordnung soll in Kürze den Sachkennern der Wissenschaft, Verbraucherschenschaft und der Wirtschaft zugeleitet werden. Es sollen die nach § 39 des Lebensmittel- und Bedarfsgegenständegesetzes vorgeschriebenen Anhörungen stattfinden. Nach ihrem Abschluß soll die Verordnung kurzfristig dem Bundesrat zugeleitet und möglichst noch im Jahre 1975 erlassen werden. Sie wird allerdings erst im Jahre 1976 in Kraft treten können, weil neben den erforderlichen Umstellungen — z. B. Änderung der Aufdrucke auf Verpackungsmaterialien — auch noch die üblichen Umschlagsfristen im Handel in Form einer Übergangsregelung berücksichtigt werden müssen.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Marschall, bitte!

Marschall (SPD): Herr Staatssekretär, sieht die Bundesregierung angesichts der geschilderten Umstände Möglichkeiten, darauf hinzuwirken, daß Einleitung bzw. Durchführung von Warenzeichenverfahren bei den zuständigen Behörden zurückgestellt werden, soweit sie dem Lebensmittelgesetz eindeutig widersprechen, z. B. die Verwendung dieses Begriffs „naturrein“ vorsehen, da doch in Bälde mit einer anderen Regelung zu rechnen ist?

- Zander, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit:** Herr Kollege Marschall, ich glaube, das Entscheidende ist, daß wir jetzt zügig die von mir angesprochene Rechtsverordnung beraten, verabschieden und in Kraft setzen können. Dies ist der entscheidende Gesichtspunkt für die Zukunft. Hier liegt nach meiner Überzeugung der richtige Ansatz und nicht im Einwirken auf irgendwelche Verfahren.
- (B)

Präsident Frau Renger: Keine weitere Zusatzfrage. Damit sind die Fragen aus Ihrem Geschäftsbereich erledigt, Herr Staatssekretär. Danke sehr!

Ich rufe den Geschäftsbereich des Herrn Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen auf. Zur Beantwortung steht Herr Bundesminister Gscheidle zur Verfügung.

Die Fragen 18 und 19 des Herrn Abgeordneten Hoffie werden auf Wunsch des Fragestellers schriftlich beantwortet. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Dann die Frage 20 des Herrn Abgeordneten Dr. Jobst:

Treffen Pressemeldungen zu, wonach der Vorstand der Deutschen Bundesbahn in einer Vorausschau für das Jahr 1979 einen Mittelbedarf aus dem Bundeshaushalt in der Größenordnung von 16 bis 17 Milliarden DM angemeldet hat?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Frau Präsident, wenn der Abgeordnete einverstanden ist, würde ich wegen des Sachzusammenhangs beide Fragen gern gemeinsam beantworten.

(Dr. Jobst [CDU/CSU]: Wenn das Frage-recht nicht beschnitten wird!)

Präsident Frau Renger: Sie haben dazu dann vier Fragen. Ich rufe also noch die Frage 21 des Herrn Abgeordneten Dr. Jobst auf:

Wenn ja, hat die Deutsche Bundesbahn für die einzelnen Jahre des nächsten Finanzplans des Bundes 1975 bis 1979 jeweils konkrete Beträge angemeldet, und wie sehen diese gegebenenfalls aus?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Es trifft zu, Herr Abgeordneter, daß der **Vorstand der Deutschen Bundesbahn** zur Aufstellung des **Haushaltsentwurfs 1976** und zur **Fortschreibung der Finanzplanung des Bundes** dem Bundesminister für Verkehr seine Vorstellungen dargelegt hat. Diese Unterlagen werden gegenwärtig mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn erörtert. Solange diese Prüfung nicht abgeschlossen ist, kann sich die Bundesregierung zu den Zahlen im einzelnen nicht äußern.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, hat die Bundesregierung diese Entwicklung des Mittelbedarfs erwartet, oder kommt die vom Vorstand der Bahn geschätzte Entwicklung für Sie überraschend?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nach den bisherigen Äußerungen des Vorstands der Bundesbahn war mit diesen Mittelanforderungen seitens des Bundesbahnvorstands zu rechnen.

(D)

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, mit welcher zukünftigen Entwicklung der Bundesleistungen an die Bahn hat die Bundesregierung bisher gerechnet?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Die Vorstellungen der Bundesregierung ergeben sich aus ihren Ansätzen in der mittelfristigen Finanzplanung. Was im Augenblick sozusagen durch Ihre Fragestellung aufgerufen wird, ist jene Vorbereitung bis zur mittelfristigen Finanzplanung des Bundes. Der Bundesbahnvorstand meldet zunächst aus seiner Sicht seinen Mittelbedarf an, und erst nach Abstimmung zwischen Bundesregierung und Bundesbahnvorstand kann es zu dieser Auskunft kommen, die nach dem Stabilitätsgesetz Verpflichtung der Bundesregierung gegenüber dem Deutschen Bundestag ist.

Präsident Frau Renger: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, ist aus der Tatsache, daß die Bundesregierung nicht bereit ist, die konkreten Zahlen für die Jahre bis 1979 hier im Bundestag zu nennen, zu schließen,

Dr. Jobst

- (A) daß diese Zahlen die Ansätze der erst vor wenigen Wochen verabschiedeten Finanzplanung 1974 bis 1978 ganz erheblich übertreffen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein, Herr Abgeordneter, Sie sind ja ein so guter Sachkenner, daß Sie wissen, unter welchen Annahmen man überhaupt Anforderungen für eine mittelfristige Wirtschaftsplanung aufstellen kann. Das sind Annahmen der volkswirtschaftlichen Zuwachsraten, der Lohn- und Gehaltsentwicklung und der Verkehrsentwicklung. Sie kennen gerade im letzteren Bereich die Unsicherheit, die im Augenblick alle Verkehrsexperten haben, sich mit halbwegs zureichender Prognosesicherheit zu äußern.

Präsident Frau Renger: Die vierte Zusatzfrage.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, sind Sie bereit, den Mitgliedern des Verkehrsausschusses die Vorausschau des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn zur Kenntnis zu übermitteln und sie zur Grundlage einer Aussprache im Verkehrsausschuß des Bundestages zu machen?

- (B) **Gscheidle**, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Der Bundesminister für Verkehr steht jederzeit auf Anforderung dem Verkehrsausschuß für jede gewünschte Diskussion zur Verfügung. Nur die Veröffentlichung von Zahlen, die sich in einem Abstimmungsprozeß zwischen der Hauptverwaltung der Bundesbahn und dem Bundesverkehrsministerium befinden, halte ich nicht für zweckmäßig.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dreyer.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Bundesminister, was wird die Bundesregierung unternehmen, um die nächste Finanzplanung des Bundes 1975 bis 1979 hinsichtlich der Ansätze der Deutschen Bundesbahn realistisch zu gestalten?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Sie wird alle Anstrengungen unternehmen, um zu realistischen mittelfristigen Finanzplanungen zu kommen.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schulte (Schwäbisch Gmünd).

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Bundesminister, warum hat die Bundesregierung bei der zweiten und dritten Lesung des Haushalts 1975 — das war vom 19. bis zum 21. März — von diesem Parlament eine völlig unrealistische Finanzplanung hinsichtlich der Deutschen Bundesbahn verabschieden lassen, ohne das Parlament über die Neueinschätzung der finanziellen Entwicklung durch die Deutsche Bundesbahn zu informieren?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Eine Neueinschätzung der Entwicklung seitens der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn muß ja nicht in jedem Fall mit der Einschätzung seitens der Bundesregierung identisch sein. Erst wenn dieser Abklärungsprozeß durchgeführt ist, wird es mit Sicherheit jeweils eine Information der beteiligten Politiker des Parlaments geben. (C)

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Bundesminister, nachdem Sie die in der Zeitung veröffentlichten Zahlen nicht bestritten haben, möchte ich Sie fragen, ob Sie die Zahlenvorschläge der Bundesbahn in Anbetracht der Situation des Unternehmens für realistisch halten.

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, genau dies ist im Augenblick die Aufgabe des Abstimmungsverfahrens zwischen meinem Ministerium und dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn. Aber dies muß ich natürlich abwarten.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Spies von Büllersheim.

Dr. Freiherr Spies von Büllersheim (CDU/CSU): Herr Bundesminister, trifft es zu, daß diese spektakuläre Vorausschau des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn das Datum vom 17. Februar 1975 trägt, und halten Sie es, wenn das stimmen sollte, für angemessen, daß der Verkehrsausschuß weder von der Bundesregierung noch vom Vorstand bei der Sitzung über die Bundesbahn über diese Zahlen auch nur andeutungsweise informiert worden ist? (D)

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Zum ersten Teil Ihrer Frage: Ja! Zum zweiten Teil: Ich halte nichts davon, Zahlenmaterial, das noch nicht eine Vorabklärung zwischen den nach dem Gesetz zu Beteiligten gefunden hat, in die Erörterung eines Parlamentsgremiums zu geben.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage hat der Herr Abgeordnete Müller (Nordenham).

Müller (Nordenham) (SPD): Herr Bundesminister, ist es realistisch, wenn die Deutsche Bundesbahn bei Zuwendungen aus dem Haushalt 1975 in Höhe von insgesamt 9 731,1 Millionen DM durch die Kindergeldreform ab 1. Januar 1975 um weitere 250 Millionen DM entlastet wird?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Auch diese Frage, Herr Abgeordneter, kann ich nur beantworten, wenn die Abstimmung mit dem Finanzministerium erfolgt ist. Dies ist aber erst die zweite Phase nach

(A) **Bundesminister Gscheidle**

dem Abchecken der Zahlen, die in der unmittelbaren Verkehrspolitik zu verantworten sind.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage hat der Herr Abgeordnete Dr. Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Minister, teilen Sie meine Auffassung, daß es tunlich gewesen wäre, wenn die Deutsche Bundesbahn die Zahlen, die sie nicht in den Verkehrsausschuß gegeben hat, auch nicht an die Presse gegeben hätte?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das ist richtig, Herr Abgeordneter.

Präsident Frau Renger: Keine weiteren Zusatzfragen.

Ich rufe die Frage 22 des Herrn Abgeordneten Sick auf:

Wie entwickeln sich nach Auffassung des Vorstands der Deutschen Bundesbahn bzw. der Bundesregierung dabei die Jahresfehlbeträge der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1975 bis 1979?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

(B) **Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen:** Herr Abgeordneter, bei ihrer Anmeldung für den **Haushalt 1976** hat die **Deutsche Bundesbahn Vorstellungen für den Bedarf in den Jahren bis 1979** entwickelt. Wie aus den bisherigen Fragen und Antworten hier hervorgegangen ist, bedarf aber eine Antwort der Bundesregierung vorher der sorgfältigen Abstimmung über die Möglichkeiten und Notwendigkeiten unter Bezug auf die Vorstellungen, die die Bundesbahn vorgetragen hat.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage hat der Abgeordnete Sick.

Sick (CDU/CSU): Herr Minister, da Sie heute nicht in der Lage sind, dazu Zahlen zu nennen, darf ich Sie fragen: Beruhen die von Ihnen gegebenen Zielvorgaben für den Vorstand der Deutschen Bundesbahn nicht ihrerseits auf bestimmten Zahlenerwartungen, oder sind sie nur so hing gesprochen, und erwarten Sie nun von der Bundesbahn daraufhin konkrete Angaben?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, Sinn von Zielvorgaben für ein Unternehmen ist es, in dem Spannungsfeld zwischen Verkehrspolitik und unternehmerischem Handeln die jeweiligen Entscheidungsräume zu definieren. Das heißt, Sinn der Zielvorgaben war es, klar zu machen, wo die Bundesregierung die politische Verantwortung für die dabei unterstellte Verkehrspolitik zu tragen hat und in welchen Entscheidungsräumen nunmehr der Vorstand der Deutschen Bundesbahn versuchen muß, hinsichtlich der Zielsetzungen dieser Verkehrspolitik unternehmerisch zu handeln.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage hat der Herr Abgeordnete Sick. (C)

Sick (CDU/CSU): Herr Minister, muß ich davon ausgehen, daß diese Ihre Zielvorgaben dann nur programmatisch gemeint sind und durch keinerlei sachliche und betriebswirtschaftliche Überlegungen untermauert sind?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, da Sie unmittelbar im öffentlichen Leben stehen und seit Monaten die harten Auseinandersetzungen um diese Zielvorgaben miterleben, können Sie ja wohl nicht davon ausgehen, daß es sich dabei um programmatische Erklärungen gehandelt hat. Auf Grund programmatischer Erklärungen würde sich ja niemand im Für und Wider öffentlich derart engagieren.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage hat der Herr Abgeordnete Dr. Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Minister, fest steht auf jeden Fall, daß bei der Deutschen Bundesbahn beträchtliche Jahresfehlbeträge zu verzeichnen sein werden. Nun plant aber die Bundesbahn in den nächsten 15 Jahren den Bau von neuen Eisenbahnstrecken von rund 650 Kilometer Länge. Das ist ein beträchtliches Vorhaben, das jährlich rund 1 Milliarde DM an Investitionsmitteln erfordern dürfte, die dazu noch aus allgemeinen Haushaltsmitteln des Bundes zur Verfügung gestellt werden müssen. (D)

Präsident Frau Renger: Etwas kürzer, bitte!

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Ich darf fragen, ob es angesichts der angespannten Lage des Haushalts und auch der angespannten Finanzlage der Bahn so ist, daß die Notwendigkeit dieser gewaltigen Investitionsvorhaben ausreichend überprüft worden ist?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Bundestagsabgeordneter, ich gehe völlig mit Ihnen einig, daß im Hinblick auf die Finanzsituation auch solche Anregungen sorgfältig untersucht werden müssen. Das Bundesverkehrsministerium hat zunächst in einer Kosten-Nutzen-Analyse der einzelnen vorgeschlagenen Strecken und in einer Betrachtung hinsichtlich der einzelnen Korridore in ihrer gegenseitigen Wirkung und unter Bezug auf andere Verkehrsinvestitionen geprüft, ob man die hier vorgeschlagenen Maßnahmen unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilen kann. Dies ist geschehen und hinsichtlich der dabei gewonnenen Erkenntnisse in der übrigen in einer Schriftenreihe des Bundesverkehrsministeriums veröffentlicht.

Wir haben darüber hinaus nunmehr auch eine betriebswirtschaftliche Untersuchung angeregt, die uns über die Rentabilität der vorgeschlagenen **Neubaustrecken** Aufschluß geben soll. Als Ergebnis hat sich eine sehr positive Kapitalverzinsung herausgestellt. Dabei möchte ich noch betonen, daß die bei-

Bundesminister Gscheidle

- (A) den Rechnungen jeweils auf der sicheren Seite liegen, d. h., einige Nutzen sind wegen Quantifizierungsschwierigkeiten nicht mit eingerechnet worden. Meine Antwort ist deshalb zumindest für zwei der vorgeschlagenen Neubaustrecken positiv.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Freiherr Spies von Büllesheim.

Dr. Freiherr Spies von Büllesheim (CDU/CSU): Herr Bundesminister, nachdem Sie gerade die Frage des Herrn Kollegen Dr. Oetting dahin gehend beantwortet haben, daß auch Sie es mißbilligen, daß Zahlen vom Bundesbahnvorstand an die Presse, aber nicht an den Ausschuß gegeben werden, darf ich Sie fragen, ob Sie dieses Verfahren auch gegenüber dem Vorstand der Bundesbahn formell mißbilligen werden und ob Sie nicht auch der Auffassung sind, daß das gesamte Bundesbahnproblem einen ganz anderen Rahmen hätte, wenn man diese Zahlen bei der Sitzung am 26. Februar gekannt hätte?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das glaube ich nicht, Herr Abgeordneter. Sie wären dann in dem Zwang gewesen, in eine sehr ausführliche Prüfung einzutreten, für die leider den einzelnen Fachausschüssen des Bundestages gar nicht die notwendige wissenschaftliche Unterstützung gegeben werden kann. Sehen Sie, selbst bei einem ausreichend ausgestatteten Ministerium wie dem Verkehrsministerium wird es einige Monate dauern, bis wir uns zu diesen Vorgaben, die ja auch Abstimmungen mit anderen Ressorts erfordern, äußern können.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Mahne.

Mahne (SPD): Herr Bundesminister, zur Reduzierung der genannten Fehlbeträge sind von der Bundesbahn und auch von Ihrem Hause Anstrengungen gemacht worden, die bis zur Konzentration des Stückgutverkehrs gehen. Teilen Sie die oft geäußerte Auffassung, die Deutsche Bundesbahn veringere mit der Verwirklichung der **Konzentration des Stückgutverkehrs** im Rahmen des Modells 400 ihr Leistungsangebot?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein, der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat nicht die Absicht, mit seinem Modell 400 sein Leistungsangebot zu reduzieren; er erbringt es in anderer Weise. Die Konzentration der Stückgutbahnhöfe wird ja angestrebt, nicht nur um Marktanteile zu halten, sondern auch um die Leistungen kostengünstiger zu erbringen, d. h., der bisherige Verkehr auf den Schienen wird sich in anderer Form — im Haus-Haus-Verkehr — abwickeln. Der Vorstand geht bei seinen Überlegungen davon aus, daß er durch die Durchsetzung und Durchführung dieses Stückgutmodells 400 zu einem besseren betriebswirtschaftlichen Ergebnis kommt.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, nachdem Sie nicht bereit sind, konkrete Zahlen oder annähernde Zahlen über die weitere Entwicklung des Jahresfehlbedarfs der Bundesbahn und damit über die Bundeszuwendungen für die Bundesbahn zu nennen, möchte ich Sie fragen: Sind Sie nicht der Meinung, daß sich angesichts der derzeitigen finanziell schlechten Situation der Bahn und der sich daraus ergebenden künftigen Entwicklung, die der Bahn zu einem wesentlichen Teil von außen aufgedrängt wird, hier Beträge ergeben werden, die ein horrendes Haushaltsrisiko bedeuten und möglicherweise jede Finanzplanung sprengen werden?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Beim letzteren wäre ich nicht ganz so pessimistisch. Zum ersten Teil würde ich die Bedenken, die Sie vorgetragen haben, voll unterstreichen. Das ist ja auch der Anlaß dafür, daß wir versucht haben, mit einer präziseren Definition dessen, was die Verkehrspolitik dieser Bundesregierung von der Bahn erwartet, dem Bundesbahnvorstand den Raum zu zeigen, in dem er — mit angegebener Richtung — seine Anstrengungen verstärken muß, um zu einem besseren betriebswirtschaftlichen Ergebnis zu kommen.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Bundesminister, welche sind nach Ihrer Meinung die Gründe dafür, daß der Finanzbedarf der Bundesbahn so sehr von den Angaben in den Finanzplänen des Bundes abweicht, wie der Finanzplan 1971 bis 1976 zeigt? 1972, 1973 und selbst 1974 kann man noch Differenzen von 1 Milliarde DM feststellen.

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Im wesentlichen hängt das, Herr Abgeordneter, damit zusammen, daß niemand in der Lage ist, mit annähernder Sicherheit in bestimmten Konjunkturphasen Kostenexplosionen zu prognostizieren.

Zum zweiten hängt es mit einer gewissen Schwierigkeit zusammen, in öffentlichen Haushalten im voraus die Kostensteigerungen durch Lohn- und Gehaltsausgaben einzusetzen. Alle Bundesregierungen, Herr Abgeordneter, haben bisher — ich denke, aus einsichtigen Gründen — davon abgesehen, sozusagen im Wege des Mittelansatzes bei Wirtschafts- oder Haushaltsplänen die Tarifverhandlungen vorwegzunehmen. Wenn Sie wissen — und das tun Sie —, daß 1 % Lohn- und Gehaltserhöhung bei der Bundesbahn im Augenblick in der Größenordnung von fast 150 Millionen DM liegt, ist es natürlich die Frage, inwieweit Sie mit dem Mittelansatz im voraus schon eingesetzt haben, was das Ergebnis der Tarifverhandlungen ist.

(A) **Präsident Frau Renger:** Nun kommen wir zur Frage 23 des Herrn Abgeordneten Lemmrich:

Sind bei der Vorausschau des zukünftigen Finanzbedarfs der Deutschen Bundesbahn aus dem Bundeshaushalt die vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn erwarteten Auswirkungen der sogenannten Zielvorgaben des Bundesverkehrsministers für die Deutsche Bundesbahn vom 11. Dezember 1974 bereits berücksichtigt?

Das Wort zur Beantwortung hat Herr Bundesminister Gscheidle.

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Wenn der Herr Kollege Lemmrich damit einverstanden wäre, würde ich gern hier dasselbe Verfahren anwenden und beide Fragen gemeinsam beantworten.

Präsident Frau Renger: Sind Sie damit einverstanden, Herr Abgeordneter?

Lemmrich (CDU/CSU): Ich sehe den Zusammenhang nicht als unmittelbar gegeben an; aber wenn der Herr Bundesminister den Wunsch hat, möchte ich mich dem nicht widersetzen.

Präsident Frau Renger: Dann rufe ich auch Frage 24 des Herrn Abgeordneten Lemmrich auf:

Wie schätzt die Bundesregierung die haushaltsmäßigen Auswirkungen der sogenannten Zielvorgaben des Bundesverkehrsministers ein?

(B) **Gscheidle,** Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Die **Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn** sind — darauf hatte ich schon in einer Zwischenfrage hingewiesen — darauf angelegt, nicht nur kurzfristige Erfolge zu erzielen, sondern eine nachhaltige Trendwende herbeizuführen. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat im übrigen seine Übereinstimmung mit den genannten Zielvorgaben ausdrücklich erklärt. Die Quantifizierung der Wirkung dieser Zielvorgaben hängt allerdings von den effektiven Wirkungen ab, die durch das Handeln des Vorstandes der Bundesbahn ausgelöst werden.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Bundesminister, in welcher Weise glauben Sie bei der etwas vagen Formulierung der 13 Zielvorgaben sicherstellen zu können, daß bei der Bundesbahn das geschieht, was Ihren Vorstellungen entspricht?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nach dem Bundesbahngesetz, das — wie Sie wissen, Herr Abgeordneter — durch den Bundestag in den sechziger Jahren mehrfach geändert wurde, und zwar nicht im Sinne der Stärkung des Verkehrsministers, sondern im Sinne der Stärkung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, bleiben immer noch Rechte für den Verkehrsminister, seine Vorgaben in der Erörterung und Genehmigung der Wirtschaftspläne nachhaltig zu unterstreichen.

Präsident Frau Renger: Zu einer weiteren Zusatzfrage hat Herr Abgeordneter Lemmrich das Wort. (C)

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Bundesminister, wären Sie — da es augenscheinlich noch schwierig ist, die Zielvorgaben und alles, was damit zusammenhängt, zu quantifizieren — mit mir der Meinung, daß es auch Ihrem Hause bisher außerordentlich schwergefallen ist, den rechten Griff — im besonderen im Blick auf die Finanzplanung — zu tun? Es ist doch eigentlich schwer vorstellbar, daß im Finanzplan 1971 für das Jahr 1973 5 Milliarden DM angesetzt waren und es dann 8,4 Milliarden DM wurden. Glauben Sie, daß diese Differenz von 3,4 Milliarden DM allein, wie Sie mir vorhin sagten, auf die Fehleinschätzung der Personalkosten zurückzuführen ist?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein, in diesem Falle, Herr Abgeordneter, nicht. Aber Sie haben aus den Datenreihen der Bundesbahn ein extremes Verhältnis herausgegriffen. In dieser Zeitspanne sind, wie Sie wissen, auf dem Verkehrssektor gewaltige Umgruppierungen vorgenommen worden, die die Erwartungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens der Bundesbahn ad absurdum geführt haben.

Präsident Frau Renger: Haben Sie noch eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich? — Das Wort hat Herr Abgeordneter Schulte (Schwäbisch-Gmünd).

(D) **Schulte (Schwäbisch-Gmünd) (CDU/CSU):** Herr Bundesminister, ist daraus, daß sich der Vorstand der Deutschen Bundesbahn mit den Zielvorgaben des Bundesverkehrsministers identifiziert hat, zu entnehmen, daß Ihre 13 Punkte in der Vorausschau des Vorstandes bereits berücksichtigt sind?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein. Ich will versuchen, zu erklären, warum das nicht sein kann, Herr Abgeordneter. Als der Vorstand der Deutschen Bundesbahn seine Anmeldungen für das Haushaltsjahr und für den Wirtschaftsplan machte, fußte er auf seinen Annahmen aus Mitte bis Herbst 1974, und meine Zielvorgaben sind vom Dezember 1974. In der Tat kam der Bundesverkehrsminister in die Situation, im Wege des Genehmigungsverfahrens für den Wirtschaftsplan erst im Februar dieses Jahres die vorgelegten Pläne zu genehmigen, obwohl sie noch nicht berücksichtigen, was man anhand der klaren Definition der Vorgaben der Bundesregierung von ihm erwartet. Wir wären sonst, wie Sie wissen, in die fatale Lage gekommen, daß wir bei der Deutschen Bundesbahn keinen genehmigten Haushalt oder Wirtschaftsplan gehabt hätten. Dies wäre angesichts der Investitionskraft der Bundesbahn, ihrer Bedeutung für die Arbeitsplatzsicherheit und der Konjunkturbeeinflussung von niemandem zu verantworten gewesen. Wir haben deshalb diese Pläne genehmigt und gehen davon aus, daß der Vorstand der Bundesbahn bis Mitte Herbst dieses Jahres einen Nachtrag mit einer Quantifizie-

Bundesminister Gscheidle

- (A) rung, wenn Sie so wollen, vorlegt, der Veränderungen auch auf der Kostenseite einbringen wird; er enthält die Änderungen, die sich bislang in Kombination aus unternehmerischem Handeln und Zielvorgaben ergeben.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Dr. Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Minister, Sie haben auf eine frühere Frage von mir geantwortet, daß Sie zwei oder drei Neubaustrecken der Bundesbahn begrüßen würden. Nun habe ich hier die Frage: Wie entwickeln sich die Neubaustrecken, die 1973 so heftig in Gang gesetzt worden sind und um die es nun in der Zwischenzeit still geworden ist? Fehlen hier die Finanzmittel?

- (B) **Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen:** Nein. Das Problem, Herr Abgeordneter, ist bei beiden Strecken nicht die Finanzierung. Vielmehr würden die zur Verfügung gehaltenen Mittel ausreichen in bezug auf Planungszustand und Baukapazität. Aber wir haben dort erhebliche Verzögerungen, naturgemäß in den ersten Streckenführungen. Wir haben ja auch allgemein im Straßenbau zu verzeichnen, daß eine Linienführung auf Grund der Inanspruchnahme der Rechtsmittel immer zunehmend auf größeren Widerstand stößt. Die Schwierigkeit liegt allerdings darin, in dem Augenblick, wo die Einsprüche insgesamt rechtswirksam beschieden sind, im Laufe der weiteren Jahre die sich dann steigernden Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Sick.

Sick (CDU/CSU): Herr Minister, darf ich aus dem Gesamtzusammenhang Ihrer Äußerungen entnehmen, daß Sie die Hauptschwierigkeit für die Lage der Bundesbahn — und damit wahrscheinlich auch die Lösung — auf dem Personalsektor sehen, weil Sie die Kostenentwicklung dort so stark betonen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein, Herr Abgeordneter. Aber natürlich hat ein Dienstleistungsunternehmen gegenüber jedem anderen produzierenden Wirtschaftsbereich den Nachteil, daß es sehr viel stärker kostenintensiv ist. Wenn dazu kommt, daß das Dienstleistungsangebot in sich in konkreten Fällen keiner technischen Rationalisierung zugänglich ist, dann haben hier die Personalkosten große Bedeutung.

Aber es kann auch keinen Zweifel darüber geben — zwischen Politikern, die beschlossen haben, was der Bundesbahnbeamte verdient —, daß man die Bundesbahnbeamten nicht anders bewerten kann als vergleichbare Tätigkeiten in der Wirtschaft bei den dort ausgehandelten Tarifen für Arbeitsentgelte.

Natürlich spielen, wenn Sie die Kostenentwicklung der letzten Jahre betrachten, neben den Stei-

gerungen im Personalhaushalt auch die Kapitalkosten und sonstigen sächlichen Kosten und Unterhaltungskosten die gleiche Rolle. In der Tat ist bei den Rationalisierungsmaßnahmen, die notwendig sind, ein Hauptaugenmerk auch auf den Personaleinsatz zu richten. Das heißt, Verkehrsrückgänge müssen sich auch durch eine Reduzierung des Personalbestandes und Verkehrssteigerungen durch eine Steigerung des Personalbestandes signalisieren. Wenn sich das nicht signalisiert, ist in diesem personalwirtschaftlichen System etwas nicht in Ordnung.

Präsident Frau Renger: Ich habe noch vier Zusatzfragen — es sind aber die letzten — zu diesem Punkt. Bitte, Herr Dr. Jobst!

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, wird die jetzt vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn durchgeführte Schätzung des zukünftigen Mittelbedarfs aus dem Bundeshaushalt zur Folge haben, daß Sie eine beschleunigte Verwirklichung der Zielvorgaben verlangen, und können Sie heute sagen, welche Veränderungen sich in absehbarer Zeit und langfristig dabei ergeben werden? Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie bei der Antwort auf meine Frage auch die raumordnungs- und strukturpolitischen Komponenten berücksichtigen.

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: An und für sich ergibt sich die Antwort aus den 13 Zielvorgaben, Herr Abgeordneter. Dort ist nachlesbar, wo ich die Chance sehe, daß die Bundesbahn durch Erweiterungsinvestitionen Marktanteile hält oder erweitert oder Verkehr an sich zieht. Es ist angegeben, in welchen Bereichen ich der Bundesbahn anrate, in einer stärkeren Kooperation mit anderen am Verkehr Beteiligten sozusagen zu einem effektiveren Ergebnis ihrer Tätigkeit zu kommen. Daraus ergibt sich — wenn so die Frage gemeint war —: Die Bundesregierung muß mit der staatlichen Finanzkraft der Bundesbahn helfen, sowohl bei Erweiterungsinvestitionen, den sogenannten Neubaustrecken, als auch bei Ausbaustrecken.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Mahne.

Mahne (SPD): Herr Bundesminister, können die Zielvorgaben denn so interpretiert werden, daß sich die Deutsche Bundesbahn aus dem Nahverkehr gänzlich zurückziehen und ein reines Fernverkehrsunternehmen werden soll?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein. Ich kenne diese Interpretation natürlich aus der öffentlichen Diskussion, Herr Abgeordneter. Aber das ist nicht der Sinn. Der Sinn ist: Verkehrspolitik muß Verkehrspolitik sein, die sich primär an dem orientiert, was dem Bürger nutzt. Wenn es dem Bürger nutzt, daß sich verschiedene am Verkehr Beteiligte in einem konkreten Verkehrsraum nunmehr zusam-

Bundesminister Gscheidle

- (A) menschießen, weil dann die Systeme investiv billiger zu finanzieren sind, weil sie weniger Rückgriffe hinsichtlich des Kostenausgleichs in der Betriebsrechnung auf die Gebietskörperschaften auslösen und dann noch den Bürger nicht mit unnötigen Gebührenerhöhungen überziehen, ist das ein Ziel, an dem alle Beteiligten mitwirken sollten, sei es nun die Bundesbahn durch die Integration von Teilen ihres Schienennetzes in Verbünde, soweit das möglich ist, sei es durch die Zusammenfassung von Bahn und Post hinsichtlich der Beförderung von Personen auf der Straße in solchen Verbünden, die schon vorhanden sind oder zu gründen wären.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Wrede.

Wrede (SPD): Herr Minister, die vom Kollegen Sick gestellte Frage nach den Personalkosten und die dazu von Ihnen gegebene Antwort bewegen mich zu der Frage: Können Sie uns etwas über den **Rationalisierungserfolg** bei der Neuordnung der **Mittelinstanz der Deutschen Bundesbahn** mitteilen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Die Situation bei der Bundesbahn ist folgende: Bis zum 31. Dezember 1974 konnten fünf der zur Auflösung vorgesehenen sechs Bundesbahndirektionen aufgelöst werden. Nach einer Mitteilung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn sind hierdurch bis zum 1. Januar 1975 2 606 Dienstposten eingespart worden. Die dadurch eingetretene Minderung des Personalaufwands wird vom Vorstand mit 125 Millionen DM beziffert.

- (B)

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Spies von Büllesheim.

Dr. Freiherr Spies von Büllesheim (CDU/CSU): Herr Bundesminister, nach den Auskünften, die Sie uns haben geben müssen, möchte ich Sie fragen: Halten Sie die langfristigen Planungen des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, die Qualität seiner Finanzvorausschau und die Information dieses Hauses angesichts der Bedeutung dieses Problems für optimal oder überhaupt nur für angemessen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ich halte, was die erste Frage betrifft, die **Qualität der Planung der Deutschen Bundesbahn** für nicht schlechter als die der übrigen Planungen, sei es im öffentlichen, sei es im privaten Bereich. Sie werden niemanden finden, der Ihnen beispielsweise bei einem tolerablen Vertrauensbereich plus/minus drei Prozent bei einer Vorausschau über zehn Jahre im Augenblick überhaupt noch Unterlagen liefern kann, auf Grund deren Sie betriebswirtschaftliche Entscheidungen sicher prognostizieren können.

Was den zweiten Teil Ihrer Frage betrifft, kann ich nur noch einmal wiederholen: Wenn der zuständige Verkehrsausschuß den Wunsch hat, sich über Planungssysteme, über Planungsverfahren, über die Qualität, Genauigkeit und über die zu beachtenden

Grenzwerte zu informieren, steht der Verkehrsminister — das hat er mehrfach erklärt — zur Verfügung. Nur, Herr Abgeordneter, halte ich die Fragestunde des Deutschen Bundestages nicht gerade für geeignet, sozusagen in einen Diskurs über die Planungssysteme bei der Bundesbahn und bei der Bundesregierung einzutreten.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Frau Renger: Meine Damen und Herren, es ist erstaunlich, was in diesem Komplex alles drinsteckt, wie Ihre vielen Zusatzfragen zeigen.

Ich darf jetzt aber doch die nächste Frage, die Frage 25 des Herrn Abgeordneten Straßmeir aufrufen:

Hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn auch bei der Erstellung früherer mittelfristiger Finanzplanungen des Bundes jeweils eine Vorausschau des Mittelbedarfs der Deutschen Bundesbahn für die Jahre der Finanzplanung erstellt?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Frau Präsidentin, darf ich auch hier noch einmal den Versuch wagen, beide Fragen gemeinsam zu beantworten?

Präsident Frau Renger: Der Fragesteller ist einverstanden. Dann rufe ich auch die Frage 26 des Herrn Abgeordneten Straßmeir auf:

Wenn ja, liegen nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen für die eklatanten Abweichungen zwischen Soll-Ansätzen in den Finanzplanungen seit 1970 und den tatsächlichen Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn bei einer Fehleinschätzung seitens des Bundesbahnvorstands oder bei bewußt zu niedrig gewählten Haushaltsansätzen seitens der Bundesregierung?

(D)

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat auch in früheren Jahren Beiträge zur Fortschreibung der **mehrfährigen Finanzplanung** geleistet. Zwischen den Anmeldungen für den Finanzbedarf und den tatsächlichen Bundesleistungen ergeben sich zwangsläufig **Abweichungen**, weil in einer Vorschau nie alle kostenrelevanten Faktoren richtig eingeschätzt werden können. Im übrigen verweise ich auf bisherige Fragen und Antworten zum Thema.

Präsident Frau Renger: Zu einer Zusatzfrage, bitte.

Straßmeir (CDU/CSU): Herr Bundesminister, ist die Vorschau der Bundesbahn nun auf die Initiative der Bahn zurückzuführen oder haben Sie sie angefordert?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein, das ergibt sich aus den gesetzlichen Regelungen. Der Bundesvorstand ist gehalten, zur Aufstellung der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes nicht nur seine Anmeldungen für den Haushalt, sondern auch für seine eigene mittelfristige Planung rechtzeitig vorzulegen.

- (A) **Präsident Frau Renger:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Straßmeir.

Straßmeir (CDU/CSU): Herr Minister, hält es die Bundesregierung für denkbar, daß sie sich bei ihrer gegenwärtigen Finanzplanung hinsichtlich des Mittelbedarfs der Bundesbahn in ähnlich hohem Ausmaß verschätzt wie bei früheren Finanzplanungen, in deren Rahmen beispielsweise für 1974 ein Mittelbedarf in Höhe von 4,8 Milliarden DM und für 1975 ein solcher in Höhe von 5 Milliarden DM prognostiziert wurde?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ich glaube nicht, daß ähnliche Schätzfehler wieder eintreten, weil ich davon ausgehe, Herr Abgeordneter, daß die konjunkturelle Entwicklung so ist, daß es zu Glättungen kommt und nicht mehr jene extremen Ausschläge erfolgen.

- Präsident Frau Renger:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Straßmeir.

Straßmeir (CDU/CSU): Herr Bundesminister, ist die Tatsache, daß der Vorstand der Bundesbahn nunmehr zu einem solchen Zeitpunkt wiederum eine Vorausschau auf den zukünftigen Mittelbedarf aus dem Bundeshaushalt vorgelegt hat, ein Indiz dafür, daß die Bundesregierung Konsequenzen aus ihren früheren Fehleinschätzungen bei den Finanzplanungen ziehen möchte?

(B)

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Aber nein, Herr Abgeordneter. Auf Grund von Gesetzen, die Sie selbst mit beschlossen haben, ergibt sich folgender zeitlicher Zusammenhang: Sie als Parlamentarier erwarten, daß Ihnen der Haushalt für das nächste Jahr zusammen mit der mittelfristigen Finanzplanung möglichst im Herbst vorgelegt wird. Um diesen Termin einhalten zu können, müssen die ersten Ressortabstimmungen schon zum gegenwärtigen Zeitpunkt durchgeführt werden. Daß wir im letzten Jahr eine andere Situation hatten, war doch der Erkenntnis aller in diesem Hause hinsichtlich der mittelfristigen Finanzplanung zu verdanken, die angesichts des Konjunkturverlaufes lautete: Wir wollen die mittelfristige Finanzplanung lieber etwas hinausschieben, um zu sicheren Prognosen zu kommen. Darauf wurde im übrigen sowohl bei der Beratung des Haushalts 1975 im Haushaltsausschuß als auch im Verkehrsausschuß hingewiesen.

- Präsident Frau Renger:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Bundesminister, wird die Deutsche Bundesbahn in Zukunft die Differenz zwischen den Ansätzen im Finanzplan einerseits und dem effektiven Bedarf andererseits durch **zusätzliche Verschuldungen** decken, wie das im vergangenen Jahr geschah und in noch bedeutenderem Maße in diesem Jahr der Fall sein soll?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, dies kann keine Lösung auf Dauer sein. Natürlich müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um die Bundesbahn sozusagen in jener Verschuldungsgrenze zu halten, die ihrer Bilanzsumme angemessen ist. Sie kommen aber natürlich bei solchen Entwicklungen, die wir hier zu verzeichnen haben, nicht umhin, manchmal — auch bezogen auf die Situation der allgemeinen Staatsfinanzen — Umschichtungen vorzunehmen.

Im übrigen stelle ich mit Überraschung fest, daß Ihre Fragen nicht ganz mit dem in Übereinstimmung stehen, was die Haushaltsexperten Ihrer Fraktion sagen, die natürlich sehr darauf drängen, den Bundeshaushalt von Rückgriffen der Bundesbahn freizuhalten.

(Beifall bei der SPD — Lemmrich [CDU/CSU]: Herr Minister, ich muß Ihnen sagen, daß diese Äußerungen nicht zutreffen!)

- Präsident Frau Renger:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Müller (Nordenham).

Müller (Nordenham) (SPD): Herr Bundesminister, ist es zutreffend, wenn immer wieder behauptet wird, daß die Deutsche Bundesbahn für **Fahrzeuge des Nah- und Bezirksverkehrs** zur Zeit kaum die notwendigsten Investitionen tätigen kann, bereits erteilte Aufträge stornieren mußte und neue Nahverkehrsfahrzeuge bisher nicht in Auftrag geben konnte?

(D)

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, ich vermute, Sie beziehen sich auf einige nicht sehr freundliche Kommentierungen der bisher von uns eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen. Ich kann Ihre Frage grundsätzlich mit Nein beantworten.

Konkret ist auf Ihre Frage folgendes zu sagen. Im Jahre 1975 werden im Bezirks- und Nahverkehr der Deutschen Bundesbahn beschafft: 150 Nahverkehrsreisezugwagen, 46 elektrische Triebzüge, 200 Straßenomnibusse, die auch gleich zum Einsatz kommen. Für die Beschaffung dieser Fahrzeuge ist im Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn ein Betrag von knapp 200 Millionen DM ausgewiesen. Die Mittel stehen voll zur Verfügung.

Darüber hinaus sind ab 1976 im Beschaffungsprogramm folgende Positionen vorgesehen: 150 Nahverkehrswagen der Bauart 4 n, 80 neue Reisezugwagen für den Bezirksverkehr, 110 elektrische Triebzüge für den Verkehr in Ballungsräumen und 400 Straßenomnibusse.

(Beifall bei der SPD)

- Präsident Frau Renger:** Die letzte Zusatzfrage zu diesem Komplex stellt Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, Sie haben eben mehrfach versichert, daß Sie auf Wunsch jederzeit bereit seien, vor dem Verkehrsausschuß

Dr. Jobst

- (A) zu erscheinen und mit den Verkehrspolitikern die anstehenden Probleme zu erörtern. Ich habe keinen Grund, daran zu zweifeln, daß Sie dies tun werden, möchte Sie aber folgendes fragen. Warum haben Sie es abgelehnt, die Verkehrsprobleme und insbesondere die Streckenstilllegungsprobleme im bayerischen Raum mit den Mitgliedern des Grenzlandausschusses des Bayerischen Landtages zu erörtern?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Aber, Herr Abgeordneter, ich dachte, das bisherige sachliche Streiten zwischen uns beiden hätte schon so weit geführt, daß wir wüßten, was wir gegenseitig von uns halten können. Ich werde doch nicht so unfreundlich sein, solche Bitten abzulehnen! Nur, angesichts meines Terminkalenders bei der Führung von zwei Ministerien bin ich des öfteren darauf angewiesen, solchen Bitten dadurch zu begegnen, daß ich sage: Entweder es geht in dem und dem Zeitraum, oder ich stelle Ihnen einen meiner Parlamentarischen Staatssekretäre als Diskutanten zur Verfügung. Dies ist geschehen. Ich bedaure, daß derartige Dinge in einer solchen Weise öffentlich ausgetragen werden.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Frau Renger: Meine Damen und Herren, wir haben noch eine Fülle von Fragen zu diesem Komplex. Sie werden verstehen, daß ich nicht immer genau darauf achten kann, ob alle Zusatzfragen in dem geforderten Sachzusammenhang stehen. Es ist sehr schwierig für mich, immer genau darauf zu achten. Ich bitte um ein bißchen Nachsicht.

(B)

Ich rufe jetzt die Frage 27 des Herrn Abgeordneten Dreyer auf:

Würde nach Auffassung der Bundesregierung mit dem in der Presse genannten Mittelbedarf der Deutschen Bundesbahn aus dem Bundeshaushalt in den Jahren bis 1979 die Obergrenze des in einer realistischen Finanzplanung des Bundes Machbaren überschritten?

Ich bitte um etwas kürzere Fragen und Antworten.

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, da die Finanzplanung des Bundes gegenwärtig noch nicht feststeht, kann ich Ihre Frage zur Zeit nicht beantworten.

(Heiterkeit)

Präsident Frau Renger: Dennoch muß ich fragen, ob Sie Zusatzfragen dazu haben, Herr Abgeordneter Dreyer.

(Erneute Heiterkeit und Zurufe)

Frage 28 des Herrn Abgeordneten Dreyer:

Ist im Rahmen des Finanzplanungszeitraums 1975 bis 1979 von Seiten der Deutschen Bundesbahn an weitere Erhöhungen der Sozialtarife gedacht?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Im Rahmen des Finanzplanungszeitraums 1975 bis 1979 wird die

Deutsche Bundesbahn es nicht vermeiden können, auch bei den **Sozialtarifen** im Hinblick auf die erhebliche Kostenunterdeckung in diesem Bereich laufend zu überprüfen, welche **Anpassungen** notwendig und möglich sind. (C)

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Minister, fallen die Sozialtarife auch unter das in Ziffer 13 der Zielvorgaben des Verkehrsministers genannte Postulat, daß die Tarifpolitik im Sinne einer Kostendeckung alle Möglichkeiten des Marktes nutzen muß?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das gilt grundsätzlich. Es gilt natürlich im Bereich der Sozialtarife nur insoweit, als hier von einer Kostenrechnung und ihrer Beurteilung die politischen Vorgaben zu beachten sind. Die Entscheidung in der Verkehrspolitik, von Schülern oder im Berufsverkehr oder von Schwerbeschädigten nicht den vollen Preis zu verlangen, ist ja eine Realität, von der auszugehen ist.

Präsident Frau Renger: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dreyer.

Dreyer (CDU/CSU): Herr Minister, falls die Bundesbahn Erhöhungen der Sozialtarife ins Auge gefaßt hat, sind diese auch schon für die Jahre 1975 und 1976 zu erwarten? (D)

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ich kenne keine solchen Überlegungen bei der Deutschen Bundesbahn im Augenblick.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Bundesminister, trifft es tatsächlich zu, daß Ihnen keine Überlegungen der Deutschen Bundesbahn, auch nicht in den nächsten Jahren die Sozialtarife anzuheben, bekannt sind? Ich wollte mich nur noch einmal vergewissern.

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ich bezog mich auf die Gesetzeslage. Die Sprachregelung war insofern korrekt: Dem Bundesminister für Verkehr liegen zur Zeit keine derartigen Anträge vor.

Präsident Frau Renger: Herr Dr. Oetting, Zusatzfrage.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Bundesminister, gibt es Sozialtarife bei der Deutschen Bundesbahn, die auf Betreiben anderer Gebietskörperschaften, also nicht des Bundes, von ihr gewährt werden, und gedenkt der Bundesverkehrsminister bzw. die Bundesbahn, sich diese Sozialleistungen erstatten zu lassen?

(A) **Gscheidle**, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, ich kann Ihre Frage im Augenblick deshalb nicht beantworten, weil ich nicht weiß, auf welche Gebietskörperschaft oder welchen Verband Sie sich beziehen. Ich müßte, um die Frage beantworten zu können, wissen, in welchem Bereich wer bei der Bundesbahn eine Sozialleistung bislang abgibt.

Präsident Frau Renger: Herr Bundesminister, vielleicht können Sie das später noch weiter erörtern. Sonst wird ein bißchen zu oft hin und her gefragt.

Herr Abgeordneter Dr. Jobst!

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, Sie sagten, daß derzeit keine Anträge auf Erhöhung der Sozialtarife seitens des Bundesbahnvorstandes vorlägen. Ich frage Sie: Erwarten Sie in nächster Zeit solche Erhöhungsanträge?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: In nächster Zeit nicht. Aus der Antwort auf die Frage Ihres Kollegen ging ja hervor, daß ich davon ausgehe, daß die Bundesbahn bei ihren Tarifanpassungen jeweils auch im Bereich der Sozialtarife — unter Beachtung der Bemerkungen, die ich einschränkend gemacht habe — dazu aufgefordert ist, ständig mögliche und notwendige Anpassungen vorzunehmen.

Aber mir ist — so lautete die Frage, und sie wurde von Ihnen wiederholt — konkret nicht bekannt, ob es dazu im Augenblick bei der Bundesbahn Überlegungen gibt, die demnächst zu einer Antragstellung bei mir führen.

(B)

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Ollesch.

Ollesch (FDP): Herr Bundesminister, um die Frage ganz deutlich herauszustellen: Sind Sie nicht mit mir der Meinung, daß auch Sozialtarife veränderten Einkommensverhältnissen und veränderten Leistungen angepaßt werden müssen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Meiner Antwort liegt zugrunde, daß wir davon ausgehen müssen.

Präsident Frau Renger: Ich rufe die Frage 29 des Herrn Abgeordneten Sick auf:

Gibt es bei der Deutschen Bundesbahn bzw. bei der Bundesregierung bereits Schätzungen über die Höhe der Ende 1975 von der Deutschen Bundesbahn vorzufinanzierenden Verluste?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Der von der **Deutschen Bundesbahn** bis Ende 1974 **vorfinanzierte Verlustanteil** beträgt rund 2,4 Milliarden DM. Die Deutsche Bundesbahn wird im Sommer dieses Jahres einen Nachtrag zu ihrem Wirtschaftsplan 1975 vorlegen. Erst danach können aussagefähigere Angaben über die Verlustentwicklung 1975 gemacht

werden, als sie von uns bei der Beratung des Bundeshaushalts 1975 im Verkehrsausschuß und im Haushaltsausschuß gemacht wurden. (C)

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Sick.

Sick (CDU/CSU): Herr Minister, wenn eine Quantifizierung noch nicht möglich ist: Wird die für 1975 zu erwartende Verlustentwicklung bei der Bahn zu außerplanmäßigen Haushaltsleistungen für die Bahn führen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das hängt, wie Sie wissen, von der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens insgesamt ab. Es bleibt bei den Zahlen — der Erkenntnisstand hat sich nicht verändert —, die wir dem Verkehrsausschuß und im Haushaltsausschuß vorgetragen haben.

Präsident Frau Renger: Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Sick.

Sick (CDU/CSU): Herr Minister, hängt die zeitweilige Investitionssperre bei der Bundesbahn in Höhe von 1,4 Milliarden DM mit Befürchtungen hinsichtlich der vorzufinanzierenden Verluste zusammen? Wenn ja, was hat die Bundesregierung veranlaßt, diese Investitionssperre schrittweise abzubauen?

(D)

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Auf Ihre einleitende Frage kann ich mit einem klaren Nein antworten; der Zusammenhang besteht nicht. Aber es sind natürlich einige Vorsichtsmaßnahmen ergriffen worden, erstens im Hinblick auf Erkenntnisse in bezug auf den Baufortschritt, die Bauplanung und die Baureife, zum anderen im Zusammenhang mit Erkenntnissen über den tatsächlichen Mittelabfluß, zum dritten bezüglich gewisser Unklarheiten hinsichtlich des Verkehrswertes einzelner Investitionen zueinander.

Präsident Frau Renger: Ich rufe die Frage 30 des Herrn Abgeordneten Schulte (Schwäbisch Gmünd) auf:

Ist die Bundesregierung nach wie vor der Meinung, daß durch allgemeine Zielvorgaben des Bundesverkehrsministers an die Deutsche Bundesbahn eine Tendenzwende in der Entwicklung der Bundeszuwendungen an die Deutsche Bundesbahn eintreten wird und daß die Deutsche Bundesbahn im übrigen aus eigener Kraft mit ihren strukturellen, finanziellen und investitionspolitischen Schwierigkeiten fertig werden kann?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Den ersten Teil Ihrer Frage kann ich mit ja beantworten. Die Bundesbahn wird nicht in der Lage sein, ihre Schwierigkeiten aus eigener Kraft zu überwinden. Daher gewährt die Bundesregierung der Deutschen Bundesbahn Investitionshilfen, insbesondere auch für den Bau neuer Strecken, wie bereits in Frage und Antwort näher erläutert wurde.

(A) **Präsident Frau Renger:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schulte.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Bundesminister, ist aus der Tatsache, daß die Zielvorgaben so formuliert sind, daß daraus nicht zu entnehmen ist, welche Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt angepackt werden sollen, zu schließen, daß in dieser Legislaturperiode außer einer Änderung im Bereich des Stückgutverkehrs und außer der Erstellung von Gutachten nichts mehr passieren wird?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Nein, dies ist auch nicht die Auffassung des Vorstands der Deutschen Bundesbahn, sondern wir gehen davon aus, daß wir bereits im Haushaltsjahr 1975 die ersten Wirkungen dieser angestrebten Rationalisierungen spüren werden.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schulte.

Schulte (Schwäbisch Gmünd) (CDU/CSU): Herr Bundesminister, wenn Vertreter Ihres Hauses im Zusammenhang mit den Zielvorgaben an die Deutsche Bundesbahn von einer Tendenzwende der Bundeszuwendungen sprachen und die Anforderungen der Deutschen Bundesbahn an den Haushalt, die in diesem Jahr ungefähr 10 Milliarden DM betragen, im Jahre 1979 nach der uns bekannten Vorausschau ungefähr 16 Milliarden DM betragen sollen, kann man dann den Wert Ihrer Zielvorgaben mit 6 Milliarden DM ansetzen?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das wäre schön. Aber so optimistisch bin ich nicht. Es handelt sich zunächst einmal darum, kurz- bis mittelfristig einen Tendenzbruch zu erreichen und über eine Stabilisierung auf diesem Niveau zu einer Kostenabsenkung zu kommen.

Präsident Frau Renger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Müller (Nordenham).

Müller (Nordenham) (SPD): Herr Bundesminister, ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Wie vereinbart es sich damit, wenn immer wieder behauptet wird, daß die Deutsche Bundesbahn für den Nahverkehr keine Investitionen mehr vornehmen will?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ich bedaure, daß durch solche Überzeichnungen in der Öffentlichkeit eine gewisse Diskreditierung sowohl der Bundesbahn als auch des Bemühens eintritt, im Haushalt für die Bundesbahn künftig nicht mehr so erschreckend hohe Steigerungsbeträge vorzusehen.

Aber es trifft überhaupt nicht zu, daß die Deutsche Bundesbahn keine **Investitionen für den Nahverkehr** mehr tätigen will. Die Deutsche Bundesbahn ist nach

wie vor bereit, unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden durchzuführen, natürlich vorausgesetzt, daß ihr dafür die Investitionsmittel zur Verfügung gestellt werden können. Auch werden die bereits laufenden Nahverkehrsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn zügig fortgeführt, um möglichst schnell zu einem Verkehrsnutzen zu kommen. Ich will nur einige Beispiele nennen: Der erste Abschnitt der City-S-Bahn in Hamburg, die Nahverkehrsverbindung Bergisch Gladbach/Köln Hauptbahnhof/Köln-Chorweiler und der S-Bahn-Anschluß Düsseldorf Flughafen/Düsseldorf Hauptbahnhof werden in diesem Jahr in Betrieb genommen.

Präsident Frau Renger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Ollesch.

Ollesch (FDP): Herr Bundesminister, sind Sie nicht mit mir der Meinung, daß eine Verringerung der Verluste durch Verdünnung des Personennahverkehrs in verkehrsschwachen Zeiten eintritt und damit in praxi schon ein Erfolg der Zielvorgaben festzustellen sein wird?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Bundestagsabgeordneter Ollesch, ich kann dies nur bestätigen. Das ist ein Punkt, wo durch ein sehr rasches Handeln des Vorstands der Deutschen Bundesbahn noch im Jahre 1975 Wirkungen erzielbar sind. Es handelt sich bei der Deutschen Bundesbahn im Prinzip um die Grundfrage, in ihrer Verkehrsbedienung nur noch so viel vorzuhalten, wie wir aus volkswirtschaftlichen Überlegungen für notwendig und für finanzierbar halten. Wir dürfen bei Anpassungsprozessen keine Geisterzüge mehr fahren lassen.

Präsident Frau Renger: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Dr. Jobst.

Dr. Jobst (CDU/CSU): Herr Bundesminister, sind der Bundesregierung Überlegungen oder bereits konkrete Planungen der Deutschen Bundesbahn bekannt, wonach ihr **Streckennetz** erheblich **reduziert** werden soll?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn bemüht sich natürlich laufend, in der Netzgestaltung Untersuchungsaufträge zu der Frage, was langfristig das zukunftssträchtige Netz der Bundesbahn ist, zu erteilen oder mit eigenen Kräften auszuführen. Ich bin im Augenblick nicht voll darüber informiert, wieviel solcher Untersuchungsaufträge es gibt. Aber es sind mehrere. Es ist denkbar, daß es eine Untersuchung unter dem Gesichtspunkt des reinen Fernschnellverkehrs und eine Untersuchung unter dem Gesichtspunkt sozusagen des Gemischtverkehrs auf einem Streckennetz — das macht ja die Schwierigkeit der Bundesbahn überhaupt aus — gibt. Es kann durchaus sein, daß dabei eine Menge Untersuchungsergebnisse für unsere verkehrspolitischen Beratungen anfallen.

(A) **Präsident Frau Renger:** Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Bundesminister, sind Sie mit mir der Auffassung, daß die Deutsche Bundesbahn die Zielvorgaben, die von Ihnen formuliert worden sind, eigentlich damit beantworten müßte, daß sie ihr Unternehmenskonzept vom vorigen Jahr oder vom vorvergangenen Jahr überarbeitet bzw. — was noch besser ist — gegebenenfalls durch einen aktualisierten Maßnahmen/Zeit-Katalog ersetzt?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das ist richtig, Herr Abgeordneter. Ich glaube nicht nur, daß der Vorstand der Bundesbahn das tun wird, sondern ich habe ganz sichere Anzeichen dafür, daß er sich im Augenblick mit größter Intensität und Anstrengung dieser Aufgabe unterzieht.

Präsident Frau Renger: Die Fragen 31 und 32 des Abgeordneten Schröder (Wilhelminenhof) werden auf Wunsch des Fragestellers schriftlich beantwortet. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Die Fragen 33 und 34 des Abgeordneten Geldner werden schriftlich beantwortet, da der Fragesteller nicht im Saal ist. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Ich rufe die Frage 35 des Abgeordneten Dr. Hauser (Sasbach) auf:

(B) Hat das Bundesverkehrsministerium bei dem in den „Richtlinien der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zur Ermittlung der privatrechtlichen Entgelte“ als Pachtzins für die Benutzung von Uferanschlüssen vorgesehenen „gleitenden Umschlagsentgelt“ die Auswirkungen auf niedrigwertige Massengüter (z. B. Sand, Kies) genügend beachtet, wenn statt bisher erhobener 2,5 Pfennig/t ab 1. Januar 1975 3,75 Pfennig pro Tonne entrichtet werden müssen, obwohl die Pächter gleichzeitig zur Instandhaltung der Uferböschung verpflichtet sind?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, die **Umschlagsentgelte** sind insbesondere für Massengüter aller Art vorgesehen. Ihre Höhe richtet sich nach der Art des umzuschlagenden Gutes und nach den ortsüblichen Sätzen, wobei eine Abstimmung mit den regionalen **öffentlichen Häfen** angestrebt wird. Dabei werden Sonderleistungen der öffentlichen Häfen, wie z. B. die Unterhaltung der Ufer- und Wasserflächen, durch einen entsprechenden Abschlag berücksichtigt. Eine Erhöhung der Entgeltsätze benachbarter öffentlicher Häfen wird in aller Regel eine Erhöhung der Entgelte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nach sich ziehen. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung legt grundsätzlich den Betreibern von Umschlagstellen die Uferunterhaltung auf. Die laufenden Aufwendungen hierfür sind in der Regel allerdings gering.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Dr. Hauser (Sasbach) (CDU/CSU): Herr Minister, heißt es nicht in den Richtlinien Ihres Hauses, daß

ein gleitendes Umschlagsentgelt nur dort erhoben werden soll, wo dies ortsüblich ist? Wie ist dann trotzdem diese Erhebungsart zu rechtfertigen, nachdem das Land Baden-Württemberg für gleiche Uferbenutzungen lediglich eine angemessene, aber tragbare, rein flächenabhängige Pacht erhebt?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Bundestagsabgeordneter, Sie zitieren die Richtlinien völlig zu Recht. In der Tat ist das Handeln hier allein an der richtigen Anwendung dieser Richtlinien zu messen, und zwar im konkreten Fall, den Sie wahrscheinlich als Hintergrund der Frage haben, nach dem Begriff des „Ortsüblichen“.

Präsident Frau Renger: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Hauser.

Dr. Hauser (Sasbach) (CDU/CSU): Heißt es in den Richtlinien Ihres Hauses nicht, daß bei Berechnung des Entgelts grundsätzlich von den Bodenwerten auszugehen ist? Warum rückt Ihr Haus mit dem gerügten gleitenden Umschlagsentgelt von diesem Grundsatz ab, obwohl dem Pächter nun alle zusätzlichen Lasten, wie Sie eben selber sagten, aufgebürdet werden?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Auch dieses Zitat ist im grundsätzlichen richtig, aber der Nachsatz, den Sie vorhin zitiert haben, — daß sich das nach dem Ortsüblichen richtet —, ist eben auch richtig. Die Antwort auf die Frage ergibt sich im Einzelfall. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie uns den Einzelfall, der Anlaß Ihrer Frage war, schriftlich zuleiten würden. Dann sichere ich Ihnen eine sorgfältige Prüfung zu.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Oetting.

Dr.-Ing. Oetting (SPD): Herr Minister, könnten Sie den Herrn Kollegen Hauser darauf aufmerksam machen, daß die privaten Anlegestellen oft auch Drittgeschäfte abwickeln, und zwar solche, die mit niedrigem Risiko verbunden sind, während die öffentlichen Häfen oft auch stark risikobehaftete Verladegeschäfte im Zuge ihrer Umladepflicht übernehmen müssen, und daß dies insonderheit durch Bestimmungen des Landes Baden-Württemberg dort nicht möglich ist?

Präsident Frau Renger: Herr Abgeordneter, Ihre Information ist sicherlich sehr wertvoll, aber dennoch möchte ich Sie bitten, in Zukunft solche Dreiecksbefragungen ein bißchen zurückzustellen.

Ich rufe die Frage 36 des Herrn Abgeordneten Dr. Hauser (Sasbach) auf:

Ist das Bundesverkehrsministerium bereit, zur Erreichung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Pachtzins und Bodenwert beim Umschlag von niedrigwertigen, lediglich durch Förder-

Präsident Frau Renger

- (A) bänder über die Uferböschung geführten Massengütern auf die Erhebung eines umschlagmengenabhängigen Pachtanteils zu verzichten und es entsprechend der in den obengenannten Richtlinien ebenfalls vorgesehenen Erhebungsart bei einer angemessenen Flächenpacht zu belassen?

Bitte, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Der Bundesminister für Verkehr ist nicht in der Lage, abgesehen von dem in den Haushaltsvorschriften des Bundes vorgesehenen besonderen Gründen, Ausnahmen von der ortsüblichen Entgeltsbemessung zuzulassen.

Präsident Frau Renger: Bitte, eine Zusatzfrage!

Dr. Hauser (Sasbach) (CDU/CSU): Herr Bundesminister, läßt sich eine solche Gebührenerhöhung um 50 % überhaupt noch als konsequente Stabilitätspolitik rechtfertigen, zumal gerade Ihr Haus mit Gebührensteigerungen rigoros den Vorreiter macht? Ich denke nur daran, daß etwa bei der Prüfung eines Kreiselkompasses laut Kostenordnung beim Hydrographischen Institut im Jahre 1970 noch ein Betrag von 500 DM, im Jahre 1973 aber ein Betrag von 7 000 DM erhoben wurde.

- (B) **Gscheidle**, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Herr Abgeordneter, natürlich hört sich der Betrag von 50 % erschreckend an. Aber da Sie die absoluten Beträge kennen, verstehe ich nicht ganz den Zusammenhang, den Sie zwischen dieser Anpassungsmaßnahme entsprechend den ortsüblichen Gebühren und der Stabilitätspolitik dieser Bundesregierung sehen.

Präsident Frau Renger: Keine Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 37 des Herrn Abgeordneten Dr. Schwencke (Nienburg) auf:

Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, innerhalb der zulässigen Höchstgrenze der täglichen Fahrzeit für Fahrer im Güterfernverkehr gegebenenfalls die Kilometerzahl nicht mehr zu begrenzen?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Die Bundesregierung hält die Vorschrift, die innerhalb der zulässigen **Höchstgrenze der täglichen Fahrzeit für Fahrer im Güterfernverkehr** die Kilometerzahl begrenzt, im Interesse der Verkehrssicherheit für erforderlich. Die Bestimmung über die tägliche Wegstreckenbegrenzung trägt dem Umstand Rechnung, daß Fahrer innerhalb der Lenkzeit von 8 Stunden nicht zu Geschwindigkeitsüberschreitungen verleitet werden sollten, um eine möglichst hohe Kilometerzahl zu erreichen.

Die Bundesregierung sieht allerdings die Möglichkeit, eine Modifizierung dieser Vorschrift herbeizuführen, wonach sie in den Fällen keine Anwendung findet, in denen das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät ausgestattet ist. Mit diesem Kontrollgerät können die Lenkzeiten und ihre Unterbrechungen ebenso wie die einzuhaltenden Geschwindigkeiten wirksam überwacht werden, so daß es einer zusätz-

lichen Wegstreckenbegrenzung nicht bedürfte. Hierüber wird der Rat der Europäischen Gemeinschaften entscheiden, sobald die Kommission dazu Stellung genommen hat. (C)

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Schwencke.

Dr. Schwencke (Nienburg) (SPD): Herr Bundesminister, können Sie schon angeben, wann gegebenenfalls mit dieser neuen Regelung gerechnet werden kann?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Das ist bei solchen Abstimmungsverfahren, wie wir sie hier vor uns haben, schwierig. Ich gehe von der Hoffnung aus, daß wir in diesem Jahr zu einer Entscheidung kommen könnten.

Präsident Frau Renger: Noch eine Zusatzfrage, bitte!

Dr. Schwencke (Nienburg) (SPD): Herr Bundesminister, habe ich Sie richtig verstanden, daß alle Vorschläge, die gegenwärtig diskutiert werden, etwa die Höchstgrenze von 450 km ganz allgemein aufzuheben, als gegenstandslos gelten können?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ja. Wir gehen davon aus, daß ohne die Sicherstellung der Kontrolle über den Fahrtschreiber die Erörterung der Frage der Aufhebung der Kilometergrenze im Hinblick auf die zu fordernde Verkehrssicherheit nicht opportun ist. (D)

Präsident Frau Renger: Ich rufe als letzte die Frage 38 des Herrn Abgeordneten Dr. Schwencke auf:

Welche Chancen sieht die Bundesregierung, die PS-Anforderungen an den Güterfernverkehr durch technische Harmonisierung innerhalb der EG auszugleichen, bzw. welche Schritte sind seitens der Bundesregierung im Rahmen ihrer europaverkehrspolitischen Möglichkeiten bereits dafür getan?

Bitte schön, Herr Bundesminister!

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Der Vorschlag der EG-Kommission für eine **Vereinheitlichung der Maße und Gewichte für Nutzkraftfahrzeuge** sieht eine Regelung der sogenannten Motorleistung — Verhältnis des Gesamtgewichts zur PS-Zahl — vor. Die Kommission hat sich den deutschen Vorschriften angeschlossen, wonach eine Mindestmotorleistung von 8 PS/t die günstigste europäische Regelung wäre. Der Rat selbst hat noch nicht entschieden. Nach der Gesamtsituation in Europa ist mit einer Mindestmotorleistung von 7 oder 8 PS/t zu rechnen. Der allgemeine Trend zu einer höheren Motorleistung aus Gründen der Flüssigkeit des Verkehrs sowie auch der Wirtschaftlichkeit des Einsatzes des Fahrzeuges ist unverkennbar.

Bundesminister Gscheidle

- (A) Leider läßt sich noch nicht sagen, ob der Rat noch in diesem Jahr zu einer endgültigen Entscheidung kommen wird, weil damit gleichzeitig auch über die schwierigen Fragen der Achslast sowie des Gesamtgewichts der Fahrzeuge zu entscheiden ist.

Präsident Frau Renger: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Schwencke, bitte!

Dr. Schwencke (Nienburg) (SPD): Herr Bundesminister, sind Sie mit mir der Auffassung, daß die in der Bundesrepublik Deutschland neu zugelassenen Lastwagen gegenüber den ausländischen auf unseren Landstraßen im Nachteil sind und daß wir wahrscheinlich in absehbarer Zeit doch noch keine Angleichung des europäischen technischen Standards haben werden?

- (B) **Gscheidle**, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Ich würde in der Quantifizierung dieser Benachteiligung sozusagen die Antwort finden können. Die Zahl der Fälle ist nicht sehr hoch, aber es nicht zu bestreiten, daß hier eine Benachteiligung vorliegt. Es ergibt sich natürlich die Frage, ob wir bei uns schon eine Änderung vornehmen können — im Hinblick auf das immer stärker erkennbar werdende Maß der Harmonisierung, die wir finden können —, wenn wir in Europa nicht bald zu einer Entscheidung kommen. Das ist im Augenblick nicht erkennbar. Die Situation in Europa ist so, daß im Augenblick die Chancen für 8 PS/t fast noch größer sind als für 7 PS/t. Das erschwert im Augenblick das Reagieren aus nationalem Interesse.

Präsident Frau Renger: Herr Abgeordneter Grobecker, Sie haben noch eine Zusatzfrage. (C)

Grobecker (SPD): Herr Minister, können Sie dem Hause bestätigen, daß es im Hinblick auf die härteren Sicherheitsbedingungen, die in der Bundesrepublik gelten, außerordentlich schwierig ist, die Harmonisierungsbemühungen im europäischen Rahmen voranzutreiben?

Gscheidle, Bundesminister für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen: Wir geben uns große Mühe. Das weist jedes Protokoll aus. Wir haben auch oft Unterstützung von wechselnden Ländern. Aber die Voraussetzungen, unter denen die einzelnen verkehrswirtschaftlichen Interessen vertreten werden, sind auf Grund des historischen Bezuges derart unterschiedlich, daß es den einzelnen Ländern sehr schwerfällt, im Interesse einer Harmonisierung nachzugeben.

Präsident Frau Renger: Herr Bundesminister, ich danke Ihnen für die ausführliche Beantwortung dieser Fragen.

Damit sind wir am Ende der heutigen Fragestunde. Sie wird morgen fortgesetzt.

Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestages für Donnerstag, 24. April 1975, 9 Uhr ein.

Die Sitzung ist geschlossen. (D)

(Schluß der Sitzung: 14.35 Uhr)

(A)

Anlage zum Stenographischen Bericht (C)**Anlage****Liste der entschuldigten Abgeordneten**

Abgeordnete(r)	entschuldigt bis einschließlich
Adams *	25. 4.
Dr. Ahrens **	27. 4.
Dr. Aigner *	25. 4.
Alber **	26. 4.
Amrehn **	26. 4.
Dr. Artzinger *	25. 4.
Behrendt *	25. 4.
Böhm (Melsungen)	26. 4.
Frau von Bothmer **	26. 4.
Büchner (Speyer) **	25. 4.
Dr. Corterier *	24. 4.
Eigen	25. 4.
Dr. Enders **	26. 4.
Entrup	25. 4.
Dr. Erhard	25. 4.
Fellermaier *	25. 4.
Frehsee *	23. 4.
Dr. Früh *	24. 4.
Geisenhofer	25. 4.
Gerlach (Emsland) *	25. 4.
Dr. Geßner **	26. 4.
Dr. Gölter **	26. 4.
Haase (Fürth) **	26. 4.
Härzschel *	23. 4.
Heyen	23. 4.
Hofmann	25. 4.
Dr. Holtz **	26. 4.
Jaunich	25. 4.
Kater	31. 5.

(B)

* Für die Teilnahme an Sitzungen des Europäischen Parlaments

** Für die Teilnahme an Sitzungen der Parlamentarischen Versammlung des Europarates

Abgeordnete(r) entschuldigt bis einschließlich

Dr. Kempfler **	25. 4.
Dr. h. c. Kiesinger	26. 4.
Dr. Klepsch **	25. 4.
Frhr. von Kühlmann-Stumm	25. 4.
Lagershausen **	26. 4.
Lautenschlager *	25. 4.
Leicht	26. 4.
Lemmrich **	26. 4.
Lenzer **	26. 4.
Marquardt **	25. 4.
Dr. Marx	15. 5.
Mattick **	26. 4.
Dr. Mende **	25. 4.
Müller (Mülheim)	25. 4.
Dr. Müller (München) **	26. 4.
Dr.-Ing. Oldenstädt	16. 5.
Frau Dr. Orth *	23. 4.
Frau Pack	23. 4.
Pawelczyk **	25. 4.
Richter **	26. 4.
Dr. Ritgen	25. 4.
Dr. Ritz	26. 4.
Dr. Schäuble **	26. 4.
Schmidt (München) *	25. 4.
Dr. Schulz (Berlin)	30. 4.
Dr. Schwencke (Nienburg) **	26. 4.
Dr. Schwörer *	25. 4.
Sieglerschmidt **	26. 4.
Dr. Starke (Franken)	23. 4.
Dr. Vohrer **	26. 4.
Dr. h. c. Wagner (Günzburg)	25. 4.
Walkhoff *	23. 4.
Dr. Wallmann	25. 4.
Walther **	26. 4.
Wende **	26. 4.
Frau Dr. Wex	23. 4.
Frau Dr. Wolf **	25. 4.
Wolfgramm (Göttingen)	25. 4.

(D)

