

Deutscher Bundestag

Stenographischer Bericht

85. Sitzung

Bonn, Mittwoch, den 10. Februar 1982

Inhalt:

Fragestunde

— Drucksache 9/1323 vom 5. Februar 1982 —

Erfüllung der Mindestnorm von 12 qm Wohnfläche pro Familienmitglied

MdAnfr 1 05.02.82 Drs 09/1323

Herberholz SPD

Antw PStSchr Dr. Sperling BMBau . . . 5101 B,D

ZusFr Herberholz SPD 5101 C,D

Waldschäden im Winter 1981/82 und Hilfe für die Betroffenen

MdAnfr 4 05.02.82 Drs 09/1323

Dr. Enders SPD

Antw PStSchr Gallus BML 5102 A, C,D

ZusFr Dr. Enders SPD 5102 C

ZusFr Eigen CDU/CSU 5102 D

Verwendung der Mittel aus der Milch-zeugerabgabe durch die EG

MdAnfr 6, 7 05.02.82 Drs 09/1323

Schröder (Wilhelminenhof) CDU/CSU

Antw PStSchr Gallus BML 5103 A, B, C, D,
5104 A, B, C, D

ZusFr Schröder (Wilhelminenhof) CDU/
CSU 5103 B, C, 5104 C

ZusFr Müller (Schweinfurt) SPD 5103 D

ZusFr Eigen CDU/CSU 5103 D, 5104 A

ZusFr Herberholz SPD 5104 A, C

Forderung von Bundeskanzler Schmidt nach Einschränkung der Milchproduktion und Senkung der Agrarkosten in der EG;

Pro-Kopf-Aufwendungen der Bundesrepublik Deutschland für die EG im Vergleich zu anderen Ländern

MdAnfr 10, 11 05.02.82 Drs 09/1323

Funk (Gutenzell) CDU/CSU

Antw PStSchr Gallus BML . . 5104 D, 5105 A, B, C, D,
5106 A, B, C, D, 5107 A, B, C

ZusFr Funk (Gutenzell) CDU/CSU . . . 5105 A, D,
5106 A, B

ZusFr Holsteg FDP 5106 B

ZusFr Müller (Schweinfurt) SPD 5106 C

ZusFr Eigen CDU/CSU 5106 C, D

ZusFr Kirschner SPD 5107 A, B

ZusFr Susset CDU/CSU 5107 C

Maßnahmen gegen das Baumsterben im Oberpfälzer Jura

MdAnfr 12 05.02.82 Drs 09/1323

Zierer CDU/CSU

Antw PStSchr Gallus BML 5107 D,
5108 A, B, C, D

ZusFr Zierer CDU/CSU 5108 A

ZusFr Susset CDU/CSU 5108 B

ZusFr Müller (Schweinfurt) SPD 5108 C

ZusFr Tillmann CDU/CSU 5108 D

Entlastung des Frankfurter Flughafens durch Verlagerung von Interkontinentalflügen auf den Flughafen Köln/Bonn und durch Ersatz der Zubringerflüge aus Süddeutschland durch IC-Züge

MdAnfr 56, 57 05.02.82 Drs 09/1323

Conradi SPD

Antw PStSchr Mahne BMV 5108 D,
5109 A, B, C, D, 5110 A, B, D, 5111 A

ZusFr Conradi SPD 5109 A, 5110 A, B
 ZusFr Frau Dr. Wilms CDU/CSU . . . 5109 B, 5110 C
 ZusFr Hansen fraktionslos 5109 C, 5111 A
 ZusFr Würtz SPD 5109 D
 ZusFr Leuschner SPD 5110 D

Zusage von Bundeskanzler Schmidt an den österreichischen Bundeskanzler Kreisky zum Weiterbau des Rhein-Main-Donau-Kanals sowie weiteres Vorgehen der Bundesregierung

MdlAnfr 58, 59 05.02.82 Drs 09/1323
 Hartmann CDU/CSU

Antw PStSchr Mahne BMV . . . 5111 A, B, C, D,
 5112 A, B, C, D, 5113 A, B, C, D

ZusFr Hartmann CDU/CSU . . . 5111 B, C, 5112 B, C

ZusFr Lintner CDU/CSU 5111 D, 5113 B

ZusFr Sieler SPD 5111 D, 5113 C

ZusFr Jäger (Wangen) CDU/CSU 5112 D

ZusFr Hansen fraktionslos 5113 A

ZusFr Brunner CDU/CSU 5113 A

Beschäftigungspolitische Wirkung der Aufnahme „verkehrsberuhigender Maßnahmen in Verbindung mit Stadterneuerung“ in den Förderungskatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

MdlAnfr 64 05.02.82 Drs 09/1323
 Dörflinger CDU/CSU

Antw PStSchr Mahne BMV . . . 5113 D, 5114 B, C

ZusFr Dörflinger CDU/CSU 5114 A, B

Abbau der Ausbildungsplätze bei der Bundesbahn

MdlAnfr 68, 69 05.02.82 Drs 09/1323
 Frau Steinhauer SPD

Antw PStSchr Mahne BMV . . . 5114 C, D, 5115 A, B, D

ZusFr Frau Steinhauer SPD . . . 5114 D, 5115 B, C, D

Beteiligung der Lufthansa am Verkauf verbilligter Flugscheine sowie schärfere Überwachung der Einhaltung der Luftverkehrstarife

MdlAnfr 72, 73 05.02.82 Drs 09/1323
 Tillmann CDU/CSU

Antw PStSchr Mahne BMV . . . 5116 A, B, C, D, 5117 A

ZusFr Tillmann CDU/CSU 5116 B, D

ZusFr Herberholz SPD 5116 C

Nächste Sitzung 5117 C

Anlage 1

Liste der entschuldigten Abgeordneten . . . 5118* A

Anlage 2

Regelung für Windenergieanlagen im Bundesbaugesetz

MdlAnfr 2 05.02.82 Drs 09/1323

Linsmeier CDU/CSU

SchrAntw PStSchr Dr. Sperling BMBau . . . 5118* B

Anlage 3

Weiterbetrieb eines Landwirtschaftsprojekts in Atiocoyo, El Salvador, trotz Einstellung der Entwicklungshilfe für dieses Land

MdlAnfr 3 05.02.82 Drs 09/1323

Thüsing SPD

SchrAntw PStSchr Brück BMBW 5118* C

Anlage 4

Wettbewerbsverzerrung durch Subventionierung der niederländischen Landwirtschaft unterhalb der deutschen Förderschwelle

MdlAnfr 5 05.02.82 Drs 09/1323

Borchert CDU/CSU

SchrAntw PStSchr Gallus BML 5118* D

Anlage 5

Angleichung von Eier- und Kalenderwoche

MdlAnfr 8, 9 05.02.82 Drs 09/1323

Frau Dr. Engel FDP

SchrAntw PStSchr Gallus BML 5119* A

Anlage 6

Intervention bei der DDR wegen der Verspätungen im Eisenbahntransitverkehr von und nach Berlin (West) in den letzten drei Monaten

MdlAnfr 62, 63 05.02.82 Drs 09/1323

Dolata CDU/CSU

SchrAntw PStSchr Mahne BMV 5119* C

Anlage 7

Verhandlungen mit der Sowjetunion über Zwischenlandungen der Lufthansa auf dem Weg nach Tokio

MdlAnfr 67 05.02.82 Drs 09/1323

Dr. Hennig CDU/CSU

SchrAntw PStSchr Mahne BMV 5119* D

Anlage 8

Reduzierung der Zahl der Verkehrszeichen; Zusammenhang zwischen der Qualität der Wegweisung und dem Unfallgeschehen

MdlAnfr 70, 71 05.02.82 Drs 09/1323

Milz CDU/CSU

SchrAntw PStSchr Mahne BMV 5120* A

(A)

(C)

85. Sitzung

Bonn, den 10. Februar 1982

Beginn: 13.00 Uhr

Präsident Stücklen: Die Sitzung ist eröffnet.

Wir treten in die

Fragestunde

— Drucksache 9/1323 —

ein.

Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau auf. Zur Beantwortung der Fragen steht uns Herr Parlamentarischer Staatssekretär Sperling zur Verfügung.

Herr Staatssekretär, die Frage 2 des Herrn Abgeordneten Linsmeier soll auf Wunsch des Fragestellers schriftlich beantwortet werden. Die Antwort wird als Anlage abgedruckt.

(B)

Ich rufe die Frage 1 des Herrn Abgeordneten Herberholz auf:

Kann die Bundesregierung Aussagen darüber machen, bei wie vielen deutschen Staatsbürgern der zur Verfügung stehende Wohnraum nicht die Mindestvoraussetzungen von je 12 qm Wohnfläche je Familienmitglied erfüllt?

Bitte.

Dr. Sperling, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau: Herr Kollege Herberholz, die Bundesregierung kann folgende Aussagen darüber machen. Für 1978 haben wir genauere Unterlagen über die durchschnittlich **pro Person zur Verfügung stehende Wohnfläche**. Ausschließlich auf die Haushalte mit einem deutschen Haushaltsvorstand bezogen, nach denen Sie gefragt haben, ergibt sich aus dieser Wohnungsstichprobe von zirka 1 % der Wohnungen von 1978, daß bei rund 240 000 Haushalten mit rund 1,2 Millionen Personen die durchschnittlich je Haushaltsmitglied zur Verfügung stehende Wohnfläche weniger als 12 qm beträgt. Dies sind rund 1,1 % der erfaßten Haushalte bzw. 2,3 % der dazugehörigen Personen. Die unterdurchschnittlich versorgten Personen konzentrieren sich zu 70 % auf Haushalte mit fünf und mehr Personen. Hierbei dürfte es sich also überwiegend um Familien mit Kindern handeln.

Die Zahl der Haushalte ist seit 1978 durch ständige Neugründungen zwar weiter gestiegen, die deutsche Bevölkerung hat insgesamt jedoch um rund 300 000 Personen abgenommen. Da gleichzeitig

der Wohnungsbestand weiter zugenommen hat, kann davon ausgegangen werden, daß die Zahl der Haushalte mit weniger als 12 qm Wohnfläche je Person im deutschen Bevölkerungsteil in der Zwischenzeit kleiner geworden ist. Die Verbesserung der Wohnflächenversorgung im einzelnen läßt sich allerdings erst feststellen, wenn die Ergebnisse der für 1983 geplanten Wohnungszählung vorliegen.

Präsident Stücklen: Eine Zusatzfrage, bitte.

Herberholz (SPD): Herr Staatssekretär, in Kenntnis der von Ihnen genannten Zahlen, daß also zirka 1,2 Millionen deutsche Staatsbürger die Voraussetzung von je 12 qm Wohnfläche je Familienmitglied nicht erfüllen, frage ich die Bundesregierung, ob ihr bekannt ist, daß zumindest einige Bundesländer, z. B. Baden-Württemberg, in ihren Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des **Ausländergesetzes** den **Nachweis der Mindestwohnfläche** von 12 qm je Familienmitglied, das nachzugsberechtigt ist, fordern, gleich ob von dieser Nachzugsberechtigung in vollem Umfang Gebrauch gemacht wird.

(D)

Dr. Sperling, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Herberholz, ich gehe sehr zuversichtlich davon aus, daß dies der Bundesregierung bekannt ist, zumindest im Ressortbereich des Innenministers.

Präsident Stücklen: Noch eine Zusatzfrage, bitte.

Herberholz (SPD): Herr Staatssekretär, gedenkt die Bundesregierung, nun ihren Einfluß dahin gehend geltend zu machen, daß entweder die Mindestanforderung von je 12 qm Wohnfläche für jeden deutschen Staatsbürger erfüllt wird oder daß die Festlegung auf eine Mindestwohnfläche als Voraussetzung für die Genehmigung des Nachzugs von Familienmitgliedern bei ausländischen Staatsangehörigen beseitigt wird?

Dr. Sperling, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Herberholz, ein Teil dessen, wonach Sie fragen, liegt ausschließlich in der Landeskompetenz. Dort können wir in Gesprächen auf möglicherweise bestehende Widersprüche hinweisen; aber wir können eigentlich keinen Einfluß aus der Zuständigkeit heraus geltend machen. Im anderen Bereich, dem der Wohnungsversorgung der deutschen Bevölkerung

Parl. Staatssekretär Dr. Sperling

- (A) mit mindestens 12 qm pro Person, ist dies eine Frage der gemeinsamen Wohnungspolitik von Bund und Ländern, wobei den Ländern und den Gemeinden mehr an Zuständigkeit und Verpflichtung auf Grund der Beschlüsse zuwächst, die dieses Haus in der jüngsten Vergangenheit gefaßt hat.

Präsident Stücklen: Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministers für wirtschaftliche Zusammenarbeit auf.

Die Frage 3 des Herrn Abgeordneten Thüsing soll auf Wunsch des Fragestellers schriftlich beantwortet werden. Die Antwort wird als Anlage abgedruckt. Weitere Fragen aus diesem Geschäftsbereich liegen nicht vor.

Ich rufe den Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten auf. Zur Beantwortung der Fragen steht uns Herr Parlamentarischer Staatssekretär Gallus zur Verfügung.

Ich rufe die Frage 4 des Herrn Abgeordneten Dr. Enders auf:

Ist der Bundesregierung die Höhe der Waldschäden bekannt, die durch Schnee- und Eisbruch in diesem Winter verursacht wurden, und wie kann den von der Naturkatastrophe Betroffenen geholfen werden?

Bitte.

- (B) **Gallus, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten:** Herr Kollege Enders, die seit Anfang Dezember 1981 in der Bundesrepublik Deutschland entstandenen **Schneebruchschäden** haben nach den bisherigen Schätzungen der betroffenen Länder einen Umfang von ca. 3,15 Millionen Kubikmetern. Davon entfallen auf Bayern ca. 2,25 Millionen, auf Baden-Württemberg mindestens 0,75 Millionen und auf Hessen mindestens 0,15 Millionen Kubikmeter.

Die Behebung der Folgen von Schneebruchschäden fällt in erster Linie in die Zuständigkeit der Bundesländer. Gleichwohl ist auch die Bundesregierung tätig geworden. So ist am 15. Januar 1982 der Ausschuß Entwicklung und Zusammenarbeit der Forst- und Holzwirtschaft beim Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten einberufen worden, der Empfehlungen zur Selbsthilfe an die Forst- und Holzwirtschaft durch engere Kooperation und Konsultation der Marktpartner sowie durch freiwillige Einschlagsbeschränkung in der Forstwirtschaft beschlossen hat.

Die Bundesregierung hat ferner die Prüfung folgender Maßnahmen eingeleitet: steuerliche Billigkeitsmaßnahmen durch Anwendung des vom Bundesminister der Finanzen erlassenen Katalogs über mögliche steuerliche Maßnahmen zur Berücksichtigung der durch Naturkatastrophen verursachten Schäden und gegebenenfalls ergänzende steuerliche Hilfsmaßnahmen; Ausdehnung der Frachthilfe im Rahmen der Zonenrandförderung; Einführung von Ausnahmetarifen der Deutschen Bundesbahn; Förderung waldbaulicher Maßnahmen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“; und schließlich

Sondermaßnahmen zur Absatzförderung durch die CMA. (C)

Präsident Stücklen: Eine Zusatzfrage, bitte.

Dr. Enders (SPD): Herr Staatssekretär, ist auch an eine Beihilfe gedacht, die es ermöglicht, besonders junge Bestände aufzuarbeiten bzw. die Flächen wieder aufzuforsten?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Nein.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, bitte.

Dr. Enders (SPD): Herr Staatssekretär, stehen für die von Ihnen genannten Hilfsmaßnahmen im Bundeshaushalt Mittel zur Verfügung?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, diese Maßnahmen belasten den Bund finanziell nicht direkt, sondern nur indirekt wie z. B. die Billigkeitsmaßnahmen bei der Steuer. Der Bundeslandwirtschaftsminister hat den Bundesfinanzminister angeschrieben und gebeten, bei den Oberfinanzdirektionen darauf hinzuwirken, den „Katalog über mögliche steuerliche Maßnahmen zur Berücksichtigung der durch Naturkatastrophen verursachten Schäden“ in Kraft zu setzen. Wenn von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht wird, entsteht ein gewisser Steuerausfall, bzw. wenn die Frachtkostentarife für das Zonenrandgebiet — wie vom Bundeslandwirtschaftsminister angeregt — erhöht werden, sind das Maßnahmen, die den Bund indirekt Geld kosten. Aber in erster Linie sind die Länder gefordert zu handeln. (D)

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Eigen.

Eigen (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß die Sondertarife der Deutschen Bundesbahn bei Holztransporten aus Österreich eine sehr viel niedrigere Frachtrate bewirken als jene, an die bei der Förderung des Holzabtransports aus Bayern gedacht ist?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, der Bundesminister für Landwirtschaft hat die Deutsche Bundesbahn mit Schreiben vom 19. Januar 1982 aufgefordert, in den von Schneebruch betroffenen Gebieten niedrigere Frachttarife, Ausnahmetarife für den Abtransport des Holzes zu gewähren. Wir nehmen an, daß auf den Tatbestand Rücksicht genommen wird, den Sie eben erwähnten.

Präsident Stücklen: Keine weiteren Zusatzfragen.

Die Frage 5 des Abgeordneten Borchert sowie die Fragen 8 und 9 der Abgeordneten Frau Dr. Engel sollen auf Wunsch der Fragesteller schriftlich beantwortet werden. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Ich rufe die Frage 6 des Herrn Abgeordneten Schröder (Wilhelminenhof) auf:

Teilt die Bundesregierung die Auffassung zahlreicher Verbände und Organisationen, daß die Rechtmäßigkeit der Erhebung einer „Erzeugerabgabe für Milch“ zumindest dann in

Präsident Stücklen

- (A) Zweifel gestellt werden muß, wenn die erhobenen Beiträge nicht ausschließlich für die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) 1079/77 festgelegten Maßnahmen Verwendung finden und statt dessen dem Gesamthaushalt der Gemeinschaft zugeführt werden, und, wenn ja, welche Folgerungen zieht sie daraus?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Präsident, ich möchte gern die beiden Fragen 6 und 7 gemeinsam beantworten, wenn der Fragesteller einverstanden ist.

Präsident Stücklen: Der Fragesteller ist einverstanden. Dann rufe ich auch die Frage 7 des Herrn Abgeordneten Schröder (Wilhelminenhof) auf:

Kann die Bundesregierung mitteilen, ob die im Jahr 1981 erhobenen Beträge aus der „Erzeugerabgabe für Milch“ voll für die in Artikel 4 der genannten Verordnung vorgesehenen Maßnahmen verwendet wurden, oder sind gegebenenfalls die in diesem Jahr für diesen Zweck nicht benötigten Beträge auf den EG-Haushalt 1982 zur Durchführung der in Artikel 4 genannten Aufgaben übertragen oder sind sie in den allgemeinen EG-Haushalt und damit zur Durchführung auch anderer Aufgaben überführt worden?

Bitte sehr.

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Bundesregierung teilt die von Ihnen angesprochenen Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Erhebung der **Mitverantwortungsabgabe** nicht. Nach den Bestimmungen der Grundverordnung gilt die Mitverantwortungsabgabe als Interventionsregelung. Die aufkommenden Mittel werden im Milchkapitel des EAGFL vereinnahmt. Die in Art. 4 der Grundverordnung genannten Maßnahmenprogramme stellen nicht die ausschließlichen Verwendungsbereiche für die Mittel dar. Soweit das Aufkommen den Bedarf für diese Programme übersteigt, dient es zur Verringerung der Haushaltsbelastung im Milchsektor. Diese Auffassung vertritt auch die EG-Kommission, wie sich z. B. aus ihren Antworten auf Anfragen von Mitgliedern des Europäischen Parlaments ergibt. Für andere Aufgabenbereiche des EG-Haushalts werden Mittel aus der Abgabe nicht verwendet. Im Jahre 1981 lag das Mittelaufkommen aus der Mitverantwortungsabgabe höher als die Ausgaben für die in Art. 4 genannten Maßnahmenprogramme. Eine Übertragung von im Haushalt 1981 eingegangenen Abgabemitteln auf den EG-Haushalt 1982 ist bisher nicht erfolgt.

Präsident Stücklen: Zusatzfrage, bitte.

Schröder (Wilhelminenhof) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn Sie sagen, daß eine Übertragung der für die in Art. 4 festgelegten Maßnahmen nicht verwendeten Mittel bisher nicht erfolgt ist, bedeutet das dann nicht, daß diese überschüssigen Mittel dem allgemeinen EG-Haushalt zugeführt worden sind und damit auch für andere Zwecke verwendet werden, es sei denn, daß sie zur Entlastung nationaler Haushalte an die Länder zurückgezahlt werden?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, es bedeutet genau das, was ich ausgeführt habe: daß die Mittel zur Minderung der Belastungen des EAGFL im Milchsektor Verwendung gefunden haben.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, bitte. (C)

Schröder (Wilhelminenhof) (CDU/CSU): Ist das so zu verstehen, daß die vorhin von Ihnen selbst genannten überschüssigen Mittel noch im Kalenderjahr 1981 verwendet worden sind, und wenn ja, würde ich doch gern fragen, für welche Zwecke im Milchsektor?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Mittel sind einerseits für Maßnahmen verwendet worden, die beschlossen wurden, um den Milchabsatz zu fördern. Was nicht in dieses Programm hineingegangen ist, ist im Haushalt als Rotbuchung ausgeführt und dient, wie ich schon gesagt habe, dazu, die Gesamtaufwendungen zur Finanzierung des EG-Milchmarktes zu vermindern.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage.

Schröder (Wilhelminenhof) (CDU/CSU): Muß ich Ihren Ausführungen entnehmen, daß die Bundesregierung bei den Preisverhandlungen in Brüssel mit dem Ziel verhandeln wird, die Erzeugerabgabe auch für das nächste Wirtschaftsjahr in der alten Höhe aufrechtzuerhalten?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Mitverantwortungsabgabe so lange aufrechterhalten bleiben sollte, wie auf dem Sektor Milch derart hohe Mittel aufgewendet werden müssen, um die Marktsituation zu bereinigen. Inwieweit die Höhe der Mitverantwortungsabgabe in die Verhandlungen einbezogen wird, steht auf einem anderen Blatt. (D)

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Müller.

Müller (Schweinfurt) (SPD): Herr Staatssekretär, könnten Sie uns angeben, wieviel die Mitverantwortungsabgabe im letzten Jahr erbracht hat und wie hoch im letzten Jahr die Ausgaben für die Milchmarktordnung waren?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Ja, Herr Kollege. Vom 1. April 1981 bis 31. März 1982, im laufenden Milchwirtschaftsjahr, wird das Aufkommen 541 Millionen ECU betragen, und es werden während dieser Zeit für die Programme nach Art. 4 der Verordnung rund 88 Millionen ECU ausgegeben, so daß hier im Haushalt noch als Rotbuchung insgesamt 453 Millionen ECU „ausgebracht“ werden.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Eigen.

Eigen (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, muß ich Ihren Ausführungen entnehmen, daß Sie an der Fortsetzung der besonderen Maßnahmen nach Art. 4 dann auch gar nicht so sehr interessiert sind, wenn Sie der Meinung sind, die Mittel könnten einfach im Rahmen des EAGFL ausgegeben werden?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich habe hier völlig neutral berichtet. Sie wissen genauso wie ich, daß man vor den Verhandlungen in der EG, über die neuen Preisvorschläge und auch die

Parl. Staatssekretär Gallus

- (A) Vorschläge zur Mitverantwortungsabgabe überhaupt nicht sagen kann, wie die Dinge am Ende im Kompromiß aussehen werden.

Präsident Stücklen: Weitere Zusatzfrage, bitte.

Eigen (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn von den aufgebrachten Mitteln nur zwei Drittel nach Art. 4 verwandt werden konnten, frage ich: Hat die Bundesregierung Initiativen ergriffen, die Milcherzeugerabgabe zu senken und damit die milcherzeugenden Bauern zu entlasten?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich muß Sie noch einmal auf die Tatsache hinweisen, daß die Kommission dem Europäischen Parlament auf eine Anfrage mitgeteilt hat: Ab Juni 1980 werden Einnahmen aus der Mitverantwortungsabgabe nicht mehr ausschließlich für die in der Übersicht genannten Maßnahmen zur Erweiterung der Märkte verwendet, sondern dienen teilweise auch der Verringerung der Ausgaben des Sektors Milch und Milcherzeugnisse. Daran wird sich, solange entsprechende Mittel im EG-Haushalt für die Bereinigung des Milchmarktes aufgewendet werden müssen, zunächst nichts Gravierendes ändern.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Herberholz.

- (B) **Herberholz (SPD):** Herr Staatssekretär, ich darf noch einmal nachfragen. Können Sie vielleicht mitteilen, wie hoch die Kosten der Milchmarktordnung im vergangenen Jahr insgesamt waren — möglichst in D-Mark — und wie hoch das Aufkommen der Erzeugerabgabe — in D-Mark — war?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich bin gern bereit, Ihnen die Zahlen mitzuteilen. Sie liegen mir im Augenblick nicht vor. Aber die Durchschnittszahl lag im letzten Jahr ungefähr bei 4,7 Milliarden ECU.

(Eigen [CDU/CSU]: Wieviel für die Milch?)
— 4,7.

(Eigen [CDU/CSU]: Völlig ausgeschlossen!)

Präsident Stücklen: Herr Abgeordneter Eigen, Sie haben noch eine Zusatzfrage.

(Eigen [CDU/CSU]: Nein!)
— Doch.

(Zurufe)
— Hat er schon zwei? — So bescheiden habe ich Sie noch gar nicht erlebt.

Herr Abgeordneter Herberholz, Sie wollten noch eine Frage stellen. Bitte sehr!

(Zuruf des Abg. Herberholz [SPD])

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Präsident, darf ich die Antwort an Herrn Herberholz noch ergänzen? — Herr Kollege, ich habe die Zahlen für 1981 leider nicht zur Verfügung. 1981 waren die Ausgaben im Milchsektor niedriger als 1980. 1980 waren es 4,7 Milliarden ECU. 1981 war es ein wesentlich geringe-

rer Betrag. Dies erklärt sich aus der Tatsache, daß der Weltmarktpreis für Butter gewaltig gestiegen ist und deshalb die Ausgleichszahlungen für den Export nicht mehr so hoch ausgefallen sind, sowie aus dem Bemühen der Kommission, direkt zu exportieren und die Ware nicht mehr so lange wie früher auf Lager zu halten. (C)

Präsident Stücklen: Weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Herberholz.

Herberholz (SPD): Herr Staatssekretär, habe ich Sie also recht verstanden: im vorletzten Jahr waren es demnach 4,7 Milliarden ECU, also etwa 11 Milliarden DM an Kosten für die Milchmarktordnung insgesamt? Können Sie zum Vergleich auch noch sagen, wie hoch die Erzeugerabgabe war?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Das Aufkommen aus der Erzeugerabgabe vom 1. April 1981 bis 31. März 1982 wird ca. 541 Millionen ECU betragen.

Präsident Stücklen: Bitte schön, Herr Abgeordneter Schröder (Wilhelminenhof), eine Zusatzfrage.

Schröder (Wilhelminenhof) (CDU/CSU): Nachdem ich schon drei Zusatzfragen gestellt habe, möchte ich noch einmal — Ausgangspunkt meiner Frage war die Rechtmäßigkeit der Erhebung — eine weitere Zusatzfrage stellen: Haben Sie bei Ihrer Rechtsauffassung nicht doch Bedenken, wenn zahlreiche Rechtsexperten die Ansicht vertreten, daß bei der Abgabe für den Fall, daß die Mittel aus dem Jahr 1981 nicht auf den Posten Mitverantwortung 1982 übertragen werden, der Charakter einer Interventionsmaßnahme verlorengeht, wodurch die Abgabe praktisch als Steuer deklariert werden müßte und damit ungesetzlich wäre, zumindest nicht im Sinne der Verordnung läge? (D)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich kann mich hier nur auf die Auslegung der Kommission stützen, wie sie sie in der Beantwortung der Anfrage Nr. 405/81 vom 21. Mai 1981 dargelegt hat.

Ich kann jetzt für 1980 das Aufkommen aus der Mitverantwortungsabgabe genau beziffern — 1981 waren die Einnahmen aus der Mitverantwortungsabgabe höher —: 1980 haben die Einnahmen der EG aus der Mitverantwortungsabgabe 222,9 Millionen ECU betragen.

Präsident Stücklen: Keine weiteren Zusatzfragen.

Ich rufe die Frage 10 des Herrn Abgeordneten Funk (Gutenzell) auf:

Hat der Bundeskanzler am 3. Dezember 1981 mit seiner Erklärung im Deutschen Bundestag, mit der er forderte, die europäische Milchproduktion einzuschränken und die Agrarkosten zu senken, den Aussagen des Vorsitzenden der Nord-Süd-Kommission, Brandt, widersprechen wollen, daß der Kampf gegen den Hunger erste Priorität habe und die EG anpassen müsse, daß sie keinen falschen Kurs fahre?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die zitierte Übersicht befaßt sich lediglich mit den Einzahlungen der einzelnen Mitgliedstaaten an die EG, die dann auf Pro-Kopf der Bevölkerung umgelegt worden sind. Dies sagt nichts über die **Nettozahler-**

Parl. Staatssekretär Gallus

- (A) **Position** der einzelnen Mitgliedstaaten aus, da die Rückflüsse nicht berücksichtigt werden. Aus diesen Zahlen kann man daher keine Nutzen-Kosten-Analyse erstellen.

Präsident Stücklen: Zusatzfrage? — Bitte.

Funk (Gutenzell) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich darf Sie darauf aufmerksam machen, daß Sie jetzt die Frage 11 beantwortet haben. Aber das macht nichts. Wenn Sie gestatten, Herr Präsident, dann möchte ich zu dieser beantworteten Frage 11 Zusatzfragen stellen.

Präsident Stücklen: Wenn der Herr Parlamentarische Staatssekretär der Meinung ist, daß sich seine Antwort auf die Frage 11 bezogen hat, dann möchte ich mich insoweit korrigieren, daß ich nicht die Frage 10, sondern die Frage 11 aufgerufen habe.

(Funk [Gutenzell] [CDU/CSU]: Vielen Dank, Herr Präsident! — Weiterer Zuruf von der CDU/CSU: Der Herr Staatssekretär prüft noch!)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Entschuldigung, das ist dann ein Fehler meines Hauses gewesen.

Präsident Stücklen: Es ist also so, daß jetzt die Frage 11 behandelt wird; die Antwort ist gegeben. Sie wollten eine Zusatzfrage stellen. Bitte, Herr Abgeordneter.

- (B) **Funk** (Gutenzell) (CDU/CSU): Mit Ihrer Antwort ist nicht die Frage geklärt, die hier aufgeworfen worden ist — daher möchte ich die nun folgende Zusatzfrage stellen —, ob nämlich die Aussage des Bundeskanzlers von der Aussage des Vorsitzenden der Nord-Süd-Kommission abweicht, der hier gesagt hat, die EG-Kommission fahre einen falschen Kurs. — Entschuldigung, jetzt habe ich mich vertan; jetzt stehen wir gleich.

(Heiterkeit)

Präsident Stücklen: Herr Abgeordneter Funk, diese Zusatzfrage bezog sich ohne Zweifel auf die Frage 10. Ich glaube, wir kommen über die Schwierigkeiten hinweg, wenn der Herr Parlamentarische Staatssekretär davon ausgeht, daß beide Fragen miteinander behandelt werden. Wollen wir so verfahren, Herr Parlamentarischer Staatssekretär, daß also die Fragen 10 und 11 gemeinsam beantwortet werden? Sie können dann Schwerpunkte bilden; das ist dann Ihre Sache.

Gallus, Parl. Staatssekretär: Ich bin damit einverstanden, würde es allerdings für richtig halten, wenn ich erst die schriftlich gestellte Frage beantworte.

Präsident Stücklen: Ja, das ist auch meine Meinung.

Ich rufe dann also auch die Frage 11 des Herrn Abgeordneten Funk (Gutenzell) auf:

Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage einer Broschüre des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über die Pro-Kopf-Aufwendungen an die EG, nach der an der Spitze Belgien und die Niederlande vor der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark liegen, im

Hinblick auf die ständige Behauptung vom deutschen Nettozahler, und wie sieht unter Berücksichtigung dieser Zahlen eine Kosten-Nutzen-Analyse aus, wenn man die gesamte Volkswirtschaft in die Betrachtung mit einbezieht?

(C)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, der Herr Bundeskanzler hat in seinem Bericht über den Europäischen Rat u. a. wörtlich ausgeführt:

Offen blieben vier Punkte: 1. Die Formel für die Begrenzung des Anstiegs der Agrarausgaben; 2. Die Frage, auf welche Weise die Überschüsse in der Milcherzeugung Europas begrenzt werden sollen; ...

Durch Exporte von Milchprodukten, die 1981 einen Milchwert von ca. 16 Millionen Tonnen erreichten, und Nahrungsmittelhilfieförderungen, die 1981 einen Umfang von ca. 45 000 Tonnen Butteröl und 150 000 Tonnen Magermilchpulver hatten, leistet die Europäische Gemeinschaft einen erheblichen Beitrag zur Deckung der weltweiten Nachfrage nach Milcherzeugnissen. Die genannten Zielsetzungen für die Fortentwicklung der EG-Agrarpolitik stellen den Beitrag der Gemeinschaft zur Deckung dieses Bedarfs in der Welt nicht in Frage.

Hierzu steht die Erklärung des **Vorsitzenden der Nord-Süd-Kommission**, Brandt, daß im **Kampf gegen den Hunger** in der Welt die erste Priorität bei der Förderung der Landwirtschaft liegen muß, nicht in Widerspruch. Dabei hat er hinzugefügt: „in allen Ländern, in denen es dafür Voraussetzungen gibt“. Das bedeutet, daß es darauf ankommt, in den notleidenden Ländern, soweit möglich, die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft zu verbessern.

(D)

Präsident Stücklen: Zusatzfrage? — Bitte schön.

Funk (Gutenzell) (CDU/CSU): Die deutsche Landwirtschaft hat, wie Sie soeben zugegeben haben, die Milchproduktion erheblich eingeschränkt bzw. an den Zuwachsraten nicht mehr so stark teilgenommen wie andere Partnerländer. Warum betreiben wir dann von der deutschen Bundesregierung aus die Einschränkung der europäischen Milchproduktion mit einer solchen Vehemenz?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich bin der Auffassung, daß wir einen einheitlichen europäischen Markt haben und alle ein Interesse daran haben müssen, daß die Kosten der EG-Agrarpolitik in Zukunft tragbar bleiben. Die Milchproduktion in Europa hat einen gewaltigen Anteil an diesen Kosten. Wie Sie selbst wissen, liegt er bei mehr als 30 %.

Ich habe Herrn Kollegen Brandt im übrigen anders verstanden als Sie. Er hat nicht gemeint, daß die Agrarproduktion Europas weiter erhöht werden soll, um den Hunger in der Welt zu bekämpfen, sondern er ist nach dem Protokoll des Deutschen Bundestages, so wie ich es verstehe, der Auffassung, daß die Agrarpolitik der EG auf die agrarpolitische Entwicklung der Entwicklungsländer Rücksicht nehmen muß, damit sich dort soviel eigene Produktion wie möglich entwickeln kann und darüber hinaus, wenn möglich, die Märkte Europas für überschüssige Produkte geöffnet werden.

(A) **Präsident Stücklen:** Eine weitere Zusatzfrage, bitte.

Funk (Gutenzell) (CDU/CSU): Ich habe eine Zusatzfrage zur Frage 11. Ich habe die Frage im Hinblick auf die von hier aus oft wiederholte Behauptung gestellt, wir seien **Nettozahler**. Ich möchte Sie fragen, Herr Staatssekretär — das haben Sie nicht beantwortet —, wie denn die gesamte **Kosten-Nutzen-Analyse** in bezug auf die EG aussieht. Würden Sie die EG in Frage stellen, weil wir Nettozahler sind, oder wie würden Sie das sehen?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Bundesregierung stellt die Europäische Gemeinschaft nicht in Frage. Tatsache ist aber, daß wir der größte Nettozahler sind, nicht zuletzt auch durch die Ausgleichsbeträge, die wir zusätzlich für Großbritannien zu erbringen haben. Es ist auch unbestritten, daß die Nettozahlerposition der Bundesrepublik Deutschland an sich noch keine Aussage darüber zuläßt, ob die EG für uns positiv oder negativ zu werten ist. Ich möchte dabei auf den letzten Bericht der Deutschen Bundesbank vom Januar hinweisen, in dem die Deutsche Bundesbank eindeutig darauf hingewiesen hat, daß der Nettzahlung in Höhe von 6 Milliarden DM ein Handelsbilanzüberschuß von 12 Milliarden DM gegenübersteht und daß neben dem Negativsaldo in Höhe von 6 Milliarden DM in der Agrarpolitik auch sehr viel positive Aspekte Berücksichtigung finden müssen, nicht zuletzt auch die Tatsache, daß wir ohne die EG in Europa keinen offenen Markt für Industrieprodukte hätten.

(B) **Präsident Stücklen:** Eine weitere Zusatzfrage, bitte.

Funk (Gutenzell) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, stimmen Sie dann der Auffassung Ihres Kollegen Staatssekretär Rohr zu, der ein Bekenntnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen abgelegt und gesagt hat, daß die Bilanz unserer Volkswirtschaft in bezug auf die EG positiv und der Ausdruck „Nettozahler“ nicht ganz richtig sei?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Tatsache bleibt bestehen, daß wir der größte Nettozahler sind. Ich habe aber gleichzeitig durch meine Ausführungen bestätigt, daß es daneben auch noch eine sehr positive Bilanz gibt.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Holsteg.

Holsteg (FDP): Herr Staatssekretär, trifft die Meldung der Presse zu, daß durch die Senkung der Agrarkosten bis zu einer Milliarde DM an die Bundesrepublik zurückgeflossen sind?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, es trifft zu, daß auf Grund der für die EG günstigen Weltmarktsituation im letzten Jahr — ich habe das im Zusammenhang mit den Milchprodukten schon erwähnt — die EG insgesamt 1,2 Milliarden ECU einsparen konnte. Das kommt der Bundesrepublik Deutschland bei ihrem Anteil von rund 28 % mit rund einer Milliarde DM zugute.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Müller (Schweinfurt). (C)

Müller (Schweinfurt) (SPD): Herr Staatssekretär, hat durch den gemeinsamen Agrarmarkt nur die Bundesrepublik einen Vorteil, was ja die Nettozahlerposition begründen würde, oder profitieren auch die anderen Mitgliedstaaten von diesem gemeinsamen Agrarmarkt?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, vom gemeinsamen Agrarmarkt profitieren alle.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Eigen.

Eigen (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, würden Sie mir zugeben, daß entgegen Ihrer Aussage in bezug auf die Äußerungen unseres Kollegen Brandt die FAO in Rom, also die Organisation der UNO für Ernährung und Landwirtschaft, in einer Analyse der zukünftigen Ernährungsmöglichkeiten festgestellt hat, daß in den Industrieländern noch mehr in die Landwirtschaft investiert werden müsse, weil leider nur dadurch — ich sage mit Absicht „leider“ — der Hunger in der Welt gebannt werden könne?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Sache ist sehr vielschichtig. Ich stimme insoweit zu, daß die Bundesregierung der Auffassung ist, daß in den hochentwickelten Ländern, den Industrienationen der westlichen Welt, also der EG, aber auch den Vereinigten Staaten von Amerika, genügend Nahrungsmittel vorhanden sein müssen, um in Notfällen helfen zu können. Die Agrarpolitik in der EG, in den modernen Industriestaaten, darf aber die agrarpolitische Entwicklung in den Entwicklungsländern nicht behindern, und hier ist noch einiges zu tun. (D)

Präsident Stücklen: Weitere Zusatzfrage.

Eigen (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, empfinden Sie mit mir, daß die Äußerungen von Bundeskanzler Schmidt hier im Bundestag, wir wollten nicht der Zahlmeister Europas sein, dem europäischen Gedanken außerordentlichen Schaden zugefügt hat? Denn er hat leider nicht, wie Sie Gott sei Dank heute, die Kosten-Nutzen-Analyse für die gesamte Volkswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland in seine Aussage einbezogen.

(Gerster [Mainz] [CDU/CSU]: Schmidt schadet immer!)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, es ist nicht meine Aufgabe, das zu interpretieren, was der Herr Bundeskanzler gesagt hat. Ich bin der Auffassung, daß in dieser schwierigen Zeit ein Regierungschef sehr wohl auf die hohen Kosten, die die EWG verursacht, hinweisen muß.

(Zustimmung bei der SPD)

Tatsache ist, Herr Kollege, daß auf Grund dieser hohen Ausgaben entsprechende Beschlüsse von allen nationalen Parlamenten gefaßt worden sind. Auch der Deutsche Bundestag hat am 27. Juni 1979 mit der großen Mehrheit der Stimmen beschlossen, daß die Finanzierungskosten der EG die Grenze von 1 % des Mehrwertsteueraufkommens nicht über-

Parl. Staatssekretär Gallus

- (A) schreiten dürften. Wenn ein Parlament das beschließt, sind ein Regierungschef und eine Regierung sehr wohl gehalten, im Rahmen der europäischen Politik dafür zu sorgen, daß der Wille dieses Parlaments — hier: des deutschen Parlaments — auch befolgt wird, solange nicht ein anderer Beschluß gefaßt wird.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Kirschner.

Kirschner (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie einmal aufzeigen, wie sich die EG-Agrarausgaben entwickelt haben, wofür sie verwendet wurden und wohin eventuell die Reise geht, wenn sie im gleichen Tempo wie in der Vergangenheit abläuft?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich will versuchen, Ihnen aus dem Stegreif heraus ein paar Zahlen zu sagen: In den Jahren 1975 bis 1979 sind die Ausgaben für die EWG-Agrarpolitik jährlich im Schnitt um 23% gestiegen. Am 27. Juni 1979 haben wir dann in diesem Hohen Hause den erwähnten Beschluß gefaßt. Auf Grund der Tatsache, daß das Ausgabenwachstum allen zuviel geworden ist, sind entsprechende Maßnahmen wie Mitverantwortungsabgabe, reduzierte Preisbeschlüsse, weniger Lagerhaltung eingeleitet worden. Diese Maßnahmen haben sich in den folgenden Jahren 1980 und 1981 positiv ausgewirkt, so daß wir 1981 für den Agrarhaushalt nur noch eine Zunahme von 2,8% hatten, während die Einnahmen der EWG um rund 12% stiegen. Es ist das erklärte Ziel der Bundesregierung, die Kostensteigerung der EWG-Agrarpolitik unter der Steigerungsrate der Einnahmen der EWG zu halten.

(B)

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage. Bitte sehr, Herr Abgeordneter Kirschner.

Kirschner (SPD): Herr Staatssekretär, könnten Sie vielleicht auch noch einmal darstellen, wie hoch der Anteil der Ausgaben für die Finanzierung der Überschüsse an den EG-Ausgaben insgesamt ist?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, es liegt, nachdem nur ein volkswirtschaftlicher Bereich, der Agrarbereich, voll integriert ist, in der Natur der Sache, daß die Hauptausgaben für den Agrarmarkt verwendet werden. Das sind ungefähr 70%.

Dabei ist aber zu bedenken, daß ein Teil dieser Kosten auch durch Entscheidungen entsteht, die nicht agrarpolitisch Natur sind. So nehmen wir z. B. 1,3 Millionen t AKP-Zucker zum EG-Preis in die EWG herein, obwohl wir in der EG Überschüsse an Zucker haben und ein Weiterverkauf dieses AKP-Zuckers zu Weltmarktpreisen die EG 1 Milliarde DM kostet. Wie gesagt: Auch diese Kosten sind in den 70% enthalten — und anderes mehr. Es ist zu berücksichtigen, daß, wenn man das abzöge, ein Anteil von weniger als 70% herauskäme. Deshalb gibt es den Streit: Betragen die Agrarmarktkosten 50, 60 oder volle 70% aller EG-Ausgaben?

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Susset.

- Susset (CDU/CSU):** Herr Staatssekretär, sind Sie mit mir der Meinung, daß die Nettozahlungen der Bundesrepublik schon bei den Finanzverhandlungen mit England damals hätten reduziert werden können, wenn die Bundesregierung nicht so leicht bereit gewesen wäre, Zahlungsverpflichtungen von Großbritannien zu Lasten der Bundesrepublik zu übernehmen? (C)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich habe hier ausgeführt, daß ein Teil der Nettozahlerposition auch darauf zurückzuführen ist, daß die Bundesrepublik Deutschland einen Teil Ausgleichszahlungen für England leistet.

Ich muß es zurückweisen, wenn Sie der Bundesregierung unterstellen, hier leichtfertig gehandelt zu haben. Schließlich geht es darum, einen Kompromiß in Europa zu finden. Denn die Bundesregierung ist auch der Auffassung, daß hier mehr auf dem Spiele steht als nur ein finanzieller Ausgleich.

Präsident Stücklen: Noch eine Zusatzfrage, bitte.

Susset (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, könnte vielleicht diese Zusage noch etwas aus der Euphorie entstanden sein, die den Herrn Bundeskanzler damals dazu bewogen hat, hier im Bundestag zu erklären, dies sei ja nicht so schlimm, wir seien ja noch „unanständig reich“ im Vergleich zu anderen?

(Heiterkeit bei der CDU/CSU)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich glaube nicht, daß der Bundeskanzler sich von derartigen Vorstellungen bei dem Aushandeln unseres Teiles der Zahlungen an England im Rahmen des Gesamtkonzeptes hat leiten lassen. (D)

Präsident Stücklen: Keine weiteren Zusatzfragen.

Ich rufe die Frage 12 des Herrn Abgeordneten Zierer auf:

Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um den — nach jüngsten Untersuchungen teilweise bis zu 50 Prozent, mindestens aber zu 30 Prozent bedrohten — **Fichten- und Tannenbestand im Gebiet des Oberpfälzer Jura, Oberpfälzer Waldes und des Bayerischen Waldes** zu erhalten?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Zierer, die Bundesregierung hat, wie bei der Beantwortung einer ähnlichen Frage des Kollegen Dr. Laufs in der Fragestunde am 13./14. Januar 1982 ausführlich dargestellt, nach mehreren Anhörungen von Sachverständigen ein bundesweit abgestimmtes Forschungsprogramm konzipieren lassen.

Da angenommen werden muß, daß Immissionen eine wesentliche Rolle unter den zu Baumerkrankungen führenden Ursachen spielen, wirkt die Bundesregierung mit Nachdruck auf eine Verbesserung der immissionsschutzrechtlichen Vorschriften, auch auf EG-Ebene und im internationalen Bereich, hin. Bei den nationalen Regelungen stehen die Änderung der Ersten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz — TA Luft — und der Erlaß von Rechtsvorschriften zur Emissionsbegrenzung bei Großfeuerungsanlagen im Mittelpunkt.

(A) **Präsident Stücklen:** Zusatzfrage, bitte.

Zierer (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie erwähnen, daß die Immissionen auf die Großfeuerungsanlagen, Industrieanlagen und auch Hausbrand zurückzuführen sind. Es sind vornehmlich Kraftwerke, die diese Emissionen verursachen, die zu dem enormen Baumsterben in diesen Regionen führen. Glauben Sie, daß Abhilfe in der Weise geschaffen werden könnte, daß von seiten der Bundesregierung die Kernenergie mehr forciert wird, weil bekanntlich von der Kernenergie weniger Emissionen ausgehen?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich muß Ihnen bestätigen, daß Emissionen der Art, wie sie von Großfeuerungsanlagen ausgehen, bei Kernkraftwerken nicht vorkommen. Auch sind Strahlungsschäden durch Kernkraftwerke in der landwirtschaftlichen Produktion weder bei Pflanzen noch bei Tieren festgestellt worden.

Insoweit und unter diesem alleinigen Gesichtspunkt gesehen sind natürlich Kernkraftwerke für die Natur weniger belastend, wenn ich so sagen darf, als Großfeuerungsanlagen. Das muß unumwunden zugegeben werden. Das ist in der allgemeinen öffentlichen Diskussion zu lange nicht deutlich genug geworden.

Präsident Stücklen: Noch eine Zusatzfrage, bitte.

Zierer (CDU/CSU): Ich wollte noch eine Antwort hören: Wie sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den verstärkten Ausbau der Kernenergie — eben wegen der geringeren Emissionen?

(B)

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, entschuldigen Sie bitte. Aber für den Ausbau von Kernkraftwerken und deren Zahl und deren Genehmigung ist der Bundesinnenminister zuständig, nicht der Landwirtschaftsminister. Wir sind lediglich durch unsere Forschungsanstalten für die Überwachung im Hinblick auf etwaige Strahlungsschäden zuständig. Dazu habe ich Ihnen gesagt, daß wir bisher keine negativen Auswirkungen auf die Flora und Fauna in der Bundesrepublik Deutschland feststellen konnten.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Susset.

Susset (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn Sie hier feststellen, daß für die Genehmigung der Innenminister zuständig ist, könnten Sie dann nicht als Staatssekretär des Landwirtschaftsministers beim Innenminister dafür Sorge tragen, daß die SPD/FDP-Bundesregierung und die sie tragenden Fraktionen mehr bereit sind, Kernkraftwerken zuzustimmen an Stelle der Kohlekraftwerke, die auf die Landwirtschaft einen so negativen Einfluß haben?

Präsident Stücklen: Herr Abgeordneter Susset, Sie können nicht den Parlamentarischen Staatssekretär Gallus mit all dem belasten, was in den verschiedenen Ressorts behandelt werden muß. Er hat Sie verstanden. Ich bin der Meinung, daß er in Ihrem

Sinne wirken wird. Aber zur Konkretisierung dieser Fragen ist eine Antwort im Augenblick nicht erforderlich. (C)

Herr Abgeordneter Müller, eine Zusatzfrage.

Müller (Schweinfurt) (SPD): Herr Staatssekretär, ist denn nachgewiesen, daß die Emissionen aus hohen Kaminen allein aus der Bundesrepublik zu diesem Tannensterben führen?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich habe hier erklärt, daß wir auf Grund der Anhörung im Juli 1981 ein umfassendes Forschungsprogramm konzipiert haben. Das wird auch bundesweit durchgeführt werden. Wir können heute nur grob schätzen, was zum Tannensterben führt, aber im Detail nicht. Sicherlich wird es so sein, daß auch ein erheblicher Teil der Belastung aus anderen Gebieten der EG auf die Bundesrepublik einwirkt.

(Sauer [Stuttgart] [CDU/CSU]: Nicht nur von der EG!)

— Richtig. Wenn Sie es wollen, Herr Kollege, will ich Ihnen gern bestätigen, daß es nirgends auf der Welt mehr ein Gebiet gibt, das völlig frei von Emissionen oder Immissionen ist. Das muß man anerkennen.

Ich möchte hinzufügen, daß natürlich auch umgekehrt Emissionen aus der Bundesrepublik Deutschland andere Gebiete in Europa und in der übrigen Welt belasten. Auch das muß man zugeben. Letzten Endes ist dieses Problem wirklich nur international einer Lösung zuzuführen.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Tillmann. (D)

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, halten Sie es für möglich, daß auch der Ostwind solche Emissionen in die Bundesrepublik Deutschland hineintreibt?

Gallus, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, wenn davon die Rede ist, daß das Problem international gelöst werden muß, kann man völlig neutral auch den Ostblock dabei mit einbeziehen.

Präsident Stücklen: Keine weiteren Zusatzfragen.

Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Zur Beantwortung der Fragen steht uns Herr Parlamentarischer Staatssekretär Mahne zur Verfügung. Ich rufe die Frage 56 des Herrn Abgeordneten Conradi auf:

Hält die Bundesregierung es für möglich, den Rhein-Main-Flughafen Frankfurt zu entlasten, indem Interkontinentallinienflüge der Deutschen Lufthansa, deren Passagiere nicht nach dem Zielort Frankfurt, sondern dort nur auf innerdeutsche Linienflüge in andere deutsche Zielorte umsteigen möchten, auf den wenig ausgelasteten Flughafen Köln/Bonn verlagert werden, wodurch auch eine bessere Auslastung der innerdeutschen Linien von/nach Köln/Bonn möglich wäre?

Mahne, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Conradi, eine **Verlagerung von interkontinentalen Linienflügen der Lufthansa von Frankfurt nach Köln/Bonn** und die Einrichtung eines entsprechenden Verteilerknotens für innerdeutsche Flüge in Köln/Bonn stoßen insofern

Parl. Staatssekretär Mahne

- (A) an Grenzen, als etwa die Hälfte der im Langstreckenverkehr von und nach Frankfurt beförderten Passagiere ihre Flugreise in Frankfurt beginnen oder beenden. Zumindest dieses Potential würde bei einer Verlagerung von Lufthansa-Langstreckenflügen nach Köln/Bonn den ausländischen Fluggesellschaften zufallen, für die Frankfurt ebenfalls die Drehscheibe des Luftverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland ist.

Präsident Stücklen: Zusatzfrage, bitte.

Conradi (SPD): Herr Staatssekretär, was spricht denn gegen die Verlagerung der anderen Hälfte der Flüge, d. h. mindestens eines Teils der Flüge, auf einen anderen Flughafen — etwa Köln/Bonn —, wobei die weitere Verteilung im innerdeutschen Verkehr dann von diesem Flughafen aus erfolgen könnte?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, erst die Vielzahl der in Frankfurt erreichbaren innerdeutschen und auch ausländischen Bestimmungsorte der Lufthansa ermöglicht letztlich die wirtschaftliche und damit auch die erfolgreiche Konzentration auf ein System, das eine Umsteigemöglichkeit schafft, durch die die wirtschaftliche, betriebliche und technische Durchführung des Luftverkehrs ermöglicht wird.

Präsident Stücklen: Weitere Zusatzfrage.

- (B) **Conradi (SPD):** Herr Staatssekretär, was führt die Bundesregierung zu der Annahme, die Umsteiger seien nicht bereit, bei entsprechenden Anschlußverbindungen in anderen westdeutschen Flughäfen, also z. B. in Köln/Bonn, umzusteigen? Hält die Bundesregierung den Rhein-Main-Flughafen für so bequem, so schnell und so angenehm in seiner Atmosphäre, daß eine solche Verlagerung ausgeschlossen erscheint?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, der Flughafen Rhein-Main steht bei den Langstreckenflügen in einem internationalen Wettbewerb mit Zürich, Paris und Amsterdam. Die Fluggäste suchen jeweils einen Flughafen, an dem sie dann auch eine Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten vorfinden, nicht nur für den Bereich des innerdeutschen Verkehrs, sondern darüber hinaus auch im Bereich des europäischen Linienvverkehrs.

Dazu ist zu bemerken, daß Köln/Bonn nur ein verhältnismäßig schwaches Lokalaufkommen hat. Dieses schwache Lokalaufkommen müßte sich letztlich dann noch auf zusätzliche Umsteigerfunktionen stützen. Diese Umsteigerfunktionen sind nach allen Erfahrungen, die vorliegen, und auch im Rahmen des Wettbewerbs mit ausländischen Flugunternehmen hier nicht gegeben.

Präsident Stücklen: Weitere Zusatzfrage, Frau Abgeordnete Wilms.

Frau Dr. Wilms (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, was tut die Bundesregierung, um in den bilateralen Abmachungen zwischen den einzelnen Fluggesellschaften den Köln/Bonner Flughafen mehr als bis-

her zu bedenken, für den der Bund ja bekanntlich auch eine Verantwortung trägt? (C)

Mahne, Parl. Staatssekretär: Frau Kollegin Dr. Wilms, die Bundesregierung ist bemüht, bei allen bilateralen Vereinbarungen mit dafür Sorge zu tragen, daß wir auch eine bessere Auslastung des Flughafens Köln/Bonn erreichen. Das Interesse der ausländischen Fluggesellschaften konzentriert sich aber weitestgehend auf den Flughafen in Frankfurt. Wenn wir gleiche, attraktive Verkehrsgenehmigungen in den jeweiligen Ländern erhalten wollen, müssen wir auch auf die an uns herangetragenen Wünsche Rücksicht nehmen.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Hansen.

Hansen (fraktionslos): Herr Staatssekretär, was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um die Verkehrsanbindung an den Flughafen Köln/Bonn so entscheidend zu verbessern, daß die Attraktivität dieses Flughafens erhöht wird, was ja die Voraussetzung für die Zielsetzung ist, die der Fragesteller offensichtlich im Sinn hat?

Präsident Stücklen: Herr Abgeordneter Hansen, sind Sie damit einverstanden, daß wir diese Zusatzfrage mit der Frage 57 verbinden? Denn da wird nach einer Verbesserung der Verbindungswege zum Flughafen gefragt.

Hansen (fraktionslos): Nein, Herr Präsident, das ist nicht meine Frage. Es geht mir um die Anbindung anderer Verkehrsmittel an den Flughafen Köln/Bonn. Die nächste Frage ist, wenn ich das richtig sehe, etwas anders gelagert. (D)

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, die Bundesregierung ist bemüht, Köln/Bonn verkehrlich besser an das Schienennetz anzubinden. Es gibt Überlegungen in Nordrhein-Westfalen, das S-Bahn-Netz im Raum Köln auszubauen. In diese Überlegungen wird der Flughafen Köln/Bonn einbezogen sein. Ich muß aber sagen, dies ist eine nur langfristig realisierbare Möglichkeit. Im übrigen würde ich auch auf den Zusammenhang mit der nächsten Frage hinweisen, die vom Kollegen Conradi gestellt worden ist und auf die ich auch noch einmal eingehen werde.

Präsident Stücklen: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Würtz.

Würtz (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie mir einmal mitteilen, wie hoch der Verlustbetrag des Flughafens Köln/Bonn im letzten Jahr gewesen ist?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Ich bitte um Entschuldigung, Herr Kollege Würtz, ich habe diese Zahl nicht präsent, bin aber gern bereit, sie Ihnen schriftlich mitzuteilen.

Präsident Stücklen: Keine weiteren Zusatzfragen.

Ich rufe die Frage 57 des Herrn Abgeordneten Conradi auf:

Präsident Stücklen

- (A) Hält es die Bundesregierung für möglich, den **Rhein-Main-Flughafen Frankfurt** von **innerdeutschen Zubringerlinien-Flügen** zu entlasten, indem **Flughafen-IC-Züge der Deutschen Bundesbahn (train-plane)** auch aus dem **süddeutschen Raum** eingerichtet werden und bisherige Zubringerflüge ersetzen, beispielsweise von/nach Stuttgart (täglich fünf Flüge), München (täglich 13 Flüge), Nürnberg (täglich fünf Flüge)?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Wie Sie wissen, Herr Kollege Conradi, wird die Deutsche Lufthansa AG ab 27. März 1982 auf der Strecke Düsseldorf-Köln-Bonn-Frankfurt-Flughafen einen von der Deutschen Bundesbahn gecharterten Zubringerzug mit täglich vier Verbindungen je Richtung einsetzen. Dieses Pilotobjekt soll Aufschluß darüber bringen, in welchem Umfange Entlastungseffekte erzielbar sind. Auf der Grundlage dieser Erfahrungen wird auch eine Entscheidung möglich sein, ob und in welcher Form weitere Zugverbindungen von und nach Frankfurt eingerichtet werden können.

Präsident Stücklen: Zusatzfrage, bitte.

Conradi (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie sich darüber im klaren, daß die weitere Diskussion um die Startbahn West in Frankfurt, deren Notwendigkeit der Bundesverkehrsminister ja öffentlich bestätigt hat, einfacher wird, wenn für die Öffentlichkeit sichtbar wird, daß der Bund alle möglichen Maßnahmen zur Entlastung Frankfurts unternommen hat, bevor die Startbahn West schließlich doch als notwendig erachtet und gebaut wird?

- (B) **Mahne**, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich muß hier noch einmal darauf hinweisen, daß sich die Belastung Frankfurts in erster Linie aus dem interkontinentalen Verkehr ergibt; 80% der Flugbewegungen in Frankfurt sind interkontinentaler Verkehr. Daneben muß man sehen, daß hier auch ganz erhebliche wirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Interessen tangiert sind. Aus eben dieser Begründung der Funktion des Flughafens Frankfurt ist er die Heimatbasis der Lufthansa-Langstrecken-Flotte; eine völlige oder teilweise Verlegung dieser Basis nach Köln/Bonn oder nach einem anderen Flughafen ist wirtschaftlich ausgeschlossen.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, bitte.

Conradi (SPD): Herr Staatssekretär, abgesehen davon, daß ich nicht erkennen kann, wieso sich Start und Landung bei innerdeutschen oder kontinentalen Flugverbindungen von Landung und Start bei interkontinentalen Flugverbindungen in der Häufigkeit in den Spitzenstunden unterscheiden, möchte ich Sie fragen, ob ich Sie richtig verstanden habe, daß es betriebswirtschaftliche Überlegungen der Lufthansa sind, die eine Verlegung weg von Frankfurt unmöglich machen und damit eine neue Startbahn erfordern, nicht die verkehrlichen Bedürfnisse.

Mahne, Parl. Staatssekretär: Es sind in erster Linie die verkehrlichen Bedürfnisse, Herr Kollege Conradi. Denn unsere Flugverbindungen zu anderen Staaten beruhen auf bilateralen Vereinbarungen. Wir haben nur dann die Möglichkeit, attraktive Plätze, die dem Verkehrsbedürfnis der deutschen Nutzer entsprechen, in ausländischen Staaten anzufliegen,

wenn auch wir uns bereit zeigen, für ausländische Fluggesellschaften entsprechende attraktive deutsche Plätze anzubieten. Hier geht der eindeutige Wunsch aller Fluggesellschaften im Bereich des interkontinentalen Verkehrs nach Frankfurt.

Ich muß noch einmal sagen: In diesem Verkehr steht Frankfurt im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen, nicht mit Flughäfen innerhalb der Bundesrepublik. Aus diesem Grunde ist hier ein Abzug des interkontinentalen Flugverkehrs von Frankfurt und eine Verlagerung auf andere innerdeutsche Flughäfen nicht möglich. Wir bemühen uns sehr darum, die innerdeutschen Flugverbindungen — zum einen aus Kapazitätsgründen des Flughafens Frankfurt, zum anderen aus energiewirtschaftlichen Gründen — zu reduzieren. Deshalb hat Bundesverkehrsminister Hauff die Lufthansa wie auch die Deutsche Bundesbahn veranlaßt, den Versuch eines Charterzuges zu fahren, um von hier aus zu versuchen, bei einem erfolgreichen Abschluß weitere Möglichkeiten zu schaffen, Flugverkehr von der Luft auf die Schiene zu ziehen. Ich glaube, dies ist ein aus vielerlei Gründen voll zu bejahendes Unternehmen.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Frau Abgeordnete Wilms.

Frau Dr. Wilms (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, teilt die Bundesregierung meine Vermutung, daß nach Einrichtung dieses Intercity-Verkehrs von Düsseldorf über Köln nach Frankfurt der Köln/Bonner Flughafen — für den die Bundesregierung ja auch Verantwortung trägt, da sie Miteigentümerin ist — noch mehr „entlastet“ wird? Das muß man hier in Führungsstriche setzen, da die Kapazitäten dieses Flughafens nur zu 30% ausgelastet sind.

Mahne, Parl. Staatssekretär: Nein, Frau Kollegin Wilms, die Bundesregierung teilt diese Auffassung nicht. Ich will hier eindeutig darauf hinweisen, daß die Bundesregierung sehr bemüht ist, sowohl in Zusammenarbeit mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen wie mit den Trägern der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn eine stärkere Zusammenarbeit dieser Flughäfen zu erreichen. Die Vorstellung geht hin bis zur Fusion dieser beiden Flughäfen, um hier zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn einen Ausgleich des jeweiligen Verkehrsaufkommens und eine bessere Auslastung von Köln/Bonn zu erreichen.

Präsident Stücklen: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Leuschner.

Leuschner (SPD): Herr Staatssekretär, wäre die Entlastung durch die von Herrn Conradi angesprochenen Züge nicht dann zu erreichen — letzten Endes wäre das auch für die Lufthansa attraktiv —, wenn man die Mineralölsteuerbefreiung für innerdeutsche Flüge baldmöglichst streichen würde?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Sie wissen, Herr Kollege Leuschner, daß das ein Ziel der Bundesregierung ist. Nur kann es nicht in der Bundesrepublik national, sondern muß EG-weit geschehen, weil sich

Parl. Staatssekretär Mahne

- (A) hier sonst ein erheblicher Wettbewerbsvorteil für ausländische Fluggesellschaften ergeben würde.

(Vorsitz: Vizepräsident Wurbs)

Vizepräsident Wurbs: Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Hansen.

Hansen (fraktionslos): Herr Staatssekretär, könnten Sie mal erklären, wieso Verkehrsüberlegungen für Ihre Darstellung maßgebend sein können, wenn doch — was Tatsache ist — durch die Einrichtung der Startbahn West die Startkapazität und vor allen Dingen die Landekapazität des Frankfurter Flughafens nicht erhöht werden?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, wir haben heute bereits eine Überauslastung der vorhandenen Kapazität in Frankfurt. Wir müssen schon allein deshalb, um zu einer Entzerrung des Verkehrs zu kommen, hier zu einer Kapazitätsausweitung gelangen.

Vizepräsident Wurbs: Ich rufe die Frage 58 des Abgeordneten Hartmann auf:

Trifft es zu, daß Bundeskanzler Schmidt bei seinem Besuch Ende letzten Jahres in Wien dem österreichischen Bundeskanzler Kreisky den Weiterbau der **Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße** zugesagt hatte, und welche Gründe veranlaßten den Bundeskanzler, nun einer Aufgabe dieser Absicht zuzustimmen?

Bitte, Herr Staatssekretär.

- (B) **Mahne, Parl. Staatssekretär:** Herr Kollege Hartmann, in Übereinstimmung mit den geltenden Beschlüssen der Bundesregierung hat der Bundeskanzler am 22. September 1981 gegenüber Bundeskanzler Kreisky die Auskunft gegeben, daß die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten das Projekt weiter verfolge. Das schließe notwendige Überprüfungen nicht aus.

Nach einer ausführlichen Diskussion am 27. Januar 1982 hat das Bundeskabinett einmütig den Bundesminister für Verkehr beauftragt, in Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern einzutreten mit dem Ziel, finanzwirtschaftlich, ökonomisch und ökologisch abgewogene Konzepte für das weitere Vorgehen beim Projekt Main-Donau-Wasserstraße / Main-Donau-Kanal / Donau-Ausbau zu finden.

Solche Verhandlungen sieht der zwischen Bund und Bayern geschlossene Staatsvertrag — der Duisburger Vertrag von 1966 — in einem Änderungsvorbehalt in § 6 ausdrücklich vor.

Vizepräsident Wurbs: Zusatzfrage des Abgeordneten Hartmann.

Hartmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, würden Sie mich bitte darüber aufklären, ob ein Gegensatz zwischen der vom Herrn Bundeskanzler gegenüber dem österreichischen Bundeskanzler gegebenen Erklärung und der jetzt nach der letzten Kabinettsentscheidung eingenommenen Haltung besteht?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Ein solcher Gegensatz, Herr Kollege, besteht sicher nicht. Ich habe so-

eben darauf hingewiesen, daß der Bundeskanzler in seinen Gesprächen mit Bundeskanzler Kreisky notwendige Überprüfungen nicht ausgeschlossen hat. (C)

Vizepräsident Wurbs: Sie stellen eine weitere Zusatzfrage. Bitte schön.

Hartmann (CDU/CSU): Ich schließe aus Ihrer Antwort, daß der Herr Bundeskanzler zu der dem österreichischen Bundeskanzler gegenüber bekundeten Absicht steht, den Kanal weiterzubauen. Jetzt frage ich Sie: Erstreckt sich der allgemeine Vertrauensbeweis, den sich der Herr Bundeskanzler nach Art. 68 des Grundgesetzes in der vorigen Woche hier hat erteilen lassen, auf die von Ihnen bestätigte Politik zum Main-Donau-Kanal?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Hartmann, Sie können aus meiner Antwort die Zustimmung des Bundeskanzlers zum Main-Donau-Kanal in der von Ihnen dargestellten Weise nicht schließen. Ich habe darauf hingewiesen, daß der Herr Bundeskanzler in seinen Gesprächen mit Bundeskanzler Kreisky notwendige Überprüfungen nicht ausgeschlossen hat. Ich weise noch einmal darauf hin, daß § 6 des Duisburger Vertrags die Möglichkeit einer neuen Verhandlung zwischen dem Bund und Bayern regelt. Hier heißt es wörtlich:

Ergibt sich aus wichtigen Gründen, insbesondere aus gesetzlichen Maßnahmen,

— aber auch aus anderen Gründen; das sage ich jetzt mit eigenen Worten —

daß Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrags zur Wahrung der darin festgelegten Interessen einer oder beider Vertragschließenden erforderlich werden, so sind sie unverzüglich in vertrauensvoller Zusammenarbeit zu vereinbaren. (D)

Um dieses Gespräch bemüht sich die Bundesregierung durch den Bundesminister für Verkehr bei der Bayerischen Staatsregierung.

Vizepräsident Wurbs: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Lintner.

Lintner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie haben soeben erklärt, daß die Kabinettsentscheidung einmütig gewesen sei. Treffen Pressemitteilungen also nicht zu, wonach der Bundeskanzler in dieser Frage überstimmt worden sei?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Die Pressemitteilungen sind unzutreffend.

Vizepräsident Wurbs: Bitte, eine Zusatzfrage.

Sieler (SPD): Herr Staatssekretär, kann sich nach Ihrer Kenntnis die Bayerische Staatsregierung einem solchen Begehren der Bundesregierung auf Verhandlungen gemäß dem von Ihnen zitierten § 6 des Duisburger Vertrages entziehen?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich meine, sie kann sich nicht entziehen; denn dies ist nach meiner Auffassung sehr eindeutig geregelt. Die Bundesregierung hat nie erklärt, einseitig in die Ver-

Parl. Staatssekretär Mahne

- (A) träge einzugreifen und Vertragsänderungen vorzunehmen. Sie will in vertrauensvollen Gesprächen mit der Bayerischen Staatsregierung die Fragen des Main-Donau-Kanals, eine mögliche qualifizierte Beendigung oder auch andere Maßnahmen, besprechen. Man kann erst nach diesen Gesprächen sagen, zu welchen Entscheidungen die Bundesregierung dann kommen wird.

Vizepräsident Wurbs: Keine weiteren Zusatzfragen.

Ich rufe die Frage 59 des Herrn Abgeordneten Hartmann auf:

Nach welchen Kriterien hat die Bundesregierung ihre Beteiligung an dem Vorhaben, die Flußsysteme von Rhein und Donau für die Binnenschifffahrt miteinander zu verbinden, bisher beurteilt, und welche Gründe veranlassen sie nunmehr, nach angeblich „finanzwirtschaftlich, ökonomisch und ökologisch abgewogenen Konzepten“ für das weitere Vorgehen zu suchen?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Hartmann, die Bundesregierung beurteilt das Projekt einer **Main-Donau-Wasserstraße** wegen rückläufiger Verkehrserwartungen heute anders als früher. Zu dieser Beurteilung tragen außerdem Verbesserungen der Schienen- und Straßenverkehrerschließung und der mit dem Bau verbundene Eingriff in Natur und Landschaft bei, der heute auf Grund der veränderten Wertvorstellungen der Bürger und der umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung anders als früher beurteilt wird. Auch haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen geändert.

- (B) Die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen würden zu weiteren Verlusten bzw. Nachteilen der Deutschen Bundesbahn, der deutschen Seehäfen und der Binnenschifffahrt führen, aber auch dem energiepolitischen Ziel „Weg vom Öl“ widersprechen.

Vizepräsident Wurbs: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Hartmann.

Hartmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, stimmen Sie mir zu, daß die notwendigerweise langfristige Entwicklung sinnvoller Verkehrsstrukturen in unserem Land nicht durch ein Schielen auf die Gunst nur einseitig urteilender Randgruppen gefährdet werden darf?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Ich stimme Ihnen zu. Dies ist aber hier nicht der Fall. Ich will noch einmal darauf hinweisen, daß wir in den vergangenen Jahren ganz erhebliche Anstrengungen unternommen haben, um eine verbesserte Straßen- und Schienenverkehrerschließung des ostbayerischen Raumes zu erreichen. Ich denke an die A 3 von Regensburg zur Grenze nach Österreich, die 1984 fertig sein wird, an die A 92 von Landshut nach Deggendorf, die in die Baustufe 1 a aufgenommen worden ist und jetzt praktisch vorrangig gebaut und finanziert werden soll. Ich denke an die Elektrifizierung der Schienenstrecken, ich denke an die Neubaustrecke von Hannover nach Würzburg und auch an die Ausbaustrecke von Nürnberg nach Passau, die beide im Bundesverkehrswegeplan in die erste Stufe einge-

ordnet worden sind, so daß es in diesem Raum ganz erhebliche verkehrliche strukturelle Verbesserungen bereits gibt und in der Zukunft noch geben wird. (C)

Vizepräsident Wurbs: Eine zweite Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Hartmann.

Hartmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie sprachen soeben von der Entwicklung von Verkehrsstrukturen, speziell in Ostbayern. Ich möchte Sie allgemein dazu fragen: Trifft es zu, daß die seit 16 Jahren von der SPD gestellten Bundesverkehrsminister in dieser Zeit eine Reihe von Teilkonzepten zur langfristigen Entwicklung sinnvoller Verkehrsstrukturen vorgelegt haben — z. B. den Leber-Plan, Größe der Autobahndichte, Vorrang für öffentlichen Personennahverkehr, Sanierung der Deutschen Bundesbahn, Verkehrslärmbekämpfung —, daß aber alle diese Konzepte nach kurzer Zeit als verfehlt wieder zurückgezogen worden sind?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, das trifft nicht zu. Die Bundesverkehrswege werden auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes ausgebaut, der alle fünf Jahre fortgeschrieben wird. Daraus wird unter anderem auch der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen entwickelt. Das ist ein Gesetz, das jeweils vom Parlament verabschiedet wird.

Bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes wird jeweils auch die Auswirkung eines Verkehrsweges auf den anderen mit gesehen und einer Bewertung unterzogen. Darüber hinaus müssen wir uns natürlich bei allen unseren Verkehrswegeinvestitionen, wo immer wir sie erbringen — ob auf der Straße, auf der Schiene oder auf dem Wasserweg —, auch veränderten Rahmenbedingungen stellen. Ich finde es z. B. sehr gut, daß man bei dem Bau von Verkehrswegen auch dem veränderten Bewußtsein in der Bevölkerung in stärkerer Weise Rechnung trägt, was den Bereich des Umwelt- und des Landschaftsschutzes anbetrifft, und von daher eventuell auch die eine oder andere bisher geplante Investitionsmaßnahme einer kritischen Überprüfung und Bewertung unterzieht. (D)

Vizepräsident Wurbs: Eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Jäger (Wangen).

Jäger (Wangen) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, gehört zu den Kriterien, über die Sie Ausführungen gemacht haben, auch die Treue hinsichtlich der Absprachen und Zusagen gegenüber Regierungen benachbarter Staaten, konkret: gehört dazu auch die berechnete Erwartung unseres Nachbarlandes Österreich, die dahin geht, daß eine Verkehrsverbindung wie dieser Kanal zustande kommt?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Sicherlich gehört das auch zur Bewertung, wobei ich sagen muß: Es gibt keine konkreten rechtlichen Zusagen der Bundesrepublik Deutschland an Österreich. Aber sicherlich gibt es in Österreich Erwartungen. Das gehört mit dazu. Aber das muß man insgesamt einer kritischen

Parl. Staatssekretär Mahne

- (A) Bewertung unterziehen. Man muß diesen Zielkonflikt, vor dem man steht, austragen.

Dazu gehört auch, daß man versucht, in Gesprächen mit der Bayerischen Staatsregierung zu Lösungen zu kommen, die sowohl den verkehrlichen Belangen des Raumes und denen darüber hinaus gerecht werden als auch alle in der Zwischenzeit aufgetretenen Bedenken berücksichtigen. Alles muß noch einmal in eine kritische Überprüfung einbezogen werden.

Vizepräsident Wurbs: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Hansen.

Hansen (fraktionslos): Herr Staatssekretär, entsprechen die in der Fernsehsendung „Scheibenwischer“ aufgestellten Behauptungen, die inzwischen eine Inquisition der Bayerischen Staatsregierung ausgelöst haben, weitgehend den Tatsachen, die in der Tat eine qualifizierte Beendigung dieses Großprojekts nahelegen würden?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, das war eine kabarettistische Darstellung des Problems. Insoweit war sie sicherlich überzeichnet. Deshalb möchte ich hier keine Bewertung vornehmen.

Vizepräsident Wurbs: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Brunner.

- Brunner** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist der Bundesregierung klar, daß dem ostbayerischen Raum bei einem Nichtweiterbau des Kanals einerseits in verkehrlicher Hinsicht Nachteile, andererseits mit Blick auf den Gütertransport aber auch erhebliche zusätzliche Frachtkosten entstehen, weil die Güter auf anderen Verkehrswegen dorthin gebracht werden müßten?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, das letzte Gutachten, das erstellt worden ist, weist die Frachtvergünstigungen für die Region Ostbayern nach einem Bau des Kanals mit 9 Millionen DM aus. Das brächte sicherlich keine großen Vorteile für die Wirtschaft dieses Raumes.

Im übrigen bin ich der Meinung, daß die von Ihnen gestellte Frage durchaus durch die Bayerische Staatsregierung in das Gespräch zwischen der Bundesregierung und der Bayerischen Staatsregierung eingebracht werden kann. Wir sind zu einem völlig vorurteilsfreien Dialog mit der Bayerischen Staatsregierung bereit, wie das auch der Duisburger Vertrag verlangt, den ich vorhin zitiert habe. Das will ich noch einmal eindeutig erklären. Wir hoffen, daß es sehr bald zu diesem Gespräch kommt, um damit für Klarheit zu sorgen, was mit diesem Kanal in Ostbayern in Zukunft geschieht.

Vizepräsident Wurbs: Zusatzfrage des Abgeordneten Lintner.

Lintner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, würden Sie sagen, daß der österreichische Bundeskanzler Kreisky die deutsche Öffentlichkeit unrichtig oder unvollständig unterrichtet hat, als er im deutschen Fernsehen gesagt hat, daß bei all seinen Gesprächen

mit dem deutschen Bundeskanzler das Thema Rhein-Main-Donau-Kanal angesprochen worden sei und er immer die verbindliche Zusage erhalten habe, daß dieses Projekt von der Bundesrepublik Deutschland weiterverfolgt werde? (C)

Mahne, Parl. Staatssekretär: Ich weiß nicht, ob das so stimmt, wie Sie es hier zitieren. Ich kann nur noch einmal sagen: Bei allen Gesprächen, die Herr Bundeskanzler Kreisky mit dem deutschen Bundeskanzler gehabt hat, hat der Rhein-Main-Donau-Kanal eine große und wichtige Rolle gespielt. Der Bundeskanzler hat aber auch auf die Zielkonflikte hingewiesen, vor denen wir stehen, und hat mögliche Überprüfungen nicht ausgeschlossen. Das will ich noch einmal sehr deutlich sagen. Und ich will noch einmal darauf hinweisen, daß es keinen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich wegen des Kanals gibt. Es gibt hier keine rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber Österreich.

Vizepräsident Wurbs: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Sieler.

Sieler (SPD): Herr Staatssekretär, enthält der von Ihnen angesprochene Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern einen Haushaltsvorbehalt, und wird dieser Haushaltsvorbehalt, wenn er im Vertrag ist, Gegenstand auch dieses Gespräches zwischen dem Bundesverkehrsminister und den bayerischen Vertretern sein?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Der Vertrag enthält natürlich insofern einen Haushaltsvorbehalt, als wir nur so bauen können, wie wir es finanzieren können. Und es ist jeweils die Entscheidung des Parlaments, festzustellen, wieviel Mittel ausgegeben werden können. Ich habe hier darauf hingewiesen, daß wir gerade wegen der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen u. a. auch das Gespräch mit Bayern suchen. (D)

Vizepräsident Wurbs: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich rufe die Frage 60 des Abgeordneten Spranger auf. — Der Abgeordnete Spranger ist nicht im Saal. Es wird nach den Richtlinien verfahren. Das gleiche gilt für die Frage 61 des Herrn Abgeordneten Spranger.

Wir kommen zur Frage 64 des Abgeordneten Dörflinger:

Ist die Bundesregierung bereit anzuerkennen, daß von der Aufnahme „verkehrsberuhigender Maßnahmen in Verbindung mit Stadterneuerung“ in den Förderungskatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Zusammenhang mit einer entsprechenden finanziellen Aufstockung eine überdurchschnittlich hohe Beschäftigungswirkung ausgehen würde (vgl. „Beschäftigungswirkung von Straßenbauinvestitionen“ herausgegeben von der Deutschen Straßenliga e. V., Januar 1982), und ist die Bundesregierung deshalb bereit, einen solchen Schritt in Erwägung zu ziehen?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Dörflinger, die Bundesregierung begrüßt angesichts der derzeitigen Beschäftigungslage jede Anregung zu beschäftigungspolitischen Initiativen. Ich stimme Ihnen zu, daß durch die Ausführung von **verkehrsberuhigenden Maßnahmen** im investiven Bereich

Parl. Staatssekretär Mahne

- (A) erhebliche **Beschäftigungseffekte** erzielt werden könnten. Eine Erweiterung des Förderkatalogs des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) um derartige Maßnahmen müßte, wie Sie richtig feststellen, wegen der hohen Zahl der zu erwartenden Projekte mit einer Aufstockung der GVFG-Fördermittel verbunden sein, da sonst anderen wichtigen bereits jetzt förderbaren Maßnahmen erhebliche Mittel entzogen würden. Hierzu ist eine Veränderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes notwendig. Entscheidend ist jedoch, daß für die Durchführung solcher Maßnahmen auf kommunaler Ebene intensive Planungen erforderlich werden, so daß selbst bei einer kurzfristigen Aufstockung der Fördermittel allenfalls mittelfristig die gewünschten Beschäftigungseffekte wirksam werden könnten. Ihr Vorschlag dürfte daher kaum zu der kurzfristig erwünschten Verbesserung der Beschäftigungslage beitragen können. An entsprechenden Initiativen seitens des Bundesministers für Verkehr ist daher nicht gedacht. Im übrigen können solche Maßnahmen nach dem Städtebauförderungsgesetz gefördert werden.

Vizepräsident Wurbs: Zusatzfrage, bitte.

Dörflinger (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ich bin in der Bewertung mit Ihnen durchaus einig. Meine Frage zielte auch nicht so sehr darauf ab, die Baukonjunktur kurzfristig zu stimulieren, sondern eher auf eine generelle Erweiterung. Sehen Sie die Möglichkeit zu einer Initiative des Bundesverkehrsministers dann, wenn aus der spezifischen Interessenlage der Gemeinden heraus der Anteil der Gemeinden an der Finanzierung solcher Projekte stärker erhöht würde, als es die bisherigen Bestimmungen des GVFG vorsehen?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, dies ist auch eine Frage des finanziell Machbaren. Sie wissen, daß von dem Mineralölsteueraufkommen 6 Pf für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zweckgebunden sind. Der Mineralölverbrauch ist rückläufig, so daß von daher auch das Aufkommen rückläufig ist. Wir haben das mit zusätzlichen Mitteln ausgeglichen.

Den Förderkatalog noch auszuweiten würde bedeuten, daß andere wichtige, bereits im Bau befindliche Maßnahmen zum Teil erheblich zeitlich gestreckt würden. Die Bundesregierung sieht wenigstens im Moment keine Möglichkeit den finanziellen Rahmen für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auszuweiten.

Vizepräsident Wurbs: Zu einer weiteren Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dörflinger.

Dörflinger (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie haben auf das Städtebauförderungsgesetz hingewiesen. Gleichzeitig ist aber zu bemerken, daß die Bundesregierung die Mittel für die Stadtanierung zurückgefahren hat. Stimmen Sie mit mir darin überein, daß auch von daher eine Einschränkung notwendiger Bauinvestitionen stattfindet? Und gäbe es von daher nicht eine Chance bzw. den Anlaß, mit den Ländern zunächst einmal darüber zu verhandeln,

daß man den Katalog nach dem GVFG eben doch nicht erweitert? (C)

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, auf Grund der in meiner vorigen Antwort angeführten Tatsachen sehe ich zur Zeit keine Möglichkeit.

Vizepräsident Wurbs: Keine weiteren Zusatzfragen.

Der Fragesteller der Fragen 65 und 66, Abgeordneter Müller (Wesseling), ist nicht im Saal. Es wird entsprechend den Richtlinien verfahren.

Die Frage 67 des Abgeordneten Dr. Hennig wird schriftlich beantwortet. Die Antwort wird als Anlage abgedruckt.

Ich rufe die Frage 68 der Abgeordneten Frau Steinhauer auf:

Sind Informationen aus dem Bundesbahndirektionsbezirk Essen zutreffend, wonach Ausbildungsplatzangebote unter Verringerung der vorhandenen Kapazitäten für die Ausbildung in gewerblich-technischen Berufen nur noch gemäß dem künftigen Eigenbedarf der Deutschen Bundesbahn vorgenommen werden, und wird dies zutreffendenfalls auch in anderen Bundesbahndirektionsbezirken so gehandhabt?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Mahne, Parl. Staatssekretär: Frau Kollegin Steinhauer, wenn Sie gestatten, würde ich Ihre beiden Fragen wegen des Sachzusammenhangs gern zusammen beantworten.

Vizepräsident Wurbs: Die Fragestellerin ist einverstanden. Daher rufe ich auch die Frage 69 der Abgeordneten Frau Steinhauer auf: (D)

Erfolgt ein solcher etwaiger Abbau der Ausbildungsplätze in Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, und was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um gerade in der heutigen Zeit auch in dem von ihr zu beeinflussenden Bereich alles zu unterstützen, ihren Aufruf an die Wirtschaft glaubwürdig zu unterstreichen, jeden irgendwie möglichen Ausbildungsplatz im Interesse der Ausbildung der Jugendlichen zu besetzen?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Die Zahl der **Nachwuchskräfte und Auszubildenden**, die von der **Deutschen Bundesbahn** in den gewerblichen technischen Berufen ebenso wie in allen anderen Ausbildungsberufen eingestellt werden, orientiert sich am Eigenbedarf des Unternehmens. Die heute nutzbaren Kapazitäten entsprechen dem derzeitigen Eigenbedarf, so daß alle Ausbildungsplätze besetzt werden.

Das durchschnittliche Ausbildungsplatzangebot der Deutschen Bundesbahn im maschinen- und elektrotechnischen Fachbereich ist seit 1974 praktisch konstant geblieben und seit 1980 leicht gestiegen. Über die Nachwuchsplanung und die Vorhaltung von Ausbildungsplätzen für den Eigenbedarf entscheidet der Vorstand der Deutschen Bundesbahn in eigener unternehmerischer Verantwortung.

Vizepräsident Wurbs: Bitte, Frau Abgeordnete, eine Zusatzfrage.

Frau Steinhauer (SPD): Herr Staatssekretär, würden Sie bereit sein, Ihre Antwort vor dem Hintergrund der Rundverfügung der Hauptverwaltung der

Frau Steinhauer

- (A) Deutschen Bundesbahn vom 8. Oktober 1981 und eines Schreibens der Bundesbahndirektion Essen vom 28. November 1981 an die Bahnbetriebswerke und sonstige Ausbildungsstätten einmal zu überprüfen, wonach, wie Sie bestätigen, ausdrücklich nur der Eigenbedarf als Grundlage genommen werden darf, wodurch teilweise Reduzierungen der Ausbildungskapazitäten die Folge sind?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Frau Kollegin Steinhauer, mir sind die Verfügung des Hauptvorstands und auch das Schreiben der BD Essen nicht bekannt. Ich wäre dankbar, wenn Sie mich darüber informieren würden. Dann werde ich gern dazu Stellung nehmen.

Aber ich will doch darauf hinweisen, daß sich für den Bereich der Bundesbahndirektion Essen die Zahl der Auszubildenden in diesem Jahr lediglich um 10 von 355 im Jahr 1981 auf 345 verringert. Ich glaube, insofern kann man nicht von einer drastischen Reduzierung der Ausbildungsplätze sprechen.

Außerdem weise ich in dem Zusammenhang darauf hin, daß sich der Bestand an Auszubildenden auf dem maschinen- und elektrotechnischen Gebiet in den vergangenen Jahren wirklich konstant entwickelt hat. 1979 hatten wir 2 252 Auszubildende, davon 1 230 über das Sonderprogramm der Bundesregierung, das ja auch von der Bundesregierung finanziert wurde. 1980 waren es 2 389 Auszubildende, 1981 2 259. Für das Jahr 1982 sind in der Planung 2 283 Ausbildungsplätze vorgesehen. Daraus, Frau Kollegin Steinhauer, mögen Sie erkennen, daß die vorhandenen Ausbildungskapazitäten im Bereich des maschinen- und elektrotechnischen Dienstes voll ausgenutzt werden und daß es hier keine Reduzierung dieser Kapazitäten gibt.

Vizepräsident Wurbs: Weitere Zusatzfrage? — Bitte, Frau Abgeordnete.

Frau Steinhauer (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß der Hauptvorstand der Gewerkschaft der Eisenbahner die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn aufgefordert hat, doch etwa 150 bis 200 Ausbildungsplätze, die vorhanden sind, zu besetzen, um das Ausbildungsplatzangebot gerade im Interesse der Jugendlichen zu erhöhen?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Frau Kollegin, ich will auch dies gern überprüfen lassen. Ich will auch die generelle Bereitschaft des Bundesministers für Verkehr deutlich machen, daß wir alles mit daran setzen, zu helfen, daß junge Leute in diesem Land einen Ausbildungsplatz finden. Dort, wo noch Ausbildungskapazitäten vorhanden sind, werden wir mit dafür sorgen, daß diese genutzt werden. Ich kann für den Bereich der Deutschen Bundesbahn nur sagen: Nach den uns vorliegenden Zahlen werden die Kapazitäten voll ausgenutzt.

Ich würde gern noch eine zusätzliche Bemerkung machen, Frau Kollegin, weil ich weiß, daß dieses Thema natürlich auch für die Öffentlichkeit von ganz besonderem, berechtigtem Interesse ist: Die Deutsche Bundesbahn hat in den letzten Jahren

eine Vielzahl von Maßnahmen durchgeführt, um zusätzliche Ausbildungsplätze zu schaffen. So hat sich der Bestand an Nachwuchskräften — dies gilt sowohl für den technischen als auch für den nichttechnischen Dienst — von 12 000 im Jahre 1979 über 14 000 im Jahre 1980 auf 17 000 im Jahre 1981 erhöht. Für das Jahr 1982 ist vorgesehen, insgesamt 20 000 Nachwuchskräfte zu beschäftigen. Ich glaube, daß die Bundesbahn damit einen ganz erheblichen Beitrag leistet, jungen Leuten eine adäquate Ausbildung zu sichern. (C)

Vizepräsident Wurbs: Letzte Zusatzfrage, bitte Frau Abgeordnete Steinhauer.

Frau Steinhauer (SPD): Nein, ich habe vier, Herr Präsident. Zwei habe ich erst gestellt; das ist meine dritte.

Vizepräsident Wurbs: Verzeihung.

Frau Steinhauer (SPD): Herr Staatssekretär, trotz der beachtenswerten Zahlen, die Sie hier gerade bekanntgegeben haben: Hängt die Zurückhaltung der Bundesregierung, eventuell mehr Ausbildungsplätze anzubieten, als Eigenbedarf vorhanden ist, damit zusammen, daß der Bundesrechnungshof die Ausbildung über den Eigenbedarf hinaus vor einigen Jahren beanstandet hat, und sind Sie bereit, alles zu tun, damit diese Bedenken im Interesse der Jugendlichen ausgeräumt werden?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Frau Kollegin, ich glaube, das ist nicht das Problem. Vielmehr muß man sehen: Wenn die Bundesbahn über ihren Eigenbedarf hinaus ausbildet, dann muß man ihr dafür auch die Kosten der Ausbildung erstatten. Aber im Moment ist es so, wie ich sage, daß die Ausbildungskapazitäten voll genutzt werden. (D)

Vizepräsident Wurbs: Letzte Zusatzfrage.

Frau Steinhauer (SPD): Gerade auf dieses Problem, Herr Staatssekretär, wollte ich in meiner letzten Zusatzfrage eingehen: Sehen Sie Möglichkeiten, weitere Kapazitäten mit Finanzierungen durch andere Träger zu nutzen, z. B. auch durch das Auflegen von Programmen, deren Kosten vom Bund, Land oder von anderen Trägern getragen werden, ehe man im übrigen darangeht, überbetriebliche Ausbildungsstätten zu erweitern?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Frau Kollegin, wir werden dies in die Überprüfung einbeziehen, die ich Ihnen vorhin angekündigt habe.

Vizepräsident Wurbs: Keine weiteren Zusatzfragen mehr.

Die Fragen 70 und 71 werden auf Wunsch des Fragestellers, des Abgeordneten Milz, schriftlich beantwortet. Die Antworten werden als Anlagen abgedruckt.

Ich rufe die Frage 72 des Abgeordneten Tillmann auf:

Vizepräsident Wurbs

- (A) Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, daß Praktiken der illegalen Unterbietung genehmigter und vorgeschriebener Flugtarife gang und gäbe sind, und ist der Bundesregierung bekannt, ob — wie behauptet — auch die Deutsche Lufthansa bei diesen Unregelmäßigkeiten beteiligt ist?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Tillmann, nach Kenntnis der Bundesregierung trifft es nicht zu, daß **illegale Unterbietungen von Fluglinien-tarifen** in der Bundesrepublik vorherrschende Praxis sind. Vielmehr wurde bei den auf den deutschen Verkehrsflughäfen vom Bundesminister für Verkehr wiederholt durchgeführten Flugscheinkontrollen, die auch in Zukunft fortgesetzt werden, sowie bei entsprechenden Erkundungen in Reisebüros festgestellt, daß die weit überwiegende Mehrzahl der in der Bundesrepublik verkauften Flugscheine ordnungsgemäß und unter Beachtung der hier gültigen und vom Bundesminister für Verkehr genehmigten Tarife und Anwendungsbestimmungen ausgestellt ist. Allerdings konzentriert sich der sogenannte graue Markt auf bestimmte Zielgebiete, insbesondere auf Fernost, Teile Afrikas und Südamerikas.

Die Lufthansa wird auf den Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik in gleicher Weise wie die ausländischen Luftverkehrsgesellschaften auf die Einhaltung der genehmigten Tarife überprüft. Eine Beteiligung der Lufthansa an derartigen Unregelmäßigkeiten ergibt sich daraus nicht.

- (B) **Vizepräsident Wurbs:** Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Tillmann.

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, darf ich aus Ihren Ausführungen entnehmen, daß Sie die kürzlich in der Zeitschrift „Stern“ in diesem Zusammenhang geschilderten Tatsachen damit bestreiten?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, in der Zeitschrift „Stern“ wurde ein Herr Menkel zitiert, der Verkaufsleiter einer ausländischen Fluggesellschaft ist. Herr Menkel hat einem Mitarbeiter des Verkehrsministeriums angegeben, daß er vom „Stern“ falsch verstanden worden sei und er deshalb die Redaktion auf den Irrtum hingewiesen habe, der bei der Wiedergabe seiner Aussage entstanden sei.

Vizepräsident Wurbs: Zweite Zusatzfrage.

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung dazu bereit, über die Kontrollen hinaus dafür zu sorgen, daß bei festgestellten Verstößen in beschleunigten Verfahren eine schnelle Ahndung dieser Verstöße erfolgt?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, dazu ist die Bundesregierung bereit. Sie werden sicherlich bestätigen können, daß die Bundesregierung gerade in den letzten Monaten Schritte gegen eine Fluggesellschaft unternommen hat und daß es hier zu einer Besserung der Marktverhältnisse gekommen ist. Darüber hinaus führt die Bundesregierung den Dialog mit allen Luftverwaltungen vor allem der von mir genannten kritischen Zielgebiete in dem Bestreben, hier auch eine Marktberichtigung herbeizuführen

ren und sicherzustellen, daß es diesen grauen Markt dort nicht mehr gibt. (C)

Vizepräsident Wurbs: Eine weitere Zusatzfrage des Abgeordneten Herberholz.

Herberholz (SPD): Herr Staatssekretär, würde es der Bundesregierung große Mühen bereiten, in den Tageszeitungen die entsprechenden Rufnummern oder Anschriften ausfindig zu machen, unter denen entsprechende Tickets zu kaufen sind?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege, ich kann die Zielrichtung Ihrer Frage nicht nachvollziehen. Ich glaube, es kann nicht Aufgabe der Bundesregierung sein, so etwas öffentlich zu machen. Aufgabe der Bundesregierung muß es vielmehr sein, alles daranzusetzen, um den Verkauf solcher Grauer-Markt-Tickets zu verhindern, um damit auch weitestgehend eine Tarifgerechtigkeit herzustellen.

Vizepräsident Wurbs: Ich rufe Frage 73 des Abgeordneten Tillmann auf:

Gedenkt die Bundesregierung, den Verkauf von Flugscheinen in Zukunft stärker zu überwachen, um die Einhaltung der genehmigten und vorgeschriebenen Tarife zu garantieren, und kann sie zusichern, daß sie sich für die Beachtung geltenden Rechts voll einsetzen wird, um Wettbewerbsstörungen und -verzerrungen zwischen Luftverkehrsgesellschaften und in der Reisebürobranche auch im Interesse der Verbraucher zu vermeiden?

Bitte, Herr Staatssekretär.

Mahne, Parl. Staatssekretär: Herr Kollege Tillmann, die Bundesregierung wird auch zukünftig im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten die **ordnungsgemäße Anwendung** der von ihr genehmigten und für alle Flugliniengesellschaften im Verkehr mit der Bundesrepublik **verbindlichen Flugtarife** überwachen. Gegen Wettbewerbsstörungen und bei Anwendungen nicht genehmigter Flugpreise entstehende Verzerrungen des Tarifgefüges wird sie auch zukünftig unter Beachtung des geltenden Rechtes einschreiten. Sie tut dies in dem Bemühen, auch zukünftig einen funktionsfähigen sicheren und leistungsgerechten Luftverkehr von und nach der Bundesrepublik aufrechtzuerhalten. Dieses liegt sowohl im Interesse der Verbraucher und des Reisebürogewerbes als auch in dem Interesse der hier tätigen in- und ausländischen Fluggesellschaften. (D)

Vizepräsident Wurbs: Zusatzfrage, bitte, Herr Abgeordneter Tillmann.

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung bereit, wenn geltendes Recht nicht beachtet wird, gegebenenfalls auch bis zum Entzug der Verkehrsrechte zu gehen?

Mahne, Parl. Staatssekretär: Ja, Herr Abgeordneter.

Vizepräsident Wurbs: Eine weitere Zusatzfrage, bitte.

Tillmann (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung ebenfalls bereit, gegen die an Tarifverstößen beteiligten Agenturen vorzugehen?

(A) **Mahne**, Parl. Staatssekretär: Soweit die rechtlichen Möglichkeiten dafür gegeben sind, wird sie das auch tun.

Vizepräsident Wurbs: Es liegen keine Zusatzfragen mehr vor. Wir sind damit am Ende der Fragestunde.

Ich berufe den Bundestag für Donnerstag, den 11. Februar 1982, 9 Uhr ein. (C)

Die Sitzung ist geschlossen

(Schluß der Sitzung: 14.30 Uhr)

Berichtigung

Im Stenographischen Bericht der **76. Sitzung** am 14. Januar 1982 muß der auf Seite 4410 D wiedergegebene Anfang eines Satzes in der Regierungserklärung des Bundeskanzlers Schmidt vollständig lauten: „In der Konsequenz bekommt man Briefe von alten Nazis, die inzwischen als Rentner unter uns leben, ...“.

(B)

(D)

(A)

Anlage 1**Liste der entschuldigten Abgeordneten**

Abgeordnete(r)	entschuldigt bis einschließlich
Dr. van Aerssen *	12. 2.
Dr. Ahrens **	11. 2.
Amling	12. 2.
Berschkeit	12. 2.
Dr. Dollinger	12. 2.
Engelsberger	10. 2.
Ertl	12. 2.
Feinendegen	10. 2.
Genscher	10. 2.
Hauser (Krefeld)	12. 2.
Frau Huber	12. 2.
Dr. Hubrig	12. 2.
Kittelmann **	11. 2.
Lemmerich **	10. 2.
Lenzer **	11. 2.
Meinike (Oberhausen)	12. 2.
Dr. Müller **	11. 2.
Rohde	12. 2.
Schmidt (Wattenscheid)	10. 2.
Topmann **	11. 2.
Walther	12. 2.
Weiß	12. 2.
Dr. Wiczorek	12. 2.
Dr. Wittmann **	11. 2.
Wissmann	12. 2.
Baron von Wrangel	12. 2.

(B)

- * für die Teilnahme an Sitzungen des Europäischen Parlaments
 ** für die Teilnahme an Sitzungen der Westeuropäischen Union

Anlage 2**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Dr. Sperling auf die Frage des Abgeordneten **Linsmeier** (CDU/CSU) (Drucksache 9/1323 Frage 2):

Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Windenergieanlagen im Innenbereich nach § 34 BBauG und im Außenbereich nach § 35 BBauG klarzustellen, und sind Gesetzesänderungen veranlaßt?

Die Bundesregierung hat bereits vor einiger Zeit im Zusammenwirken mit den für den Verwaltungsvollzug zuständigen Ländern und dem Deutschen Windenergieverein e. V. die Prüfung der aufgetretenen baurechtlichen Fragen bei der Errichtung von Windenergieanlagen aufgenommen. Inzwischen sind beim Bundesverwaltungsgericht Verwaltungsstreitverfahren anhängig. Die hier zu erwartenden Entscheidungen werden weitreichende Bedeutung für die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Windenergieanlagen haben. Erst nach Vorliegen dieser Urteile kann abschließend geprüft werden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, insbesondere,

Anlagen zum Stenographischen Bericht (C)

wie durch eine abgestimmte, das geltende Recht ausschöpfende Genehmigungspraxis sichergestellt werden kann, Windenergie in sachgerechter Weise zu nutzen.

Anlage 3**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Brück auf die Frage des Abgeordneten **Thüsing** (SPD) (Drucksache 9/1323 Frage 3):

Trifft es zu, daß, entgegen der vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit verbreiteten Darstellung, daß die Bonner Entwicklungshilfe für den mittelamerikanischen Staat El Salvador eingestellt worden sei, das Projekt „Landwirtschaftliche Dienstleistungszentren Atiocoyo“ nach wie vor betrieben wird?

Das seit 1975 betriebene Vorhaben „Landwirtschaftliche Dienstleistungszentren Atiocoyo“ wird seit Dezember 1979 von deutscher Seite nur noch nachbetreut. Die vier entsandten deutschen Fachkräfte wurden zu diesem Zeitpunkt aus Sicherheitsgründen aus dem Vorhaben zurückgezogen. Seitdem wird das Vorhaben lediglich durch zwei Ortskräfte und Bereitstellung von Sachmitteln nachbetreut, um die bis dahin erzielten Projektergebnisse nicht zu zerstören.

Ziel des Projektes ist die Verbesserung der Einkommensverhältnisse klein- und mittelbäuerlicher Betriebe durch den Aufbau von genossenschaftlichen Dienstleistungseinrichtungen. Die deutschen Leistungen kommen den im Projektgebiet angesiedelten 788 Bauern- und Pächterfamilien mit durchschnittlich sechs Familienangehörigen sowie 150 salvadorianischen Mitarbeitern zugute.

Bei einem totalen Abbruch der Förderung ohne die erfolgte Nachbetreuung wären nicht nur die bisher getätigten Investitionen verlorengegangen, sondern auch die Vertrauensbasis bei den Kleinbauern, Landarbeitern und Pächtern des Projekts zerstört worden.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß ich am 13. 2. 1980 auf die Frage des Abgeordneten Dr. Heinz Günther Hüsche (Plenarprotokoll 8/201 vom 13. 2. 1980) bereits geantwortet habe, daß dieses Projekt nicht endgültig abgebrochen worden ist.

Anlage 4**Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Gallus auf die Frage des Abgeordneten **Borchert** (CDU/CSU) (Drucksache 9/1323 Frage 5):

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß innerhalb der Niederlande im Rahmen des WIR-Gesetzes im landwirtschaftlichen Sektor unabhängig von Bestandsgrößen geför-

(D)

- (A) dert wird, im Gegensatz zum einzelbetrieblichen Förderungsprogramm innerhalb der Bundesrepublik Deutschland, und was gedenkt die Bundesregierung gegen solche Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EG zu tun, die nach den Kürzungen der Gemeinschaftsaufgabe im Haushalt 1982 weiter verschärft worden sind?

Bei der Förderung nach dem niederländischen WIR-Gesetz handelt es sich um eine allgemeine Wirtschaftsförderung, die nicht nur die Landwirtschaft in den Niederlanden begünstigt. Eine solche allgemeine Investitionszulage ist keine Beihilfe im Sinne des EWG-Vertrages, da sie nicht bestimmte Sektoren oder Unternehmen begünstigt. Sie fällt daher auch nicht unter die besonderen Beihilfeverbote und -beschränkungen der Richtlinie 72/159/EWG über die Modernisierung der landwirtschaftlichen Betriebe.

Was den Umfang der allgemeinen Investitionsförderung nach dem WIR-Gesetz anbelangt, so ist dieser erheblich eingeschränkt worden. So sind z. B. die Basisprämien bei Investitionen in neuen Gebäuden von früher 23 % auf nunmehr 14 %, bei Investitionen in bestehenden Gebäuden von 15 % auf 8 % verringert worden.

Anlage 5

- (B) **Antwort**

des Parl. Staatssekretärs Gallus auf die Fragen der Abgeordneten **Frau Dr. Engel** (FDP) (Drucksache 9/1323 Fragen 8 und 9):

Ist der Bundesregierung bekannt, daß es laut EG-Verordnung über die Vermarktungsnormen bei Eiern aus dem Jahr 1975 eine Eierwoche gibt, die nicht mit der Kalenderwoche identisch ist — die bekanntermaßen am Montag beginnt — sondern bereits am Donnerstag der vorhergehenden Woche um 0 Uhr?

Was gedenkt die Bundesregierung im Interesse der Verbraucher (Eierstempel) zu tun, um eine Angleichung von Eier- und Kalenderwoche herbeizuführen?

Es trifft zu, daß nach der Verordnung (EWG) Nr. 2772/75 des Rates über Vermarktungsnormen für Hühnereier die Wochennummer bereits ab Donnerstag 0.00 Uhr der vorhergehenden Woche verwendet werden kann.

Diese Regelung hat bei den Verbrauchern immer wieder Verwirrung gestiftet; sie ist bei anderen Lebensmitteln unbekannt. Die EG-Kommission hat auf Betreiben der Bundesregierung selbst vorgeschlagen, die Möglichkeit des Vordatierens künftig entfallen zu lassen. Dieser Vorschlag wird von neun Mitgliedstaaten getragen. Die Beratungen hierzu sind im wesentlichen abgeschlossen.

Die Bundesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen, daß statt einer Wochennummer die offene Kennzeichnung der Abpackwoche ohne Möglichkeit eines Vordatierens vorgeschrieben wird.

Anlage 6

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Mahne auf die Fragen des Abgeordneten **Dolata** (CDU/CSU) (Drucksache 9/1323 Fragen 62 und 63):

In welchem Umfang sind im Eisenbahntransitverkehr von und nach Berlin (West) innerhalb der letzten drei Monate Verspätungen aufgetreten, deren Ursachen in den Bauarbeiten auf dem Bahnhof Rummelsburg sowie in defekten Lokomotiven und Weichen — also im Zuständigkeitsbereich der Regierung der DDR — zu suchen sind?

Wann hat die Bundesregierung bei der Regierung der DDR auf einen einwandfreien Eisenbahntransitverkehr von und nach Berlin (West) eingewirkt und mit welchem Ergebnis?

Zu Frage 62:

Die Eisenbahnen führen eine Statistik über Zugverspätungen jeweils nur für ihren eigenen Zuständigkeitsbereich. Der Deutschen Bundesbahn liegen die entsprechenden Unterlagen der Deutschen Reichsbahn daher nicht vor. Es ist erfahrungsgemäß auch nicht zu erwarten, daß der Deutschen Bundesbahn diese Unterlagen aufgrund einer Anfrage zur Verfügung gestellt würden.

Auch in Einzelfällen werden die Ursachen von Zugverspätungen, wie sie in Ihrer Frage angesprochen werden, von der Deutschen Reichsbahn nicht mitgeteilt. Nach dem Eisenbahngrenzübereinkommen besteht lediglich die Verpflichtung, daß sich die Grenzbahnhöfe gegenseitig jede erstmalige Verspätung und jede Verspätungsänderung bei Reisezügen ab 10 Minuten und bei Güterzügen ab 30 Minuten möglichst frühzeitig zu melden haben.

Zu Frage 63:

Die Delegation der Bundesrepublik Deutschland wird die Verzögerungen im Eisenbahntransitverkehr von und nach Berlin (West) in der Sitzung der Transitzkommission am 13. Februar 1982 ansprechen.

Anlage 7

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Mahne auf die Frage des Abgeordneten **Dr. Hennig** (CDU/CSU) (Drucksache 9/1323 Frage 67):

Warum hat die Bundesregierung den Protokollvermerk zum Luftverkehrsabkommen in Gesprächen und Verhandlungen mit der Sowjetunion seit 1973 nicht mehr angesprochen und somit ein Interesse der Deutschen Lufthansa an einer Zwischenlandung auf dem Weg nach Tokio nicht mehr demonstriert?

Wie Ihnen bereits auf Ihre für die Fragestunde am 13. Juni 1980 eingereichte Frage (Bundestagsdrucksache 8/4147, Teil B, Nr. 160) mitgeteilt worden ist, ist die Frage der Zwischenlandung von Lufthansadiensten in Berlin-Tegel seit dem Abkommen nicht mehr von einer der Bundesrepublik Deutschland unmittelbar zu erteilenden sowjetischen Zustimmung ab-

(C)

(D)

- (A) hängig. Vielmehr bedarf es dazu noch weiterer Voraussetzungen, die bisher nicht vorliegen.

Anlage 8

Antwort

des Parl. Staatssekretärs Mahne auf die Fragen des Abgeordneten **Milz** (CDU/CSU) (Drucksache 9/1323 Fragen 70 und 71):

Ist die Bundesregierung bereit, den vorhandenen Katalog von Verkehrszeichen in der Straßenverkehrs-Ordnung auf ein notwendiges Maß zu reduzieren, zumal der Autofahrer durch übermäßige Anhäufung von Verkehrsschildern in der Kürze der Zeit in der Verarbeitung aller Schilder überfordert ist?

Besteht nach Auffassung der Bundesregierung zwischen der Qualität der Wegweisung und dem Unfallgeschehen ein Sachzusammenhang, und welche Folgerungen zieht sie für ihren Verantwortungsbereich daraus?

Zu Frage 70:

Die Bundesregierung stimmt mit Ihnen überein, daß die zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder nur Verkehrszeichen anordnen sollten, die im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unerlässlich notwendig sind. Dies verlan-

gen im übrigen auch die einschlägigen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften. (C)

Dagegen wird es kaum möglich sein, die Zahl der nach der Straßenverkehrs-Ordnung an sich zulässigen Verkehrszeichen nennenswert zu reduzieren. Wie dem Bundesminister für Verkehr bekannt ist, benötigen die zuständigen Landesbehörden die zugelassenen Verkehrszeichen zu einer sachgerechten und sicheren Lenkung des Verkehrs. Halten die Länder jedoch bestimmte Verkehrszeichen nicht mehr für erforderlich, wird der Bundesminister für Verkehr natürlich die Straßenverkehrs-Ordnung entsprechend ändern.

Zu Frage 71:

Die Bundesregierung sieht diesen Zusammenhang. Aus diesem Grunde gibt es eingehende Allgemeine Verwaltungsvorschriften über die zweckmäßige Wegweisung. Die Vorschriften wurden vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Sie binden die Straßenverkehrsbehörden der Länder. Außerdem wird die Wegweisung geregelt in umfangreichen „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Bundesautobahnen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie in einem „Merkblatt für die Wegweisung außerhalb der Autobahnen“ der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen.

(B)

(D)