

# SPD demokratischer pressediens

P: XXV/242

22. Dezember 1970

Wehrpflichtige und Weißbuch 1970

Zwischenbilanz zur Ausgestaltung der Wehr-  
gerechtigkeit

Von Werner Buchstaller SPD-MdB  
Mitglied des Verteidigungsausschusses des  
Bundestages

Seite 1 und 2 / 54 Zeilen

Erster Schritt in ein Neuland

Was kann vom Fluglärmschutzgesetz erwartet  
werden?

Von Klaus Konrad SPD-MdB  
Mitglied des Innenausschusses des Bundestages

Seite 3 und 4 / 98 Zeilen

Keine Ostpolitik-Differenzen

Zu einem mißglückten Verunsicherungsversuch

Seite 5 / 39 Zeilen

SELBSTBESTIMMUNG UND EINGLEDERUNG bringt

Gesicherte Entspannung in der Mitte Europas  
Grenzen ohne Vorbehalt anerkennen  
Den Bürgern deutscher Zunge mehr Rechte ge-  
währen

Wider die Tendenzen der Extremisten

Ehrung für Gerhard Wilocek

Wilhelm Matull gab Vorstandsamt ab

20 Jahre Sudetenjahrbuch

Chefredakteur: Dr. E. Eckert  
Verantwortlich für den Inhalt: A. Exler  
5300 Bonn 3, Heussallee 2-10  
Postfach: 9153  
Pressehaus I, Zimmer 217-224  
Telefon: 22 90 37 - 39  
Telefax: 886 848/886 847/  
886 948 PPP D

Herausgeber und Verleger:

SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST GMBH  
5300 Bonn - Bad Godesberg  
Kölner Straße 108-112, Telefon: 7 66 11

## Wehrpflichtige und Weißbuch 1970

### Zwischenbilanz zur Ausgestaltung der Wehrgerechtigkeit

Von Werner Buchstaller SPD-MdB

Mitglied des Verteidigungsausschusses des Bundestages

Die vom Bundestag in der vergangenen Woche verabschiedete siebente Novelle des Wehrsoldgesetzes stellt nur ein Mosaikstück dessen dar, was seit dem Amtsantritt von Verteidigungsminister Helmut Schmidt für die Wehrpflichtigen auf den Gebieten der Fürsorge und Betreuung getan worden ist.

Das Weißbuch 1970 kündigte eine Reihe von Maßnahmen an, die sich mittelbar und unmittelbar auf alle Wehrpflichtigen positiv auswirken. Hierbei liegt das Schwergewicht auf der Verwirklichung der Wehrgerechtigkeit, die sich hauptsächlich durch praktische, den Einzelnen betreffende Besserungen erreichen läßt. Eine breite Skala an Reformen ist bereits durchgeführt.

Zu den indirekten Maßnahmen zählen:

- 1/ Bildung von Sportfördergruppen
- 2/ Langfristiges Rahmenprogramm für Sportanlagen
- 3/ Zweckmäßige und attraktive Gestaltung des Ausgehanzuges
- 4/ Verschärfung des Sauprogramms für Soldatenheime
- 5/ Zweckgerechtere Ausführungen von Schönheitsreparaturen in den Kasernenunterkünften
- 6/ Erhöhung der Zahl von Fürsorgerinnen und Sozialarbeitern.

Alle direkten Maßnahmen sollen mit dazu dienen, den Wehrpflichtigen die staatsbürgerlichen notwendigen Bürden der Grundwehrdienstzeit gerechter und erträglicher zu gestalten. Hierzu gehören folgende in Kraft gesetzte Einzelmaßnahmen:

- 1/ Eine kostenlose Familienheimfahrt pro Monat
- 2/ 50%ige Fahrpreisermäßigung auf allen Strecken der Bundesbahn

- 3/ Anhebung des Weihnachtsgeld für 1970 auf DM 75,--; für 1971 auf DM 125,--
- 4/ Zahlung des doppelten Verpflegungsgeldes während der Zeit des Erholungsurlaubes
- 5/ Erhöhung des Entlassungsgeldes auf DM 50,-- pro geleisteten Monat Wehrpflicht, d.h. nach 18monatigem Grundwehrdienst erhält der Wehrpflichtige DM 900,--
- 6/ Erhöhung des Wehresoldes; das macht z.B. beim Grenadier eine Steigerung von 20 vH., beim Gefreiten eine Steigerung von 33 vH. aus
- 7/ Verbesserung der Hinterbliebenenfürsorge: Beim Todesfall eines Wehrpflichtigen erhöht sich das Sterbegeld um DM 300,-- auf jetzt 1.200,-- DM
- 8/ Einberufung der Wehrpflichtigen bis zum vollendeten 25. Lebensjahr
- 9/ Gerechtere und zweckmäßigere Heranziehung von Reservisten zu Wehrübungen
- 10/ Herabsetzung der Mob-Beordnungszeit gedienter Wehrpflichtiger um zehn Jahre
- 11/ Ausgabe ungetragener - also hygienegerechter - Unterwäsche
- 12/ Erweiterte fachberufliche und allgemeinberufliche Förderung innerhalb der Bundeswehr und die Möglichkeit zur Teilnahme am Fernunterricht und Telekolleg.

Durch diese Verwirklichung der im Weißbuch 1970 angekündigten Maßnahmen sind wir dem jahrelang angestrebten Ziel, mehr Wehrgerechtigkeit zu schaffen ohne Zweifel ein gutes Stück näher gekommen.

+ + +

### Erster Schritt in ein Neuland

Was kann vom Fluglärmschutzgesetz erwartet werden?

Von Klaus Konrad SPD-MdB

Mitglied des Innenausschusses des Bundestages

Das vom Deutschen Bundestag in der Vorweihnachtswoche verabschiedete Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm hat eine lange Geschichte. Schon der 5. Deutsche Bundestag beschäftigte sich mit einem entsprechenden Initiativgesetzentwurf, der in der Interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft nach zeitraubenden Vorbereitungen entworfen worden war. Gründliche Anhörungen von Sachverständigen machten dann den schmalen Spielraum deutlich, den der Gesetzgeber zwischen dem gesundheitspolitisch Notwendigen und dem wirtschafts- und finanzpolitisch Möglichen hatte. Das vom 5. Bundestag am 25. Juni 1969 beschlossene Fluglärmgesetz scheiterte nach Behandlung im widersprechenden Bundesrat und im Vermittlungsausschuß daran, daß wegen des Ablaufs der Legislaturperiode der Deutsche Bundestag nicht mehr über den Antrag des Vermittlungsausschusses entscheiden konnte.

Sofort nach Zusammentritt des 6. Bundestages brachten die Koalitionsparteien und die Opposition neue Gesetzesentwürfe ein. Der Entwurf der Fraktionen der SPD und FDP ist nun, in zahlreichen Vorschriften verbessert und ergänzt, Gesetz geworden. Es steht zu hoffen, daß der Bundesrat seine Einwände aus dem Jahre 1969 nicht wiederholt.

Fluglärm belästigt zwar nach einer verhältnismäßig neuen Untersuchung nur zwei v.H. der Bevölkerung, diesen Anteil aber sehr stark. Das Aufkommen der Flugzeuge mit Strahltriebwerk hat die Bevölkerung in der Nähe der Flugplätze in berechtigte Unruhe versetzt, und die Weiterentwicklung des Luftverkehrs ist nicht ohne Besorgnis zu betrachten. In den ersten neun Monaten des Jahres 1970 hat die Zahl der beförderten Fluggäste in der Bundesrepublik fast 17 Millionen erreicht und damit gegenüber demselben Zeitraum des Vorjahres um ein Fünftel zugenommen. An Luftfracht wurden 230.000 t befördert, was einer Zunahme um zehn v.H. entspricht, an Post 50.000 t bei einer Zunahme um 4,5 v.H. Im Jahre 1980 werden sich die Leistungen des Flugverkehrs im Vergleich gegenüber zu 1970 vervierfacht haben. Anders ausgedrückt, es wird eine höhere Zahl größerer Flugzeuge öfter als jetzt fliegen.

Schutz gegen Fluglärm verlangt auf der einen Seite Minderung der Lärmerzeugung und auf der anderen Seite Minderung der Lärmwirkungen auf ein für die Dauer erträgliches Maß.

Natürlich verdient die Lärmbekämpfung an der Quelle aus logischen und wirtschaftlichen Gründen den Vorzug. Wenn Lärm gar nicht erst oder möglichst gemildert entsteht, brauchen seine Auswirkungen nicht noch gedämpft zu werden. Es wird möglich sein, die Lärmerzeugung der Flugzeugtriebwerke herabzusetzen. Das Fluglärmgesetz gibt den Zulassungsbehörden jetzt durch Einfügung eines

§ 29 b in das Luftverkehrsgesetz die Möglichkeit, darauf hinzuwirken, daß vermeidbare Geräusche unterbleiben. Doch wird es sehr darauf ankommen, daß in Zukunft behördlich festgesetzte Grenzwerte den "jeweiligen Stand der Technik" bestimmen, der die Maßstäbe für vermeidbare Geräusche setzt. Von der Regierung aus muß den Flugzeugherstellern das für die Lärminderung anzustrebende Ziel gesetzt werden. Dies darf nicht allein den Herstellern und der von ihnen betriebenen Forschung überlassen bleiben.

Wenn das Fluglärngesetz bei den Bundesministern des Innern und für Verkehr einen beratenden Ausschuß und bei jedem Verkehrsflughafen, allerdings nicht bei einem Militärflugplatz, eine Kommission vorsieht, so soll damit der Einfluß der Sachverständigen und der betroffenen Bevölkerung verstärkt werden. Jeder Flughafenkommission sind alle Maßnahmen und Planungen bei Erweiterung oder Anlage eines Flughafens zur Kenntnis zu bringen. Sie kann auch von sich aus Vorschläge machen.

Da bei der Zunahme des Luftverkehrs und bei der sich ständig vergrößernden Schuckkraft der Triebwerke mit einer durchgreifenden Verringerung der Lärmerzeugung nicht zu rechnen ist, bleiben Maßnahmen unerlässlich, die die Lärmwirkung zum Gegenstand haben. Das Fluglärngesetz bringt die Festsetzung des Lärmschutzbereichs aufgrund eines anerkannten Meßverfahrens (äquivalenter Dauerschallpegel). In der sogenannten Schutzzone 1, in der der äquivalente Dauerschallpegel 75 Dezibel übersteigt, dürfen in Zukunft Wohnungen nicht mehr errichtet werden. Der größere Teil des Lärmschutzbereichs als Schutzzone 2 berechnet, umfaßt das Gebiet, in dem der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel 67 Dezibel übersteigt. Im ganzen Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Schulen und ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Wohnungen im Schutzbereich 2 dürfen in Zukunft nur noch mit bestimmten Schallschutzeinrichtungen errichtet werden. Soweit die bestehenden, besonders geschützten Einrichtungen im ganzen Lärmschutzbereich und die Wohnungen in der Schutzzone 1 Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erfordern, ist ein der Höhe nach begrenzter Aufwendungsersatz vorgesehen.

Die Nutzungsbeschränkungen des Gesetzes erscheinen vielen als zu gering. Wenn aber mit gesetzgeberischen Maßnahmen zur Bekämpfung des Fluglärms begonnen werden sollte, dann müßten zunächst einmal überhaupt Bestimmungen in Kraft gesetzt werden, die die Vorschriften über die Landesplanung und die örtliche Bauleitplanung ergänzen konnten. Die auf das Bundesbaugesetz gestützte Bauleitplanung besteht fort. Sie muß angewendet werden, um vorausschauend jene Gebiete vor Besiedlung zu schützen, die später einmal für die Erweiterung oder Neuanlage von Flugplätzen benötigt werden. Das Fluglärngesetz kann, weil es auch wirtschaftspolitische Gründe berücksichtigen muß, den Flugbetrieb auf einem Flughafen nur insoweit zugrunde legen, wie er sich im Zeitraum der nächsten zehn Jahre entwickeln wird.

Das Gesetz läßt also Wünsche offen. Aber es macht den Anfang auf einem Gebiet, auf dem es bisher noch keine große gesetzgeberische Erfahrung anderer Länder gibt. Die Bundesregierung muß dem Bundestag bis zum 1. Oktober 1972 berichten, zu welchen Ergebnissen und Erkenntnissen die Anwendung des Fluglärngesetzes geführt hat. Dann wird es sich herausstellen, ob und zu welchem Zeitpunkt das Fluglärngesetz der Ergänzung bedarf.

### Keine Ostpolitik-Differenzen

---

#### Zu einem mißglückten Verunsicherungsversuch

Das beschwörende "Nein, nein, nein!", mit dem der Sprecher des Washingtoner Außenamtes die Gerüchte über angebliche Mißtrauensdifferenzen zwischen der Bundes- und der US-Regierung über die deutsche Ostpolitik zurückgewiesen hat, zeigt den Grad der Entrüstung an, mit dem die Nixon-Verwaltung begreiflicherweise auf diesen Verunsicherungsversuch reagiert hat. Die Parallelreaktion in offiziellen Bonner Regierungskreisen ist zwar weniger dramatisch, wenngleich genauso deutlich, aber es bleibt doch ein Hauch des Unbehagens über die noch immer in der Welt stehende Behauptung, daß die Quelle dieser alarmierenden Meldung am Rhein zu suchen sein soll.

Man wird bei der nüchternen und nur der Tatsachen zugewandten Beurteilung der deutsch-amerikanischen Situation davon auszugehen haben, daß die Abstimmung zwischen den Regierungen in Bonn und in Washington über die deutschen Initiativbemühungen um eine Arrondierung der die Kriegsfolgen ablösenden Entspannung nunmehr auch nach Osten voran gegeben und ohne Zäsuren nach wie vor ungetrübt und gesichert weiter besteht. Insbesondere in einem Kernpunkt dieser Entspannungs Bemühungen, der Regelung des Berlin-Problems, gibt es eine fugenlose Deckung in der Sache und in der Strategie, wobei vielleicht die Frage der zeitlichen Entwicklung ein Diskussionsgegenstand sein kann, der sich aus dem Gang der Ereignisse ergeben mag. Der Feinabstimmung über solche und ähnliche Fragen dürfte der Blitzbesuch des Kanzleramts-Bundesministers Prof. Dr. Horst Ehmke in Washington gedient haben.

Angesichts dieses belegbaren Tatbestandes bekommt der episodenhafte Verunsicherungsversuch, der konkrete Meinungsverschiedenheiten zwischen Bonn und Moskau behauptete, das ihm gebührende Federgewicht. Diese Qualifikation wird nicht dadurch aufgehoben, daß die Bonner Opposition in den ihr zugänglichen Medien einen gravierenden Fall zu konstruieren versucht. Die damit verbundene Vorstellung, daß ein politisches Vorhaben von dem historischen Gewicht, wie es die Ostpolitik der sozialliberalen Bundesregierung darstellt, ohne Schwierigkeiten und ohne Verzögerungen zu realisieren sei, und der dann daraus gebastelte Vorwurf an die Adresse der Bundesregierung, daß diese Realisierung nicht im Handgalopp vollzogen würde, kann ernsthaft nicht als widerlegungsbedürftig bewertet werden.