

# Deutscher Bundestag

## 150. Sitzung

Bonn, den 24. Januar 1968

### Inhalt:

Amtliche Mitteilungen . . . . . 7717 A

**Fragestunde** (Drucksachen V/2492, zu V/2492)

Fragen des Abg. Schmitt-Vockenhausen:

**Erstattung aufgewendeter Finanzmittel an Randgemeinden des NATO-Flugplatzes Hahn (Hunsrück)**,

von Hase, Staatssekretär . . . . . 7717 B

Schmitt-Vockenhausen (SPD) . . . . . 7717 D

Fragen des Abg. Dr. Schulze-Vorberg:

**Aufbau von Raketenabwehrsystemen in der Sowjetunion und in den Vereinigten Staaten**

von Hase, Staatssekretär . . . . . 7718 A

Dr. Schulze-Vorberg (CDU/CSU) . . . . . 7718 C,  
7719 B

Dr. Kliesing (Honnef) (CDU/CSU) . . . . . 7719 A

Frage des Abg. Porsch:

**Verhinderung weiterer Bombenabwürfe außerhalb des Bombenabwurfplatzes in Siegenburg**

von Hase, Staatssekretär . . . . . 7719 D

Porsch (FDP) . . . . . 7720 B

Frage des Abg. Dr. Pohle:

**Fehlen von Waffen und Ausrüstung bei der Bundesmarine** . . . . . 7720 C

Frage des Abg. Schultz (Gau-Bischofsheim):

**Beobachtung politischer Entwicklungen innerhalb der deutschen Universitäten durch den militärischen Abschirmdienst?**

von Hase, Staatssekretär . . . . . 7720 C

Jung (FDP) . . . . . 7720 D

Fragen des Abg. Schultz (Gau Bischofsheim):

**Verweigerung der Einsichtnahme von Offizieren in Wertungs- und Eignungskarten**

von Hase, Staatssekretär . . . . . 7720 D

Jung (FDP) . . . . . 7721 B

Frage des Abg. Jung:

**Verhalten von Fußgängern und Kraftfahrern an Fußgängerüberwegen im Winter**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7721 C

Jung (FDP) . . . . . 7721 D

Ramm (FDP) . . . . . 7721 D

Frage des Abg. Dr. Imle:

**Glatteis-Warnschilder**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7722 B  
Dr. Imle (FDP) . . . . . 7722 B

Frage des Abg. Graaff:

**Zahl der Verkehrstoten im Jahre 1967**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7722 C  
Dr. Imle (FDP) . . . . . 7722 D

Fragen des Abg. Graaff:

**Mindestgeschwindigkeit auf Autobahnen und Schnellstraßen**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7723 A

Frage des Abg. Dr. Enders:

**Gefahrenstellen auf der B 27 zwischen Hünfeld und Bad Hersfeld**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7723 C  
Dr. Enders (SPD) . . . . . 7723 C

Frage des Abg. Dr. Kliesing (Honnaf):

**Bau der Südbrücke in Bonn**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7723 D  
Dr. Kliesing (Honnaf) (CDU/CSU) . . 7723 D  
Josten (CDU/CSU) . . . . . 7724 B

Frage des Abg. Dr. Kliesing (Honnaf):

**Bau der EB 42 im Bereich des Amtes Oberkassel**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7724 C  
Dr. Kliesing (Honnaf) (CDU/CSU) . . 7724 C

Frage des Abg. Dr. Müller (München):

**Beschleunigung von F-Zügen der Deutschen Bundesbahn**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7725 A  
Dr. Müller (München) (SPD) . . . 7725 A

Frage des Abg. Fritsch (Deggendorf):

**Raumordnungsverfahren für den Bau der Bundesautobahn Regensburg—Passau**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7725 D

Fritsch (Deggendorf) (SPD) . . . . 7726 A

Unertl (CDU/CSU) . . . . . 7726 B

Fragen des Abg. Unertl:

**Stillegung von Bundesbahnstrecken, Auswirkungen und Vereinbarkeit dieser Maßnahmen mit den geplanten Strukturverbesserungen im Grenzgebiet**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7726 B, 7727 D  
Unertl (CDU/CSU) . . . . . 7726 C, 7727 D  
Dr. Rutschke (FDP) . . . . . 7727 A  
Fritsch (Deggendorf) (SPD) . . . . 7727 B  
Porsch (FDP) . . . . . 7727 C

Frage der Abg. Frau Griesinger:

**Etwaige Änderung des § 53 a StVZO** . 7728 B

Fragen der Abg. Frau Griesinger:

**Warnblinkanlagen mit der Schaltung gelb-dunkel** . . . . . 7728 B

Fragen des Abg. Strohmayer:

**Trennwandverordnung für Taxen und Mietwagen — Generelles Verbot für die Benutzung der Beifahrersitze**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7728 C  
Strohmayer (SPD) . . . . . 7728 D  
Schmidt (Kempten) (FDP) . . . . . 7729 A

Frage des Abg. Kohlberger:

**Möglichkeit einer Ausgabe der verbilligten Fahrkarte für Rentner über 65 Jahre auch an erwerbsunfähige Frührentner**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7729 C  
Kohlberger (SPD) . . . . . 7729 D

Frage des Abg. Schmidt (Kempten):

**Mängel des augenblicklichen Flugsicherungssysteme**

Börner, Parlamentarischer  
Staatssekretär . . . . . 7730 B  
Schmidt (Kempten) (FDP) . . . . . 7730 B

Nächste Sitzung . . . . . 7730 D

Anlage . . . . . 7731

(A)

(C)

## 150. Sitzung

Bonn, den 24. Januar 1968

### Stenographischer Bericht

Beginn: 14 Uhr

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Die Sitzung ist eröffnet.

Folgende **amtliche Mitteilungen** werden ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers hat am 19. Januar 1968 gemäß § 2 Absatz 2 Satz 3 des Gesetzes über die Errichtung der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte vom 7. August 1953 den **Geschäftsbericht der Bundesversicherungsanstalt für Angestellte** über das Rechnungsjahr 1966 übersandt. Der Bericht liegt im Archiv zur Einsicht aus.

Der Bundesminister für Wirtschaft hat am 23. Januar 1968 die Kleine Anfrage der Abgeordneten Vogt, Ott, Ziegler, Geisenhofer und Genossen betr. **Lage in der Textilindustrie** — Drucksache V/2402 — beantwortet. Sein Schreiben wird als Drucksache V/2503 verteilt.

(B)

Wir haben einen einzigen Tagesordnungspunkt zu behandeln, wir fahren fort mit der

#### Fragestunde

— Drucksachen V/2492, zu V/2492 —

Zunächst Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung. Fragen 38 und 39 des Herrn Abgeordneten Schmitt-Vockenhausen:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß mehrere Randgemeinden des NATO-Flugplatzes Hahn (Hunsrück) seit Jahren auf die Erstattung durch den Bund der von ihnen für Folgemaßnahmen aufgewendeten erheblichen Finanzmittel warten?

Welche Schritte beabsichtigt die Bundesregierung, um die Forderungen der in Frage 38 erwähnten Gemeinden zu erfüllen?

Ich glaube, beide Fragen können zusammen beantwortet werden. — Bitte, Herr Staatssekretär, zur Beantwortung!

**von Hase**, Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Der Bundesregierung ist bekannt, daß **Randgemeinden** des von der amerikanischen Luftwaffe genutzten **NATO-Flugplatzes Hahn** sowie der dazugehörigen **Truppenunterkunft und Wohnsiedlung Erstattungsansprüche** gegen den Bund wegen Randschäden geltend gemacht haben.

Der Herr Parlamentarische Staatssekretär des Bundesministers der Verteidigung hat bereits dem Herrn Abgeordneten Dröscher auf eine entsprechende Frage in der Fragestunde der vergangenen Woche am 19. Januar 1968 mitgeteilt, daß Erhebungen über Art und Umfang der Randschäden eingeleitet worden sind.

Hierbei hat sich ergeben, daß der im Auftrag des Amtes Büchenbeuren von einem Ingenieurbüro aufgestellte Entwurf für eine Sanierung der Oberflächen- und Schmutzwasserableitung nur die Abhilfemaßnahmen außerhalb des Flugplatzes enthielt.

Die Landesbauabteilung in Mainz wurde deshalb angewiesen, die Untersuchungen auch auf die militärischen Anlagen innerhalb des Flugplatzes einschließlich der Truppenunterkunft und der US-Wohnsiedlung auszudehnen, um weitere Schäden durch größere Abwassermengen, insbesondere Verseuchungen durch öl- und treibstoffhaltige Abwasser, zu unterbinden.

Diese umfangreichen und zeitraubenden Untersuchungen, die auch erforderlich sind, um eine Mitfinanzierung durch die NATO und die amerikanische Luftwaffe zu erreichen, werden voraussichtlich Anfang März 1968 abgeschlossen sein. Die im Rahmen der Untersuchungen von der Finanzbauverwaltung ausgearbeiteten Bauunterlagen sollen anschließend in einem Ortstermin mit allen Beteiligten erörtert werden. Dabei sollen auch die Schadensersatzforderungen der Randgemeinden im einzelnen geprüft und — soweit sie begründet sind — so schnell wie möglich abgewickelt werden.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Schmitt-Vockenhausen.

**Schmitt-Vockenhausen** (SPD): Herr Staatssekretär, nachdem Sie in der Antwort dankenswerterweise deutlich gemacht haben, daß die Gemeinden ja schon lange warten: Gibt es — wenn sich das verzögern sollte — eine Möglichkeit, zumindest in unbestrittenen Fällen Vorauszahlungen zu leisten? Denn die Gemeinden warten natürlich wirklich dringend auf Zahlungen.

**von Hase**, Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich darf darauf hinweisen, Herr Abgeordneter, daß in der Sache auch noch zwei Prozesse anhängig sind, die zunächst in einem Falle unterbrochen worden sind, was durchaus im Sinne der Absicht meiner Antwort hier liegt, weil eben die Sache zwischenzeitlich geklärt werden kann. Ich möchte keine rechtsverbindliche Antwort geben, ob eine Vorauszahlung in sicheren Fällen möglich ist. Ich werde diese Frage aber prüfen lassen, weil ich Verständnis dafür habe, daß die Gemeinden bald berechnete Ansprüche erfüllt sehen möchten.

(D)

(A) **Vizepräsident Dr. Mommer:** Keine weitere Zusatzfrage. Ich rufe die Fragen 40, 41 und 42 des Herrn Abgeordneten Dr. Schulze-Vorberg auf:

Wie beurteilt die Bundesregierung offiziöse Meldungen, daß die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten von Amerika entschlossen sind, umfangreiche Raketenabwehrsysteme aufzubauen?

Welche Konsequenzen ergeben sich nach Auffassung der Bundesregierung für die Sicherheit Westeuropas aus dem Aufbau der Raketenabwehrsysteme durch die beiden Weltmächte?

Ist nach den Erkenntnissen der Bundesregierung eine eindeutige wissenschaftlich-militärische Unterscheidung zwischen atomaren Angriffs- und reinen Verteidigungswaffen heute schon möglich?

Ich glaube, auch diese Fragen können zusammen beantwortet werden, Herr Abgeordneter. — Bitte, Herr Staatssekretär!

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Der amerikanische Verteidigungsminister MacNamara hat am 18. September vorigen Jahres den Beschluß seiner Regierung bekanntgegeben, ein begrenztes **Raketenabwehrsystem** in den Vereinigten Staaten zu errichten, das in erster Linie zum Schutz gegen Angriffe der Volksrepublik China erforderlich sei. Als weiterer Zweck dieses mit dem Namen „Sentinel“ bezeichneten Systems, das 1974 voll einsatzfähig sein soll, wird die Notwendigkeit angegeben, die Überlebensfähigkeit der Minuteman-Raketen, also der interkontinentalen Raketen, auch gegenüber sowjetischen Angriffen zu erhalten. Die sowjetische Raketenverteidigung dürfte, soweit bisher bekannt, vornehmlich für den Schutz großer Städte und Industriezentren bestimmt sein. Es wird angenommen, daß ein solches System bei Moskau im Bau ist und in diesem Jahr einsatzfähig sein könnte.

(B)

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß die Bundesrepublik als Mitglied der NATO an der laufenden Beobachtung, die die NATO dem Raketenabwehrproblem zuteil werden läßt, teilnimmt.

Die NATO beschäftigt sich, wie ich eben schon sagte, laufend eingehend mit diesem Problem. Ich darf darauf hinweisen, daß mein Vorgänger, Staatssekretär Carstens, nach der Tagung der sogenannten Nuklearen Planungsgruppe, die im vorigen Jahr in Ankara stattfand, auch dem Verteidigungsausschuß zu dem Thema Raketenabwehrsystem berichtet hat.

Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß der militärische Wert eines möglichen europäischen Raketenabwehrsystems bisher relativ gering eingeschätzt wird. Die Kosten würden etwa 10,3 Milliarden Dollar betragen.

Schließlich möchte ich in Zusammenfassung der Beantwortung Ihrer drei Fragen noch sagen, Herr Abgeordneter, daß — um auf Ihre letzte Frage einzugehen — nach den Erkenntnissen der Bundesregierung eine eindeutige wissenschaftlich-militärische **Unterscheidung zwischen atomaren Angriffs- und reinen Verteidigungswaffen** heute noch nicht möglich ist.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Schulze-Vorberg.

**Dr. Schulze-Vorberg** (CDU/CSU): Hält die Bundesregierung es für wichtig, für den Fall, daß eine klare Unterscheidung möglich wäre, für Europa eine Option zu bewahren, daß solche reinen Verteidigungsanlagen in Europa und für Europa geschaffen werden können?

(C)

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich glaube, daß das ein sehr wichtiger Punkt ist. Auch die Bundesregierung hat dieser Frage schon ihre Aufmerksamkeit gewidmet. Zum mindesten muß sichergestellt werden, daß in dem Maße, in dem es möglicherweise nicht zu einer Ausrüstung auch mit rein defensiven atomaren Waffen kommen kann, die Schutzverpflichtung durch die Atommächte wächst.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Noch eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schulze-Vorberg.

**Dr. Schulze-Vorberg** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie sagen, daß der militärische Wert solcher reinen Sicherungsanlagen für Westeuropa gering veranschlagt wird. Hält es die Bundesregierung daher nicht für zwingend, ihre gesammelte Aufmerksamkeit auf diese Entwicklung zu richten, da sowohl die Vereinigten Staaten wie die Sowjetunion darangehen, für ihre Territorien und ihre Bevölkerung solche unerhört aufwendigen Anlagen zu erstellen?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich darf zunächst noch einmal unterstreichen, Herr Abgeordneter, daß nach dem derzeitigen Erkenntnisstand die Abwehrkraft relativ gering ist. Das kann sich selbstverständlich ändern und ist von der entsprechenden technischen Entwicklung abhängig. Zweitens wiederhole ich, daß diesem Thema selbstverständlich von seiten der Bundesregierung größte Aufmerksamkeit entgegengebracht wird. Das beweist auch schon die aktive Teilnahme der Bundesrepublik in der Nuklearen Planungsgruppe, in der sie ständiges Mitglied ist.

(D)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Dritte Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schulze-Vorberg.

**Dr. Schulze-Vorberg** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung angesichts der Tatsache, daß es ein amerikanisches System gibt, an dem wir nicht beteiligt sind, und daß es auch ein sowjetisches System gibt, an dem wir ebenfalls nicht beteiligt sind, nicht der Meinung, daß unter den unmittelbar betroffenen Staaten in Westeuropa und sogar darüber hinausgreifend die Frage diskutiert werden könnte und sollte, ob und wie die dazwischenliegenden Gebiete zu schützen sind?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich glaube, daß zunächst einmal Verteidigungsüberlegungen von diesem Ausmaß und dieser Größenordnung in dem Bereich der NATO diskutiert werden sollten. Sollte sich dabei ergeben, daß Spezialüberlegungen für europäische Bereiche angestellt werden müssen, werden die ent-

**Staatssekretär von Hase**

(A) sprechenden Schritte hierzu unternommen werden können. Ich möchte aber sagen, daß nach dem jetzigen Stand für diese Dinge primär die Nato zuständig ist.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Kliesing.

**Dr. Kliesing** (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist der Bundesregierung bekannt, daß ein großer Teil der internationalen Militärwissenschaft den Aufbau von Antiraketen-Raketen-Systemen durch die beiden Supermächte so beurteilt, daß dadurch eine gefährliche Herabsetzung des Risikos des ersten Schlages eintreten würde, und teilt die Bundesregierung diese Auffassung?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Bisher ist nach dem Erkenntnisstand eine derartige Situation noch nicht in Sicht, weil ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß diese Raketenabwehrsysteme nur zur Abwehr gegenüber dem chinesischen Raketenpotential geeignet sind. Es gibt nach unseren Erkenntnissen offenbar noch kein voll und sicher wirksames Raketenabwehrsystem gegen die augenblickliche Raketenrüstung der beiden Superraketenmächte Sowjetunion und Vereinigte Staaten von Amerika.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine zweite Frage, Herr Dr. Kliesing.

(B) **Dr. Kliesing** (Honnef) (CDU/CSU): Würde die Bundesregierung bereit sein, unter den von mir genannten besonderen Aspekten die Entwicklung sorgfältig zu beobachten und gegebenenfalls im NATO-Rat daraus die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Die Bundesregierung hält es für ihre Pflicht, das zu tun.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Herr Schulze-Vorberg, Sie haben noch zwei Fragen. Bitte!

**Dr. Schulze-Vorberg** (CDU/CDU): Herr Staatssekretär, gerade im Anschluß an die Erwägung, daß solche Abwehrsysteme den „Vorteil“ — wenn man das in Anführungszeichen sagen darf — des ersten atomaren Schlages wieder erhöhen, möchte ich fragen: Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, gemeinsam mit den anderen europäischen Staaten darauf hinzuwirken, daß wir nicht gezwungen sind, in Europa atomare Verteidigungsanlagen aufzubauen, sondern daß im Gegenteil die beiden Supermächte darangehen, ihre atomaren Angriffswaffen einzuschränken? Gibt es dafür Ihrer Meinung nach Anzeichen?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich darf zunächst wiederholen: die Raketenabwehrsysteme werden von ame-

rikanischer Seite auch damit begründet, daß das Offensivpotential, also in diesem Fall die Minuteman-Rakete, für den atomaren Gegenschlag erhalten bleibt. Zum anderen ist es selbstverständlich schon wegen der geographischen Lage der Bundesrepublik und Europas notwendig, daß über den von Ihnen angeschnittenen Fragenkomplex in der Bündnisgemeinschaft und insbesondere mit den Vereinigten Staaten gesprochen wird. (C)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine letzte Frage, Herr Schulze-Vorberg.

**Dr. Schulze-Vorberg** (CDU/CSU): Darf ich schließlich noch fragen, Herr Staatssekretär, ob diese Themen, die durch meine Fragen hier angeschnitten sind, schon Gegenstand deutsch-französischer Erörterungen geworden sind. Beide Regierungen haben ja in Aussicht genommen, Fragen von gemeinsamem militärischem Interesse gemeinsam zu erörtern.

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich glaube, daß ein weiterer Bereich der Entwicklung auf dem atomaren und auf dem Raketengebiet, was die Beurteilung sowohl des Feindpotentials als auch des eigenen Potentials anlangt, mit zu dem Themenkreis gehört, der in der gemeinsamen deutsch-französischen Studie für die Entwicklung in den 70er Jahren behandelt wird.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe die Frage 43 des Herrn Abgeordneten Porsch auf: (D)

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um zu verhindern, daß in Zukunft weiterhin Munition außerhalb des Bombenabwurfplatzes in Siegenburg im Staatsforst niedergeht und dort die Bevölkerung gefährdet?

Ist der Fragesteller im Saal? — Ja. Bitte, Herr Staatssekretär!

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Die Bundesregierung hat eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Zunächst hat der Bundesminister der Verteidigung, nachdem ihm Geschoßeinschläge außerhalb des **Luft-Boden-Schießplatzes Siegenburg** bekanntgeworden waren, zum Schutz der Bevölkerung nur noch begrenzte Übungseinsätze zugelassen. Schießübungen, bei denen weite Streuungen auftreten können, wie z. B. Schießen mit Bordwaffen und Bombenwurf aus dem Sturzflug, wurden untersagt. Außerdem wird zur Zeit erprobt, ob für Sichtbombenflug die Anflugsektoren geändert werden können.

Da die Verwaltung des Platzes aber in amerikanischen Händen liegt, ist der Bundesminister der Verteidigung bei seinen Bemühungen auf Zusammenarbeit mit der US-Luftwaffe angewiesen. Diese ist jedoch ebenfalls bemüht, eine Gefährdung der Bevölkerung auszuschließen.

Ferner ist das Ministerium bestrebt, die Flugdisziplin zu steigern. Die Geschwader sind angewiesen, alle Flugzeugführer vor Beginn des Schießbetriebes besonders zu belehren, und zwar 1. über die Einhaltung der Ausführungsbestimmungen für

**(A) Staatssekretär von Hase**

die einzelnen Waffendisziplinen, 2. über die Einhaltung der sogenannten Schießplatzrunde und der Anflugrichtung.

Schließlich hat sich der Bundesminister der Verteidigung an den Ministerpräsidenten Dr. Goppel gewandt und um Unterstützung bei der Beschaffung von Ersatzgelände bzw. bei der Erweiterung des Sicherheitsbereiches Siegenburg gebeten.

Bis Ersatzgelände zur Verfügung steht — erfahrungsgemäß ist das, wenn es überhaupt dazu kommt, ein sehr mühsamer und langwieriger Prozeß —, ist die Nutzung von Siegenburg in dem beschriebenen Umfang sowohl für die Vereinigten Staaten als auch für die deutsche Luftwaffe unbedingt erforderlich, um die Einsatzbereitschaft der fliegenden Verbände zu erhalten.

Ich darf hier darauf hinweisen, daß Siegenburg der einzige Luft-Boden-Schießplatz im süddeutschen Raum für die deutsche Luftwaffe ist und der einzige Luft-Boden-Schießplatz der US-Luftwaffe in Europa überhaupt nach dem Rückzug der US-Luftwaffe von den französischen Plätzen. Wer Wert auf den Verbleib amerikanischer fliegender Verbände in unserem Lande legt, muß selbstverständlich auch bestrebt sein, die Einsatzfähigkeit dieser Verbände zu erhalten.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß das NATO-Truppenstatut uns verbindlich verpflichtet, das erforderliche Übungsgelände zur Verfügung zu stellen.

**(B) Vizepräsident Dr. Mommer:** Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Porsch.

**Porsch** (FDP): Herr Staatssekretär, wird die Bundesregierung und vor allem das Verteidigungsministerium auch mit den örtlichen Behörden — Landratsamt Kelheim — und einer Interessenvertretung, die sich in der Zwischenzeit dort gebildet hat, in enger Verbindung bleiben, um zu verhindern, daß es weiterhin möglich ist, durch Abwürfe außerhalb des Übungsplatzes die Bevölkerung zu gefährden?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Das Ministerium steht schon in Verbindung mit diesen Interessengemeinschaften, die sich an die Bundesregierung gewandt haben. Die von mir zitierten Maßnahmen sollen bereits dazu dienen, daß außerhalb des Übungsplatzes keine Einschläge mehr erfolgen.

Ich darf aber darauf hinweisen, daß die amerikanische Luftwaffe ausdrücklich um ein zusätzliches Sicherheitsgelände gebeten hat, um ganz sicherzugehen, daß keine Einschläge außerhalb des Geländes vorkommen. Hierzu steht die Bundesregierung in einem schriftlichen Meinungsaustausch mit dem bayerischen Ministerpräsidenten.

Es ist jedenfalls alles getan, damit — solange die Erweiterung aus Gelände Gründen, welche die bayerische Landesregierung zu vertreten hat, nicht erfolgen kann — die Möglichkeit von Einschlägen außerhalb des Geländes ausgeschlossen wird.

**(C) Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe die Frage 44 des Herrn Abgeordneten Dr. Pohle auf.

Herr Dr. Pohle ist nicht im Saal. Die Frage wird schriftlich beantwortet.

Ich rufe die Frage 45 des Herrn Abgeordneten Schultz (Gau-Bischofsheim) auf:

Gehört es zu den Aufgaben des Militärischen Abschirmdienstes, politische Entwicklungen innerhalb der deutschen Universitäten zu beobachten?

Die Frage wird von Herrn Abgeordneten Jung übernommen. — Bitte, Herr Staatssekretär!

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Es gehört nicht zu den **Aufgaben des Militärischen Abwehrdienstes**, politische Entwicklungen innerhalb der deutschen Universitäten zu beobachten. Es gibt keinerlei Weisungen oder Vorschriften, die eine derartige Aufgabe für den Militärischen Abwehrdienst vorsehen. Der Militärische Abwehrdienst führte und führt deshalb derartige Beobachtungen auch nicht durch.

Ich darf vielleicht mit Ihrer Erlaubnis, Herr Präsident, aus den „Richtlinien über die Aufgaben des Militärischen Abwehrdienstes“ zitieren:

Aufgabe des Militärischen Abwehrdienstes ist es, innerhalb ihres eigenen Bereiches die Bundeswehr in ihrem personellen Bestand — militärisches und ziviles Personal — sowie in ihren Anlagen, Einrichtungen und Gegenständen zu schützen.

**(D) Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Jung.

**Jung** (FDP): Herr Staatssekretär, wären Sie bereit, den Herrn Schultz bekanntgewordenen Vorgang zu überprüfen, wenn Ihnen nähere Unterlagen darüber zugänglich gemacht würden?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Wenn dieser Vorgang in der Tat das Bundesministerium der Verteidigung betreffen sollte, was nach dieser Auskunft nicht der Fall ist, wird selbstverständlich eine Überprüfung eingeleitet. Die Zuständigkeit für einen derartigen Vorgang, den ich im einzelnen nicht kenne, würde bei den Verfassungsschutzämtern liegen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe die Fragen 92 und 93 des Herrn Abgeordneten Schultz (Gau-Bischofsheim) auf:

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß Wertungs- und Eignungskarten zur Beurteilung von Offizieren dann rechtswidrig sind, wenn der betreffende Offizier sie nicht einsehen darf?

Warum hat der Bundesverteidigungsminister angeordnet, daß Wertungs- und Eignungskarten der in Frage 92 bezeichneten Art von dem betreffenden Offizier nicht eingesehen werden dürfen und gesondert von den Personalakten aufzubewahren sind?

Diese Fragen werden auch von Herrn Jung übernommen. — Bitte, Herr Staatssekretär!

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Ich darf mit Ihrer Genehmi-

**Staatssekretär von Hase**

(A) gung, Herr Präsident, die von dem Herrn Abgeordneten gestellten Fragen wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantworten.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Bitte sehr, Herr Staatssekretär!

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Die **Wertungs- und Eignungslisten** sind bereits mit Erlaß vom 20. Oktober 1960 in die Bundeswehr eingeführt worden und haben 1962 die zur Zeit gültige Fassung erhalten. Sowohl der Verteidigungsausschuß als auch der Herr Wehrbeauftragte sind über sie seinerzeit unterrichtet worden. Die Listen sind ein **Hilfsmittel für die Auswahl der Offiziere** durch die Personalabteilung. Sie sind und ersetzen keine Beurteilung, die nur den einzelnen Offizier betrifft.

Die Wertungslisten sind ein Verwendungshilfsmittel, das die Gesamtheit der Offiziere in einen überschaubaren Bereich einbezieht, und sagen aus, wieviel höher zu bewertende Offiziere ein einzelner in seinem Dienstgrad vor sich hat und wie viele weniger hoch zu bewertende Offiziere hinter ihm stehen. Diese Listen sind daher ein Sachvorgang und **nicht ein Bestandteil der Personalakten**. Sie sagen nur etwas aus über die Wertung zueinander, aber nicht über die objektive Wertung des einzelnen Offiziers. Sie unterliegen daher nicht der Eröffnungspflicht des § 29 Abs. 2 des Soldatengesetzes. Ebenso wenig unterliegen sie dem Recht des Soldaten auf Einsichtnahme in seine Personalakte.

(B) Das gleiche gilt für die Eignungslisten, die ihrer Natur nach Verwendungsvorschläge sind.

Die Wertungs- und Eignungskarten bilden die Grundlage der Wertungs- und Eignungslisten.

Die Rechtmäßigkeit der Bestimmungen über die Wertungs- und Eignungslisten bzw. -karten ist seinerzeit, also vor vier Jahren, überprüft und bejaht worden. Es wird jedoch nochmals ein **Rechtsgutachten** erstellt werden.

Diese Listen und Karten sind eine Erleichterung zur Findung der Gerechtigkeit und sollen dazu dienen, daß die Personalabteilung die Institution, also die Bundeswehr, personell optimal bedienen kann. Sie dienen nicht der Sicherstellung einer einzelnen Karriere.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Jung.

**Jung (FDP):** Herr Staatssekretär, ist zu erwarten, daß nach Eingang des Rechtsgutachtens, das Sie soeben erwähnten, die Angelegenheit vom Ministerium noch einmal überprüft wird?

**von Hase,** Staatssekretär des Bundesministeriums der Verteidigung: Wenn das Rechtsgutachten zu dem Schluß kommt, daß die Konsequenzen, die nach den alten Rechtsgrundlagen daraus gezogen worden sind, nämlich daß nach dem von mir soeben angezogenen Paragraphen keine Eröffnung stattzu-

finden hat, nicht richtig sind, dann wird diese Angelegenheit vom Ministerium selbstverständlich noch einmal einer Überprüfung unterzogen. (C)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Zunächst die Frage 46 des Herrn Abgeordneten Jung:

Welche Empfehlungen für das Verhalten von Fußgängern und Kraftfahrern an Fußgängerüberwegen im Winter kann die Bundesregierung geben?

Bitte, Herr Parlamentarischer Staatssekretär!

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, sofern **Fußgängerüberwege**, d. h. Zebrastreifen, im Winter durch Schnee, Eis oder bei unsichtigem Wetter nicht zu erkennen sind, müssen sich Kraftfahrer und Fußgänger besonders umsichtig und rücksichtsvoll verhalten, wie dies den Verkehrsteilnehmern in dem alljährlich neu von Bund und Ländern erarbeiteten Schwerpunktprogramm für Verkehrssicherheit empfohlen wird. Die zuständigen Behörden können die Sicherheit auf den Fußgängerüberwegen durch technische Maßnahmen erhöhen, indem sie z. B. die Überwege durch Warnzeichenbild 4 a der Anlage zur Straßenverkehrsordnung kennzeichnen — Sie kennen das Bild mit dem Fußgängersymbol — oder durch gelbes Flutlicht bei Dunkelheit beleuchten.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Jung! (D)

**Jung (FDP):** Herr Staatssekretär, Sie sagen: sie können. Ist von seiten des Verkehrsministeriums keine Weisung gegeben, daß die Behörden diese Fußgängerüberwege kennzeichnen müssen?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist eine Kann-Bestimmung. Es ist im Interesse der Verkehrssicherheit wünschenswert, daß diese Kennzeichnungen in den nächsten Jahren vorgenommen werden. Aber Sie wissen, daß damit ja für die Straßenbaulastträger auch erhebliche Kosten verbunden sind, so daß das also nicht in einem Winter bzw. in einem Jahr durchgeführt werden kann. Auf die Dauer ist das für die Verkehrssicherheit zweifellos wünschenswert.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Ramms!

**Ramms (FDP):** Herr Staatssekretär, sind Sie nicht meiner Meinung, daß die beste Sicherung der Fußgängerüberwege die **Bedarfsampel** ist?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein, ich bin nicht Ihrer Meinung, Herr Kollege; denn eine Ampel ist nur dann sinnvoll, wenn sie z. B. bei großen Ortsdurchfahrten den Verkehr so regelt, daß keine zusätzlichen Stockungen entstehen. Bei einer Bedarfsampel besteht, wenn sie zwischen zwei Knoten-

**Parlamentarischer Staatssekretär Börner**

(A) punkte einer Straße geschaltet wird, die Gefahr, daß sie eine unverhältnismäßig starke Belästigung des fließenden Verkehrs zur Folge hat. Man muß das sehr nach der Verhältnismäßigkeit der Mittel abwägen. Ich glaube, daß der beste Schutz immer noch die Rücksichtnahme des einzelnen im Verkehr ist, z. B. das defensive Fahren der Kraftfahrer bei entsprechenden Witterungsbedingungen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine zweite Frage, Herr Ramms!

**Ramms (FDP):** Herr Staatssekretär, haben Sie es an den Überwegen noch nicht erlebt, daß die Fußgänger einzeln und nicht in geschlossener Kolonne die Zebrastreifen benutzen und dadurch den Verkehr mehr aufhalten als alle anderen?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich möchte sagen, daß das Gebiet der Verkehrserziehung noch sehr umfangreich ist und daß wir uns alle Mühe geben sollten, dort, wo wir Verantwortung tragen, diese Dinge zu verbessern.

Der von Ihnen zitierte Fall kommt sicher auch vor. Ich möchte aber sagen, daß die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer sich doch korrekt verhält.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe auf Frage 47 des Abgeordneten Dr. Imle; er ist im Saal. — Bitte, Herr Staatssekretär!

(B) Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, aus Gründen der Verkehrssicherheit am Fuße von Glatteis-Warnschildern eine Vorrichtung anzubringen, die beim Absinken der Temperatur und damit auftretender Gefahr von Glatteisbildung das Schild selbst aufleuchten läßt?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das Bundesverkehrsministerium fördert seit mehreren Jahren die Entwicklung von Geräten, die die Gefahr der Glatteisbildung anzeigen. Bei den bisher erprobten Geräten in- und ausländischer Herkunft ist jedoch die Genauigkeit der Anzeige noch nicht ausreichend. Die Verwendung solcher **Glatteiswarngeräte** ist daher an den Bundesfernstraßen noch nicht möglich.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Dr. Imle.

**Dr. Imle (FDP):** Herr Staatssekretär, läßt sich absehen, wann diese Erprobungsversuche wohl beendet sein könnten, und ist Ihnen bekannt, ob im Ausland diese Dinge irgendwie schon funktionieren?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, wir haben einige dieser Geräte getestet. Sie haben bis jetzt eine Genauigkeit von 20 bis 55%. Sie werden mir sicher zustimmen, daß es dann nicht sinnvoll ist, eine Anfertigung dieser Geräte bzw. eine Serienfertigung und den Einbau an Bundesfernstraßen vorzunehmen. Es ist also — um Ihre Frage zu beantworten — notwendig, daß die Hersteller

(C) solcher Geräte Methoden entwickeln, mit denen Glatteis besser anzuzeigen ist, als das heute der Fall ist. Ich darf darauf verweisen, daß das ja nicht nur eine Frage ist, die z. B. mit dem Absinken der Lufttemperatur zusammenhängt, sondern auch mit der Bodenfeuchtigkeit. Deshalb ist es schwierig, solche Geräte zu vertretbaren Preisen herzustellen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe die Frage 48 des Abgeordneten Graaff auf:

Worauf ist es nach Ansicht der Bundesregierung zurückzuführen, daß im Jahre 1967 die Zahl der Verkehrstoten um 600 auf rund 17 500 gestiegen ist, während aus Großbritannien, den USA, Schweden und anderen Ländern ein Rückgang der tödlichen Verkehrsunfälle gemeldet wird?

(Abg. Dr. Imle: Ich übernehme die Frage!)

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, amtliche Unterlagen über die **Unfallopfer des Jahres 1967** in Großbritannien, den USA, Schweden und in der Bundesrepublik liegen bisher noch nicht vor. Gesetzgeberische Maßnahmen und mit hohen Kosten verbundene Aufklärungsaktionen haben in England und Schweden vermutlich die Unfallsituation günstiger beeinflußt als bei uns. Die für die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik zuständigen Bundes- und Landesminister haben im November 1967 eine wesentliche Erhöhung der Mittel für die Verkehrserziehung und -aufklärung gefordert, um durch diese Maßnahmen eine Verringerung der Unfälle zu erreichen.

(D) **Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Dr. Imle.

**Dr. Imle (FDP):** Herr Staatssekretär, habe ich Sie richtig verstanden, daß auch die Unfallquoten in der Bundesrepublik noch nicht feststehen?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Für 1967 liegen noch keine amtlichen Zahlen vor.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Frage noch.

**Dr. Imle (FDP):** Wie kann in der Öffentlichkeit immer mit 17 500 hantiert werden, wenn noch keine amtlichen Zahlen vorliegen? Dabei gehe ich davon aus, daß es — von der Schwierigkeit abgesehen — bei dieser Zahl auf 10 oder 20 nicht ankommt.

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Es gibt bei dieser dauerlichen Statistik ja auch nichtamtliche Schätzungen und nichtamtliche Angaben anderer Art, so daß die von Ihnen genannten Zahlen bisher sicher durch nichtamtliche Stellen in der Öffentlichkeit diskutiert worden sind; das bestreite ich nicht. Es geht nur darum, daß uns, dem Bundesverkehrsminister, bisher noch keine amtlichen Zahlen vorliegen. Aber die Tendenz, aus der Sie schlußfolgern, daß die Zahl gegenüber dem Vorjahr steigend ist, ist zweifellos richtig.



(A) **Vizepräsident Dr. Mommer:** Die Frage 49 des Abgeordneten Graaff wird auch von Dr. Imle übernommen:

Wie beurteilt die Bundesregierung die Frage einer Mindestgeschwindigkeit auf Autobahnen und sogenannten Schnellstraßen, wie sie jetzt in Belgien vorgesehen ist?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, ich bitte sehr darum, beide Fragen, 49 und 50, wegen der Sachzusammenhänge gemeinsam beantworten zu dürfen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe dann auch Frage 50 auf:

Welche Rückschlüsse auf die angestrebte Vereinheitlichung der Straßenverkehrsordnungen in Europa läßt die bevorstehende Reform der diesbezüglichen belgischen Vorschriften zu?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die in Belgien vorgesehene Regelung wird der angestrebten Vereinheitlichung des Straßenverkehrsrechts in Europa nicht entgegenstehen. Die in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister zusammengeschlossenen Staaten sind vielmehr übereingekommen, nach Abschluß der Weltkonferenz über den Straßenverkehr und über Straßenverkehrszeichen, die im Herbst dieses Jahres in Wien stattfindet, im europäischen Bereich die Straßenverkehrsordnungen noch weitergehend zu vereinheitlichen, als es das Weltabkommen vorsieht. Dies wird auch in der Frage der **Mindestgeschwindigkeit** geschehen.

(B) Der Entwurf unserer neuen Straßenverkehrsordnung enthält bereits ein besonderes Verkehrszeichen für vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeiten. Eine solche Maßnahme kommt in erster Linie dann in Betracht, wenn auf einer Fahrbahn mit drei oder mehr markierten Fahrstreifen für eine Richtung die linken Fahrstreifen dem schnelleren Verkehr vorbehalten bleiben sollen. Dann kann für diese Fahrstreifen eine Mindestgeschwindigkeit vorgeschrieben werden. Problematisch wird es dagegen sein, eine Mindestgeschwindigkeit für die ganze Fahrbahn einer Autobahn oder Bundesstraße anzuordnen, weil dann der schwere oder schwachmotorisierte Verkehr abgedrängt wird. Dies ist nur dort zu vertreten, wo ein leistungsfähiges Straßennetz für die Aufnahme dieses Verkehrs vorhanden ist.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Keine Zusatzfrage. — Ich rufe die Frage 51 des Herrn Abgeordneten Dr. Enders auf:

Ist die Bundesregierung bereit, folgende berüchtigte Gefahrenstellen auf der Bundesstraße 27 zwischen Hünfeld und Bad Hersfeld zu beseitigen:

die sogenannte Todeskurve nördlich von Rothenkirchen, in der sich kürzlich wieder schwere Verkehrsunfälle mit einem Todesopfer ereigneten,

die Einmündung der Ausfahrt der Bundesgrenzschutzunterkunft Bad Hersfeld in die B 27, die keine Einordnungsmöglichkeit für Abbieger bietet und nur geringe Übersicht besitzt,

der ungesicherte Straßenrand entlang der B 27 südlich von Bad Hersfeld, den Angehörige und Bedienstete des Bundesgrenzschutzes sowie deren Familienangehörige als Fußweg von der Kaserne zur Stadt und zurück benutzen müssen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(C) **Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die **gefährliche Kurve nördlich von Rothenkirchen** wird im Zuge des endgültigen Ausbaues der Bundesstraße 27 beseitigt werden. Die Entwurfsunterlagen hierzu sind in Arbeit. Die Auftragsverwaltung des Landes Hessen wird nochmals prüfen, ob zwischenzeitlich eine Verbesserung der Kurve vorgenommen werden kann.

Zu Ihrer zweiten Frage: Der Anschluß der **Unterkunft des Bundesgrenzschutzes** an die **Bundesstr. 27** soll beim endgültigen Ausbau der Bundesstraße verlegt und verbessert werden.

Die Notwendigkeit für die Anlage eines Gehweges zwischen der Unterkunft des Bundesgrenzschutzes und der Stadt Bad Hersfeld ist anerkannt. Zur Zeit werden Verhandlungen über die Finanzierung mit dem Bundesgrenzschutz geführt.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Dr. Enders.

**Dr. Enders** (SPD): Herr Staatssekretär, haben Sie schon ungefähre Vorstellungen, wann mit der Beseitigung dieser Gefahrenstellen gerechnet werden kann?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann Ihnen heute, da die hessische Auftragsverwaltung die Dinge prüft, noch keinen genauen Zeitpunkt angeben. Ich darf Ihnen das aber vielleicht noch schriftlich mitteilen, wenn uns die entsprechenden ergänzenden Informationen zugegangen sind. (D)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Frage 52 des Herrn Abgeordneten Dr. Kliesing (Honnef):

Wieweit sind die Vorbereitungen für den Bau der Südbrücke in Bonn inzwischen gediehen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die brückentechnischen Vorarbeiten zum **Neubau der Südbrücke Bonn** sind abgeschlossen. Die Bauarbeiten wurden im Oktober vergangenen Jahres als Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Die Submission findet am 25. Januar statt. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich im Juni dieses Jahres begonnen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zusatzfrage, Herr Dr. Kliesing.

**Dr. Kliesing** (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, warum wurde — entgegen einer früheren Ankündigung der Bundesregierung — nicht bereits im Spätsommer 1967 mit dem Bau begonnen?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das hängt ausschließlich von technischen Problemen ab, die bei der Erstellung des Entwurfs und der Vorbe-

**Parlamentarischer Staatssekretär Börner**

(A) reitung der entsprechenden Unterlagen notwendigerweise vollständig sein müssen, ehe man an solche Dinge herangehen kann.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zweite Frage, Herr Kliesing.

**Dr. Kliesing** (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wann rechnen Sie nach dem jetzigen Zeitplan mit der Inbetriebnahme der Brücke?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, Herr Kollege, das hängt von vielen Faktoren ab, u. a. auch von dem Ergebnis der technischen Prüfungen, von der Mittelbereitstellung und auch von der Einigung beim Grunderwerb auf beiden Seiten des Brückenkopfes. Ich würde also sagen: Der Bundesverkehrsminister ist wegen der großen Dringlichkeit des Bauvorhabens durchaus bereit, hier alles zu tun, damit dieser Brückenbau so schnell wie möglich vollendet werden kann. Aber Sie wissen selbst, daß ein solches schwieriges technisches Vorhaben eine Bauzeit von bestimmt zwei Jahren haben wird. Ich will mich aber hier nicht rechtsverbindlich festlegen, sondern darf nur darauf hinweisen, daß selbst dann, wenn alles an beiden Ufern völlig glatt geht und die Firmen, was wir hoffen, in diesem Frühjahr anfangen können, immer noch eine Menge Schweiß vergossen werden muß, ehe diese Brücke fertig sein wird.

(B) **Vizepräsident Dr. Mommer:** Zusatzfrage, Herr Josten.

**Josten** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie, da der Bau der Südbrücke hier in Bonn immer auch gleichzeitig mit der Errichtung der Brücke im Raume Remagen in der Diskussion war, auch in dieser Hinsicht heute schon eine so positive Auskunft geben?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich sehe den Kausalzusammenhang, Herr Kollege, den Sie hier konstruieren wollen, leider nicht.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zweite Frage, Herr Josten.

**Josten** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, der Entlastung der B 9 und der B 42, die durch die Südbrücke herbeigeführt wird, dient doch in gleichem Maße — und das ist meine Frage an Sie — sicherlich auch die projektierte Brücke im Raum Sinzig/Remagen?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wie Sie wissen, Herr Kollege, gibt es auf beiden Rheinstrecken noch eine Menge Probleme, die nicht allein durch den Bundesverkehrsminister bereinigt werden können. Ich darf daran erinnern, daß der Ausbau der beiden von

(C) Ihnen genannten Straßen in verschiedenen Ortschaften auf erheblichen Widerstand stößt und daß es mit dem Grunderwerb nicht so einfach ist. Deshalb möchte ich mich heute in dieser Frage nicht festlegen. Das hängt davon ab, wie zügig die Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden können.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Frage 53 des Herrn Abgeordneten Dr. Kliesing (Honnef):

Wann beginnt der Bau der EB 42 im Bereich des Amtes Oberkassel?

Bitte, Herr Staatssekretär!

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Kliesing, den Baubeginn für die EB 42 im Amtsbereich Oberkassel erwarte ich noch im Laufe dieses Jahres. Hierbei ist jedoch Voraussetzung, daß die erforderlichen Grundstücksflächen bis zu diesem Zeitpunkt erworben werden können.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zusatzfrage, Herr Dr. Kliesing.

(D) **Dr. Kliesing** (Honnef) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, könnte man das Verfahren nicht etwas beschleunigen auf Grund der Tatsache, daß es erstens nun fast vier Jahre her ist, daß die zuständigen Gemeindevertretungen zugestimmt haben, daß zweitens die Mehrzahl der Einsprüche, wie mir glaubwürdig versichert wurde, Abzüge von der Matrize darstellen und daß drittens die Bevölkerung an der Hauptstraße in Niederdollendorf und Oberkassel seit langem Gesundheitschädigungen ausgesetzt ist, die einfach nicht mehr zu verantworten sind?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, es wäre sehr reizvoll, die Vorgeschichte dieses Projekts hier noch einmal zu diskutieren. Aber ich bin — sicher mit Ihnen — der Meinung, daß das den Rahmen einer Fragestunde sprengen würde. Ich darf nun darauf hinweisen, daß es die zuständigen Auftragsverwaltungen hier immerhin mit zweitausend Einsprüchen gegen eine einzige Ortsdurchfahrt zu tun hatten. Sie werden zugeben, daß, da wir ja alle rechtsstaatlichen Möglichkeiten achten müssen und achten wollen, die Bewältigung einer solchen Menge von Einsprüchen doch einige Zeit erfordert. Wir hoffen aber, daß sich aus den Gründen, die Sie nannten, bei allen Beteiligten, insbesondere bei den Anliegern, doch die Meinung durchsetzt, daß es besser ist, wenn bald und modern gebaut wird, so daß die heutige Verkehrsbelastung erheblich gemindert werden kann.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Frage 54 des Herrn Abgeordneten Dr. Müller (München):

Entspricht es den Tatsachen, daß die Beschleunigung von F-Zügen der Deutschen Bundesbahn daran scheitert, daß das Bundesverkehrsministerium die Grenze der Höchstgeschwindigkeit nicht erhöhen will?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(A) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, es entspricht nicht den Tatsachen, daß das Bundesverkehrsministerium nicht die **Höchstgeschwindigkeitsgrenzen für F-Züge** erhöhen will.

Die zulässige Geschwindigkeit für Reisezüge ist in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung festgelegt. Sie wurde bei der Neufassung dieser Rechtsverordnung vom Mai 1967 von 140 km/h auf 160 km/h heraufgesetzt. Um Erfahrungen mit höheren Geschwindigkeiten im Regelbetrieb sammeln zu können, wurde der Deutschen Bundesbahn darüber hinaus im Wege der Ausnahmegenehmigung zugestanden, das Trans-Europa-Expres-Zug-Paar "Blauer Enzian" zwischen München und Augsburg mit einer Geschwindigkeit bis zu 180 km/h verkehren zu lassen. Vor der Genehmigung weiterer Geschwindigkeitserhöhungen für den Regelbetrieb sollen die zwischen München und Augsburg gemachten Erfahrungen zunächst ausgewertet werden.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zusatzfrage, Herr Müller.

**Dr. Müller** (München) (SPD): Ist Ihnen bekannt, daß bereits im Jahre 1925 die Deutsche Reichsbahn fahrplanmäßig mit Geschwindigkeiten von 160 km/h gefahren ist?

(B) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist bekannt. Allerdings, Herr Kollege, bezieht sich das auf Strecken, die hinsichtlich ihres Oberbaues und ihrer geographischen Lage nicht unbedingt mit der der genannten Zugverbindung zu vergleichen sind. Ich darf Sie darauf hinweisen, daß das Problem der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb eine sehr große Rolle spielt; denn die Öffentlichkeit würde mit Recht Vorwürfe erheben, wenn sich durch mangelnde Sicherheitsvorkehrungen — z. B. im Signalsystem — bei den hohen Geschwindigkeiten die Zahl der Unfälle vermehren würde. Es handelt sich also nicht nur um die Herstellung eines entsprechenden Gleisbettes auf den befahrenen Strecken, sondern auch darum, daß die modernsten Erkenntnisse der Signaltechnik, wie sie z. B. zwischen München und Augsburg verwertet wurden, auch in dem Bereich dieser Fernstrecken eingeführt werden müssen. Das ist eine Kostenfrage und auch eine Frage der entsprechenden Zuliefererindustrie.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zweite Zusatzfrage.

**Dr. Müller** (München) (SPD): Herr Staatssekretär, ist, zumal während der Verkehrsausstellung bereits fahrplanmäßig mit 200 km/h zwischen München und Augsburg gefahren wurde, die Begründung eines Beamten Ihres Ministeriums gegen eine Erhöhung der Geschwindigkeiten, wie eine Pressemeldung besagt, richtig, es bestünde die Gefahr, daß ein Lastzug die Schranken durchbreche? Da

(C) stelle ich nun die Frage, welches der Unterschied im Falle eines solchen Unglücks wäre, wenn mit 160 oder mit 180 oder 200 km/h gefahren wird.

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Dazu will ich Ihnen sagen, daß der Bremsweg des D-Zugs erheblich länger ist, je höher die Geschwindigkeit ist. Deshalb ist dieses Bedenken, wenn es geäußert wurde, zwar von relativer Bedeutung; aber im Zusammenhang mit der Gesamtfrage, die Sie gestellt haben, muß gesagt werden: die Deutsche Bundesbahn ist bemüht, alle Möglichkeiten, die es technisch gibt und die finanziell verantwortbar sind, zu einer Steigerung der Geschwindigkeiten bei den F-Zügen zu nutzen. Das ist aber ein Programm, das man nicht von heute auf morgen verwirklichen kann, sondern das erhebliche Investitionen erfordert. Ich darf nur darauf hinweisen, daß die Steigerung von Reise- geschwindigkeiten z. B. bei Trans-Europa-Expres-Zügen im Rheinland oder im Mittelgebirge Kurvenbegradigungen und Kurvenüberhöhungen, also Vorkehrungen voraussetzt, deren Kosten in die Millionen gehen. Es muß sehr sorgfältig erwogen werden, ob solche Investitionen im rechten Verhältnis zur Zeitersparnis stehen, die bei einer höheren Geschwindigkeit erzielt werden kann.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe die Frage 55 des Herrn Abgeordneten Fritsch (Deggendorf) auf:

Ist das Raumordnungsverfahren für den Bau der Bundesautobahn Regensburg—Passau abgeschlossen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(D) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das von der Landesplanungsstelle im bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr eingeleitete **Raumordnungsverfahren für den Bau der Bundesautobahn Regensburg—Passau** ist abgeschlossen. Inzwischen wurde das Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 des Fernstraßengesetzes auf Bundesebene eingeleitet.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zusatzfrage, Herr Fritsch.

**Fritsch** (Deggendorf) (SPD): Herr Staatssekretär, werden das nunmehr eingeleitete Verfahren und dessen Abschluß Einfluß auf den Baubeginn haben? Mir liegt eine Äußerung der obersten Baubehörde München vor, die besagt, daß bereits 1969/70 mit dem Bau begonnen werden sollte, im Gegensatz zu Ihrer Äußerung vom 17. November vergangenen Jahres, in welcher Sie in der Fragestunde aussagten, daß voraussichtlich nach 1971 mit dem Bau begonnen werden könne.

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, mit der Bestimmung der Linienführung nach § 16 des Fernstraßengesetzes werden wir eventuell Ende nächsten Monats fertig sein. Den zweiten Teil Ihrer Frage

**Parlamentarischer Staatssekretär Börner**

(A) möchte ich dahin gehend beantworten, daß der Herr Bundesverkehrsminister und auch ich uns mehrfach zu diesem Projekt geäußert haben. Bei diesen Äußerungen haben sich keine neuen Gesichtspunkte für das Bundesministerium für Verkehr ergeben.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Obschon ich aus der Antwort des Herrn Staatssekretärs entnehme, daß Ihre erste Frage zwei Teile enthielt, was nach der Geschäftsordnung nicht sein sollte, haben Sie noch eine Zusatzfrage.

**Fritsch** (Deggendorf) (SPD): Danke sehr, Herr Präsident. Herr Staatssekretär, wie erklären Sie sich dann diese nach Pressemeldungen verbindlichen Äußerungen der obersten Baubehörde, die im übrigen aussagt, daß das Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium ausgezeichnet sei und daß man sich in allen Teilen gegenseitig abstimme?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist richtig. Es gibt ein gutes Einvernehmen. Ob allerdings die von Ihnen genannten Pressemitteilungen diese Interpretation beinhalten, die Sie soeben gegeben haben, vermag ich im Moment nicht zu überprüfen. Ich wäre dankbar, wenn Sie mir die Äußerung der bayerischen obersten Baubehörde zustellen könnten. Uns ist dienstlich davon nichts bekannt.

(B) **Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Unertl.

**Unertl** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist, wenn das Raumordnungsverfahren, wie Sie gesagt haben, abgeschlossen ist, damit zu rechnen, daß wenigstens im Jahre 1969, wie von dem Vorgänger Ihres Ministers, Herrn Verkehrsminister Seeböhm, versichert, mit dem Bau der Autobahnbrücke über die Donau begonnen wird?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Unertl, ich darf in diesem Zusammenhang auf die Äußerungen verweisen, die der Herr Bundesverkehrsminister Leber bei seinem letzten Aufenthalt im Raum Passau gemacht hat. Ich habe schon Herrn Fritsch gesagt: ich habe keinen Anlaß, zu sagen, daß seit dieser Zeit für das Bundesverkehrsministerium neue Gesichtspunkte aufgetreten seien.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe jetzt die Frage 56 des Herrn Abgeordneten Unertl auf:

Trifft es zu, daß die Bundesbahnstrecken zwischen Freyung und Waldkirchen sowie zwischen Waldkirchen und Kalteneck stillgelegt werden sollen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Diese Frage ist noch völlig offen, Herr Kollege, da dem Bundesminister für Verkehr bisher kein Antrag vorgelegt werden

konnte. Mir fehlen also die Detailangaben, die die Voraussetzung für die Beantwortung Ihrer Frage sind. (C)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Unertl.

**Unertl** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist es dann nur eine Erfindung der Presse, wenn dauernd, wie am 16. Dezember 1967 in einem mir vorliegenden Zeitungsbericht, davon die Rede ist, daß **Stilllegungen von Nebenbahnen im Bayerischen Wald** unvermeidlich sind? Und ist der Bundesregierung und Ihrem Hause bekannt, welche Folgen schon die Ankündigung und die nicht erfolgte Dementierung solcher Gespräche auf die Ansiedlung von Betrieben, auf die dort ansässigen Betriebe und deren Arbeitnehmer haben?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich weiß nicht, wer diese Meldungen veranlaßt hat; der Bundesminister für Verkehr jedenfalls nicht. Es ist aber durchaus möglich, daß sich die Deutsche Bundesbahn in dem von Ihnen genannten Raum mit der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit solcher Strecken beschäftigt und daß aus dieser Wirtschaftlichkeitsprüfung solche Schlußfolgerungen, wie Sie sie hier andeuten, durch nicht autorisierte Stellen gezogen worden sind. Ich würde vorschlagen, daß ich jetzt die beiden anderen Fragen beantworte, damit Sie sehen, daß der Bundesverkehrsminister bei der Beurteilung dieser Frage auch noch andere und, wie ich meine, wichtigere Gesichtspunkte als die Wirtschaftlichkeit in die Prüfung einzubringen hat. (D)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Noch eine Zusatzfrage zu Ihrer ersten Frage.

**Unertl** (CDU/CSU): Sie sind doch sicher mit mir der Meinung, daß dieses ganze Dilemma, diese Unsicherheit, zu nichts Gutem führt und daß genau das Gegenteil von dem eintritt, was am vergangenen Freitag in der Konjunkturdebatte in bezug auf die Erschließung und strukturelle Verbesserung dieses Gebietes alle Sprecher im Bundestag gewollt haben?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, es besteht kein Zweifel daran, daß die Bundesregierung das Gebiet des Bayerischen Waldes genauso wie andere schwachstrukturierte Gebiete der Bundesrepublik zu fördern bereit ist und auch in den vergangenen Jahren schon erhebliche Förderungsmittel aufgewendet hat. Die von Ihnen genannte Frage eventueller Streckenstilllegungen ist ein Teilaspekt der Regionalpolitik. Ich glaube, daß wir bei der Behandlung des **verkehrspolitischen Programms** der Bundesregierung ausreichend Gelegenheit haben werden, auf die Gesichtspunkte der Bundesbahn, aber auch auf die politischen Gesichtspunkte der Bundesregierung zu dieser Frage einzugehen. Deshalb bin ich der Meinung, daß die Grundfragen, die von Ihnen hier mit dem Einzelprojekt in Zusammen-

**Parlamentarischer Staatssekretär Börner**

(A) hang gebracht werden, sinnvollerweise bei der Verkehrsdebatte Anfang nächsten Monats erörtert werden sollten.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Rutschke.

**Dr. Rutschke (FDP):** Herr Staatssekretär, stehen Bestrebungen, Stilllegungen von Bundesbahnstrecken vorzunehmen, nicht an sich im Gegensatz zu den Bestrebungen des Planes des Verkehrsministers, die Bundesbahn stärker für den Schwergüterverkehr einzusetzen, und ist es dann nicht ein Widerspruch, wenn Sie Strecken stilllegen, die zu den Betrieben hinführen, die keinen eigenen Gleisanschluß haben, so daß damit die Straßen zusätzlich belastet werden?

**Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr:** Herr Kollege, der Bundesverkehrsminister wird bei der Vorlage des verkehrspolitischen Programms sehr eingehend darstellen, daß hier kein Widerspruch besteht. Bei den genannten Strecken handelt es sich ja um solche, die in der Regel nur noch einen Bruchteil des Verkehrsaufkommens haben, das sie früher einmal gehabt haben, d. h. die verladende Wirtschaft hat sich von ihnen — aus welchen Gründen auch immer — ebenso wie ein hoher Teil des Personenverkehrs abgewendet. Hier muß im Einzelfall geprüft werden, ob eine strukturpolitische Chance besteht, daß man, wenn man die Strecke erhält, z. B. im Zusammenhang mit Industrieansiedlungen mehr Verkehr auf die Schiene lenken kann. Diese Frage ist aber nicht identisch mit der Frage der grundsätzlichen Besserauslastung des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn.

Ich darf Ihnen im Vorgriff auf die Erörterungen im nächsten Monat vielleicht sagen, daß es ja darum geht, das **Grundnetz der Deutschen Bundesbahn** den Bedürfnissen der modernen verladenden Wirtschaft und des Verkehrsnutzers allgemein anzupassen.

Ich will Ihnen das an einem Beispiel erklären. Das heutige Bundesbahnnetz ist ja nicht auf Grund der wirtschaftlichen Schwerpunkte der Mitte des 20. Jahrhunderts, sondern weitgehend aus den Vorstellungen deutscher Kleinstaatfürsten im 19. Jahrhundert entstanden. Hier gilt es, gewisse Korrekturen vorzunehmen, die aus Gründen der politischen Verantwortung bald vorgenommen werden müssen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Meine Damen und Herren, es melden sich mehrere Abgeordnete zu Zusatzfragen. Ich beschränke das Recht auf eine Zusatzfrage.

Bitte, Herr Fritsch!

**Fritsch (Deggendorf) (SPD):** Herr Staatssekretär, gibt es eine Möglichkeit, die Bundesbahndirektionen — zumindest die, die das Zonenrand- und Grenzgebiet betreffen — anzuweisen, der Öffentlichkeit nicht immer wieder solche Meldungen über beabsichtigte Streckenstilllegungen zu unterbreiten, die

dann erhebliche Beunruhigungen in Wirtschaftskreisen, in der Bevölkerung, aber auch bei den Bediensteten der Bundesbahn auslösen und dann zu den Unsicherheiten in diesem Gebiete beitragen, die eben von Herrn Kollegen Unertl erwähnt worden sind?

**Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr:** Herr Kollege, eine solche Bitte ist der Hauptverwaltung bzw. dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn durch den Herrn Bundesverkehrsminister übermittelt worden. Sie ist aber in der Öffentlichkeit auch schon wieder fehlinterpretiert.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Porsch.

**Porsch (FDP):** Herr Staatssekretär, darf ich bei der Auskunft über die Ihnen zuletzt gestellte Frage annehmen, daß mit der Verkehrsdebatte innerhalb kürzester Frist ein Plan bekanntgegeben wird, welche Strecken voraussichtlich stillgelegt werden? Ich glaube nämlich, daß dies für die dort ansässige Industrie von ganz besonderer Bedeutung ist und damit eine bestimmte Lähmung des Willens, zu investieren, beseitigt wird.

**Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr:** Herr Kollege, Sie können sicher sein, daß das moderne Leistungsbild der Deutschen Bundesbahn einschließlich der Korrektur im Streckennetz vom Herrn Bundesverkehrsminister hier in großen Zügen vorgetragen wird und daß die Pläne der Bundesbahn zu dieser Frage dem Hohen Hause so schnell als möglich zugänglich gemacht werden.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Ich rufe jetzt die Fragen 57 und 58 des Herrn Abgeordneten Unertl auf:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß im Falle einer Stilllegung der in Frage 56 erwähnten Strecken mehrmals im Jahr die Kettenfahrzeuge der in Freyung stationierten Bundeswehreinheit über die Straße zum Übungsort transportiert werden müßten und dadurch schwere Straßenschäden entstehen und eine vor wenigen Jahren auf dem Bahnhof Freyung für rund 110 000 DM errichtete Wendeplatte wertlos werden würde?

Wie vereinbart sich eine solche in Frage 56 erwähnte Stilllegung dieser Bahnstrecken mit den geplanten Strukturverbesserungen im Grenzgebiet, und ist damit nicht die vorgesehene und notwendige Ansiedlung von neuen Betrieben und damit die Schaffung neuer Arbeitsplätze überhaupt unmöglich gemacht?

**Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr:** Herr Kollege, ich möchte die Fragen mit Ja beantworten. Sie können sicher sein, daß diese Tatsache beachtet wird, falls ein Stilllegungsverfahren eingeleitet wird.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Unertl.

**Unertl (CDU/CSU):** Herr Staatssekretär, können Sie uns heute oder irgendwann in nächster Zeit einen Zeitplan vorlegen — damit draußen die Unruhe nicht noch größer wird —, aus dem zu erse-

(C)

(B)

(D)

(A) **Unertl** hen ist, was eigentlich in puncto Stilllegungen von Bahnen beabsichtigt ist und ob die seit drei Jahren bereits stillgelegte Bahnstrecke Passau–Oberzell–Wegscheid endlich wieder einmal in Betrieb genommen wird?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das wird im Zusammenhang mit der Erörterung des verkehrspolitischen Programms geschehen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Keine weitere Zusatzfrage.

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Zu Frage 58. Herr Kollege, diese Frage wird sich gar nicht so stellen. Falls es zu einem Stilllegungsverfahren kommt, wird die Entscheidung — die ja auch eine Ablehnung der Stilllegung sein kann — der besonderen Lage des Grenzlandes Rechnung tragen. Wegen der besonderen Stellung des Zonenrandgebietes ist im verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung vorgesehen, einen interministeriellen Ausschuß der beteiligten Ressorts für die Prüfung der anstehenden Verkehrsprobleme einzusetzen. Dieser Ausschuß wird neben den betriebswirtschaftlichen Untersuchungsergebnissen der Deutschen Bundesbahn vornehmlich die politischen sowie die örtlichen, regionalen und strukturellen Belange eingehend prüfen und einen Entscheidungsvorschlag für die Bundesregierung erarbeiten.

(B)

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Unertl.

**Unertl** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, darf ich dann Ihre Antwort so verstehen, daß man an Stilllegungen nicht herangeht oder erst dann herangeht, wenn endlich in diesem Raum Ersatzstraßen gebaut sind, die dann auch den Anforderungen des Verkehrs gewachsen sind?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das steht in engem Zusammenhang. Die Bundesregierung sieht hier den Zusammenhang des Ausbaues des Straßennetzes, wenn bestimmter Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert werden muß, und sie ist bereit, zusammen mit den Ländern die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Frau Abgeordnete Griesinger hat sich mit schriftlicher Beantwortung ihrer Fragen — 59 bis 61 — einverstanden erklärt. Die Antworten liegen noch nicht vor. Sie werden nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Nun die Fragen 62 und 63 des Herrn Abgeordneten Strohmayer:

Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die sogenannte Trennwandverordnung für Taxen und Mietwagen so geändert werden sollte, daß ein generelles Verbot für die Benutzung der Beifahrersitze in Taxen und Mietwagen ausgesprochen wird?

(C) Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Bundesverbandes des Mietwagengewerbes, daß die derzeitige Trennwandverordnung unvollkommen ist, solange auf Beifahrersitzen Fahrgäste Platz nehmen dürfen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die Bundesregierung ist nicht der Ansicht, daß die sogenannte **Trennwandverordnung** in dem angefragten Sinne geändert werden sollte. Sie hätte dies sonst ja bereits beim Erlaß der Verordnung berücksichtigen müssen. Für Kraftdroschken besteht eine Beförderungspflicht (§ 22 Personenbeförderungsgesetz); sie erstreckt sich auf alle Fahrgastplätze. Der Fahrgast hat allerdings keinen Anspruch auf einen bestimmten Sitzplatz, d. h. der einzelne Fahrgast kann den Platz neben dem Fahrer nicht beanspruchen. Im übrigen kann der Fahrer eine Beförderung allgemein ablehnen, wenn ihm dies aus Gründen der Sicherheit geboten erscheint.

Für Mietwagen besteht keine Beförderungspflicht. Der Fahrer kann also auch Beförderungen in vollem Umfange ablehnen. Dies wird er besonders dann tun, wenn er glaubt, daß ihm von den Fahrgästen Gefahr droht.

Ein Verbot der Beförderung auf den Beifahrersitzen würde weitere Eingriffe in die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen bedeuten. Aus diesem Grunde ist bei Beratung der Verordnung von einem Verbot abgesehen worden.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage, Herr Strohmayer. (D)

**Strohmayer** (SPD): Herr Staatssekretär, aus Ihren Ausführungen kann ich also entnehmen, daß die Bundesregierung nicht gewillt ist, den Beifahrersitz frei zu halten?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein. Ich habe ja darauf hingewiesen, daß, wenn wir das täten, praktisch die wirtschaftliche Ausnutzung des Fahrzeugs um ein Drittel vermindert wäre; denn in der Regel stehen ja drei Fahrgastplätze zur Verfügung.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zweite Zusatzfrage.

**Strohmayer** (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie mir sagen, wie viele Trennwände in Taxen und Mietwagen bereits eingebaut worden sind?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das kann ich Ihnen hier heute nicht sagen; ich bin aber bereit, Ihnen die Angaben schriftlich nachzuliefern. Sie wissen, daß es da Übergangsfristen gibt. Wir müssen uns erst bei den Ländern erkundigen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine weitere Zusatzfrage.

(A) **Strohmayer** (SPD): Herr Staatssekretär, wie würde sich die Bundesregierung verhalten, wenn beispielsweise ein Vorschlag käme, daß der Fahrersitz vollständig, mit zwei Trennwänden, abzuteilen ist, so daß also der Fahrer ebenso sicher wäre, wie wenn der Beifahrersitz frei gelassen würde.

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wir würden einen solchen Vorschlag ernsthaft prüfen. Allerdings glaube ich nicht, daß bei den heutigen Fahrzeugtypen eine solche Regelung die Verkehrssicherheit erhöhen würde.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Zusatzfrage, Herr Schmidt (Kempten).

**Schmidt** (Kempten) (FDP): Herr Staatssekretär, wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß nach den Erfahrungen bei den Taxis, in die bereits eine Trennwand eingebaut ist, die Verkehrssicherheit sowohl infolge Blendung als auch durch Gewichtsverlagerung wesentlich schlechter ist als früher?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wir haben kein Anzeichen, daß eine solche Behauptung zutrifft.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Zweite Frage, Herr Schmidt (Kempten).

(B) **Schmidt** (Kempten) (FDP): Ist es der Bundesregierung nicht bekannt, daß die Trennscheibe beispielsweise das Gegenlicht bei Nacht reflektiert und infolgedessen der Fahrer nicht mehr in der Lage ist, zu sehen, was hinter ihm vorgeht?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Dagegen kann er sich helfen; da gibt es Möglichkeiten, das Glas so zu färben, daß es nicht reflektiert.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Dann kommen wir zur Frage 64 des Abgeordneten Kohlberger.

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich glaube, Herr Präsident, ich habe auf die Frage 63, die zweite Frage des Herrn Abgeordneten Strohmayer noch nicht geantwortet.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Herr Strohmayer war jedenfalls mit der Antwort zufrieden, die Sie gegeben haben.

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Bundesregierung ist sich darüber im klaren, daß **Überfälle auf Taxifahrer** auch durch die sogenannte Trennwandverordnung nicht in vollem Umfange verhindert werden können.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Jetzt haben Sie eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Strohmayer.

**Strohmayer** (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie sagen, wie viele Überfälle durch den Einbau der Trennwand vermieden worden sind?

(C) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das entzieht sich der statistischen Beurteilung des Bundesverkehrsministeriums. Das müssen wir aus der Kriminalstatistik negativ herausfiltern. Ich glaube aber, daß durch den Einbau der Trennscheibe die Möglichkeit für Überfälle schon erheblich zurückgegangen ist. Insbesondere wissen Sie ja aus der Kriminalstatistik, daß in den letzten Jahren doch sehr viele Überfälle auf Taxichauffeure von hinten erfolgt sind und daß z. B. auch Genickschüsse auf den Fahrer abgegeben worden sind. Das ist durch die Trennscheibe sicher erschwert worden.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Jetzt kommen wir zu der Frage 64 des Abgeordneten Kohlberger:

Ist es möglich, daß die für Rentner über 65 Jahre eingeführte verbilligte (50 %) Fahrkarte der Deutschen Bundesbahn auch an erwerbsunfähige Frührentner ausgegeben wird, wenn die Erwerbsunfähigkeit nachgewiesen ist?

Bitte, Herr Staatssekretär!

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Gegenwärtig ist nicht daran gedacht, Herr Kollege, den Personenkreis, der die neue **Fahrpreisvergünstigung** in Anspruch nehmen kann, zu erweitern. Die **Bundesbahn** und die beteiligten **Privatbahnen** wollen sich nach Ablauf der Probezeit, d. h. nach dem 30. April 1968, darüber schlüssig werden, ob und in welcher Form die Fahrpreismäßigung weitergewährt wird.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Kohlberger.

(D)

**Kohlberger** (SPD): Herr Staatssekretär, sehen Sie dann vor, daß im kommenden Winterhalbjahr wieder solche Fahrpreisvergünstigungen eingeführt werden?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Bei der guten Inanspruchnahme, die diese Regelung bisher gefunden hat, ist eine solche Möglichkeit sicher durch die Bundesbahn hinsichtlich ihrer kaufmännischen Auswirkungen zu überprüfen. Das gehört aber mit in den Erfahrungsaustausch, von dem ich soeben gesprochen habe.

**Vizepräsident Dr. Mommer**: Eine zweite Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Kohlberger.

**Kohlberger** (SPD): Herr Staatssekretär, wäre es nicht erwägenswert, die **Frührentner** oder andere Personengruppen mit hineinzunehmen, da ihre finanzielle Situation doch in der Regel schlechter ist als die der über 65 Jahre alten?

**Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich muß noch einmal auf den Ursprung der Regelung zurückkommen. Es handelt sich hier ja nicht um eine begrüßenswerte sozialpolitische Maßnahme, sondern um die kaufmännische Erwägung der Deutschen Bundesbahn, einen Personenkreis als Nutzer ihres Unternehmens, also als Fahrgäste zu gewinnen, der sonst in der Regel nicht verreisen würde. Die Grund-



**(A) Parlamentarischer Staatssekretär Börner**

auslastung des Unternehmens Bundesbahn, die Zurverfügungstellung der Züge, die die Kosten verursachen, ist gegeben, die Züge müssen nach Plan fahren und sind in dieser Jahreszeit schlecht besetzt. Hier hat man nun versucht, einen Personenkreis hinzuzugewinnen, der eine etwas bessere Auslastung dieses Winterfahrplans möglich macht. Das ist eine rein kaufmännische Überlegung.

Nun muß diese Sache aber praktikabel sein. Deshalb hat sich die Bundesbahn entschlossen, es so zu machen, daß die Ausgabe der Karten nicht von der kritischen Prüfung eines Rentenbescheides oder dergleichen abhängig gemacht wird, sondern nur von der einfachen Vorlage des Personalausweises. Alle Regelungen, die außer dem Personalausweis noch die Beiziehung anderer Personenstandsunterlagen, Rentenbescheide usw. zur Folge haben, erhöhen den Verwaltungsaufwand der Deutschen Bundesbahn und sind deshalb, so verständlich sozialpolitisch ein solcher Vorschlag auch wäre, hinsichtlich der kaufmännischen Auswirkung problematisch.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Es folgt die Frage 65 des Herrn Abgeordneten Schmidt (Kempten):

Welche Konsequenzen gedenkt die Bundesregierung aus der Tatsache zu ziehen, daß bei dem Anfang Januar auf dem Flugfeld des Flugplatzes Hamburg-Fuhlsbüttel durch den im letzten Moment verhinderten Zusammenstoß zweier landender bzw. startender Maschinen deutlich wurde, daß das augenblickliche Flugsicherungssystem der Entwicklung und Ausweitung der zivilen Luftfahrt in keiner Weise mehr gerecht wird?

(Ein Abgeordneter meldet sich zu einer Zusatzfrage.)

**(B)**

— Ich war schon weiter, es tut mir leid. — Bitte, zur Beantwortung der Herr Staatssekretär!

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ursächlich für den Vorfall, den Sie ansprechen, Herr Kollege, war allein das Fehlverhalten eines der beiden beteiligten Flugzeugführer. Ein Zusammenhang mit dem augenblicklichen **Flugsicherungssystem** bestand nicht. Für die Bundesregierung besteht daher kein Anlaß, aus diesem Vorfall Konsequenzen in bezug auf die Flugsicherung zu ziehen.

Zur Zeit wird geprüft, welche Maßnahmen gegen den Luftfahrzeugführer einzuleiten sind.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schmidt (Kempten).

**Schmidt** (Kempten) (FDP): Herr Staatssekretär, muß ich aus Ihrer Antwort entnehmen, daß Sie die augenblickliche Situation der Flugsicherung als gut ansehen, obwohl nach zumindest nicht ganz unobjektiven Meldungen feststeht, daß nur noch etwa jede vierte Maschine im deutschen Luftraum erfaßt werden kann?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, Ihre Frage bezog sich auf einen besonderen Vorfall und

nicht auf die allgemeine Problemstellung der Flugsicherung. Die Flugsicherung ist, wie Sie wissen, zur Zeit Gegenstand eines Berichts der Bundesregierung, der dem Verkehrsausschuß der Bundestages vorliegt und dort beraten wird.

Ich gebe Ihnen zu, daß alles getan werden muß, um angesichts des wachsenden Luftverkehrs die entsprechenden notwendigen Regelungen in der Flugsicherung weiter zu vervollkommen. Ihre Angaben, die Sie soeben gemacht haben, kann ich hier im Augenblick nicht nachprüfen. Aber ich darf Ihnen sagen, daß sich der Vorfall, auf den Sie sich beziehen, bei völlig intakten Flugsicherungseinrichtungen ereignet hat. Es handelt sich darum — gestatten Sie, Herr Präsident, daß ich das näher ausführe, weil es für die Klärung des Sachverhalts wichtig ist —, daß eine Boeing 727 einer amerikanischen Luftverkehrsgesellschaft und eine Convair der Deutschen Luft Hansa beteiligt waren. Die Bewegungsabläufe erfolgten auf den beiden sich kreuzenden Bahnen des betreffenden Flughafens. Die Boeing 727 war von der Flugsicherung angewiesen worden, sich in Startposition zu begeben und dort zu halten. Obwohl diese Anweisung von dem Flugkapitän bestätigt worden war, leitete dieser den Startvorgang ohne Starterlaubnis ein. Gegen solche Dinge können Sie natürlich auch das beste Flugsicherungssystem nicht als Argument benutzen. Das ist menschliches Fehlverhalten. Das wollte ich bei dieser Gelegenheit nur darstellen.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Zweite Zusatzfrage, Herr Schmidt (Kempten).

**(D)**

**Schmidt** (Kempten) (FDP): Herr Staatssekretär, wäre es, wenn der Vorfall so lag, nicht zweckmäßiger gewesen, die daraus entstehende Unruhe, die in sehr deutlichen Presseartikeln zum Ausdruck kam, sofort durch eine gewisse Klarstellung zu korrigieren?

**Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Wir haben den Eindruck, daß das teilweise auch geschehen ist. Wir können natürlich nicht jeder Zeitung — das liegt auch im Interesse der Untersuchung, die hier durchgeführt wird — unsere internen Unterlagen zur Verfügung stellen, solange die Untersuchung nicht abgeschlossen ist. Aber wenn das hier im Parlament gefragt wird, muß ich Ihnen genau sagen, wo der Grund lag; es war hier eindeutig menschliches Fehlverhalten.

**Vizepräsident Dr. Mommer:** Meine Damen und Herren, die Fragestunde ist beendet.

Damit sind wir am Ende der heutigen Tagesordnung. Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestages auf Freitag, den 26. Januar 1968, 9 Uhr, ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 15.03 Uhr.)



(A)

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

Abgeordnete(r) beurlaubt bis einschließlich

Dr. Achenbach *	26. 1.
Dr. Aigner *	26. 1.
Frau Albertz	26. 1.
Dr. Apel *	26. 1.
Arendt (Wattenscheid)	17. 2.
Dr. Arndt (Berlin/Köln)	26. 1.
Dr. Artzinger *	26. 1.
Bading *	26. 1.
Dr. Becher (Pullach)	31. 1.
Behrendt *	26. 1.
Bergmann *	26. 1.
Dr. Birrenbach	24. 1.
Blachstein	26. 1.
Böhm	27. 1.
Buchstaller	26. 1.
Dr. Burgbacher *	26. 1.
Cortier *	26. 1.
Deringer *	26. 1.
Dichgans *	26. 1.
Dr. Dittrich *	26. 1.
Dröscher *	26. 1.
Eckerland	16. 2.
Frau Dr. Elsner *	15. 2.
Faller *	26. 1.
Fellermaier *	26. 1.
Dr. Frey	15. 2.
Dr. Furler *	26. 1.
Gerlach *	26. 1.
Haase (Kellinghusen)	26. 1.
Hahn (Bielefeld) *	26. 1.
Hamacher	3. 2.
Hellenbrock	24. 1.
Hölzle	27. 1.
Dr. Hudak	26. 1.

(B)

Abgeordnete(r) beurlaubt bis einschließlich

Illerhaus *	26. 1.
Killat	2. 2.
Klinker *	26. 1.
Frau Kerspeter	24. 1.
Kriedemann *	26. 1.
Frau Dr. Krips	26. 1.
Krug	26. 1.
Kulawig *	26. 1.
Kunze	29. 2.
Lange	24. 1.
Langebeck	31. 1.
Lautenschlager *	26. 1.
Lenz (Brühl)	29. 2.
Dr. Löhr *	26. 1.
Lücker (München) *	26. 1.
Matthöfer	26. 1.
Mauk *	26. 1.
Memmel *	26. 1.
Metzger *	26. 1.
Missbach	26. 1.
Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Möller	16. 2.
Müller (Aachen-Land) *	26. 1.
Niederalt	26. 1.
Prochazka	26. 1.
Rasner	16. 2.
Richarts *	26. 1.
Riedel (Frankfurt) *	26. 1.
Dr. Rinderspacher	26. 1.
Schmidt (Würgendorf)	3. 2.
Dr. Schmidt (Wuppertal)	26. 1.
Springorum *	26. 1.
Dr. Starke (Franken) *	26. 1.
Dr. Süsterhenn	26. 1.

(D)

\*) Für die Teilnahme an einer Tagung des Europäischen Parlaments

