

Deutscher Bundestag

15. Sitzung

Bonn, den 14. Januar 1966

Inhalt:

Fragestunde (Drucksachen V/161, V/167)

Frage des Abg. Opitz:

Bahnhofsgaststätte Saarbrücken

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 593 B

Frage des Abg. Dr. Mommer:

Planungstrasse für die Bottwartalbahn

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 593 C

Dr. Mommer (SPD) 593 D

Frau Griesinger (CDU/CSU) 594 A

Frage des Abg. Dr. Müller-Emmert:

B 270 zwischen Kaiserslautern und Otterbach

. 594 B

Fragen des Abg. Buchstaller:

Rheinbrücke Weißenthurm—Neuwied

. 594 D

Frage des Abg. Dr. Bardens:

Fahrpreisvergünstigungen für Schüler der Abendgymnasien

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 594 D

Dr. Bardens (SPD) 594 D

Dröscher (SPD) 595 A

Börner (SPD) 595 B

Fragen des Abg. Fellermaier:

Streumittel auf Autobahnen und Bundesstraßen

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 595 C

Fellermaier (SPD) 595 D

Welslau (SPD) 596 A

Fragen des Abg. Dr. Hein:

Wildschutzzäune an der Autobahn

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 596 B

Dr. Hein (SPD) 596 C

Ramms (FDP) 596 D

Frage des Abg. Schmitt-Vockenhausen:

Fahrbares Funkfeuer zwischen Möhrfelden und Mönchbruch — Radarlotsenstelle beim FSK/Nahverkehrskontrolldienst

. 597 A

Fragen des Abg. Börner:

Autobahnübergang Hof an der BAB München—Berlin

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 597 B

Börner (SPD) 597 C

Fellermaier (SPD) 598 B

Fragen des Abg. Dr. Martin:

Abwanderung deutscher Wissenschaftler ins Ausland

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Dr. Stoltenberg, Bundesminister . . . | 598 C |
| Dr. Hellige (FDP) | 598 D |
| Dr. Müller (München) (SPD) | 599 A |
| Dr. Lohmar (SPD) | 599 D |
| Schoettle (SPD) | 600 C |

Fragen des Abg. Flämig:

Forschungsprogramm — Deutsches Elektronen-Synchrotron (DESY) in Hamburg-Bahrenfeld

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Dr. Stoltenberg, Bundesminister . . . | 601 A |
| Flämig (SPD) | 601 A |
| Dr. Lohmar (SPD) | 601 C |
| Felder (SPD) | 602 B |

Fragen des Abg. Prochazka:

| | |
|--|--------------|
| Erschwerung der Ausreise von Deutschen aus den deutschen Ostgebieten sowie aus dem Sudetenland, Böhmen und Mähren | 602 C |
|--|--------------|

Nächste Sitzung 602 C

Anlage 603

(A)

(C)

15. Sitzung

Bonn, den 14. Januar 1966

Stenographischer Bericht

Beginn: 9.01 Uhr

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Die Sitzung ist eröffnet.

Die folgende **amtliche Mitteilung** wird ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfragen hat am 12. Januar 1966 mitgeteilt, daß der federführende Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen und der mitberatende Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten die **Verordnung des Rats über die Verlängerung der Geltungsdauer der Verordnung Nr. 88/65/EWG betreffend die Erstattungen bei der Ausfuhr von Schweinefleisch, Eiern und Geflügelfleisch in dritte Länder** zur Kenntnis genommen und keine Bedenken erhoben haben.

(B) Ich rufe als einzigen Punkt der Tagesordnung auf:
Fragestunde

— Drucksachen V/161, V/167 —

Zunächst die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Frage X/8 des Herrn Abgeordneten Opitz:

Ist die Bundesregierung nicht auch der Meinung, daß im Falle Saarbrücken eine Verpachtung der dortigen Bahnhofsgaststätte an einen privaten Pächter den Zielen der Bundesregierung mehr entsprochen hätte als die erfolgte Verpachtung an die Deutsche Speisewagen-Gesellschaft?

Die Frage wird von Herrn Abgeordneten Mertens übernommen. Zur Beantwortung bitte Herr Staatssekretär Seiermann.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn werden zur Zeit von den insgesamt rund 1800 **Bahnhofswirtschaften** nur acht von der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft mbH betrieben. Hierzu gehört seit dem 1. Dezember 1965 auch die Bahnhofsgaststätte Saarbrücken Hauptbahnhof, und zwar deswegen, weil die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft mbH Stützpunkte an den Einsatzbahnhöfen ihrer Speise- und Schlafwagen benötigt, um eine reibungslose und wirtschaftlich planvolle Bedienung dieser Wagen sicherzustellen. Dies gilt u. a. auch für **Saarbrücken Hauptbahnhof**. Deshalb ist gegen diese Ausnahme nichts einzuwenden, da sie den von der Deutschen Bundesbahn zu wahren kaufmännischen Grundsätzen entspricht, die ihr durch Gesetz auferlegt sind.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich rufe die Frage X/9 des Herrn Abgeordneten Dr. Mommer auf:

Ist die Deutsche Bundesbahn bereit, entsprechend der Forderung der Aktionsgemeinschaft **Bottwartalbahn** eine **Planungstrasse** für die Bottwartalbahn auszuweisen, um eine spätere Umspurung auf Normalspur möglich zu machen?

Zur Beantwortung, bitte, Herr Staatssekretär Seiermann.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Wie mir die Deutsche Bundesbahn mitteilt, ist die bestehende Trasse der jetzigen Schmalspurbahn ohne größere Linienverbesserungen für eine Umspurung geeignet. Die zu erwartenden erheblichen Umspurungskosten, etwa 20 Millionen DM, stehen jedoch in keinem Verhältnis zu dem geringen Verkehrsaufkommen auf dem größten Teil der Strecke. Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt deshalb nicht, einer Umspurung der gesamten Schmalspurstrecke näherzutreten. (D)

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage.

Dr. Mommer (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie sich bewußt, daß Sie meine Frage nicht beantwortet haben, die nicht nach der Umspurung, sondern nach der Planungstrasse für eine mögliche spätere Umspurung fragt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, auch eine spätere Umspurung dürfte nicht in Frage kommen. Nach den Feststellungen, die hier vorliegen, ist das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke, sowohl was den Personenverkehr wie den Güterverkehr anbelangt, ganz erheblich zurückgegangen, und zwar so stark, daß sich irgendwelche Investitionen nicht mehr lohnen. Der Personenverkehr wird schienenparallel auf guten Straßen bis Ludwigsburg und Heilbronn durchgeführt, und der Reiseverkehr wird dadurch ortsnäher und zeitlich dichter bedient, als dies auf der Schiene — auch nach einer späteren Umspurung — möglich wäre. Im Güterverkehr hat sich gezeigt, daß das Einzugsgebiet durch die Autobahn mit guten Autobahnanschlüssen so bedient wird, daß auf der Bahn nur ein heute schon ganz minimaler Restverkehr verblieben ist.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine weitere Zusatzfrage.

(A) **Dr. Mommer** (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie sich bewußt, daß, wenn es einen Rückgang auf dieser Strecke gibt, das nicht etwa an der Entwicklung dieses Gebietes liegt, in dem die Bevölkerung seit Kriegsende jährlich um 3 % zunimmt, sondern daran, daß die Bundesbahn dort heute noch eine Strecke betreibt, die in den neunziger Jahren auf Schmalspur gebaut wurde und deren Züge mit der schwindelerregenden Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde daherrasen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, diese Verhältnisse sind mir durchaus bekannt. Aber es läßt sich nicht bestreiten, daß in solchen Gebieten der Verkehr heute besser und zweckdienlicher durch andere Verkehrsmittel bedient wird als durch die Eisenbahn.

(Abg. Dr. Mommer: Leider habe ich keine Zusatzfrage mehr!)

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ja! — Bitte sehr, zu einer weiteren Zusatzfrage Frau Abgeordnete Griesinger.

Frau Griesinger (CDU/CSU): Ist Ihnen bekannt, Herr Staatssekretär, daß im Bottwartal auf Grund der landschaftlichen Verhältnisse die Straßen nicht so ausgebaut werden können, wie dies erforderlich wäre, um den Güterverkehr dieses wichtigen industriellen Gebietes befriedigend abzuwickeln?

(B) **Dr. Seiermann**, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist mir nicht bekannt und widerspricht auch den Angaben, die mir hier vorliegen. Ich will aber diesen Hinweis gern benutzen, um eine Nachprüfung dieser Angaben zu veranlassen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich rufe dann die Frage X/10 des Abgeordneten Dr. Müller-Emmert auf:

Wird der Bundesverkehrsminister darauf hinwirken, daß die Bundesstraße 270 zwischen Kaiserslautern und Otterbach, die in diesem Bereich wegen des starken Pendlerverkehrs ständig so überlastet ist, daß ein zeitweiliger Zusammenbruch des Verkehrs immer droht, entsprechend den dringenden Empfehlungen der Stadtverwaltung Kaiserslautern, der Verwaltung des Landkreises Kaiserslautern und des Vorstandes der Planungsgemeinschaft Mittelpfalz beschleunigt als vierspurige Straße ausgebaut wird?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 6. Januar 1966 lautet:

Ich werde die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz veranlassen, neben der bereits in Auftrag gegebenen Planung für eine Verbindungsstraße zwischen Katzweiler (B 270) und der BAB-Anschlußstelle Kaiserslautern-Mitte gemeinsam mit der Stadtverwaltung Kaiserslautern eine Lösung für den Bau einer 4spurigen Entlastungsstraße zur B 270 im Lautetal näher zu untersuchen und die notwendigen Entwürfe zu erarbeiten. Anhand dieser Unterlagen für die Verbindungsstraße von Katzweiler zur Bundesautobahn und für die Entlastungsstraße im Lauterbachtal wird dann über die Durchführung dieser Maßnahmen in zeitlicher und finanzieller Hinsicht entschieden werden können.

Ich rufe weiter die Fragen X/12 und X/13 des Abgeordneten Buchstaller auf:

Weshalb mußte die Rheinbrücke Weißenthurm-Neuwied zu Beginn der Weihnachtswoche plötzlich gesperrt werden, obwohl

der Industrie und Handelskammer (Außenstelle Neuwied) noch kurz zuvor von der Straßenbaubehörde versichert wurde, vorläufig sei an eine Sperrung nicht gedacht? (C)

Bestehen im Hinblick auf den jetzigen Zustand der Rheinbrücke Weißenthurm-Neuwied Pläne, für den Durchgangs- und Schwerlastenverkehr eine zweite Rheinbrücke zu bauen?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 13. Januar 1966 lautet:

Zu Frage X/12:

Die Anfrage der Industrie- und Handelskammer bezog sich auf die geplante generelle Auswechslung und gleichzeitige Verstärkung der Brückenfahrbahn auf Brückenklasse 60 der DIN 1072. Hierzu wurde der Industrie- und Handelskammer mitgeteilt, daß seitens der Straßenbauverwaltung Überlegungen angestellt werden, wie der Verkehr während dieser Zeit ohne wesentliche Behinderungen aufrecht erhalten werden kann.

Zu Beginn der Weihnachtswoche wurden lediglich Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten an örtlich aufgetretenen Schädstellen der Fahrbahndecke der Brücke ausgeführt, wobei für ca. 100 m Länge einspuriger Verkehr, der durch Ampeln gesteuert wurde, eingerichtet werden mußte. Schon vor den Weihnachtsfeiertagen ist diese Einengung wieder beseitigt worden. Eine Sperrung der Brücke war nicht notwendig und ist auch nicht veranlaßt worden.

Zu Frage X/13:

Planungen für den Bau einer 2. Rheinbrücke im Raume Neuwied werden seit längerer Zeit durchgeführt. Eine Entscheidung über die Lage dieser neuen Brücke, nördlich oder südlich Neuwied, ist noch nicht getroffen worden. Die dabei aufgeworfenen Probleme sind sehr vielschichtig und bedürfen noch weiterer sehr sorgfältiger Prüfung. Jedenfalls sollen diese Fragen so gefördert werden, daß mit dem Bau im 3. Vierjahresplan (1967—1970) begonnen werden kann.

Ich rufe dann die Frage X/14 des Abgeordneten Dr. Bardens auf:

Wie ist es mit der auch in der Regierungserklärung betonten Notwendigkeit der Ausbildungsförderung vereinbar, daß den Schülern der Abendgymnasien für Fahrten mit der Bundesbahn zum Schulort keine Fahrpreisvergünstigungen mehr gewährt werden?

Ich bitte den Herrn Staatssekretär, sie zu beantworten. (D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Bei Festlegung des Personenkreises, der zur Lösung von Schülerfahrkarten berechtigt ist, muß die Bundesbahn auf die Steuer-gesetzgebung Rücksicht nehmen, und zwar auf die Bestimmungen über die Gewährung von Befreiungen und Ermäßigungen bei der Beförderungsteuer. Nach den Bestimmungen des Steuerrechts gehören erwachsene Personen mit eigenem Einkommen, die an Lehrgängen, z. B. am Unterricht der Abendgymnasien, teilnehmen, nicht zu den Schülern, die zur Inanspruchnahme der steuerbegünstigten Schülerzeitkarten berechtigt sind. Wenn allerdings die **Studierenden an den Abendgymnasien** vorübergehend ihren Beruf nicht ausüben, wie dies beim Besuch der Abschlußklasse die Regel ist, entfallen die steuerlichen Bedenken.

Der Tarif der Bundesbahn war bisher — ich gebe das zu — in dieser Beziehung unklar. Die Fahrkartenausgaben verfahren deshalb bei der Ausgabe von Schülerfahrkarten unterschiedlich. Der Tarif wird jetzt in dem Sinne ergänzt, daß Personen, die nicht im Erwerbsleben stehen und Abschlußklassen der Abendgymnasien besuchen, auf Antrag **Schülerzeitkarten und Schülerrückfahrkarten** erhalten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage des Abgeordneten Dr. Bardens.

Dr. Bardens (SPD): Ist Ihnen bekannt, Herr Staatssekretär, daß an einem Teil der sogenannten

Dr. Bardens

- (A) Abendgymnasien auch in den Klassen vor der Abschlußklasse der Unterricht bereits nachmittags um 15 Uhr beginnt, so daß eine regelmäßige Erwerbstätigkeit für die Schüler überhaupt nicht in Frage kommt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Wenn regelmäßige Erwerbstätigkeit nicht in Frage kommt, haben die Schüler nach der jetzt bevorstehenden Neufassung Anspruch auf Schülerkarten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Zu einer weiteren Zusatzfrage Herr Abgeordneter Dröscher.

Dröscher (SPD): Herr Staatssekretär, wenn ich Sie richtig verstanden habe, wird beim Besuch von Abendgymnasien nur dann die Fahrpreismäßigung gewährt, wenn keine volle Beschäftigung vorliegt.

(Staatssekretär Dr. Seiermann: Jawohl!)

Wie vereinbart sich aber die Tatsache, daß nicht einmal die verbilligte Fahrt gewährt wird, mit den grundsätzlichen Forderungen, die doch darauf hinausgehen, alle Fahrten von Schülern zur Schule von einer eigenen Beteiligung freizustellen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist ein sehr erstrebenswertes Ziel, das von uns auch gefördert wird. Aber diese Freistellung kann natürlich nicht zu Lasten der Rechnung der Deutschen Bundesbahn gehen.

(B)

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Börner.

Börner (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich Ihre vorhergehende Antwort so verstehen, daß mit der von Ihnen angedeuteten neuen Tarifregelung alle Bedenken behoben sind, die in der Öffentlichkeit in den letzten Tagen gegen die **27-Jahr-Grenze bei der Fahrpreismäßigung** erhoben wurden? Würde das z. B. bedeuten, daß alle Personen, die auf dem sogenannten zweiten Bildungsweg zur Hochschulreife gefördert werden, die Vergünstigungen, die Sie andeuteten, nunmehr erhalten würden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Diese Frage kann ich im Augenblick nicht beantworten. Ich bin mir nicht ganz im klaren darüber, ob diese 27-Jahr-Grenze in unmittelbarem Zusammenhang mit der fraglichen Tarifstelle steht. Ich werde dies aber prüfen und Sie sofort unterrichten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Herr Abgeordneter Dröscher zu einer zweiten Zusatzfrage.

Dröscher (SPD): Herr Staatssekretär, wären Sie bereit, in den Bereich Ihrer Untersuchung auch die Frage einzubeziehen, ob nicht die Teilnehmer an der neuerdings möglichen Förderung aus dem Fonds der Bundesanstalt — die ja während des Erwerbs-

lebens geschieht — an dieser Verbilligung der Fahrten zum Abendgymnasium teilnehmen können?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich will die Frage gerne prüfen lassen, Herr Abgeordneter.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich rufe die Frage X/15 des Abgeordneten Fellermaier auf:

Bis zu welchem Zeitpunkt kann damit gerechnet werden, daß das Bundesverkehrsministerium im Winter Streusalz mit geringerer Rostwirkung auf Autobahnen und Bundesstraßen verwendet, um die erheblichen Korrosionsschäden an Kraftfahrzeugen zu mindern?

Herr Staatssekretär, bitte!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Frau Präsidentin, wegen des Sachzusammenhangs bitte ich, wenn der Herr Abgeordnete einverstanden ist, die beiden Fragen des Herrn Abgeordneten Fellermaier gemeinsam beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich bin damit einverstanden. Ich rufe deshalb zusätzlich die Frage X/16 des Abgeordneten Fellermaier auf:

Ist dem Bundesverkehrsministerium bekannt, ob die vom ADAC veranlaßten Versuche, weniger aggressive Streumittel zu finden, erfolgreich verlaufen sind?

Bitte schön!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Dem Bundesminister für Verkehr ist bekannt, daß bei einem vom ADAC veranstalteten **Streusalztest** durch Zusätze zum Auftausalz eine **Korrosionsminderung** von Metallen festgestellt wurde. Der ADAC hat seine Untersuchungen aber noch nicht abgeschlossen und auch noch nicht mitgeteilt, mit welchen Zusätzen er seine veröffentlichten bisherigen Ergebnisse bei Laborversuchen erzielt hat. Sobald das geschehen ist, wird geprüft werden, ob diese korrosionsmindernden Zusätze in der Praxis angewendet werden können und wie sich dabei die Wirtschaftlichkeit stellt.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Bitte schön, eine Zusatzfrage!

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, ob in die Untersuchungen auch die Frage mit einbezogen worden ist, inwieweit neue Salze nicht nur auf Straßen, sondern vor allem auf Pflanzen und Abwässer einwirken, nachdem im Lande Hessen durch Streusalzeinwirkung Wasser in der Trinkwasserversorgung verseucht worden ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich habe Ihnen gesagt, daß, sobald bekannt ist, welche Zusätze bei diesen Tests verwendet wurden oder verwendet werden, geprüft wird, ob diese korrosionsmindernden Zusätze in der Praxis angewendet werden können. Ein sehr wichtiger Punkt ist dabei die etwaige schädliche Auswirkung auf den Wasserhaushalt.

(A) **Vizepräsident Frau Dr. Probst:** Eine zweite Zusatzfrage.

Fellermeier (SPD): Werden Sie das Ergebnis dieser Prüfung dann dem Verkehrsausschuß des Hohen Hauses vorlegen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Selbstverständlich.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage.

Weslau (SPD): Herr Staatssekretär, trifft es zu, daß scharfkantiges Streumaterial Verwendung findet, welches auf Landstraßen bei Fahrrädern zu Reifenschäden führt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das kann durchaus einmal vorkommen, Herr Abgeordneter.

Weslau (SPD): Ist Ihnen bekannt, daß in diesem Streumaterial zum Teil sogar eine beträchtliche Menge Glasscherben enthalten ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist mir nicht bekannt.

(B) **Vizepräsident Frau Dr. Probst:** Herr Abgeordneter Weslau, Sie haben bereits zwei Fragen gestellt. Die Sache ist damit erledigt.

Ich rufe die Frage X/17 des Herrn Abgeordneten Dr. Hein auf:

Erkennt der Bund als Straßenbaulastträger der Bundesautobahnen eine Rechtsverpflichtung an, Wildschutzzäune an den durch Wildwechsel gefährdeten Abschnitten der Autobahnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aufzustellen und zu unterhalten?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Frau Präsidentin, ich bitte, auch diese beiden Fragen wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantworten zu dürfen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ja, ich bin damit einverstanden und rufe zusätzlich die Frage X/18 des Abgeordneten Dr. Hein auf:

Kann insbesondere das Problem der Unterhaltung von Wildschutzzäunen dadurch gelöst werden, daß den berechtigten Anliegern zukünftig die Unterhaltung übertragen und der Finanzbedarf hierfür schon bei der Planung in die Gesamtentschädigung durch den Bund einbezogen wird?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Eine Rechtspflicht des Bundes als Straßenbaulastträger, **Wildsperrzäune** an den durch Wildwechsel gefährdeten Abschnitten der Autobahn aufzustellen und zu unterhalten, besteht nicht. Bei den Gefahren durch Wildwechsel handelt es sich nicht um solche, die auf die Art und Beschaffenheit der Straße zurückzuführen sind. Der Kraftfahrer muß beim Durchfahren walddreicher Strecken, besonders bei Dunkelheit oder Nebel, mit dem Ausreten von Wild auf die Fahrbahn rechnen und seine Fahrweise danach einrichten. Ein regelmäßiger und

häufiger Wildwechsel macht allerdings das Aufstellen von Wildwechselwarnschildern notwendig. (C)

Unabhängig von dieser Rechtslage, Herr Abgeordneter, werden Wildsperrzäune schon jetzt versuchsweise an einigen Autobahnstrecken, z. B. an der Hansalinie und im Saarland, errichtet und beobachtet, und zwar zu Lasten des Bundes. Ihr Vorschlag wird geprüft werden, wenn sich nach Auswertung der Versuche ergeben sollte, daß Wildsperrzäune vor allem an den Neubaustrecken der Bundesautobahn aufzustellen wären.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage.

Dr. Hein (SPD): Herr Staatssekretär, die Sicherung des Verkehrs, insbesondere auf unseren Schnellstraßen, liegt zweifellos im öffentlichen Interesse. Wer soll nach Meinung der Bundesregierung Wildsperrzäune finanzieren, wenn nicht die zuständigen Gebietskörperschaften, in diesem Falle also der Bund?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich sagte Ihnen schon, daß im Interesse der Sicherheit des Verkehrs der Bund hier Aufgaben auf sich zu nehmen bereit ist, zu denen er die dazu vorliegende Rechtsprechung sowohl der ordentlichen Gerichte wie auch des Bundesverwaltungsgerichts. Selbstverständlich sind wir bemüht, allen Gefahrenquellen, soweit sie auftreten, zu begegnen und sie zu beseitigen. Wie ich Ihnen gesagt habe, haben wir auch bereits veranlaßt, Versuchsstrecken anzulegen, und wir sind bereit, die daraus notwendigen Folgerungen zu ziehen. (D)

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Herr Dr. Hein zu einer zweiten Zusatzfrage.

Dr. Hein (SPD): Herr Staatssekretär, an dem Autobahnabschnitt Oberhausen-Wesel — das ist die sogenannte Hollandlinie — sind bereits Wildsperrzäune aufgestellt worden. Ich weiß nicht, wer sie finanziert. Ist die Bundesregierung — ohne Anerkennung einer Rechtspflicht — bereit, den restlichen Abschnitt dieser Autobahn, nämlich von Wesel bis zur Landesgrenze, mit Wildsperrzäunen zu versehen, da der Verkehr gerade auf diesem Abschnitt, wie die Polizeiberichte ausweisen, ganz besonders gefährdet ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich will die Frage gern im Benehmen mit der Auftragsverwaltung prüfen lassen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine weitere Zusatzfrage? — Bitte sehr, Herr Abgeordneter!

Ramms (FDP): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß an der eben genannten Autobahn Oberhausen-Wesel im Abschnitt zwischen Wesel und Emmerich seit Eröffnung dieser Autobahn zirka

Ramms

- (A) 90 Rehwildschäden entstanden sind, während an dem geschützten Teil von Wesel nach Dinslaken die Rehwildschäden völlig aufgehört haben?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Mir ist das im Augenblick nicht bekannt. Aber das bezieht sich auf die Zusage, die ich Ihrem Herrn Kollegen gemacht habe. Ich werde die Sache sofort durch die Auftragsverwaltung prüfen lassen.

Ramms (FDP): Darf ich Sie bitten, hiervon dann auch dem Verkehrsausschuß Kenntnis zu geben?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das wird gerne geschehen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich rufe die Frage X/19 des Herrn Abgeordneten Schmitt-Vockenhausen auf:

Ist der Bundesverkehrsminister bereit, probeweise ein fahrbares Funkfeuer zwischen Mörfelden und Mönchbruch und eine besondere Radarlotusstelle beim FSK/Nahverkehrkontrolldienst für die Abflüge nach Norden einzurichten, um abliegende Flugzeuge zwischen den bebauten Gebieten von Mörfelden und Walldorf „hindurchzulenken“?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Bundesministers Dr. Seebohm vom 13. Januar 1966 lautet:

- (B) Im Einvernehmen mit den örtlichen Dienststellen sind für die deutschen Verkehrsflughäfen soweit erforderlich An- und Abflugstrecken festgelegt, die nach Möglichkeit dicht besiedelte Gebiete oder Ortschaften meiden. Im Falle der Abflüge vom Frankfurter Flughafen in nördlicher Richtung ist das Abflugverfahren so geregelt, daß die Luftfahrzeuge sofort nach dem Start in einer Linkskurve den Flughafen südlich umfliegen, dabei Höhe gewinnen und an einer durch eine Funknavigationsanlage gekennzeichneten Stelle den Anflugverkehr zum Flughafen aus dem Osten in einer Höhe von 1000 m überfliegen.

Das Flugverhalten eines Luftfahrzeuges in einer Kurve ist besonders in der Startphase außer vom Typ und Fluggewicht noch von vielen anderen Faktoren abhängig, u. a. den vorherrschenden meteorologischen Verhältnissen. Unter dem Zwang aller einwirkenden Faktoren ist es der Luftfahrzeugführung in der Regel nicht möglich, einen vorgeschriebenen Flugweg in horizontaler oder vertikaler Richtung **genau** einzuhalten, ohne die Flugsicherheit zu gefährden. Der Toleranzbereich der horizontalen Abweichung beträgt mehrere Kilometer. Da die Siedlungsgebiete der beiden Ortschaften Mörfelden und Walldorf nur etwa 1 km voneinander entfernt liegen, kann ein Überfliegen der Ortschaften selbst dann nicht vermieden werden, wenn, wie vorgeschlagen, zur genaueren Kursführung ein ungerichtetes Funkfeuer oder eine sonstige Funknavigationsanlage aufgestellt wird. Hinzu kommt, daß auch bei Anwendung der Funknavigation nicht zu vermeidende navigatorische Toleranzen auftreten, die im vorliegenden Falle mit Sicherheit den gewünschten Erfolg ausschließen.

Die Einrichtung eines besonderen RADAR-Arbeitsplatzes ist wenig sinnvoll, da für diesen Fall die Anzeigegenauigkeit nicht ausreicht, um ein Flugzeug zwischen den eng benachbarten Ortschaften hindurchzuführen. Außerdem wäre es der Flugzeugführung nicht möglich, während der besonders kritischen Abflugphase der Forderung einer Kurskorrektur aus Flugsicherheitsgründen nachzukommen. Es handelt sich also nicht um ein flugnavigatorisches, sondern um ein flugtechnisches Problem.

Ich habe die Bundesanstalt für Flugsicherung gebeten, das Problem im Sinne der Mörfelden-Walldorfer Bevölkerung nochmals sorgfältig zu überprüfen und mir zu berichten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich rufe jetzt die beiden Fragen I/1 und 2 des Herrn Abgeordneten Börner auf, die in Drucksache V/167 enthalten sind:

Ist mit der termingerechten Fertigstellung des Autobahnübergangs Hof an der Bundesautobahn München—Berlin zu rechnen? Treffen die in dem Artikel der „Frankfurter Rundschau“ vom 7. Dezember 1965 erhobenen Vorwürfe über Verzögerungen bei der Fertigstellung des in Frage I/1 genannten Autobahnübergangs durch verschiedene Bundesdienststellen zu?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die auf bundesdeutscher Seite zu erstellenden **Verkehrs- und Abfertigungsanlagen** an der **Saalebrücke bei Hof** im Zuge der Autobahn München-Berlin werden, wie mir berichtet wird, termingerecht fertiggestellt werden.

Bei der Durchführung der Planungen und der Vorbereitung der einzelnen Bauabschnitte hat es wohl gewisse Schwierigkeiten gegeben, besonders beim Grunderwerb. Diese Schwierigkeiten gehen aber nicht über das normale Maß hinaus. Sie sind größtenteils auch beseitigt. Die letzte Schwierigkeit wird in den nächsten Tagen durch die Beendigung des Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige bayerische Behörde bereinigt werden. Dadurch wird also keine Verzögerung für die Verkehrsfreigabe eintreten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Zu einer Zusatzfrage Herr Börner.

Börner (SPD): Herr Staatssekretär, bezieht sich die Zusage auf termingerechte Fertigstellung auch auf alle erforderlichen Nebenanlagen, und würden Sie diesen Termin dem Hohen Hause einmal näher umreißen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich kann Ihnen bestätigen, daß sich diese Zusage auf alle Baubestandteile bezieht bis auf die Fertigstellung des Rasthauses, die erst im Frühjahr 1968 zu erwarten ist, für das aber in (D) der Zwischenzeit eine Behelfsraststätte errichtet wird.

Angaben über die einzelnen Bauabschnitte und die Termine habe ich hier vorliegen. Sie betreffen die Verbesserung der Fahrbahn München—Berlin der Bundesautobahn, die Straßenbauanlagen für die Tankstellen und die Raststätte, die Hochbauten für die Tankstellen und die Rastanlage und den Bau der Abfertigungsanlagen der Finanzverwaltung.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Noch eine Zusatzfrage.

Börner (SPD): Herr Staatssekretär, stimmen Sie mit mir darin überein, daß es notwendig ist, bei Interzonenübergängen alle diese Nebenanlagen im Interesse der Betreuung der Interzonenreisenden möglichst mit der Freigabe der Strecke, in diesem Fall mit der Beendigung der Bauarbeiten an der Brücke, durchzuführen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das wird geschehen, bis wahrscheinlich auf die Fertigstellung des endgültigen Rasthauses. Aber ich glaube, es kann in Kauf genommen werden, daß einige Monate nur eine Behelfsraststätte zur Verfügung steht.

Börner (SPD): Ich hätte gern noch eine Antwort auf die zweite Frage.

(A) **Dr. Seiermann**, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich habe wohl die Frage 2 beantwortet, Herr Abgeordneter, indem ich sagte, daß es bei der Durchführung der Planungen und der Bauvorbereitung der einzelnen Abschnitte gewisse Schwierigkeiten gegeben hat, besonders beim Grunderwerb, daß diese Schwierigkeiten aber beseitigt sind. Die letzte Schwierigkeit wird in den nächsten Tagen durch den endgültigen Planfeststellungsbescheid bereinigt sein.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage.

Börner (SPD): Herr Staatssekretär, würden Sie mit mir darin übereinstimmen, daß in ähnlichen Fällen von gesamtdeutscher Bedeutung wie in diesem Fall des Interzonenübergangs Hof in Zukunft Bundesressorts besser zusammenarbeiten haben, als das in den Darlegungen der „Frankfurter Rundschau“ vom 7. Dezember zum Ausdruck gekommen ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich weiß nicht, woher der Gewährsmann der „Frankfurter Rundschau“ sein Wissen hat. Die Feststellungen meines Hauses haben ergeben, daß es an der interministeriellen Zusammenarbeit auch in diesem Falle nicht gefehlt hat, Herr Abgeordneter.

(B) **Vizepräsident Frau Dr. Probst:** Letzte Zusatzfrage.

Börner (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich dann ihre Ausführungen eben als ein klares Dementi gegen die Vorwürfe auffassen, die hier gegen das Bundesfinanzministerium und gegen das Bundeswirtschaftsministerium erhoben worden sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Jawohl. Ich könnte Ihnen die genauen Daten der Geschäftsbearbeitung seitens des Bundesfinanzministeriums angeben. Sie füllen hier eine Seite. Das Bundesfinanzministerium hat uns einen genauen Bericht mit Tagesangaben für die einzelnen Maßnahmen gegeben. Natürlich liegen manchmal zwischen dem Bericht der Mittelbehörde oder der Ortsbehörde über die Mittelbehörde an die Zentralbehörde einige Monate der Bearbeitung dieses Berichts. Das geschieht aber bei anderen Bauvorhaben auch. Es ist meines Erachtens ungefährlich, wenn von vornherein bei allen Beteiligten der feste Wille besteht, diese Arbeiten fristgerecht zu Ende zu führen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, stimmen Sie mit mir darin überein, daß es besser gewesen wäre, wenn die beteiligten Ministerien im Dezember von sich aus die Dinge richtiggestellt hätten und

nicht erst hier auf die Fragen meines Kollegen Börner? (C)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich weiß es nicht. Vielleicht ist diese Meldung auch nicht so beachtet worden, wie es heute den Anschein hat. Es lagen auch die Feiertage dazwischen. Die Meldung ist, wie ich gerade sehe, vom 17. Dezember.

(Abg. Fellermaier: Vom 7. Dezember!)

Und, Herr Abgeordneter, allen Pressemeldungen dieser Art können wir mit bestem Willen nicht nachgehen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich komme jetzt zum Geschäftsbereich des Bundesministers für wissenschaftliche Forschung und rufe die Frage XII/1 des Herrn Abgeordneten Dr. Martin auf:

Treffen die Feststellungen des Verbandes der Wissenschaftler an Forschungsinstituten zu, wonach in den Jahren 1956 bis 1961, 2120 Wissenschaftler in die Vereinigten Staaten gegangen sind?

Die Frage erhebt sich, ob die Fragen XII/2 und XII/3 gemeinsam mit Frage XII/1 behandelt werden können. Ist Herr Dr. Martin im Saal? — Nein, das ist nicht der Fall. Übernimmt jemand diese Frage?

(Abg. Dr. Hellige: Ja!)

Herr Bundesminister für wissenschaftliche Forschung.

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich beantworte die Frage XII/1 wie folgt. (D)

Die vom Verband der Wissenschaftler an Forschungsinstituten genannte Zahl beruht auf Angaben der National Science Foundation in den USA über die eingewanderten Naturwissenschaftler und Ingenieure. In diesen Angaben sind einerseits die Naturwissenschaftler, nicht dagegen die Wissenschaftler anderer Disziplinen erfaßt. Andererseits sind darin auch die Fachschulingenieure enthalten. Die Angaben der National Science Foundation bedürfen deshalb einer gewissen Differenzierung, um Mißverständnisse zu vermeiden.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Bitte schön, eine Zusatzfrage.

Dr. Hellige (FDP): Herr Bundesminister, teilen Sie die Auffassung der Kultusministerkonferenz, daß die **Abwanderung junger Wissenschaftler ins Ausland** sich im Rahmen eines wünschenswerten wissenschaftlichen Austausches hält?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Wir müssen, glaube ich, Herr Abgeordneter, um diese Frage zu beurteilen, zwischen Austausch und Abwanderung unterscheiden. Der Austausch von Wissenschaftlern mit dem Ausland, insbesondere mit den USA, ist für die Wissenschaft notwendig und daher zu fördern. Es ist klar,

Bundesminister Dr. Stoltenberg

(A) daß auch diese Zahlen in den genannten Statistiken enthalten sind.

Bedenklich ist dagegen eine einseitige Abwanderung, die eine gewisse Größenordnung überschreitet. Insofern zwingen uns diese Zahlen schon, über die Gründe nachzudenken und Vorsorge für eine ausgeglichene Bilanz zu treffen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Herr Dr. Müller (München), eine weitere Zusatzfrage.

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Minister, sind genaue Untersuchungen darüber angestellt worden, welche Ursachen für die Abwanderung maßgebend sind? Sind es nur finanzielle Gründe, oder sind es auch andere Gründe, die etwa in der Organisation der Forschungseinrichtungen liegen?

(B) **Dr. Stoltenberg,** Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Das Bundesministerium, die Kultusministerkonferenz und die gemeinsam eingerichtete neue Vermittlungsstelle für deutsche Wissenschaftler im Ausland haben durch Umfragen bei den Hochschulen und Forschungsinstituten versucht, die Ursachen genauer zu erfassen und zu ergründen. Dabei zeichnen sich vor allem, wie ich glaube, drei Gründe ab, einmal die trotz des Ausbaues unserer Forschungseinrichtungen immer noch besseren Forschungsbedingungen des wissenschaftlich-technischen Personals in sehr vielen Institutionen der USA, zweitens die dort weithin vorhandenen besseren Aufstiegsmöglichkeiten — also Probleme der inneren Organisation der Hochschulen und Forschungstätten — und drittens die insbesondere in den USA gewährte höhere Bezahlung, die in der Regel freier von tariflichen Bindungen ist und auf die allgemeine Bedarfslage und die Spitzenkräfte noch umfassender Rücksicht nimmt. Es sind also, um Ihre Frage genau zu beantworten, verschiedene Ursachen, die hier zusammenkommen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Weitere Zusatzfragen werden nicht gestellt.

Ich rufe dann die Fragen XII/2 und XII/3 des Herrn Abgeordneten Dr. Martin auf:

Ist der Bundesregierung die Zahl der Wissenschaftler bekannt, die in den darauf folgenden Jahren ins Ausland abgewandert sind?

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um der in Frage XII/1 aufgezeigten Entwicklung Einhalt zu gebieten?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich möchte die Frage 2 wie folgt beantworten. Zur Zeit liegen Angaben für die Jahre 1962 und 1963 vor, die ebenfalls von der erwähnten National Science Foundation stammen. Danach sind im Jahre 1962 356 und im Jahre 1963 428 **Naturwissenschaftler und Ingenieure in die USA ausgewandert.** Zahlen für das übrige Ausland liegen nicht vor.

Die Frage 3 beantworte ich wie folgt; ich habe sie im Grunde schon im Zusammenhang mit der Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Müller beantwortet. Die genannten Ursachen für die Abwanderung müs-

sen nicht nur untersucht, sondern durch ein Zusammenwirken der Selbstverwaltungsorgane der Wissenschaft, der Hochschulen der Länder und des Bundes soweit gemildert oder beseitigt werden, daß die genannten Gründe für eine stärkere Abwanderung allmählich entfallen und wir bei dem notwendigen und wünschenswerten internationalen Austausch zu einer ausgeglicheneren Bilanz kommen. Bund und Länder sind bestrebt, gemeinsam die Verhältnisse in Deutschland zu verbessern. Gewisse Fortschritte sind dabei zu erzielen. Die Tendenz, nach Deutschland zurückzukehren, ist in einem gewissen Umfang erkennbar. Die Bundesregierung wird insbesondere um eine **Besserung der Einkommensverhältnisse von qualifizierten Wissenschaftlern und Technikern** bemüht sein.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Bitte schön, eine Zusatzfrage!

Dr. Hellige (FDP): Herr Bundesminister, gehören zu den Anreizen, die Sie den jungen Wissenschaftlern geben wollen, auch finanzielle Maßnahmen etwa der folgenden Art: die Anwendung von Sonderregelungen innerhalb des BAT analog dem SR 2 o bei den Kernforschungseinrichtungen; Zugänglichmachung der Gruppe BAT Ia, die bisher nur für die Mediziner in leitenden Positionen eingesetzt ist, für andere Fakultäten; die Schaffung kurzfristiger Verträge mit sehr hohem Einkommen für höchstbegabte junge Wissenschaftler — die daher besonders „amerikaverdächtig“ sind —? Gehören dazu auch die Einführung des Bewährungsaufstiegs innerhalb des BAT analog der Regelbeförderung bei den Beamten in mehreren Ländern und schließlich die Anpassung der Tätigkeitsmerkmale des BAT überhaupt an die besonderen Verhältnisse innerhalb der Forschung?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Die von Ihnen genannten Möglichkeiten werden zur Zeit innerhalb der Bundesregierung und mit den Ländern geprüft; sie scheinen mir in der Tat weitgehend geeignet zu sein — ohne daß ich damit einem abschließenden Ergebnis vorgreifen möchte —, die Situation zu verbessern. Einige der Beispiele, die Sie genannt haben, z. B. der neue Angestelltentarif bei Kernforschungseinrichtungen sowie Zulagen, vor allem für junge Wissenschaftler in Altersgruppen von 30 bis 40 Jahren, die bereits eingeführt wurden, zeigen, daß diese Bemühungen erste Ergebnisse haben. Der internationale Vergleich macht aber deutlich, daß diese Ergebnisse noch nicht ausreichen und daß wir die Bestimmungen des BAT, vor allem für die jüngeren Wissenschaftler in den Eingangsstellen, aber auch für ausgesprochene Spitzenkräfte, weiter verbessern müssen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Zusatzfrage des Herrn Dr. Lohmar, bitte!

Dr. Lohmar (SPD): Herr Bundesminister, darf ich an Ihre Feststellungen zur Frage 2 des Herrn Kollegen Martin und an Ihre Bemerkung, daß Ihnen

Dr. Lohmar

- (A) Zahlen über die Abwanderung deutscher Wissenschaftler in andere Länder als in die USA nicht zur Verfügung stünden, die Frage knüpfen, warum dies so ist und wann Sie sich in der Lage sehen könnten, eine ergänzende Übersicht über die Zahl der deutschen Wissenschaftler, die in andere Länder gegangen sind, vorzulegen.

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Es gibt, Herr Abgeordneter, einzelne Zahlen; aber es gibt keine Gesamtzahlen. Diese zu ermitteln, ist eine der Aufgaben der schon erwähnten Vermittlungsstelle für deutsche Wissenschaftler im Ausland, die zusammen mit der Kultusministerkonferenz und mit der Bundesregierung Erhebungen durchführt. Natürlich sind wir aber darauf angewiesen, daß die angeschriebenen Forschungsinstitute — die Zahl geht in die Tausende — unsere Fragen beantworten. Wir wissen, daß es auch eine gewisse Abwanderung von Wissenschaftlern und Technikern aus der Wirtschaft gibt; aber wir können in der Wirtschaft niemanden zwingen oder veranlassen, die Frage zu beantworten. Das macht eine lückenlose Statistik schwierig, um die wir aber im Rahmen dieser Möglichkeiten bemüht sein müssen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Weitere Zusatzfrage.

Dr. Lohmar (SPD): Darf ich meine Frage noch einmal präzisieren, Herr Bundesminister. In welchem Zeitraum, glauben Sie, werden Sie zu einem

- (B) Abschluß dieser Erhebungen kommen können?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich vermute, daß uns die laufenden Erhebungen etwa in Jahresfrist ein genaueres Bild geben werden. Daß dieses Bild lückenlos sein wird, ist aus den genannten Gründen nicht sicher.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage, Herr Dr. Müller (München).

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Minister, teilen Sie die Ansicht des Verbandes der Wissenschaftler an Forschungsinstituten, daß ein eigener, besonderer Tarifvertrag notwendig ist, um den Wissenschaftlern in der Besoldung zu helfen?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Die Verhandlungen innerhalb der Bundesregierung und mit den Ländern konzentrieren sich überwiegend auf ein verbessertes System auf der Grundlage des geltenden Tarifvertrags. Die Frage muß aber auch langfristiger geprüft werden, ob wir darüber hinaus zu einer völlig neuen Tarifordnung kommen sollten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine weitere Zusatzfrage, bitte schön!

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Minister, sind Sie auch der Ansicht, daß sowohl die Spitzengehälter

als auch die Anfangsgehälter durchaus dem internationalen Standard entsprechen, daß aber vor allem im sogenannten Mittelbau erhebliche Unterschiede zu den anderen Ländern vorhanden sind? (C)

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich glaube, daß diese Bewertung für die Hochschulen weitgehend zutrifft, während ich bei den nicht hochschulgebundenen Institutionen den Eindruck habe — gerade in der Naturwissenschaft und Technik —, daß auch die Anfangsgehälter im Angestelltentarif nicht mehr dem sehr langen, kostspieligen und komplizierten Ausbildungsweg entsprechen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schoettle, bitte!

Schoettle (SPD): Herr Minister, würden Sie mir zugeben, daß für die Schwierigkeiten, für die Verzögerung der finanziellen Regelungen in diesem Bereich, die ja seit Jahren bekannt sind — Sie wissen es auch aus Ihrer Tätigkeit im Haushaltsausschuß —, in der Hauptsache das Bundesfinanzministerium verantwortlich ist?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich kann dazu nur sagen, Herr Kollege, daß der Haushaltsausschuß des Bundestages die Bundesregierung am 16. Dezember 1964 — erlauben Sie mir die Bemerkung: unter meiner Mitwirkung — aufgefordert hat, einen Bericht über diese Fragen zu geben, und daß ich mit den Beteiligten in den anderen Ministerien bestrebt bin, diesen Bericht mit konkreten Vorschlägen sehr bald vorzulegen. Ich muß aber darauf verweisen — um die anderen hier genannten Ministerien doch in einem richtigen Licht erscheinen zu lassen —, daß wir angesichts der engen Verflechtung zwischen Bund und Ländern und der Tatsache, daß wir Träger vieler gemeinsamer Forschungseinrichtungen von Bund und Ländern in der Kernforschung, in der Luftfahrt und in der Raumforschung sind, nicht allein handeln können, sondern hier im Bundestag insgesamt ein Einvernehmen herstellen müssen, was die Lage nicht gerade erleichtert. (D)

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Herr Dr. Hellige zu einer Zusatzfrage.

Dr. Hellige (FDP): Herr Minister, dürfen wir gewiß sein, daß die Förderungsmaßnahmen, von denen Sie sprechen, nicht nur den zur Zeit stark gefragten Naturwissenschaftlern, sondern der gesamten Wissenschaft zugute kommen werden?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich bin darin mit Ihnen einig.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich rufe die Frage XII/4 des Herrn Abgeordneten Flämig auf:

Trifft es zu, daß das Forschungsprogramm mit dem Deutschen Elektronen-Synchrotron (DESY) in Hamburg-Bahrenfeld als dem zur Zeit einzigen Elementarteilchen-Beschleuniger der Welt-Spitzenklasse von Entlassungen und Betriebseinschränkungen be-

Vizepräsident Frau Dr. Probst

(A) droht ist, weil Bund und Länder zusammen nicht genügend Mittel bereitstellen konnten, um die Betriebsaufwendungen zu decken?

Bitte, Herr Bundesminister!

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Es trifft zu, daß gewisse Schwierigkeiten bestehen, die restlichen zusätzlichen Mittel aufzubringen, die für den jetzt erfreulicherweise möglichen Vollbetrieb des Beschleunigers erforderlich sind. Entlassungen von Personal sind jedoch keineswegs zu befürchten. Der Betrieb ist in seinem bisherigen Umfang gesichert. Die Bundesregierung hat 50 % der Mittel für den erhöhten Bedarf in den Haushaltsentwurf 1966 eingesetzt. Die Länder haben sich dazu bisher nicht in der Lage gesehen. Die Verhandlungen zwischen den Ländern unter Mitwirkung der Bundesregierung sind jedoch darüber noch im Gange.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Erste Zusatzfrage.

Flämig (SPD): Herr Minister, in welchem Verhältnis sind bisher die Investitions- und Betriebskostenanteile auf der Einnahmenseite des DESY-Haushaltes auf die einzelnen Träger des Forschungsprogramms aufgeteilt gewesen?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Auf Grund von Vereinbarungen zwischen dem Bund und der Freien Hansestadt Hamburg werden die Investitionskosten in Höhe von 83 Millionen DM vom Bund und in Höhe von 17 Millionen DM von Hamburg aufgebracht. 10 Millionen DM hat die Stiftung Volkswagenwerk für das Werks- und Laborgebäude beigesteuert. Die Betriebskosten sind bisher je zur Hälfte vom Bund und von den Ländern getragen worden. Die Länder haben allerdings für die Betriebskosten eine Obergrenze von 30 Millionen DM, für ihren Anteil also eine Obergrenze von 15 Millionen DM festgesetzt. Daraus ist jetzt bei dem erheblich gesteigerten Mehrbedarf das Problem entstanden, um dessen Lösung wir uns gemeinsam bemühen.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine weitere Zusatzfrage.

Flämig (SPD): Herr Minister, trifft es zu, daß die Bundesregierung beabsichtigt, zukünftig die Kosten nicht nur für das Elektronen-Synchrotron DESY in Hamburg-Bahrenfeld, sondern auch für die **Großforschungsanlage Kernkraftwerk Jülich** in Nordrhein-Westfalen zu 75 % oder sogar zu 100 % zu übernehmen?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Im Zuge einer Abgrenzung der Aufgaben des Bundes und der Länder auf dem Gebiet der Forschungsförderung könnte es durchaus sinnvoll sein, daß der Bund **Großforschungseinrichtungen** allein oder, was ich für diesen möglichen Fall sagen würde, jedenfalls überwiegend finanziert. Das ist übrigens auch in den jüngst vorgelegten

Empfehlungen des Wissenschaftsrates zum Ausbau der wissenschaftlichen Einrichtungen außerhalb der Hochschulen angeregt worden. Im Hinblick auf einige Zeitungsmeldungen der letzten Tage darf ich sagen, daß eine Lösung nur im Zusammenhang mit der Finanzreform, jedenfalls — um mich vorsichtiger auszudrücken — auf der Grundlage des Gutachtens der Sachverständigenkommission erreicht werden kann, das wir ja in Kürze erwarten und das wahrscheinlich auch zu diesem Punkt konkrete Vorschläge enthalten wird. Wir werden also in konkreten Verhandlungen zwischen Bund und Ländern eintreten, wenn das Gutachten der Finanzkommission der Bundesregierung, den Länderregierungen und den Parlamenten zugänglich gemacht worden ist.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Dr. Lohmar.

Dr. Lohmar (SPD): Herr Bundesminister, darf ich mich danach erkundigen, was Sie mit dem Termin „Abgrenzung der Aufgaben zwischen Bund und Ländern“ meinen? Darf ich Sie so verstehen, daß eine solche Abgrenzung die gemeinsame Verantwortlichkeit von Bund und Ländern in allen Bereichen der Wissenschaftspolitik nicht außer Kraft setzen darf?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Es ist nicht unsere Absicht, im Zusammenhang mit solchen Überlegungen wesentliche Verantwortungen des Bundes zu vermindern. Es kann aber durchaus sein, daß wir in der Fülle der einzelnen Förderungs- und Forschungsvorhaben zu einer gewissen Bereinigung im beiderseitigen Einvernehmen kommen. Aber ich möchte mich dazu nicht äußern, ehe nicht dieses von der Bundesregierung und den Länderregierungen ausdrücklich mit Vorschlägen hierzu beauftragte Gremium seine sehr sorgfältig überlegten Gedanken veröffentlicht und den Parlamenten seine Vorschläge gemacht hat.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter, ist Ihnen nicht mehr möglich. Sie haben bereits zwei Zusatzfragen gestellt.

Ich rufe die Frage XII/5 des Herrn Abgeordneten Flämig auf:

Entspricht es den Tatsachen, daß das Synchrotron gegenwärtig insbesondere durch Materialforschungsexperimente mit 125 bis 150 Betriebsstunden pro Woche weit besser ausgenutzt wird, als bei der Planung für die Jahre 1965/66 vorgesehen war?

Herr Bundesminister!

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Während bisher angenommen wurde, daß eine **optimale Ausnutzung des Beschleunigers** frühestens im Laufe des Jahres 1967 möglich sei, hat sich erfreulicherweise ergeben, daß der Beschleuniger bereits ab Herbst 1966 voll, d. h. mit einer durchschnittlichen wöchentlichen Einschaltzeit von 150 Stunden, betrieben werden kann. Daraus

Bundesminister Dr. Stoltenberg
(A) ergeben sich die Probleme, die wir soeben erörtert haben.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Erste Zusatzfrage.

Flämig (SPD): Herr Minister, ist es der Bundesregierung inzwischen gelungen, für den DESY-Haushalt 1966 wenigstens die finanziellen Minimalforderungen des Direktoriums der DESY-Stiftung zu erfüllen, bzw. welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, dies zu tun?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich habe bereits gesagt, daß die Bundesregierung den auf sie entfallenden Anteil dieser begründeten höheren Anforderungen sowohl bei den Investitionen wie bei den Betriebskosten in den Haushaltsentwurf 1966 eingesetzt hat, der jetzt dem Bundestag zur Beschlußfassung zugeht. Das Problem ist durch die erwähnte Entscheidung der Länder entstanden, ihre Verpflichtungen bis auf 30 Millionen DM laufende Betriebskosten insgesamt zu begrenzen. Dort ist der Fehlbetrag, über den sich die Länder und auch die Bundesregierung als Stifter oder Mitstifter der DESY zur Zeit unterhalten.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Zweite Zusatzfrage.

Flämig (SPD): Herr Minister, darf ich aus Ihrer Antwort entnehmen, daß Sie überzeugt davon sind, daß es trotz der Kürzungsmaßnahmen im Bundeshaushalt gelingen wird, diese finanziellen Verpflichtungen des Bundes voll zu erfüllen?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Ich habe bereits, glaube ich, wiederholt deutlich gemacht, daß der Bundeshaushalt in der vorliegenden Fassung auch diesen erhöhten Anforderungen voll gerecht wird. Diese offene und wichtige Frage ist also nicht eine Frage des Bundeshaushalts, sondern eine Sache, die innerhalb der Länder oder in Gesprächen des Bundes mit den Ländern über eine Zusatzfinanzierung erörtert werden muß.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Eine Zusatzfrage? — Bitte schön!

Felder (SPD): Herr Minister, besteht die Gefahr, daß Mitarbeiter von DESY zur Industrie abwandern oder in die USA gehen, weil sie dort bessere Arbeitsmöglichkeiten haben?

Dr. Stoltenberg, Bundesminister für wissenschaftliche Forschung: Aus den gegenwärtigen Haushaltsdiskussionen erwächst keine solche Gefahr, weil, wie ich bereits in der Beantwortung der Frage sagte, irgendwelche Entlassungen überhaupt nicht zur Diskussion stehen. Das allgemeine Problem einer gewissen allgemeinen Differenz der Besoldungssituation und der Arbeitsbedingungen, das wir bei den vorhergehenden Fragen des Kollgen

Dr. Martin erörtert haben, besteht für sämtliche (C) Forschungsinstitute und damit auch für DESY.

Vizepräsident Frau Dr. Probst: Ich danke dem Herrn Bundesminister. Dieser Komplex ist erledigt.

Wir kommen zum Geschäftsbereich des Bundesministers für Vertriebene, Flüchtlinge und Kriegsgeschädigte, Drucksache V/167, und zwar zu den Fragen II/1 und II/2 des Herrn Abgeordneten Prochazka:

Rechnet die Bundesregierung mit einer Auswirkung der von der Regierung der CSSR im vergangenen Jahr eingeführten Erschwernisse auf die Ausreise von Deutschen aus dem Sudetenland, Böhmen und Mähren?

Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung, der oft verzweifelten Lage ausreisewilliger Deutschen Rechnung zu tragen und eine Erhöhung der Zahl der Zuzüge aus den deutschen Ostgebieten durchzusetzen?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Bundesministers Dr. Gradl vom 12. Januar 1966 lautet:

Frage II/1:

Die Bundesregierung nimmt an, daß mit den in der Anfrage erwähnten, von der Regierung der CSSR eingeführten Erschwernissen die vom Finanzministerium der CSSR mit Erlaß vom 23. 1. 1964 für die Ausgabe von Reisepässen festgesetzten Gebühren gemeint sind.

Die Gebühr für einen Reisepaß für eine Reise ins Ausland beträgt 20,— bis 400,— Kronen. Sie kann für einen Paß zum Zwecke der Aussiedlung — ich zitiere wörtlich nach der Übersetzung des Erlasses — je nach dem Grund der Aussiedlung und nach den Vermögensverhältnissen des Antragstellers bis um das Fünzfache der Grundgebühr erhöht werden. Es können demnach bis zu 6000,— Kronen je Person erhoben werden.

Die neue Gebührenordnung, die nach unserer Kenntnis recht uneinheitlich gehandhabt wird, hat bisher keine negativen Auswirkungen auf die allgemeine Aussiedlung aus der Tschechoslowakei gehabt. Die Entwicklung in den letzten Jahren war positiv. Die Zahl der Aussiedler stieg von 973 im Jahre 1963 auf 2712 im Jahre 1964 und auf 3210 im Jahre 1965.

Die steigende Tendenz will allerdings nicht besagen, daß die Erhebung erhöhter Gebühren in Einzelfällen nicht doch zu Schwierigkeiten führt, zumal bei minderbemittelten oder kinderreichen Familien. Das Tschechoslowakische Rote Kreuz hat sich in Verhandlungen mit dem Deutschen Roten Kreuz bereit erklärt, bei extremen Forderungen und in Härtefällen, z. B. bei Rentnern, zu intervenieren. Die Bundesregierung hofft, daß die Regierung der CSSR und ihre nachgeordneten Behörden sich in der Frage der Gebührenerhebung von humanitären und sozialen Erwägungen leiten lassen werden.

Frage II/2:

Die Bundesregierung hat von sich aus keine Möglichkeit, eine Erhöhung der Zahl der Zuzüge aus den deutschen Ostgebieten herbeizuführen, geschweige durchzusetzen. Sie nimmt aber jede sich bietende Gelegenheit wahr, etwa im Rahmen von Wirtschaftsverhandlungen, die Familienzusammenführung zu fördern. Im Prinzip ist sie bei dem derzeitigen Stand der zwischenstaatlichen Beziehungen zu den Ostblockstaaten — mit Ausnahme der UdSSR — darauf angewiesen, sich der Hilfe des Deutschen Roten Kreuzes zu bedienen. Das DRK war und ist bemüht — und wie die Bundesregierung in dankbarer Anerkennung feststellen möchte, mit Erfolg bemüht —, über seine Schwestergesellschaften in den Ostblockstaaten deren Regierungen zu einer liberaleren Haltung in der Frage der Familienzusammenführung zu bewegen.

Die Bundesregierung hofft, daß es dem Deutschen Roten Kreuz im Verlauf weiterer Verhandlungen gelingen wird, die Familienzusammenführung zu intensivieren. Das DRK wird sich dabei auf die einstimmig gefaßte 19. Resolution der XX. Internationalen Rot-Kreuz-Konferenz vom Oktober 1965 in Wien stützen können, mit der alle zuständigen Organe des Roten Kreuzes und alle Regierungen erneut aufgefordert werden, ihre Anstrengungen fortzusetzen und zu verstärken, um diese humanitäre Maßnahme, nämlich die Vereinigung getrennter Familien, zum Abschluß zu bringen.

Damit sind wir am Ende der heutigen Tagesordnung. Ich berufe die nächste Sitzung ein auf Mittwoch, den 26. Januar 1966, 9 Uhr.

Ich schließe die heutige Sitzung.

(Schluß der Sitzung: 9.45 Uhr.)

(A)

Liste der beurlaubten Abgeordneten

| Abgeordnete(r) | beurlaubt bis einschließlich |
|-------------------------|------------------------------|
| Dr. Abelein | 14. 1. |
| Adorno | 14. 1. |
| Dr. Aigner * | 14. 1. |
| Frau Albertz | 14. 1. |
| Arendt (Wattenscheid) | 14. 1. |
| Dr. Arndt (Berlin/Köln) | 14. 1. |
| Dr. Arnold | 14. 1. |
| Bading * | 14. 1. |
| Bauer (Wasserburg) | 14. 1. |
| Berger | 14. 1. |
| Frau Berger-Heise | 18. 2. |
| Berlin | 19. 2. |
| Biermann | 14. 1. |
| Dr. Birrenbach | 14. 1. |
| Blachstein | 14. 1. |
| Frau Blohm | 14. 1. |
| Burger | 10. 4. |
| Dr. Conring | 14. 1. |
| Dr. Dehler | 14. 1. |
| van Delden | 14. 1. |
| Ehnes | 14. 1. |
| Eisenmann | 14. 1. |
| Erler | 15. 2. |
| Faller | 14. 1. |
| Frau Funcke | 14. 1. |
| Genscher | 14. 1. |
| (B) Haage (München) | 14. 1. |
| Hahn (Bielefeld) | 14. 1. |
| Hirsch | 15. 1. |
| Illerhaus * | 14. 1. |
| Dr. Jahn (Braunschweig) | 14. 1. |
| Josten | 19. 2. |
| Junghans | 7. 2. |
| Kaffka | 14. 1. |
| Dr. Kempfler | 14. 1. |
| Kiep | 20. 1. |
| Frau Klee | 14. 1. |
| Krammig | 15. 1. |
| Frau Krappe | 28. 2. |
| Frau Dr. Krips | 22. 1. |
| Krug | 14. 1. |

Anlage zum Stenographischen Bericht (C)

| Abgeordnete(r) | beurlaubt bis einschließlich |
|---------------------------------|------------------------------|
| Kubitza | 14. 1. |
| Frhr. von Kühlmann-Stumm | 14. 1. |
| Kuntscher | 14. 1. |
| Kurlbaum | 14. 1. |
| Frau Kurlbaum-Beyer | 14. 1. |
| Leber | 14. 1. |
| Dr. Lenz (Bergstraße) | 15. 1. |
| Majonica | 22. 1. |
| Dr. Martin | 14. 1. |
| Mauk * | 14. 1. |
| Dr. Meinecke | 14. 1. |
| Metzger * | 14. 1. |
| Dr. Miessner | 14. 1. |
| Mischnick | 14. 1. |
| Missbach | 14. 1. |
| Moersch | 14. 1. |
| Dr. Morgenstern | 28. 1. |
| Müller (Remscheid) | 14. 1. |
| Müller (Worms) | 14. 1. |
| Orgaß | 23. 1. |
| Frau Pitz-Savelsberg | 21. 1. |
| Pöhler | 14. 1. |
| Dr. Preiß | 14. 1. |
| Frau Schanzenbach | 3. 2. |
| Schlager | 14. 1. |
| Schmidt (Kempten) | 14. 1. |
| Schmitt (Lockweiler) | 14. 1. |
| Schmitt-Vockenhausen | 14. 1. |
| Frau Schroeder (Detmold) | 14. 1. |
| Schulhoff | 14. 1. |
| (D) Dr. Schwörer | 14. 1. |
| Dr. Serres | 14. 1. |
| Dr. Sinn | 20. 1. |
| Spitzmüller | 14. 1. |
| Dr. Staratzke | 14. 1. |
| Strauß | 14. 1. |
| Strohmayr | 14. 1. |
| Dr. Frhr. v. Vittinghoff-Schell | 18. 1. |
| Walter | 14. 1. |
| Wendelborn | 14. 1. |
| Wurbs | 14. 1. |

* Für die Teilnahme an einer Ausschußsitzung des Europäischen Parlaments

