

Deutscher Bundestag

135. Sitzung

Bonn, den 16. November 1967

Inhalt:

Amtliche Mitteilungen	6877 A	Dr. Müller (München) (SPD)	6880 B
Fragestunde (Drucksache V/2268)		Moersch (FDP)	6880 D
Frage des Abg. Müller (Mülheim):		Strohmayr (SPD)	6881 B
Verschleppung südkoreanischer Staatsangehöriger aus der Bundesrepublik		Dr. Schmidt (Offenbach) (SPD)	6881 C
Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister	6878 B	Lemmer (CDU/CSU)	6882 A
Müller (Mülheim) (SPD)	6878 B	Scheel, Vizepräsident	6882 A
Frage der Abg. Frau Freyh:		Frage des Abg. Geldner:	
Beschränkung der elterlichen Gewalt bei Gefährdung des Kindes		Autobahn Nürnberg—Heilbronn	
Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister	6878 C	Börner, Parlamentarischer	
Frau Freyh (SPD)	6878 C	Staatssekretär	6882 B
Frage des Abg. Strohmayr:		Geldner (FDP)	6882 B
Neuer Großflughafen München		Frage des Abg. Geldner:	
Börner, Parlamentarischer		Elektrifizierung der Strecke Nürnberg—Stuttgart	
Staatssekretär	6879 B, 6880 D, 6881 A	Börner, Parlamentarischer	
Fellermaier (SPD)	6879 B	Staatssekretär	6882 C
Schwabe (SPD)	6879 C	Geldner (FDP)	6882 C
Prinz von Bayern (CDU/CSU)	6879 C, 6881 B	Frage des Abg. Ramms:	
Dr. Gleissner (CDU/CSU)	6880 A, 6881 D	Ursachen des Rückgangs der Zahl der Verkehrstoten in Großbritannien	
		Börner, Parlamentarischer	
		Staatssekretär	6882 D
		Ramms (FDP)	6883 A

Frage des Abg. Ramms:

Gesamtverkehrsplan — Sanierung der Bundesbahn

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6883 B
Ramms (FDP)	6883 C
Dr. Imle (FDP)	6883 D
Haase (Kassel) (CDU/CSU)	6884 B

Frage des Abg. Ramms:

Differenz zwischen dem Vierjahres-Straßenbauprogramm des Bundes und dem gleichen Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6884 B
Ramms (FDP)	6884 C

Frage des Abg. Schwabe:

Fluggastgebühr

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6884 C
---	--------

Fragen des Abg. Erhard (Bad Schwalbach):

Notwendigkeit von Modernisierungsinvestitionen der Bundesbahn

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6884 D
Erhard (Bad Schwalbach) (CDU/CSU)	6885 B

Frage des Abg. Wurbs:

Plan einer Auflösung der Bundesbahndirektion Kassel

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6886 B
Wurbs (FDP)	6886 B

Walter (FDP)	6886 D
Dr. Imle (FDP)	6887 B
Haase (Kassel) (CDU/CSU)	6887 B
Neumann (Berlin) (SPD)	6887 D
Porsch (FDP)	6888 A

Fragen des Abg. Röhner:

Notwendigkeit einer Maintalstraße

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6888 B
Röhner (CDU/CSU)	6888 C
Dr. Schulze-Vorberg (CDU/CSU)	6889 A

Frage des Abg. Weigl:

Beteiligung des Bundes an den Kostenüberschreitungen beim U-Bahnbau bzw. Stachusumbau in München

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär	6889 B
Weigl (CDU/CSU)	6889 C
Dr. Marx (München) (SPD)	6889 D
Prinz von Bayern (CDU/CSU)	6890 C
Lemrich (CDU/CSU)	6890 D
Dr. Hofmann (Mainz) (CDU/CSU)	6890 D
Fellermaier (SPD)	6891 A
Dr. Müller (München) (SPD)	6891 B
Dr. Gleissner (CDU/CSU)	6891 C

Nächste Sitzung 6891 D

Anlage 6893

(A)

(C)

135. Sitzung

Bonn, den 16. November 1967

Stenographischer Bericht

Beginn: 14.01 Uhr

Vizepräsident Scheel: Die Sitzung ist eröffnet.

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

Der Bundesschatzminister hat am 14. November 1967 die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rock, Enk, Burgemeister, Dr. Steinmetz, Dr. Jahn (Braunschweig) und Genossen betr. **Privatisierung der Güterverwaltung der Salzgitter AG** — Drucksache V/2219 — beantwortet. Sein Schreiben wird als Drucksache V/2270 verteilt.

Der Bundeskanzler hat mit Schreiben vom 14. November 1967 die Verordnung Z Nr. 4/67 zur **Änderung der Verordnung Z Nr. 3/58 über Preise für Zucker** gemäß § 6 Abs. 5 Satz 2 des Zuckergesetzes in der Fassung vom 3. Oktober 1951 dem Bundestag zur Kenntnisnahme übersandt. Die Verordnung liegt im Archiv zur Einsichtnahme aus.

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfragen hat mit Schreiben vom 15. November 1967 mitgeteilt, daß der Ausschuß die nachstehenden Verordnungen zur Kenntnis genommen habe:

Verordnung Nr. 133/67/EWG des Rates vom 13. Juni 1967 zur Festlegung der Regeln für die Berechnung eines Teilbetrages der Abschöpfung für geschlachtete Schweine

Verordnung Nr. 134/67/EWG des Rates vom 13. Juni 1967 zur Festlegung der Liste der Erzeugnisse, für welche Einschleusungspreise festgesetzt werden, und zur Festlegung der Regeln, nach denen der Einschleusungspreis für geschlachtete Schweine festgesetzt wird

Verordnung Nr. 361/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 über die Regelung für Getreide- und Reisverarbeitungserzeugnisse aus den assoziierten afrikanischen Staaten und Madagaskar sowie aus den überseeischen Ländern und Gebieten — Drucksache V/1953 —

Verordnung Nr. 171/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 über die Erstattungen und Abschöpfungen bei der Ausfuhr von Olivenöl — Drucksache V/1955 —

Verordnung Nr. 168/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Festlegung der Bedingungen für die Erteilung der Einfuhr- und Ausfuhrizenzen für Olivenöl — Drucksache V/1952 —

Verordnung Nr. 209/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Festsetzung des Grundpreises und des Ankaufspreises für Birnen,

Verordnung Nr. 210/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 über Übergangsmaßnahmen zur Anwendung der Abschöpfungen für Schweinefleisch,

Verordnung Nr. 211/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Bestimmung des gemeinschaftlichen Handelsklassenschemas für Schweinehälften,

Verordnung Nr. 212/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 über Übergangsmaßnahmen zur Anwendung der Abschöpfungen für Eier und Geflügelfleisch,

Verordnung Nr. 213/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Festsetzung des Verzeichnisses der repräsentativen Märkte für den Schweinefleischsektor in der Gemeinschaft,

Verordnung Nr. 216/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Änderung von Artikel 14 der Verordnung Nr. 160/66/EWG des Rates — Drucksache V/1999 —

Verordnung Nr. 217/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Festsetzung der Bedingungen für die Gewährung von Erstattungen bei der Ausfuhr bestimmter landwirtschaftlicher Erzeugnisse in Form von nicht unter Anhang II des Vertrages fallenden Waren nach dritten Ländern,

Verordnung Nr. 218/67/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Änderung der Verordnung Nr. 34/67/EWG über bestimmte Maßnahmen bei Einfuhren aus dritten Ländern von gefrorenem Rindfleisch und von lebenden Kühen, die zur Verarbeitung bestimmt sind

Verordnung Nr. 220/67/EWG des Rates vom 30. Juni 1967 über Übergangsmaßnahmen zu der Regelung für Verarbeitungserzeugnisse aus Obst und Gemüse mit Zusatz von Zucker für die Zeit vom 1. Juli 1967 bis zum 31. Oktober 1967

Verordnung Nr. 281/67/EWG des Rates vom 11. Juli 1967 zur Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattung bei der Erzeugung für Zucker, der in der chemischen Industrie verwendet wird

Verordnung Nr. 305/67/EWG des Rates vom 11. Juli 1967 über die Zollsätze, die bei der Einfuhr von Verarbeitungserzeugnissen aus Obst und Gemüse mit Zusatz von Zucker aus Drittländern in der Zeit vom 16. Juli 1967 bis zum 31. Oktober 1967 zu erheben sind

Verordnung des Rates zur Aufnahme der Reisverarbeitungserzeugnisse in die Verordnung Nr. 191/67/EWG über die Regelung für die Einfuhr und die Ausfuhr von Getreideverarbeitungserzeugnissen — Drucksache V/2042 —

Verordnung Nr. 364/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 zur Festlegung der Grundregeln für die Intervention bei Reis

Verordnung Nr. 365/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 über die Regeln für die vorherige Festsetzung der Abschöpfungen für Reis und Bruchreis

Verordnung Nr. 366/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 über die Grundregeln für die Gewährung von Erstattungen bei der Ausfuhr von Reis und über die Kriterien für die Festsetzung der Erstattungsbeiträge

Verordnung Nr. 368/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 zur Festsetzung der monatlichen Zuschläge zu den Preisen für Reis für das Wirtschaftsjahr 1967/1968

Verordnung Nr. 369/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 zur Festsetzung der Regeln für die Bestimmung der neben Arles und Vercelli vorgesehenen Handelsplätze

Verordnung Nr. 370/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 zur Änderung der Verordnung Nr. 215/67/EWG bezüglich der bei der Ausfuhr von Milch-Mischfuttermitteln nach dritten Ländern zu gewährenden Erstattung

Verordnung Nr. 372/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 zur Begrenzung der Höhe der gemäß Artikel 10 der Verordnung Nr. 160/66/EWG anwendbaren Abgabe bei der Einfuhr von „Käsefondue“ genannten Zubereitungen

Verordnung Nr. 405/67/EWG des Rates vom 25. Juli 1967 zur Ermächtigung der Bundesrepublik Deutschland zu Interventionsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Rindereinfuhren aus Dänemark während des Jahres 1967 — Drucksache V/2048 —

Der Präsident des Bundestages hat entsprechend dem Beschluß des Bundestages vom 25. Juni 1959 die nachstehenden Vorlagen überwiesen:

Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung Nr. 13/64/EWG bezüglich der Erstattungen für Milcherzeugnisse, die in nach dritten Ländern ausgeführtem Milchalbumin enthalten sind — Drucksache V/2271 —

an den Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen — federführend — und an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten — mitberatend — mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat, die voraussichtlich im Dezember erfolgen wird

Verordnung des Rates zur Festlegung des Statuts der Beamten der Europäischen Gemeinschaften und zur Einführung von Sondermaßnahmen, die vorübergehend auf die Beamten der Kommission anwendbar sind — Drucksache V/2272 —

an den Innenausschuß mit der Bitte um Vorlage des Berichts rechtzeitig vor der endgültigen Beschlußfassung im Rat, die voraussichtlich im Dezember erfolgen wird

(B)

(D)

Vizepräsident Scheel

(A)

Verordnung Nr. 777/67/EWG des Rates vom 27. Oktober 1967 zur Festsetzung des Grundpreises und der Standardqualität für geschlachtete Schweine für die Zeit vom 1. November 1967 bis 30. Juni 1968

Verordnung Nr. 779/67/EWG des Rates vom 27. Oktober 1967 zur erneuten Verlängerung der Geltungsdauer der Verordnung Nr. 281/67/EWG zur Festsetzung der Höchstbeträge der Erstattung bei der Erzeugung für Zucker, der in der chemischen Industrie verwendet wird

an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit der Bitte um Berichterstattung innerhalb eines Monats, wenn im Ausschuß Bedenken gegen die Verordnungen erhoben werden

Verordnung Nr. 791/67/EWG des Rates vom 31. Oktober 1967 über den Pauschbetrag für nicht raffiniertes Olivenöl, das vollständig in Griechenland erzeugt wurde und aus diesem Land unmittelbar in die Gemeinschaft befördert wird

an den Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen — federführend — und an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten — mitberatend — mit der Bitte um Berichterstattung innerhalb eines Monats, wenn im Ausschuß Bedenken gegen die Verordnung erhoben werden

Verordnung Nr. 755/67/EWG des Rates vom 26. Oktober 1967 über die Abweichung von Artikel 16 der Verordnung Nr. 160/66/EWG in bezug auf bestimmte Waren der Tarifnummer 18.06 B des Gemeinsamen Zolltarifs

an den Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen — federführend — und an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten — mitberatend — mit der Bitte um Berichterstattung innerhalb eines Monats, wenn im Ausschuß Bedenken gegen die Verordnung erhoben werden.

Wir kommen zur

Fragestunde

— Drucksache V/2268 —

Zunächst die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Justiz. Ich rufe die Frage 1 des Abgeordneten Müller (Mülheim) auf:

Sind die Ermittlungen über die Verschleppung südkoreanischer Staatsangehöriger aus der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen?

(B)

Das Wort zur Beantwortung hat der Herr Bundesminister der Justiz.

Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister der Justiz: Herr Kollege, beim Generalbundesanwalt in Karlsruhe wurden Ermittlungen gegen zwei Koreaner wegen der Möglichkeit eingeleitet, daß sie ein politisches Delikt begangen hätten. Diese Ermittlungen sind eingestellt worden. Der Generalbundesanwalt hat aber das Verfahren gegen einen der Koeraner an die Staatsanwaltschaft in Heidelberg wegen des Verdachts der Freiheitsberaubung abgegeben. Dieses Verfahren ist dann weiter auf die Staatsanwaltschaft in Bonn übergegangen, weil der an diesem Verfahren noch beteiligte Koreaner zu der Hauswache der Koreanischen Botschaft gehört. Insoweit ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Müller.

Müller (Mülheim) (SPD): Ist zu erwarten, daß die Bundesregierung, die in Aussicht stellte, dieses Haus unterrichten zu wollen, sobald die Ermittlungen abgeschlossen seien, das Haus unterrichten wird, wie das abschließende Ergebnis der Ermittlungen ist?

Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister der Justiz: Diese Unterrichtung wird gern gegeben werden.

Vizepräsident Scheel: Frage 2 der Frau Abgeordneten Freyh:

(C)

Ist die Bundesregierung zu einer Neuregelung der gesetzlichen Vorschriften zur elterlichen Gewalt in der Weise bereit, daß künftig im Interesse des Kindes ein Eingreifen des Vormundschaftsgerichts bei einer drohenden Gefährdung des Wohles des Kindes nicht mehr wie bisher von der Voraussetzung des schuldhaften Verhaltens der Eltern abhängig gemacht wird?

Das Wort hat der Herr Bundesminister der Justiz.

Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister der Justiz: Die Bundesregierung ist bereit, die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die **Beschränkung der elterlichen Gewalt bei Gefährdung des Kindes** neu zu regeln. Dabei wird vor allem geprüft werden, ob ein Eingriff in die Elternrechte auch dann gestattet werden soll, wenn den Eltern ein schuldhaftes Verhalten nicht vorgeworfen werden kann.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Frau Abgeordnete Freyh.

Frau Freyh (SPD): Herr Minister, heißt das, daß die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode eine Vorlage zu diesen gesetzlichen Bestimmungen vorlegen wird?

Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister der Justiz: Nein, Frau Kollegin, das wird in der 5. Legislaturperiode nach aller Voraussicht nicht mehr geschehen. Es ist die Erwägung aufgekommen, das, was Sie zu ändern wünschen und was auch die Bundesregierung durchaus für änderungsmöglich hält, mit dem Gesetzentwurf zur Regelung der **Rechtsstellung des unehelichen Kindes** zu verbinden. Es gehört eigentlich nicht in diesen Zusammenhang. Würde man sich bemühen, das dort hineinzubringen, so könnte eine Verzögerung in der Erledigung jenes Gesetzentwurfes eintreten, der endlich die Rechtsstellung des unehelichen Kindes bessern soll. Ich würde also der Meinung sein, daß das ein Thema außerhalb des Gesetzes zur Regelung der Rechtsstellung des unehelichen Kindes bleiben sollte.

(D)

Darüber hinaus ist die Angelegenheit auch nicht so einfach zu erledigen, wie es vielleicht empfunden werden mag. Es würde dann gelten, die Erfahrungen mit dem geltenden Recht zu erheben, die Rechtsprechung durchzusehen. Auch werden bei solchen Themata rechtsvergleichende Überlegungen anzustellen sein, um zu sehen, wie andere das machen und was wir daraus lernen können. Es wird weiter einer Überlegung bedürfen, wie die von Ihnen gewünschte Änderung mit Artikel 6 des Grundgesetzes in Einklang steht, in dem vom Elternrecht die Rede ist. Wenn wir das **Elternrecht** gegenüber dem jetzigen Recht variieren, kommen also auch verfassungsrechtliche Fragen auf. Schließlich haben wir im Jugendwohlfahrtsgesetz Bestimmungen über die Erziehungsbeistandsschaft; wir haben auch Bestimmungen über die Fürsorgeerziehung. Dieser ganze Komplex muß also dann einheitlich durchdacht werden. Nur dann haben wir einen Boden für eine Regelung.

(A) **Vizepräsident Scheel:** Eine weitere Zusatzfrage, Frau Abgeordnete Freyh.

Frau Freyh (SPD): Herr Minister, darf ich Sie, da man ja nicht davon ausgehen muß, daß dieser Komplex hier in engem Zusammenhang mit dem Recht des unehelichen Kindes geregelt werden muß — er kann auch parallel geregelt werden —, fragen, ob denn nicht dadurch, daß beim Recht des unehelichen Kindes von Grundsätzen ausgegangen wird, die auch diese Frage hier tangieren, Schwierigkeiten entstehen würden, wenn man nicht daneben auch den Gesamtkomplex einer Neuregelung zuführte.

Dr. Dr. Heinemann, Bundesminister der Justiz: Die elterliche Gewalt im allgemeinen Sinne ist etwas anderes als die elterliche Gewalt der Mutter eines unehelichen Kindes im speziellen Sinne. Diese beiden Dinge miteinander zu verquicken bringt Verzögerung. Aber die elterliche Gewalt im normalen Sinne, also bei Bestehen einer Ehe und elterlichen Kindern, hat doch die Zusammenhänge, die ich eben angedeutet habe, die bei einer Änderung berücksichtigt werden müßten.

Vizepräsident Scheel: Keine weiteren Zusatzfragen. Damit sind die Fragen aus dem Geschäftsbereich des Herrn Bundesministers der Justiz beendet.

(B) Wir kommen zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. Ich rufe zunächst die Frage 21 des Abgeordneten Strohmayer auf:

Welche Pläne hat die Bundesregierung hinsichtlich der finanziellen Beteiligung des Bundes an den Kosten für den neuen Großflughafen München?

Das Wort zur Beantwortung hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung sieht eine **Beteiligung des Bundes** an der noch zu bildenden Trägergesellschaft des geplanten **Münchner Großflughafens** vor. Über die Höhe der finanziellen Auswirkungen der Beteiligung des Bundes können zur Zeit noch keine Angaben gemacht werden.

Vizepräsident Scheel: Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Fellermaier.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich Sie fragen: Sind Sie in der Lage, heute schon in etwa zu sagen, zu welchem Zeitpunkt wohl diese Trägergesellschaft verwirklicht wird, weil sie ja eine Voraussetzung dafür bildet, daß die Grundfragen des Großflughafens München unter Beteiligung des Bundes und des Freistaates Bayern rascher geklärt werden können, als das derzeit anscheinend der Fall ist?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bin

leider nicht in der Lage, heute darauf eine Antwort zu geben, da die Klärung dieser Probleme, die Sie eben genannt haben, ja von der Standortfrage und von anderen Dingen abhängig ist, die nicht im Bereich der Verantwortung der Bundesregierung liegen. (C)

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schwabe, bitte.

Schwabe (SPD): Es bleibt doch, Herr Staatssekretär, bei der ganz klar feststehenden Tatsache, daß die Beteiligung des Bundes keinerlei Verzögerung und auch keinerlei Entschuldigung für Verzögerungen bedeutet, die etwa in Bayern bei den vorbereitenden Maßnahmen entstehen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Bundesregierung hat im Verkehrspolitischen Programm ganz klar ihre Absicht niedergelegt, sich an einem solchen Flughafenprojekt zu beteiligen. Ich nehme an, daß die Gründe dafür dem Hohen Haus ausreichend bekannt sind, so daß ich heute darauf verweisen kann.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Prinz Konstantin von Bayern.

(D) **Prinz von Bayern** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, habe ich richtig verstanden, wenn ich feststelle, daß die Bundesregierung grundsätzlich den Bau von Großflughäfen als eine, ich möchte sagen, klassische Gemeinschaftsaufgabe für Bund, Land und Gemeinden erachtet?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich möchte hier nicht aus dieser Fragestellung heraus in die schwebende Diskussion über die Finanzreform eingreifen. Ich darf nur feststellen, daß sich die Bundesregierung aus verkehrspolitischen Gründen im Verkehrspolitischen Programm für die Förderung eines Großflughafens im Raum München ausgesprochen hat.

Vizepräsident Scheel: Eine weitere Zusatzfrage.

Prinz von Bayern (CDU/CSU): Gestatten Sie noch eine Frage, Herr Staatssekretär, in Würdigung Ihres Standpunktes. Ist die Bundesregierung bereit, sich meiner Auffassung dahin gehend anzuschließen, daß ein Großflughafen im süddeutschen Raum auch als Ausweichflughafen für Frankfurt am Main notwendig ist, und daß — wenn dem so ist — dieser Flughafen Süd verkehrstechnisch am zweckmäßigsten im Raum München gelegen wäre?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich würde nicht sagen: Ausweichflughafen. Wir müssen feststellen, daß Entwicklung des Luftverkehrs und das Aufkommen im Luftverkehr in bestimmten

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) Räumen der Bundesrepublik es notwendig machen, an mehreren Punkten innerhalb der Bundesrepublik Flughäfen mit internationalem Verkehr zu haben. Einer davon ist nach dem Willen der Bundesregierung eben dieser geplante Großflughafen München.

Vizepräsident Scheel: Die nächste Zusatzfrage stellt Herr Abgeordneter Dr. Gleissner.

Dr. Gleissner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind Vorschläge bekannt oder Erwägungen angestellt, mit welchem Anteil sich voraussichtlich der Bund, das Land Bayern und die Stadt München an dem geplanten Großflughafen beteiligen sollen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bitte um Verständnis, daß ich heute auf diese Frage keine Antwort geben kann, weil die Klärung dieser Fragen erst dann innerhalb der Bundesregierung vorgenommen werden kann, wenn z. B. die Standortfrage geklärt ist und wenn die technischen Voraussetzungen, die sonst damit zusammenhängen, in Bayern abschließend diskutiert sind.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Frage, Herr Dr. Gleissner.

Dr. Gleissner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, glauben Sie nicht, daß die Vorbereitungen für ein so kostspieliges Projekt unvollkommen sind, wenn nicht einmal Klarheit besteht, wer an der Finanzierung des Flughafens beteiligt sein wird?

(B)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Voraussetzung für alle Diskussionen, Herr Kollege, ist, daß man erst einmal weiß, wo der gewünschte Flughafen liegen soll und ob er den Erfordernissen des internationalen Verkehrs, wie wir ihn für die 70er und 80er Jahre sehen, entspricht. Alles andere sind dann Dinge, die die Finanzpolitiker und die Techniker klären müssen. Ich bin aber sicher, daß, soweit das Engagement der Bundesregierung in Frage kommt, von uns aus hier die nötigen Schritte in der nötigen Zeit getroffen werden.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Müller (München).

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Staatssekretär, Sie sprachen davon, daß es der Bundesregierung möglich ist, in der nötigen Zeit nach Klärung der Standortfrage die Finanzierungsvoraussetzungen zu klären. Was verstehen Sie unter nötiger Zeit?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nötige Zeit insofern, als für die 70er Jahre ein Fluggastaufkommen und ein Frachtaufkommen in der Bundesrepublik und in Mitteleuropa überhaupt erwartet werden muß, das den Bau eines solchen Flughafens sicher nötig macht.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Frage, Herr Dr. Müller. (C)

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Staatssekretär, würde es die Bundesregierung begrüßen, wenn möglichst bald eine Entscheidung in der Standortfrage fallen würde, und könnte die Bundesregierung über die Verfügung über Militärflughäfen im Raum München einen Beitrag dazu leisten, daß die Entscheidung über die Standortfrage möglichst bald fällt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Sie werden verstehen, Herr Kollege, daß die eben von Ihnen angesprochene Frage nicht nur im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr zu klären ist. Ich glaube, Ihnen aber heute hier sagen zu können, daß diese Gesichtspunkte, die in Ihrer Frage zum Ausdruck kommen, auch im Rahmen der Bundesregierung geprüft werden. Ich möchte nur ganz deutlich feststellen, daß wir nicht die Absicht haben, uns in die Standortdiskussion, die vom Land Bayern und von der Stadt München getragen werden muß, einzumischen.

Vizepräsident Scheel: Überraschenderweise eine Zusatzfrage eines nichtbayerischen Abgeordneten, eines Abgeordneten aus Württemberg. Herr Kollege Moersch!

Moersch (FDP): Herr Staatssekretär, darf ich davon ausgehen, daß die Bundesregierung vorausschauend planen möchte — daß sie wenigstens den Willen dazu hat — und daß sie deshalb bei dem Projekt des Großflughafens auch mit der Landesregierung von Baden-Württemberg Kontakt aufnehmen will, um diese Standortfrage mit den baden-württembergischen Belangen in Einklang zu bringen?

(D)

(Heiterkeit.)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich verweise darauf, daß die Bundesregierung sich, was internationale Flughäfen anbetrifft, im Verkehrspolitischen Programm festgelegt hat. Ich bitte um Verständnis dafür, daß ich heute keine weitergehenden Ausführungen machen kann.

Vizepräsident Scheel: Herr Staatssekretär, Sie sind noch nicht entlassen, was die Flughäfen angeht. Wir kommen jetzt zur Frage 22 — Herr Strohmayer hat da weitere Wünsche —:

Wird die Bundesregierung die finanzielle Unterstützung vom Standort des in Frage 21 erwähnten Flughafens abhängig machen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, Ihre Frage ist mit Nein zu beantworten. Dabei ist selbstverständlich davon auszugehen, daß der von der zuständigen Landesregierung zu bestimmende Standort aus verkehrlichen und luftfahrtmäßigen Gesichtspunkten im Sinne des Luftverkehrsgesetzes geeignet ist.

(A) **Vizepräsident Scheel:** Zusatzfrage, Herr Kollege Strohmayer.

Strohmayer (SPD): Herr Staatssekretär, hat sich das Verkehrsministerium bereits Gedanken gemacht, welcher Standort den Vorstellungen entspricht?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich habe eben bei der Beantwortung der ersten Frage darauf hingewiesen, daß wir nicht die Absicht haben, uns in die sehr schwierige Standortdiskussion in Bayern einzumischen.

Vizepräsident Scheel: Dann kommen wir zu Frage 23 — wir sind immer noch bei den Flughäfen —:

Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um eventuelle Investitionen für den in Frage 21 erwähnten Flughafen möglichst raumwirksam zu gestalten?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Damit die Investitionen für einen Flughafen möglichst raumwirksam gestaltet werden, ist im Luftverkehrsgesetz vorgesehen, daß vor der Erteilung der Genehmigung für einen Flugplatz die Gesichtspunkte der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden. Die zuständigen Behörden prüfen nach pflichtgemäßem Ermessen, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind. Darüber hinaus wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das gleichfalls Aufschluß gibt, ob ein Flughafen in den Raum hineinpaßt, ob er über das erforderliche Einzugsgebiet verfügt und ob damit die Investitionen raumwirksam verwendet werden, d. h. also, ob in dem geplanten Raum eine gewisse Grundauslastung des Flughafens aus dem regionalen Bereich gewährleistet ist.

(B)

Vizepräsident Scheel: Herr Kollege Strohmayer!

Strohmayer (SPD): Herr Staatssekretär, teilen Sie nicht mit mir die Auffassung, daß es zweckmäßiger wäre, den geplanten Flughafen nicht südlich von München, sondern in den Raum zwischen Augsburg und München zu legen? Denn dadurch hätten beide Städte einen großen Vorteil.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich habe die feste Hoffnung, daß die zuständigen bayerischen Behörden den richtigen Standort für diesen Flughafen auswählen.

(Abg. Strohmayer: Hoffentlich!)

Vizepräsident Scheel: Bitte, Prinz Konstantin von Bayern!

Prinz von Bayern (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung mit mir der Auffassung, daß jeder Flughafen, um möglichst raumwirksam gestaltet werden zu können, einen ent-

sprechenden Anschluß an das Nahverkehrsnetz und an das Straßennetz benötigt, was im Falle einer Standortentscheidung zugunsten des Projekts Erding den Anschluß an den Flughafen München-Riem und an den Autobahnring um München bedeuten würde?

(C)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich kann nur sagen, daß wir uns, wie vorhin schon bemerkt, nicht in einzelne örtliche Diskussionen hineinmischen wollen. Ich kann nur sagen, daß grundsätzlich für jeden internationalen Flughafen gilt, daß seine Anbindung an das Straßennetz, an bestimmte Nahflugverbindungen, aber auch an das Schienennetz wünschenswert ist, um die Verkehrsbedürfnisse späterer Jahre befriedigen zu können.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Schmidt.

Dr. Schmidt (Offenbach) (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht auch der Auffassung, daß neben den sicher sehr wichtigen Problemen der Verkehrslage und der Raumordnung insbesondere das Problem des Fluglärms für die umgebende Bevölkerung bei der Standortfrage von großer, wenn nicht von entscheidender Bedeutung ist?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich stimme Ihnen zu. Ich bin sicher, daß bei der Neuanlage von Verkehrsflughäfen, insbesondere solchen mit starkem Düsenverkehr, die Erfahrungen der Vergangenheit mit den bestehenden Flughäfen berücksichtigt werden.

(D)

Vizepräsident Scheel: Dr. Gleissner, eine weitere Zusatzfrage.

Dr. Gleissner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind Sie der Auffassung, daß auch die Bundesregierung dafür dankbar ist, daß die erste Projektierung im Süden von München aus verkehrspolitischen und raumordnerischen Gesichtspunkten verhindert worden ist, und zwar durch überlegte Aktionen aus der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden, der Landkreise und aus der Stadt München selbst heraus?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich kann nur wiederholen, was ich vorher schon sagte. Alle Argumente, die in diese Frage hineinspielen, werden von uns als sehr wichtig registriert. Aber wir haben nicht die Absicht, uns hier zu engagieren, sondern wir vertrauen darauf, daß in Bayern für Bayern die richtige Lösung getroffen wird.

(Sehr gut! bei der CDU/CSU.)

Vizepräsident Scheel: Der Herr Staatssekretär hat sich mit Erfolg aus bayerischen Fragen herausgehalten.

Wir kommen jetzt zum Straßenverkehr. Da ist zunächst die Frage 24 des Herrn Abgeordneten

Vizepräsident Scheel

(A) Geldner. — Ich bitte um Entschuldigung; Herr Kollege Lemmer, noch zu Frage 23

(Abg. Lemmer: Jawohl!)

— Bitte sehr!

Lemmer (CDU/CSU): Ich wollte nur ganz bescheiden die Frage stellen, ob das Thema Wahn nicht noch aktueller wäre als München, wie die Verhältnisse heute liegen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Lemmer, ich kann Ihnen dazu sagen, daß der **Ausbau des Flughafens Köln/Bonn** im Verkehrspolitischen Programm die gleiche Dringlichkeit erhalten hat, wie das von dem eben zitierten Münchener Projekt gesagt werden kann. Nur handelt es sich bei Wahn, wie Sie wissen, um den Ausbau eines vorhandenen Platzes, während bei München die Schwierigkeit in der Suche nach dem Gelände für einen neuen Platz liegt.

Vizepräsident Scheel: Herr Kollege Lemmer, ich habe die Frage aus alter Freundschaft zugelassen, obgleich sie nach der Geschäftsordnung nicht zuzulassen gewesen wäre. Zusatzfragen dürfen sich nur auf die Fragen selbst beziehen.

Jetzt sind wir bei der Frage des Herrn Kollegen Geldner, der Frage 24:

(B) Wann ist mit dem Bau der geplanten Autobahn Nürnberg—Heilbronn zu rechnen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Bauarbeiten sind am westlichen Ende der **Bundesautobahn-Neubaustrecke Nürnberg-Heilbronn** im Hohenloher Land bereits im Gange, und zwar zwischen dem Kreuz Weinsberg und Schwabbach. Voraussichtlich im nächsten Jahr werden sie auch am östlichen Ende bei Schwabbach beginnen; das ist in der Nähe von Nürnberg, wie Sie wissen. Im 3. Vierjahresplan, von 1967 bis 1970, sind für den Bau dieser Strecke namhafte Beträge vorgesehen.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage.

Geldner (FDP): Herr Staatssekretär, können Sie mir sagen, wann in etwa mit der Vollendung dieser Strecke zu rechnen ist?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist schwierig zu sagen, Herr Kollege. Denn die Bauarbeiten sind so umfangreich und die Straßenführung so kompliziert, daß wir davon ausgehen müssen, daß die Arbeiten nicht voll im 3. Vierjahresplan abgeschlossen werden können. Wir hoffen aber, daß diese verschiedenen Bauabschnitte im 3. Vierjahresplan so gefördert werden können, daß ein echter Verkehrswert schon bis Anfang 1971 vorhanden ist.

Vizepräsident Scheel: Die Frage 25 des Herrn Kollegen Geldner: (C)

Treffen Meldungen zu, wonach sich die Deutsche Bundesbahn mit ihren Elektrifizierungsplänen im Hinblick auf die Olympischen Spiele gegenwärtig auf die Gegend um München konzentriert und daher die Strecke Nürnberg—Stuttgart in absehbarer Zeit nicht wird elektrifizieren können?

Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die Elektrifizierung von Strecken der Deutschen Bundesbahn vollzieht sich nach langfristigen Plänen, die sich auf das Gutachten der vom Deutschen Bundestag eingesetzten Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn, das sogenannte Brand-Gutachten, Bundestagsdrucksache III/1602, stützen. Die von Ihnen genannte **Strecke Nürnberg—Stuttgart** ist im Brand-Gutachten nicht zur **Elektrifizierung** vorgeschlagen worden. Wie mir die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn bestätigt, reicht die Belastung der Strecke nicht aus, um eine Elektrifizierung wirtschaftlich zu rechtfertigen. Dieser Tatbestand steht in keinem Zusammenhang mit den Olympischen Spielen in München.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage.

Geldner (FDP): Herr Staatssekretär, würde das bedeuten, daß in absehbarer Zeit nicht mit einer Elektrifizierung der Strecke Nürnberg—Stuttgart zu rechnen ist?

(D) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, das würde es bedeuten. Diese Strecke wird, wie man in der Technikersprache sagt, verdieselt, d. h. dort wird an Stelle der Dampflok die Diesellok eingesetzt, weil der Einsatz der Diesellok in gering ausgelasteten Strecken viel wirtschaftlicher ist als die Vorhaltung einer Elektrifizierung, die sich erst dann rentiert, wenn Belastungen in Frage kommen, wie sie auf der Nordsüdstrecke oder hier z. B. am Rhein gegeben sind.

Vizepräsident Scheel: Die Frage 26 des Herrn Abgeordneten Ramms:

Ist der Bundesregierung bekannt, worauf es zurückzuführen ist, daß in Großbritannien trotz 5 % mehr zugelassener Personenkraftwagen im ersten Halbjahr 1967 die Zahl der Verkehrstoten um 3 % zurückgegangen ist?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, amtliche Unterlagen über die von Ihnen gestellte Frage liegen mir nicht vor. Eine Anfrage bei dem zuständigen Referenten im britischen Verkehrsministerium ergab folgendes. Die Untersuchung dieser Frage ist noch nicht abgeschlossen. Eine der Ursachen für das Absinken der **Zahl der Verkehrstoten in Großbritannien** ist nach der dortigen Ansicht die Tatsache, daß die Zahl der im Verkehr befindlichen Motorräder laufend abnimmt.

Vizepräsident Scheel: Zusatzfrage? — Bitte, Herr Kollege Ramms!

(A) **Ramms** (FDP): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß die Zahl der Unfalltoten in Großbritannien nur fast 50 % der Zahl unserer Unfalltoten beträgt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, das ist bekannt. Wir wären sehr glücklich, wenn es uns gelänge, durch Maßnahmen der Verkehrssicherheit eine ähnliche Verminderung zu erreichen, die sich der englischen Quote näherte, weil das Straßennetz, wie Sie wissen, etwa vergleichbar ist, wenn man einmal von den Bundesautobahnen absieht.

Vizepräsident Scheel: Eine weitere Zusatzfrage.

Ramms (FDP): Sind Sie nicht der Meinung, daß auch eine größere Verkehrsdisziplin in England dazu beiträgt, diese Unfallzahlen so niedrig zu halten?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Natürlich, und deshalb ist es das Bemühen des Bundesministers für Verkehr, in Zusammenarbeit mit den Ländern alles zu tun, um die Verkehrsdisziplin in der Bundesrepublik Deutschland zu stärken. Diesem Zweck diene die in der vergangenen Woche in Bad Godesberg durchgeführte Verkehrssicherheitskonferenz, von der Sie wissen, daß sie insbesondere in der Einflußnahme auf den Verkehrsunterricht in den Schulen bedeutende Erklärungen abgegeben hat. Wir hoffen sehr, daß die Verkehrsdisziplin in der Bundesrepublik Deutschland durch Erziehungsmaßnahmen gehoben werden kann.

Vizepräsident Scheel: Wir kommen zur Frage 27 des Herrn Abgeordneten Ramms:

Ist die Bundesregierung der Meinung, daß die in ihrem Gesamtverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen allein ausreichen werden, um die Sanierung der Deutschen Bundesbahn in absehbarer Zeit zu erreichen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, der Bundesminister für Verkehr hat von Anfang an keinen Zweifel gelassen, daß das Verkehrspolitische Programm, soweit die Deutsche Bundesbahn betroffen ist, nicht etwa die völlige Sanierung des Unternehmens zum Ziele haben kann. Bei dem außerordentlich hohen Defizit der Deutschen Bundesbahn und der sich abzeichnenden weiteren Verschlechterung ihrer wirtschaftlichen Lage ist es nicht möglich, ein solch hochgestecktes Ziel innerhalb von fünf Jahren zu erreichen. Die historisch gewachsene Struktur des Unternehmens muß im Verkehrsnetz, in der Betriebsführung und in der Organisation einem grundlegenden Wandel unterworfen werden, der nur langfristig zu bewältigen ist.

Der Bundesminister für Verkehr hat es deshalb als seine erste Aufgabe angesehen, zunächst einmal die für das Unternehmen Bundesbahn und den Bundeshaushalt nicht mehr tragbare Entwicklung aufzuhalten, die — wenn nichts geschehen würde — bereits im Jahre 1972 zu Bundesleistungen in Höhe

von rund 5 Milliarden DM pro Jahr an die Bundesbahn führen würde. Im übrigen lehnt sich das für die Deutsche Bundesbahn bis 1972 entwickelte Programm an die mittelfristige Finanzplanung des Bundes an und ist so gestaltet, daß es eine langfristige Planung für das Unternehmen nicht nur nicht behindert, sondern bereits Grundlagen hierfür legt. In diesem Sinne glaube ich deshalb Ihre Frage positiv beantworten zu können.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Ramms.

Ramms (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß dieses Defizit nur beseitigt werden kann, wenn man auch an eine Überprüfung der Tarife herangeht?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich meine, Herr Kollege, daß die Tarifrfrage nicht das ausschließliche Problem ist, das hier gesehen werden muß, sondern daß es im Gegenteil darauf ankommt, die Dinge durch einige Maßnahmen der Verkehrspolitik, wie sie im Verkehrspolitischen Programm umschrieben sind, in Ordnung zu bringen. Die Frage der Tarife hat, wie Sie wissen, eine erhebliche Auswirkung auch auf andere Bereiche. Ich erinnere nur daran, daß von den Sozialtarifen der Deutschen Bundesbahn eine Reihe von entscheidenden gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen ausgehen.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Zusatzfrage.

Ramms (FDP): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß die 25⁰/ige Abtarifierung der Deutschen Bundesbahn keine Verbilligung für den Konsumenten gebracht hat?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bin sicher, daß wir uns über dieses von Ihnen genannte Problem im Zusammenhang mit der Diskussion des Verkehrspolitischen Programms in den zuständigen Bundestagsausschüssen noch sehr eingehend werden unterhalten müssen. Ich glaube nicht, daß es im Rahmen der Fragestunde möglich ist, eine so komplizierte Frage zu klären.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Imle.

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie soeben erklärt, daß mit diesen vorgesehenen Maßnahmen eine völlige Sanierung der Bundesbahn nicht zu erreichen ist. Ist die Bundesregierung dann gewillt, im Zuge der jetzt auf die anderen Verkehrsträger zukommenden Belastungen eventuell deren Rentabilität in Frage zu stellen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Die Bundesregierung ist keinesfalls gewillt, die Rentabilität anderer Ver-

(C)

(D)

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) kehrsträger in Frage zu stellen. Sie meint nur, daß bestimmte verkehrspolitische Maßnahmen, die im Verkehrspolitischen Programm umschrieben sind, dazu führen können, die bis jetzt sehr schwierig gewordene Lage der Deutschen Bundesbahn in bestimmten Bereichen zu ändern und die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen. Ich bin ganz sicher, daß diese Probleme hier im Hohen Haus in den nächsten Monaten noch sehr ausgiebig diskutiert werden.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Zusatzfrage.

Dr. Imle (FDP): Herr Staatssekretär, würden Sie die vorgesehenen Maßnahmen zum Teil als dirigistisch bezeichnen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich glaube, es ist nicht richtig, hier mit geradezu weltanschaulich gefärbten Formulierungen einen Tatbestand zu umschreiben, von dem jeder weiß, daß seine Problematik mit Appellen an Einsichten allein nicht zu lösen ist.

(Beifall bei den Regierungsparteien.)

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Kollege Haase.

(B) **Haase (Kassel) (CDU/CSU):** Herr Staatssekretär, trifft es zu, daß Freisetzungen, die die Bundesbahn auf Grund ihrer Rationalisierungserfolge tätigen könnte, am Einspruch der Bundesregierung scheitern und von dieser verhindert werden?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Mir ist kein solcher Fall bekannt, Herr Kollege. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diesen Tatbestand näher umreißen wollten.

Vizepräsident Scheel: Ich rufe die Frage 28 des Herrn Abgeordneten Ramms auf:

Wie erklärt sich die Differenz von 2,11 Milliarden DM zwischen dem Vierjahres-Straßenbauprogramm des Bundes und dem gleichen Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung?

Zur Beantwortung der Herr Staatssekretär, bitte!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, der 3. Vierjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Rechnungsjahren von 1967 bis 1970 umfaßt ein Bauvolumen in Höhe von 18 Milliarden DM. Zu seiner Deckung sind im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung Haushaltsmittel in Höhe von 15,9 Milliarden DM vorgesehen. Die Differenz zwischen 18 Milliarden DM und 15,9 Milliarden DM, also 2,1 Milliarden DM, wird durch die Mittel des ersten und zweiten Investitionshaushalts des Rechnungsjahres 1967 in Höhe von 684 Millionen DM und durch die in den Jahren 1967 bis 1970 vorgesehenen Kredite in Höhe von 1,4 Milliarden DM gedeckt.

Vizepräsident Scheel: Zusatzfrage, Herr Kollege Ramms. (C)

Ramms (FDP): Herr Staatssekretär, der Unterschied entsteht also nicht dadurch, daß die drei Pfennige aus der Mineralölsteuer, die praktisch den Gemeinden zufließen sollen, in die größere Summe des Straßenbauprogramms aufgenommen worden sind?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Nein. Dieses Problem müssen Sie völlig getrennt von den Zahlen sehen, die ich soeben erläutert habe. Dieser Posten ist ja auch in der mittelfristigen Finanzplanung mit steigender Tendenz veranschlagt. Er hat nichts mit dem Bundesfernstraßenprogramm zu tun, das ich gerade zahlenmäßig erläutert habe.

Vizepräsident Scheel: Ich rufe die Frage 29 des Herrn Abgeordneten Schwabe auf:

Hat der Bundesverkehrsminister während der über ein Jahr dauernden Praxis des gesonderten Inkassos einer sogenannten Fluggastgebühr den Eindruck gewonnen, daß dieses Problem neu überprüft und einfacher gelöst werden könnte?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, die mit dem gesonderten Inkasso der Fluggastgebühr verbundenen Probleme sind mir, wie Sie wissen, bekannt. Sie sind in vielen Staaten in gleicher Weise vorhanden. Die ICAO, also die Internationale Organisation für zivile Luftfahrt, hat sich im Rahmen einer Sonderkonferenz im Frühjahr dieses Jahres mit der Fluggastgebühr befaßt und erörtert, wie die Situation verbessert werden könnte. Die Bundesregierung prüft zur Zeit auf der Grundlage der Erörterungen in der ICAO, welcher Weg beschritten werden könnte, damit ein gesondertes Inkasso wegfällt. (D)

Vizepräsident Scheel: Die nächste Frage wäre die Frage 30 des Herrn Abgeordneten Erhard (Bad Schwalbach):

Nachdem die Bundesregierung das Verkehrspolitische Programm (Leber-Plan) offenbar gebilligt hat, frage ich: Trifft es zu, daß Modernisierungsinvestitionen der Deutschen Bundesbahn in Höhe von mehr als 12 Milliarden DM bis 1971 vom Bundesverkehrsminister für erforderlich gehalten werden zur Verwirklichung seines Planes?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, ich bitte, wegen des Sachzusammenhangs beide Fragen zusammen beantworten zu dürfen, wenn der Herr Kollege Erhard damit einverstanden ist.

Vizepräsident Scheel: Herr Erhard, sind Sie einverstanden? — Dann rufe ich auch die Frage 31 auf:

An welcher Stelle der von der Bundesregierung beschlossenen mittelfristigen Finanzplanung ist der in Frage 30 bezeichnete Finanzbedarf berücksichtigt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, mit seinen Beiträgen zum Verkehrspolitischen Programm hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn am

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) 30. Juni 1967 einen Plan für die von ihm in den Jahren 1968 bis 1972 für erforderlich gehaltenen Ersatzinvestitionen sowie Modernisierungs- und Rationalisierungs-Investitionen mit jährlichen Raten von 2,5 Milliarden DM vorgelegt. Nach Billigung des verkehrspolitischen Programms durch die Bundesregierung hat der Bundesminister für Verkehr die Bundesbahn aufgefordert, diesen **Investitionsplan** unverzüglich auf die Ziele des Verkehrspolitischen Programms auszurichten und in die mittelfristige Finanzplanung des Bundes einzuordnen. Die jährlichen Investitionsraten und deren Finanzierung wird der Bundesminister für Verkehr im Rahmen der jeweiligen Wirtschaftspläne der Deutschen Bundesbahn genehmigen.

Die vom Hohen Haus verabschiedete mittelfristige Finanzplanung des Bundes sieht Investitionshilfen für die positive Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn in folgenden Beträgen vor: 210 Millionen DM im Jahre 1968, 320 Millionen DM im Jahre 1969, 430 Millionen DM im Jahre 1970 und 500 Millionen DM im Jahre 1971.

Diese Mittel sollen dazu beitragen, die Durchführung des Investitionsprogramms zu erleichtern. Hauptfinanzierungsquellen sind die jährlichen Abschreibungen von 1,5 Milliarden DM. Darüber hinaus halte ich die jährliche Aufnahme langfristiger Kredite bis zur Höhe von 500 Millionen DM angesichts des zu erwartenden Rationalisierungseffekts aus diesen Investitionen für vertretbar.

(B) **Vizepräsident Scheel:** Eine Zusatzfrage, Herr Kollege, bitte!

Erhard (Bad Schwalbach) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wie glauben denn der Herr Minister, Sie und Ihr Ministerium einen Betrag von 12 Milliarden innerhalb von vier Jahren auf diese Weise aufbringen zu können, wenn doch nach den Zahlen, die Sie eben genannt haben, nur 1,4 Milliarden DM — wenn ich die Zahlen so schnell richtig zusammenrechnen konnte — für vier Jahre in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen sind?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich habe Ihnen ja eben die Zahlen genannt. Wir werden uns bei der Beratung der Vorschläge der Deutschen Bundesbahn im Rahmen des Verkehrspolitischen Programms noch näher über die Wirksamkeit der einen oder anderen Maßnahme unterhalten. Ich bin sicher, Sie werden mit mir darin übereinstimmen, daß es wünschenswert wäre, noch mehr Mittel bereitstellen zu können. Aber das ist ja keinesfalls nur vom Willen des Bundesministers für Verkehr abhängig, sondern von der mittelfristigen Finanzplanung, an die wir uns halten müssen.

Vizepräsident Scheel: Eine weitere Zusatzfrage.

Erhard (Bad Schwalbach) (CDU/CSU): Können Sie mir denn erklären, Herr Staatssekretär, wie es kommt und wie wir uns das erklären sollen, daß der

Herr Bundesverkehrsminister vor der Presse bei der Bekanntgabe seines Verkehrsplans, des Leber-Plans, wörtlich ausgeführt hat: (C)

Die Bundesbahn wird 12,5 Milliarden DM — diese Zahl ist identisch mit dem in der mittelfristigen Finanzplanung dafür vorgesehenen Betrag — investieren, um sich zu modernisieren.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, mir liegt die zitierte Erklärung im Moment nicht im Wortlaut vor. Ich nehme an, daß Sie die Rede in der Pressekonferenz meinen. Es geht hier darum, daß, wie Sie ja wissen, umfangreiche Rationalisierungsmaßnahmen durch das Verkehrspolitische Programm vorgesehen sind, die dazu führen, daß die Kreditaufnahme eventuell über den von mir genannten Rahmen hinausgehen kann, ganz abgesehen davon, daß der Bund nach den gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen, wie Sie wissen, am Ende jedes Jahres für die Bundesbahn das jeweilige Defizit abzudecken hat. Wir meinen aber, daß es sinnvoll wäre, sich in den nächsten Jahren stärker für die Investitionen zu engagieren, die für die Rationalisierung unmittelbar wirksam sind, und versprechen uns von daher auch einen solchen Spielraum, den Sie eben nannten.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Zusatzfrage.

Erhard (Bad Schwalbach) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wenn der Herr Minister eine Investitionsquote von 12,5 Milliarden DM öffentlich als die Grundlage zur Verwirklichung der Modernisierung — und damit auch seines Verkehrspolitischen Programms — ansieht, wie kommt es, daß die Bundesregierung etwa zur gleichen Zeit eine vierjährige oder fast fünfjährige mittelfristige Finanzplanung vorlegt und dann für uns allein bei der Bundesbahninvestition ein Loch von 10 Milliarden entsteht? (D)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich glaube nicht, daß Sie die Frage so stellen können. Es gibt hier kein Loch, sondern es ist wahrscheinlich ein Mißverständnis. Ich bin aber gern bereit, Ihnen die Zahlen noch im einzelnen zur Verfügung zu stellen.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Zusatzfrage.

Erhard (Bad Schwalbach) (CDU/CSU): Ich stimme mit Ihnen, Herr Staatssekretär, darin überein, daß Defizitdeckung und Investitionen etwas Unterschiedliches sind. Trotzdem hätte ich von Ihnen gern gewußt, warum denn auch das Kabinett beschlossen hat, daß der Verkehrsminister und der Finanzminister angewiesen werden sollen — ich weiß nicht genau, ob sie angewiesen wurden — nun zu überlegen, wie sie überhaupt die erforderlichen Investitionen der Bundesbahn in ihren finanziellen Auswirkungen in die mittelfristige Finanzplanung einbeziehen können.

(A) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, aus Ihrer Fragestellung ergibt sich doch ganz klar, daß Sie mit mir darüber einig sind, daß es sich bei der Sanierung der Deutschen Bundesbahn um ein sehr umfangreiches Problem handelt, das, wie ich meine, bei der Vorlage des Verkehrspolitischen Programms hier im Hohen Hause noch erhebliche Diskussionen auslösen wird.

Ich bin ganz sicher, daß Herr Bundesverkehrsminister Leber auch auf die Fragen eingehen wird, die Sie eben stellten und die hier in der Kürze der Zeit und bei der Schwierigkeit, hier in diesem Wechselspiel der Fragestunde die Zahlen auszurechnen, offenbleiben müssen. Ich bitte um Verständnis dafür, daß diese Frage in der Begründung zum Verkehrspolitischen Programm durch den Herrn Minister Leber entsprechend beantwortet und gewürdigt wird.

(Abg. Erhard [Bad Schwalbach]: Ich bin zwar nicht befriedigt, aber ich danke! — Heiterkeit.)

Vizepräsident Scheel: Jetzt kommen wir zu Frage 32 des Abgeordneten Wurbs:

Ist von der Bundesregierung schon endgültig über den Plan des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn entschieden worden, der unter anderem vorsieht, daß die Bundesbahndirektion Kassel im Zuge der Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn aufgelöst werden soll?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(B) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, für die Genehmigung eines Antrags des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn auf **Auflösung der Bundesbahndirektion Kassel** ist nach dem Bundesbahngesetz — § 14 — der Bundesminister für Verkehr zuständig. Ein derartiger Antrag liegt bei uns bisher nicht vor. Soweit mir bekannt ist, hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn auch noch nicht das im Bundesbahngesetz vorgesehene formelle Verfahren eingeleitet.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Kollege Wurbs.

Wurbs (FDP): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung der Meinung, daß die Vorschläge des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn — so wie wir sie gehört haben —, die die Auflösung der Bundesbahndirektion Kassel betreffen, mit den Richtlinien der gesamtdeutschen Politik der Regierung zu vereinbaren sind, daß aus dem **Zonenrandgebiet** grundsätzlich keine öffentlichen Einrichtungen abgezogen werden sollen, — gemäß Drucksache V/3668 aus 1965? Ich weiß nicht, ob ich die Frage an die richtige Adresse gestellt habe.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich will Ihnen gern diese Frage beantworten. Ich bin nur der Meinung, sie muß etwas umfassender gesehen werden.

Bei den Vorschlägen der Deutschen Bundesbahn zur Verwaltungsvereinfachung, zur Rationalisierung handelt es sich um Entscheidungen, die in der eigenen Verantwortung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn getroffen bzw. vorgeschlagen werden. Wenn der Vorstand sich über die Reorganisation des Unternehmens Bundesbahn eine Meinung gebildet hat, trägt er diese dem im Gesetz mit bestimmten Vollmachten versehenen Verwaltungsrat vor. Nach der Anhörung bzw. Beschlußfassung durch den Verwaltungsrat wird der Bundesminister für Verkehr im Rahmen seiner Befugnisse überprüfen, inwieweit sich die Vorschläge der Deutschen Bundesbahn in die gesamtpolitischen Vorstellungen der Bundesregierung einordnen lassen. Das ist der Weg.

Jede Angabe unsererseits oder meinerseits heute zu Einzelmaßnahmen, die sich aus Rationalisierungsabsichten der Deutschen Bundesbahn ergeben könnten, wäre eine Verschiebung der vom Gesetzgeber, vom Deutschen Bundestag, gewollten Verantwortung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn auf den Bundesminister für Verkehr, der dafür laut Gesetz nicht zuständig ist.

Vizepräsident Scheel: Herr Kollege Wurbs, eine Zusatzfrage.

Wurbs (FDP): Herr Staatssekretär, darf ich Sie so verstehen, daß bisher über die Auflösung der Bundesbahndirektion seitens des Verkehrsministeriums noch nicht entschieden ist?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage des Herrn Kollegen Walter.

Walter (FDP): Herr Staatssekretär, wie gedenkt die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn der Auffassung des Hohen Hauses nachzukommen, das in einem Bericht des Ausschusses für gesamtdeutsche und Berliner Fragen vom 25. Juni 1965 feststellte: „Das Verkehrsnetz des Zonenrandgebietes ist im Hinblick auf die Wiedervereinigung Deutschlands auch auf die Verkehrsverhältnisse jenseits der Zonengrenze abzustimmen“?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich glaube, Sie sind mit mir darüber einig, daß es zwischen dem Verkehrsnetz und bestimmten Planstellen im Bereich der Bundesbahnverwaltung keine unmittelbaren Zusammenhänge gibt. Der von Ihnen zitierte Satz bezieht sich auf den Ausbau des Schienennetzes im Zonenrandgebiet, auch auf die Schaffung vernünftiger Straßenverbindungen. Das alles berücksichtigt die Bundesregierung im Verkehrspolitischen Programm nach den Maßstäben, die das Hohe Haus im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung gesetzt hat.

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) In der Frage des Herrn Kollegen Wurbs — ich will hier gerne etwas tiefer einsteigen — ging es aber doch darum, ob wegen dieses Beschlusses des Ausschusses für gesamtdeutsche und Berliner Fragen Verwaltungsstrukturen konserviert werden sollen, die sich als überholt — auf die ganze Bundesrepublik bezogen — herausgestellt haben. Die Bundesbahndirektionen, um die es hier z. B. geht, sind ja nicht nach der Teilung Deutschlands gewachsen, sondern sie haben eine jahrzehntelange Geschichte. Ich meine, sie sind unabhängig von dem konkreten Fall, der hier herangezogen wurde, genauso zu prüfen und der Rationalisierung zu unterwerfen, wie es Großbetriebe mit ihren Zweigbetrieben tun.

Worauf wir zu achten haben — und da wird sicher eine Übereinstimmung im Hohen Hause zu erzielen sein —, ist, daß das Zonenrandgebiet nicht durch den Abzug von Arbeitskräften geschwächt wird. Ich bin sicher, daß der Vorstand der Deutschen Bundesbahn das auch im Rahmen seiner Überlegungen berücksichtigen wird. Aber ich glaube nicht, daß man daraus schlußfolgern sollte, daß jede Verwaltung, die nun einmal im Zonenrandgebiet sitzt und historisch da gewachsen ist in der Zeit, als Deutschland noch vereinigt war, für alle Rationalisierungserfordernisse tabu ist.

(Beifall bei der SPD.)

Vizepräsident Scheel: Eine Frage, Herr Abgeordneter Dr. Imle.

(B) **Dr. Imle (FDP):** Herr Staatssekretär, diese Vorschläge über die Verringerung der Zahl der Bundesbahndirektionen sind, wenn ich recht unterrichtet bin, in dem sogenannten Logemann-Gutachten gemacht worden. Ich frage nun die Bundesregierung, ob sie bereit ist, dem Hause dieses Gutachten vorzulegen oder es wenigstens den Mitgliedern des Verkehrsausschusses vorzulegen, damit sie sich auch darüber ein Bild machen können.

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, im Zusammenhang mit der Diskussion des Verkehrspolitischen Programms, das wahrscheinlich im Januar 1968 dem Hohen Hause vorgelegt werden kann, wird die Bundesregierung dem Hohen Hause alle Unterlagen zur Verfügung stellen, die notwendig sind, um sich ein eingehendes Bild über die Erfordernisse der Rationalisierung innerhalb der Deutschen Bundesbahn zu machen.

Vizepräsident Scheel: Jetzt folgt eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Haase.

Haase (Kassel) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie haben gesagt, daß der Bundesregierung bisher noch kein Antrag auf Schließung der Direktion in Kassel vorliege. Darf ich dann vielleicht fragen: Wie würde sich Ihr Haus verhalten, wenn ein solcher Antrag an Ihr Haus herangetragen würde? Ich nehme an, daß man sich darüber doch schon Gedanken gemacht hat.

(C) **Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich kann dazu nur folgendes sagen. Die Bundesregierung hat in ihrem Verkehrspolitischen Programm die Zahl von 82 000 Bediensteten der Deutschen Bundesbahn für einsparungswürdig erachtet. Es ist völlig klar — und ich glaube, hier stimmen wir überein —, daß der Vollzug dieser Maßnahme nicht dazu führen kann, daß draußen auf den Betriebsstrecken der Deutschen Bundesbahn rationalisiert wird, die Verwaltungen aber unangetastet bleiben.

(Beifall bei der SPD und bei Abgeordneten der CDU/CSU.)

Das heißt, in dem Moment, in dem wir wissen, daß das Haus mit uns der Meinung ist, daß das eine realistische Zahl für die Einsparungen ist, wird der Vorstand der Deutschen Bundesbahn sicher Vorschläge machen, wie ohne Schaden für das Unternehmen der Vollzug dieser Einsparungsmaßnahmen im einzelnen durchgesetzt werden kann. Ich habe die Hoffnung, daß dabei optimale Betriebsgrößen bzw. Verwaltungsgrößen für die einzelnen Bundesbahnbereiche vorgeschlagen und gebilligt werden.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Haase.

Haase (Kassel) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, darf ich annehmen, daß dabei nicht nur gesamtdeutsche Probleme, sondern auch die Strukturprobleme der strukturschwachen Bereiche unseres Landes berücksichtigt werden?

(D) **Börner,** Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Natürlich, Herr Kollege; die werden insofern berücksichtigt, als die Bundesregierung alles tun wird, um die Infrastruktur z. B. der von Ihnen genannten Gebiete zu verbessern. Das ist aber nicht unbedingt identisch mit der Konservierung von Verwaltungseinheiten.

Vizepräsident Scheel: Jetzt hat eine Zusatzfrage der Herr Kollege Neumann.

Neumann (Berlin) (SPD): Herr Staatssekretär, meine Frage ist zu einem Teil überflüssig. Ich möchte sie einmal folgendermaßen formulieren: Ist es richtig, daß Ihr Haus trotz aller notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen die verkehrsmäßige Versorgung des Zonenrandgebiets immer in erster Linie berücksichtigen wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Aber natürlich, Herr Kollege. Wie Sie wissen, haben wir in den vergangenen Jahren durch die Unterstützung des Hohen Hauses große Summen in diesen Gebieten disponiert bzw. verbauen können. Ich bin ganz sicher, daß die vom Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung ausgehende Zielsetzung, strukturschwache Gebiete besonders zu fördern, auch die entsprechende Honorierung in den Haushaltsplänen der nächsten Jahre finden wird, die der Deutsche Bundestag zu beschließen hat.

(A) **Vizepräsident Scheel:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Porsch.

Porsch (FDP): Herr Staatssekretär, durch welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung z. B. den Verlust von Aufträgen für die nordhessische Wirtschaft von durchschnittlich jährlich 40 Millionen DM auszugleichen, der bei Auflösung der Bundesbahndirektion Kassel eintreten würde?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich weiß nicht, wer Ihnen diese Zahl genannt hat. Wenn es erlaubt wäre, daß der Wahlkreisabgeordnete des Wahlkreises Kassel hier auch etwas sagte, würde ich Ihnen noch mehr sagen, als ich als Vertreter der Bundesregierung hier sagen kann.

(Oh-Rufe bei der FDP.)

Auf die Frage, die Sie gestellt haben, kann ich Ihnen nur antworten, daß zwar die Vergabe von Aufträgen zum Teil durch die Bundesbahndirektionen vorgenommen wird — zum Teil erfolgt sie auch bei der Hauptverwaltung und den nachgeordneten Behörden —, daß sie aber für ein bestimmtes Wirtschaftsgebiet nicht vom Sitz einer bestimmten Direktion abhängig ist.

Vizepräsident Scheel: Wir kommen zur Frage 33 des Herrn Abgeordneten Röhner:

(B) Bejaht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Maintalstraße, die dem gesamten nordost-oberfränkischen Raum eine leistungsstarke Direktverbindung nach Norddeutschland über die Autobahn Würzburg—Fulda und ins Ruhrgebiet über die Autobahn Kassel—Kamen gibt?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Präsident, ich bitte, die drei Fragen des Herrn Kollegen Röhner wegen des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantworten zu dürfen, sofern der Herr Kollege Röhner damit einverstanden ist.

Vizepräsident Scheel: Der Herr Kollege Röhner ist einverstanden. Ich rufe dann ferner die Fragen 34 und 35 auf:

Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, die Vorkosten für eine Maintalstraße so zu beschleunigen, daß in absehbarer Zeit die Verwirklichung dieses Projektes ermöglicht werden kann?

Vermag die Bundesregierung im Bejahungsfall ein Zeitziel für den Bau und die Fertigstellung der in Frage 34 erwähnten Kraftfahrzeugstraße zu geben?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, zur Zeit verläuft im Maintal zwischen Bamberg und Schweinfurt die Bundesstraße 26, die über die Südumgehung von Schweinfurt einen guten Anschluß an die Bundesautobahn Würzburg—Fulda erhält. Außerdem sind Bamberg und Bayreuth über die größtenteils fertiggestellte Bundesstraße 505 an das Autobahnnetz angeschlossen. Es wird jedoch nicht verkannt, daß eine völlig neue, vierspurige **Maintalstraße** für Oberfranken, insbesondere für die Orte Bamberg und Bayreuth, noch wesentlich günstigere Verkehrsbeziehungen nach Norden und Westen schafft.

(C) Im 3. Vierjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen von 1967 bis 1970 sind für einen Neubau der Bundesstraße 26 noch keine Mittel vorgesehen. In diesem Zeitraum soll die bestehende Bundesstraße in der jetzigen Trassenführung durch einzelne Verlegungen und Ortsumgehungen mit nicht allzu großem Mittelaufwand weiter verbessert werden. Bei der Aufstellung des nächsten Ausbauplanes, der die Jahre 1971 bis 1982 umfassen und wieder in drei Vierjahrespläne gegliedert sein soll, wird geprüft werden, wann der weitaus kostspieligere vierspurige Ausbau der Bundesstraße 26 in neuer Trasse in Angriff genommen werden kann. Ein Zeitpunkt für den Baubeginn läßt sich jetzt noch nicht benennen. Die bayerische Straßenbauverwaltung führt aber vorsorglich schon Voruntersuchungen und Planungen für einen derartigen Neubau durch, damit die Trasse freigehalten werden kann.

Vizepräsident Scheel: Herr Röhner zu einer ersten Zusatzfrage.

Röhner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wird bei den von Ihnen erwähnten Ausbauarbeiten an der B 26 schon berücksichtigt, daß Teile der bisherigen B 26 in Zukunft möglicherweise dann auch Bestandteil dieser Maintalstraße werden können?

(D) **Börner**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das ist durchaus möglich, hängt aber davon ab, zu welchen Schlußfolgerungen die bayerische Straßenbauverwaltung hier bei den Untersuchungen kommt. Ich möchte mich also heute noch nicht festlegen, weil ich der Meinung bin, daß die Planer Raum haben müssen, hier auch Alternativlösungen planerisch durchzuspielen und die Kosten zu ermitteln; denn nur so können sie eine verkehrsmäßig optimale Lösung erreichen.

Vizepräsident Scheel: Eine weitere Zusatzfrage.

Röhner (CDU/CSU): Verstehen Sie unter „Alternativlösungen“ Alternativen hinsichtlich der Trasse oder überhaupt hinsichtlich des Projekts?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich meine Alternativen hinsichtlich der Trassenführung. Ich habe Ihnen ja gesagt, wir machen die bisherige Straße in den Jahren, die jetzt vor uns liegen, mit geringen Mitteln, so gut es geht, verkehrssicherer, als sie heute ist. Die bayerischen Straßenbauer müssen aber die Freiheit haben, zu entscheiden, ob sie den heutigen Teil der Trassenführung einbeziehen oder eine völlig neue Linie wählen wollen, die mit der heutigen gar nichts zu tun hat. Das muß der Straßenbau heute nun einmal mit durchrechnen.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schulze-Vorberg.

(A) **Dr. Schulze-Vorberg** (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie zusichern, daß im Zusammenhang mit dem Ausbau der bestehenden Straße die **Südmumgehung Schweinfurts** befriedigend und bevorzugt gelöst wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ob sie bevorzugt gelöst werden kann, müßte ich durch Rückfrage bei den bayerischen Behörden klären. Sie wissen ja, daß Straßenbau u. a. von der Bereitstellung der Grundstücke und der Durchführung von Planfeststellungsverfahren abhängt. Aber ich bin sicher, daß die offenen Fragen, die im Zusammenhang mit der B 26 anstehen, im großen und ganzen gelöst werden können.

Ich darf Ihnen sagen, ich bin die B 26 neulich selbst abgefahren, um mich einmal von den Verkehrsproblemen in diesem Gebiet zu überzeugen. Ich teile durchaus die Meinung, daß es mit verhältnismäßig geringen Mitteln möglich ist, die heutigen Verkehrsengpässe zu beseitigen.

Vizepräsident Scheel: Eine weitere Frage, Herr Kollege Schulze-Vorberg.

Dr. Schulze-Vorberg (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung wenigstens bereit, die Vorschläge der Industrie- und Handelskammer Schweinfurt/Würzburg, die vorliegen, bevorzugt zu prüfen, so daß die bestehende Unsicherheit für die ganze Wirtschaft des Schweinfurter Raumes in der Frage der Südmumgehung der Stadt baldmöglichst beseitigt wird?

(B)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege Schulze-Vorberg, wir arbeiten mit der bayerischen Auftragsverwaltung sehr gut zusammen. Ich will Ihr Argument gern an die bayerischen Behörden weitergeben, meine aber, daß wir uns heute darauf einigen können, daß die bayerischen Behörden diese Überlegungen zuerst in ihre Planungen einbeziehen sollten.

Vizepräsident Scheel: Jetzt kommen wir zur Frage 36 des Herrn Abgeordneten Weigl:

In welcher Höhe beteiligt sich der Bund an den extremen Kostenüberschreitungen beim U-Bahnbau bzw. Stachus-Umbau in München?

Herr Staatssekretär!

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, bis jetzt ist nicht ersichtlich, daß der Bund von den **Kostenüberschreitungen beim Stachus-Umbau** betroffen werden wird.

Die **Mittelzuweisung für den U-Bahnbau in München** im Jahre 1967 hält sich im Rahmen der am 28. April 1967 mit den Ländern abgestimmten und vom Bundesminister für Verkehr festgelegten Planung. Dem Antrag der Landeshauptstadt München liegt der von der Münchner Tunnelgesellschaft am

16. Dezember 1966 mit einer Gesamtsumme von 696 Millionen DM bezifferte Gesamtbedarf zugrunde. Allein auf diesem Antrag und nicht auf früheren Schätzungen beruht die Bewilligung von Zuwendungen des Bundes für den U-Bahnbau. Etwaige Mehrkosten werden seitens des Bundes nur bezuschußt, soweit diese Mehrkosten ausdrücklich als zuschufähig im Sinne unserer Richtlinien anerkannt werden.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Kollege Weigl.

Weigl (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, darf ich Ihre Antwort so verstehen, daß die Mehrkosten des Stachus-Umbaus, die bereits jetzt 40 Millionen DM übersteigen, allein von der Landeshauptstadt München zu tragen sind?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Das kann ich hier nicht bestätigen. Ich weiß nur, daß dieser Umbau überwiegend Bauteile umfaßt, die nicht unmittelbar mit den Maßnahmen zusammenhängen, die vom Bund bezuschußt werden.

Vizepräsident Scheel: Noch eine Zusatzfrage, Kollege Weigl.

Weigl (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie in den Einzelheiten mitteilen, welche Zuschüsse der Bund in den vergangenen sechs Haushaltsjahren zum Verkehrsausbau Münchens gegeben bzw. für die kommenden Haushaltsjahre zugesagt hat, damit die bayerische Landeshauptstadt ihrem Rang gemäß die wichtigsten Verkehrsprobleme noch vor den Olympischen Spielen lösen kann?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das ist eine sehr weitgehende Frage. Ich bin überzeugt, daß die Stadt München und die bayerische Staatsregierung alles tun werden, um die von Ihnen genannten Bedingungen für die Olympischen Spiele zu schaffen. Ich bin gern bereit, Ihnen die weiteren Zahlen, die Sie angefordert haben, schriftlich mitzuteilen. Da die Mittel aus verschiedenen Kapiteln des Haushalts gegeben werden, ist es mir im Augenblick nicht möglich, Ihnen eine zufriedenstellende Antwort zu geben. Ich bitte also um Verständnis dafür, daß die Mitteilung der Zahlen schriftlich erfolgt.

Vizepräsident Scheel: Darf ich die verehrten bayerischen Kollegen, die sich jetzt noch gemeldet haben, darauf aufmerksam machen, daß es kurz vor drei Uhr ist. Ich darf Sie also bitten, sich ganz kurz zu fassen, damit noch alle drankommen.

Zunächst Kollege Marx zu einer Zusatzfrage; er hat sich als erster gemeldet.

Marx (München) (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen der Bericht bekannt, den der Oberbürgermeister der Stadt München, Dr. Vogel, am 7. No-

(C)

(D)

Marx (München)

- (A) vember vor dem U-Bahn- und dem Finanzausschuß der Stadt München gegeben hat, der in der gesamten Münchner Presse behandelt wurde und in dem die Finanzierung des U-Bahnbaus begründet und erläutert wurde? Ist Ihnen auch bekannt, daß dieser Bericht die Zustimmung aller Parteien gefunden hat?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ja, das ist mir bekannt. Ich weiß auch, daß darüber keine Meinungsverschiedenheiten bestehen.

Marx (München) (SPD): Halten Sie es in Kenntnis dieses Berichts für richtig, von „extremen Kostenüberschreitungen“ zu sprechen?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, mir steht es nicht zu, an einer Fragestellung, die aus dem Hohen Hause kommt, Kritik zu üben. Ich kann nur feststellen, daß der Ausdruck „**Kostenüberschreitung**“ nach meiner Auffassung nicht ganz richtig gewählt ist. Es handelt sich, soweit ich die Dinge übersehe, um Kosten, die sich aus den baulichen Schwierigkeiten ergeben. Mir ist z. B. berichtet worden, daß die Wasserhaltung in einigen Gebieten des U-Bahnbaues außerordentliche Schwierigkeiten macht. Das ist ein Problem, das wir aus allen Städten kennen: daß man im Grunde erst dann, wenn man zu buddeln anfängt, weiß, wie sich bestimmte Kostenfaktoren beim Bau auswirken werden. Da die Stadt München in verschiedenen Stadtteilen starkes Grundwasser hat, ist es klar, daß die Wasserhaltung beim U-Bahnbau eine Größe ist, die man nicht unbedingt bei der ersten Projektierung spitz errechnen konnte.

(B)

Vizepräsident Scheel: Herr Kollege Marx hat noch eine Zusatzfrage.

Marx (München) (SPD): Würden Sie die Erfahrungen, die München in diesem Fall gemacht hat, auch auf andere Gebiete anwenden?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich bin grundsätzlich der Meinung, von Kostenüberschreitungen kann man nur sprechen, wenn vorher eine richtige Kalkulation stattgefunden hat und wenn dann Arbeiten, die durch Versäumnisse des Architekten oder in diesem Falle des Tiefbauingenieurs verursacht sind, ohne Rücksicht auf die haushaltsmäßige Begrenzung, ohne finanzielle Deckung durchgeführt werden. Das gibt es auch beim Bau eines Einfamilienhauses, wie die Bauherren wissen, und bei anderen Projekten. Was hier aber vorliegt, ist nach meinen Informationen die Tatsache, daß erstens bestimmte Kostenfaktoren, die sich aus den geologischen Gegebenheiten bzw. der Beschaffenheit des Bodens ergeben, nicht von vornherein genau zu bestimmen waren, und daß zweitens das Grundwasser erheblich mehr Schwierigkeiten bereitet hat, als man ursprünglich nach den Aussagen der Wissenschaft und dem Ergebnis der Probebohrungen annehmen konnte. Da unter den Abgeordneten des Bundes-

tages eine ganze Reihe von Herren sind, die aus der Bauwirtschaft kommen, und da insbesondere auch einige Kollegen von Herrn Weigl in Baufragen sehr sachverständig sind, glaube ich nicht, daß man angesichts dieser bautechnischen Zusammenhänge gegen die Stadt München den Vorwurf der Kostenüberschreitung erheben wird.

(C)

Vizepräsident Scheel: Zu einer Zusatzfrage Prinz Konstantin von Bayern.

Prinz von Bayern (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung mit mir der Meinung, daß bedauerliche Mehrkosten keinesfalls dazu führen dürfen, daß die rechtzeitige Ausführung der im Zusammenhang mit der Olympiade notwendigen Bauvorhaben in Frage gestellt wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Sie ist voll Ihrer Meinung, Herr Kollege. Wir haben ja bei der Vorbereitung der Olympiade Maßnahmen ergriffen, die nicht nur aus der Interessenlage der Stadt München getroffen werden, sondern unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Olympiade eine Sache ist, die die Bundesrepublik Deutschland im Ganzen angeht.

Vizepräsident Scheel: Zusatzfrage, Herr Kollege Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, aus Ihrer Antwort ging nicht hervor, wie hoch der **Anteil des Bundes beim Stachus-Umbau** ist. Das hätte ich gern gewußt.

(D)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Der Stachus-Umbau ist — mit Ausnahme der Straßenarbeiten — kein Projekt, das den Bund tangiert. Der Straßenbau ist, wie Sie wissen, durch den 600-Millionen-Fonds nachträglich zuschussfähig geworden. Alles andere sind Dinge, die die Stadt München angehen. Bei dem wahrscheinlich von Ihnen auch gemeinten Kreuzungsbauwerk, daß durch die V-Bahn verursacht wird, sind keine Kostenüberschreitungen zu befürchten.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Hofmann.

Dr. Hofmann (Mainz) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung bereit, zur Kenntnis zu nehmen, daß sich mittlerweile in vielen anderen deutschen Städten ein weitgehender Unwille dahin gehend geltend macht, daß die Stadt **München** hinsichtlich der Zuschüsse von der Bundesregierung offenbar ganz besonders **bevorzugt** wird?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann diese Behauptung nicht bestätigen. Im Gegenteil, ich muß sagen: wenn solche Behauptungen aufgestellt werden, entsprechen sie nicht den Tatsachen. Die Stadt München

Parlamentarischer Staatssekretär Börner

(A) wird im Rahmen der Zuschußmaßnahmen des Bundes wie jede andere vergleichbare deutsche Großstadt behandelt. Sie hat für ihre Nahverkehrsprobleme auf Grund der Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, die mit den Ländern abgestimmt sind, bestimmte Beträge erhalten. Andere Städte haben diese Beträge auch erhalten. Es wird der Stadt München nichts gegeben, was eventuell jemand anderem abgezogen würde. Insbesondere ist die Annahme — wie sie in einer weiteren Frage zum Ausdruck kommt — eines Zusammenhangs etwaiger Kürzungen — ich will das mal etwas grob sagen — für das flache Land zugunsten Münchens nach meiner Auffassung völlig unberechtigt. Wie Sie wissen, werden die Mittel über die Länder gegeben. Die Länder bilden in eigener Verantwortung bestimmte Schwerpunkte, die mit diesen Mitteln bezuschußt werden. Es ist keinesfalls so, daß München etwas bekäme, was dann Ober- oder Niederbayern oder Oberfranken verlorenginge.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Fellermaier.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, ist es richtig, wenn ich hier feststelle, daß bei allen Verträgen über den Bau und die Finanzierung der V-Bahn, der Nord-Süd-U-Bahn und damit aller olympiabedingten Maßnahmen die Bundesregierung und die Bayerische Staatsregierung für das finanzielle Programm ihre Zustimmung geben müssen, und ist es insbesondere so, daß in der Münchner Tunnel-Gesellschaft, in der die Detailfragen erörtert werden, der Herr Bundesfinanzminister und der Herr Bundesverkehrsminister ständig vertreten sind, also eine **fortlaufende Kontrollmöglichkeit** haben?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Ich kann das bestätigen. Ich möchte hinzufügen: die Zusammenarbeit in diesem Gremium zwischen den Vertretern des Bundes, des Freistaates Bayern und der Stadt München ist hervorragend.

Vizepräsident Scheel: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Müller (München).

Dr. Müller (München) (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie der Meinung, daß vom föderalistischen Prinzip des Bundes her Probleme der bayerischen Landespolitik, wie sie in der parteipolitisch gefärbten Formulierung der Fragen auftreten können, in dieser Form hier ins Hohe Haus gebracht werden sollen?

(Zuruf: Gerade der!)

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, mir steht es nicht zu, irgendeine Fragestellung hier zu bewerten.

Vizepräsident Scheel: Die letzte Zusatzfrage hat Herr Dr. Gleissner.

Dr. Gleissner (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ohne auf Ihre Bagatellisierung der Kostenüberschreitung von Ihrer Seite aus einzugehen — Sie werden die Presse darüber gelesen haben und die Stimmung der Bevölkerung kennen —: Gestatten Sie mir die Frage, ob und wann die Stadt München die Bundesregierung offiziell von den viele Monate verschwiegenen extremen Kostenüberschreitungen bei jenen Großprojekten unterrichtet hat, an deren Verwirklichung der Bund finanziell beteiligt ist; oder haben Sie es auch erst aus der Presse erfahren?

Börner, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, ich muß noch einmal sagen, ich muß den Ausdruck „Kostenüberschreitung“ im Interesse der sachlichen Klärung dieses Problems zurückweisen.

(Zuruf von der Mitte: Sehr richtig!)

Es handelt sich nicht um Überschreitungen, sondern — wie ich Ihnen schon sagte — um Kosten, die durch nachträgliche Veränderungen entstanden sind, die sich als nicht vorausschaubar für den Bauherrn erwiesen haben. Das ist das, was ich vorher meinte in der Frage der Wasserhaltung in den U-Bahntunnels und auch in der Frage der Bewertung bestimmter Baumaßnahmen.

Da ist z. B. eine Frage, die ich Ihnen hier aus der Praxis der Bauwirtschaft einmal erläutern könnte. Es ist auch eine Frage der Kosten, ob Sie mit dem sogenannten Schildvortrieb arbeiten, der an der Oberfläche einer Großstadt natürlich keinen Ärger macht, — denn der Verkehr kann weiterlaufen, praktisch wird im bergmännischen Verfahren der U-Bahn-Tunnel vorgetrieben —, oder ob Sie in offener Baugrube arbeiten, dann mit den entsprechenden Umleitungen, die alle Autofahrer und die Bevölkerung einer Stadt natürlich, wie Sie wissen, furchtbar ärgern. Das ist der eine Punkt.

Der andere Punkt ist der, daß alle Maßnahmen, die im Zusammenhang mit den Bauten, die Sie erwähnen, getroffen wurden, durch die Gremien der Münchener Tunnelgesellschaft geprüft wurden und daß nach den Auskünften, die wir haben, hier kein Anlaß besteht, z. B. zu glauben, daß die Bayerische Oberste Baubehörde ihrer Aufsichtspflicht nicht nachgekommen sei. Wir vertrauen darauf, daß auch weiterhin hier die Dinge so gewertet werden wie bisher, daß die wirtschaftlichste Methode der Bauausführung gewählt wird. Wir sind ganz sicher, daß die Bayerische Oberste Baubehörde von ihrem Recht dieser Prüfung pflichtgemäß Gebrauch gemacht hat.

Vizepräsident Scheel: Vielen Dank, Herr Staatssekretär.

Meine Damen und Herren Kollegen, die Fragestunde ist damit beendet. Ich habe im Interesse Münchens ohnehin die Zeit um genau sechs Minuten überschritten und alle Kollegen zu Wort kommen lassen.

Ich berufe die nächste Sitzung ein auf Freitag, den 17. November 1967, 9 Uhr.

(Schluß der Sitzung: 15.06 Uhr.)

(A)

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

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Beurlaubungen	
Frau Albertz	16. 11.
Dr. Arndt (Berlin/Köln)	17. 11.
Dr. Artzinger *	17. 11.
Bading *	17. 11.
Dr. Barzel	17. 11.
Bergmann *	16. 11.
Berkhan **	16. 11.
Berlin	9. 12.
Blachstein	17. 11.
Dr. Brenck	17. 11.
Dr. Burgbacher *	17. 11.
Cortier *	17. 11.
Draeger **	17. 11.
Dr. Eckhardt	17. 11.
Frau Dr. Elsner	18. 11.
Faller *	17. 11.
Dr. Frede	31. 12.
Dr. Freiwald	16. 11.
Gibbert	16. 12.
Dr. Giuliani	17. 11.
Hanz (Dahlen)	18. 11.
Frau Herklotz **	17. 11.

* Für die Teilnahme an Ausschusssitzungen des Europäischen Parlaments

** Für die Teilnahme an Ausschusssitzungen der WEU bzw. der Nordatlantischen Versammlung

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Hösl	28. 11.
Hussong	17. 11.
Illerhaus *	17. 11.
Kriedemann *	17. 11.
Klinker *	17. 11.
Dr. Koch	17. 11.
Dr. Kübler	17. 11.
Kulawig *	17. 11.
Kunze	30. 11.
Lenz (Brühl)	31. 12.
Lenze (Attendorf) **	17. 11.
Dr. Löhr *	17. 11.
Lotze	17. 11.
Lücker (München) *	17. 11.
Merten	30. 11.
Mertes	17. 11.
Metzger *	17. 11.
Dr. h. c. Dr.-Ing. Möller	17. 11.
Müller (Aachen-Land) *	17. 11.
Ott	17. 11.
Paul	31. 12.
Petersen	17. 11.
Ruf	17. 11.
Schmidt (Würgendorf)	9. 12.
Dr. Schulz (Berlin)	30. 11.
Dr. Starke (Franken)	17. 11.
Steinhoff	31. 12.
Stücklen	18. 11.
Dr. Süsterhenn	17. 11.
Weimer	17. 11.

(D)

