

Grafenauer Anzeiger

R 3331 AX

ZEITUNG FÜR DEN LANDKREIS FREYUNG - GRAFENAU · NIEDERBAYERISCHE ZEITUNG

31. Jahrgang / Nummer 208

Samstag, den 11. September 1976

Einzelpreis 50 Pf / 3,50 ö. Sch.

Datenskandal in Bayern mit Finanzhilfe der Bundesgesundheitsministerin / Blick hinter die Kulissen / S. 6

Flugzeuge nach Kollision abgestürzt Über 100 deutsche Urlauber getötet

Katastrophe in 10000 Meter Höhe über Zagreb - Insgesamt 176 Menschen fanden den Tod

Belgrad (dpa/ap/ddp). Beim Zusammenstoß zweier Verkehrsflugzeuge in 10000 Meter Höhe sind am Freitag in Jugoslawien alle 176 Passagiere und Besatzungsmitglieder beider Maschinen ums Leben gekommen, darunter über 100 deutsche Touristen. Rettungsmannschaften aus der jugoslawischen Stadt Zagreb teilten von der 30 Kilometer nordöstlich gelegenen Absturzstelle bei der Stadt Vrbovec mit, daß es keine Überlebenden gebe.

Eine DC-9 der jugoslawischen Fluggesellschaft Inex-Adria auf dem Flug von Split an der Adria nach Köln mit 108 Passagieren, mit Ausnahme eines Jugoslawen ausschließlich deutsche Urlauber, sowie fünf Besatzungsmitgliedern stieß mit einer Trident der British Airways mit 54 Passagieren und neun Besatzungsmitgliedern zusammen.

Obwohl sich die Katastrophe in 10000 Meter Höhe ereignete, war sie nach ersten Berichten vom Unfallort von der Erde aus deutlich zu beobachten. Augenzeugen erklärten den stürzenden Rettungsmann-



Die Absturzstelle der in zehntausend Meter Höhe bei Zagreb zusammengestoßenen Flugzeuge bot ein Bild des Grauens. Die Rettungsmannschaften fanden keine Überlebenden der insgesamt 176 Insassen beider Maschinen. (FunktBild: up/dpa)

14 Minister versagen Miki die Unterstützung

Japanischer Regierungschef soll zum Rücktritt gezwungen werden

Tokio (dtp). Bei einer Sonder Sitzung des japanischen Kabinetts haben am Freitag in Tokio 14 der 20 Minister Regierungschef Takao Miki ihre Unterstützung verweigert.

Miki wollte die Unterstützung des Kabinetts für die Einberufung einer Sonder Sitzung des japanischen Reichstags am kommenden Donnerstag erzielen. Nach der Sitzung weigerte sich Miki vor Journalisten, auf die Frage einzugehen, ob er die rebellierenden Minister entlassen werde. „Ich kann überhaupt nichts über die Zukunft sagen“, erklärte der Ministerpräsident. Eine Mehrheit der Parlamentarier forderte die Regierung zum Rücktritt auf. Miki erklärte, seinen Rücktritt zu verweigern.

Verkehrspolitik auf Kosten Ostbayerns

Der Unsinn mit den „Schmalspurautobahnen“ — Wie Innenminister Merk Bonn Schützenhilfe leistet — Millionenbeträge für die Ballungszentren

Von Erwin Janik

Bei den Auseinandersetzungen der Parteien im Bundestagswahlkampf sind große Schlagworte Trumpf. Da wird von Politikern aller Schattierungen der Begriff „Frühzeit“ fast zu Totes gerufen; da spricht jeder von der „Sicherung des sozialen Netzes“, ohne genau zu sagen, was es eigentlich darunter versteht; da werden die in den letzten Jahren am Fließband produzierten Gesetze angegriffen wie saures Bier, obwohl sich in diesem Dschungel von Verordnungen kaum noch jemand zurechtfindet; da wird mit besonderer „Liebe“ der Gegner als Teufel an die Wand gemalt und die eigene Politik als die einzig richtige angepriesen. Und über diesem Parteiengedank wird gar zu gerne vergessen, wo den Bürger der Schuh drückt und in welchen Teilen des Bundesgebietes besonders geholfen werden muß, weil dort die Lebensbedingungen noch unter dem Durchschnitt liegen.

„Bayern wird von Bonn benachteiligt“, tönt es von Unionsseite, während die Sozialliberalen behaupten, daß es in Bayern erst vorwärtsgeht, seit sie die Bundesregierung stellen. Es ist müßig, darüber zu streiten, wer mehr oder weniger recht hat. Fest steht in jedem Fall, daß Ostbayern von Bonn sträflich vernachlässigt und benachteiligt wurde — und dies gar oft in trautem Verein mit München.

Beginnen wir mit dem Fernstraßenbau. Jahrelang haben wir in Ostbayern mit Schafsgeld zugesehen, wie in allen anderen Teilen der Bundesrepublik modernste Autobahnen unter dem warmen Finanzregiment Bonn aus dem Boden schossen. Heute ist das Ruhrgebiet so weit, daß man dort keine Autobahnen mehr bauen kann, weil auf vielen Strecken bereits vier nebeneinander (1) laufen und beim besten

Fragen über Chinas Kurs nach dem Tod Maos

Machtkampf wird nach den Tagen der Staatstraure entbrennen — Fünf Namen sind als Nachfolger im Gespräch

Peking (dtp). Nach dem Tod des chinesischen Parteichefs Mao Tse-tung herrscht weltweit Ungewißheit über die künftige Machterteilung in der Volksrepublik China und damit über den künftigen Kurs der asiatischen Macht in der Weltpolitik.

In den kommenden acht Tagen der Staatstraure in der Volksrepublik China wird die Peking Führungsspitze allen Erwartungen nach im Anbeken an den verstorbenen Parteivorsitzenden Mao Tse-tung Einigkeit und Geschlossenheit demonstrieren. Politische Beobachter in Peking und Hongkong zweifeln aber nicht daran, daß es anschließend zu einem möglicherweise langwierigen internen Machtkampf kommen wird, dessen Ausgang niemand eindeutig voraussagen kann.

Bei allen politischen, militärischen und ideologischen Leistungen Mao Tse-tungs fehlte dem „großen Vorsitzenden“ eine glückliche Hand bei der Festlegung auf einen Nachfolger, der in der Lage wäre, seine Erde mit breiter Unterstützung von Partei und Armee zu übernehmen. Zweimal legte sich Mao auf einen „Kronprinzen“ fest, nämlich das frühere Staatsoberhaupt Liu Schao-tsch und den ehemaligen Verteidigungsminister Lin Biao. Beide fielen in Ungnade und werden heute als „Achtwächler“ und Konterrevolutionäre verurteilt.

Das gleiche Schicksal ereilte Teng Hsiao-ping. Er war schon einmal während der

Indische Maschine nach Pakistan entführt

77 Passagiere an Bord — Auch Deutsche unter den Geiseln — Innenpolitische Hintergründe werden vermutet

Islamabad (sp/ddp). Wenige Tage nach dem glücklichen Ausmarsch einer Fliegengesellschaft auf Zypern, haben bislang noch unbekannte Luftpiraten am Freitag ein Verkehrsflugzeug der indischen Fluggesellschaft gekapert und zur Landung auf dem Flughafen der pakistanischen Stadt Lahore gezwungen.

Die Maschine war vor einer Zwischenlandung in Jaipur von den drei bewaffneten Entführern gekapert worden. Wie es hieß, verlangten sie den Weiterflug zunächst nach Saudi-Arabien und anschließend nach Libyen. Über die Identität der Entführer, die angeblich Bengali, Englisch und Urdu sprechen, gaben die indischen Behörden keine Auskunft. Beobachter vermuten deshalb, die Tat könnte einen innenpolitischen Hintergrund haben. Möglicherweise wollten die Luftpiraten die Freilassung prominenter Gegner von Frau Indira Gandhi erreichen.

Bei der Entführung erlitten am Freitag auch 15 Touristen des Frankfurter Reiseunternehmens nur-Neckermann in die Gewalt bewaffneter Luftpiraten. Insgesamt befanden sich 77 Passagiere und sechs Besatzungsmitglieder an Bord des Flugzeuges vom Typ Boeing 737. Wie ein nur-Sprecher bestätigte, handelte es sich bei den Touristen um elf Deutsche, drei Niederländer und eine Französin, die eine Kachmir-Bundreise gebucht hatten. Eine dreiköpfige deutsche Familie durfte am Freitagvormittag die gekaperte Maschine der Indian Airlines verlassen.

Wie aus Behördenkreisen in Lahore verlautete, wurde eine Deutsche während des Fluges von Unruhe befallen. Die Luftpiraten erlaubten ihr, ihrem Ehemann und ihrem Kind daraufhin, in Lahore von Bord zu gehen, wo sie nach auf dem Flughafen von einem pakistanischen Arzt behandelt wurde.

Die Boeing 737 befand sich auf einem Inlandsflug von Neu-Delhi, wo die aus Jaipur kommenden nur-Touristen hinzugetreten waren, nach Bombay, als das Entführer-Kommando auslief. Nachdem zunächst von nur einem Luftpiraten gesprochen worden war, ließ es später in Lahore, es handelte sich um drei Unbekannte. Sie setzten mit Mausex-Pistolen bewaffnet. Ein Sprecher der Indian Airlines versicherte in Neu-Delhi, den Passagieren an Bord geht es gut.

Unmittelbar nach der Landung der indischen Maschine wurde der Flughafen von Lahore für den gesamten Luftverkehr geschlossen.

Kissinger am Montag nach Südafrika

Washington (dps). Der amerikanische Außenminister Henry Kissinger wird am Montag eine Reise nach Südafrika antreten, wo er sich um eine Entschärfung des Konflikts in Rhodesien und Namibia bemühen will. Wie das Weiße Haus am Freitag in Washington mitteilte, wird Kissinger Tansania, Sambia und Südafrika besuchen. Besuche in anderen südafrikanischen Ländern seien möglich.

Willen kein Grund und Boden mehr zu finden

Willen kein Grund und Boden mehr zu finden ist, der noch mit Schnellstraßen bepflanzt werden könnte. In den übrigen Ballungsräumen liegen die Verhältnisse kaum anders. Wir haben Verständnis dafür, daß überall in der Bundesrepublik gute Verkehrsverbindungen geschaffen werden. Aber was ist den letzten Jahren in Ostbayern geschehen? Man hat geplant und geplant und vor lauter Planen das Bauen „vergessen“.

Niederbayern ist der einzige Regierungsbezirk, der noch über keine zusammenhängende Autobahn verfügt. Und dies, obwohl bereits 1969 mit dem Bau der Autobahnbrücke in Schalding bei Passau begonnen wurde — sie steht seit über drei Jahren als Bauroine in der Landschaft — und obwohl die Autobahn Regenburg-Passau seit Jahren sowohl in Bonn wie auch in München als wichtigste Verkehrsverbindung zwischen der Bundesrepublik und Südosteuropa bezeichnet wird. An großen Worten und Verprechungen hat es zu keiner Zeit gefehlt. So hat der damalige Verkehrsminister der sozial-liberalen Koalition, Georg Leber, beim Baubeginn der Schaldinger Brücke sein Wort gegeben, daß mit ihrer Fertigstellung auch die Strecke Regenburg-Passau ihrer Bestimmung übergeben werden könne. Denkste! Es wird noch einige Jahre dauern, bis es soweit ist.

Leber ging und ein Mann namens Gscheidle kam. Aber auch dieser Bundesverkehrsminister war nicht bereit, die Investitionsschwerpunkte beim Straßenbau zu ändern. Aufgrund der miserablen Finanzlage des Bundes entschloß er sich zu rigorosen Sparmaßnahmen. Er kündigte den Bau von „Schmalspurautobahnen“ und einbahnigen Strecken an. Ab 1965 sollen etwa 30 Prozent der Autobahnen nur noch mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 anstatt wie bisher 3,75 Meter errichtet werden. Besonders davon betroffen ist Ostbayern, wie dann fast nur noch hier Autobahnen zu bauen sind. Fachleute haben ausgerechnet, daß durch die Verringerung der Fahrbahnbreiten jedoch praktisch nicht eingespart wird.

Der Verkehrsminister der CSU-Landtagsfraktion in München, Hans Drachler, betonte, daß es andere Möglichkeiten zur Einsparung gebe. Das komplizierte System der Ein- und Ausfahrten könne vereinfacht werden. Einbahnige Autobahnen mit nur zwei Fahrspuren stellen laut Drachler erhöhte Gefahrenquellen dar. Das Beispiel der Initial-Autobahn, die nach dem einbahnigen Bau als „Todesstrecke“ berüchtigt war, sollte öffentlich abbrechend wirken. Wer will die Verantwortung für tödliche Unfälle übernehmen, die auf derartige Fehlplanungen zurückzuführen sind? Etwas der Bundesverkehrsminister Gscheidle? Seine Begründung für die schmälerten Fahrspuren ist geradezu absurd: Der Ausbau auf 3,75 Meter sei nur deswegen erfolgt, weil einstmals Adolf