

Der Bundesminister für Verkehr

A 15 - 7.04 - 6049 Vma

Bonn, den 6. November 1970

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

Bezug: Beschluß des Deutschen Bundestages vom 22. Januar 1969
- Drucksache V/3711 -

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 210. Sitzung am 22. Januar 1969 nach abschließender Behandlung durch den Ausschuß für gesamtdeutsche und Berliner Fragen (4. Ausschuß) den Bericht des Bundesministers für Verkehr über den erweiterten Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet vom 31. Juli 1968 - Drucksache V/3194 - und den Antrag des Ausschusses - Drucksache V/3711 - angenommen. In dem Antrag wird der Bundesminister für Verkehr aufgefordert, dem Deutschen Bundestag über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebiets in zweijährigem Abstand, erstmals im Jahre 1970, zu berichten. Der Bericht 1970 wird hiermit vorgelegt.

Für den Berichtszeitraum seit dem 31. Juli 1968 (Vorlage der Drucksache V/3194) hat sich in der Fortführung der Verkehrserschließung folgendes ergeben:

I. Kontaktgespräche mit der DDR und neue Übergänge zur CSSR

1. In zwei Fachgesprächen über Straßenverkehr wurden mit Vertretern der DDR allgemeine Fragen erörtert. Dabei wurden auch Planungsvorstellungen aus dem Straßenbau genannt. Eine Erhöhung der Zahl der Übergänge konnte bisher nicht verwirklicht werden.

Es ist jedoch sichergestellt, daß jede aus verkehrlichen Berührungspunkten sich ergebende Gelegenheit zur Aufnahme weiterer Kontaktgespräche über diese Fragen genutzt wird.

2. An der Grenze zur Tschechoslowakei konnte zu den Grenzübergängen bei
 - Schirnding im Zuge der B 303 (vorher St 2170),
 - Waidhaus im Zuge der B 14 und

- Furth i. W. im Zuge der B 20

der Übergang Bayerisch-Eisenstein im Zuge der B 11 wieder in Betrieb genommen werden.

Der Straßenübergang bei Philippsreut im Zuge der B 12 wird zur Zeit nur für die Holzbeförderung benutzt. Die Öffnung für den Gesamtverkehr ist nach Fertigstellung des neuen Zollgebäudes auf tschechoslowakischem Gebiet zu erwarten.

II. Eisenbahnen

Das für die Eisenbahnstrecken im Zonenrandgebiet vorgesehene besondere Überprüfungsverfahren wurde in Anpassung an das Gesetz zur Änderung des Bundesbahngesetzes vom 6. März 1969 und unter Würdigung der Artikel 4 bis 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 26. Juni 1969 durch Erlaß des Bundesministers für Verkehr vom 6. Februar 1970 dahingehend geändert, daß es für die „Einleitung“ eines Überprüfungsverfahrens keiner besonderen „Freigabe“ mehr bedarf. Danach ist nunmehr wie folgt zu verfahren:

Die Deutsche Bundesbahn (DB) unterrichtet die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde über das Ergebnis ihrer internen Untersuchungen und über ihre Absichten. Die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde hört dazu alle Beteiligten und nimmt, insbesondere auch zur Frage der künftigen Verkehrsbedienungs, Stellung (§ 44 Bundesbahngesetz, BbG). Sofern die DB nach der Anhörung der Beteiligten das Überprüfungsverfahren weiter verfolgt, ist vorgesehen, daß auch der Verwaltungsrat der DB über die geplante Maßnahme berät und beschließt (§ 12 BbG).

Im Falle der Zustimmung des Verwaltungsrates legt die DB dem Bundesminister für Verkehr das betriebswirtschaftliche Ergebnis für die Strecke vor und beantragt die Genehmigung zur Durchführung der vorgesehenen Maßnahme (§ 14 Abs. 3 Buchstabe d BbG).

Der Bundesminister für Verkehr beruft daraufhin einen interministeriellen Arbeitskreis der beteiligten Ressorts ein, dessen Aufgabe es ist, nach Prüfung eines jeden Einzelfalles einen Entscheidungsvorschlag für die Bundesregierung zu erarbeiten. Die Bundesregierung entscheidet über jede Einzelmaßnahme und gewährt der DB für diejenigen Strecken, die aus übergeordneten politischen Gründen aufrechterhalten werden sollen, den notwendigen Ausgleich (§ 28 a BbG).

Mit diesem besonderen Prüfungsverfahren wird den verständlichen Belangen des Zonenrandgebietes weitgehend Rechnung getragen.

Die Bundesregierung hat bisher über 13 Umstellungsmaßnahmen auf Strecken im Zonenrandgebiet beraten und sich in 5 Fällen aus übergeordneten politischen Gründen für die völlige oder teilweise Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs ausgesprochen. Es handelt sich hier um die Strecken:

Breitengüßbach – Dietersdorf	32 km
Celle – Gifhorn Stadt	43 km
Wanfried – Heldra (Aufrechterhaltung des Güterzugbetriebes)	7 km
Nienhagen – Wathlingen (Aufrechterhaltung des Güterzugbetriebes)	4 km
Erlau – Obernzell (Wiederaufnahme des Güterzugbetriebes; über die Teilstrecke Obernzell–Wegscheid wird das Bundeskabinett zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden)	5 km

III. Bundesfernstraßen

1. Planungsmaßnahmen im Rahmen des Neuen Ausbauplanes

Die seit 1967 laufenden Arbeiten am neuen Ausbauplan für die Bundesfernstraßen haben mit der Aufstellung des Bedarfsplanes ihr erstes wichtiges Ziel erreicht.

Der Bedarfsplan zeigt den im Prognosezieljahr 1990 für die Verkehrsbedienungen erforderlichen Straßenraum. Im Straßennetz sind die einzelnen Teilstrecken nach der Zahl der geplanten Fahrspuren und nach der Dringlichkeit des Ausbaus unterschieden.

Grundlage für die Entscheidungen über Spurenzahl und Dringlichkeit war die nach den neuesten Ergebnissen und Verfahren der Wissenschaft unter Einsatz besonders leistungsfähiger elektronischer Rechenanlagen durchgeführte Verkehrsprognose. Hierbei wurde das Verkehrsaufkommen mit Hilfe geeichter mathematischer Modelle unmittelbar aus den künftigen Strukturdaten (Einwohnerzahl, An-

zahl der Arbeitsplätze, Anzahl der Kraftfahrzeuge) für eine verhältnismäßig feine Gebietsunterteilung errechnet. Auf diese Weise sind quantifizierte Entwicklungsvorstellungen der Raumordnung und der Landesplanung bereits im Anfangsstadium der Arbeiten in den Rechnungsgang eingeflossen.

Eine weitere Gelegenheit zur wirksamen Förderung von Entwicklungszielen ergab sich beim Bemessen der Straßenquerschnitte. Um insbesondere das Zonenrandgebiet an seine Beschaffungs- und Absatzmärkte in den zentralen Verdichtungsräumen durch verkürzte Fahrzeiten gewissermaßen näher heranzurücken, sind nach neueren Überlegungen zur Leistungsfähigkeit von Straßen „Geschwindigkeitsfahrbahnen“ geplant worden. Dies sind Straßen mit vergleichsweise reichlich bemessenem Querschnitt, auf denen bei verhältnismäßig niedrigen Verkehrsmengen von den meisten Fahrzeugen höhere Geschwindigkeiten erzielt werden können. Zeitverluste durch Stauungen sollen dadurch weitgehend vermieden werden. So liegt z. B. der maßgebende Grenzwert der Prognosebelastung für die wichtige Entscheidung, ob für eine Verbindung noch ein zweispuriger Querschnitt genügt oder schon eine vierspurige Autobahn vorgesehen werden muß, im Normalfall – für „Mengenfahrbahnen“ – bei 1100 bis 1200 Kraftfahrzeugen pro Stunde, für Geschwindigkeitsfahrbahnen jedoch bei 700 bis 800 Kfz/h. Durch diese differenzierte Bemessungsmethode ist erreicht worden, daß das gesamte Zonenrandgebiet in der Zukunft durch Autobahnen überall gut erschlossen wird.

Auch beim Einteilen des so ermittelten Straßenbedarfs in Dringlichkeitsstufen ist den besonderen Erfordernissen des Zonenrandgebietes Rechnung getragen worden. Die oft verhältnismäßig niedrige Prognosebelastung durfte hierfür nicht allein maßgebend sein. Aus besonderen Raum-Zeit-Analysen, die die erschließende und verbindende Wirkung des bestehenden Netzes in Zahlen erfassen, sind Kriterien nicht nur für den Einsatz von Geschwindigkeitsfahrbahnen, sondern auch für eine belastungsunabhängige Dringlichkeitsreihung gewonnen worden. Damit gelang es, einen großen Teil der Strecken, die das Zonenrandgebiet in Zukunft bedienen sollen, in die 1. Dringlichkeitsstufe einzureihen.

Durch alle diese Planungsmaßnahmen ist erreicht worden, daß im neuen Ausbauplan das Zonenrandgebiet durch Investitionen im Straßenbau besonders gefördert wird. Im 1. Ausbauplan, der am Jahresende 1970 ausläuft, war für den durchgehenden Ausbau oder Neubau nach den Straßenbaurichtlinien im ganzen Bundesgebiet ein Netz von rd. 26 000 km an Bundesfernstraßen ausgewiesen worden. Der neue Bedarfsplan, aufgestellt für den von 1971 bis 1985 laufenden Ausbauplan, umfaßt ein Netz von 36 500 km an Bundesfernstraßen. Die Steigerung beträgt 40 %. Im Zonenrandgebiet dagegen ist das Netz des Bedarfsplanes von rd. 3700 km im 1. Ausbauplan auf rd. 5900 km im neuen Ausbauplan angewachsen. Die Zunahme liegt mit fast 60 % erheblich über dem Bundesdurchschnitt.

2. Übersicht über die während des Berichtszeitraumes (1968 – 1970) fertiggestellten oder in Kürze beendeten Bundesfernstraßenbauvorhaben außer BAB-Neubaustrecken

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM'
Schleswig-Holstein		
a) fertiggestellt:		
B 4	Verlegung südlich Kiel	6 400 000
B 75	Verlegung bei Neritz	2 700 000
B 205	Ausbau bei Brammer	6 900 000
B 205	Ortsumgehung Rickling	7 000 000
B 205	Ausbau zw. Rickling und Schackendorf	2 800 000
B 206	Ausbau zw. Bad Segeberg und Lübeck	42 700 000
B 207	Ortsumgehung Neustadt i. Holst. (inzw. aufgestuft zur BAB)	41 530 000
B 209	Erneuerung der Hafensbrücke Lauenburg	4 850 000
BAB	Hamburg – Lübeck Bau einer doppelseitigen Verkehrs- anlage für die beiderseitige Tankanlage bei Bargtheide	3 000 000
BAB	Hamburg – Lübeck Teilstrecke mit Neugestaltung des Anschlusses an die B 75 Lübeck – Siems des Gesamtbauvorhabens „Vierspuriger Ausbau nördl. Lübeck“ *)	9 200 000
b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:		
B 203	Ausbau der Ortsdurchfahrt Rendsburg	2 780 000
B 503	Ortsumgehung Altenholz	6 000 000

*) Im erläuternden Text des Bundeshaushaltsplanes 1969 wird das Bauvorhaben als „Vier- bzw. sechsspuriger Ausbau“ bezeichnet.

Niedersachsen

a) fertiggestellt:		
B 4	Ortsumgehung Gifhorn-Kästorf (1. Bauabschnitt)	19 000 000
B 4	Verlegung einer größeren Teilstrecke im Raum Bad Harzburg	11 330 000
B 4	Teilstrecke der Westumgehung Braunschweig zw. der B 4 und der Anschlußstelle Klosterkamp (Th.-Heuß-Str.)	20 000 000
B 6	Erneuerung der Unterführung unter der Bundesbahn Goslar-Vienenburg bei Goslar (Bahnhof Oker)	2 600 000
B 64	Beseitigung des höhengleichen Bahn- überganges der Bundesbahnstrecke Hannover-Göttingen bei Kreiensen DB = 1 833 000 DM } Bundesstraßenanteil 3 667 000 DM }	5 500 000
B 242	Aufweitung der Unterführung unter der Bundesbahn Langelsheim – Altenau bei Clausthal-Zellerfeld	1 130 000

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
B 248	Teilstrecke der Verlegung im Raum Fallersleben-Wolfsburg zw. dem Knoten Mörse und der L 321	4 000 000
B 64/243	Verlegung südwestlich Seesen zw. der Bundessautobahn und Münchehof	19 900 000
B 82	Verlegung bzw. Ausbau zw. Goslar und Klein Rhüden	15 400 000
B 241	Ortsumgehung Lerbach	11 285 000
BAB	Berlin-Ruhrgebiet Verkehrsanlagen der doppelseitigen Tank- und Rastanlage Zweidorfer Holz (Ersatz für Braunschweig-Nord)	3 350 000
b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:		
B 4	eine weitere Teilstrecke der West- umgehung Braunschweig zw. der Anschlußstelle Klosterkamp (Th.-Heuß-Str.) und der B 1 (Hannoversche Str.)	16 000 000
B 27	Beseitigung der 2 höhengleichen Bahnübergänge der Bundesbahnstrecke Northeim-Nordhausen bei Herzberg	} 4 985 000
	DB = 1 635 000	
	Bundesstr.-Anteil 3 200 000 Land Niedersachsen 150 000	
B 243	Ortsumgehung Gittelde-Badenhausen	15 250 000

Hessen

a) fertiggestellt:

B 7	Ausbau Niederkaufungen	1 300 000
B 7	Ausbau zwischen Helsa und Fürstehagen	350 000
B 27	Umgehung Witzenhausen	13 000 000
B 27	Verlegung bei Ellershausen	1 700 000
B 27	Mecklar – Friedlos	9 300 000
B 27	Ausbau bei Marbach	600 000
B 27	Knotenpunkte an der Umgehung Fulda	6 000 000
B 40	Neuhof – B 27	13 200 000
B 62	Ausbau bei Philippsthal	1 700 000
B 254	Ortsdurchfahrt Fulda	2 500 000
B 458	Fulda – BAB – A 23 (Bad Hersfeld – Würzburg)	2 000 000

b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:

B 3	Kirchbauna bis nördl. Holzhausen	24 200 000
B 27	Beseitigung einer Engstelle in der Ortsdurchfahrt Sontra	600 000
B 83	Beseitigung einer Engstelle in der Ortsdurchfahrt Bebra	150 000

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
Bayern		
a) fertiggestellt:		
B 4/26	Ortsumgehung Bamberg	53 500 000
B 12	Ausbau zwischen Mühldorf und Passau, Verlegung b. Mittich	22 000 000
B 15	Ausbau der Ortsdurchfahrt Weiden (Neustädter Str.)	3 500 000
B 15	Ortsumgehung Weiden (2. Bauabschnitt)	6 650 000
B 15	Westumgehung Weiden (1. Bauabschnitt)	12 300 000
B 15	Ortsumgehung Marktredwitz	9 470 000
B 19	Erneuerung der Streubrücke in Mellrichstadt	600 000
B 27	Erneuerung der Sinnbrücke in Brückenau	700 000
B 85	Erneuerung der Haßlach-Brücke nördl. Kronach	900 000
B 279	Ausbau südl. Königshofen	1 440 000
B 279	Ortsumgehung Ebern (1. Bauabschnitt)	7 940 000
B 303	Erneuerung von 2 Brücken über den Weißen Main bei Bad Berneck	650 000
B 505	Bau einer Bundesstraße von Bamberg nach Bayreuth, Teilstrecke Nenntmanns- reuth – Unterbrücklein – Fesselsdorf	39 005 000
b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:		
B 26	Ausbau zwischen Haßfurt und Zeil	2 760 000
B 173	Ausbau in und bei Ebensfeld	1 500 000
B 289	Ortsumgehung Kulmbach, 1. Bauabschnitt Verlegung bei Burghaig	1 600 000

3. Weitere Bundesfernstraßenbauvorhaben außer BAB-Neubau- strecken, die im Einvernehmen mit den obersten Straßenbau- behörden der Länder vorgezogen worden sind

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
Schleswig-Holstein		
a) fertiggestellt:		
B 202	Verbreiterung der Überführung über die Bundesbahnstrecke Husum- Rendsburg bei Erfde	1 130 000
B 430	Teilortsumgehung Hohenwestedt- Wapelfeldt	1 400 000
B 432	Ausbau der Ortsdurchfahrt Garstedt	1 850 000
b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:		
B 199	Ausbau der Kreuzung mit der L 268 bei Munkbrarup	1 009 000

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
B 205	Ausbau der Ortsdurchfahrt Gadeland	1 860 000
c) Baubeginn 1969		
B 75	Ausbau der Ortsdurchfahrt Oldesloe	3 800 000
B 76/206	Ausbau der Ortsdurchfahrt Itzehoe (Langer Peter/Sandberg)	950 000

Niedersachsen

a) fertiggestellt:

B 188	Ausbau der Ortsdurchfahrt Vorsfelde	1 162 000
B 494	Ortsumgehung Asel-Harsum	2 100 000
B 494	Ausbau der Ortsdurchfahrt Hohenhameln	1 350 000

b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:

B 494	Verlegung zwischen Hildesheim und Drispenstedt	5 780 000
-------	---	-----------

c) Baubeginn 1969

B 444	Ausbau zwischen Kreuzkrug und Grasdorf	3 250 000
B 495	Ortsumgehung Osten	6 660 000

d) Baubeginn 1970

BAB	Hannover – Kassel Verkehrsanlagen der doppelseitigen Tank- und Rastanlagen Hildesheimer Börde (Wendhausen)	2 770 000
-----	---	-----------

**4. Gegenüber dem Bericht vom 31. Juli 1968
(Drucksache V/3194)
sind folgende Abweichungen mitzuteilen**

Hessen

Der in vorgenannter Drucksache für 1968 vorge-
sehene Baubeginn der B 278 – Umgehung Hilders –

konnte wegen örtlicher Schwierigkeiten nicht ein-
geleitet werden. Das Vorhaben war mit 2 Mio DM
veranschlagt.

Desgleichen konnte mit dem Vorhaben Umgehung
Gersfeld – B 279 / B 284 – bisher nicht begonnen
werden, weil das Planfeststellungsverfahren noch
durchzuführen ist. Für das Gesamtvorhaben waren
2 100 000 DM vorgesehen.

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
Bayern		
Die Maßnahme		
B 26	Ortsumgehung Klein Augsfeld	440 000
wurde zurückgestellt.		
Die Maßnahme		
B 22	Ortsdurchfahrt Donndorf-Eckersdorf	
wird erst nach 1970 durchgeführt.		
Baubeginn 1969:		
B 2 / BAB A 3	Neubau der Anschlußstelle Bayreuth/Nord	21 000 000

B-Straße / BAB-Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
B 8	Verlegung bei Heining	7 600 000
B 85	Ausbau Lauenhain-Zonengrenze	900 000
B 85	Zwischenausbau südl. Kronach	2 000 000
B 173	Zwischenausbau bei Wallenfels	1 200 000
B 303	Umgehung Rugendorf	2 500 000
B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz – Arzberg	16 000 000
B 303	Ausbau nördl. Stadtsteinach	1 200 000

5. Bundesfernstraßenbaumaßnahmen einschließlich BAB-Neubaustrecken, die durch das Gemeinsame Strukturprogramm in den Jahren 1969/70 gefördert werden

programm ist für Straßenbaumaßnahmen eine Gesamtsumme von 68,2 Mio DM angesetzt worden. Im einzelnen wurden folgende Vorhaben in Angriff genommen:

Der Baubeginn lag im Jahre 1969 (vgl. hierzu Drucksache V/3194 S. 7 vorletzter Absatz). Im Struktur-

BAB-Neubau- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
B 11	Zwischenausbau zwischen Deggendorf und Bayerisch Eisenstein (Fortführung der Maßnahme in der Drucksache V/3194, S. 5, 11. Zeile von oben)	
B 27	Umgehung Asmushausen	
B 85	Ausbau zw. Cham und Passau	
B 85	Ortsumgehung Schönberg	
B 173	Verlegung zw. Überkehr und Schwarzenbach am Wald, Landkreis Naila	
B 279	Ortsumgehung Bischhofsheim a. d. Rhön	
B 388	Zwischenausbau von Teilstrecken zw. Passau und Wegscheid	
BAB Regensburg – Passau – Linz (österr. Grenze)	Bau einer Donau-Brücke a) bei Schalding und b) bei Deggenau	
BAB München – Deggendorf	Ortsumgehung Wallersdorf (früher B 11)	
BAB Regensburg – Pfreimd	Neubau zw. Nabburg und Schwarzenfeld (früher B 15)	

bis 1969 wurden fertiggestellt:

B 286 Ortsdurchfahrt Arnshausen

bis 1970 werden voraussichtlich fertiggestellt:

a) vom Strukturprogramm:

B 11 Ortsumgehung Wallersdorf
B 11 Zwischenausbau von Teilstrecken
zw. Deggendorf und Bayerisch Eisenstein
B 388 Zwischenausbau von Teilstrecken
zw. Passau und Wegscheid

BAB-Neubau- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten DM
b) sonstige Maßnahmen:		
B 85	Ausbau zw. Lauenhain und Zonengrenze	
B 279	Ortsumgehung Heustreu	

6. Neubau von Bundesautobahnen (Zusammenstellung) und Erneuerung von Fahrbahndecken alter Bundesautobahnen

Schleswig-Holstein

a) fertiggestellt:		
Hamburg – Flensburg	Teilstrecke Umgehung Neumünster (Brokenlande – Krogaspe) 14 km – 1969	52 000 000
b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig: —		

Bayern

a) fertiggestellt:		
Nürnberg – Regensburg	Teilstrecke Parsberg – Nittendorf 25 km – 1969	95 800 000
b) bis Ende 1970 voraussichtlich fertig:		
Nürnberg – Regensburg	Teilstrecke Nürnberg – Neumarkt (Oberpf) 25 km	125 300 000
Nürnberg – Amberg	Teilstrecke (Nürnberg) – Kreuz Altdorf – Alfeld 20 km	100 000 000
c) bis Ende 1971 voraussichtlich fertig:		
Nürnberg – Regensburg	Teilstrecke Neumarkt (Oberpf) – Parsberg 26,5 km	
Nürnberg – Amberg	Teilstrecke Alfeld – Amberg-West 17,7 km	
	Damit werden diese beiden Strecken zw. Nürnberg und Regensburg bzw. zw. Nürnberg und AS Amberg-West durchgehend befahrbar.	
d) neu in Bau genommen:		
Regensburg – Passau – Linz (österr. Grenze)	Im Abschnitt Deggenau – Passau ist mit den Bauarbeiten an verschiedenen Stellen begonnen worden. In diesem Abschnitt liegen auch die beiden unter Ziff. 5 aufgeführten Donaubrücken Deggenau und Schalding	
Regensburg – Pfreimd	Teilstrecke Schwarzenfeld – Nabburg 12 km (s. a. Ziff. 5)	
München – Deggendorf	Teilstrecke Ortsumgehung Wallersdorf bis zur B 8 10 km (s. a. Ziff. 5)	

Für Deckenerneuerungen auf der BAB-Strecke München – Hof wurden
in der Zeit von 1967 bis 1970 24,5 Mio DM aufgewendet.

IV. Bundeswasserstraßen, Luftfahrt

Auch in den Bereichen der Bundeswasserstraßen und der Luftfahrt wurden die Belange des Zonenrandgebietes in erheblichem Maße berücksichtigt.

a) Im bayerischen Zonenrandgebiet kommt dem Bau der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße besondere Bedeutung zu. Sie verbindet den Main über Bamberg und Nürnberg mit der Donau bei Kehlheim. Die südöstliche Fortsetzung dieser Wasserstraße bildet der Ausbau der Donau bis Vilshofen mit Staustufen. Die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße wird die erste leistungsfähige Wasserstraßenverbindung aus dem westeuropäischen Raum nach Südosteuropa darstellen. Die Bautätigkeit konzentriert sich z. Z. auf die Fertigstellung des Abschnitts Bamberg-Nürnberg bis voraussichtlich Ende 1972. Die Arbeiten an dem Abschnitt Nürnberg-Kehlheim und an der Donau laufen bereits an. Es ist vorgesehen, bis 1981 Regensburg zu erreichen und bis 1989 den Donauausbau abzuschließen. Das Gesamtvorhaben ist mit einem Aufwand von 2,63 Mrd DM veranschlagt.

Der Mittellandkanal bildet die West-Ost-Achse des norddeutschen Wasserstraßennetzes; er verbindet mit seinen Fortsetzungen die Stromgebiete West- und Osteuropas miteinander. Dieser Kanal soll bis 1985 modernisiert und für das 1350-t-Europaschiff mit einem Aufwand von 1,725 Mrd DM ausgebaut werden; er ist für die Versorgung Westberlins lebenswichtig. Schifffahrt und Industrie fordern eine Verkürzung des Ausbauezeitraumes.

In engem Zusammenhang mit dem Ausbau des Mittellandkanals steht der Neubau des Elbeseitenkanals, der die Standortbedingungen des wenig erschlossenen Zonenrandgebietes zwischen Elbe und Mittellandkanal verbessern und den Zugang des Industriegebietes Salzgitter/

Peine/Braunschweig zu den deutschen Seehäfen erleichtern wird. Durch den Bau des Elbeseitenkanals wird die Wettbewerbsfähigkeit der großenteils durch die Zonengrenze von ihrem Hinterland abgeschnittenen Seehäfen Hamburg und Lübeck verbessert. Dieses Vorhaben wird 1975 mit einem Aufwand von 897 Mio DM fertiggestellt sein. Zur Förderung des Ostseehafens Lübeck wird die Zufahrt auf der unteren Trave durch den Bund auf 9,5 m vertieft. Die Kosten belaufen sich auf 37 Mio DM. Die Arbeiten sollen 1974 abgeschlossen sein.

Am Nord-Ostsee-Kanal werden die Betriebs- einrichtungen den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen angepaßt. Im Rahmen eines Programms zur Sicherung der Ufer des Kanals wird der Querschnitt erweitert. Dabei werden die Uferböschungen zurückverlegt. Hierfür müssen 551 Mio DM aufgewendet werden. Die Fertigstellung der Arbeiten ist für 1982 vorgesehen.

b) Im Zonenrandgebiet wurde der nicht mehr funktionstüchtige Flugplatz Kassel-Waldau durch eine moderne Neuanlage in Calden mit Mitteln der Stadt Kassel in Höhe von 20,8 Mio DM ersetzt. Der neue Flugplatz Kassel-Calden wurde am 11. Juli 1970 in Betrieb genommen. Des weiteren wurde der Flugplatz Lübeck-Blankensee zum Teil mit Mitteln aus dem regionalen Förderungsprogramm des Bundes weiter ausgebaut. Beide Flugplätze werden von Unternehmen des Regionalluftverkehrs angefliegen. Regionaldienste wurden auch auf den Flugplätzen Flensburg und Kiel eingerichtet. Die Zahl der kleineren – im wesentlichen nur für Geschäfts- und sonstige Flüge mit Privatflugzeugen bedeutsamen – Landeplätze im Zonenrandgebiet hat sich vergrößert.

Leber