

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet hier: Bericht des Bundesministers für Verkehr 1974 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

Im Rahmen des erweiterten Verkehrswegeplans für das Zonenrandgebiet hat der Deutsche Bundestag mit Beschluß vom 22. Januar 1969 (Drucksache V/3711) den Bundesminister für Verkehr beauftragt, alle zwei Jahre — erstmals 1970 — über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu berichten. Hiermit wird der dritte Bericht für den Zeitraum 1972 bis 1974 vorgelegt. In Fortführung der Verkehrserschließung hat sich seit 1972 folgendes ergeben (Stand: August 1974):

I. Grenzübergänge zur DDR und zur CSSR

1. Nach Inkrafttreten des Grundvertrages zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland wurden für den grenznahen Verkehr neben den bisherigen Grenzübergängen vier zusätzliche Straßenübergänge geöffnet und an drei Eisenbahngrenzübergängen außer dem bis dahin nur zugelassenen Fernverkehr auch einige Nahverkehrszüge eingesetzt.

Bei der Straße handelt es sich um die Übergänge:

Uelzen–Salzwedel im Zuge der B 71
(Übergang: Bergen-Dumme)

Duderstadt–Worbis im Zuge der B 247
(Übergang Gerblingerode)

Bad Neustadt–Meiningen im Zuge der B 19
(Übergang Eußenhausen)

Coburg–Eisfeld im Zuge der B 4
(Übergang Rottenbach)

Nahverkehrszüge verkehren auf den Streckenabschnitten:

Helmstedt–Marienborn

Ludwigstadt–Probstzella (zwei Züge bis Saalfeld) und Hof–Plauen.

2. Zu den bestehenden Grenzübergängen in die CSSR sind während des Berichtszeitraumes keine weiteren Übergänge hinzugekommen.

II. Eisenbahnen

1. Während des Berichtszeitraumes wurden an Investitionen vorgenommen:

A. Beseitigung von Bahnübergängen durch Kreuzungsbauwerke

Im Zonenrandgebiet des Landes		Zahl der Bauwerke	Gesamtausgaben Tausend DM	
Schleswig-Holstein	fertig	2	300 (1 Bauwerk, Kosten noch nicht abgerechnet)	
	noch im Bau	4	8 330 (1 Bauwerk, Gesamtkosten noch nicht bekannt)	
Niedersachsen	fertig	7	25 175	
	noch im Bau	1	2 700	27 875
Hessen	fertig	6	11 021	
	noch im Bau	11	9 612	20 633
Bayern	fertig	13	4 480	
	noch im Bau	4	6 130	10 610
insgesamt		48	67 748 *)	

*) Die Gesamtkosten von 2 Bauwerken sind noch nicht bekannt.

Die Einzelmaßnahmen mit Ortsangaben, Ausgabenbeträgen und die Inbetriebnahme der Bauwerke sind in der Anlage 1 dieses Berichts zusammengestellt.

B. Ausbau von Gleisanschlüssen

Im Zonenrandgebiet des Landes		Zahl der Anschlüsse	Gesamtausgaben Tausend DM	
Schleswig-Holstein	fertig	10	1 517	1 517
Niedersachsen	fertig	19	11 452	
	noch im Bau	3	370	11 822
Hessen	fertig	23	4 859	
	noch im Bau	4	930	5 789
Bayern	fertig	20	6 750	
	noch im Bau	2	140	
	vorgesehen noch	5	1 572	
Nachtrag aus 1972, im letzten Bericht (Drucksache 7/64) nicht mit Gesamtausgaben erfaßt			1 012	9 474
insgesamt		86	28 602	

In der Anlage 2 sind die Einzelmaßnahmen mit Ortsangaben, Gleisanschießer, Ausgabenbeträge und Inbetriebnahme der Gleisanschlüsse zusammengestellt.

C. Für sonstige ausgeführte Maßnahmen in den Jahren 1972 bis 1974, wie

- Ausbau von Güterverkehrsanlagen
- Ausbau und Verbesserung von Gleisanlagen
- Änderungen an bestehenden Eisenbahnüberführungen
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen
- Modernisierung der Signal- und Fernmeldeanlagen
- Erneuerung von Hochbauten der Deutschen Bundesbahn usw.

wurden folgende Beträge aufgewendet:

- | | |
|--|---|
| a) Zonenrandgebiet
Schleswig-Holstein | rd. 38 Millionen DM |
| b) Zonenrandgebiet
Niedersachsen | rd. 43 Millionen DM |
| c) Zonenrandgebiet Hessen | rd. 45 Millionen DM
(BD Ksl und Ffm) |
| d) Zonenrandgebiet Bayern | rd. 61 Millionen DM |
| | 187 Millionen DM |

Zur Zeit befinden sich im Zonenrandgebiet noch weitere Maßnahmen mit Gesamtkosten von über 157 Millionen DM im Bau.

Die auf den Containerbahnhöfen im Zonenrandgebiet (im letzten Bericht 1970 bis 1972 im einzelnen aufgeführt) umgeschlagenen Gutmengen sind hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Dies gilt insbesondere für Göttingen und Marktrechwitz.

2. Einstellung des Betriebes auf verkehrsschwachen Nebenbahnen (Stand: 1. September 1974)

Das Kabinett hat nach vorangegangenen besonderen Prüfungsverfahren in den Jahren 1972 bis 1974 über 24 Anträge der Deutschen Bundesbahn auf Einstellung des Betriebs verkehrsschwacher Nebenbahnen im Zonenrandgebiet entschieden. In 23 Fällen wurde dem Antrag der Deutschen Bundesbahn entsprochen.

Soweit bei der Streckenstilllegung nur der Reisezugbetrieb betroffen wurde, ist die Verkehrsbedienung durch Busse übernommen worden. Dies bedeutet in der Regel für die Verkehrsbenuer wegen der häufigeren Halte der Busse und der damit verbundenen ortsnäheren Bedienung eine Verkehrsverbesserung.

Der Einstellung des Güterverkehrs wurde nur zugestimmt, wenn dieser sehr schwach war. In allen Fällen besteht für die Verkehrsnutzer die Möglichkeit, ihre Güter bei Bahnhöfen in zumutbarer Entfernung aufzuliefern.

Die Einzelmaßnahmen auf verkehrsschwachen Strecken im Zonenrandgebiet sind für den Berichtszeitraum in der Anlage 3 sowie in der anhängenden Kartenübersicht (Karten 1 bis 3) aufgeführt.

III. Bundesfernstraßen

Bei der Aufstellung des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 wurden die besonderen verkehrerschließenden Belange des Zonenrandgebietes weitgehend berücksichtigt. Die besonderen Förderungen wurden in dem Bericht 1970 bis 1972 (Drucksache 7/64) im einzelnen dargelegt.

Nach § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) prüft der Bundesminister für Verkehr jeweils nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung unter Beachtung des Raumordnungsgesetzes anzupassen ist. Diese erste Überprüfung wird zur Zeit durchgeführt. Dabei wird gemäß § 4 des Zonenrandförderungsgesetzes vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1237) das Zonenrandgebiet — wie auch schon bei der Aufstellung des Bedarfsplanes — sowohl im Hinblick auf den Straßenbaubedarf wie auch bei der Einteilung des Bedarfs in eine Rangfolge von Dringlichkeiten besonders gefördert. Der Antrag des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen vom 28. November 1973 (Drucksache 7/1289), die Dringlichkeitsreihung der Bundesfernstraßen im Zonenrandgebiet nochmals besonders zu überprüfen, um den Erschließungseffekt und damit die industrielle Standortbestimmung früher zu erreichen, wird in die gegenwärtigen Überprüfungsarbeiten mit einbezogen. Die Ergebnisse können dem Deutschen Bundestag allerdings erst im Bericht 1976 im einzelnen vorgelegt werden.

Bei der Beurteilung einer strukturellen Förderung von Gebieten durch Verkehrswegeinvestitionen muß berücksichtigt werden, daß auch Investitionen, die außerhalb dieser Gebiete vorgenommen werden, mittelbar den Fördergebieten zugute kommen. Das gilt auch für das Zonenrandgebiet. Als Beispiel sei hier die Autobahn Dortmund-Kassel genannt, die inzwischen auf hessischem Gebiet mit Kosten in Höhe von rd. 380 Millionen DM fertiggestellt ist und die das hessische Zonenrandgebiet zeitgünstig mit dem Ruhrgebiet verbindet. Die Gesamtstrecke wird mit der Fertigstellung des Abschnittes Soest-Haaren ab Mitte 1975 durchgehend dem Verkehr zur Verfügung stehen. Der Nutzen einer solchen Investition — nicht unmittelbar im Zonenrandgebiet — ist wegen des damit erreichten Verbindungseffektes zumindest so hoch zu bewerten, wie er durch Investitionen im Zonenrandgebiet selbst erzielt würde.

Im folgenden werden einige besonders wichtige Baumaßnahmen, die während des Berichtszeitraumes im Zonenrandgebiet fertiggestellt bzw. in Angriff genommen wurden, unterteilt nach den einzelnen Bundesländern aufgeführt.

Eine Übersicht über alle Einzelmaßnahmen des Bundesfernstraßenbaus im Zonenrandgebiet wird in der

Anlage 4 gegeben; sie sind auch in den Karten 1 bis 3 mit der Nummernfolge der Übersicht dargestellt.

a) Schleswig-Holstein

Im schleswig-holsteinischen Zonenrandgebiet sind für Bauvorhaben, die in den Jahren 1972 und 1973 fertiggestellt wurden, insgesamt rd. 663 Millionen DM aufgewendet worden; für die Maßnahmen, die im laufenden Jahre 1974 fertiggestellt werden, betragen die Ausgaben rd. 35 Millionen DM.

Schwerpunkt des Bundesfernstraßenbaus in Schleswig-Holstein wird wie auch in den letzten Jahren weiterhin der Bau der BAB Hamburg-Flensburg (A 10) mit Abzweig nach Kiel (A 60) sein. Von der insgesamt 199,6 km langen Strecke stehen dem Verkehr 140,3 km zur Verfügung.

Als besonders erwähnenswerte Maßnahmen wären weiterhin zu nennen:

- Brücke über den NO-Kanal bei Kiel-Holtenau im Zuge der B 503, Länge (mit Anschlüssen) 5,8 km
- Ortsumgehung Wankendorf-Bornhöved im Zuge der B 404, Länge 10,1 km
- Verlegung der B 203 im Abschnitt Grünholz bis Karby, Länge 7,0 km.

b) Niedersachsen

Im Zonenrandgebiet des Landes Niedersachsen wurden im Berichtszeitraum Maßnahmen an Bundesfernstraßen mit einem Kostenaufwand von rd. 257 Millionen DM fertiggestellt. Als markante Beispiele seien hier genannt:

- Ortsumgehung Vienenburg im Zuge der B 4, Länge rd. 6,0 km
- Teilstrecken der B 490 Braunschweig-Wartjenstedt, Gesamtlänge 11,7 km
- Grunderneuerungen der BAB-Betriebsstrecken (A 2 und A 10) mit gleichzeitiger Verbreiterung, Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von ca. 25 km
- Nordumgehung Göttingen im Zuge der B 27, Länge 3,7 km
- Verlegung der B 27/243 im Raum Herzberg/Scharzfeld, Länge 6,5 km
- Teilortsumgehung Uelzen mit Beseitigung einer höhengleichen Kreuzung mit der DB nördlich Uelzen im Zuge der B 4, Länge 2,5 km
- Verlegung der B 248 im Raum Mörse-Tappenbeck, Teilstrecke Knotenpunkt Mörse, Länge 2,0 km
- Verlegung der B 27 am Rotenberg, Länge rd. 1,5 km.

c) Hessen

Im hessischen Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1972 und 1973 rd. 143,8 Millionen DM für Straßenbaumaßnahmen des Bundes ausgegeben. Für das Jahr 1974 sind rd. 64,4 Millionen DM vorgesehen.

Hervorzuheben sind folgende Baumaßnahmen:

- Verlegung der B 7 bei Harmuthsachsen und bei Waldkappel
- Verlegung der B 27 bei Sontra
- Ausbau der B 254 zwischen Fulda und Großlüder
- Wiederherstellung der Zweibahnigkeit der Autobahnstrecke zwischen Bad Hersfeld und Obersuhl.

Wesentliche Teilabschnitte der beiden zuletzt genannten Maßnahmen sind bereits fertiggestellt. Die Autobahn zwischen Bad Hersfeld und Obersuhl ist zweibahnig in Betrieb.

- Sobald die rechtlichen Voraussetzungen (Aufstellung des Entwurfs, Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und des Grunderwerbs) erfüllt sind, soll mit dem Bau der Umgehungsstraße von Kaufungen bis Helsa im Zuge der B 7 begonnen werden.

d) Bayern

Bei der Aufstellung des Bedarfsplanes wurde die Erschließung des östlichen, strukturschwachen Gebietes von Bayern besonders berücksichtigt. Der Bedarfsplan enthält daher eine Reihe neuer Bundesfernstraßen, die vorwiegend der Strukturverbesserung dienen und mit der zu erwartenden Verkehrsbelastung allein nicht begründet werden konnten. In den Jahren 1972 und 1973 wurden im bayerischen Zonenrandgebiet rd. 377 Millionen DM für den Bundesfernstraßenbau investiert. Das sind rd. 25 % des Investitions-Volumens für die Bundesfernstraßen in Bayern. Für das Jahr 1974 sind noch rd. 167 Millionen DM vorgesehen.

Besonders wichtige Projekte sind:

- „BAB-Regensburg-Deggendorf-Passau“
Der Donauübergang bei Schalding ist bereits fertiggestellt. Im Jahre 1975 wird die Verkehrsfreigabe des Abschnittes Deggendorf-Iggenbach erfolgen. Die Bauarbeiten im Abschnitt Iggenbach-Passau/West sind angelaufen. Die Gesamtstrecke Deggendorf-Passau/Süd (B 12) soll bis Ende 1979 dem Verkehr zur Verfügung stehen.
- „BAB-Regensburg-Schwandorf-Pfreimd“
Fertiggestellt sind die Westumgehung Regensburg und der Abschnitt Pfreimd-Lindenloh. Neben dem Abschnitt Regensburg/Nord mit dem rd. 800 m langen Pfaffensteiner-Tunnel wird zur Zeit auch im Abschnitt Klardorf-Lindenloh (Umgehung Schwandorf) gearbeitet.
- „BAB-München-Deggendorf“
Die Teilstrecke Wallersdorf-Sautorn (B 8) wurde im Jahre 1972 fertiggestellt. Der Abschnitt Sautorn (B 8)-Deggendorf soll im zweiten Fünfjahresplan (1976 bis 1980) begonnen und zusammen mit der Teilstrecke Deggendorf-Passau fertiggestellt werden.
- B 4 Verlegung bei Coburg

- B 4 Verlegung bei Rottenbach und Ausbauten zwischen Coburg und Rottenbach, als Folge des neu eröffneten Grenzüberganges zur DDR
- B 12/388 Ausbau in Passau
- B 19 Entlastungsstraße in Bad Neustadt/Saale und Ausbauten zwischen Bad Neustadt und Eußenhausen (Grenzübergang zur DDR)
- B 19 Neubau der Lauerbrücke Münnerstadt
- B 22 Neubau von Cham bis Rötz
- B 85/22 Verlegung bei Cham
- B 85 Verlegung bei Untertraubenbach
- B 289 Verlegung bei Kulmbach
- B 303 Verlegung Pfaffendorf-Ibind

IV. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vom 18. März 1971 fördert der Bund Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Dabei wird jeweils die Hälfte des zweckgebundenen Auf-

kommens aus den 6 Pf/Ltr. der Mineralölsteuer auf Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Straßenbaus aufgeteilt. Die Förderung eines Vorhabens aus den Finanzhilfen des Bundes beträgt bis zu 60 v. H., im Zonenrandgebiet bis zu 75 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten.

Im Bereich des kommunalen Straßenbaus werden die zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend dem Kraftfahrzeugbestand der Länder auf die Länder verteilt. Dabei werden die im Zonenrandgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge 1,25mal so hoch bewertet, wie die Kraftfahrzeuge in den anderen Gebieten. Die Länder stellen jeweils für ihre Gebiete Förderungsprogramme auf; Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 5 Millionen DM sind an die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr gebunden.

Für den Bereich des ÖPNV stellt dagegen der Bundesminister für Verkehr aufgrund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen ein einheitliches Förderungsprogramm für das gesamte Bundesgebiet auf.

In den Jahren 1972/73 betragen die Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für das Zonenrandgebiet:

Land	Kommunaler Straßenbau		Öffentlicher Personennahverkehr			GVFG
	Baumaßnahmen *)	Beträge Millionen DM	Straßen-, Hoch- und Untergrundbahnen, Kreuzungsbauwerke, Vorhaben	Omnibusbahnhöfe, Betriebs-höfe etc. Vorhaben	Beträge Millionen DM	Mittel insgesamt Millionen DM
Schleswig-Holstein	161	62,15	1	4	15,7	77,85
Niedersachsen	173	78,67	8	2	16,02	94,69
Hessen	144	22,88	6	2	9,83	32,71
Bayern	270	81,19		7	14,89	96,08

*) Maßnahmen im kommunalen Straßenbau, für die über mehrere Jahre Finanzhilfen des Bundes gewährt werden, wurden von den Ländern jährlich neu erfaßt und damit z. T. doppelt gezählt.

2. Der in § 4 des Zonenrandförderungsgesetzes vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1237) ausgesprochenen Verpflichtung zur Förderung von Verkehrsverbänden entspricht bereits die Novelle von 1969 zum Personenbeförderungsgesetz. Durch dieses Bundesgesetz sind die Landesverkehrsbehörden verpflichtet worden, im Interesse der Verkehrsnutzer für die regionale Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen zu sorgen.

In Verwirklichung dieses Grundsatzes sind im Zonenrandgebiet folgende Tarif- und Verkehrsgemeinschaften

entstanden in

- Schleswig-Holstein in den Räumen Lübeck und Flensburg;

- Niedersachsen in den Räumen Braunschweig, Göttingen, Duderstadt sowie im Harz;

- Hessen im Raum Kassel

und geplant in

- Schleswig-Holstein im Raum Kiel;

- Hessen im Raum Eschwege/Witzenhausen.

Beteiligt an diesen Zusammenschlüssen sind Unternehmen aller Verkehrsträger.

Das Zonenrandgebiet zählt überwiegend nicht zu den Verdichtungsräumen und deren Randzonen, sondern zu den ländlichen Räumen. Die privaten Unternehmen sowie die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost sind hier an der Verkehrsbedienung verhältnismäßig stark betei-

ligt. Besondere Bedeutung kommt deshalb der „Omnibus-Verkehrsgemeinschaft Bahn/Post“ zu. Auch mit der Verkehrsbedienung durch diese Gemeinschaft erfüllt der Bund seine Verpflichtung, das Zonenrandgebiet besonders zu fördern.

3. Der mit dem Inkrafttreten des Grundvertrages am 21. Juni 1973 eröffnete „grenznahe Verkehr“ zur DDR ermöglicht den Einwohnern der grenznahen Städte und Landkreise der Bundesrepublik Deutschland, mit einem Mehrfach-Berechtigungschein zu Tagesaufenthalten in die grenznahen Kreise der DDR einzureisen. Tagesaufenthalte sind sowohl zum Besuch von Verwandten und Bekannten als auch aus touristischen Gründen möglich. Für den grenznahen Verkehr sind neben den bisherigen bestehenden Straßen- und Schienenübergängen (einschließlich der am 21. Juni 1974 neu eröffneten Straßenübergänge) ebenfalls die unter I. des Berichts neu genannten Übergänge zugelassen. So sind z. Z. 9 Straßenübergänge, davon 2 Autobahnen, und 3 Eisenbahnübergänge für den Verkehr in die DDR geöffnet. Bis Ende August 1974 reisten rd. 390 000 Bewohner grenznaher Kreise der Bundesrepublik Deutschland im „grenznahen Verkehr“ in die Deutsche Demokratische Republik. Der Anteil der Besuche mit dem eigenen Personenkraftwagen ist seit Beginn des grenznahen Verkehrs ständig gestiegen und liegt z. Z. bei etwa 84 %. Die übrigen 16 % werden mit Kraftomnibussen (13 %) und mit der Eisenbahn (3 %) abgewickelt.

Über alle Straßenübergänge — außer den beiden Autobahnübergängen — sind seit dem 5. Juli 1973 Omnibuslinienverkehrsdienste eingerichtet. Sie bestehen z. Z. zwischen folgenden Punkten:

Lübeck-Schlutup (Marktplatz)–Wendeschleife Selmsdorf-Schönberg;

Lauenburg (Marktplatz)–Wendeschleife Horst-Boitenburg;

Bergen (Dumme)–Servicestation Salzwedel-Salzwedel;

Duderstadt (Unterkirche)–Servicestation Worbis-Leinefelde;

Wommen/Herleshausen–Wendeschleife Wartha-Eisenach;

Mellrichstadt–Servicestation Meiningen-Meiningen;

Rottenbach–Servicestation Eisfeld-Eisfeld.

Es handelt sich hierbei um einen gebrochenen Linienverkehr. Er besteht aus einem Zubringer- und Abholdienst von Verkehrsunternehmen aus der Bundesrepublik Deutschland, deren Omnibusse bis zur Wendeschleife bzw. Servicestation fahren. Die Anschlußbusse der Deutschen Demokratischen Republik verkehren zwischen der Wendeschleife bzw. Servicestation und den o. g. Orten in die Deutsche Demokratische Republik, von wo aus die Weiterreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Omnibus) oder auf andere Weise (z. B. Abholen) möglich ist.

V. Bundeswasserstraßen, Luftfahrt

1. Im Berichtszeitraum wurde das Zonenrandgebiet auch im Bereich der Bundeswasserstraßen im Hinblick auf § 4 des Zonenrandförderungsgesetzes weiter gefördert. Dies verdeutlicht vor allem der hohe Anteil der Wasserstraßeninvestitionen im Zonenrandgebiet, der in den Jahren 1972 bis 1974 bei rd. 35 v. H. von den gesamten Wasserstraßeninvestitionen liegt. In den betroffenen Regionen werden die Standortbedingungen dadurch erheblich verbessert.

Am Nord-Ostsee-Kanal, dem verkehrsreichsten Seeschiffahrtskanal der Welt, wird das umfangreiche Programm zur Sicherung des Kanalbettes durch Zurückverlegung der Ufer und zur Anpassung der Betriebsanlagen an den gestiegenen Schiffsverkehr fortgesetzt. Das Gesamtvolumen dieser Maßnahmen, die bis 1982 beendet sein sollen, liegt bei rd. 600 Millionen DM und ist gegenwärtig etwa zur Hälfte durchgeführt. Ob darüber hinaus ein weiterer Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals gerechtfertigt ist, wird von zwei wirtschaftswissenschaftlichen Instituten untersucht. Die Untersuchungsergebnisse werden etwa zu Ende des Jahres erwartet.

Die Vertiefung der Untertrave, der Zufahrt zum Ostseehafen Lübeck, auf 9,5 m unter NN für Seeschiffe bis zu 14 000 tdw, soll bis 1978 abgeschlossen sein.

Der Elbe-Lübeck-Kanal, der Binnenschiffahrtsstraßenanschluß Lübecks, ist in seinen Anlagen und Abmessungen veraltet und in einem schlechten Bauzustand. Ein Vollausbau hat sich für den nur schwachen Kanalverkehr als zu kostspielig erwiesen. Eine im Auftrage der Industrie- und Handelskammer Lübeck durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung für einen beschränkten Ausbau des Kanals verbunden mit einer Grundinstandsetzung ist der Bundesregierung kürzlich zugegangen. Die Bundesregierung wird diese Untersuchung sorgfältig prüfen und alsbald dazu Stellung nehmen.

Das bedeutendste Wasserstraßenprojekt im Zonenrandgebiet ist der Bau des Elbe-Seitenkanals; seine Baukosten betragen rd. 1,3 Mrd. DM.

Diese neue Wasserstraße schließt die durch die Grenzziehung großenteils von ihrem Hinterland abgeschnittenen Seehäfen Hamburg und Lübeck an das westeuropäische Wasserstraßennetz an und verbessert zugleich die Standortbedingungen in dem bisher wenig erschlossenen Zonenrandgebiet. Die weiteren Bauarbeiten sind so geplant, daß die Nordstrecke des Elbe-Seitenkanals von der Elbe bis zum Hafen Lüneburg bereits Ende 1975 in Betrieb genommen werden kann. Die gesamte Kanalverbindung, die insbesondere für den Verkehr zwischen dem Industriegebiet Salzgitter/Peine/Braunschweig und den Seehäfen Hamburg und Lübeck Bedeutung erlangen wird, soll Ende 1976 eröffnet werden.

In engem Zusammenhang mit dem Bau des Elbe-Seitenkanals steht der Ausbau des in seinen Abmessungen ebenfalls veralteten Mittellandkanals,

der gegenwärtig einzigen weiträumigen Verbindung zwischen den Wasserstraßennetzen West- und Osteuropas. Diese Wasserstraße ist für die die Versorgung West-Berlins lebenswichtig. Das gesamte Vorhaben, dessen Fertigstellung für 1985 vorgesehen ist, umfaßt ein Bauvolumen von rd. 2,2 Mrd. DM. Die Teilstrecke zwischen dem Elbe-Seitenkanal und dem Zweigkanal nach Salzgitter wird bereits Ende 1976 ausgebaut sein, so daß der vollschiffige Verkehr zwischen Hamburg und Salzgitter mit Eröffnung des Elbe-Seitenkanals aufgenommen werden kann.

Eine bedeutende Infrastrukturmaßnahme für das bayerische Zonenrandgebiet stellt der Main-Donau-Kanal dar. Nachdem im Herbst 1972 die Wasserstraße bis Nürnberg in Betrieb genommen worden ist, liegt nunmehr der Schwerpunkt der Bauarbeiten an der Südstrecke des Kanals zwischen Nürnberg und Kelheim sowie an der Donau zwischen Kelheim und Regensburg. Die Kanalverbindung soll bis zur Mitte der achtziger Jahre

hergestellt sein. Darüber hinaus wird angestrebt, die Strecke Kelheim-Regensburg mit Hafen Kelheim Anfang 1977 dem Verkehr zu übergeben. Der weitere Donauausbau zwischen Regensburg und Vilshofen soll bis 1989 beendet werden. Für die Strecke Nürnberg-Vilshofen sind Gesamtkosten in Höhe von 2,7 Mrd. DM veranschlagt.

Die einzelnen Vorhaben sind in den beiliegenden Karten 1 bis 3 dargestellt.

2. Dem Luftverkehr kommt für eine Verkehrerschließung des Zonenrandgebietes nur eine untergeordnete Rolle zu. Das Schwergewicht liegt dabei auf dem Regionalluftverkehr. Er ist Angelegenheit der Länder. Auf Länderebene sind zur Zeit Bestrebungen im Gange, eine Basis für einen Regionalluftverkehr zu schaffen. Eine von mehreren Bundesländern gebildete Arbeitsgruppe befaßt sich mit den Möglichkeiten, die organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen zu realisieren.

Übersicht der Anlagen

Anlage Nr.	Bezeichnung:	Seite
1	Zusammenstellung der Investitionen für Eisenbahn- Kreuzungsbauwerke	9
2	Zusammenstellung der Investitionen für Gleisanschlüsse	11
3	Übersicht der Streckenstilllegungsmaßnahmen	15
4	Übersicht über Maßnahmen im Bundesfernstraßenbau	17

Karten

Nr.	Zonenrandgebiete:	nach Seite 25
1	Schleswig-Holstein und nordöstliches Niedersachsen	
2	südöstliches Niedersachsen und Hessen sowie nord- östliches Bayern	
3	Bayern	

A. Zusammenstellung der Investitionen für Eisenbahn-Kreuzungsbauwerke

Ort Bezeichnung	Bahnlinie	km	Straße	Gesamt- ausgaben TDM	Inbetrieb- nahme im Jahr
1	2	3	4	5	6
a) Schleswig-Holstein					
Flensburg	Flensburg–Puttgarden	168,207	StrÜ Friedens- weg	300	1972
Kiel (Aubrock) <i>nachrichtlich</i> (im Bau)	Kiel–Rendsburg	4,905	BAB	BAB ¹⁾	1972
Harrislee	Flensburg–Puttgarden	169,625	StrÜ BAB	BAB ¹⁾	vsl. 1975
Plön	Kiel–Neustadt	33,212	B 76 StrÜ	3 100	vsl. 1975
Scharbeutz	Lübeck–Puttgarden	20,581	B 432 StrÜ	2 600	vsl. 1975
Sierksdorf	Lübeck–Puttgarden	26,270	EU Sierks- dorf	2 630	vsl. 1975
				8 630	
b) Niedersachsen					
Peine „Westumgehung“	Hannover–Braunschweig	34,175	B 444	11 000	1974
Hildesheim „Peiner Landstraße“	Lehrte–Hildesheim–Nord- stemmen	38,610 38,764	B 494	2 325	1973
Uelzen	Lehrte–Harburg	97,294 98,204	B 4 und Stadtstr.	8 946	1973
Suderburg	Lehrte–Harburg	85,533 86,362	K 9/K 27	2 904	1974
				25 175	
<i>nachrichtlich</i> (im Bau)					
Bienenbüttel	Uelzen–Harburg	118,856	EU Bienen- büttel	2 700	vsl. 1975
				2 700	
c) Hessen					
Immenhausen	2gl. Hb Warburg/W–Kassel	327,648	Feldweg	232	1972
Hess. Lichtenau	1gl. Nb Kassel–Waldkappel	34,883 34,257 34,065	B 7 B 7 Ortsstr.	3 843	1972/74
Rotenburg/Fulda	2gl. Hb Bebra–Guntershausen	216,027	L 3208	6 600	1972
Rengershausen	2gl. Hb Kassel–Frankfurt (Main)	10,680	Ortsstr.	346	1973
				11 021	

¹⁾ Gesamtkosten noch nicht bekannt

noch Anlage 1

noch Anlage 1

Ort Bezeichnung	Bahnlinie	km	Straße	Gesamt- ausgaben TDM	Inbetrieb- nahme im Jahr
1	2	3	4	5	6
<i>nachrichtlich</i> (im Bau)					
Niederkaufungen	1gl. Nb Kassel-Waldkappel	19,355	B 7	1 860	vsl. 1974
Küchen	wie vor	43,336 43,970 44,138	Feldweg B 7 Feldweg	2 766	vsl. 1974
Welkers	1gl. Nb Bronnzell-Gersfeld	5,085	L 3307	1 461	vsl. 1974
Bebra	2gl. Hb Frankfurt (Main)-Göttin- gen	169,765	Stadtstr.	2 250	vsl. 1974
Altmorschen	2gl. Hb Bebra-Guntershausen	226,103 226,619 226,915 228,004	} Feldwege	825	vsl. 1974
Wichmannshausen	2gl. Hb Frankfurt (Main)-Göttin- gen	190,583			
				9 612	
d) Bayern					
Schalding	Passau-Obertraubling	5,334 6,179 7,174 8,333	B 8 Kfz-Wege Kfz-Wege B 8	1 720 ¹⁾	1972
Hiltersdorf	Nürnberg-Irrenlohe	73,664	Gv-Straße	700	1972
Jandelsbrunn	Waldkirchen-Haidmühle	8,375	Kreisstr.	650	Okt. 1973
Altenkreith	Schwandorf-Furth i Wald	31,954 32,794 33,635	Forstweg Forstweg Gv-Straße	600	April 1974
Klessing	Cham (Oberpf)-Wald- münchen	8,462 8,602	Gv-Straße öffentl. Feldweg	600	Mai 1974
Weihersberg	Weiden-Bayreuth	23,902 24,223	Feldweg Ortsstraße	210	1974
				4 480	
<i>nachrichtlich</i> (im Bau)					
Parkstein-Hütten	Weiden (Oberpf)-Bay- reuth	11,481	Forststr.	180 ²⁾	vsl. Dez. 1974
Alkofen	Passau-Obertraubling	24,393 25,212	öffentl. Feldweg Gv-Straße	1 300	vsl. Dez. 1974
Bamberg (im Bau) (Südtangente)	Nürnberg-Bamberg	60,257	Ortsstr. davon	4 650 (1 550) (DB-Anteil)	vsl. 1975
				6 130	

¹⁾ Vorhaben im Rahmen des Ausbaues der B 8 zur Europastraße
Kostenanteil der Deutschen Bundesbahn laut Vereinbarung

²⁾ Kostenanteil der Deutschen Bundesbahn laut Vereinbarung

B. Zusammenstellung der Investitionen für Gleisanschlüsse

Ort	Firma	Gesamtausgaben TDM	Inbetriebnahme im Jahre
1	2	3	4
a) Schleswig-Holstein			
Rendsburg	Peter Wolters	175	1974
Rendsburg	Ferd. Vollbrecht	140	1974
Kiel	Reher	60	1973
Kiel	Paulsen	120	1973
Neumünster	OPD Kiel	80	1974
Neumünster	Gelsenberg	645	1974
Neustadt/Holst.	Wohlert KG	8	1973
Pansdorf	W. Andersen	24	1973
Ahrensburg	B A T	215	1973
Raisdorf	Harmsen	50	1974
		<u>1 517</u>	
b) Niedersachsen			
Lüneburg	Stadt Lüneburg	3 760	1973
Lüneburg	Edeka	150	1973
Vechelde	Hauptgenossenschaft Hannover eGmbH	57	1972
Peine	Stadt Peine	1 200	1972
Peine	R. B. Augustin	300	1972
Braunschweig	E. C. Conr. Wrede	90	1972
Stederdorf Kr. Uelzen	Saatbau Wrestedt eGmbH	85	1972
Braunschweig	Supermärkte Freutel	50	1973
Braunschweig	Gerdes-Immobilien (für Siemens AG)	90	1973
Braunschweig	Wullbrandt & Seele	180	1973
Langelsheim	Mitteldeutsche Sprengstoffwerke GmbH	320	1973
Salzgitter-Barum	Hauptgenossenschaft Hannover eGmbH	90	1973
Knesebeck	H-Butting	220	1973
Bodenteich	Wirtschaftl. Landhandels- vereinigung Hildesheim	80	1973
Goslar	Stadt Goslar	900	1974
Osterode/Harz	Deutsche Telefonwerke und Kabelindustrie AG	200	1974
Wolfsburg	VW, Gleisbildstellwerk	1 800	1973
Braunschweig-Ruhne	VW	950	1973
Wolfenbüttel-Linden	Fa Schering	930	1973
	insgesamt	<u>11 452</u>	

noch Anlage 2

Ort	Firma	Gesamtausgaben TDM	Inbetriebnahme im Jahre
1	2	3	4
<i>nachrichtlich</i> (im Bau)			
Harsum	Gemeinde Harsum	60	vsl. 1974
Harsum	REWE	90	vsl. 1974
Peine	C & A Brenninkmeyer	220	vsl. 1974
		370	
c) Hessen			
Fulda	Stadt Fulda	820	1972
Fulda	3-F-Fleischwarenfabrik	83	1972
Fulda	Oberpostdirektion Ffm	136	1972
Welkers	Streubner & Lohmann	575	1972
Niederaula	Nolte-Möbel KG	80	1972
Niederaula	Dr. Zimmermann	78	1972
Bebra	Transmaas	120	1972
Bebra	Strauchmann	50	1972
Melsungen	Salzmann & Co	140	1972
Hünfeld	Stadt Hünfeld	185	1972
Kassel-B.	Kaysan & Wagner	195	1972
Kassel-Waldau	AEG, Isolier- u. Kunststoff	315	1973
Kassel-Waldau	AEG, Büro und Lager	320	1973
Kassel-Waldau	Kühlhaus Linde	65	1973
Kassel-Waldau	Elektrotechnik Cl. Bergmann	165	1973
Kassel-Waldau	Kördel, Schuhgroßhandel	132	1973
Hofgeismar	Stadt Hofgeismar	265	1973
Hofgeismar	Industriewerk Hofgeismar	44	1973
Fulda	Jass. Papierfabrik	440	1973
Fulda	Zufall, Intern. Spedition	173	1973
Lohfelden	OPD Frankfurt (M)	127	1973
Kassel-B.	Hamborner Bergbau	156	1974
Kassel	Rheinstahl AG, Mittelfeld	195	1974
		4 859	
<i>nachrichtlich:</i>			
Niederkaufungen	Gemeinde Kaufungen	440	1974
Niederkaufungen	Klößner Stahlhandel	125	1974
Bebra	Günther, Mineralölgroßhandlung	180	1974
Fulda	Tegut-Zentrale	185	1974
		930	

noch Anlage 2

Ort	Firma	Gesamtausgaben TDM	Inbetriebnahme im Jahre
1	2	3	4
d) Bayern			
Bf Cham (Oberpf)	BayWa-Lagerhaus, Gleis I	217	1972
Bf Furth i Wald	KOMET, Speditions-GmbH	48	1972
Bf Bodenwöhr Nord	Riegelsberger, Sägewerk	52	1972
Passau-Rosenau	Stadtwerke Passau	38	1972
Bf Weiden (Oberpf)	DBP, Fernmeldeamt Weiden (Oberpf)	63	1973
Bf Cham (Oberpf)	BayWa-Lagerhaus, Gleis II (Kartoffellager)	50	1973
Bf Plattling	Landkreis Deggendorf (Stammgleis)	2 070	1973
Bf Plattling	Konschake, Eisen- und Metall- waren	125	1973
Bf Arnschwang	Max Reil, Holzgroßhandlung	120	Juni 1974
Hst Schwarzenbach (b Pressath)	Werner Keßl, Gießereibedarf	85	Mai 1974
Hof-Bad Steben km 4,262	H. N. Zapf, Hülsenfabrik, Hof	90	1973
Münchberg (Mechlenreuth)	Bayernwerk AG, München	350	1973 ehem. Restteil des rückgeb. Streckengl. Müb-Zell als PA umgeb.
Leipzig-Hof km 159,233	Stadt Hof	659	1973
Arzberg	Bayerische Elektrizitäts- Lieferungs-Gesellschaft AG Bayreuth	270	1974
Oberkotzau	Viessmann, Kesselwerke KG	188	1973
Burgkunstadt	Bauer, Großversandhaus	620	1973
Redwitz	Bayernwerk AG, München	945	1973
Großwalbur	BayWa München	160	1973
Gochsheim	Gemeinde Gochsheim	400	1973
Gochsheim	EDEKA	200	1973
		<hr/>	
		6 750	
		<hr/> <hr/>	
<i>nachrichtlich (im Bau)</i>			
Bf Cham (Oberpf)	Ludwig Gebhardt, Holzverarbeitung	80	vsl. Ende 1974
Holenbrunn-Leupoldsdorf km 6,674	Deyerling GmbH, Import-Export, 8591 Schönbrunn	60	vsl. 1974
		<hr/>	
		140	
		<hr/> <hr/>	

noch Anlage 2

Ort	Firma	Gesamtausgaben TDM	Inbetriebnahme im Jahre
1	2	3	4
Helmbrechts (vorgesehen)	P. G. Langer Maschinenfabrik, Münchberg	62	vorerst zu- rückgestellt Nebenanschl. am Stamm- gleis der Stadt Helmbrechts (Bau v. Reg. v. Oberfr ge- nehmigt am 10. August 1971)
Helmbrechts	R. Förtsch	58	Gleisbau vor- erst zurückge- stellt. Neben- anschl. am Stammgleis der Stadt Helmb. (PA- Weiche ist eingebaut)
Bayreuth-Warmensteinach km 3,370	Grünzweig u. Hartmann und Glas- faser AG Kies u. Beton GmbH u. Co KG Baumaterialien-Handelsgesell- schaft AG alle Bayreuth	300	Bau der Anl. v. Bauträger vorerst zu- rückgest. Pri- vatgleisan- schluß v. Be- zirksregierung v. Oberfr ge- nehmigt (Schr v. 15. Oktober 1973)
Haßfurt	Stadt Haßfurt	375	³⁾ Industrie- stammgleis ³⁾ vorerst zu- rückgestellt aus Mangel an Neben- anschie- ßern
Haßfurt	Stadt Haßfurt	777	³⁾ Hafenstamm- gleis ³⁾ wie vor
<i>Nachtrag aus 1972</i>		<u>1 572</u>	
Cham-Waldmünchen km 21,494	Pirzer, Metallwaren	570 ³⁾	1972
Passau-Feyung km 8,378	Huber, Eisenwaren	42 ³⁾	1972
Bf Cham (Oberpf)	Stadt Cham (Stammgleis)	400 ³⁾	1972
		<u>1 012</u>	

³⁾ Die Kostenangaben in der Drucksache 7/64 (2. Bericht 1970 bis 1972) enthalten nur die Kosten für die Änderungen der DB-Anlagen.

Streckenstilllegungsmaßnahmen

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeitpunkt der Entscheidung	Art der Maßnahmen				Zeitpunkt der Durchführung
				dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes von ... bis ...	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
A. Genehmigte Maßnahmen								
1	Kirchenlamitz Ost-Weißensstadt	Bayern	19. 2. 72			Kirchenlamitz (Ost)-Weißensstadt	12	28. 5. 72
2	Deggendorf-Kalteneck	Bayern	27. 3. 72			Eging-Kalteneck	21	30. 9. 72
3	Stockheim (Oberpf)-Burggrub-Zonengrenze	Bayern	12. 7. 72	Stockheim (Oberpf)-Zonengrenze	5			29. 8. 72 (zunächst nur für den Personenverk.)
4	Bayreuth-Altstadt-Kulmbach	Bayern	23. 11. 72	Bayreuth-Altstadt-Drossenfeld	11	Drossenfeld-Thurnau	10	3. 6. 73
5	Falls-Gefrees	Bayern	2. 4. 73			Falls-Gefrees	5	30. 9. 73
6	Naila-Schwarzenbach a. W.	Bayern	2. 4. 73			Naila-Schwarzenb.	10	30. 9. 73
7	Erlau (b. Passau)-Wegscheid (Niederbay)	Bayern	4. 4. 73	Obernzell-Wegscheid (Niederbay)	15	Erlau (b. Passau)-Obernzell	5	1. 8. 73 (s. auch lfd. Nr. 24)
8	Schlömen-Bischofsgrün	Bayern	13. 8. 73			Schlömen-Bischofsgrün	18	26. 5. 74
9	Abzw. Kreuzstein-Hollfeld	Bayern	13. 8. 73	Bayreuth-Altstadt-Hollfeld	27	Abzw. Kreuzst.-Bayreuth-Altst.	4	29. 9. 74 (zunächst nur für den Personenverkehr)
10	Ebersdorf (b. Coburg)-Fürth a. Berg	Bayern	13. 3. 74	Hof-Steinach-Fürth a. Berg	5	Ebersdorf (b. Coburg)-Hof-Steinach	18	—
11	Hünfeld-Treischfeld	Hessen	19. 2. 72	Eiterfeld-Treischfeld	10	Hünfeld-Eiterfeld	15	28. 5. 72 (zunächst nur für den Personenverkehr)
12	Bad Salzschlirf-Niederjossa	Hessen	30. 3. 72	Schlitz-Niederjossa	13			15. 1. 73/ 1. 2. 74
13	Walburg (HN)-Eichenberg	Hessen	7. 7. 72	Velmeden-Großalmerode Ost	7	Walburg-Velmeden und Großalmerode Ost-Eichenb.	20	3. 6. 73

noch Anlage 3

noch Anlage 3

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeitpunkt der Entscheidung	Art der Maßnahmen				Zeitpunkt der Durchführung
				dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes von ... bis ...	km	dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes von ... bis ...	km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
14	Velmeden-Großalmerode West	Hessen	7. 7. 72			Velmeden-Großalmerode West	6	3. 6. 73
15	Alsfield (Oberhess)-Niederaula	Hessen	1. 8. 73	Alsfield (Oberhess)-Grebenu	22	Grebenu Niederaula	12	26. 5. 74 (für den Güterverk. zunächst abschnittsweise)
16	Waldkappel-Malsfeld	Hessen	20. 12. 73	Waldkappel-Spangenberg	18	Spangenberg-Malsfeld	9	26. 5. 74
17	Salzgitter-Thiede-Salzgitter-Drütte	Niedersachsen	12. 7. 72	Salzgitter-Thiede-Salzgitter-Drütte	5			31. 12. 72
18	Uslar-Schönhagen (Han)	Niedersachsen	2. 4. 73	Sohlingen-Schönhagen (Han)	4			31. 12. 73
19	Wulften-Duderstadt	Niedersachsen	31. 7. 73			Wulften-Duderstadt	21	26. 5. 74
20	Bad Harzburg-Eckertal	Niedersachsen	2. 8. 73	Bad Harzburg-Eckertal	9			31. 12. 73
21	Wieren-Nienbergen	Niedersachsen	2. 2. 74			Wieren-Nienbergen	22	26. 5. 74
22	Schöningen-Offleben	Niedersachsen	27. 2. 74	Schöningen-Offleben	4			1. 4. 74
23	Büdelsdorf-Husum	Schleswig-Holstein	20. 12. 73	Fockbek-Mildstedt	42	Büdelsdorf-Fockbek u. Mildstedt-Husum	7	26. 5. 74 (für den Güterverk. zunächst abschnittsweise)
				Summe A.	197		215	
B. Für den nachstehend aufgeführten Streckenabschnitt im Zonenrandgebiet wurde im Jahre 1973 die Genehmigung zur Betriebseinschränkung versagt								
24	Erlau (b. Passau)-Wegscheid (Niederbay)	Bayern	4. 4. 73	Erlau (b. Passau)-Oberzell	5			s. auch lfd. Nr. 7

**Übersicht über die während des Berichtszeitraumes 1972 bis 1974
fertiggestellten oder in Kürze beendeten Bundesfernstraßenbauvorhaben
außer BAB-Neubau**

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
Schleswig-Holstein			
<i>a) fertiggestellt</i>			
1	199	Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Wees und Nübelfeld	3,800
2	199	Verstärkung und Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Nübelfeld und Gelting	2,300
3	200	Ausbau Neuholzkrug-Flensburg	1,000
4	201	Ausbau Süderbrarup-Kappeln	2,800
5	76	Deckenerneuerung Fleckeby-Eckernförde	0,900
6	203	Ausbau bei Eckernförde (Lornsenplatz)	1,800
7	76	Deckenerneuerung Gettorf-Levensau	1,000
8	76	Beseitigung einer höhengleichen Kreuzung bei Wulfshagen	2,200
9	77	Deckenerneuerung im Zuge der Umgehung Rendsburg	0,500
10	203	Verlegung nördlich Rendsburg	1,100
11	203	Ausbau in Büdelsdorf	1,200
12	503	Neubau der Holtenauer Hochbrücke über den NO-Kanal bei Kiel	107,600
13	207	Ausbau von Einmündungen zwischen Oldenburg und Heiligenhafen	1,500
14	76	Deckenerneuerung Sophienhof-Plön	0,500
15	76	Verlegung westlich Eutin bei Friedrichshof	1,100
16	430	Ausbau Husberg-Brunskoppel	2,500
17	432	Deckenerneuerung Klein Rönnau-Pönitz	1,900
18	432	Brückenneubau Warder See	0,700
19	432	Neubau der Travebrücke einschließlich Linienverbesserung	1,800
20	432	Brückenneubau bei Mözen	1,000
21	76	Fußgängerbrücke in Timmendorfer Strand	0,600
22	75	Deckenerneuerung Lübeck/Solmitzstraße-Travemünde/Skandinavienkai	0,600
23	75	Herrenbrücke-Travemünde, Abschnitt Herrenbrücke Küchnitz	9,000
24	404	Ausbau Moorsee-Stolpe	5,000
25	404	Wankendorf-Bornhöved	50,000
26	404	Ausbau Bornhöved-Heidkaten	2,100
27	404	Fahrbahnsanierung B 75-BAB	1,900
28	404	Bau einer Straßenverbindung von der BAB Hamburg-Lübeck bis zur Elbe bei Geesthacht, Abschnitt AS Bargtheide	2,700
29	206	Ausbau Wittenborg-Bad Segeberg	4,100
30	433	Ausbau Ochsenzoll-Ulzburg	9,900

noch Anlage 4

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
31	432	Ausbau in Norderstedt (Niendorfer Straße)	0,800
32	5	Ausbau bei Geesthacht	1,400
33	5	Deckenerneuerung Grünhof Lauenburg	0,900
<i>b) bis Ende 1974 voraussichtlich fertig</i>			
34	203	Verlegung zw. Eckernförde und Kappeln, Abschnitt Vogelsang-Grünholz bei Karby	16,500
35	201	Ausbau Grumb-Loit	2,500
36	201	Ausbau in Treia	2,300
37	203	Ausbau Schulendamm-Kl. Wittensee	2,500
38	4	Deckenverstärkung Kiel-Molfsee	0,800
39	76	Ausbau in Kronshagen	2,500
40	430	Ausbau Aschelberg-Plön	2,100
41	76	Deckenerneuerung Eutin-Middelburg	0,700
42	432	Radweg Groß Niendorf-Bad Segeberg	1,200
43	206	Radweg Hitzhusen-Bad Bramstedt	0,500
44	206	Linksabbiegespur bei Hartenholm	0,600
45	432	Brückenneubau bei Groß Niendorf	1,000
46	404	Deckenerneuerung Kreisgrenze Segeberg-B 75	0,800
47	207	Wirtschaftswegtunnel bei Breitenfelde	0,800
Niedersachsen			
<i>a) fertiggestellt</i>			
48	4	Handorf-Bardowick	1,510
49	4	Radweg Rottorf	0,760
50	209	Oerzen-Dröggennindorf	0,900
51	248	Tramm-Plate-Grabow	0,570
52	248/493	Ortsdurchfahrt Lüchow	0,580
53	493	Rosche-Polau	0,660
54	4	Teilortsumgehung Uelzen	6,000
55	188	Verbreiterung der Okerbrücke und Ortsdurchfahrt Meinersen	1,130
56	188	Ausbau und Teilverlegung bei Ahnsen	0,890
57	248	Mörsen Knoten	10,500
58	444	Ortsdurchfahrt Peine (Schwarzer Weg)	0,990
59	494	Ortsdurchfahrt Rosenthal	0,980
60	1	Ortsdurchfahrt Veckelde	1,300
61	248	Ortsdurchfahrt Braunschweig (Berliner Straße)	2,701
62	244	Ortsdurchfahrt Helmstedt	0,640
63	Berlin- Ruhrgebiet	Ausbau des Parkplatzes Hemstedt-Südseite	0,530
64	Berlin- Ruhrgebiet	Grenzkontrollpunkt Helmstedt 1.—2. Bauabschnitt	1,570
65	4	Braunschweig-Klein Stöckheim	4,750

noch Anlage 4

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
66	1	Ausbau in der Gemeinde Himmelsthür	4,800
67	494	Verlegung Hildesheim-Drispstedt	8,000
68	Hamburg- Hannover- Kassel	Tank- und Rastanlage „Hildesheimer Börde“	3,200
69	490	Salzgitter-Engelnstedt	1,800
70	490	BAB-Dreieck-Salzgitter	7,750
71	490	Westerlinde-Osterlinde	1,600
72	490	Wartjenstedt-Westerlinde	1,650
73	490	Umbau der Kreuzung B 490/K 16	1,650
74	82	Ortsdurchfahrt Hornburg	0,660
75	6	Ortsumgehung Rosthof	0,830
76	6	Verkehrsknoten B 6/K 1 (Jerstedt)	4,680
77	6	Ortsumgehung Goslar	2,600
78	4	Ortsumgehung Vienenburg	25,100
79	82	Ausbau zwischen Hahausen und Langelsheim	2,160
80	242	Ausbau in der Gemeinde Clausthal-Zellerfeld	1,170
81	242	Neubau der „Innerste-Brücke“	0,500
82	3	Verlegung bei Salzderhelden	1,475
83	241	Knotenpunkt Hardeggen	4,350
84	3	Weende-Bovenden	0,820
85	27	Nordumgehung Göttingen	50,000
86	27/243	Herzberg-Scharzfeld	7,000
87	27/243	Teilortsumgehung Herzberg	5,500
88	247	Grenzübergang Gerblingerode	0,890
<i>b) bis Ende 1974 voraussichtlich fertig</i>			
89	4	Rottorf-Borstel	1,500
90	209	Adendorf-Brietlingen	1,100
91	209	Lüneburg-Adendorf	1,200
92	216 L/221	Ausbau der B 216 (Lüneburg)	0,600
93	191	Stellien-Zernien	1,100
94	248	Prisser-Schaafhausen (Radwegtunnel)	0,600
95	493	Ortsdurchfahrt Quarnstedt	0,540
96	65	Ausbau des Knotens B 65/L 413 in der Gemarkung Equord	1,650
97	494	Stedum-Rosenthal	1,800
98	494	Ortsdurchfahrt Clauen	0,810
99	244	Helmstedt-Velpke	2,000
100	Berlin- Ruhrgebiet	Grenzkontrollpunkt Helmstedt 3. Bauabschnitt	0,800
101	Berlin- Ruhrgebiet	Brückenhebungen	2,000
102	82	Ortsdurchfahrt Schöppenstedt	0,450

noch Anlage 4

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
103	498	Ausbau im Okertal	2,250
104	241	endgültige Deckschicht zwischen Goslar und Zellerfeld	1,250
105	242	Ausbau bei Münchehof	2,050
106	64	Ausbau bei Greene	1,590
107	3	Ausbau bei Einbeck	1,000
108	243	Verlegung bei Gittelde-Badenhausen	3,850
109	241	Ortsdurchfahrt Dorste	0,700
110	241	Ortsdurchfahrt Katlenburg	0,800
111	27	Verlegung am Rotenberg	4,400
Hessen			
<i>a) fertiggestellt</i>			
112	B 80	Teilabschnitt des Ausbaues in und bei Gieselwerder (Freie Strecke fertig, Ortsdurchfahrt in Bau)	2,200 davon bisher ausgegeben 1,600
113	B 451	Ausbau der Ortsdurchfahrt Wickenrode	1,000
114	B 83	Verlegung im Zuge des 6spurigen Ausbaues der A 10 nördlich Dörnhagen	1,900
115	A 10	Bau einer Anschlußstelle bei Guxhagen	3,000
116	B 7	Ausbau und Verlegung bei Hessisch-Lichtenau	6,500
117	B 7	Ausbau und Verlegung bei Küchen und Hasselbach	8,000
118	B 249	Ausbau zwischen Niederhone und Wanfried, 1. Teilstrecke	11,300
119	B 7	Ausbau der Ortsdurchfahrt im Ortsteil Bischhausen der Gemeinde Waldkappel	1,300
120	B 27	Umgehung Asmushausen (siehe hierzu Ziffer III/5 des Berichtes vom 16. Januar 1973 — Drucksache 7/64 —).	9,700
121	A 23	Teilabschnitte zur Wiederherstellung der Zweibahnigkeit und kreuzungsfreien Führung zwischen Bad Hersfeld und Obersuhl (die BAB ist zweibahnig in Betrieb, die Restarbeiten werden weitergeführt).	20,000 davon bisher ausgegeben 14,000
122	A 23	Kirchheim-Zonengrenze; Fernmeldeanlage (Ergänzung der Notrufsäulen)	0,260
123	B 458	Verlegung in der Ortsdurchfahrt Fulda — Petersberger Straße —	7,200
<i>b) bis Ende 1974 voraussichtlich fertig</i>			
124	B 80	Ausbau in und bei Gieselwerder, Fertigstellung der Ortsdurchfahrt	(Restbetrag) 0,600
125	B 83	Bau der Diemelbrücke in Trendelburg	2,300
126	B 7	Ausbau zwischen Dachsberg und Brandkurve (Teilabschnitt Waldeslust)	2,300
127	B 27	Beseitigung von zwei Bahnübergängen westlich Niederhone (Eschwege West)	8,000
128	B 62	Verlegung bei Bad Hersfeld	11,000
129	B 84	Ausbau der Ortsdurchfahrt Hünfeld	1,300

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
Bayern			
<i>a) fertiggestellt</i>			
— Unterfranken —			
130	B 19	Entlastungsstraße Bad Neustadt/Saale (Teilfreigabe)	0,800
131	B 19	Verlegung bei Heustreu	0,950
132	B 279	Verlegung westlich Heustreu	4,900
133	B 279	Umgehung bei Bischofsheim	11,400
134	B 279	Verlegung bei Ebern	6,500
135	B 286	Ausbau in Schweinfurt	8,700
136	B 286 a	Verlegung in Schwebheim	8,900
— Oberfranken —			
137	B 85	Westtangente Kulmbach	5,100
138	B 85	Ausbau bei Thonberg	1,600
139	B 85	Ausbau nördlich Steinbach a. Wald	2,300
140	B 173	Verlegung bei Lichtenfels	10,150
141	B 289	Ausbau in Kulmbach	0,800
142	B 289	Ausbau in Untersteinach	2,400
143	B 303	Verlegung bei Marktredwitz zwischen AS Seussen und AS-B 15	10,000
— Oberpfalz —			
144	B 14	Ausbau in Vohenstrauß	1,000
145	B 14	Ausbau der Ortsdurchfahrt Waidhaus	1,100
146	B 15	Deckenbau in Weiden	1,350
147	B 16	Teilortumgehung Roding	1,380
148	B 20	Deckenbau südlich Cham	1,787
149	B 20	Umbau der Regenbrücke bei Cham	0,780
150	B 22	Deckenbau zwischen Altstadt und Erbdorf	3,600
— Niederbayern —			
151	B 8	Verlegung Schalding-Heining	19,132
152	B 85	Verlegung bei Schönberg	12,885
153	B 85	Ausbau zwischen Regen und Viechtach	1,500
154	B 388	Ausbau südlich Wegscheid	2,170
155	B 512	Verbindungsspanne von der B 12 bei Neuhaus/Schärding bis zum österreichischen Fernstraßennetz	8,500
<i>b) bis Ende 1974 voraussichtlich fertig</i>			
— Unterfranken —			
156	B 19	Ausbau nördlich Eußenhausen (im Zuge des Grenzüberganges zur DDR)	0,670
157	B 19	Ausbau südlich Münnerstadt	2,400
158	B 287	Ausbau zwischen Trimberg und Euerdorf	1,650

noch Anlage 4

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
— Oberfranken —			
159	B 2	Ausbau bei Gefrees	1,000
160	B 4	Verlegung bei Rottenbach (Grenzübergang zur DDR)	2,600
161	B 4	Ausbau im Lautertal (Folge des neu eröffneten Grenzüberganges zur DDR)	2,600
162	B 4	Verlegung zwischen Speiersberg	1,500
163	B 22	Verlegung zwischen Donndorf und Eckersdorf	2,240
164	B 22	Ausbau westlich Speichersdorf	1,400
165	B 85	Ausbau bei Friedrichsburg (südlich Kronach)	1,500
— Oberpfalz —			
166	B 14	Ausbau in und westlich Wernberg	1,520
167	B 14	Ausbau östlich Wieselrieth	2,000
168	B 85	Verlegung bei Untertraubenbach	4,000
169	B 299	Ausbau nördlich Krummennaab	1,900
— Niederbayern —			
170	B 8	Deckenbau westlich Schalding	1,200
171	B 11	Ausbau in Zwiesel	1,200
172	B 388	Ausbau westlich Erlau	1,000
173	B 388	Verlegung östlich Untergrießbach	1,100

**Weitere Bundesfernstraßenneubaumaßnahmen außer BAB-Neubaustecken,
die im Einvernehmen mit den obersten Straßenbaubehörden vorgezogen
worden sind**

lfd. Nr.	B.Straße/ BAB- Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
Bayern			
<i>a) fertiggestellt</i>			
174	B 12	Verlegung bei Röhrnbach	6,100

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

lfd. Nr.	Bundesautobahnen	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
Schleswig-Holstein			
<i>a) fertiggestellt</i>			
175	HH-Fl	Krogaspe-Schülldorf	119,600
176	HH-Fl	Schülldorf-Neu Duvenstedt	89,900
177	HH-Fl	Neu Duvenstedt-Busdorf	78,500
178	Nms-Kiel	Schönbeck-Eider	63,000
179	Nms-Kiel	Eider-Kiel	86,300
<i>b) bis Ende 1974 voraussichtlich fertig</i>			
— Fehlanzeige —			
<i>c) neu in Bau genommen</i>			
180	HH-Fl	Tarp-B 119; 14,0 km	75,000
181	HH-Fl	15,7 km — 1974 —	65,300
Niedersachsen			
<i>a) fertiggestellt</i>			
182	Berl.- Ruhrgr.	Grunderneuerung zwischen Zweidorf und Braunschweig-Ost	11,700
183	Berl.- Ruhrgr.	Neubau der Brücke über den MLK-Kanal bei Wenden	4,800
184	Berl.- Ruhrgr.	Grunderneuerung zwischen Zweidorf und Peine	3,900
185	Hbg-Hann- Kassel	Grunderneuerung zwischen AS Göttingen-Holtenser Kurve	27,000
Bayern			
<i>a) fertiggestellt</i>			
186	Hof- Weiden- Pfreimd (B 15n)	Verlegung bei Weiden-Neustadt 1 Fahrbahn (Abschnitt III) 4,5 km — 1973	13,000
187		Verlegung bei Selb (1. Fahrbahn) 4 km — 1972	6,500
188	Schweinfurt- Bamberg	„Südümgehung Schweinfurt“ (1. Fahrbahn) Teilabschnitt Weyer- AS Gädheim A 1,6 km — 1973	16,800
189	BAB Mün- chen- Deggendorf	Teilstrecke Wallersdorf-Sautorn 10 km — 1972	30,000

lfd. Nr.	Bundesautobahnen	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM
190	München-Hof	Ausbau der Anschlußstelle Bayreuth/Nord 2 km — 1972	16,000
191	Bamberg-Bayreuth (B 505)	Teilstrecke Roßdorf-Fesselsdorf (1. Fahrbahn) 8 km — 1972	16,000
<i>b) bis Ende 1974 voraussichtlich fertig</i>			
— keine —			
<i>c) neu in Bau genommen</i>			
192	BAB Regensburg-Pfreimd	Tunnel (Regensburg) 0,8 km — 1974	
193	Coburg-Bamberg-Erlangen (B 4)	Verlegung in Coburg 2,5 km — 1973	
<p>Für Deckenbauerneuerungen auf der BAB-Strecke München-Berlin, von der AS-Trockau bis zum Grenzübergang Hirschberg wurden in den Jahren 1972 = 10,268 Millionen DM, 1973 = 15,459 Millionen DM aufgewandt. Für das Jahr 1974 sind hierfür 11,3 Millionen DM vorgesehen.</p>			

Gegenüber dem Bericht vom 16. Januar 1973 (Drucksache 7/64)
sind folgende Abweichungen mitzuteilen

B.Straße/ Betriebs- strecke	Bezeichnung des Bauvorhabens	Baukosten Millionen DM	Bemerkungen
Schleswig-Holstein			
B 432	Brückenbau bei Groß-Niendorf	0,500	Das Bauwerk wurde 1972 begonnen. Durch Schwierigkeiten bei der Herstellung der Anschlüsse kann mit der Fertigstellung erst 1974 gerechnet werden.
Niedersachsen			
B 1	Ausbau der Ortsdurchfahrt Bettmar	0,630	Die Fertigstellung war für 1972 vorgesehen. Durch unerwartete Schwierigkeiten beim Grunderwerb wurde jedoch der Baufortschritt verzögert.
B 1	Ausbau und Verlegung in der Gemarkung Abbenrode	2,500	
B 242	Frostsicherer Ausbau in der Gemarkung Riefensbeck	1,100	
Hessen			
B 278	Umgehung Hilders	2,800	Der Bebauungsplan der Gemeinde ist noch in Arbeit. Mit dem Baubeginn wird 1976 gerechnet.
B 254	Ausbau zwischen Fulda und Großlüder einschließlich Umgehung Maberzell	20,000	Erhöhung der Baukosten durch nachträgliche Forderungen im Planfeststellungsverfahren und durch die allgemeinen Kostenerhöhungen. Die Maßnahme ist im Bau.
B 279/B 284	Umgehung Gersfeld	4,000	Die Baukosten haben sich erhöht. Mit den Bauarbeiten wurde noch nicht begonnen.
Bayern			
B 303	Verlegung zwischen Paffendorf und Ibind (bei Hofheim in Unterfranken)	20,100	Die eingestellten Bauarbeiten wurden 1974 wieder aufgenommen.

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet

(Berichtsstand: August 1974)

Zeichenerklärungen für die folgenden Teilkarten 1-3

Maßstab 1 : 750 000

Orte bis 50000 Einwohner		Mittenwald
„ über 50000 „		FLENSBURG
„ „ 100000 „		Kiel
„ „ 500000 „		HANNOVER
„ „ 1000000 „		HAMBURG

Deutsche Bundesbahn

Hauptbahnen **elektr**

Nebenbahnen

stillgelegte Streckenabschnitte

Bundesfernstraßen

Bundesautobahnen in Betrieb (E = Europastraßen)
u. Bundesstraßen die entsprechend ausgebaut sind

Bundesautobahnen in Bau

Bundesautobahnen in Entwurf

Bundesstraßen

laufende Maßnahmennummer aus der Berichts-Anlage 4 **51**

im Berichtszeitraum fertiggestellte Maßnahme bzw.

vgl. bis Ende 1974 noch fertiggest. Maßnahme bzw.

Bundeswasserstraßen

Binnenwasserstraßen mit der Tragfähigkeit unter 300 t sind nicht dargestellt

- Natürliche Binnenwasserstraßen
- Künstliche Binnenwasserstraßen
- Künstliche Binnenwasserstraßen in Bau

Natürliche Wasserläufe

begonnener oder beschlossener Ausbau

begonnener Neubau

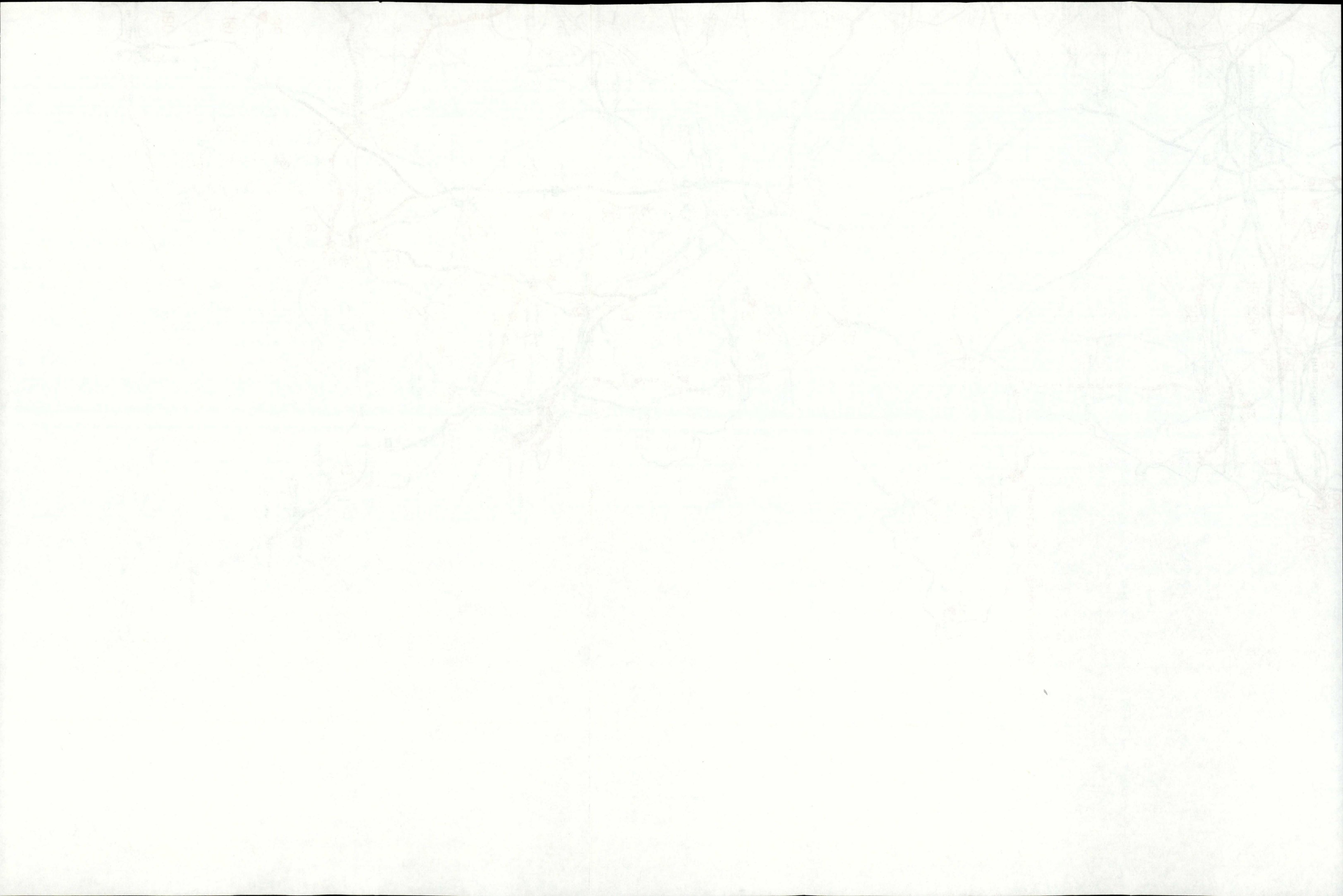
Ausbau wird untersucht

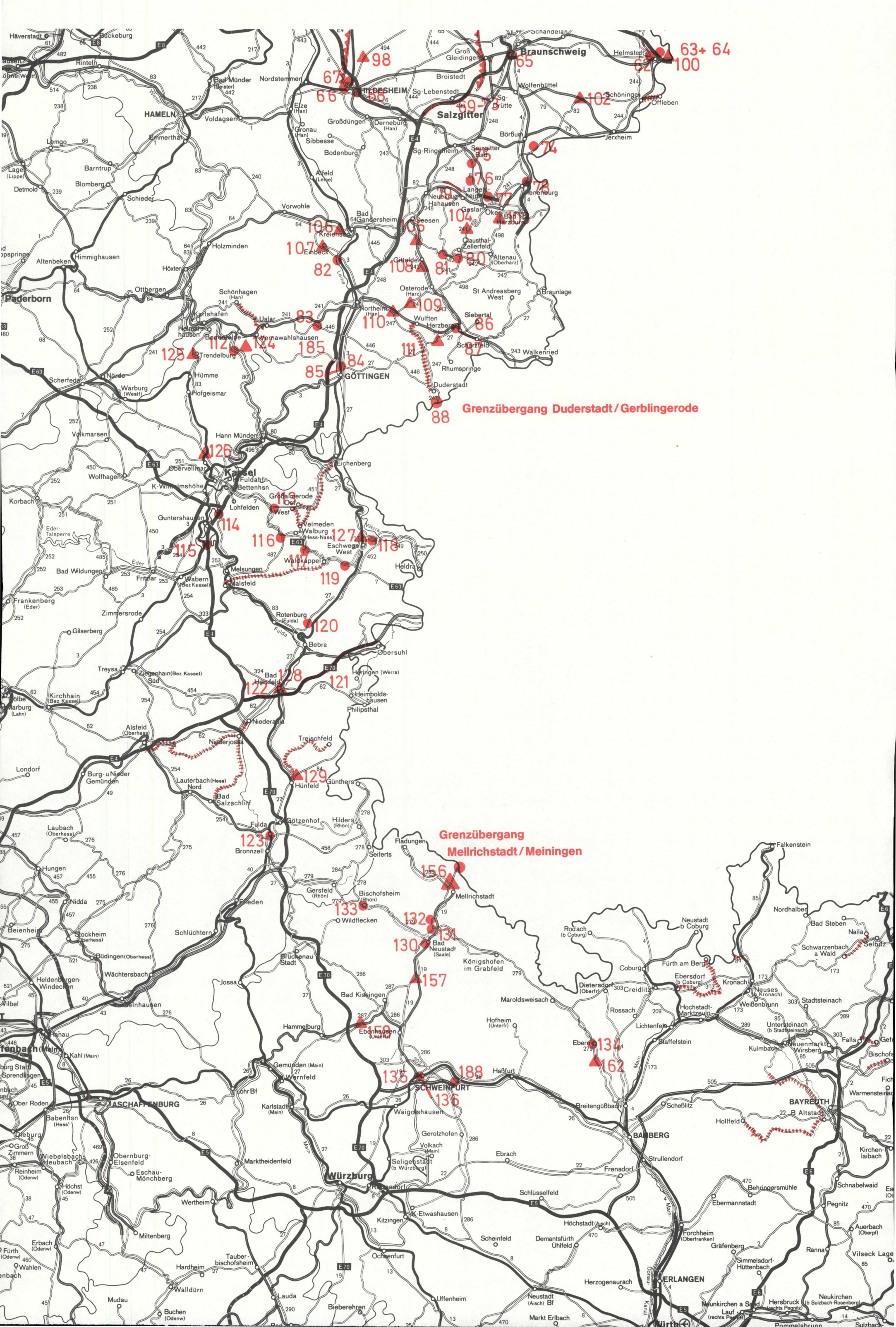
Luftverkehr

Verkehrsflughäfen mit Anschluß an den internationalen Flugliniendienst









Grenzübergang Duderstadt / Gerblingerode

Grenzübergang Mellrichstadt / Meiningen

