

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen (16. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 8/2521 —

Erweiterter Verkehrswegeplan für das Zonenrandgebiet
hier: Bericht des Bundesministers für Verkehr 1978 über den Fortgang
der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

A. Problem

Durch die Teilung Deutschlands ist die Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes noch immer beeinträchtigt.

B. Lösung

Gemäß § 4 des Gesetzes zur Förderung des Zonenrandgebietes (Zonenrandförderungsgesetz) vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1237) ist die Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes bevorzugt zu fördern. Der Bericht des Bundesministers für Verkehr gibt Gelegenheit, dazu eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen zu unterbreiten. Ferner soll die Berichterstattung künftig auch auf die Maßnahmen zur Erschließung des Zonenrandgebietes im Post- und Fernmeldebereich ausgedehnt werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Bericht der Bundesregierung — Drucksache 8/2521 — zur Kenntnis zu nehmen;
2. die Bundesregierung zu ersuchen, in künftige Berichte auch die Maßnahmen zur Erschließung des Zonenrandgebietes auf dem Post- und Fernmeldesektor einzubeziehen.

Bonn, den 28. Februar 1980

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Mattik	Böhm (Melsungen)	Zebisch
Vorsitzender	Berichterstatter	

Bericht der Abgeordneten Böhm (Melsungen) und Zebisch

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 146. Sitzung vom 30. März 1979 die Vorlage gemäß § 76 Abs. 2 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen federführend und dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen mitberatend überwiesen.

Der Unterausschuß für Zonenrandförderung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht am 23. Januar 1980 beraten. Vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen wurde der Bericht in der Sitzung am 27. Februar 1980 abschließend behandelt.

Der mitberatende Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen hat durch Beschluß vom 30. Mai 1979 Kenntnis von der Vorlage genommen.

I. Allgemeines

1. Die Berücksichtigung der besonderen Belange des Zonenrandgebietes beim Fortgang der Verkehrserschließung des Bundesgebietes ist durch die §§ 1 und 4 des Zonenrandförderungsgesetzes, durch das Gemeinschaftsaufgabengesetz und die Festlegungen der Ausbauplangesetze erleichtert worden. Das entläßt Bundesregierung und Bundestag aber nicht aus der Verantwortung, ihr besonderes Augenmerk auch in Zukunft auf den Fortgang der Verkehrserschließung in diesem Problemgebiet zu richten.

Der Bericht gibt daher Gelegenheit, die auf den verschiedensten Gebieten entwickelten Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung im Zonenrandgebiet zusammenfassend darzustellen und in ihrem Erfolg zu kontrollieren.

Hierzu gehören insbesondere auch die künftigen Planungen, damit Fehlentwicklungen rechtzeitig erkannt und verhindert werden können.

Die Bedeutung der zweijährigen Berichte ist deshalb trotz veränderter Rahmenbedingungen letztlich unverändert, weil auch die neuen gesetzlichen Regelungen einerseits nicht unerhebliche Vollzugsspielräume lassen und andererseits gerade wegen der gesetzlichen Festlegung der Prioritäten des Bundesfernstraßenbaues auf mittlere Frist der vorgezogenen Planungskontrolle und Einflußnahme noch größeres Gewicht als früher zukommt. Der Ausschuß legt daher Wert auf die Beibehaltung der bisherigen Berichtsperiodizität.

2. Aufgrund der mittelfristigen gesetzlichen Festschreibung der Bundesverkehrswegeplanung kommt der Ermittlung und Festlegung der Prioritäten ganz besondere Bedeutung zu. Die Methoden zur Ermittlung der Prioritäten sind stän-

dig in der Entwicklung. Um so wichtiger ist es für den Ausschuß, über die Methodendiskussion ständig auf dem laufenden gehalten und an ihr beteiligt zu werden. Die Skizzierung der Kriterien (vgl. Ziffer 2 der Einleitung des Berichts) reicht hierfür nicht aus. Der Ausschuß legt daher Wert darauf, daß in künftigen Berichten jeweils eingehend über den Stand der Methodendiskussion zur Festlegung der Prioritäten des Verkehrswegeplanes berichtet wird. Dabei muß insbesondere die besondere Berücksichtigung der Belange des Zonenrandgebietes dargestellt werden. Der Ausschuß hat erhebliche Zweifel, ob die pauschale Anhebung von Förderungsgewichten allein den besonderen Belangen des Zonenrandgebietes gerecht wird. Auch die mittelbaren Erschließungseffekte durch Förderung von Maßnahmen außerhalb des Zonenrandgebietes bedürfen einer eingehenderen Begründung.

II. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

1. Der Ausschuß begrüßt und anerkennt die Entwicklung des Verkehrs in grenznahe Kreise der DDR. Die Bundesregierung wird gebeten, ihre bisherigen Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Grenzübergängen aufrechtzuerhalten.
2. Der Ausschuß bedauert, daß es insbesondere nicht möglich war, weitere Grenzübergänge zur CSSR wieder zu eröffnen und einen grenznahen Verkehr auch an der CSSR-Grenze zu ermöglichen. Die Eröffnung eines grenznahen Verkehrs mit der CSSR würde der Entwicklung insbesondere des Fremdenverkehrs im ostbayerischen Raum entscheidende Impulse geben.

Die Bundesregierung sollte daher weiter mit der Regierung der CSSR im Gespräch bleiben mit dem Ziel, weitere Grenzübergänge zur CSSR zu eröffnen und insbesondere einen grenznahen Verkehr zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit diesen Gesprächen sollten auch die Sondierungen über eine Weiterführung der Autobahn über Amberg-Pfreimd-Waidhaus in die CSSR sowie der Maintal-Autobahn von Gefrees nach Schirnding und in die CSSR fortgesetzt werden.

3. Der Ausschuß weist ferner auf die Bedeutung des Ausbaues der Autobahn Eisenach–Bad Hersfeld und die Notwendigkeit hin, den Grenzübergang Herleshausen–Wartha im Zuge dieser Autobahn auszubauen.

III. Eisenbahnen

1. Die Politik der Bundesbahn hat im Berichtszeitraum zu einer erheblichen Verunsicherung im

Zonenrandgebiet geführt. Die anhaltende Diskussion über Streckenstilllegungen oder Verlagerung der Verkehre von der Schiene auf die Straße hat das Vertrauen in die Zukunft des Zonenrandgebiets gerade bei der jüngeren Generation erheblich angegriffen. Die begrüßenswerten Investitionen der Bundesbahn in Neubaustrecken im Zonenrandgebiet, in die Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke und in sonstige Vorhaben sind dabei völlig aus dem Blickwinkel der Öffentlichkeit verschwunden. Die Verantwortlichen der Deutschen Bundesbahn müßten noch mehr als bisher dazu angehalten werden, die psychologischen Auswirkungen ihrer Planungen und Entscheidungen zu bedenken und zu berücksichtigen. Erforderlichenfalls sind auch die Zielvorgaben entsprechend zu korrigieren oder zu ergänzen.

2. Die Stilllegungs- und Umstellungsdiskussion muß daher umgehend beendet werden. Die Einsparung, die letztlich erzielt worden ist oder angestrebt wird, steht in keinem Verhältnis zum moralischen und psychologischen Schaden, den die Diskussion um die Schrumpfungspolitik der Bundesbahn im Zonenrandgebiet ausgelöst hat. Bundesregierung und Bundesbahn sollten unter Ein-schluß der Zonenrandländer alsbald klarstellen, daß eine weitere Einschränkung der Aktivitäten der Bundesbahn und insbesondere weitere Stilllegungen des Bundesbahnverkehrs im Zonenrandgebiet nicht mehr in Betracht kommen.
3. Insbesondere die Umstellung des Schienenpersonenverkehrs auf die Busbedienung hat aus regionalpolitischer Sicht nicht den erwünschten Erfolg gebracht. Zwar bringt der Busverkehr in der Regel mit seinen zahlreicheren Haltepunkten das Verkehrsleistungsangebot näher an die Verkehrsteilnehmer heran. Diese Bequemlichkeit muß aber mit erheblich längeren, oft unzumutbaren Reisezeiten und größeren Kosten für den einzelnen Verkehrsteilnehmer bezahlt werden. Der Ausschuß fordert daher die Bundesregierung auf, durch Modellversuche zu klären, ob nicht unter Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs die Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr im Zonenrandgebiet durch bessere Zubringerdienste zu den Hauptlinien verbessert werden kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße zu erheblichen innerstädtischen Verkehrsproblemen führt, während durch die Abwicklung des Verkehrs auf den Bahnhöfen im Schienenverkehr ein reibungsloser Zu- und Abgang gewährleistet wäre.
4. Die Anbindung des Zonenrandgebietes an den Fernverkehr ist immer noch unzureichend. Insbesondere ist der ostbayerische Raum durch die Bahnhöfe Passau, Regensburg und Nürnberg noch nicht genügend an die Westverbindungen angeschlossen, zumal noch immer nicht gewährleistet ist, daß alle IC-Verbindungen ohne größere Aufenthalte erreicht werden können bzw.

aus den IC-Verbindungen ab Nürnberg oder Regensburg Anschlüsse an den ostbayerischen Raum zur Verfügung stehen. Der Ausschuß fordert die Bundesregierung daher auf, auf die Bundesbahn einzuwirken, die Anschlußdichte zu verbessern.

Bei der beabsichtigten Neubaustrecke Hannover-Würzburg muß auf die Sicherstellung des Erschließungseffektes für das Zonenrandgebiet geachtet werden. Dies gilt sowohl für die Trassenführung als auch für die Festlegung der Haltepunkte. Ohne eine weitere Zustiegs-möglichkeit zwischen Kassel und Fulda — z. B. in Bebra — würde diese Schnellverbindung für Bahnreisende aus weiten Teilen des nord- und ostthessischen Zonenrandgebietes ohne großen Nutzen bleiben.

Über 40 Jahre nach Gründung der Städte Salz-gitter und Wolfsburg sollte die Bundesregierung konkrete Schritte unternehmen, diese Städte und damit den Wirtschaftsraum Südostniedersachsen zeitgemäß zu erschließen. Diese regionale Forde-rung könnte erfüllt und mit überregionalem Nutzen real verbunden werden, wenn man die z. B. im Raumplanungsgutachten Südostnieder-sachsen 1966 geplante Leinetal-Ostentlastung etwa von Northeim über Salzgitter, Braun-schweig und Wolfsburg nach Uelzen verwirkli-chen würde. Der Raum hätte damit eine attrak-tive Einbindung in den Nord-Süd-Verkehr.

5. Die Attraktivität des Personenverkehrs auf der Schiene wird nicht zuletzt von der Qualität des rollenden Materials bestimmt. Die Bundesbahn sollte daher im Zonenrandgebiet ihr Augenmerk auch auf eine rasche Modernisierung des teil-weise völlig veralteten Wagenparks richten.
- Der Umstand, daß Fahrkarten zu ermäßigten Preisen und Berechtigungen für Fahrpreiser-mäßigungen — z. B. der Seniorenpaß — nur an bestimmten Stellen erhältlich sind, führt gerade im weniger dicht besiedelten Zonenrandgebiet zu erheblichen Schwierigkeiten für die Betroffe-nen. Auch insoweit ist die Bundesbahn aufge-ru-fen, kundenfreundlichere Lösungen anzubieten.
6. Der Ausschuß vermißt im Bericht die Darstel-lung der Entwicklung des Güterverkehrs im Zonenrandgebiet, insbesondere des kombinier-ten Verkehrs Schiene/Straße. Hier müßte die Bundesbahn mehr als bisher den Anschluß an das nationale und internationale Güterverkehrs-netz bei kürzeren Laufzeiten gewährleisten.
7. Der Bericht geht auf die Vorhalteeinrichtungen der Deutschen Bundesbahn im Zonenrandgebiet nicht ein. Auch die Aktivitäten im Vorhalte-bereich der Deutschen Bundesbahn haben ganz erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung des Zonenrandgebietes. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert, in künftigen Berichten die Investitionen der Deutschen Bundesbahn in den Werkstättendienst und in die sonstigen Vor-haltebereiche im Zonenrandgebiet sowie in das Ausbildungsplatzangebot im Zonenrandge-biet darzustellen.

IV. Bundesfernstraßen

1. Der Ausschuß stellt fest, daß sich der Mitteleinsatz im Zonenrandgebiet im Hinblick auf das Verhältnis zur Fläche immer noch erheblich steigern muß, wenn der Auftrag des Zonenrandförderungsgesetzes, das Zonenrandgebiet wirklich bevorzugt zu fördern, verwirklicht werden soll. Die Prioritätendiskussion im Bundesverkehrswegeplan muß mit Rücksicht auf diese Gesichtspunkte überprüft werden.
2. Der Ausschuß regt nach wie vor an, statt des zweispurigen Ausbaues die Bundesfernstraßen im Zonenrandgebiet durchgängig voll auszubauen. Er weist nach wie vor darauf hin, daß mit einer verhältnismäßigen geringen Mittelerhöhung der volle Anbindungs- und Erschließungseffekt der Bundesfernstraßen im Zonenrandgebiet erreicht werden könnte. Der Hinweis des Berichts (Ziffer III 2), daß durch den Vollausbau der Prioritäten der Strecken im Zonenrandgebiet sich verschlechtern würden, zeigt nur, daß die Prioritätenermittlung zu korrigieren ist.
3. Der Entwurf eines zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 (2. FStr-AbÄndG — Bundesratsdrucksache 548/79) läßt erkennen, daß der als Anlage zu diesem Gesetz beigefügte neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen den besonderen Problemen des Zonenrandgebietes bei der Festsetzung der Prioritäten gerecht geworden ist.

Gleichwohl läßt die Kürzung des Anteils des Bundesfernstraßenbaues an dem Investitionsvolumen des Bundesverkehrswegeplanes von 53,2 v. H. auf 42,4 v. H. befürchten, daß beim Vollzug Probleme auftreten werden, die gesetzlich festgelegten Prioritäten der Stufe 1 im Zonenrandgebiet auch zu finanzieren. Gestiegene Bau- und Grundstückskosten und die Mittelkürzungen den Bauspielraum von zwei Seiten her stark ein.

Der Ausschuß erwartet daher von der Bundesregierung und den Landesregierungen, daß jeweils vorab die Mittel zugeteilt werden, die notwendig sind, um die Prioritäten im Zonenrandgebiet auch kapazitätsmäßig zu finanzieren.

4. Insbesondere darf die in der Stufe I im Sinne des Stabilitätsgesetzes eingebaute Planungsreserve in Höhe von 8,6 Mrd. DM bei der Zuweisung von Bundesmitteln in das Zonenrandgebiet nicht dazu führen, daß bei der laufenden Mittelverteilung im normalen Haushaltsvollzug anteilige Kürzungen im Zonenrandgebiet vorgenommen werden.
5. Der Ausschuß stellt mit Befriedigung fest, daß sein Wunsch nach Prioritätsverbesserungen für einige besonders bedeutsame Straßenbaumaßnahmen im Zonenrandgebiet (vgl. Ziffer IV 1 des Ausschußberichts auf Drucksache 8/1896) dankenswerterweise von der Bundesregierung aufgegriffen und — mit Ausnahme der A 4 — realisiert worden ist,

Strukturpolitische Gründe veranlassen den Ausschuß, auch weiterhin mit Nachdruck für den baldigen Bau der A 4 Olpe-Hattenbach sowie für eine Anbindung der B 279 an die A 7 Fulda-Würzburg zu plädieren. Entsprechendes gilt für die baldige Fertigstellung der B 490 zwischen der Bundesautobahnanschlußstelle Grasdorf über Salzgitter-Lebenstedt nach Braunschweig und der Süd-Ost-Umgehung Braunschweig im Zuge der A 39.

V. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Der Ausschuß regt an, die Kriterien der Mittelaufteilung auf die Länder zu überprüfen. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob mit der Gewichtung der im Zonenrandgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge mit dem Faktor 1,25 die besonderen Probleme dieser meist dünn besiedelten Gebiete mit ihrer ungünstigen Erwerbs- und Einkommensstruktur genügend berücksichtigt sind. Der Ausschuß vermißt auch einen Bericht darüber, inwieweit die Länder das Kraftfahrzeugsteueraufkommen gezielt im Zonenrandgebiet einsetzen. Er fordert daher die Bundesregierung auf, die Weitergabep Praxis der Zonenrandländer im nächsten Bericht darzustellen.
2. Insbesondere fällt auf, daß zwar ca. 17 v. H. der Finanzhilfen des Bundes für den kommunalen Straßenbau für Maßnahmen im Zonenrandgebiet eingesetzt werden, aber nicht einmal 10 v. H. der Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr.

Der Ausschuß fordert die Bundesregierung daher auf, dem öffentlichen Personennahverkehr gerade im Zonenrandgebiet mehr Beachtung als bisher zu schenken und die Länder zur Umstellung der Prioritäten im Rahmen der Mitwirkungsmöglichkeiten des Bundes anzuhalten. Gerade die Verteuerung der Benzinpreise machen es notwendig, insbesondere den Arbeitnehmern im Zonenrandgebiet eine Alternative zum Privat-Pkw durch den öffentlichen Personennahverkehr anzubieten. Immer noch sind viele Personen arbeitslos, weil ausreichende Verkehrsverbindungen fehlen. Der Ausschuß hält es daher für geboten, durch Modellversuche zu erproben, wie insbesondere im Schienenverkehr durch eine Verbesserung der Zubringerdienste das Angebot am öffentlichen Personennahverkehr im Zonenrandgebiet, unter Berücksichtigung der Arbeitsmarktreionen besonders verbessert werden kann.

VI. Bundeswasserstraßen und Luftfahrt

Der Ausschuß nimmt zur Kenntnis, daß der Regionalluftverkehr nach Ansicht der Bundesregierung in der Bundesrepublik wirtschaftlich nicht zu betreiben ist. Um so mehr begrüßt er die öffentliche Förderung des beispielsweise auf der Strecke Hof-Bayreuth-Frankfurt betriebenen regionalen Luftverkehrs und erwartet deren Fortsetzung.

Fehlender Regionalluftverkehr bedeutet, daß die Anbindung des Zonenrandgebietes an den überregionalen Luftverkehr durch andere Maßnahmen gewährleistet werden muß. Der Ausschuß fordert die Bundesregierung auf, auf die Bundesbahn einzuwirken, günstige Zubringerverkehre aus dem Zonenrandgebiet zu den überregionalen Verkehrsflughäfen einzurichten. Im nächsten Bericht sollte eine Übersicht gegeben werden, wie die einzelnen regionalen Mittel- und Oberzentren im Zonenrandgebiet an den überregionalen Luftverkehr durch Zubringerdienste angeschlossen sind.

VII. Förderung des Zonenrandgebietes durch Vergabe öffentlicher Aufträge

Der Bericht ist nicht voll auf Ziffer IV 4 des Ausschußberichtes auf Drucksache 8/1896 eingegangen. Zwar sind die Vergabesummen dargestellt worden. Es fehlt aber eine Übersicht über diejenigen Vergabesummen, die nur unter Berücksichtigung der

Richtlinien zur bevorzugten Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet zustande gekommen sind, weil nur unter Anwendung dieser Grundsätze das Angebot als das günstigste und annehmbarste zu werten war.

VIII. Post- und Fernmeldewesen

Die Erschließung des Zonenrandgebietes durch Maßnahmen auf dem Gebiete des Post- und Fernmeldewesens gehört nach Auffassung des Ausschusses ebenfalls zur Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes. Der Ausschuß fordert die Bundesregierung daher auf, in künftigen Berichten die immer bedeutender werdenden Leistungen der Bundespost auf dem Post- und insbesondere auf dem Fernmeldesektor im Zonenrandgebiet darzustellen und dabei besonders auf die bei der Einführung der Fernsprechnahbereiche gemachten Erfahrungen einzugehen.

Bonn, den 28. Februar 1980

Böhm (Melsungen)

Zebisch

Berichterstatter