

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr 1980
über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

Einleitung

1. Der Deutsche Bundestag hat 1969 beschlossen:

„Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes in zweijährigem Abstand ... zu berichten“ (BT-Drucksache V/3711).

Mit diesem Auftrag sollte u. a. in regelmäßigen Abständen eine Bekräftigung der politisch gewollten Präferenz des Zonenrandgebietes gewährleistet werden.

Durch §§ 1 und 4 des Zonenrandförderungsgesetzes ist die bevorzugte Förderung der Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung im Zonenrandgebiet seit 1971 gesetzlich gesichert.

2. Der Bericht des Bundesministers für Verkehr 1980 beschreibt die Entwicklung im ZR-Gebiet in den Jahren 1978 und 1979. Er enthält auch gewisse Aussagen über zukünftige Entwicklungen. Diese stehen jedoch unter dem Vorbehalt anstehender investitionspolitischer Entscheidungen zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen.

Der Bundesverkehrswegeplan 1980, von der Bundesregierung am 7. November 1979 beschlossen,

ist weiterhin Grundlage für die Investitionsentscheidungen der 80er Jahre. Infolge globaler Kürzungen im Verkehrshaushalt ist mit einer Streckung der Baumaßnahmen zu rechnen.

Die Investitionspolitik in den kommenden Jahren wird geprägt sein von

- einem niedrigerem Finanzrahmen,
- einer stärkeren Berücksichtigung der umwelt- und energiepolitischen Ziele,
- einer besseren Nutzung von Kapazitätsreserven durch geeignete Verknüpfungen der Verkehrssysteme und
- einer Intensivierung des Dialogs mit dem Bürger.

Nach wie vor behalten ihre prioritäre Bedeutung

- Substanzerhaltung und Sicherung der vorhandenen Verkehrsnetze,
- Vorrang für die Fertigstellung von Netzelementen mit hoher Verkehrswirksamkeit,
- Maßnahmen zur Energieeinsparung und zur Verbesserung der Unabhängigkeit von Mineralöl sowie
- Maßnahmen zum Schutz von Natur, Landschaft und Umwelt.

Verstärkt werden jedoch die Bemühungen, bei Projekten mit extrem hohen Kosten und erheblichen Widerständen sowie bei Parallelplanung, z. B. zum ÖPNV in den Ballungsgebieten, noch deutlicher alternative Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten und die Realisierungsschritte zu überprüfen.

Für die einzelnen Verkehrsbereiche werden sich diese Akzente wie folgt auswirken:

- im Schienennetz der DB erhebliche Steigerung des Investitionsanteils gegenüber dem Anteil in den siebziger Jahren und eine Beschleunigung der Realisierung von Neu- und Ausbaurvorhaben
 - im Bundesfernstraßennetz Vorrang für qualitätsverbessernde Investitionen und kurzfristig wirksame Vorhaben; verstärkter Umweltschutz und höhere Priorität der Erhaltung und des Ausbaus vor dem Neubau
 - Vorrang für Investitionen in den ÖPNV, insbesondere als Beitrag zur Verringerung der Mineralölabhängigkeit
 - für die Bundeswasserstraßen noch stärkere Konzentration auf die Substanzerhaltung und die Rationalisierung der Betriebsabläufe.
3. Das verkehrszweigübergreifende Planungs- und gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren gilt auch bei geänderten Rahmenbedingungen unverändert weiter. Das Verfahren behält damit seine Bedeutung als Grundlage für die investitionspolitischen Entscheidungen und trägt den gesetzlichen Aufträgen — zu denen die besondere Zonenrandförderung gehört — Rechnung.
 4. Der Bundestag hat gemäß Drucksache 8/3786 die Bundesregierung ersucht, auch die Maßnahmen zur Erschließung des Zonenrandgebietes auf dem Post- und Fernmeldesektor in die Berichterstattung einzubeziehen. Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen beabsichtigt, auf das Ersuchen des Bundestages gesondert einzugehen, da es sich bei diesen Maßnahmen nicht um Bundesverkehrswege im Sinne des § 4 Zonenrandförderungsgesetz handelt.

I. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

In den Jahren 1978 und 1979 sind zu den bestehenden keine weiteren Grenzübergänge zur DDR und CSSR hinzugekommen.

In den Verkehrsvereinbarungen mit der DDR vom 16. November 1978 ist die Errichtung eines zusätzlichen Grenzüberganges im Zuge der geplanten Autobahnverbindung Berlin — Hamburg zur Verbesserung des Transitverkehrs von und nach Berlin (West) vorgesehen; der Übergang wird aber auch für den Wechselverkehr (einschließlich des grenznahen

Verkehrs) und für den Transitverkehr in dritte Staaten zur Verfügung stehen. Es ist vorgesehen, mit den Bauarbeiten im Frühjahr 1981 zu beginnen, wenn alle planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen gegeben sein werden.

Nach dem Ergebnis der Verkehrsvereinbarungen mit der DDR vom 30. April 1980 soll ein neuer Autobahnübergang bei Herleshausen/Wartha geschaffen werden; er wird für den Transitverkehr von und nach Berlin (West), den Wechselverkehr (einschließlich des grenznahen Verkehrs) und für den Transitverkehr in dritte Staaten zur Verfügung stehen. Der Übergang tritt an die Stelle des bisherigen Überganges auf der provisorischen Straßenführung. Auf DDR-Gebiet sind etwa 6 km einschließlich Werra-Brücke, auf Bundesgebiet etwa 1,3 km Autobahn zu bauen. Die Bauarbeiten sollen Anfang 1981 beginnen und bis 1984 abgeschlossen werden. Für den Neubau der Verkehrsanlagen der Grenzkontrollstelle Herleshausen mit Nebenanlagen wurden im Berichtszeitraum 13,4 Millionen DM investiert.

Der Pkw-Verkehr in die DDR ist nach einer Phase der Stagnation in 1977 im Berichtszeitraum wieder leicht angestiegen.

Die CSSR hat im Einvernehmen mit der Bundesrepublik Deutschland mit dem Ausbau und der Erweiterung des Grenzüberganges Waidhaus begonnen. Damit soll die Leistungsfähigkeit dieses Überganges insbesondere für den angewachsenen Lkw-Verkehr erheblich gesteigert werden. Die Autobahn Amberg-Pfreimd (A 6) ist in Stufe I des ab 1. Januar 1981 gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen enthalten. Die Verlängerung zur Grenze zur CSSR bei Waidhaus ist in die Stufe II aufgenommen worden. Eine autobahnmäßige Weiterführung der Maintalautobahn von der A 9 nach Schirnding ist nicht vorgesehen. Im Bedarfsplan ist jedoch eine neue Bundesstraße von Gefrees (A 9) bis Schirnding (B 303) in Stufe II als B 303n enthalten.

II. Eisenbahnen

1. Im Netz der Deutschen Bundesbahn (DB) wurden 1978 und 1979 im Zonenrandgebiet folgende Investitionen vorgenommen:
 - Zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke 81,2 Millionen DM,
 - für sonstige bedeutsame Vorhaben (Oberbau- und Hochbaumaßnahmen) 503,5 Millionen DM und
 - für Neubaustrecken und Ausbaustrecken 68,7 Millionen DM.

Wegen der Verteilung auf die einzelnen Zonenrandländer wird auf Tabellen 1 bis 4 verwiesen.

Für 1980 zeichnen sich folgende Investitionsausgaben im Zonenrandgebiet ab (in Millionen DM):

	Kreuzungs- bau- werke	sonstige Vor- haben	Neu- und Ausbau- strecke
Schleswig-Holstein	4,0	39,0	—
Niedersachsen	11,3	96,6	55,0
Hessen	3,5	67,0	4,3
Bayern	7,8	53,2	0,3
Zonenrandgebiet insgesamt	26,6	255,8	59,6

Für 1981 und 1982 lauten die derzeitigen Investitionsansätze für Neubaustrecken und Ausbaustrecken wie folgt (in Millionen DM):

	1981	1982
Schleswig-Holstein . . .	0,5	1,0
Niedersachsen	56,0	50,0
Hessen	4,0	20,0
Bayern	1,0	29,0
Zonenrandgebiet insgesamt	61,5	100,0

- Im Sommer 1979 wurde ein erster 12 Kilometer langer Abschnitt der Neubaustrecke Hannover-Würzburg zwischen Hannover-Bismarckstraße und Rethen in Betrieb genommen. Nach dem Abschluß des Raumordnungsverfahrens für den 64 km langen Abschnitt Rethen-Edesheim am 14. Januar 1980 und des 11 km langen Abschnitts Kassel-Guxhagen am 30. September 1980 sind insgesamt 89 Prozent dieser Neubaustrecke landesplanerisch festgestellt.
- Streckenstilllegungen im Güterverkehr kommen nach dem Kabinettsbeschluß vom 14. Juni 1978 nur in Betracht, wo dies aus städtebaulichen oder straßenbautechnischen Gründen oder wegen anstehender Investitionen unbedingt notwendig ist.

Die Regionalgespräche über die Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung sind abgeschlossen; die Deutsche Bundesbahn hat das Ergebnis ausgewertet. Danach wird ein Teil der Strecken nicht umstellbar sein. Bei Strecken, die nur in geringem Maße von Personen benutzt werden, besteht weiterhin die Absicht, die Verkehrsbedienung auf Bus umzustellen. Die DB wird für diese Strecken in jedem Einzelfall die Entscheidung ihres Verwaltungsrates herbeiführen. Erst nach dessen Zustimmung kann dem Bundesminister für Verkehr ein Genehmigungsantrag vorgelegt werden. Für

Strecken im Zonenrandgebiet hat sich das Kabinett die endgültige Entscheidung vorbehalten; im Berichtszeitraum wurden nur zwei Stilllegungsmaßnahmen (Strecke Wolfenbüttel-Abzweig Hoheweg (5 km) und Strecke Velmeden-Laudenbach (3 km) durchgeführt.

- Der Bundesminister für Verkehr hat Modellversuche zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) außerhalb von Ballungsräumen mitfinanziert. Absicht ist, den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr attraktiver zu machen und die Defizite im ÖPNV zu verringern. Die Verkehrsleistung aller im Nahverkehrsraum vorhandenen Unternehmen (private und kommunale Busunternehmen, Deutsche Bundespost, DB und nichtbundeseigene Eisenbahnen) sollen nach organisatorischen, finanziellen und betrieblichen Vorgaben nur eines Trägers des ÖPNV (Nahverkehrsgesellschaft oder kommunale Gebietskörperschaft) erbracht werden. Erhaltenswürdige Schienenstrecken sollen in das Leistungsangebot des Trägers des ÖPNV integriert werden. Wie diese Verknüpfung von Schienen- und Straßenverkehr (Linienführung, Fahrplan) im einzelnen erfolgt, hängt von den Besonderheiten jedes Nahverkehrsraumes hinsichtlich seiner Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur ab.

Ein Modellraum ist der einwohnerschwache und ländlich strukturierte Landkreis Hohenlohe in Baden-Württemberg. Seit September 1979 wird dort im Rahmen eines drei Jahre dauernden Probelaufs ein Organisationsmodell auf seine praktische Anwendbarkeit erprobt. Dann wird zu prüfen sein, ob dieses ÖPNV-Modell auf Nahverkehrsräume im Zonenrandgebiet übertragbar ist.

- Die Attraktivität im Schienenpersonennahverkehr wird weiter gesteigert: Seit 1. Juni 1980 werden anstelle der einmotorigen Schienenomnibusse (VT 795) attraktivere Typen (VT 798, ETA 515) sowie Wendezüge, die durch fortschreitende Elektrifizierung frei werden, eingesetzt.
- Vom 15. Januar 1981 an gelten für die Benutzung der Senioren-, Junior- und Familienpässe neue Regeln. Das Grundangebot wird verbilligt und auf den Fernverkehr beschränkt. Für den Nahverkehr bis 50 km gibt es Zusatzmarken, die künftig auch die Benutzung der Buslinien von Bahn und Post zulassen und zum Lösen von Halbprefahrscheinen in den Bussen berechtigen.
- Übersichten über die Anschlüsse des bayrischen Zonenrandgebietes und des Raumes Südostniedersachsen an den Fernverkehr geben die Tabellen 5 und 6. Da das Verkehrsaufkommen des Zonenrandgebietes für die Kombi-

nation Schiene-Flugzeug einen wirtschaftlichen Betrieb spezieller Zugverbindungen nicht zuläßt, übernehmen die in den Übersichten dargestellten Verbindungen auch die Zubringer- und Abholfunktion für diejenigen Bahnhöfe, von denen aus die Verkehrsflughäfen nahe dem Zonenrandgebiet erreichbar sind.

Das Zugangebot im Fernreiseverkehr für die Stadt Bebra wird teilweise bestimmt durch den notwendigen Halt für die umsteigenden Fernreisenden von und nach Kassel. Wenn Kassel zukünftig durch die Neubaustrecke unmittelbar an das Fernnetz angebunden wird, werden heute umsteigebedingte Zughalte in Bebra entfallen. Bebra wird aber auch dann 9 D-Zug-Paare in Nord-Süd-Richtung und 15 D-Zug-Paare in Ost-West-Richtung, somit 48 D-Zug-Halte aufweisen. Darüber hinaus werden Übergangsmöglichkeiten zur Neubaustrecke in Fulda für das osthessische Zonenrandgebiet, in Kassel für das nord-hessische Zonenrandgebiet, geschaffen. Bebra erhält damit — gemessen an einem geringen originären Potential im Fernreiseverkehr — ein überdurchschnittliches Verkehrsangebot.

8. Die unmittelbare Einbindung von Salzgitter, Braunschweig und Wolfsburg in den Nord-Süd-Verkehr ist in den 50er und 60er Jahren Gegenstand eingehender Überlegungen gewesen. Das Raumplanungsgutachten Südostniedersachsen sah als Leinetal-Ostentlastung südlich von Braunschweig einen Ausbau der vorhandenen Strecke Braunschweig-Salzgitter-Kreiensen und vor allem eine Aufwertung durch die fahrplanmäßige Führung von Schnellzügen über diese Strecke vor. Inzwischen ist die Entscheidung zugunsten der in Bau befindlichen Neubaustrecke Hannover-Göttingen-Kassel-Würzburg gefallen. Daher wird eine Leinetal-Ostentlastung nicht weiter verfolgt.

9. Im Zonenrandgebiet gibt es für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße Umschlagbahnhöfe in Kiel, Lübeck, Braunschweig, Göttingen, Kassel, Fulda, Coburg, Kulmbach und Marktreitz. Bedeutung für das Zonenrandgebiet hat auch der Umschlagbahnhof Schwandorf.

Der Anteil der Umschläge im Zonenrandgebiet machte 1979 rd. 8,6 Prozent des Umschlags aller Bahnhöfe im Bundesgebiet aus. Der kombinierte Verkehr mit dem Zonenrandgebiet ist jedoch erheblich schneller gewachsen als der gesamte Containerverkehr Schiene/Straße.

So stieg die Zahl der im Zonenrandgebiet umgeschlagenen Container von 30 087 im Jahre 1978 auf 43 348 im Jahre 1979. Dies entspricht einem Zuwachs von 45,7 Prozent gegenüber einem Zuwachs der Containerumschläge aller Umschlagbahnhöfe von DB bzw. Transfracht von nur rd. 18 Prozent.

Huckepackverkehr wird über die Plätze Kiel, Lübeck-Travemünde und Lübeck-Nordlandkai abgewickelt. Es handelt sich hier fast ausschließlich um Huckepacktransporte im Zusammenhang mit Fährverkehr von und nach Skandinavien. Die Gesamtzahl der in den drei genannten Plätzen umgeschlagenen Huckepacksendungen stieg von 1 797 im Jahre 1978 um rd. 131 Prozent auf 4 155 Sendungen im Jahr 1979; eine weit stärkere prozentuale Zunahme als beim gesamten Huckepackverkehr (34 Prozent).

10. Im Berichtszeitraum wurden für Anlagen des Werkstättendienstes 4,7 Millionen DM und für Ausbildungsplätze eine Million DM investiert. Angesichts der angespannten Finanzsituation beabsichtigt die DB in den nächsten Jahren u. a. die Unterhaltung des rollenden Materials (Triebfahrzeuge und Wagen) im gesamten Bundesgebiet auf eine geringere Zahl von leistungsfähigen Dienststellen an Schwerpunkten des Betriebes zu konzentrieren. Vorerhebungen sind abgeschlossen, weitere Prüfungen laufen.

Von der DB ist derzeit die Schließung von Ausbesserungswerken mit ihrem Ausbildungsplatzangebot im Zonenrandgebiet nicht beabsichtigt.

III. Bundesfernstraßen

1. Der Ausbau der Bundesfernstraßen nach dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 25. August 1980 erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind, und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Der Bedarfsplan ist ab 1. Januar 1981 in Kraft.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen stellt in der Drucksache 8/3786 vom 11. März 1980 fest, daß „der neue Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen den besonderen Problemen des Zonenrandgebietes bei der Festsetzung der Prioritäten gerecht geworden ist“. Es wird daher derzeit keine Veranlassung gesehen, die Prioritäten im Bundesverkehrswegeplan zu überprüfen.

Die besondere Berücksichtigung des Zonenrandgebietes bei der Aufstellung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen wirkt sich unmittelbar auf die Zuweisung der Finanzmittel an die Länder aus, so daß darüber hinaus eine Vorabzuweisung für das Zonenrandgebiet nicht erforderlich ist.

Kommt es zu Schwierigkeiten beim Vollzug einzelner Maßnahmen, sollen andere baureife Maßnahmen an ihre Stelle treten können; hierzu ist eine Planungsreserve vorgesehen.

Eine Aufteilung von Geldmitteln für die Planungsreserve erfolgt nicht, so daß Befürchtungen, daß Kürzungen im Zonenrandgebiet vorgenommen werden, unbegründet sind. Im übrigen ist zu bedenken, daß das Gebot des § 4 ZR-Förderungsgesetz auch in die Auftragsverwaltung der Länder hineinwirkt.

2. Die besondere Berücksichtigung des Zonenrandgebietes wird im neuen Bedarfsplan deutlich. Beispielhaft ist auf folgende Maßnahmen in Stufe I hinzuweisen, die im Bedarfsplan von 1976 nur als „Möglicher weiterer Bedarf“ eingestuft waren oder ganz fehlten:

- B 404 Ausbau von Kiel bis Lauenburg
- A 24 Autobahn Hamburg–Berlin
- A 26 Autobahn Hamburg–Lüneburg
- A 7 6streifiger Ausbau der Autobahn Kassel–Göttingen (AS Friedland)
- A 70 Schweinfurt–Bayreuth (Maintal-Autobahn)
- B 173/289 Bamberg–Lichtenfels–Coburg
- A 7/93 Amberg–Pfreimd–Weiden/Opf.

Zusätzlich sind folgende auch für das Zonenrandgebiet bedeutende Anschlußstrecken in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen worden, die bisher nicht vorrangig eingestuft waren:

- A 49 Fritzlar–Gießen
- A 66 Gelnhausen–Fulda
- A 92 Landshut–Deggendorf
- B 15n Regensburg–Rosenheim.

Ein stufenweiser Bau von Autobahnen ist nach dem neuen Bedarfsplan nur noch in wenigen besonders begründeten Ausnahmefällen vorgesehen. Das gilt nicht nur für das Zonenrandgebiet.

3. Bei den „Vorbehaltsstrecken“ des Bedarfsplanes, so auch der Autobahn A 4 Olpe–Hattenbach, wird untersucht, inwieweit die bisherigen Autobahnplanungen oder Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, in den Bedarfsplan aufgenommen werden können. Die Untersuchungen müssen bis zum 31. Dezember 1982 abgeschlossen sein. Ein Ausbaubedarf für diese Verkehrsbeziehungen wurde festgestellt.

Die Anbindung der B 279 an die A 7 (Rhönauto-bahn) bei Döllibach ist bereits mehrfach von der dafür zuständigen hessischen Straßenbauverwaltung eingehend geprüft worden. Danach ist ein direkter Anschluß der B 279 an die A 7 aus topographischen Gründen nicht möglich. Bedingt

durch die Geländestruktur verläuft hier die Autobahn auf der etwa 39 m hohen Thalaubachtalbrücke über die Bundesstraße. Das gleiche gilt für die etwas südlicher die Autobahn kreuzende B 27, über die die Autobahn mit der ca. 51 m hohen Döllibachbrücke geführt wird. Die von der jeweiligen Bundesstraße zur Autobahn führenden Rampen könnten nur mit nicht vertretbaren Steigungen angelegt werden. Weitere, vom Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik durchgeführte und erst 1979 zum Abschluß gebrachte Untersuchungen über einen Straßenneubau zwischen Schmalnau und der AS Fulda-Süd haben gezeigt, daß hierdurch keine wesentliche Verkehrsverbesserung für den aus dem nordbayerischen Raum zur A 7 zielenden Verkehr erreicht werden kann. Die derzeit bestehende gute Verbindung über die B 279 und die B 27 hat gegenüber dem untersuchten Neubau nur eine geringe Mehrlänge, die dem nicht starken Fernverkehr zugemutet werden kann.

Die B 490 (Grasdorf–Braunschweig) sowie die A 39 Süd-Ost-Umgehung Braunschweig sind als A 39 in der Stufe I des neuen Bedarfsplanes enthalten.

4. Eine Übersicht über die während des Berichtszeitraums 1978/79 fertiggestellten sowie Ende 1979 im Bau befindlichen Bundesfernstraßen enthält Tabelle 7.

Folgende Baumaßnahmen werden hervorgehoben:

a) Schleswig-Holstein

- A 1 (B 207): Neubau zwischen Lübeck und Oldenburg/Holstein
- A 1: 6streifiger Ausbau zwischen Lübeck und Hamburg
- B 76: Verlegung bei Plön

b) Niedersachsen

- A 2: Ausbau zwischen Hannover und Helmstedt
- A 7: Ausbau zwischen Northeim und Göttingen
- A 39: Neubau der Teilstrecke Mörse bis Lehre
- B 64: Ortsumgehung Gandersheim
- B 243/241: Verlegung bei Osterode–Lasfelde

c) Hessen

- A 7: 6streifiger Ausbau zwischen Kassel und Hattenbach
- A 49: Neubau der Südtangente Kassel

- B 27: Verlegung zwischen Fulda/Bronzell und Eichenzell
- B 62/27: Ausbau in Bad Hersfeld

d) Bayern

- A 3: Neubau der Strecke Regensburg–Passau–Linz
- A 6: Neubau der Strecke Heilbronn–Nürnberg–Amberg–Pfreimd
- A 70: Neubau der Strecke Schweinfurt–Bamberg (Maintalautobahn)
- A 93: Neubau der Strecke Regensburg–Weiden/Opf.

Tabelle 8 gibt eine Gesamtübersicht über die Ausgaben.

IV. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden aus dem dafür zweckgebundenen Teil des Mineralölsteueraufkommens.

Aufgrund des — in der Vergangenheit wiederholt geänderten — gesetzlichen Verteilungsschlüssels werden diese Mittel, die in den Jahren 1978/1979 rd. 4,5 Mrd. DM betragen haben, ab 1979 im

Verhältnis 50 : 50 für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Straßenbaues aufgeteilt.

Der besonderen Situation des Zonenrandgebietes trägt das GVFG im wesentlichen durch folgende drei Komponenten Rechnung:

- Festlegung der Höhe des Fördersatzes bis zu 75 v. H. (gegenüber bis zu 60 v. H. in anderen Gebieten)
- 1,25fache Bewertung der in diesen Gebieten zugelassenen Fahrzeuge (gegenüber einfacher Bewertung in anderen Gebieten; Kriterium für die Aufteilung der GVFG-Mittel auf die einzelnen Bundesländer im Bereich des kommunalen Straßenbaus).
- Zusätzliche Einbeziehung von „verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen“ in den Förderkatalog für diese Gebiete.

2. Der Umfang der Finanzhilfen des Bundes für Vorhaben im Zonenrandgebiet in den Jahren 1978 und 1979 ist in Tabelle 9 dargestellt; eine nähere Aufschlüsselung zeigen die Tabellen 10 (kommunaler Straßenbau) und 11 (ÖPNV).

3. Im Rahmen der mehrjährigen Finanzplanung sind für die Zonenrandländer für die Jahre 1980 bis 1984 Investitionshilfen für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau in Höhe von rund 4 670 Millionen DM vorgesehen (Grundlage Steuerschätzung Mai 1980).

Sie verteilen sich wie folgt (in Millionen DM):

Bundesland	1980	1981	1982	1983	1984	insgesamt
Schleswig-Holstein	68	72	73	68	65	346
Niedersachsen	220	213	213	211	210	1 067
Hessen	268	250	259	266	266	1 309
Bayern	409	376	381	377	405	1 948
Zonenrandländer zusammen ..	965	911	926	922	946	4 670

4. Folgende bedeutende Maßnahmen sind u. a. im ÖPNV-Programm 1980 bis 1984 eingeplant bzw. bereits im Bau:

Schleswig-Holstein

Omnibusbetriebshof Kiel

Niedersachsen

Stadtbahn Braunschweig sowie Omnibusbetriebshof und Beseitigung von Bahnübergängen in Hildesheim

Hessen

Stadtbahn und Stadtbahnbetriebshof Kassel

Bayern

Omnibusbetriebshöfe in Bayreuth, Coburg, Regensburg und Weiden/Opf.

5. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fördert der Bund im wesentlichen den Bau und Ausbau von Verkehrswegen.

Im ländlichen Raum — zu dem das Zonenrandgebiet überwiegend zu rechnen ist — ist der Omnibus das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dessen Verkehrsweg — Straße — wird im Rahmen des kommunalen Straßenbaus bezuschußt, während zentrale Omnibusbahnhöfe und verkehrswichtige Umsteigeanlagen sowie Betriebshöfe und zentrale Werkstätten als ÖPNV-Vorhaben gefördert werden. Dabei muß auch gesehen werden, daß der bevorzugte Bau von Bundesfernstraßen ebenfalls dem ÖPNV zugute kommt.

Insofern kann aus den Zahlen der Tabellen 10 und 11 nicht auf eine Benachteiligung des Zonenrandgebietes bei der Finanzierung der ÖPNV-Investitionen geschlossen werden. Aus der Struktur des Zonenrandgebietes ergibt sich im übrigen, daß — außer in Braunschweig und Kassel — keine Schienenverkehrssysteme des ÖPNV vorhanden sind, die sonst den Schwerpunkt der Förderung der ÖPNV-Investitionen ausmachen.

Insgesamt hat sich die Regelung des GVFG für die Aufteilung der Mittel auf die Länder auch im Hinblick auf das Zonenrandgebiet bewährt; dessen Besonderheiten es durch spezielle Fördertatbestände und besondere investitionspolitische Wertungen Rechnung trägt; alle bislang für Vorhaben im Zonenrandgebiet gestellten Förderanträge wurden berücksichtigt. Diese Regelung sollte beibehalten werden.

6. Seit Juli 1973 bestehen an folgenden Straßenübergängen zur DDR Omnibuslinien, die vor allem für den grenznahen Verkehr eingerichtet und ausgestaltet sind:

Lübeck	–	Selmsdorf
Lauenburg	–	Horst
Bergen	–	Salzwedel
Duderstadt	–	Worbis
Herleshausen	–	Wartha
Mellrichstadt	–	Meiningen
Coburg	–	Eisfeld.

In den Jahren 1973 bis 1979 entwickelte sich folgendes Fahrgastaufkommen (nur Einreise in die DDR):

1973	62 035	Reisende
1974	74 453	Reisende
1975	77 940	Reisende
1976	66 272	Reisende
1977	52 386	Reisende
1978	54 978	Reisende
1979	58 904	Reisende.

Die Auswirkungen der Anfang Oktober 1980 erfolgten Erhöhung des verbindlichen Mindestumtauschsatzes bleiben abzuwarten.

7. Zu der vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen aufgeworfenen Frage nach der Vertei-

lung der Kraftfahrzeugsteuer wird mitgeteilt, daß die Länder die Gemeinden in der Regel am Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer über den kommunalen Finanzausgleich der in den Finanzausgleichsgesetzen der Länder geregelt ist, beteiligen. Ob und inwieweit die Länder das Kraftfahrzeugsteueraufkommen im Rahmen dieser Regelungen gezielt im Zonenrandgebiet einsetzen, ist aus den Finanzausgleichsgesetzen nicht ersichtlich und dem Bundesminister für Verkehr nicht bekannt.

V. Binnenschifffahrt

1. Das Investitionsvolumen des Bundes für die Bundeswasserstraßen sowie die seewärtigen Zufahrten betrug in den Jahren 1978/79 rd. 1 380 Millionen DM. Die Investitionsanteile des Zonenrandgebietes und die Ausgaben im Berichtszeitraum sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Wasserstraßeninvestitionen in den Jahren
1978 und 1979

Maßnahmen (v. H. im Zonenrand- gebiet) ¹⁾	Ausgaben in Millionen DM	
	1978	1979
Trave (100)	4,0	7,0
Nord-Ostsee-Kanal (70)	23,0	22,0
Elbe-Seitenkanal . (100)	21,0	20,2
Mittellandkanal (Oststrecke) (90)	24,0	20,5
Main-Donau- Verbindung (5)	7,5	7,5
Elbe-Lübeck-Kanal (100)	2,9	6,6
Sonstige (100)	15,0	15,0
Summe Zonenrandgebiet . . .	97,4	98,8

¹⁾ Die v. H.-Sätze stellen Kostenanteile dar.

Für die Folgejahre ist infolge globaler Kürzungen im Wasserstraßenhaushalt mit einer Streckung der Baumaßnahmen zu rechnen.

2. Gegenüber der Berichterstattung im Bericht 1978 haben sich folgende Fortschritte ergeben:
- Die Vertiefung der Unteren Trave ist 1980 abgeschlossen.
 - Vom Gesamtprogramm Nord-Ostsee-Kanal wurden bis Ende 1979 rd. 71 v. H. abgewickelt.
 - Der Elbe-Seitenkanal ist in den ersten drei Betriebsjahren mit einem Gesamtverkehr

von knapp 4,5 Millionen t/Jahr gut angenommen worden. In den nächsten Jahren sind dort noch Restarbeiten durchzuführen.

- Der Ausbau des Mittellandkanals im Raum Peine ist abgeschlossen. Von Bedeutung für das niedersächsische Zonenrandgebiet sind auch die Arbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, die ebenfalls Fortschritte gemacht haben.
- Am Main-Donau-Kanal, der nur zu geringen Teilen im Zonenrandgebiet liegt, dem aber Bedeutung für die Erschließung des bayerischen Zonenrandgebietes zukommen wird, konzentrieren sich die Arbeiten weiterhin auf die Strecke Nürnberg-Kelheim. Die Donau-
stautufen Geisling und Straubing sind im Bau, um die Stauregelung der Donau gleichzeitig mit der Kanalverbindung fertigzustellen.

VI. Förderung des Zonenrandgebietes durch die Vergabe öffentlicher Aufträge

Die Richtlinien der Bundesregierung für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und aus Berlin (West) werden im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr konsequent angewendet.

Das Vergabevolumen der Deutschen Bundesbahn ist für die Jahre 1978 und 1979 in der Tabelle 12 dargestellt.

Die Zahlen beinhalten nicht nur Investitionsausgaben, sondern schließen auch Beschaffungsaufträge ein. Für das gesamte Bundesgebiet beträgt die Summe aller Vergaben der DB 11 200 Millionen DM. Davon entfallen auf die Zonenrandländer 4 799 Millionen DM, an Bewerber im Zonenrandgebiet 1 370 Millionen DM.

Tabelle 13 gibt das Vergabevolumen im Bundesfernstraßenbau für die Jahre 1978 und 1979 wieder. Von den Vergaben im gesamten Bundesgebiet in Höhe von 10 536 Millionen DM gingen rd. 5 210 Millionen DM in die Zonenrandländer, an Bewerber im Zonenrandgebiet 1 295 Millionen DM.

Im Bereich der Bundeswasserstraßen betrug die Gesamtvergabesumme im Berichtszeitraum 1 941 Millionen DM; davon entfielen an Bewerber im Zonenrandgebiet von Schleswig-Holstein 65 Millionen DM, Niedersachsen 43 Millionen DM, Hessen 4 Millionen DM und Bayern 21 Millionen DM. Insgesamt gingen durch öffentliche Aufträge rd. 133 Millionen DM für Arbeiten im Bereich der Bundeswasserstraßen in das Zonenrandgebiet.

Soweit Erhebungen darüber vorliegen, entfallen im Bereich des Bundesministers für Verkehr (DB, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen) 56 Millionen DM auf Aufträge, die unter Anwendung der Richtlinien für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und aus Berlin (West) bzw. für sonstige bevorzugte Bewerber (Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge etc.) vorgesehenen Eintrittsmöglichkeiten oder Mehrpreisstaffel zustande gekommen sind.

Tabelle 1

Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1978 und 1979

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Zahl der Baumaßnahmen	Gesamtkosten Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum	
				im Zonenrand- gebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3	4
Schleswig-Holstein	fertig	—	—	—	—
	in Bau	4	22,6	5,5	25,9
Niedersachsen	fertig	1	6,8	3,9	43,2
	in Bau	8	97,8	29,6	92,9
Hessen	fertig	2	7,7	4,2	22,7
	in Bau	5	17,6	4,8	30,8
Bayern	fertig	6	11,1	8,0	55,0
	in Bau	6	36,9	25,2	96,1
insgesamt ...	fertig	9	25,6	16,1	120,9
	in Bau	23	174,9	65,1	245,7
Summe ...			200,5	81,2	366,6

Tabelle 2

**Zusammenstellung der Investitionen für Eisenbahnkreuzungsbauwerke
in den Jahren 1978 und 1979**

Ort Bezeichnung (Inbetriebnahme)	Bahnlinie	km	Straße	Gesamt- ausgaben Millionen DM	Ausgaben im Berichts- zeitraum Millionen DM	Anteil des Bundes und der DB Millionen DM
1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein						
Bordesholm (1981)	Hmb-Altona-Kiel	86,519	L 49	11,3	3,3	3,3
Kattenhöhlen (1980)	Lübeck-Puttgarden	17,227	Gemeindestr.	2,9	0,7	0,7
Delingsdorf (1980)	Lübeck-Hamburg	37,369	Gemeindestr.	5,8	1,2	1,2
Scharbeutz (1981)	Lübeck-Puttgarden	18,848	Gemeindestr.	2,6	0,3	0,3
			Summe	22,6	5,5	5,5
Niedersachsen						
Bevensen (1981)	Uelzen-Hamburg	109,046	Gemeindestr.	7,2	0,9	0,9
Tiergarten (1980)	Uelzen-Hamburg	126,933	Gemeindestr.	1,7	0,2	0,2
Esterallee (1980)	Uelzen-Hamburg	129,375	Gemeindestr.	1,3	0,2	0,2
Lüner Weg (1980)	Uelzen-Hamburg	132,359	Gemeindestr.	2,9	0,5	0,5
Wichmannsburg (1981)	Uelzen-Hamburg	116,510	Gemeindestr.	2,1	0,2	0,2
Deutsch Evern (1981)	Uelzen-Hamburg	125,875	Gemeindestr.	3,3	0,9	0,7
Herzberg (1979)	Seesen-Herzberg	115,692	B 243	6,8	3,9	3,9
Peine (1980)	Hannover-Braun- schweig	35,093	L 412	16,1	6,8	6,2
Hildesheim (1981)	Hildesheim-Goslar	42,784	Goslarsche Straße	63,2	19,9	18,3
		43,496	Feldstraße			
		43,712	Marienburger Straße			
			Summe	104,6	33,5	31,1

noch Tabelle 2

Ort Bezeichnung (Inbetriebnahme)	Bahnlinie	km	Straße	Gesamt- ausgaben Millionen DM	Ausgaben im Berichts- zeitraum Millionen DM	Anteil des Bundes und der DB Millionen DM
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
Eschenstruth (1978)	Kassel–Waldkappel	30,165 31,660	Verlegung B 7	5,8	2,3	2,3
Kassel (1979)	Industriestammgleis Kassel–Waldau	0,323	B 83	1,9	1,9	1,9
Kassel (1981)	Industriestammgleis Kassel–Waldau	1,291	A 49	0,6	0,2	0,2
Lamerden (1982)	Warburg–Kassel	306,715	L 3210	5,9	0,3	0,2
Liebenau (1980)	Warburg–Kassel	301,030 301,418	Verl. Ortsstr.	2,5	2,0	1,5
Altmorschen (1982)	Obersuhl–Gunters- hausen	228,401	L 3225	6,6	1,7	1,1
Heinebach (1981)	Obersuhl–Gunters- hausen	224,020 223,738	K 67	2,0	0,6	0,4
			Summe	25,3	9,0	7,6
Bayern						
Pressig-Rothenkirchen (1978)	Hochstadt–Probstzelle	29,632	Ortsstraße	2,1	1,5	1,0
Altenschwand (1978)	Schwandorf–Furth i. W.	12,675	Kreisstraße	1,4	0,1	0,1
Posten 57 (1978)	Bamberg–Hof	57,534	Wirtschafts- weg	0,3	0,2	0,2
Ullesricht (1979)	Regensburg–Weiden	83,845	B 15	3,7	3,1	2,1
Obertheres (1979)	Bamberg–Rottendorf	37,360	Wirtschafts- weg	0,7	0,7	0,7
Wiesau (1980)	Weiden–Oberkotzau	32,807	St 2170	9,6	5,8	3,9
Passau-Vogelau (1980)	Passau–Wels	79,749	Ortsstraße	6,0	5,8	3,9
Ebensfeld (1980)	Bamberg–Hof	19,636 20,073	Gemeindestr. Gemeindestr.	3,1	3,0	2,0
Kulmbach (1980)	Bamberg–Hof	59,312 59,798	Gemeindestr. Gemeindestr.	2,2	1,2	0,8
Oberkotzau (1980)	Weiden–Oberkotzau Eger–Oberkotzau	86,615 54,186 54,376	Gemeindestr. Gemeindestr. Gemeindestr.	12,8	8,3	7,5
Waldershof (1979)	Nürnberg–Eger	120,845 121,470	Kreisstraße Gemeindestr.	2,9	2,4	1,1
Schonungen (1981)	Bamberg–Rottendorf	49,503	Gemeindestr.	3,2	1,1	1,0
			Summe	48,0	33,2	24,3

Tabelle 3

Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB in den Jahren 1978 und 1979

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten im Zonen- randgebiet Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum	
			im Zonenrand- gebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3
Schleswig-Holstein	fertig	79,8	45,1	90,2
	in Bau	46,3	19,1	52,5
Niedersachsen	fertig	201,3	174,5	968,0
	in Bau	73,3	27,0	184,9
Hessen	fertig	139,9	108,0	342,2
	in Bau	137,6	15,6	164,4
Bayern	fertig	133,9	86,8	688,5
	in Bau	89,8	27,4	187,7
insgesamt ...	fertig	554,9	414,4	2 088,9
	in Bau	347,0	89,1	589,5
Summe ...		901,9	503,5	2 678,4

Im gesamten Bundesgebiet wurden 1978 und 1979 zusammen rd. 6 235 Millionen DM für sonstige bedeutsame Vorhaben ausgegeben.

Tabelle 4

Neubaustrecke (NBS)¹⁾ und Ausbaustrecken (ABS)

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten im Zonen- randgebiet (Preisstand 1979) Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum	
			im Zonenrand- gebiet Millionen DM	im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3
Schleswig-Holstein	NBS	—	—	—
	ABS	464	—	—
Niedersachsen	NBS	2 400	33,4	98,0
	ABS	1 460	30,0	100,0
Hessen	NBS	5 140	4,9	7,0
	ABS	—	—	60,0
Bayern	NBS	100	0,4	7,0
	ABS	—	—	58,0
insgesamt ...	NBS	7 640	38,7	112,0
	ABS	1 924	30,0	218,0
Summe ...		9 564	68,7	330,0

¹⁾ Es handelt sich um die Kosten der auf das Zonenrandgebiet entfallenen Anteile der genehmigten Neubaustrecke Hannover-Würzburg.

1978 und 1979 wurden im Bundesgebiet insgesamt 453,3 Millionen DM für Neu- und Ausbaustrecken investiert.

Tabelle 5

Verkehrsverbindungen des Zonenrandgebietes
— Anschlüsse für das bayerische Zonenrandgebiet —

Stadt	Überregionale Verbindung		
	direkte Zugverbindungen	Kurswagen- verbindungen	Umsteigeverbindungen
Bad Kissingen 22 000 Einwohner 2 400 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	von München 1 Eilzug nach München 1 Eilzug	von/nach Dortmund von Norddeich nach Emden	über Gemünden (Main) — nach West 5 — von West 5 — nach Nord 5 — von Nord 3 — nach Süd 5 — von Süd 9 über Würzburg — nach Nord 18 (8 IC) — von Nord 12 (8 IC) — nach West 18 (11 IC) — von West 16 (10 IC) — nach Süd 24 (12 IC) — von Süd 29 (17 IC)
Schweinfurt 55 000 Einwohner 6 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	4 Eilzugpaare Würzburg–Hof und zurück 2 Eilzüge von/nach Stuttgart Eilzug von Ludwigshafen, nach Kaiserslautern, Frank- furt/Main und Fulda sowie 1 Eilzugpaar über Bamberg nach München	von/nach Nord- und Westdeutschland/ Rheinland	über Würzburg — nach West 21 (14 IC) — von West 19 (14 IC) — nach Nord 21 (12 IC) — von Nord 17 (13 IC) — nach Süd 41 (22 IC) — von Süd 42 (21 IC)
Bamberg 75 000 Einwohner 12 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	nach München 4 Eilzüge 2 E/D-Züge davon 1 Sommer Italien von München 6 Eilzüge 1 D/E-Zug Sommer von Italien <i>nachrichtlich:</i> 3 Schnellzugpaare im Verkehr DB/DR, davon 1 Paar über Nürnberg–München–Italien und zurück	von/nach Nord- und Westdeutschland/ Rheinland von/nach Dresden– Görlitz von/nach Roma	über Würzburg — nach West 20 (15 IC) — von West 16 (10 IC) — nach Nord 19 (13 IC) — von Nord 15 (9 IC) — nach Süd 9 — von Südwest 10 über Nürnberg — nach Süd 32 (1 TEE 9 IC) — von Süd 34 (1 TEE 11 IC)
Coburg 48 000 Einwohner 5 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	von/nach Augsburg–München 2 E/D Zugpaare, davon 1 Sommer nach/von Italien sowie 1 Eilzugpaar 1 Eilzug von München 2 Eilzüge nach, 1 Eilzug von Nürnberg		über Würzburg — nach West 13 (8 IC) — von West 12 (8 IC) — nach Nord 12 (6 IC) — von Nord 11 (7 IC) — nach Südwest 7 — von Südwest 9 über Nürnberg — nach Süd 19 (6 IC) — von Süd 22 (1 TEE 7 IC)

Stadt	Überregionale Verbindung		
	direkte Zugverbindungen	Kurswagenverbindungen	Umsteigeverbindungen
Hof 55 000 Einwohner 7 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	Richtung Würzburg 9 Eilzugpaare mit Ausgangs-/ Zielbahnhöfen Stuttgart, Ludwigshafen, Kaiserslau- tern, Frankfurt/Main, Würz- burg und Nürnberg <i>nachrichtlich:</i> 4 Schnellzugpaare von/nach Regensburg-München (davon 3 DB/DR) 3 Schnellzugpaare Berlin-Nürnberg-Konstanz, Dresden-Nürnberg-Stuttgart und Hof-Nürnberg-Stras- bourg 4 Eilzugpaare von/nach Regensburg-München 1 Eilzugpaar Hof-Nürnberg- Stuttgart und zurück	von/nach Dortmund, Hamburg; von Nord- deich nach Emden	über Würzburg — nach West 10 (6 IC) — von West 10 (6 IC) — nach Nord 9 (6 IC) — von Nord 13 (7 IC) — nach Südwest 6 — von Südwest 4 über Nürnberg — nach Süd 12 (5 IC) — von Süd 14 (7 IC)
Kulmbach 30 000 Einwohner 4 500 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	8 Eilzugpaare, nach/von Würzburg 1 Eilzugpaar, nach/von Nürnberg (-Stuttgart)	wie die Stadt Hof	über Würzburg wie die Stadt Hof über Nürnberg — nach Süd 24 (8 IC) — von Süd 28 (1 TEE 9 IC)
Bayreuth 70 000 Einwohner 6 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	von Neuenmarkt-Wirsberg durchgehende Verbindung Hof-Würzburg und damit die gleichen Anschlüsse wie die Stadt Hof außerdem im Ost- West-Verkehr je 8 Eilzug- paare mit Ziel/Ausgangs- bahnhöfen Konstanz, München, Stuttgart und Nürnberg 1 E/D- Zugpaar Nürnberg-Praha	<i>ganzjährig:</i> von/nach Strasbourg <i>während der</i> <i>Festspielzeit:</i> von/nach Dortmund von Norddeich nach Emden	über Würzburg — von Neuenmarkt-Wirsberg wie die Stadt Hof (von West- und Nord- deutschland jedoch 9 (5 IC) bzw. 12 (6 IC) über Nürnberg — nach West 9 (5 IC) — von West 9 (5 IC) — nach Nord 5 (4 IC) — von Nord 5 (4 IC)

Tabelle 6

Verkehrsanbindung des Zonenrandgebietes
— Anschlüsse im Raum Südostniedersachsen —

Stadt	Überregionale Verbindungen ¹⁾	
	direkte Zugverbindungen	Kurswagen- verbindungen
Braunschweig 270 000 Einwohner 22 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	2 Intercity-Zugpaare Braunschweig–Hannover–Köln– Koblenz (–München) 11 Schnellzugpaare in West-Ost-Richtung 1 Schnellzugpaar Braunschweig–Göttingen–Frankfurt Eilzüge mit Zielen Hamburg, Flensburg, Kiel, Norddeich, Emden, Bremen, Osnabrück, Duisburg, Aachen, Frankfurt, Kassel, Göttingen, Amsterdam (NL) und Groningen (NL). Insgesamt umsteigefreie Verbindung mit 40 Großstädten (über 100 000 Einwohner) im Bundesgebiet. Insgesamt 41 Züge haben in Hannover und 15 Züge in Göttingen Anschluß an oder aus IC-Zügen	nach München zum Bodensee nach Lindau/Friedrichs- hafen
Wolfsburg 130 000 Einwohner 2 250 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	3 Schnellzugpaare in West-Ost-Richtung 8 Eilzugpaare in der Relation Wolfsburg–Braunschweig (–Kreiensen) 12 Eilzüge in der Verbindung nach Hannover (davon 1 Zug von Bremen) 18 Nahverkehrszüge in der Verbindung nach Hannover Insgesamt 29 Züge haben in Hannover Anschluß an oder aus IC-Zügen	
Salzgitter 31 Stadtteile mit insgesamt 224 km ²) a) Salzgitter- Lebenstedt 55 000 Einwohner b) Salzgitter-Bad 26 000 Einwohner 2 000 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag c) Salzgitter- Ringelheim 4 000 Einwohner 1 800 Personen pro Werktag Reisenden- umschlag	8 Eil- und 24 Nahverkehrszüge in der Verbindung Braunschweig–Derneburg ²⁾) 1 Schnellzugpaar Braunschweig–Göttingen–Frankfurt 7 Eilzugpaare der Relation Kreiensen–Braunschweig, davon 1 Eilzugpaar von/nach Frankfurt, Aachen und Flensburg Insgesamt 7 Züge haben in Göttingen Anschluß an oder aus IC-Zügen wie Salzgitter-Bad zusätzlich: 11 Eilzugpaare in der Relation Goslar–Hildesheim–Hannover mit Zielen Duisburg, Norddeich, Amsterdam, Hoek van Holland, Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Kiel (nur im Sommer)	von/nach München und Lindau Rotterdam Köln Hamburg (nur im Sommer)

¹⁾ Wegen der dichten Zugfolgen in den direkten Verbindungen zu überregionalen Zentren konnte auf die Darstellung zu zusätzlichen Umsteigeverbindungen verzichtet werden.

²⁾ Die eingleisige Strecke Salzgitter–Drütte–Derneburg ist in die Gruppe 2 des 6 000-km-Programms eingeteilt, d. h. daß das Verfahren gemäß BbG vorerst ausgesetzt ist.

Tabelle 7

**Übersicht über die während des Berichtszeitraumes 1978 und 1979
fertiggestellten sowie die Ende 1979 im Bau befindlichen Bundesfernstraßen**

a) Bundesstraßen

lfd. Nr.	B.-Straße Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1978/79 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein				
<i>a) fertiggestellt</i>				
1	B 75	Nordtangente Bad Oldesloe	7,8	1,7
2	B 404	Ausbau Kasseburg–L 159 (Sachsenwald)	4,5	0,9
<i>b) im Bau</i>				
3	B 76	Kiel–Elmschenhagen	18,8	7,4
4	B 76	Verlegung bei Plön (1,9 km fertiggestellt)	49,0	26,4
Niedersachsen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
5	B 27	Verlegung und Ausbau von östlich Ebergötzen bis westlich Gieboldehausen (Ortsumgehung Wollbrandshausen)	10,3	3,0
6	B 404	Verlegung Rönne–Eichholz	15,0	9,1
<i>b) im Bau</i>				
7	B 1	Ausbau von Himmelsthür bis westlich Hildesheim (B 243)	15,0	3,9
8	B 4	Ortsumgehung Wolfenbüttel	58,0	20,6
9	B 4	Westumgehung Braunschweig (einschließlich Verlegung der B 214) (3,7 km fertiggestellt)	177,9	11,5
10	B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld (0,7 km fertiggestellt)	37,5	0,4
11	B 64	Verlegung bei Gandersheim (Südumgehung)	23,8	14,7
12	B 404	Verlegung Geesthacht–Eichholz	20,0	9,1
Hessen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
13	B 7	Verlegung zwischen Kassel und Helsa	45,7	30,2
14	B 7	Ausbau in Hessisch–Lichtenau	6,5	0,2
15	B 83	Verlegung bei Grebenstein	6,2	2,9
16	B 458	Verlegung zwischen Dipperz/Friesenhausen und Hilders/ Dietges	7,5	7,5
17	B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg/Breitenbach	13,4	5,1

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	B.-Straße Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1978/79 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
<i>b) im Bau</i>				
18	B 3 a (A 49)	Südtangente Kassel	45,0	12,7
19	B 27	Ausbau zwischen Bad Soden–Allendorf/Kleinrach	10,7	0,3
20	B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	11,3	3,4
21	B 27	Verlegung zwischen Fulda/Bronzell und Eichenzell/Löschenrod	32,3	14,8
22	B 27	Verlegung bei Hünfeld	11,4	0,6
23	B 62/27	Ausbau in Bad Hersfeld	11,4	5,2
24	B 253	Ausbau zwischen Wabern (B 254) und Melsungen (A 7), Bauabschnitt Felsberg/Gensungen–AS Melsungen (A 7)	4,6	4,4
Bayern				
<i>a) fertiggestellt</i>				
25	B 4/173	Verlegung bei Breitengüßbach	15,0	8,4
26	B 12	Ausbau von Passau bis BAB–AS Passau/Süd	7,6	3,1
27	B 15	Neubau Neustadt/WN (B 22)–Windischeschenbach (1. Fahrbahn)	15,0	13,4
28	B 15	Verlegung bei Rehau (1. Fahrbahn)	22,2	11,6
29 *	B 16	Verlegung zwischen Regensburg und Wenzelbach	19,2	7,8
30 *	B 20	Verlegung bei Straubing	55,0	6,5
31	B 22	Verlegung bei Kemnath	4,6	1,2
32	B 22	Verlegung bei Erbsdorf	5,8	5,8
33 *	B 85	Verlegung bei Schwandorf	18,5	6,6
34	B 85/22	Verlegung bei Cham	27,5	5,8
35	B 173	Ausbau Lichtenfels–Zettlitz	3,3	1,5
36	B 279	Verlegung südlich Königshofen	4,3	3,3
37	B 289	Verlegung bei Kulmbach	34,7	7,9
38	B 289	Verlegung bei Schwarzbach	3,1	1,6
39	B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Seussen	15,5	0,8
<i>b) im Bau</i>				
40	B 4	Verlegung in Coburg	26,0	11,4
41	B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach	17,0	1,7
42	B 12	Ausbau Passau–Straßkirchen	17,2	11,4
43	B 19	Ausbau und Verlegung zwischen Pfersdorf und B 287 bei Bad Kissingen	9,0	5,5
44	B 20/85	Verlegung Chammünster–Furth i. W. mit Ortsumgehung Chammünster östlich Cham	37,5	8,0
45	B 22	Ausbau Unterneuses–Bamberg	5,5	3,3

*) diese Maßnahmen liegen nicht direkt im Zonenrandgebiet

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	B.-Straße Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe (1978/79) (Millionen DM)
1	2	3	4	5
46	B 22	Verlegung nördlich und südlich Schönthal (Teilstrecken fertiggestellt)	18,0	2,8
47	B 85	Ausbau Bayreuth–Unterbrücklein (B 505)	9,0	2,5
48	B 85	Verlegung zwischen Passau (Hacklberg/Schanzlbrücke) und Patriching	48,0	17,5
49	B 173	Verlegung bei Staffelstein	29,6	5,5
50	B 173	Verlegung zwischen Überkehr und Schwarzenbach a. W. (Teilstrecke fertiggestellt)	19,0	3,2
51	B 303	Verlegung zwischen Seussen und Schirmding	12,3	5,9
52	B 303	Ausbau Kreuzung B 19–Schweinfurt	17,0	7,2

b) Bundesautobahnen [Neubau (N) und Erneuerungen (E)]

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1978/79 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein				
<i>a) fertiggestellt</i>				
1	A 1	Lübeck–Heiligenhafen (N) Neustadt–Lensahn 9,3 km	31,0	18,5
2	A 7	Hamburg–Flensburg (N) Schleswig–Tarp 14,4 km	42,0	9,1
3	A 7	Hamburg–Flensburg (N) Flensburg/Harrislee–Ellund 3,5 km	9,0	1,1
4	A 24	Hamburg–Berlin (N) AK Hamburg/Ost–Tangentenring Hamburg 3,7 km	14,2	6,8
<i>b) in Bau</i>				
5	A 1	Lübeck–Heiligenhafen (N) Lensahn–Oldenburg 7,8 km	42,0	24,9
6	A 1	Hamburg–Lübeck (E) Hamburg/Schnelsen–AD Bad Schwartau inklusiv Abzweig Lübeck/Siems 64,1 km	378,3	66,1
B e m e r k u n g : Sechsstreifiger Ausbau, auf 12,2 km langer Teilstrecke bereits fertiggestellt. Die Strecke ist auf voller Länge in Bau und wird voraussichtlich bis 1983 fertiggestellt werden.				
7	A 24	Hamburg–Berlin (N) Tangentenring Hamburg–Kasseburg 12,3 km	47,4	1,1

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1978/79 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
Niedersachsen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
8	A 39	Wolfsburg–Salzgitter (N) Stellfelde–Fallersleben 2,0 km	20,8	4,1
9	A 39	Wolfsburg–Salzgitter (N) Üfingen–Salzgitter/Engelnstedt 2,4 km	7,4	7,1
<i>b) in Bau</i>				
10	A 2	Hannover–Helmstedt (E) AK Hannover–Zollgrenze Helmstedt 84,0 km	306,0	32,5
11	A 7	Hannover–Kassel (E) AS Northeim/N–Göttingen 27,5 km	152,8	28,7
B e m e r k u n g : Die Grunderneuerung der Betriebsstrecken im Zuge der A 2 und A 7 mit gleichzeitiger Verbreiterung und teilweisem Ausbau auf 6 Fahrstreifen wurde und wird programmgemäß fortgesetzt.				
12	A 36	Hameln–Bad Harzburg (N) Goslar–Bad Harzburg 5,7 km	43,3	5,1
13	A 39	Wolfsburg–Salzgitter (N) Mörse–Lehre 9,7 km	46,6	11,5
Hessen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
14	A 4	Bad Hersfeld–Eisenach (N) Wommen–Herleshausen inklusiv Grenzkontrollstelle 5,1 km	20,8	10,5
15	A 66 *)	Frankfurt–Fulda (N) AS Kruppstraße (B 448)–westlich Hanau 8,5 km	59,1	25,1
<i>b) in Bau</i>				
16	A 7	Kassel–Bad Hersfeld (E) 6-streifiger Ausbau zwischen der Landesgrenze NS/HE und der AS Kassel/Mitte und zwischen dem AK Kassel und dem AD Hattenbach 64,3 km	400,6	72,8
17	A 66 *)	Frankfurt–Fulda (N) westlich Rothenbergen–westlich Gelnhausen 6,8 km	54,0	11,9
18	A 66 *)	Frankfurt–Fulda (N) westlich Hoechst–westlich Salmünster 11,4 km	56,4	3,9

*) Diese Maßnahmen liegen selbst nicht im Zonenrandgebiet, sie haben jedoch für dessen Verkehrsanbindung erhebliche Bedeutung.

noch Tabelle 7

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1978/79 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
Bayern				
<i>a) fertiggestellt</i>				
19	A 3	Regensburg–Passau (N) AS Iggenbach–Passau/N. 20,9 km	130,0	24,8
20	A 3	Regensburg–Passau (N) Passau/N.–Passau/S. 7,7 km	75,0	35,0
21	A 6 *)	Nürnberg–Pfreimd (N) AK Nürnberg/Ost–AK Altdorf 6,9 km	25,7	20,2
22	A 6 *)	Nürnberg–Pfreimd (N) Amberg/Kastl–Amberg/O. einbahnig 16,6 km	56,9	40,8
23	A 70	Schweinfurt–Bamberg (N) Weyer–Horhausen einbahnig 8,8 km	33,7	24,7
24	A 73 *)	Bamberg–Nürnberg (N) Nürnberg/Hafen–AD Feucht 9,7 km	53,4	23,0
25	A 92 *)	München–Deggendorf (N) AK Neufahrn–Freising/O. 14,9 km	78,9	38,2
26	A 92	München–Deggendorf (N) Sautorn–Deggendorf 10,1 km	46,5	16,9
27	A 93 *)	Regensburg–Weiden (N) AS Ponholz–AS Klardorf 13,7 km	53,0	27,3
<i>b) in Bau</i>				
28	A 3	Regensburg–Passau (N) AS Rosenhof–AK Deggendorf 58,0 km	326,0	110,9
29	A 3	Regensburg–Passau (N) Passau/S.–Suben (Deutsch/Österr. Grenze) 16,4 km	142,0	58,9
30	A 70	Schweinfurt–Bamberg (N) Horhausen–Knetzgau einbahnig 9,8 km	36,0	1,6
31	A 73	Bamberg–Nürnberg (N) Hirschaid–Baierdorf/N. 19,5 km	107,2	15,4
32	A 92 *)	München–Deggendorf (N) Moosburg–Landshut/O. 20,6 km	143,6	37,4
33	A 93 *)	Regensburg–Weiden (N) Regensburg/N.–Ponholz 13,3 km	75,0	19,1

*) Diese Maßnahmen liegen selbst nicht im Zonenrandgebiet, sie haben jedoch für dessen Verkehrsanbindung erhebliche Bedeutung.

Tabelle 8

**Ausgaben für Straßenbaumaßnahmen im Zonenrandgebiet in den Jahren
1978 und 1979**

Bundesland	Gesamtausgaben (Millionen DM)	Anteil Zonenrandgebiet (Millionen DM)
	1	2
Schleswig-Holstein	660	270
Niedersachsen	1 546	245
Hessen	1 493	245
Bayern	3 323	905

Tabelle 9

**Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
in den Jahren 1978 und 1979**

Bundesland	Kommunaler Straßenbau		Öffentlicher Personennahverkehr		GVFG-Mittel im Zonen- randgebiet insgesamt
	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG Millionen DM	Maßnahmen im Zonen- randgebiet Millionen DM	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG Millionen DM	Maßnahmen im Zonen- randgebiet Millionen DM	
	1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein	117,8	95,5	13,9	7,1	102,6
Niedersachsen	278,6	94,7	174,7	25,4	120,1
Hessen	224,3	57,9	294,7	8,9	66,8
Bayern	389,4	121,4	497,6	4,5	125,9
insgesamt ...	1 010,1	369,5	980,9	45,9	415,4

Tabelle 10

Kommunaler Straßenbau im Zonenrandgebiet

— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1978 und 1979 —

Bundesland	Finanzhilfen im Zonenrandgebiet			Gesamte Finanzhilfe im Bundesland Betrag Millionen DM
	Summe	in kreisfreien Städten	in Landkreisen und kreisange- hörigen Gemeinden	
	Betrag Millionen DM	Betrag Millionen DM	Betrag Millionen DM	
	1	2	3	
Schleswig-Holstein	95,5	24,3	71,2	117,8
Niedersachsen	94,7	28,8	65,9	278,6
Hessen	57,9	24,3	33,6	224,3
Bayern	121,4	23,0	98,4	389,4
Summe ...	369,5	100,4	269,1	1 010,1

Tabelle 11

ÖPNV-Maßnahmen im Zonenrandgebiet

— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1978 und 1979 —

Bundesland	Straßen- bahnmaß- nahmen	Zentrale Omni- busbahn- höfe	Park- and- Ride- Anlagen	Omnibus- betriebs- höfe	nicht- bundes- eigene Eisen- bahnen	Zuschüs- se zu den Kosten der DB zu Bahn- über- gangs- maßnah- men	Zonen- randvor- haben des Lan- des ins- gesamt
	Millionen DM	Millionen DM	Millionen DM	Millionen DM	Millionen DM	Millionen DM	Millionen DM
	1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein	—	0,4	1,9	4,8	—	—	7,1
Niedersachsen	8,1	0,9	—	9,7	—	6,7	25,4
Hessen	4,5	0,2	—	4,2	—	—	8,9
Bayern	—	0,1	—	4,4	—	—	4,5
Summe ...	12,6	1,6	1,9	23,1	—	6,7	45,9

Tabelle 12

**Vergabesumme der DB-Aufträge nach VOB und VOL für die Jahre
1978 und 1979**

Bundesland	an Bewerber im Zonenrand- gebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
	1	2
Schleswig-Holstein	114	154
Niedersachsen	839	1 643
Hessen	156	860
Bayern	261	2 142
Summe ...	1 370	4 799

Tabelle 13

**Vergabesumme der Aufträge im Bundesfernstraßenbau für die Jahre
1978 und 1979**

Bundesland	an Bewerber im Zonenrand- gebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
	1	2
Schleswig-Holstein	291,2	581,7
Niedersachsen	209,3	939,2
Hessen	301,7	1 042,9
Bayern	492,8	2 645,9
Summe ...	1 295,0	5 209,7