

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen (17. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/89 —

Bericht des Bundesministers für Verkehr 1980 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.

Zustimmung im Ausschuß bei einer Enthaltung

C. Alternativen

keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. die Bundesregierung aufzufordern, die in dem nachfolgenden Bericht vorgeschlagenen Verbesserungen im Bereich der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung in den zukünftigen Berichten darzustellen,
2. die Bundesregierung aufzufordern, dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn als Zielvorgabe aufzugeben, auch die Ziele des Zonenrandförderungsgesetzes zu beachten.

Bonn, den 24. November 1982

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Ronneburger	Böhm (Melsungen)	Stiegler	Dr. Wendig
Vorsitzender	Berichterstatter		

Bericht der Abgeordneten Böhm (Melsungen), Stiegler und Dr. Wendig

Einleitung

Der Präsident des Deutschen Bundestages hat die Vorlage mit Schreiben vom 30. Januar 1981 gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen federführend und dem Ausschuß für Verkehr sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau mitberatend überwiesen.

Der Unterausschuß für Zonenrandförderung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht in seinen Sitzungen am 6. Mai 1981, 27. Mai 1981, 11. November 1981, 27. Oktober 1982 und 24. November 1982 beraten. Vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen, der am 6. Mai 1981 eine nichtöffentliche Anhörung zu dieser Thematik durchführte, wurde der Bericht in der Sitzung am 24. November 1982 abschließend behandelt. Fragen der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes wurden vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen weiterhin im Zusammenhang mit seinen Informationsreisen nach Schleswig-Holstein (11. bis 13. Mai 1981) und Niedersachsen (24. bis 26. Mai 1982) erörtert.

Vom mitberatenden Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wurde am 1. April 1981 empfohlen, den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Der Ausschuß für Verkehr hat am 8. April 1981 im Wege der Mitberatung Kenntnisnahme von der Vorlage beschlossen.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht zur Kenntnis genommen. Bei den Beratungen sind jedoch auch aktuelle Fragen der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes erörtert worden, die Anlaß zu den nachfolgenden Bemerkungen geben:

1. Angesichts der auch für die nächsten Jahre zu erwartenden angespannten Haushaltslage erweist sich in erhöhtem Maße die Notwendigkeit der regelmäßigen Berichterstattung über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes. Der besondere Vorrang der Förderung des Zonenrandgebietes muß gerade bei knapper werdenden Mitteln respektiert werden.
2. In den zukünftigen Berichten sollten neben der bisherigen Darstellung besonders die Maßnahmen herausgestellt werden, die speziell aus Gründen der Zonenrandförderung ergriffen worden sind.
3. Preissteigerungen im Mineralölbereich bringen namentlich für Kraftfahrer, denen ein Ausweichen auf öffentliche Verkehrsmittel nicht möglich ist und die deshalb auf die Benutzung des eigenen Kraftfahrzeugs angewiesen sind, erhebliche Mehrbelastungen mit sich. In besonderem

Maße sind davon die Pendler in ländlichen Räumen — und hier vor allem die Arbeitnehmer im Zonenrandgebiet — betroffen. Der für das Zonenrandgebiet zuständige Parlamentsausschuß nimmt die Gelegenheit wahr, erneut auf die besonders ungünstige Situation der Bewohner dieses Raumes hinzuweisen. Er verbindet damit die Bitte an die Bundesregierung, einen Ausgleich für die besonderen finanziellen Belastungen des oben bezeichneten Personenkreises in Erwägung zu ziehen.

4. Entsprechend dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 17. April 1980 (Drucksache 8/3786) hat der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen einen gesonderten Bericht über die Erschließung des Zonenrandgebietes im Bereich des Post- und Fernmeldewesens vorgelegt (Drucksache 9/552).

I. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

1. Seit der am 13. Oktober 1980 eingeführten Erhöhung des Mindestumtauses für Reisen in die DDR bei Erwachsenen von 13 DM auf 25 DM pro Tag ist der Verkehr über die Grenzübergänge fühlbar zurückgegangen. Im grenznahen Bereich betrug der Rückgang im ersten Halbjahr 1981 35,7 v. H. und bei den übrigen Reisen in die DDR 24,2 v. H.

Seit 1982 zeichnet sich eine leichte Erhöhung ab. Von Januar bis September 1982 reisten 2 212 541 Besucher in die DDR, davon im grenznahen Bereich 220 895. Damit betrug der Rückgang im Vergleich zu 1980 22,5 v. H. bzw. 29,4 v. H. der Zahlen aus dem August 1980. Der Ausschuß spricht sich mit Nachdruck für eine Fortsetzung der Bemühungen der Bundesregierung um eine Senkung des Mindestumtauses aus.

2. Im gesamten Grenzraum werden Wünsche zur Öffnung weiterer Grenzübergänge in die DDR erhoben, die zum Teil auch nur lokalen Charakter haben sollten. Der Ausschuß verkennt nicht die Schwierigkeiten, die sich der Erfüllung solcher Forderungen entgegenstellen. Er fordert jedoch die Bundesregierung auf, ihre diesbezüglichen Bemühungen fortzusetzen.
3. In Verhandlungen mit der Regierung der DDR sollte angestrebt werden, daß alle bestehenden Übergänge auch für den grenznahen Verkehr benutzt werden können und die Besuchsaufenthalte in der DDR für mindestens jeweils 24 Stunden gewährt und nicht auf einen Kalendertag begrenzt werden.

4. Für den Raum Lüchow-Dannenberg würde der Bau einer Stichstraße zur Autobahn Hamburg-Berlin einen zusätzlichen Grenzübergang bringen und darüber hinaus auch eine wesentliche Erschließungsfunktion für diesen Bereich des Zonenrandgebietes haben.
5. Der Ausschuß erwartet von den baulichen Maßnahmen im Bereich des Grenzübergangs Herleshausen-Wartha eine fühlbare Verbesserung des Verkehrsflusses. Die Bundesregierung wird jedoch dafür Sorge tragen müssen, daß die Unzulänglichkeit der Zubringerverbindung im Bundesgebiet nicht zu neuen Verkehrsengpässen führt. Angesichts der von der Bundesrepublik Deutschland finanzierten Baumaßnahmen auf DDR-Gebiet sollte die Freigabe des Teilstücks Obersuhl-Wommen der A 4 durch die DDR angestrebt werden.
6. Gegenüber der Regierung der CSSR sollten die Bemühungen um die Öffnung weiterer Grenzübergänge fortgesetzt werden. Auch die vorübergehende Öffnung derzeit geschlossener Übergänge während der Hauptreisezeit sollte erwogen werden. Anzustreben ist ferner die Erleichterung der Abfertigungsformalitäten einschließlich der Erteilung von Tagesvisen. Diese Erleichterungen erscheinen nicht nur im Bereich der CSSR, sondern auch im Bereich der Bundesrepublik Deutschland notwendig. Unter Verwendung moderner Datengeräte sollte eine schnelle Erteilung von Visen für die Einreise in das Bundesgebiet möglich sein.

II. Eisenbahnen

1. Die Deutsche Bundesbahn hat seit 1980 ihren Rückzug aus der Fläche im Zonenrandgebiet fortgesetzt. Der Ausschuß fragt sich, wie man im Bericht unter Ziffer II 5. von einer Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs sprechen kann und gleichzeitig die Fahrpläne weiter ausdünn. Insbesondere an den Wochenenden gibt es in einigen Gebieten inzwischen überhaupt keine Flächenbedienung durch die Deutsche Bundesbahn mehr, auch nicht durch Ersatzverkehr. Ferner muß gefragt werden, was für die behauptete Attraktivitätssteigerung konkret — etwa beim eingesetzten Wagenmaterial — getan worden ist.
2. Das Bewilligungsverfahren für Streckenstilllegungen erscheint problematisch. Größere notwendige Bauvorhaben werden zum Anlaß für Streckenstilllegungen. Der Ausschuß hat sich am 11. November 1981 in einer Entschließung dafür ausgesprochen, daß das Parlament und besonders der für die Zonenrandförderung zuständige Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen von der Bundesregierung jeweils schnellstmöglich und vollständig von den Planungen der Deutschen Bundesbahn unterrichtet wird, die die Verkehrsbedienung des ländlichen Raumes im Zonenrandgebiet betreffen. Der Ausschuß hat in diesem Zusammenhang dafür vo-

tiert, daß Maßnahmen zur Rückgewinnung von Kunden (einschließlich erforderlicher Investitionen) Vorrang vor der Ausdünnung des Verkehrs und der Stilllegung von Strecken haben sollten. Hinsichtlich der Genehmigungspraxis des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn bei Investitionen außerhalb des unternehmerischen Kernbereichs fordert der Ausschuß eine Ausnahmeregelung für das Zonenrandgebiet.

3. So begrüßenswert die Fertigstellung der Neubaustrecke Hannover-Würzburg sein wird, so muß doch festgehalten werden, daß sie nur eine geringe Erschließungsfunktion für das Zonenrandgebiet haben wird. Einige, von der Neubaustrecke nicht berührte, für den Eisenbahnverkehr gegenwärtig wichtige Orte, befürchten vielmehr eine Abkoppelung von den Schnellverbindungen. Diesen Befürchtungen ist durch eine andere Trassenführung oder durch gute Anschlußverbindungen an die neue Schnellverbindung zu begegnen. In diesem Zusammenhang sollte die Deutsche Bundesbahn ihre besondere Aufmerksamkeit der Zukunft der Eisenbahnerstadt Bebra widmen.
4. Für die Wirtschaft des schleswig-holsteinischen Zonenrandgebietes hat der geplante Ausbau der Strecke Lübeck-Puttgarden große Bedeutung. Die Planungen sollten trotz der schwierigen Haushaltslage realisiert werden.
5. Der Ausschuß erneuert seine in der Stellungnahme zum Bericht 1978 (Drucksache 8/3786) gestellte Forderung nach einem Ausbau der Verbindung Wolfsburg-Braunschweig-Salzgitter-Kreiensen zur Verbesserung der Anbindung an den Nord-Süd-Verkehr. Die inzwischen fühlbare Ausdünnung des Fahrplanes des Personenverkehrs steht dazu im diametralen Gegensatz.
6. Der Ausschuß hat in seiner Stellungnahme zum Bericht 1978 bereits auf die Bedeutung der Vorhalteeinrichtungen der Deutschen Bundesbahn im Zonenrandgebiet hingewiesen.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen nimmt mit Besorgnis Nachrichten zur Kenntnis, daß Überlegungen angestellt werden, die Neuordnung des Werkstättendienstes der Deutschen Bundesbahn ausschließlich zu Lasten des Zonenrandgebietes und der strukturschwachen Gebiete durchzuführen. Der Ausschuß erwartet, daß die Bundesregierung dafür Sorge trägt, daß eine regional ausgewogene Gestaltung des Programms zur Neuordnung des Werkstättendienstes der Deutschen Bundesbahn sichergestellt wird. Er erwartet insbesondere die Rücksichtnahme auf die gewachsenen Strukturen und die Bedeutung der einzelnen Ausbesserungswerke für die Arbeitsmarkt- und Ausbildungsplatzsituation der jeweiligen Region.

Die Bundesbahnausbesserungswerke Fulda und Weiden haben über ihre betriebstechnische Bedeutung hinaus eine große strukturpolitische Bedeutung im hessischen bzw. bayerischen Zonenrandgebiet.

Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert, entsprechend dem Auftrag des Zonenrandförderungsgesetzes zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen im Zonenrandgebiet den Vorstand der Deutschen Bundesbahn zu ersuchen, die genannten Ausbesserungswerke nicht zu schließen, sondern ihren Bestand zu garantieren, damit die Arbeits- und Ausbildungsplätze in diesen Werken erhalten bleiben.

Der Ausschuß fordert die Bundesregierung auf, dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn nach dem Bundesbahngesetz folgende Zielvorgaben für die Neuorganisation des Werkstättendienstes zu geben:

- a) Die Bestimmungen des Zonenrandförderungsgesetzes und des Raumordnungsgesetzes sind bei allen Neuorganisationsvorschlägen zu beachten.
- b) Es sind Konzepte vorzulegen, die auch ein reduziertes Arbeitsvolumen angemessen verteilen und vor schwerwiegenden Strukturentscheidungen, wie sie die Auflösung von Werken darstellen, alle anderen Formen der Überwindung von vorübergehenden Auftragslücken prüfen und darstellen.

Der Ausschuß fordert die Bundesregierung auf, zu prüfen, inwieweit im Bereich der Bundesverwaltung und aus dem industriellen Bundesvermögen Beiträge zur Auslastung der Werkstätten geleistet werden können.

7. Falls sich als Folge des Personalabbaus bei der Deutschen Bundesbahn die Notwendigkeit ergeben sollte, auch im Schulungsbereich Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung durchzuführen, so ist vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn darauf zu achten, daß die Bundesbahnschulen im Zonenrandgebiet nicht nur erhalten bleiben, sondern in ihrem Bestand durch die Verlagerung von Aufgaben aus anderen Schulungseinrichtungen noch gestärkt werden.
8. Der Ausschuß regt an, im Zonenrandgebiet einen ÖPNV-Modellversuch unter Beteiligung der Deutschen Bundesbahn durchzuführen. Ausgewählt werden sollte eine Region, in der die für einen solchen Modellversuch erforderlichen Voraussetzungen — insbesondere die notwendige Mitwirkungsbereitschaft von Gemeinden und Kreisen — gegeben sind (vgl. auch Ziffer IV 3.).

III. Bundesfernstraßen

1. In Ziffer III 1. Abs. 2 des Berichts der Bundesregierung wurde noch keine Notwendigkeit gesehen, die Prioritäten des Bundesverkehrswegeplans zu überprüfen. Die inzwischen eingetretene Verschlechterung der Haushaltslage hat dann doch zu einer Überprüfung geführt, die in einer Aufteilung der bisherigen Dringlichkeitsstufe I in die Baustufen I a und I b resultierte. Der Ausschuß hat sich einstimmig dafür ausgesprochen, die bisher in der Dringlichkeitsstufe I aufgeführten Baumaßnahmen im Zonenrandge-

biet in die Baustufe I a aufzunehmen. Der Ausschuß anerkennt das bisherige Bemühen der Bundesregierung, die Bauvorhaben im Zonenrandgebiet besonders zu berücksichtigen.

2. Bei der Neueinstufung in die Baustufe I a sind jedoch u. a. die folgenden dringlichen Bauvorhaben nicht berücksichtigt worden:
 - B 404 Kiel–Bad Segeberg,
 - A 26 Winsen–Lüneburg,
 - A 70 Schweinfurt–Eltmann und Bamberg–Bayreuth,
 - B 173/289 Bamberg–Lichtenfels–Coburg (in Teilstrecken),
 - A 6 Amberg–Pfreimd.

Der Ausschuß spricht sich für eine Überprüfung dieser Entscheidung nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes, sondern auch der Steigerung öffentlicher Investitionen in diesem strukturschwachen Raum aus.

3. Kürzungen im Fernstraßenbau treffen das Zonenrandgebiet wegen seiner Verkehrsferne und Strukturschwäche besonders stark. Gerade kleineren und mittleren Unternehmen, die im Zonenrandgebiet eine wichtige Rolle spielen, werden dadurch Aufträge entzogen. Negative Auswirkungen auf die ohnehin überdurchschnittlich angespannte Situation auf dem Arbeitsmarkt werden nicht ausbleiben. Es stellt sich die Frage, ob die für Maßnahmen des Lärmschutzes vorgesehenen zusätzlichen Mittel nicht wirksamer für Baumaßnahmen im Zonenrandgebiet verwendet werden sollten.
4. Der Ausschuß lenkt die Aufmerksamkeit der Bundesregierung auf die Dringlichkeit folgender weiterer Bauvorhaben im Zonenrandgebiet:
 - Verbesserung der Verbindung von Lüneburg zur A 24 Hamburg–Berlin,
 - A 39 im Raum Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter,
 - Anbindung des Harzrandgebietes an die A 7 bei Seesen durch autobahnähnlichen Ausbau der B 82,
 - Fertigstellung der A 66 Frankfurt–Fulda,
 - zügiger Ausbau der A 3 zwischen Straubing und Deggendorf.
5. Der Ausschuß begrüßt die rechtzeitige Fertigstellung der A 24 Hamburg–Berlin auch auf Bundesgebiet und die damit verbundene Aufwertung der Fremdenverkehrsgebiete in Schleswig-Holstein für die Berliner Bevölkerung.

IV. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wirkt wegen der Art der förderungsfähigen Investitionen vor allem in den Ballungs-

gebieten und weit weniger in den ländlichen Räumen. Eine wesentliche Verbesserung würde die auf das Zonenrandgebiet beschränkte Aufnahme von Fahrzeugen in den Förderungskatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes darstellen.

2. Der Ausschuß ist im Zonenrandgebiet wiederholt mit der Forderung konfrontiert worden, die wachsenden Verkehrsprobleme durch den Übergang von der Linienkonzession zur Flächenkonzession zu lösen.
3. Auf jeden Fall sollte die Lösung der dringendsten Verkehrsprobleme im Zonenrandgebiet in freiwilliger Kooperation der Verkehrsträger gesucht werden. Der Ausschuß hat mit großem Interesse den Modellversuch für einen Verkehrsverbund im Hohenlohe-Kreis verfolgt und regt daher einen ähnlichen Modellversuch im Zonenrandgebiet an. Dazu sollte eine Region gefunden werden, in welcher alle Verkehrsträger einschließlich der Deutschen Bundesbahn zu einem Kooperationsversuch bereit wären. Der Versuch würde mehrere Jahre in Anspruch nehmen und der finanziellen und politischen Förderung des Bundes bedürfen. Erfahrungsgemäß kommt der Gebietskörperschaft (Landkreis) eine Schlüssel-funktion zu (vgl. auch Ziffer II 8.).
4. Weiter wird die Schaffung eines Verkehrsverbundes im niedersächsischen Zonenrandgebiet unter Einschluß der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost sowie der örtlichen Verkehrsgesellschaften bzw. der mittelständischen, privaten Nahverkehrsbusunternehmen angeregt.

V. Binnenschifffahrt

1. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist in seinem baulichen Zustand gefährdet. Da wegen der angespannten Haushaltslage des Bundes ein Ausbau nicht finanzierbar ist, spricht sich der Ausschuß mit Nachdruck dafür aus, auch in den nächsten Jahren zumindest die Instandhaltung zu sichern.
2. Der Ausschuß befürwortet die Fortsetzung der Beseitigung der Engpässe auf der Weststrecke des Mittellandkanals und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die aus Haushaltsgründen verursachte Verzögerung möglichst in Grenzen gehalten wird. Die Verbesserung der Funktionsfähig-

keit dieses Teils des Mittellandkanals hat ausschlaggebende Bedeutung für die rentable Nutzung des Elbe-Seitenkanals.

3. Für das niedersächsische Zonenrandgebiet würde es positive wirtschaftliche Auswirkungen haben, wenn eine Öffnung der Unterwegshäfen für die Transitschifffahrt von Hamburg in die CSSR erreicht werden könnte. Der Ausschuß spricht sich deshalb für eine entsprechende Berücksichtigung bei den zwischenstaatlichen Verhandlungen aus.
4. Durch die Verbindung von Donau und Rhein-Main-Gebiet werden die Standortbedingungen für transportkostenintensive Industrien im Zonenrandgebiet nachhaltig verbessert. Dies gilt vor allem für das niederbayerische Zonenrandgebiet, das mit Deggendorf und Passau über zwei Häfen an der Main-Donau-Wasserstraße verfügt, aber auch für den oberpfälzischen Zonenrandraum, der im Einzugsbereich des Hafens Regensburg liegt. Der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals kommt nach Auffassung des Ausschusses daher auch unter dem Gesichtspunkt der Erschließung des bayerischen Zonenrandgebietes eine wichtige Bedeutung zu.

VI. Förderung des Zonenrandgebietes durch die Vergabe öffentlicher Aufträge

1. Der Ausschuß bittet, in künftigen Berichten auch Zahlen über die Aufträge aufzuführen, die auf Grund der besonderen Förderrichtlinien in das Zonenrandgebiet vergeben worden sind.
2. In letzter Zeit häufen sich die Klagen darüber, daß bei der Vergabe von Aufträgen zur Durchführung von Baumaßnahmen für und durch die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten US-Streitkräfte die Richtlinien über die bevorzugte Berücksichtigung von Bietern aus dem Zonenrand- und Grenzgebiet nicht beachtet werden, obwohl nach Artikel 5 des am 1. Oktober 1982 erneuerten Verwaltungsabkommens (BGBl. II S. 893 ff.) die deutschen Vergabevorschriften anzuwenden sind. Der Ausschuß bittet die Bundesregierung, in Verhandlungen mit den US-Streitkräften auf die Beachtung der Zonenrandklausel hinzuwirken und im nächsten Bericht das Ergebnis dieser Gespräche darzulegen.

Bonn, den 24. November 1982

Böhm (Melsungen)

Stiegler

Dr. Wendig

Berichterstatler

