

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr 1982 über den Fortgang der Verkehrerschließung des Zonenrandgebietes

Einleitung

1. Auf Grund des Beschlusses des Deutschen Bundestages von 1969 (Drucksache V/3711) berichtet der Bundesminister für Verkehr in zweijährigem Abstand über den Fortgang der Verkehrerschließung des Zonenrandgebietes. Die bevorzugte Förderung der Verkehrerschließung und Verkehrsbedienung ist seit 1971 gesetzlich gesichert.
2. Der vorliegende Bericht beschreibt die Entwicklung in den Jahren 1980 und 1981. Soweit er Aussagen über künftige Entwicklungen enthält, stehen diese unter dem Vorbehalt investitionspolitischer Entscheidungen zur Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen.

I. Grenzübergänge zur DDR und CSSR

1. Die Grenzabfertigung wurde durch das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Bundesregierung und der Regierung der DDR vom 31. Oktober 1979 über die Befreiung von Straßenfahrzeugen von Steuern und Gebühren erleichtert.
2. Die Verkehrs- und Grenzkontrollanlagen für den neuen Autobahnübergang bei Herleshausen/Wartha wurden auf westlicher Seite fertiggestellt; die neue Grenzkontrollstelle Herleshausen ist seit November 1981 in Betrieb. Die Straßenbauarbeiten (auf DDR-

Gebiet 7,8 km einschließlich Werra-Brücke, auf Bundesgebiet 1,3 km Autobahn) wurden am 15. Januar 1981 begonnen; sie sollen Ende 1984 beendet sein.

3. Die Erweiterungsarbeiten am Grenzübergang Waidhaus wurden im Berichtszeitraum abgeschlossen. Den Bemühungen der Bundesregierung um die Eröffnung eines weiteren Grenzübergangs Waldsassen-Eger (CSSR) blieb der Erfolg versagt. Noch im Oktober 1982 bekräftigte die CSSR ihren Standpunkt, der schon bestehende Grenzübergang Schirnding sei in der Lage, selbst einen wachsenden Verkehrsfluß aufzunehmen.

II. Eisenbahnen

1. Im Netz der Deutschen Bundesbahn (DB) wurden 1980 und 1981 im Zonenrandgebiet folgende Investitionen vorgenommen:
 - Zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke 39,5 Mio. DM,
 - für sonstige bedeutsame Vorhaben (Oberbau- und Hochbaumaßnahmen) 529,0 Mio. DM und
 - für Neubaustrecken und Ausbaustrecken 154,2 Mio. DM.

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

Für 1982 zeichnen sich folgende Investitionsausgaben im Zonenrandgebiet ab (in Mio. DM):

	Kreuzungs- bau- werke	sonstige Vor- haben	Neu- und Ausbau- strecken
Schleswig-Holstein	6,1	26,4	—
Niedersachsen	3,6	59,9	79
Hessen	3,9	9,7	163
Bayern	5,2	63,1	20
Zonenrandgebiet insgesamt	18,8	159,1	262

Für 1983 sehen die derzeitigen Investitionsansätze für Neubaustrecken und Ausbaustrecken im ZR-Gebiet insgesamt 465 Mio. DM vor.

2. Für die insgesamt 327 km lange Neubaustrecke Hannover–Würzburg konnten im Berichtszeitraum die Raumordnungsverfahren abgeschlossen werden. Für 290 km der Strecke sind die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen oder eingeleitet. Die Arbeiten in den Knoten Göttingen, Kassel und Fulda verlaufen planmäßig. Zwischen Fulda und Gemünden (Main) werden Bauarbeiten großen Umfangs durchgeführt; in diesem Abschnitt werden acht Tunnel mit einer Gesamtlänge von 25 km aufgeföhren sowie acht Talbrücken gebaut. Das Auftragsvolumen für diese Neubaustrecke beträgt derzeit 1,3 Mrd. DM.
3. Auch im Berichtszeitraum war die Deutsche Bundesbahn zu Stilllegungsmaßnahmen gezwungen; sie sind in Tabelle 5 zusammengestellt.
4. Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße hat weiter zugenommen.
Die Zahl der im Zonenrandgebiet umgeschlagenen Container stieg von 43 384 im Jahre 1979 auf 49 781 im Jahr 1981. Dies entspricht einem Zuwachs von 14,8 % gegenüber einem Zuwachs der Containerumschläge aller Umschlagbahnhöfe von DB bzw. Transfracht von nur rd. 10,4 %.
Die Gesamtzahl der in Kiel, Lübeck-Travemünde und Lübeck-Nordlandkai (Fährverkehr von und nach Skandinavien) umgeschlagenen Huckepacksendungen stieg von 4 155 im Jahre 1979 um rd. 357 % auf 14 859 Sendungen im Jahr 1981; eine weit stärkere prozentuale Zunahme als beim Huckepackverkehr (44 %) insgesamt.
5. Im Berichtszeitraum wurden für Anlagen des Werkstättendienstes 2,7 Mio. DM und für Ausbildungsplätze 1,2 Mio. DM investiert. Bis 1990 beabsichtigt die DB, die Instandhaltung des rollenden Materials (Triebfahrzeuge und Wagen) im gesamten Bundesgebiet entsprechend dem rückläufigen Arbeitsanfall auf eine geringere Zahl von leistungsfähigen Dienststellen an Schwerpunkten des Betriebes zu konzentrieren, wobei sie die Be-

stimmungen des Zonenrandförderungsgesetzes in ihren Überlegungen berücksichtigen wird.

III. Bundesfernstraßen

1. Der Ausbau der Bundesfernstraßen nach dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen“ in der Fassung vom 25. August 1980 erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan bezeichnet sind und nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel. Der Gesetzgeber hat dabei die besonderen Belange des Zonenrandgebietes berücksichtigt. Der Bedarfsplan ist am 1. Januar 1981 in Kraft getreten.
2. Ende 1981 wurde wegen der eingetretenen finanziellen Enge bei den Fernstraßen-Investitionen die Stufe I des Bedarfsplans in die Baustufen Ia (Baubeginn 1981 bis 1990) und Ib (Baubeginn nach 1990) unterteilt ohne Änderung des Bedarfsplans als solchen.
3. Eine Übersicht über die während des Berichtszeitraumes 1980/81 fertiggestellten sowie Ende 1981 im Bau befindlichen Bundesfernstraßen enthält Tabelle 6. Die Gesamtausgaben für Straßenbaumaßnahmen im Zonenrandgebiet betrugen 1 525 Mio. DM.

IV. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Die Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, die der Bund den Ländern nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt, betrugen in den Jahren 1980/81 rd. 4,7 Mrd. DM.
Die Finanzhilfen des Bundes für Vorhaben im Zonenrandgebiet in den Jahren 1980 und 1981 sind in Tabelle 7 dargestellt; eine nähere Aufschlüsselung zeigen die Tabellen 8 (Kommunaler Straßenbau) und 9 (ÖPNV).
2. Im Rahmen der mehrjährigen Finanzplanung sind für die Zonenrandländer für die Jahre 1982 bis 1986 Investitionshilfen für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau in vergleichbarer Höhe vorgesehen. Folgende bedeutende Maßnahmen sind u. a. bereits im Bau bzw. eingeplant:

Schleswig-Holstein

Omnibusbetriebshof Kiel, P+R-Anlage Ahrensburg, Alsternordbahn in Norderstedt

Niedersachsen

Stadtbahn Braunschweig sowie Omnibusbetriebshof und Beseitigung von Bahnübergängen in Hildesheim

Hessen

Stadtbahnbetriebshof Kassel

Bayern

Omnibusbetriebshöfe in Bamberg, Bayreuth, Coburg, Deggendorf, Roding, Schweinfurt, Tiefenbach, Viechtach, Viereth, Waldkirchen und Weiden/Opf

Zentrale Omnibusbahnhöfe in Bamberg, Kulmbach und Marktredwitz.

3. Das Fahrgastaufkommen der Omnibuslinien zur DDR (nur Einreise in die DDR) hat sich gegenüber den Vorjahren erhöht, wie folgende Zahlen zeigen:

1978	54 978 Reisende,
1979	58 904 Reisende,
1980	59 516 Reisende,
1981	64 578 Reisende.

V. Bundeswasserstraßen

1. Das Investitionsvolumen des Bundes für die Bundeswasserstraßen sowie die seewärtigen Zufahrten betrug in den Jahren 1980/81 rd. 1 200 Mio. DM. Die Investitionsanteile des Zonenrandgebietes und die Ausgaben im Berichtszeitraum sind in Tabelle 10 dargestellt.
Für die Zukunft haben Substanzerhaltungsmaßnahmen Priorität.
2. Im Berichtszeitraum haben sich folgende Fortschritte ergeben:
 - Die Vertiefung der Unteren Trave wurde 1980 abgeschlossen.
 - Die zweite Schleusenammer Geesthacht (Oberelbe) wurde fertiggestellt und 1981 in Betrieb genommen.
 - Die Zufahrt zum Ostseehafen Heiligenhafen wurde für Schiffe bis 499 BRT vertieft.
 - Am Elbe-Seitenkanal wurden Restarbeiten fortgeführt.
 - Die Arbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, der für das niedersächsische Zonenrandgebiet Bedeutung hat, wurden fortgesetzt.
 - Am Main-Donau-Kanal, zwar nur zu geringen Teilen im Zonenrandgebiet gelegen, wird weiterhin auf der Strecke Nürnberg-Kelheim gebaut. Die Bauarbeiten an der Stauregelung der Donau unterhalb Regensburg machen Fortschritte.

VI. Förderung des Zonenrandgebietes durch die Vergabe öffentlicher Aufträge

Das Vergabevolumen der Jahre 1980 und 1981 für das Bundesgebiet stellt sich wie folgt dar:

Deutsche Bundesbahn:	12 050 Mio. DM,
Bundesfernstraßen:	5 953 Mio. DM,
Bundeswasserstraßen:	1 942 Mio. DM.

Im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr wurden die „Richtlinien der Bundesregierung für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und Berlin (West)“ konsequent angewendet. Insgesamt wurden Aufträge im Wert von 2 107 Mio. DM (siehe Tabelle 11) an Zonenrand-Bewerber erteilt, jedoch fast ausschließlich an solche, die ohnehin das annehmbarste Angebot abgegeben hatten; der Anteil der Aufträge, die aufgrund der in den Zonenrand-Richtlinien sowie in den Richtlinien für sonstige bevorzugte Bewerber (Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge etc.) vorgesehenen Eintrittsmöglichkeiten oder Mehrpreisstaffeln erteilt wurden, liegt bei 33 Mio. DM. Als Begründung für diese geringe Summe ist lediglich die Tatsache aufzuführen, daß im Zonenrandgebiet weitgehend nur Zonenrand Bewerber untereinander konkurrieren, bei denen sich die Wirkung der Zonenrand-Richtlinien dadurch neutralisiert.

Die gesamte, aber nichtquantifizierbare Wirkung der Bevorzugten-Richtlinien für das Zonenrandgebiet auf die Auftragserteilung liegt erheblich höher, als aus diesen Zahlen abgeleitet werden könnte. Denn bei Ausschreibungen im Zonenrandgebiet beteiligen sich wegen der Zonenrand-Richtlinien von vornherein nur wenig Firmen von außerhalb dieses Bereichs, weil sie durch entsprechend niedrigere Angebotspreise die Zonenrand-Bewerber unterbieten müssen, um eine Auftragschance zu haben.

Weiterhin ist zu beachten, daß die überwiegend mittelständischen Baufirmen des Zonenrandgebietes — infolge des im Baugewerbe üblicherweise nur geringen Aktionsradius — sich relativ selten an Ausschreibungen außerhalb des Zonenrandgebietes beteiligen, so daß dort die Zonenrand-Richtlinien kaum zum Tragen kommen.

Tabelle 1

Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1980 und 1981

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Zahl der Baumaßnahmen im Zonenrand- gebiet	Gesamtkosten im Zonenrand- gebiet Millionen DM	Ausgaben im Berichtszeitraum	
				im Zonenrand- gebiet Millionen DM	insgesamt im jeweiligen Bundesland Millionen DM
		1	2	3	4
Schleswig-Holstein	fertig	3	20,5	1,8	1,8
	in Bau	2	7,6	1,7	11,2
Niedersachsen	fertig	7	94,9	19,0	58,9
	in Bau	3	15,1	4,3	12,4
Hessen	fertig	2	3,0	3,0	7,7
	in Bau	7	45,4	3,8	20,0
Bayern	fertig	3	25,1	3,1	16,6
	in Bau	2	11,0	2,6	15,4
Zonenrandgebiet insgesamt ...	fertig	15	143,5	26,9	85,0
	in Bau	14	79,1	12,6	59,0
Summe ...		29	222,6	39,5	144,0

Tabelle 2

**Zusammenstellung der Investitionen für Eisenbahnkreuzungsbauwerke
in den Jahren 1980 und 1981**

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
1. Schleswig-Holstein						
Dellingsdorf (1980)	Lübeck-Hamburg	37,369	Gemeindestr.	6,3	0,7	0,7
Kattenhöhlen (1980)	Lübeck-Puttgarden	17,227	Gemeindestr.	2,9	0,2	0,2
Scharbeutz (1981)	Lübeck-Puttgarden	18,848	Gemeindestr.	2,6	1,7	1,7
Bordesholm (1980)	Hmb-Altona-Kiel	86,519	L 49	11,3	1,0	1,0
			Summe 1	23,1	3,6	3,6
2. Niedersachsen						
Peine (1980)	Hannover-Braun- schweig	35,093	L 412	16,4	0,5	0,4
Hildesheim (1981)	Hildesheim-Goslar	42,784	Goslarsche Straße	63,2	14,6	13,2
		43,496	Feldstraße			
		43,712	Marienburger Straße			
Bevensen (1981)	Uelzen-Hamburg	106,046	Gemeindestr.	7,2	1,0	1,0
Wichmannsburg (1981)	Uelzen-Hamburg	116,510	Gemeindestr.	2,2	1,2	1,2
Bienenbüttel (1982)	Uelzen-Hamburg	117,545	Gemeindestr.	6,2	1,5	1,5
Deutsch Evern (1981)	Uelzen-Hamburg	125,875	Gemeindestr.	4,3	0,1	0,1
Tiergarten (1980)	Uelzen-Hamburg	126,933	Gemeindestr.	1,7	0,3	0,3
Esterallee (1980)	Uelzen-Hamburg	129,375	Gemeindestr.	1,6	0,6	0,8
Lüner Weg (1980)	Uelzen-Hamburg	132,359	Gemeindestr.	3,7	1,7	1,7
			Summe 2	106,5	21,7	20,2

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
3. Hessen						
Kassel-Waldau (1981)	Kassel-Waldkappel	10,273	Gemeindestr.	2,0	0,6	0,6
Heinebach (1982)	Obersuhl-Gunters- hausen	223,738 224,020	Gemeindestr.	5,7	1,0	1,0
Flieden (1982)	Flieden-Gemünden	2,942	Gemeindestr.	2,4	2,4	2,4
Rothenkirchen (1983)	Ffm-Göttingen	134,045	L 3169	6,5	0,4	0,4
Grifte (1983)	Kassel-Ffm	16,616	L 3221	6,6	1,8	1,8
Mönchenhof (1983)	Warburg-Kassel	333,535	Gemeindestr.	6,5	0,2	0,2
Kragenhof (1983)	Hannover-Kassel	155,265	Gemeindestr.	3,6	0,1	0,1
Lamerden (1984)	Warburg(W)-Kassel	306,715	L 3210	8,8	0,1	0,1
Altmorschen (1984)	Obersuhl-Gunters- hausen	228,401	L 3225	9,9	0,3	0,3
			Summe 3	52,0	6,9	6,9
4. Bayern						
Pressig-Rothenkirchen (1978)	Hochstadt/Markz.- Probstzella	29,528	Gemeindestr.	2,1	0,3	0,2
Ullersricht (1979)	Regensburg-Weiden	83,845	B 15	3,7	0,3	0,3
Obertheres (1979)	Bamberg-Rottendorf	37,360	Gemeindestr.	0,8	0,1	0,1
Waldershof (1979)	Nürnberg-Schirnding	120,845	Gemeindestr.	2,9	0,6	0,4
Passau-Vogelau (1980)	Wels-Passau	79,749 80,185	Gemeindestr.	6,0	0,6	0,6
Ebensfeld (1980)	Bamberg-Hof	19,636 20,073	Gemeindestr.	3,1	1,1	0,7
Oberkotzau (1980)	Weiden-Oberkotzau	86,615 54,186 54,376	Gemeindestr.	15,4	6,5	4,3
Schonungen (1983)	Bamberg-Rottendorf	49,503	Gemeindestr.	3,9	2,6	1,7
Wiesau (1981)	Weiden-Oberkotzau	32,807	Staatsstr.	9,6	0,7	0,7
Ebelsbach-Eltman (1983)	Bamberg-Rottendorf	19,551	B 26	8,7	2,6	2,6
Kulmbach (1983)	Bamberg-Hof	59,312	Gemeindestr.	2,3	0,1	0,1
			Summe 4	59,5	15,5	11,7

Tabelle 3

Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB in den Jahren 1980 und 1981

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
Schleswig-Holstein	fertig	101,0	68,7	71,2
	in Bau	84,8	53,0	63,1
Niedersachsen	fertig	174,9	133,8	812,6
	in Bau	58,2	27,2	118,0
Hessen	fertig	121,7	87,7	250,0
	in Bau	173,2	19,8	96,0
Bayern	fertig	201,6	118,0	708,8
	in Bau	57,3	20,8	177,2
Zonenrandgebiet insgesamt ...	fertig	599,2	408,2	1 842,6
	in Bau	373,5	120,8	454,3
Summe ...		972,7	529,0	2 296,9

Im gesamten Bundesgebiet wurden 1980 und 1981 zusammen rd. 7 000 Millionen DM für sonstige bedeutsame Vorhaben ausgegeben.

Tabelle 4

Neubaustrecke (NBS)¹⁾ und Ausbaustrecken (ABS)
 — Ausgaben 1980 und 1981 in Millionen DM —

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten im Zonen- randgebiet (Preisstand 1981)	Ausgaben in 1980 und 1981	
			im Zonenrand- gebiet	im Bundesland
		1	2	3
Schleswig-Holstein	NBS	—	—	—
	ABS	510	—	—
Niedersachsen	NBS	2 760	77,2	102,0
	ABS	1 610	14,8	158,2
Hessen	NBS	5 580	56,6	56,6
	ABS	—	—	22,9
Bayern	NBS	110	5,6	127,1
	ABS	—	—	58,9
Zonenrandgebiet insgesamt ...	NBS	8 450	139,4	285,7
	ABS	2 120	14,8	240,0
Summe ...		10 570	154,2	525,7

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

1980 und 1981 wurden im Bundesgebiet insgesamt 785,2 Millionen DM für Neu- und Ausbaustrecken investiert.

Tabelle 5

Streckenstilllegungsmaßnahmen

Lfd. Nr.	Strecke	Land	Zeit- punkt der Entschei- dung durch BMV	Art der Maßnahmen				Zeit- punkt der Durch- führung
				dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes		dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes		
				von ... bis ...	km	von ... bis ...	km	
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Göttingen– Hann. Münden	Nieder- sachsen	8. 10. 1979			Göttingen– Hann. Münden	34	1. 6. 1980
2	Schwarzenbek– Trittau	Schleswig- Holstein	4. 2. 1976	Möhnsen– Trittau	8			1. 2. 1981
3	Bezirksgrenze– Philippsthal	Hessen	16. 7. 1980			Heimboldshausen– Philippsthal	3	31. 5. 1981
4	Eschwege–Groß- burschla	Hessen	16. 4. 1980			Eschwege–Wanfried	12	31. 5. 1981
5	Malsfeld–Treysa	Hessen	2. 10. 1980			Malsfeld–Treysa	40	31. 5. 1981
6	Flensburg Weiche– Lindholm	Schleswig- Holstein	3. 1. 1980			Flensburg Weiche– Lindholm	36	31. 5. 1981
7	Deggendorf– Kalteneck	Bayern	20. 2. 1981			Deggendorf–Eging	33	27. 9. 1981
8	Breitengüßbach– Dietersdorf	Bayern	8. 5. 1981	Breitengüß- bach– Dietersdorf	32			27. 9. 1981
9	Buchholz/Nordheide– Abzw. Jesteburg– Lüneburg	Nieder- sachsen	21. 4. 1981			Buchholz/Nordheide– Lüneburg	40	27. 9. 1981
10	Gifhorn Stadt–Celle	Nieder- sachsen	10. 3. 1981			Gifhorn Stadt–Celle	43	27. 9. 1981
11	Göttingen– Hann. Münden	Nieder- sachsen	20. 5. 1981	Göttingen– Dransfeld	16			27. 9. 1981

Tabelle 6

**Übersicht über die während des Berichtszeitraumes 1980 und 1981
fertiggestellten sowie die Ende 1981 im Bau befindlichen Bundesfernstraßen**

I. Bundesstraßen

lfd. Nr.	Nr. der Bundesstr.	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1980/81 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
Schleswig-Holstein				
<i>a) fertiggestellt</i>				
1	B 76	Verlegung bei Plön (Reststrecke = 1,3 km)	49,0	7,4
2	B 76	Ortsumgehung Süsel	10,0	8,4
3	B 76	Kiel-Elmschenhagen	20,3	3,5
<i>b) im Bau</i>				
4	B 75	Verlegung Kücknitz-Travemünde	44,0	7,4
5	B 76	Verlegung Blickstedt-Kiel einschließlich Kanalübergang	155,3	37,6
6	B 76	Verlegung Elmschenhagen-Raisdorf	52,1	25,0
Niedersachsen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
7	B 4	Ortsumgehung Braunlage (1. Bauabschnitt)	14,0	8,1
8	B 27/B 243	Ortsumgehung Scharzfeld	39,0	6,4
9	B 64	Südumgehung Gandersheim	23,8	4,7
10	B 404	Verlegung Eichholz-Handorf	20,3	8,2
<i>b) im Bau</i>				
11	B 4	Ortsumgehung Lengde	13,3	6,5
12	B 6 n	Neubau von Goslar-Bad Harzburg	46,8	12,8
13	B 443	Hochwasserfreier Ausbau Rethen-Koldingen	10,5	6,5
Hessen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
14	B 3 a	Südtangente Kassel	45,7	27,4
15	B 27	Ausbau in Bad Hersfeld	15,8	0,8
16	B 27	Verlegung Hünfeld-Fulda	28,2	1,8
17	B 27	Verlegung Fulda/Bronzell und Eichenzell/Löschenrod	32,3	1,9

noch Tabelle 6

lfd. Nr.	B.-Straße Nr.	Bezeichnung der Maßnahme	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgabe 1980/81 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
<i>b) im Bau</i>				
18	B 27	Verlegung bei Hünfeld	11,4	1,8
19	B 27	Ausbau Bad Sooden-Allendorf	10,7	6,6
20	B 27	Verlegung Bebra	11,3	1,1
21	B 62	Ausbau Bad Hersfeld (Obersberg)	15,8	0,8
22	B 62	Verlegung Friedewald	14,2	5,9
Bayern				
<i>a) fertiggestellt</i>				
23	B 14	Verlegung westl. Wernberg	6,0	2,3
24	B 15	Verlegung bei Luhe	5,3	2,7
25	B 22	Ausbau bei Schöndal	18,0	3,5
26	B 85	Verlegung bei Tittling	18,4	4,6
27	B 85	Ausbau Bayreuth-Unterbrücklein	9,0	0,2
28	B 279	Verlegung bei Hollstadt	9,8	6,0
29	B 279	Verlegung bei Sulzdorf a. d. Lederh.	5,3	2,4
30	B 287	Ausbau Euerdorf-Bad Kissingen	7,0	2,0
31	B 289	Verlegung bei Kulmbach	35,4	2,3
32	B 299	Verlegung bei Freihung	8,4	5,8
<i>b) im Bau</i>				
33	B 4	Verlegung bei Coburg	26,0	10,3
34	B 4	Verlegung Niederfüllbach-Rossach	13,8	8,8
35	B 8	Ausbau westl. Passau	9,0	6,2
36	B 12	Ausbau Passau-Straßkirchen	23,4	3,5
37	B 16	Verlegung Wenzelbach-Hauzendorf	25,0	4,9
38	B 20	Verlegung Chammünster-Furth i. Wald	33,0	12,4
39	B 26	Ausbau in Schweinfurt	10,0	0,2
40	B 85	Verlegung zwischen Passau/Hackelberg und Patriching	43,5	9,7
41	B 85	Verlegung bei Ziegelhütten	5,3	2,2
42	B 173 n	Verlegung bei Staffelstein	29,6	21,8
43	B 289	Verlegung bei Schwarzenbach	5,7	2,4
44	B 299	Verlegung bei Reuth	5,0	2,0
45	B 303	Verlegung bei Dietersdorf	10,4	5,2
46	B 303	Ausbau B 19 bis Schweinfurt	17,0	8,1
47	B 303	Verlegung Seußen-Schirnding	17,9	8,8
48	B 470	Ortsumgehung Pressath	13,6	7,9

noch Tabelle 6

II. Bundesautobahnen

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme *)	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1980/81 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
		Schleswig-Holstein		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
1	A 1	Lübeck-Heiligenhafen Lensahn-Oldenburg 8,1 km	41,5	14,2
		<i>b) in Bau</i>		
2	A 24	Hamburg-Berlin Tangentenring Hamburg-Gudow (Grenze) 40,0 km	217,6	99,0
3	A 1	Hamburg-Lübeck Hamburg/Schnelsen-AD Bad Schwartau incl. Abzweig Lübeck/Siems 64,1 km	407,4	53,6
		<i>Bemerkung</i> Sechsstreifiger Ausbau der A 1 auf 51,5 km langem Streckenabschnitt bereits fertiggestellt. Die restlichen Teilabschnitte sind in Bau befindlich und sollen voraussichtlich 1984 fertiggestellt werden.		
		Schleswig-Holstein/Hamburg		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
4	A 25	Hamburg-Geesthacht Moorfleet-Börnsen 14,5 km	163,1	49,0
		Niedersachsen		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
5	A 395	Braunschweig-Bad Harzburg Braunschweig/Stöckheim-Wolfenbüttel/West 6,4 km	54,1	13,8
6	(A 395)	Braunschweig/S.-Vienenburg Schladen-Vienenburg (Ortsumgehung Lengde) 4,3 km	13,3	6,6
		<i>b) in Bau</i>		
7	A 2	Hannover-Helmstedt AK Hannover-Zollgrenze Helmstedt 84,0 km	344,8	23,5
8	A 7	Hannover-Kassel AS Northeim/N-Göttingen 29,0 km	160,5	38,7
		<i>Bemerkung</i> Die Grunderneuerung der Betriebsstrecken im Zuge der A 2 und A 7 mit gleichzeitiger Verbreiterung und teilweisem Ausbau auf sechs Fahrstreifen wurde und wird programmgemäß fortgesetzt.		

*) Die aufgeführten Maßnahmen sind Teile von Strecken, die entweder ganz oder teilweise im Zonenrandgebiet liegen. Mit ihrer Fertigstellung auf ganzer Länge wird die Verkehrserschließung bzw. -anbindung des Zonenrandgebietes erheblich verbessert. Es sind daher auch die Maßnahmen aufgeführt, die außerhalb der Grenzen des Zonenrandgebietes liegen.

noch Tabelle 6

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme *)	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1980/81 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
9	(A 36) (nachr.)	<i>Hameln–Bad Harzburg</i> Goslar–Bad Harzburg (ab 1981 Bundesstraße 6n) 5,7 km	46,8	1980 1981 (0,3) (s.B.6n)
10	A 39	<i>Wolfsburg–Salzgitter</i> Mörse–Lehre 9,7 km	71,3	38,6
Hessen				
<i>a) fertiggestellt</i>				
11	A 4	<i>Bad Hersfeld–Eisenach</i> Grenzkontrollstelle und Tank- und Rastanlage Herleshausen 1,6 km	11,7	5,3
12	A 49	<i>Kassel–Gießen</i> Südtangente Kassel 6,3 km	70,1	27,4
<i>b) in Bau</i>				
13	A 7	<i>Kassel–Bad Hersfeld</i> sechsstreifiger Ausbau zwischen der Landesgrenze NS/HE und der AS Kassel/Mitte und zwischen dem AK Kassel und dem AD Hattenbach 58,2 km	367,0	66,1
14	A 66	<i>Frankfurt–Fulda</i> westlich Rothenbergen–westlich Gelnhausen 6,8 km	56,5	34,7
15	A 66	<i>Frankfurt–Fulda</i> westlich Hoechst–westlich Salmünster 11,4 km	104,1	30,8
Bayern				
<i>a) fertiggestellt</i>				
16	A 3	<i>Regensburg–Passau</i> Rosenhof–Wörth 9,0 km	51,5	17,0
17	A 3	<i>Regensburg–Passau</i> Wörth–Straubing 20,4 km	92,0	46,0
18	A 70	<i>Schweinfurt–Bamberg</i> Horhausen–Knetzgau (einbahnig) 9,8 km	39,9	13,5
19	A 73	<i>Bamberg–Nürnberg</i> Forchheim/Nord–Forchheim/Süd 7,5 km	46,0	1,0
20	A 92	<i>München–Deggendorf</i> Oberschleißheim–Neufahrn 8,2 km	42,7	18,7
21	A 93	<i>Regensburg–Weiden</i> Regenstauf–Ponholz 4,0 km	27,0	13,0
<i>b) in Bau</i>				
22	A 3	<i>Regensburg–Passau</i> Straubing–Deggendorf 28,3 km	215,5	34,5

*) Die aufgeführten Maßnahmen sind Teile von Strecken, die entweder ganz oder teilweise im Zonenrandgebiet liegen. Mit ihrer Fertigstellung auf ganzer Länge wird die Verkehrserschließung bzw. -anbindung des Zonenrandgebietes erheblich verbessert. Es sind daher auch die Maßnahmen aufgeführt, die außerhalb der Grenzen des Zonenrandgebietes liegen.

noch Tabelle 6

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme *)	Baukosten (Millionen DM) (ohne Grunderwerb)	Ausgaben 1980/81 (Millionen DM)
1	2	3	4	5
23	A 3	<i>Regensburg–Passau</i> Passau/S.–Suben (deutsch/österr. Grenze) 16,4 km	154,4	50,0
24	A 73	<i>Bamberg–Nürnberg</i> Hirschaid–Forchheim/Nord 12,0 km	61,2	16,5
25	A 92	<i>München–Deggendorf</i> Moosburg–Landshut/Ost 20,6 km	162,0	38,4
26	A 93	<i>Regensburg–Weiden</i> Regensburg/N.–Regenstauf 9,3 km	71,0	32,7
27	A 93	<i>Regensburg–Weiden</i> Windisch/Eschenbach–Falkenberg 6,9 km	27,0	17,1

*) Die aufgeführten Maßnahmen sind Teile von Strecken, die entweder ganz oder teilweise im Zonenrandgebiet liegen. Mit ihrer Fertigstellung auf ganzer Länge wird die Verkehrserschließung bzw. -anbindung des Zonenrandgebietes erheblich verbessert. Es sind daher auch die Maßnahmen aufgeführt, die außerhalb der Grenzen des Zonenrandgebietes liegen.

Tabelle 7

**Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
in den Jahren 1980 und 1981**
— in Millionen DM —

Bundesland	Kommunaler Straßenbau		Öffentlicher Personennahverkehr		GVFG-Mittel im Zonen- randgebiet insgesamt (Sp. 2 + 4)
	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG	Maßnahmen im Zonen- randgebiet	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG	Maßnahmen im Zonen- randgebiet	
	1	2	3	4	
Schleswig-Holstein	114,6	80,9	26,1	12,5	93,4
Niedersachsen	312,7	110,0	143,2	8,3	118,3
Hessen	248,9	81,7	310,8	16,0	97,7
Bayern	409,5	119,9	396,9	3,8	123,7
Summe . . .	1 085,7	392,5	887,0	40,6	433,1

Tabelle 8

Kommunaler Straßenbau im Zonenrandgebiet

— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1980 und 1981 —

— in Millionen DM —

Bundesland	Finanzhilfen im Zonenrandgebiet			Gesamte Finanzhilfe im Bundesland
	in kreisfreien Städten	in Landkreisen und kreisangehörigen Gemeinden	Finanzhilfe im Zonenrandgebiet	
	1	2	3	
Schleswig-Holstein	24,0	56,9	80,9	114,6
Niedersachsen	27,6	82,4	110,0	312,7
Hessen	27,0	54,7	81,7	248,9
Bayern	28,5	91,4	119,9	409,5
Summe . . .	107,1	285,4	392,5	1 085,7

Tabelle 9

ÖPNV-Maßnahmen im Zonenrandgebiet

— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1980 und 1981 —

— in Millionen DM —

Bundesland	Stadt- 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	Finanz- hilfen im Zonen- rand- gebiet	Gesamte Finanz- hilfe im Bundes- land
	1	2	3	4	5	6	7	8
Schleswig-Holstein	—	2,2	0,2	7,3	2,8	—	12,5	26,1
Niedersachsen	4,3	0,2	—	2,2	—	1,6	8,3	143,2
Hessen	14,8	1,0	—	0,2	—	—	16,0	310,8
Bayern	—	—	—	3,8	—	—	3,8	396,9
Summe . . .	19,1	3,4	0,2	13,5	2,8	1,6	40,6	887,0

Tabelle 10

Wasserstraßeninvestitionen in den Jahren 1980 und 1981
— in Millionen DM —

Maßnahmen	% Kosten im ZR-Gebiet	Ausgaben	
		1980	1981
Trave	(100)	2,0	0,4
Nord-Ostsee-Kanal	(70)	25,2	11,7
Schleuse Geesthacht	(100)	5,2	2,1
Elbe-Seitenkanal	(100)	26,4	20,0
Mittellandkanal (Oststrecke)	(90)	16,9	11,9
Main-Donau-Verbindung ..	(5)	7,1	6,0
Elbe-Lübeck-Kanal	(100)	3,7	2,5
Sonstige	(100)	12,0	12,0
Zonenrandgebiet insgesamt		98,5	66,6

Tabelle 11

Vergabe an Bewerber im Zonenrandgebiet
in den Jahren 1980 und 1981
— in Millionen DM —

Bundesland	Deutsche Bundesbahn	Bundesfernstraßen	Bundeswasserstraßen
Schleswig-Holstein	113	231	59
Niedersachsen	796	163	32
Hessen	164	113	3
Bayern	292	64	77
Summe	1 365	571	171