

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen (17. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/2254 —

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

A. Problem

Durch die Teilung Deutschlands ist die Verkehrerschließung 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 Verkehrerschließung des Zonenrandgebietes bevorzugt zu fördern. Der Bericht des Bundesministers für Verkehr gibt Gelegenheit, dazu eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen zu unterbreiten.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die in dem nachfolgenden Bericht vorgeschlagenen Verbesserungen der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung in ihrem nächsten Bericht darzustellen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im nächsten Bericht über ihre Verkehrskonzeption im Zonenrandgebiet im Zusammenhang mit ihren Beschlüssen über die Zukunft der Deutschen Bundesbahn ausführlich zu berichten.
3. Die Bundesregierung wird mit Nachdruck aufgefordert, bei allen Maßnahmen die Zielsetzungen des Zonenrandförderungsgesetzes und des Raumordnungsgesetzes zu beachten und darüber zu wachen, daß auch die Deutsche Bundesbahn diesen Zielsetzungen Rechnung trägt.

Bonn, den 8. Februar 1984

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Reddemann	Stiegler	Dr. Kunz (Weiden)
Vorsitzender	Berichterstatter	

Bericht der Abgeordneten Stiegler und Dr. Kunz (Weiden)

Einleitung

Der Präsident des Deutschen Bundestages hat die Vorlage mit Schreiben vom 20. Mai 1983 gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen federführend und dem Ausschuß für Verkehr mitberatend überwiesen.

Der Unterausschuß für Zonenrandförderung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht in seinen Sitzungen am 28. September 1983, 26. Oktober 1983, 24. November 1983, 18. Januar 1984 und 8. Februar 1984 beraten. Vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen wurde der Bericht in der Sitzung am 8. Februar 1984 abschließend behandelt.

Der mitberatende Ausschuß für Verkehr nahm am 25. Januar 1984 von dem Bericht des Bundesministers für Verkehr auf Drucksache 9/2254 sowie von der Beschlußempfehlung und dem Bericht des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen auf Drucksache 9/2175 Kenntnis. Er stimmte grundsätzlich den Zielvorstellungen zu, die in dem Bericht des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen auf Drucksache 9/2175 zum Ausdruck gekommen sind und vertrat die Auffassung, daß von der Deutschen Bundesbahn bei allen im Zonenrandgebiet geplanten Maßnahmen auch die Ziele des Zonenrandförderungsgesetzes beachtet werden müssen.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat den Bericht, der im wesentlichen die Entwicklung in den Jahren 1980 und 1981 beschreibt, zur Kenntnis genommen. Bei den Beratungen sind jedoch auch aktuelle Probleme der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes erörtert worden, zu deren Lösung die in der Beschlußempfehlung niedergelegten Forderungen an die Bundesregierung beitragen sollen. Zur Begründung wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Berichtsschnitten Bezug genommen.

Die Bundesregierung hatte noch keine Gelegenheit, in ihrem Bericht auf den Beschluß des Deutschen Bundestages vom 3. Dezember 1982 (Drucksache 9/2175) einzugehen. Es wird erwartet, daß dies in dem Bericht des Bundesministers für Verkehr 1984 über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes erfolgt.

I. Grenzübergänge zur DDR

1. Durch die Erhöhung des Mindestumtausches am 13. Oktober 1980 hat der innerdeutsche Reiseverkehr einen schweren Rückschlag erlitten, von dem er sich auch nach drei Jahren noch nicht erholt hat.

Zwar nahm im Jahre 1983 die Zahl der Reisenden aus der Bundesrepublik Deutschland in die DDR und durch die DDR in dritte Länder erneut um 4,6 % im Vergleich zu 1982 zu, aber der Stand von 1979 (3,618 Mio.) ist mit 3,025 Mio. im Jahre 1983 noch lange nicht erreicht.

Die im September 1983 von der DDR verordnete Befreiung der Kinder bis zu 14 Jahren vom Mindestumtausch ist ein erster, wenn auch noch ungenügender Schritt in die richtige Richtung. Es wird erwartet, daß die Bundesregierung ihre Bemühungen um einen weiteren Abbau dieses Hindernisses im innerdeutschen Reiseverkehr fortsetzt.

2. Der Ausschuß stellt mit Befriedigung fest, daß im Zuge der Fertigstellung der Autobahn Berlin-Hamburg zwei neue Übergänge (Gudow-Zarrentin und Berlin-Heiligensee-Stolpe-Dorf) geöffnet worden sind. Er erwartet, daß sich die Bundesregierung um die Öffnung weiterer geeigneter Grenzübergänge bemüht.
3. Die Forderung der Bevölkerung im grenznahen Bereich, die Besuchsaufenthalte in der DDR für jeweils mindestens 24 Stunden zu gewähren und nicht auf einen Kalendertag zu beschränken, ist nicht erfüllt worden. Die Bundesregierung sollte dieses Anliegen der Bevölkerung gegenüber der Regierung der DDR weiter vertreten.
4. In Gesprächen mit der DDR sollte der Versuch unternommen werden, die Freigabe und den Ausbau des über unbewohntes DDR-Gebiet verlaufenden Teilstücks Obersuhl-Wommen der A 4 zu erreichen. Hierdurch könnten auf Bundesgebiet zeitraubende Umwege vermieden und wesentliche Verbesserungen des Verkehrsflusses im Bereich des Grenzübergangs Herleshausen-Wartha erzielt werden.

II. Grenzübergänge zur CSSR

1. Der Ausschuß verweist auf die in dem Bericht zum Beschluß des Bundestages vom 3. Dezember 1982 (Drucksache 9/2175) erhobene Forderung nach Öffnung weiterer Grenzübergänge in die CSSR. Trotz der Zurückhaltung der anderen Seite sollten die Bemühungen, insbesondere bezüglich des Straßenübergangs Waldsassen-Eger (CSSR), nicht aufgegeben werden.
2. Der grenzüberschreitende Verkehr mit der CSSR unterliegt nach wie vor unbefriedigenden Grenzformalitäten. Es ist insbesondere im Interesse des für die wirtschaftliche Lage des Zonenrandgebietes bedeutenden Fremdenverkehrs anzustreben, Touristen mit Tagesvisen den Besuch in der CSSR bis nach Prag zu ermöglichen.

III. Eisenbahnen

1. Der Ausschuß verkennt nicht die schwierige Lage der Deutschen Bundesbahn. Das Zonenrandförderungsgesetz hat jedoch Vorrang vor dem Bundesbahngesetz. Die Deutsche Bundesbahn muß daher bereits bei allen konzeptionellen Unternehmensentscheidungen diesem Vorrang des Zonenrandförderungsgesetzes Rechnung tragen.

Die Fraktion DIE GRÜNEN hält jede Stilllegung von Strecken und jede Auflösung von Dienststellen der Deutschen Bundesbahn im Zonenrandgebiet für unvereinbar mit dem Zonenrandförderungsgesetz. Sie fordert, daß die Bundesregierung ab sofort für solche Maßnahmen keine Genehmigung mehr erteilt.

2. Übernimmt der Bund Ausgleichszahlungen für aus deutschlandpolitischen Gründen zu erhaltende Eisenbahnstrecken und Dienststellen, sollten diese Leistungen im Bundeshaushalt deutlich ausgewiesen werden.

Durch entsprechende Zielvorgaben der Bundesregierung an die Deutsche Bundesbahn ist sicherzustellen, daß diese ihren Betrieb auf der Schiene innerhalb des Zonenrandgebietes durch die Einführung wirtschaftlicherer Betriebsweisen kostengünstiger gestaltet, um die Höhe von Ausgleichszahlungen des Bundes in engen Grenzen zu halten.

3. Gerade im Zonenrandgebiet können Stilllegung von Strecken und Ausdünnung von Fahrplänen grundsätzlich nicht die einzige Antwort auf die Verkehrsbedürfnisse dieses Raumes sein. Durch offensive Angebotspolitik, Verbesserung der Anschlüsse, durch Verdichtung der Fahrpläne und den Einsatz moderner Fahrzeuge (z. B. Leichttriebwagen) ist auf geeigneten Strecken im Zonenrandgebiet die Rückgewinnung von Fahrgästen anzustreben.
4. Der Ausschuß appelliert an Bundesländer und kommunale Gebietskörperschaften, den bereits gesetzten Beispielen zu folgen und sich verstärkt an den Kosten der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu beteiligen. Gerade die finanzielle Mitwirkung der regional und örtlich zuständigen Stellen sichert eine besonders sachgemäße Verwendung öffentlicher Mittel.
5. Der Ausschuß begrüßt die inzwischen verbesserte Unterrichtung des Parlaments über beabsichtigte Stilllegungsmaßnahmen mit Unterlagen über die Strecken. Es muß jedenfalls sichergestellt sein, daß der Ausschuß rechtzeitig vor Entscheidungen der Bundesregierung Gelegenheit zur Stellungnahme hat. Er empfiehlt daher, die Möglichkeit der Unterrichtung vor der Beratung entsprechender Vorlagen im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn zu prüfen.
6. Auch die Unterrichtung über beabsichtigte Entscheidungen betr. die Einrichtung oder Auflösung von Dienststellen der Deutschen Bundes-

bahn im Zonenrandgebiet ist inzwischen verbessert worden.

7. Die Ausbesserungswerke Fulda und Weiden haben große wirtschaftliche, arbeitsmarktpolitische und psychologische Bedeutung für das Zonenrandgebiet. Der Ausschuß erinnert an seine mit Beschluß vom 3. Dezember 1982 (Drucksache 9/2175) vom Bundestag gutgeheißenen Forderungen im Abschnitt II Nr. 6 des Berichts. Die Entscheidung über die Zukunft der beiden Ausbesserungswerke darf nicht durch vorzeitige Personalmaßnahmen präjudiziert werden.

8. Der Ausschuß verlangt, daß die Neubaustrecke Hannover–Würzburg auch zu einer Verbesserung der Verkehrsstruktur im Zonenrandgebiet führt. Deshalb sollte die Anbindung des Raumes Braunschweig–Salzgitter–Hildesheim an die Strecke gewährleistet werden. Die Anschlußverbindungen aus dem nord- und ostthüringischen sowie dem nordbayerischen Zonenrandgebiet zu den Haltepunkten Göttingen, Kassel, Fulda und Würzburg müssen so gestaltet werden, daß die Bahnbenutzer aus den Zonenrandgebieten auch tatsächlich von dieser Neubaustrecke profitieren können. Der Ausschuß erwartet, daß die Deutsche Bundesbahn hierfür ein überzeugendes Konzept entwickelt und vorlegt.

Die Fraktion DIE GRÜNEN lehnt den Bau der Neubaustrecke in den Abschnitten Rethen–Edesheim und Hann. Münden–Kassel–Fulda aus ökologischen, regional-, verkehrs- und finanzpolitischen Gründen ab. Die dadurch eingesparten Mittel sollten statt dessen für den Ausbau bestehender Trassen, die bessere Anbindung des Zonenrandgebietes sowie die Förderung des Schienenverkehrs innerhalb des Zonenrandgebietes verwendet werden.

9. Der Ausschuß fordert, daß die Deutsche Bundesbahn alsbald eine Konzeption vorlegt, aus der hervorgeht, wie der über Bebra–Gerstungen geführte Eisenbahnverkehr in die DDR und nach Berlin mit dem neuen schnellen Netz der Deutschen Bundesbahn verknüpft werden soll.

10. Das Zonenrandgebiet ist an guten Verbindungen nach Berlin ebenso interessiert wie Berlin an solchen Verbindungen zum Zonenrandgebiet. So spielen beispielsweise Feriengäste aus Berlin im Fremdenverkehr des Zonenrandgebietes eine große Rolle. Aus diesen, aber auch aus deutschlandpolitischen Erwägungen muß eine Qualitätsverbesserung nicht nur auf den Eisenbahnstrecken im norddeutschen Raum, sondern auch auf den Strecken Berlin–Bebra, Berlin–Hof–Regensburg und Berlin–Ludwigstadt–Nürnberg angestrebt werden. Dazu gehört u. a. die Elektrifizierung der Strecken Hof–Regensburg und Bebra–Neudietendorf.

11. Der Ausschuß hat sich in früheren Berichten mehrfach für die Schaffung eines Verkehrs-

bundes im Raum Wolfsburg-Braunschweig-Salzgitter-Wolfenbüttel ausgesprochen. Bei der zukünftigen Gestaltung der Verkehrserschließung dieses Raumes sollte dem Schienenverkehr maßgebliche Bedeutung zukommen. In die Erwägungen sollten auch die einschlägigen Arbeiten von Gewerkschaften, Bürgerinitiativen und aus der Technischen Universität Braunschweig einbezogen werden.

IV. Bundesfernstraßen

1. Die in den letzten Jahren erbrachten Leistungen für den Bundesfernstraßenbau im Zonenrandgebiet verdienen Anerkennung. Angesichts knapper werdender Haushaltsmittel muß verstärkt darauf geachtet werden, daß die Priorität der Verkehrserschließung des Zonenrandgebiets auch in Zukunft gewahrt bleibt.
2. Es wird noch einmal verwiesen auf den im Bericht zum Beschluß des Deutschen Bundestages vom 3. Dezember 1982 (Drucksache 9/2175) in Abschnitt III Nr. 1 wiedergegebenen einstimmigen Wunsch, alle bisher in Dringlichkeitsstufe I aufgeführten Baumaßnahmen im Zonenrandgebiet in die Baustufe Ia aufzunehmen.
3. Der Ausschuß lenkt die Aufmerksamkeit auf die Dringlichkeit folgender Straßenbauvorhaben:

— A 25	Verlängerung bis Geesthacht
— A 210	Rendsburg-Kiel
— B 76	bei Gettorf, in Kiel und bei Preetz
— A 39	Braunschweig-Salzgitter-Wartjenstedt
— B 4	Wolfenbüttel-Harz
— B 248	Braunschweig-Salzgitter (Bad)
— A 66	Frankfurt am Main-Fulda
— A 70	Schweinfurt-Bamberg (Abschnitt Knetzgau-Bamberg)
— A 93	Regensburg-Hof (Abschnitte Falkenberg-Mitterteich und Pfreimd-Weiden-Nord)
— A 92	München-Deggendorf
— B 173/B 289	Frankenschnellweg: Breiten-güßbach-Lichtenfels-Coburg
— B 16/B 20	Regensburg-Cham-Fürth i. Wald.
4. Der Ausschuß erinnert an die Bedeutung, die der Bau der A 4 von Olpe nach Hattenbach für die Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes haben würde.
5. Die Fraktion DIE GRÜNEN vertritt im Gegensatz zur Ausschußmehrheit die Meinung, daß die ohnehin knappen Haushaltsmittel nicht für den Straßenbau, sondern bevorzugt für die Förderung des Eisenbahnverkehrs im Zonenrandgebiet Verwendung finden sollten.

V. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Mit Befriedigung wurde festgestellt, daß entsprechend den Anregungen des Ausschusses inzwischen Bemühungen um die Schaffung eines Verkehrsverbundes für Nordost-Oberfranken aufgenommen worden sind. Das Vorhaben kann Modellcharakter für das Zonenrandgebiet haben. Der Ausschuß bittet daher um Unterrichtung über die Ergebnisse dieser Bemühungen.
2. Der Ausschuß erneuert die Forderung, für den öffentlichen Personennahverkehr im Zonenrandgebiet den Förderungskatalog nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch auf Fahrzeuge auszudehnen, da die bisherige Regelung sich im wesentlichen nur auf die Ballungsgebiete und nicht auf das Zonenrandgebiet auswirkt.

VI. Binnenschifffahrt

Der Ausschuß bekräftigt seine Stellungnahme für die Fertigstellung des Main-Donau-Kanals, der mit den Häfen Regensburg, Deggendorf und Passau sich auch günstig auf die Wirtschaft des Zonenrandgebietes auswirken wird. Er legt deshalb größten Wert auf die Bereitstellung ausreichender Mittel für den zügigen Weiterbau dieser Wasserstraße.

Die Fraktion DIE GRÜNEN lehnt diese Stellungnahme ab, da sie gegen das Bauprojekt ist.

VII. Förderung des Zonenrandgebietes durch die Vergabe öffentlicher Aufträge

1. Der vorliegende Bericht des Bundesministers für Verkehr vermittelt den Eindruck, daß die „Richtlinien der Bundesregierung für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und Berlin (West)“ nicht greifen. Der Ausschuß hält den Anteil der Aufträge, die nach Maßgabe der Richtlinien vergeben worden sind, für völlig unbefriedigend. Er erwartet im nächsten Bericht eine eingehende Darstellung der Gründe, die für das offenkundige Mißverhältnis zwischen dem Auftragsvolumen insgesamt und dem „Richtlinien-Anteil“ ursächlich sind.
2. Besondere Kritik verdient nach Meinung des Ausschusses die Auftragsvergabe der Deutschen Bundesbahn an Unternehmen im Zonenrandgebiet im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Hannover-Würzburg. Angesichts der Tatsache, daß für die Neubaustrecke auch mit dem Argument der Arbeitsbeschaffung im Zonenrandgebiet geworben wurde, können die bisherigen Resultate in keiner Weise zufriedenstellen. So lag nach einer schriftlichen Antwort der Bundesregierung vom 4. Oktober 1983 (Drucksache 10/458) der Anteil des Zonenrandgebietes an der Gesamtvergabe im Teilabschnitt Hannover-

Kassel bei rd. 19,5 %, im Teilabschnitt Kassel-Fulda bei rd. 13,5 % und im Teilabschnitt Fulda-Würzburg sogar bei nur rd. 4,9 %. Der Ausschuß erwartet insoweit spürbare Verbesserungen zugunsten des Zonenrandgebietes sowie eine detaillierte Unterrichtung im Rahmen des Berichts 1984.

Bonn, den 8. Februar 1984

Stiegler Dr. Kunz (Weiden)

Berichterstatter

