

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

— Bericht 1984 des Bundesministers für Verkehr über die Jahre 1982 und 1983 —

Inhalt	Seite
1. Auftrag	1
2. Grenzübergänge zur DDR	1
3. Grenzübergänge zur CSSR	3
4. Verkehrspolitische Zielsetzung	4
Eisenbahnen	
5. Das Zonenrandgebiet im verkehrsstrukturellen Wandel	6
6. Leitlinien zur Konsolidierung der DB	8
7. Verhältnis Bundesbahngesetz/Zonenrandförderungsgesetz	9
8. Investitionen im Schienennetz der DB	10
9. Elektrifizierung von DB-Strecken	13
10. Einsatz von Diesellokomotiven durch die DB	13
11. Kombierter Verkehr	13
12. Umstellung des Schienenpersonenverkehrs auf Busbedienung und Streckenstilllegung	14
13. Verknüpfungspunkt Bebra/Gerstungen	14
14. Werkstättendienst der DB	15
15. Bundesbahnschulen	16
16. Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	16
Bundesfernstraßen	
17. Bauprogramm	18
18. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	18
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden	
19. GVFG-Finanzhilfen	19
20. ÖPNV-Modellvorhaben Wunsiedel	19
Bundeswasserstraßen	
21. Investitionen im Wasserstraßennetz	20
22. Öffnung von Unterwegshäfen zwischen Hamburg und der CSSR	21
Vergabe von Aufträgen an Zonenrand-Bewerber	
23. Vergabevolumen	21
24. Bevorzugten-Richtlinien der Bundesregierung	21
25. Auftragsvergabe bei DB-Neu- und Ausbaustrecken	22

Verzeichnis der Tabellen

Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1982 und 1983	Tabelle 1
Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1982 und 1983 — Einzelangaben —	Tabelle 2
Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB in den Jahren 1982 und 1983	Tabelle 3
Neubaustrecken und Ausbaustrecken der DB — Ausgaben 1982 und 1983 —	Tabelle 4
Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busverkehr bzw. dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes in den Jahren 1982 und 1983 ...	Tabelle 5
Fertiggestellte Bundesfernstraßen in den Jahren 1982 und 1983 sowie Ende 1983 im Bau befindliche Bundesfernstraßen	Tabelle 6
Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr zu ausgewählten Bundesfernstraßenbaumaßnahmen	Tabelle 7
Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden gemäß GVFG in den Jahren 1982 und 1983 .	Tabelle 8
Kommunaler Straßenbau — In Anspruch genommene Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1982 und 1983 nach kreisfreien Städten und Gemeinden —	Tabelle 9
ÖPNV-Maßnahmen — Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1982 und 1983 nach Verwendungsarten —	Tabelle 10
Wasserstraßeninvestitionen des Bundes in den Jahren 1982 und 1983	Tabelle 11
Vergabe an Bewerber im Zonenrandgebiet in den Jahren 1982 und 1983	Tabelle 12

Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

— Bericht 1984 des Bundesministers für Verkehr über die Jahre 1982 und 1983 —

1. Auftrag

Aufgrund des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 22. Januar 1969 (Drucksache V/3711) berichtet der Bundesminister für Verkehr in zweijährigem Abstand über den Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes. Die bevorzugte Förderung der Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung ist durch das „Gesetz zur Förderung des Zonenrandgebietes (Zonenrandförderungsgesetz)“ vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1237) gesichert.

Der hier vorliegende 8. Bericht¹⁾ beschreibt die Entwicklung in den Jahren 1982 und 1983. Soweit er Aussagen über künftige Maßnahmen enthält, stehen diese unter dem Vorbehalt investitionspolitischer Entscheidungen und den finanziellen Möglichkeiten.

2. Grenzübergänge zur DDR

2.1 Die Bauarbeiten zur Herstellung einer durchgehenden Autobahnverbindung zwischen der seit 1981 in Betrieb befindlichen neuen Grenzkontrollstelle Herleshausen und der Autobahnanschlußstelle Eisenach (West) einschließlich des Baues einer Großbrücke über das Werratal in die DDR wurden zügig durchgeführt. Der DDR ist für die Herstellung des Dammes im Grenzbereich zeitweise Bauraum auf Bundesgebiet überlassen worden. Die Baumaßnahmen wurden termingerecht Ende 1984 fertiggestellt.

2.2 Die DDR hat bisher die Schließung der Autobahnücke der A 4 zwischen Obersuhl und Wommen abgelehnt.

2.3 Die DDR hat sich trotz nachdrücklicher Bemühungen der Bundesregierung bisher nicht bereit erklärt, über den Bau einer Straßenverbindung von der Autobahn Berlin-Hamburg in den niedersächsischen Raum zu verhandeln. Leider gibt es gegenwärtig keinerlei Hinweise, daß die DDR ihre Haltung in dieser Frage geändert hat. Ferner spielt in dieser Frage eine Rolle, daß die Errichtung der für die Straßenverbindung notwendigen Brücke über die Elbe bei Dömitz angesichts der noch ausstehenden Klärung offener Fragen des Grenzverlaufs in diesem Abschnitt schwierige Rechtsfragen aufwerfen würde.

¹⁾ Die bisherigen Berichte:

Drucksache VI/1402	Drucksache 8/2521
Drucksache 7/64	Drucksache 9/89
Drucksache 7/2992	Drucksache 9/2254
Drucksache 8/31	

2.4 Das Fahrgastaufkommen der Omnibuslinien zur DDR (nur Einreise in die DDR) hat sich gegenüber den Vorjahren wie folgt entwickelt:

1980	59 500 Reisende
1981	64 600 Reisende
1982	67 100 Reisende
1983	66 300 Reisende.

2.5 Mit Wirkung vom 1. August 1984 gelten für den grenznahen Reiseverkehr eine Reihe von Verbesserungen und Erleichterungen, die sich positiv auswirken werden:

- a) Mit der Verlängerung der Aufenthaltsdauer für Einreise in grenznahe Kreise der DDR auf zwei Tage (24 Uhr des auf die Einreise folgenden Tages) konnte ein seit langem bestehendes Anliegen verwirklicht werden.
- b) Verdopplung der Geltungsdauer des Mehrfachberechtigungsscheines für die Einreise in grenznahe Kreise der DDR von drei Monate auf sechs Monate.
- c) Ausdehnung der Einreisegenehmigung auf mehr als drei Kreise im grenznahen Verkehr in die DDR.
- d) Weitere Erleichterungen sind:
 - Senkung des Mindestumtauschs für alle Rentner (Frauen ab 60 Jahre, Männer ab 65 Jahre), Invalidenvollrentner, Unfallvollrentner auf 15 DM (seit Oktober 1980: 25 DM);
 - Erweiterung der möglichen Dauer des Aufenthaltes für „Bürger aus der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)“ von 30 auf bis zu 45 Tage im Jahr;
 - Großzügigere Handhabung der Mitnahme von Literatur- und anderen Druckerzeugnissen;
 - Genehmigung zur Einreise mit Wohnmobilen auch mit Nutzlast von mehr als 1 t im Einreiseverkehr in die DDR sowie
 - Erhöhung der Freigrenze für die Mitnahme von Gegenständen aus der DDR für einen Aufenthalt von bis zu 3 Tagen auf 100 Mark (bisher 20 Mark pro Aufenthaltstag, höchstens 100 Mark). Für einen Aufenthalt von 4 Tagen und länger beträgt die Freigrenze jetzt 200 Mark.

3. Grenzübergänge zur CSSR

3.1 Die Bemühungen der Bundesregierung, nach Fertigstellung der Erweiterungsarbeiten am Grenzübergang Waidhaus einen weiteren Grenzübergang

Waldsassen-Eger (CSSR) zu eröffnen, waren bisher ohne Erfolg. Die CSSR steht auf dem Standpunkt, der schon bestehende Grenzübergang Schirnding sei in der Lage, selbst einen wachsenden Verkehrsfluß aufzunehmen. Darüber hinaus hat die tschechoslowakische Seite zum Ausdruck gebracht, daß angesichts der Vielzahl von Grenzübergangsstellen, die die CSSR zu den benachbarten Staaten unterhält, die Schaffung weiterer Grenzübergangsstellen zur Bundesrepublik Deutschland aus Gründen der personellen Kapazität nicht erwogen wird.

3.2 Die Bundesregierung wird mit dem Vorschlag zum Abschluß einer Vereinbarung über den Kleinen Grenzverkehr an die Tschechoslowakei herantreten. Es bleibt abzuwarten, ob dabei auch Erleichterungen für Personen vereinbart werden können, die sich als Touristen im Grenzbereich aufhalten.

4. Verkehrspolitische Zielsetzung

4.1 Der ca. 40 km breite Gebietsstreifen von Flensburg bis Passau nimmt mit mehr als 46 800 km² etwa $\frac{1}{5}$ der Fläche des Bundesgebietes ein und ist in besonders schmerzlicher Weise von der Teilung Deutschlands betroffen. Diese früher einmal zentral gelegenen Räume befinden sich heute an der Peripherie der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Gemeinschaft. Daraus ergeben sich unbestreitbar besondere Probleme für die Wirtschaft und die Lebensverhältnisse in diesem Gebiet.

Der Bundeskanzler hat in seiner Regierungserklärung vom 4. Mai 1983 erklärt: „Die Zonenrandförderung bleibt Ausdruck unseres Willens, uns mit den Folgen der deutschen Teilung nicht abzufinden.“ Die Bundesregierung sieht deswegen in der Zonenrandförderung mehr als nur einen materiellen Auftrag. Sie ist eine deutschlandpolitische Aufgabe.

4.2 Die übergreifenden Ziele der Bundesregierung zur Förderung des Zonenrandgebietes sind auch für die Verkehrspolitik eine große Herausforderung. Die Zielsetzung der Förderung des Zonenrandgebietes stellt deshalb in der Verkehrspolitik einen besonderen Schwerpunkt dar. Durch eine bessere Anbindung und Erschließung dieser Region können die Standortnachteile für Industrie- und Wirtschaftsbetriebe sowie für den privaten Wohnbereich vermieden oder zumindest vermindert werden. Diese Zielsetzung kann jedoch nicht losgelöst von dem generellen Wirtschaftlichkeitsgebot, unter dem alle Maßnahmen stehen, die zur Verausgabung von Haushaltsmitteln führen, gesehen werden. Die Beurteilung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben kann sich im übrigen nicht auf die Betrachtung der Maßnahmen innerhalb des Zonenrandgebietes beschränken. Sie muß z. B. im Falle überregionaler Verkehrsanbindungen auch außerhalb des Zonenrandgebietes gelegene Projekte einbeziehen.

4.3 Die politische Bedeutung, die die Bundesregierung den Belangen des Zonenrandgebietes beimißt,

findet in der praktischen Arbeit und in den Beschlüssen sichtbaren Ausdruck. Dies wird deutlich an einer Reihe von konkreten Entscheidungen, die in den sektoralen Einzelkapiteln dieses Berichtes näher erläutert werden und die hier stichwortartig herausgegriffen werden sollen:

- Zu der von vielen befürchteten Schließung der Bundesbahnausbesserungswerke in Weiden und Fulda ist es nicht gekommen; für die zur Schließung anstehenden Bundesbahnschulen in Braunschweig und Bebra konnten befriedigende Lösungen gefunden werden.
- Über geplante Maßnahmen im Streckennetz der DB wird seit dem Jahre 1984 über das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren hinausgehend und vor dessen Abschluß eine Aussprache im innerdeutschen Ausschuß des Deutschen Bundestages geführt.
- Von der Aufstockung des Bundesfernstraßenhaushaltes 1983 profitierte auch das Zonenrandgebiet.
- Die Investitionen für die DB-Neu- und Ausbaustrecken mit einem derzeit vorgesehenen Investitionsvolumen von rd. 10,5 Mrd. DM bis 1991 im Zonenrandgebiet fördern die Beschäftigung und wirtschaftliche Entwicklung in diesem Gebiet.
- In der z. Z. laufenden Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung und des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ist die Präferenz des Zonenrandgebietes im Rahmen der Projektbewertung vorgesehen.
- Die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verankerte Besserstellung des Zonenrandgebietes bei den Finanzhilfen wird fortgeführt. Sie findet in einem höheren Fördersatz sowie in einer Höherbewertung des Kfz-Bestandes im Zonenrandgebiet bei der Bemessung des Länderanteiles an den Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau sichtbaren Niederschlag.
- Im Jahre 1983 wurde beschlossen, daß im Zonenrandgebiet ein ÖPNV-Modellvorhaben begonnen und finanziell gefördert wird.
- Der Kabinettsbeschuß vom 2. Februar 1983 zum Weiterbau des Main-Donau-Kanals wirkt sich positiv auf die Standortsituation des bayerischen Zonenrandgebietes aus.

Der hohe Rang des Zonenrandgebietes in der Verkehrspolitik der Bundesregierung kommt nicht an der Tatsache vorbei, daß verkehrspolitische Entscheidungen stets im Widerstreit gegenläufiger Interessen zu treffen sind. Einzelentscheidungen setzen eine sorgfältige Abwägung voraus. Die Bereitschaft und die Fähigkeit zum Kompromiß ist dabei eine Voraussetzung für ein Zusammenwirken des Ganzen. Über wichtige Aspekte und Entwicklungen in den einzelnen Verkehrssektoren wird nachfolgend berichtet.

Eisenbahnen

5. Das Zonenrandgebiet im verkehrsstrukturellen Wandel

5.1 Die Entwicklung des Schienenverkehrs und die schwierige finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn können nicht losgelöst von der gesamten Verkehrsentwicklung in den letzten 3 Jahrzehnten gesehen werden. Die Bahnprobleme sind weitgehend Strukturprobleme, die nicht zonenrandtypisch sind, sondern für das gesamte Bundesgebiet gleichermaßen gelten. Beispiele dafür sind die Zunahme des Straßenverkehrs, der Rückgang von Kohle und Stahlproduktion, der Bau von Rohrleitungen für Öl und Gas sowie eine zunehmende Luftverkehrskonkurrenz. Im Zonenrandgebiet, das überwiegend ähnliche Strukturen wie auch andere wirtschaftsschwache Räume aufweist, wirkten sich als Schienenkonkurrenz insbesondere der stark anwachsende Individualverkehr sowie die Vorteile des Lkw in der flächenhaften Güterverkehrsbedienung aus.

Die generelle Verkehrsentwicklung im gesamten Bundesgebiet zum Nachteil der Bahn wurde im Zonenrandgebiet überlagert und verstärkt durch die geänderten verkehrsgeographischen Bedingungen. Während früher der Ost-West-Verkehr im Schienennetz dominierte, haben sich nach dem Kriege die Hauptverkehrsströme auf die Nord-Süd-Relationen umorientiert. Dies führte einerseits zur Notwendigkeit des Streckenausbaues für die stärker nachgefragten Nord-Süd-Verkehre, andererseits aber auch teilweise zu einem Kapazitätsüberhang auf anderen Relationen.

5.2 Die Strukturprobleme und der Anpassungsdruck wurden dadurch bei vielen Strecken noch verstärkt und hätten bei Anlegung der normalen Maßstäbe, wie sie im übrigen Bundesgebiet gelten, zu einem überproportionalen Kapazitätsabbau führen müssen. Gleiches gilt für die Ausschöpfung der immer noch großen Rationalisierungsmöglichkeiten der DB, vor allem im Bereich der Unterhaltung von Fahrzeugen und Bahnanlagen. Trotz dieser ungünstigen und mit erheblicher Dynamik wirkenden Rahmenbedingungen ist es nicht zu einem entsprechenden Kapazitätsabbau gekommen. Dies zeigen einige Zahlen: Alle 17 der im Zonenrandgebiet gelegenen Oberzentren bzw. möglichen Oberzentren der Raumordnung haben nach wie vor einen Schienenanschluß im Güter- und Personenverkehr. Das gleiche gilt für die ganz überwiegende Zahl der in den Landesentwicklungsplänen der Länder ausgewiesenen Mittelzentren bzw. möglichen Mittelzentren. Auch ein Vergleich der Anzahl der Gemeinden, die über einen unmittelbaren Schienenanschluß verfügen, zeigt, daß das Zonenrandgebiet gegenüber dem übrigen Bundesgebiet keine unterdurchschnittliche Entwicklung genommen hat: Von

den insgesamt rd. 1 650 Gemeinden im Zonenrandgebiet verfügt ein Anteil von rd. 27 v. H. im Personenverkehr und ein Anteil von rd. 33 v. H. im Güterverkehr über einen Schienenanschluß. Die Zahlen unterscheiden sich nur unwesentlich von den vergleichbaren Prozentanteilen für das gesamte Bundesgebiet.

5.3 Gleichlaufend mit der Entwicklung der Motorisierung wurden insbesondere in den letzten 2 Jahrzehnten das örtliche, das regionale und das überregionale Straßennetz auch im Zonenrandgebiet ausgebaut. Zwar ist die innere und äußere Straßenverkehrserschließung des Zonenrandgebietes noch nicht abgeschlossen; dennoch kann gesagt werden, daß in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte beim Straßenausbau für das Zonenrandgebiet erzielt werden konnten, was auch Niederschlag im Beschluß des innerdeutschen Ausschusses zum letzten Bericht des Bundesverkehrsministers über die Verkehrserschließung im Zonenrandgebiet¹⁾ fand. Die höhere Leistungsfähigkeit des Straßennetzes, die sehr den Belangen der Flächenerschließung dünn besiedelter Gebiete entgegenkommt, bleibt natürlich nicht ohne Wirkung auf die Verkehrsteilung Straße/Schiene. Hier wird ein Zielkonflikt besonderer Art deutlich. Die von maßgeblichen Repräsentanten des Zonenrandgebietes im Einklang mit den strukturellen Erfordernissen erhobene Forderung nach mehr und besseren Straßen kann zwangsläufig, je mehr sie Erfolg hat, auch ihre negative Rückwirkung auf die ebenfalls verfochtenen Schienenbelange nicht verfehlen. Neben dem normalen Strukturwandel im Verkehr des gesamten Bundesgebietes wirken sich demnach im Zonenrandgebiet zwei zusätzliche Effekte zum Nachteil der Schiene aus: Einmal sind es die o. g. geänderten verkehrsgeographischen Bedingungen, zum anderen tragen, wenn auch ungewollt, die Erfolge bei der Förderung des Straßenausbaues dazu bei.

5.4 Die verkehrspolitische Konsequenz aus der gegebenen Situation kann nur darin bestehen, daß die Qualität der Verkehrsbedienung das entscheidende Kriterium für die weiteren Entscheidungen im Zonenrandgebiet sein muß. Worauf es ankommt, ist eine ortsnahe und bedarfsgerechte Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft. Die Frage, mit welchem Verkehrsmittel diese Nachfrage befriedigt wird, stellt sich im Anschluß.

Die zweite wichtige Konsequenz aus der gegebenen besonderen Problematik im Zonenrandgebiet sieht der Bundesminister für Verkehr in der Verbesserung der Entscheidungsabläufe. Neben dem generellen Auftrag des Zonenrandförderungsgesetzes, die Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

¹⁾ vgl. Drucksache 10/1002

bevorzugt zu fördern, ist insbesondere die Würdigung des konkreten Einzelfalles von ausschlaggebender Bedeutung. Hierzu gehören optimale Entscheidungsabläufe, vor allem die rechtzeitige Einschaltung der mit den Gegebenheiten vertrauten Gremien.

6. Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn

Die Bundesregierung hat am 23. November 1983 Beschlüsse für die Einleitung einer Konsolidierung der DB gefaßt. Nach den Zielvorstellungen wird die DB in wesentlich höherem Maße als jetzt in der Lage sein, ihre Aufwendungen durch eigene Erträge zu decken. Dazu gehört neben der Ausnutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten ein leistungsfähiges Streckennetz und die Nutzung aller Möglichkeiten der Kooperation mit dem privaten Transportgewerbe.

7. Verhältnis Bundesbahngesetz/ Zonenrandförderungsgesetz

7.1 Die Bundesregierung erkennt trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage der DB nicht die Bedeutung der Eisenbahn für das Zonenrandgebiet. Der Bundesminister für Verkehr hat den Vorstand der DB beauftragt, die Ziele des Zonenrandförderungsgesetzes bei allen einschlägigen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Bei der Anwendung der Grundsätze für die Unternehmensführung der DB soll in diesem Bereich geprüft werden, ob ein gleiches oder ein annähernd vergleichbares Ergebnis für die Wirtschaftsführung der DB dadurch zu erzielen ist, daß den Zielsetzungen in § 1 Abs. 2 des Zonenrandförderungsgesetzes entsprochen wird.

7.2 Zur Frage der Verträglichkeit von Umstellungen des Schienenreiseverkehrs auf Busbedienung bzw. Fahrplanmaßnahmen mit den Belangen des Zonenrandgebietes ist anzumerken, daß nach § 1 Abs. 2 des Zonenrandförderungsgesetzes u. a. die Behörden des Bundes verpflichtet sind, der Förderung des Zonenrandgebietes „besonderen Vorrang“ einzuräumen. Auch die DB trägt im Rahmen ihrer Wirtschaftsführungsgrundsätze den Bestimmungen dieses Gesetzes Rechnung. Das Zonenrandförderungsgesetz hebt auf die Verkehrsbedienung und Verkehrserschließung ab. Es enthält keine Garantie für die Aufrechterhaltung eines bestimmten Verkehrsmittels. Dies bedeutet, daß diejenige Verkehrsverbindung zu schaffen oder zu sichern ist, die unter wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen am besten zur Erhaltung und Stärkung der Leistungskraft des Zonenrandgebietes beitragen kann. Wo das Zugangebot von den Reisenden nur noch schwach genutzt wird, ist auch die Umstellung einzelner Zugleistungen auf Busbedienung mit dem Zonenrandförderungsgesetz nicht nur vereinbar, sondern kann sogar im Hinblick auf eine bessere Bedarfsdeckung geboten sein.

7.3 Für Einstellungen des Betriebes von DB-Strecken im Zonenrandgebiet ist ein besonderes Verfahren festgelegt. Danach sind bei einer Entscheidung neben volks- und betriebswirtschaftlichen Überlegungen die besonderen politischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Um dies sicherzustellen, befaßt sich nach Vorlage eines Antrages durch den Vorstand der DB ein interministerieller Arbeitskreis der beteiligten Ressorts mit der Überprüfung der Strecken und erarbeitet eine Empfehlung für die Bundesregierung. Die endgültige Entscheidung hat sich das Bundeskabinett vorbehalten. Dadurch ist die Abwägung aller vorgetragener Gesichtspunkte sichergestellt.

7.4 Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat die Bitte um frühzeitige Unterrichtung über geplante Umstellungs- und Stilllegungsmaßnahmen auf DB-Strecken im Zonenrandgebiet geäußert. Diesem Wunsch hat der Bundesminister für Verkehr entsprochen. An dem inzwischen eingeführten Verfahren einer frühzeitigen Unterrichtung nach Beschlußfassung im Verwaltungsrat der DB im Sinne einer vertrauensvollen und verbesserten Zusammenarbeit, auch wenn keine rechtliche Bindung hierzu besteht, wird festgehalten.

8. Investitionen im Schienennetz der DB

8.1 Im Netz der DB wurden 1982 und 1983 im Zonenrandgebiet folgende Investitionen vorgenommen:

- zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke 43,2 Mio. DM (Tabelle 1 und Tabelle 2),
- für sonstige bedeutsame Vorhaben 425,0 Mio. DM (Tabelle 3) und
- für Neubaustrecken und Ausbaustrecken 708,9 Mio. DM (Tabelle 4).

Einzelheiten der Verteilung auf die einzelnen Zonenrandländer sind in den Tabellen 1 bis 4 enthalten.

Für 1984 zeichnen sich folgende Investitionsausgaben im Zonenrandgebiet ab

(in Mio. DM)

	Kreuzungs- bau- werke	Sonstige Vor- haben	Neu- und Ausbau- strecken
Schleswig-Holstein ...	3,8	35,7	—
Niedersachsen	12,0	55,4	207
Hessen	6,1	46,1	573
Bayern	4,3	99,8	7
Zonenrandgebiet insgesamt	26,2	237,0	787

Für 1985 sehen die derzeitigen Investitionsansätze für Neu- und Ausbaustrecken im Zonenrandgebiet insgesamt 1 205 Mio. DM vor.

8.2 Für die 327 km lange Neubaustrecke Hannover–Würzburg wurden die Planfeststellungsverfahren eingeleitet und auf 231 km rechtskräftig abgeschlossen. Auf weiteren 25 km wurde Sofortvollzug angeordnet, so daß für annähernd 80 % der Strecke die Voraussetzungen für den Bau gegeben sind.

Die Arbeiten verlaufen planmäßig. Von nördlich Edesheim bis Würzburg wird bis auf wenige kleine Abschnitte gebaut. In einigen Bereichen ist die Rohtrasse bereits fertiggestellt. Von den 62 Tunnel sind z. Z. 31 mit einer Gesamtlänge von 80 km im Bau; weitere 5 Tunnel (7 km) sind bereits fertiggestellt. Die Bauarbeiten an 8 Talbrücken sind beendet, 14 Talbrücken befinden sich im Bau. Das Auftragsvolumen für diese Neubaustrecke beträgt derzeit 3 500 Mio. DM.

8.3 Die Neubaustrecke Hannover–Würzburg ist nach wie vor als Ganzes eine unverzichtbare, wirtschaftlich abgesicherte Maßnahme zur kapazitiven und qualitativen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nord-Süd-Korridor. Sie verläuft auf 233 km (= 71 v. H.) durch das Zonenrandgebiet und ist mit einer Reihe von Haltebahnhöfen und Verknüpfungspunkten mit dem bestehenden Streckennetz der DB verbunden. Von Nord nach Süd fortschreitend handelt es sich um

- den Bahnhof (Bf) Hannover
- die Verbindungskurve bei Hildesheim,
- die Verbindungskurve bei Edesheim,
- den Bf Nörten-Hardenberg,
- den Bf Göttingen,
- den Bf Kassel-Wilhelmshöhe,
- den Bf Fulda,
- den Bf Burgsinn,
- die Verbindungskurve bei Nantenbach und
- den Bf Würzburg.

Damit sind die Voraussetzungen geschaffen,

- die angesprochenen Räume an die Neubaustrecke anzubinden und so die Verkehrsverhältnisse im Zonenrandgebiet zu verbessern,
- die Stellung der umweltfreundlichen Bahn am Verkehrsmarkt nachhaltig zu stärken und damit einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten,
- die vorhandenen Strecken sowohl von Fernpersonenzügen als auch von Güterzügen zu entlasten. Die damit freiwerdenden Fahrplantrassen werden es ermöglichen, daß — bei entsprechendem Bedarf — der Regionalverkehr in das Zonenrandgebiet besser auf die Kundenwünsche ausgerichtet werden kann.

Die DB wird durch ein sorgfältig in sich abgestimmtes Fahrplankonzept die vom Ausschuß geforderte

möglichst günstige Gestaltung der Anschlußverbindungen sicherstellen.

8.4 Der Ausbau der DB-Strecke Hamburg–Puttgarden (Teilstrecke Lübeck–Puttgarden) ist im Bundesverkehrswegeplan '80 vorgesehen. Mit den Bauarbeiten wurde noch nicht begonnen. Die DB überprüft derzeit die Planungen an dieser Strecke. Eine erneute Beurteilung der von der DB vorzuschlagenden Ausbaumaßnahmen ist im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes für 1985 vorgesehen.

8.5 Aufgrund ausreichender Kapazitätsreserven läßt sich aus der Sicht der DB eine Forderung nach Ausbaumaßnahmen an der Strecke Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter–Kreiensen nicht begründen.

9. Elektrifizierung von DB-Strecken

Die Unternehmensleitung der DB prüft fortlaufend, ob und wann dieselbetriebene Strecken aufgrund der Verkehrsnachfrage oder anderer Einflüsse elektrifizierungswürdig werden. Bei der angespannten Finanzlage der DB können neue Bauvorhaben dieser Art jedoch nur in Auftrag gegeben werden, wenn sie das Wirtschaftsergebnis der DB und die betrieblichen Dispositionsmöglichkeiten langfristig hinreichend verbessern. Auf den Strecken Hof–Regensburg und Bebra–Gerstungen ist der derzeitige Dieselbetrieb die wirtschaftlichere Traktionsart.

Die Umstellung weiterer Strecken ihres Netzes auf elektrischen Betrieb ist von der DB mittelfristig nicht geplant.

10. Einsatz neuer Diesellokomotiven durch die DB

In Zusammenarbeit mit der Industrie hat die DB neue Diesellokomotiven entwickelt, die für Einmannbedienung vorgesehen sind und mit denen eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades im Schienenpersonennahverkehr und eine größere Attraktivität auf Nebenbahnen erreicht werden soll. Um die Jahreswende 1981/82 wurden 8 Prototypen beschafft und im süddeutschen Raum betrieblich erprobt. Über den weiteren Einsatz der Fahrzeuge und die Beschaffung einer ersten Serie dieses Fahrzeugtyps hat der Vorstand der DB noch nicht entschieden. Die Fahrzeuge sind — bei entsprechender Verkehrsnachfrage — vornehmlich für den Einsatz auf Neben- und Nebenfernstrecken vorgesehen.

11. Kombinierte Verkehr

Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße hat erneut weiter zugenommen.

Die Zahl der im Zonenrandgebiet umgeschlagenen Container stieg von 49 781 im Jahre 1981 auf 55 641

im Jahre 1983. Dies entspricht einem Zuwachs von 11,8 v. H. Damit ist der Containerverkehr von und nach dem Zonenrandgebiet wiederum stärker gestiegen als der gesamte Containerverkehr (+ 2 v. H.).

In den Huckepackbahnhöfen des Zonenrandgebietes wurden 1983 insgesamt 37 830 Huckepacksendungen umgeschlagen, gegenüber 1981 (14 859 Sendungen) ein Plus von 159 v. H. Auch hier war im Vergleich zum gesamten Huckepack-Umschlag (+ 22,6 v. H.) ein überproportionales Wachstum zu verzeichnen. Maßgebend hierfür war auch, daß neue Verbindungen mit der „Rollenden Landstraße“ von und nach Flensburg und Neumünster eingerichtet wurden.

12. Umstellung des Schienenpersonenverkehrs auf Busbedienung und Streckenstilllegung

Die DB muß zur Nutzung ihrer Marktchancen mit Nachdruck ihre noch großen Rationalisierungsréserven ausschöpfen. Die Bestimmung der notwendigen Einzelmaßnahmen und die Festlegung der Prioritäten liegen nach der gesetzlichen Regelung grundsätzlich in der Kompetenz der Unternehmensorgane der DB. Die DB prüft in jedem Einzelfall, ob und inwieweit bei der Umstellung der Bedienung von der Schiene auf die Straße durch Angebotsverbesserungen und abgestimmte Bedienungskonzepte Schiene/Bus das Verkehrsaufkommen gesteigert werden kann. Dabei werden selbstverständlich auch die in einer Verkehrsregion vorhandenen anderen Bus-Unternehmen mit in die Betrachtungen einbezogen.

Die in den Jahren 1982/83 durchgeführten Umstellungs- bzw. Streckenstilllegungsmaßnahmen sind in Tabelle 5 zusammengestellt.

13. Verknüpfungspunkt Bebra-Gerstungen

Die Stadt Bebra verfügt z. Z. über ein gutes Zugangebot im Fernreiseverkehr und auch im IC-Netz, das teilweise dadurch bedingt ist, daß Fernreiszüge hier halten, um die Stadt Kassel mittelbar an den Nord-Süd-Fernverkehr anzuschließen.

Wenn der künftige Fernreiseverkehr der Neubaustrecke Kassel unmittelbar anfährt, entfallen in Bebra dementsprechend die Zughalte, die dort bislang für den Umsteigeverkehr eingerichtet sind.

Bebra wird aber auch dann neben dem Nah- und Bezirksverkehr mit 9-D-Zug-Paaren in Nord-Süd-Richtung und 15-D-Zug-Paaren in Ost-West-Richtung ein nach wie vor gutes Angebot von 48 D-Zug-Halten ausweisen. Hierbei werden in Göttingen, Kassel und Fulda Anbindungen an das über die Neubaustrecke führende neue schnelle Netz geschaffen.

14. Werkstättendienst der DB

Im Werkstättendienst bestehen wegen des insgesamt rückläufigen Arbeitsaufkommens — vor allem im Anlagenbereich — erhebliche Überkapazitäten, die zu einer unzureichenden Auslastung der Fertigungsbetriebe und zu unwirtschaftlichen Arbeitsabläufen geführt haben. Besonders gravierend ist die Situation bei den Güterwagen-Ausbesserungswerken. Ziel der DB ist es daher weiterhin, die Kapazitäten durch Stilllegung auf Dauer entbehrlicher Werkstätten an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. Der Vorstand der DB hat hierzu unter Mitwirkung eines externen Unternehmensberaters entsprechende Vorschläge erarbeitet.

Das Bundeskabinett ist vom Bundesminister für Verkehr am 25. Juli 1984 darüber unterrichtet worden, daß wegen der überragenden Bedeutung, die die Bundesregierung der Stärkung der Leistungskraft des Zonenrandgebietes unter Beachtung der Zielsetzungen des § 1 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz beimißt, und angesichts der negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in diesen Räumen nicht beabsichtigt ist, die Stilllegung der Ausbesserungswerke Fulda und Weiden zu genehmigen.

Am 9. August 1984 wurde der Vorstand der DB gebeten darzulegen, wie er seine strategischen Ziele für den Werkstättendienst unter den o. g. neuen Voraussetzungen erreichen kann, und zu prüfen, wie das vorhandene Arbeitsvolumen nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten geordnet und mit regionalen und strukturellen Gegebenheiten in Übereinstimmung gebracht werden kann. Vorgaben an die Unternehmensleitung der DB sind dabei außerdem:

- die Konsolidierung der DB nach den Leitlinien vom 23. November 1983 bleibt unverändertes Ziel,
- die Kapazitäten im Vorhaltungsbereich und Betriebsmaschinendienst sind an den Bedarf und die Verkehrsnachfrage anzupassen (siehe auch Beschluß des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages vom 16. Juni 1983),
- über das jetzige Maß hinaus sind Arbeiten aus dem Bereich der Industrie nicht in eigene Regie zu übernehmen.

Zugleich wird seitens der Bundesregierung auch geprüft, ob und inwieweit geeignete Unterhaltungs- oder Instandsetzungsarbeiten aus dem Bereich der Bundesverwaltung und des industriellen Bundesvermögens vorübergehend an Werkstätten der DB in strukturschwachen Gebieten vergeben werden können.

15. Bundesbahnschulen

Als eine Folge des Personalabbaus haben sich erhebliche Überkapazitäten im Bereich der Bundesbahnschulen ergeben. Der besonderen Situation des Zonenrandgebietes hat die DB bisher dadurch

Rechnung tragen können, daß sie die Bundesbahnschule Kassel trotz erheblicher wirtschaftlicher Mehraufwendungen in den Jahren 1983 und 1984 weitergeführt hat. Sie wird ihre Bemühungen fortsetzen, dem Zonenrandgebiet diese Schulungseinrichtung zu erhalten.

16. Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

16.1 Der Bund steht nach wie vor zum Engagement der DB im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zu einer konstruktiven Zusammenarbeit der DB mit anderen Verkehrsunternehmen auf diesem Gebiet. Dies kann jedoch angesichts der drastischen Steigerung der Defizite allein im Schienenpersonennahverkehr der DB von 1,8 Mrd. DM im Jahre 1970 auf 4,5 Mrd. im Jahre 1982 nicht uneingeschränkt gelten. Vielmehr muß auch hier der Grundsatz der Begrenzung staatlicher Subventionen Anwendung finden. Das heißt, auch der gesamtwirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige ÖPNV der DB muß auf Dauer finanzierbar bleiben.

Auch außerhalb der Ballungsräume, wozu ganz überwiegend das Zonenrandgebiet zu rechnen ist, bleibt die DB präsent. Sie betreibt Nahverkehr auf der Schiene, mit dem Bus oder in einer Kombination von beiden. Bei der Verkehrsausgestaltung ist dem nachfragegerechteren und wirtschaftlicheren Verkehrsmittel der Vorzug zu geben. Eine Entscheidung hierüber kann nur nach Prüfung des Einzelfalles getroffen werden.

Es ist Aufgabe des Vorstands der DB, Umstellungsmaßnahmen durch

— entsprechende Tarif- und Fahrplangestaltung,

— Sicherstellung der Übergangsmöglichkeit Schiene/Straße und der Gepäckbeförderung zu unterstützen.

16.2 Verkehrsverbünde sind die organisatorisch und finanziell aufwendigste Kooperationsform mit einem Netz, einem Fahrplan, einem Fahrausweis und einem einheitlichen Tarif. Die Bildung von Verkehrsverbünden unter Einschluß des Schienenpersonenverkehrs und des Busdienstes der DB ist unternehmens- und verkehrspolitisch nur dann vertretbar, wenn eine Reihe von Voraussetzungen vorliegen:

- Ein hohes Verkehrsaufkommen auf vorhandenen, dichten Netzen verschiedener Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen,
- ein gewichtiger Umsteigeverkehr,
- die Beteiligung darf das Wirtschaftsergebnis der DB nicht verschlechtern; die „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“ vom 23. November 1983 sind dabei zu beachten.

Die genannten Voraussetzungen liegen nach Auffassung der Bundesregierung nur noch in den Verkehrsballungsräumen Nürnberg, Rhein-Neckar und Rhein-Sieg vor; dort sind die Vorbereitungsarbeiten zur Bildung eines Verkehrsverbundes im Gange.

Für alle anderen Räume — auch für den Raum Wolfsburg – Braunschweig – Salzgitter – Wolfenbüttel — kommen nur die Kooperationsformen Tarif- und Verkehrsgemeinschaft in Frage.

16.3 Um neue Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Angebots und zur wirtschaftlicheren Gestaltung des ÖPNV unter Beteiligung der DB auch im Zonenrandgebiet zu finden, fördert der Bundesminister für Verkehr ein ÖPNV-Modellvorhaben im Raum Wunsiedel (vgl. Ziffer 20).

Bundesfernstraßen

17. Bauprogramm

17.1 Der Bundesfernstraßenbau wurde auf der Grundlage des Bauprogramms (3. Fünfjahresplan) weitergeführt. Anfang der 80er Jahre gingen die Ansätze für den Bundesfernstraßenbau deutlich zurück. Davon war, ebenso wie im gesamten Bundesgebiet, auch der Baufortschritt im Zonenrandgebiet betroffen. Diese negative Entwicklung wurde im Jahre 1983 gestoppt und mit dem Haushalt 1984 sowie dem Entwurf zum Bundeshaushalt 1985 wiederum in eine positive Entwicklung überführt. Zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen im Jahr 1984 in Höhe von 150 Mio. DM, denen im Entwurf zum Bundeshaushalt 1985 eine entsprechende Erhöhung der Ansätze für Investitionen folgte, sollen dazu beitragen, den Baufortschritt wirtschaftlicher zu gestalten sowie dringend benötigte Anschlußvorhaben zu vergeben. Die dadurch ermöglichten Ver-

besserungen schlagen sich auch in den Tabellen 6 und 7 nieder.

17.2 Eine Übersicht über die in den Jahren 1982 und 1983 fertiggestellten sowie Ende 1983 in Bau befindlichen Maßnahmen enthält Tabelle 6.

17.3 Eine Übersicht des Planungsstandes der vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen genannten Straßenbauvorhaben (siehe Drucksache 9/2175 und 10/1002) ist in Tabelle 7 dargestellt. Über die Ergebnisse kann erst im Jahre 1986 berichtet werden.

18. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Auf planerischem Gebiet wurde während des Berichtszeitraumes mit vorbereitenden Arbeiten für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans

und die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen begonnen. Die besondere Bedeutung des Zonenrandgebietes wird auch in den Bewertungskriterien ih-

ren Niederschlag finden. Zusätzlich zur regionalen Präferenzierung erhalten die Maßnahmen im Zonenrandgebiet einen weiteren Bonus.

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

19. GVFG-Finanzhilfen

19.1 Die Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, die der Bund den Ländern nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt, betrugen in den Jahren 1982/83 rd. 4,9 Mrd. DM.

Die Finanzhilfen des Bundes für Vorhaben im Zonenrandgebiet in den Jahren 1982/83 sind in Tabelle 8 dargestellt; eine nähere Aufschlüsselung zeigen die Tabelle 9 (kommunaler Straßenbau) und die Tabelle 10 (ÖPNV).

19.2 Im Rahmen der mehrjährigen Finanzplanung sind in den Zonenrandländern für die Jahre 1984 bis 1988 Investitionshilfen für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau in entsprechender Höhe vorgesehen.

19.3 Die Bundesregierung sieht in Übereinstimmung mit den Ländern in einem Übergang von der Linienkonzession zur Flächenkonzession keine Lösung für die Verkehrsprobleme im Zonenrandgebiet. Eine effiziente Verkehrsgestaltung auch au-

ßerhalb der Ballungsräume ist nicht nur über eine Neugestaltung der gesetzlichen Bestimmungen zu erreichen. Vielmehr zeigen die positiven Erfahrungen der vergangenen Jahre, daß auch künftig auf dem Wege der freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmer noch erhebliche Fortschritte erzielt werden können.

20. ÖPNV-Modellvorhaben Wunsiedel

Mit dem Ziel der Verbesserung des ÖPNV im Zonenrandgebiet hat sich der Bundesminister für Verkehr bereit erklärt, im Raum Wunsiedel ein ÖPNV-Modellvorhaben politisch und finanziell zu fördern. Die Arbeiten wurden aufgenommen. Der Probelauf soll im Herbst 1985 beginnen. Der Bundesminister für Verkehr finanziert die Untersuchung mit Mitteln für Forschungszwecke nach dem GVFG. Zur Abdeckung des versuchsbedingten Anlauftrisikos wird er Mittel für einen begrenzten Zeitraum und bis zu einer bestimmten Höhe bereitstellen, wenn der Freistaat Bayern oder der Landkreis die Gegenfinanzierung sicherstellt.

Bundeswasserstraßen

21. Investitionen im Wasserstraßennetz

21.1 Das Investitionsvolumen des Bundes für die Bundeswasserstraßen einschließlich seewärtiger Zufahrten lag in den Jahren 1982/83 bei 1 208 Mio. DM. Die Investitionsanteile des Zonenrandgebietes und die Ausgaben im Berichtszeitraum sind in Tabelle 11 dargestellt.

Um die Funktionsfähigkeit des Wasserstraßennetzes aufrecht zu erhalten, haben Substanzerhaltungsmaßnahmen weiterhin Priorität. Daneben werden die z. Z. laufenden Neu- und Ausbauvorhaben planmäßig weitergeführt.

21.2 Im Berichtszeitraum haben sich folgende Baufortschritte ergeben:

- Das Anpassungs- und Sicherungsprogramm am Nord-Ostsee-Kanal wurde fortgesetzt; mit dem Ersatzbau der Hochbrücke Grünenthal ist 1982 begonnen worden.

- Das Sicherungsprogramm am Elbe-Lübeck-Kanal war bis Ende 1983 zu rd. 35 v. H. abgewickelt.
- Die Abwicklungs- und Restarbeiten am Elbe-Seitenkanal wurden weitergeführt, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen.
- Die Arbeiten des Mittellandkanalausbaues (einschließlich Stichkanäle) wurden ebenfalls fortgeführt und waren bis Ende 1983
 - auf der Oststrecke Rügen-Anderten zu rd. 56 v. H.
 - auf der Weststrecke (westlich Anderten) zu knapp 50 v. H. abgewickelt.
- Mit dem Kabinettschluß vom 2. Februar 1983 zum Weiterbau des Main-Donau-Kanals und mit der Rücknahme der Haushaltskürzungen für dieses Bauvorhaben wurden richtungsweisende Entscheidungen für die zügige Fertigstellung

dieses für das bayerische Zonenrandgebiet wichtigen Projekts getroffen. Der Baufortschritt verläuft seitdem planmäßig.

22. Öffnung von Unterwegshäfen zwischen Hamburg und der CSSR

Die vom innerdeutschen Ausschuß angeregte Öffnung der Unterwegshäfen zwischen Hamburg und der CSSR betrifft vor allem die Häfen am Elbe-Seitenkanal. Tschechoslowakischen Schiffen ist das Befahren der Elbe bis Hamburg, des Elbe-Lübeck-

Kanals und des Mittellandkanals bis Braunschweig gestattet.

Die Öffnung des gesamten Binnenwasserstraßennetzes für tschechoslowakische Schiffe hat den Abschluß eines Binnenschiffahrtsvertrages mit der CSSR zur Voraussetzung. Verhandlungen über einen derartigen Vertrag werden seit Jahren geführt. Es liegt ein Vertragsentwurf vor, dessen Inhalt weitgehend abgestimmt ist. Wenn die CSSR der vollen materiell-rechtlichen Einbeziehung der Wasserstraßen in Berlin (West) in den Vertrag zustimmt, ist eine Unterzeichnung möglich.

Vergabe von Aufträgen an Zonenrand-Bewerber

23. Vergabevolumen

Das Vergabevolumen in den Jahren 1982 und 1983 für das Bundesgebiet stellt sie wie folgt dar:

Deutsche Bundesbahn	12 165 Mio. DM
Bundesfernstraßen:	8 015 Mio. DM
Bundeswasserstraßen:	1 735 Mio. DM.

Im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr wurden 1982 und 1983 Aufträge in Höhe von 2 547 Mio. DM (siehe Tabelle 12) an Zonenrand-Bewerber erteilt.

24. Bevorzugten-Richtlinien der Bundesregierung

Der Wert der Aufträge, die durch Anwendung der Mehrpreisstaffeln oder der Eintrittsmöglichkeit nach den „Richtlinien der Bundesregierung für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und Berlin (West)“ sowie den Richtlinien für sonstige Bewerber (Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge etc.) erteilt wurden, beträgt 42 Mio. DM.

Die gesamte, aber nicht quantifizierbare Wirkung der Bevorzugten-Richtlinien für das Zonenrandgebiet auf die Auftragserteilung dürfte erheblich höher liegen, als aus diesen Zahlen abgeleitet werden kann; denn bei Ausschreibungen im Zonenrandgebiet beteiligen sich wegen der Zonenrand-Richtlinien von vornherein nur wenige 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 dadurch die Zonenrand-Richtlinien weniger zum Tragen kommen. Denkbar wäre

auch, daß die Staffelsätze zu niedrig sind, um für die Firmen aus dem Zonenrandgebiet Anlaß zu bieten, sich in größerem Umfang am Wettbewerb außerhalb ihres Gebietes zu beteiligen.

25. Auftragsvergabe bei DB-Neu- und Ausbaustrecken

Die Vergaben von Bauleistungen zur Realisierung der Neu- und Ausbaustrecken der DB erfolgen nach den Grundsätzen der VOB unter Beachtung des § 50 Bundesbahngesetz, nach den „Richtlinien der Bundesregierung für die bevorzugte Berücksichtigung von Personen und Unternehmen aus dem Zonenrandgebiet und Berlin (West)“ und dem Bemühen, Unteraufträge an kleinere und mittlere Unternehmen in dem Umfange zu vergeben, wie dies mit der vertragsgemäßen Ausführung der Leistung vereinbart werden kann.

Von der 327 km langen Neubaustrecke Hannover-Würzburg führen im

- Abschnitt Hannover-Kassel rd. 110 km = 34 v. H.
- Abschnitt Kassel-Fulda rd. 90 km = 27 v. H.
- Abschnitt Fulda-Würzburg rd. 33 km = 10 v. H.

zusammen rd. 233 km = 71 v. H. durch das Zonenrandgebiet.

Die DB hat bisher überwiegend die aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht weiter in Einzelteile teilbaren, den „kritischen Weg“ des Bauzeitplans bestimmende Großprojekte zur Ausschreibung gebracht. Dies könnte ein Grund für die bisher relativ geringe Beteiligung von Anbietern aus dem Zonenrandgebiet im Wettbewerb sein.

Nach einer 1983 durchgeführten Untersuchung der DB auf einem im Bau befindlichen rd. 100 km langen Abschnitt der Neubaustrecke Hannover — Würzburg partizipieren mittelständische Unternehmen, die fast ausschließlich aus der Region stammen, durch direkte und indirekte Vergaben (Subunternehmer, Lieferanten, Servicebetriebe) zu 48 v. H. an den Investitionen.

Tabelle 1

**Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke
in den Jahren 1982 und 1983**

Zonenrandgebiet des Bundeslandes	Zahl der Baumaßnahmen im Zonenrand- gebiet	Gesamtkosten im Zonenrandgebiet	Ausgaben in den Jahren 1982 und 1983	
			im Zonen- randgebiet	insgesamt im jeweiligen Bundesland
		— Mio. DM —	— Mio. DM —	— Mio. DM —
	1	2	3	4
Schleswig-Holstein ...	fertig	4	4,5	4,5
	in Bau	1	4,7	44,7
Niedersachsen	fertig	7	7,9	12,6
	in Bau	4	10,0	11,6
Hessen	fertig	5	10,5	16,5
	in Bau	2	1,5	2,0
Bayern	fertig	4	2,9	11,8
	in Bau	4	1,2	10,1
Zonenrandgebiet insgesamt	fertig	20	25,8	45,4
	in Bau	11	17,4	68,4
Summe	31	239,8	43,2	113,8

Tabelle 2

**Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke
in den Jahren 1982 und 1983**
— Einzelangaben —

Ort Bezeichnung (Inbetriebnahme)	DB-Strecke	km	Straße	Gesamt- aus- gaben Mio. DM	Aus- gaben in 1982 und 1983 Mio. DM	Anteil des Bundes und der DB Mio. DM
1	2	3	4	5	6	7
Schleswig-Holstein						
Buchholz II (1983)	Lübeck-Büchen	16,677	Gemeinde- straße	0,1	0,1	0,1
Buchholz (1985)	Lübeck-Büchen	16,839	B 207	6,2	4,7	4,7
Roseburg I (1982)	Lübeck-Büchen	40,610	Gemeinde- straße	2,4	2,4	1,5
Dreckmann (1983)	Lübeck-Hamburg	28,612	Gemeinde- straße	0,4	0,4	0,4
Schuby (1983)	Neumünster-Flensburg	136,790	Gemeinde- straße	1,6	1,6	1,6
			<i>Summe</i>	10,7	9,2	8,3
Niedersachsen						
Bevensen (1982)	Uelzen-Hamburg	106,046	Gemeinde- straße	7,4	0,5	0,5
Bruchtorf (1984)	Uelzen-Hamburg	112,940	Gemeinde- straße	4,3	3,4	2,4
Bienenbüttel (1982)	Uelzen-Hamburg	117,545	Gemeinde- straße	5,6	2,3	1,9
Deutsch Evern (1984)	Uelzen-Hamburg	125,875	Gemeinde- straße	4,3	2,0	1,6
Bardowick (1985)	Uelzen-Hamburg	137,328	Gemeinde- straße	9,5	3,4	2,2
Peine (1980)	Hannover- Braunschweig	35,093	L 412	16,4	0,1	0,1
Hildesheim (1981)	Hildesheim-Goslar	42,784 43,496 43,712	Goslarsche Str. Feldstraße Marienburger Straße	65,7	1,1	1,1
Wolfenbüttel (1985)	Braunschweig- Bad Harzburg	13,280	L 630	9,7	2,2	2,2
Braunschweig (1983)	Celle-Braunschweig- Gliesmarode	53,228	Guntherstraße	5,8	0,3	0,3
Kragenhof (1983)	Hannover-Kassel	155,265	Gemeinde- straße	3,6	1,0	1,0
Speele (1982)	Hannover-Kassel	151,450	Gemeinde- straße	7,0	1,6	1,6
			<i>Summe</i>	139,3	17,9	14,9

noch Tabelle 2

Ort Bezeichnung (Inbetriebnahme)	DB-Strecke	km	Straße	Gesamt- aus- gaben Mio. DM	Aus- gaben in 1982 und 1983 Mio. DM	Anteil des Bundes und der DB Mio. DM
1	2	3	4	5	6	7
Hessen						
Rothenkirchen (1983)	Frankfurt/M.- Göttingen	134,045	L 3169	6,5	1,3	1,3
Lamerden (1983)	Warburg-Kassel	306,715	L 3210	8,8	1,0	1,0
Hofgeismar (1984)	Warburg-Kassel	318,714	B 83	12,0	1,5	1,5
Mönchehof (1983)	Warburg-Kassel	333,535	Gemeinde- straße	6,6	1,3	1,3
Grifte (1983)	Kassel-Frankfurt/M.	16,616	L 3221	6,6	2,3	1,7
Altmorschen (1984)	Obersuhl-Gunters- hausen	228,401	L 3225	9,9	3,0	3,0
Heinebach (1982)	Obersuhl-Gunters- hausen	223,738 224,020	Gemeinde- straße	5,7	1,6	1,6
			<i>Summe</i>	56,1	12,0	11,4
Bayern						
Neubäu (1982)	Schwandorf-Furth i. W.	27,583	Gemeinde- straße	1,9	0,5	0,5
Ebelsbach-Eltmann (1983)	Bamberg-Rottendorf	19,557	B 26	9,0	1,2	1,2
Schonungen (1983)	Bamberg-Rottendorf	49,503	Gemeinde- straße	4,7	1,1	1,1
Ebensfeld (1980)	Bamberg-Hof	19,636 20,073	Gemeinde- straße	3,1	0,1	0,1
Kulmbach (1984)	Bamberg-Hof	59,312	Gemeinde- straße	2,2	0,2	0,2
Staffelstein (1985)	Bamberg-Hof	25,116	Gemeinde- straße	7,1	0,5	0,5
Seußlen (1984)	Nürnberg-Schirnding	131,676	Gemeinde- straße	1,4	0,4	0,4
Marktleuthen (1985)	Weiden-Oberkotzau	67,874	Gemeinde- straße	4,3	0,1	0,1
			<i>Summe</i>	33,7	4,1	4,1

Tabelle 3

Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB ¹⁾
in den Jahren 1982 und 1983

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten im Zonenrandgebiet	Ausgaben in den Jahren 1982 und 1983	
			im Zonenrandgebiet	im Bundesland
		Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
		1	2	3
Schleswig-Holstein	fertig	70,9	45,7	80,6
	in Bau	118,6	61,7	68,7
Niedersachsen	fertig	124,9	98,1	570,2
	in Bau	52,1	24,6	81,8
Hessen	fertig	116,6	65,8	226,3
	in Bau	117,4	27,7	52,4
Bayern	fertig	159,6	82,5	516,1
	in Bau	49,7	18,9	115,1
Zonenrandgebiet insgesamt	fertig	472,0	292,1	1 393,2
	in Bau	337,8	132,9	318,0
Summe		809,8	425,0	1 711,2

¹⁾ in den Bereichen Oberbau, Hochbau, Brücken, Signalanlagen

Im gesamten Bundesgebiet wurden 1982 und 1983 zusammen rd. 4 500 Mio. DM für sonstige bedeutsame Vorhaben ausgegeben.

Tabelle 4

Neubaustrecken (NBS) ¹⁾
und Ausbaustrecken (ABS)
— Ausgaben 1982 und 1983 —

Zonenrandgebiet des Bundeslandes		Gesamtkosten im Zonenrandgebiet (Preisstand 1982) Mio. DM	Ausgaben in 1982 und 1983 — Mio. DM —	
			im Zonenrandgebiet	im Bundesland
		1	2	3
Schleswig-Holstein	NBS	—	—	—
	ABS	560	0,5	0,5
Niedersachsen	NBS	2 943	168,7	168,7
	ABS	1 920	21,5	210,0
Hessen	NBS	5 053	483,7	483,7
	ABS	—	—	—
Bayern	NBS	66	34,5	356,0
	ABS	—	—	43,0
Zonenrandgebiet insgesamt	NBS	8 062	686,9	1 008,4
	ABS	2 480	22,0	295,0
Summe		10 542	708,9	1 303,4

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

1982 und 1983 wurden im Bundesgebiet insgesamt 1 758,5 Mio. DM für Neu- und Ausbaustrecken investiert.

Tabelle 5

**Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busverkehr bzw.
dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes
in den Jahren 1982 und 1983**

Lfd. Nr.	DB-Strecke	Bundes- land	Zeitpunkt der Entscheidung durch BMV	Art der Maßnahmen				Zeitpunkt der Durchführung
				dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes		dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes		
				von ... bis ...	km	von ... bis ...	km	
	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Herzberg (Harz)- Rhumspringe	Nieder- sachsen	20. 10. 1981	Herzberg- Rhumspringe	9	Passau- Freyung Eutin- Neustadt	50 15	1. 2. 1982
2	Passau- Freyung	Bayern	20. 10. 1981					3. 5. 1982
3	Eutin- Neustadt	Schleswig- Holstein	20. 10. 1981					23. 5. 1982
4	Kulmbach- Dressenfeld	Bayern	13. 8. 1982	Thurnau- Dressenfeld	10			31. 12. 1982
5	Celle-Gifhorn Stadt	Nieder- sachsen	13. 8. 1982	Müden- Dieckhorst- Gifhorn Stadt	18			1. 3. 1983
6	Treysa- Malsfeld	Hessen	13. 8. 1982	Homburg- Malsfeld	19			15. 3. 1983

Tabelle 6

**Fertiggestellte Bundesfernstraßen in den Jahren 1982 und 1983
sowie Ende 1983 im Bau befindliche Bundesfernstraßen**

I. Bundesfernstraßen

lfd. Nr.	Nr. der Bundesstraße	Bezeichnung der Maßnahme im Zonenrandgebiet	Baukosten	Ausgaben 1982/83
			— Mio. DM — (ohne Grunderwerb)	
1	2	3	4	5
		Schleswig-Holstein		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
1	B 76	Verlegung Elmschenhagen-Raisdorf	55,0	23,2
2	B 200	Verlegung zwischen A 7 und B 76 bei Flensburg	40,1	18,5
3	B 207	Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz (1. Teilstrecke)	21,8 ¹⁾	11,6 ¹⁾
4	B 430	Ortsumgehung Hohenwestedt	14,0	5,8
		<i>b) im Bau</i>		
5	B 75	Verlegung Kücknitz-Travemünde	59,0	7,9
6	B 76	Verlegung Blickstedt-Kiel (einschl. Kanalübergang)	155,3	38,1
7	B 207	Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz (2. Teilstrecke)	21,8 ¹⁾	11,6 ¹⁾
8	B 430	Ausbau Umgehung Schenefeld-Ortsumgehung Hohenwestedt	5,1	2,1
		Niedersachsen		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
9	B 6n	Goslar-Bad Harzburg (1. Teilstrecke)	61,5 ²⁾ (14,7)	8,9 ²⁾
		<i>b) im Bau</i>		
10	B 4/B 209	Ortsumgehung Lüneburg	68,0	12,3
11	B 6n	Goslar-Bad Harzburg (2. Teilstrecke)	61,5 ²⁾	8,9 ²⁾
12	B 188	Gifhorn-Wolfsburg (Einzelmaßnahmen)	8,9	3,5
13	B 216	Ausbau Lüneburg-Dahlenburg	16,0	4,0
14	B 446	Ortsumgehung Seeburg	15,9	1,5
		Hessen		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
15	B 62	Verlegung bei Friedewald	13,5	1,4
		<i>b) im Bau</i>		
16	B 7	Ausbau zwischen Calden und Espenau	12,8	0,9

¹⁾ Kostenangaben für Gesamtstrecke (Maßnahmen 3 und 7)²⁾ Kostenangaben für Gesamtstrecke (Maßnahmen 9 und 11)

noch Tabelle 6

lfd. Nr.	Nr. der Bundesstraße	Bezeichnung der Maßnahme im Zonenrandgebiet	Baukosten	Ausgaben 1982/83
			— Mio. DM — (ohne Grunderwerb)	
1	2	3	4	5
17	B 27	Ausbau Bad Sooden-Allendorf	6,7	1,6
18	B 27	Ausbau Bad Sooden-Allendorf/Kleinvach	11,6	4,5
19	B 27	Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und Bebra/Blankenheim	13,2	5,4
20	B 27	Verlegung bei Hünfeld	19,7	7,6
21	B 62	Ausbau in Bad Hersfeld, Bauabschnitt Obersberg	7,9	1,7
Bayern				
<i>a) fertiggestellt</i>				
22	B 4	Verlegung in Coburg	27,0	1,1
23	B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach, 1. Fahrbahn	35,7	11,0
24	B 4	Verlegung bei Breitengüßbach	17,4	0,2
25	B 12	Ausbau Passau-Straßkirchen	23,4	0,2
26	B 19	Ausbau Bad Neustadt/Saale bis Heustreu	4,4	2,8
27	B 19	Ausbau südlich Bad Neustadt/Saale	3,8	1,2
28	B 20	Verlegung Chammünster-Kothmaißling	22,6	8,7
29	B 20	Verlegung Kothmaißling-Furth i. W. (Grenze CSSR) (Teilstrecken)	40,6	7,9
30	B 26	Verlegung bei Arnstein-Stettbach	14,2	6,2
31	B 26	Ausbau in Schweinfurt	3,8	2,1
32	B 85	Verlegung bei Ziegelhütten	8,6	2,3
33	B 85	Ortsumgehung Patraching, 1. Bauabschnitt	15,0	14,8
34	B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Stelzlhof	36,1	0,1
35	B 173	Verlegung bei Staffelstein	44,0	16,8
36	B 279	Verlegung südlich Königshofen	5,5	0,2
37	B 289	Verlegung bei Schwarzenbach/Saale	6,0	1,0
38	B 289	Verlegung bei Schwarzach	3,5	1,1
39	B 299	Verlegung bei Reuth	8,0	4,8
40	B 303	Verlegung zwischen Seußen und Schirnding	17,9	3,3
41	B 303	Verlegung bei Dietersdorf	10,1	3,5
42	B 303	Ausbau von der B 19 bis Schweinfurt	18,8	1,3
43	B 470	Verlegung bei Pressath	16,2	1,5
<i>b) im Bau</i>				
44	B 4	Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach, 2. Fahrbahn	35,7	11,0

noch Tabelle 6

lfd. Nr.	Nr. der Bundesstraße	Bezeichnung der Maßnahme im Zonenrandgebiet	Baukosten	Ausgaben 1982/83
			— Mio. DM — (ohne Grunderwerb)	
1	2	3	4	5
45	B 4	Ausbau Coburg/Süd-Niederfüllbach	8,0	4,2
46	B 8	Ausbau westlich Passau	20,0	2,8
47	B 11	Ortsumgehung Zwiesel	19,5	1,6
48	B 12	Ortsumgehung Röhrnbach	11,0	0,4
49	B 15	Ortsumgehung Tirschenreuth	6,5	2,8
50	B 16	Verlegung Wenzelbach-Hauzendorf	25,0	6,4
51	B 19	Verlegung bei Niederlauer	3,9	2,8
52	B 20	Verlegung Kothmaißling-Furth i. W. (Grenze CSSR) (Teilstrecken)	40,6	7,9
53	B 22	Verlegung nördlich Schönthal	10,5	2,1
54	B 22	Ausbau Unterneuses-Bamberg	3,0	2,4
55	B 279	Ortsumgehung Brendlorenzen	9,1	2,0
56	B 287	Ortsumgehung Fuchsstadt	3,5	0,9
57	B 303	Ortsumgehung Gestungshausen	4,8	1,5

noch Tabelle 6

II. Bundesautobahnen

lfd. Nr.	Nr. der BAB	Bezeichnung der Maßnahme *)	Baukosten	Ausgaben 1982/83
			— Mio. DM — (ohne Grunderwerb)	
1	2	3	4	5
		Schleswig-Holstein		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
58	A 24	Hamburg-Berlin Stemwarde-Gudow (Grenze) 40,5 km	217,6	112,2
		<i>b) in Bau</i>		
59	A 1	Hamburg-Lübeck Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Landesgrenze Schleswig-Holstein/Han- sestadt Hamburg und dem Dreieck Bad Schwartau incl. Abzweig Lübeck/Siems 57,0 km	428,9	24,7
		<i>Bemerkung:</i> Ausbau der A 1 auf 51,5 km langem Streckenabschnitt bereits fertiggestellt. Die restlichen Teilabschnitte sind in Bau und sollen voraussichtlich 1985 fer- tiggestellt werden.		
		Niedersachsen		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
60	A 39	Wolfsburg-Salzgitter Wolfsburg/Mörse-Wolfsburg/Königslut- ter 9,2 km	71,2	18,8
61	A 395	Braunschweig-Bad Harzburg Wolfenbüttel/West-Adersheim (südlich L 495) 1,8 km	15,0	11,4
		<i>b) in Bau</i>		
62	A 2	Hannover-Helmstedt Anbau von Standstreifen zwischen Kreuz Hannover/Ost bis Helmstedt (Grenze) 84,0 km	346,8	14,5
63	A 7	Hannover-Kassel Anbau von Standstreifen zwischen der Anschlußstelle Northeim/Nord bis Göt- tingen 29,0 km	160,5	21,3
		<i>Bemerkung:</i> Die Grunderneuerung der Betriebs- strecken im Zuge der A 2 und A 7 mit gleichzeitiger Verbreiterung und teil- weisem Ausbau auf sechs Fahrstreifen wurde und wird programmgemäß fort- gesetzt.		
64	A 250	Hamburg-Lüneburg Maschen (A 1)-Scharmbeck (L 217n) 9,5 km	59,2	1,4
65	A 391	Westumgehung Braunschweig BS/Bienrode (A 2)-südlich B 214 4,4 km	127,5	17,8

*) 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	Ausgaben 1982/83
			— Mio. DM — (ohne Grunderwerb)	
1	2	3	4	5
		Hessen:		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
66	A 66	Frankfurt/M.-Fulda Westlich Rothenbergen-Westspange Gelnhausen 6,8 km	66,5	17,4
67		Hanau/West-Erlensee 6,0 km	53,8	26,0
		<i>b) in Bau</i>		
68	A 4	Bad Hersfeld-Eisenach Herleshausen-Grenze 1,4 km	8,9	1,8
69	A 7	Kassel-Bad Hersfeld Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Landesgrenze Niedersachsen/Hessen und der Anschlußstelle Kassel/Mitte so- wie zwischen dem Autobahnkreuz Kas- sel und dem Anschlußdreieck Hatten- bach 65,9 km	478,6	53,6
70	A 66	Frankfurt/M.-Fulda Westlich Hoechst-westlich Salmünster 11,4 km	108,5	25,4
		Bayern		
		<i>a) fertiggestellt</i>		
71	A 3	Regensburg-Passau Passau/Süd-Suben (Grenze) 16,4 km	165,3	47,6
72	A 73	Bamberg-Nürnberg Hirschaid-Forchheim/Nord 12,0 km	61,2	38,1
73	A 93	Regensburg-Hof Windischeschenbach-Falkenberg (1. Fahrbahn) 6,9 km	27,0	4,7
74		Regensburg/Nord-Regenstauf 9,1 km	71,1	33,2
		<i>b) in Bau</i>		
75	A 3	Regensburg-Passau Straubing-Deggendorf 28,3 km	215,5	72,9
76	A 73	Bamberg-Nürnberg Bamberg/Süd-Hirschaid 6,5 km	58,3	4,8
77	A 92	München-Deggendorf Moosburg-Landshut/Ost 20,6 km	160,0	49,0
78	A 93	Regensburg-Hof Pfreimd (A 6)-Weiden/Süd 19,0 km	133,6	9,0
79	A 93	Regensburg-Wolnzach Pentling-Bachl 24,5 km	102,2	29,1
80		Bachl-Elsendorf 16,1 km	66,9	9,3

*) 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

**Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr zu
ausgewählten Bundesfernstraßenbaumaßnahmen**

Maßnahmen		Stand der Planung
Schleswig-Holstein		
A 25	Verlängerung bei Geesthacht	Dieser Streckenabschnitt befindet sich in der Planfeststellung. Mit dem Bau der 1. Fahrbahn soll 1985 begonnen werden. Diese Maßnahme wurde im Haushalt 1985 neu eingestellt.
A 210	Rendsburg-Kiel	Diese Maßnahme befindet sich z. Z. in der Planfeststellung.
B 76	bei Gettdorf, in Kiel und bei Preetz	Gettdorf: Vorplanung Kiel: z. T. fertig, z. T. in Bau, z. T. in Planung Preetz: in Planung
B 404	Kiel-Bad Segeberg	Der Bedarfsplaninhalt (Erweiterung auf 4 Fahrstreifen) wird im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes überprüft (neuer Bedarfsplan ab 1. Januar 1986).
Niedersachsen		
A 39	Braunschweig-Salzgitter-Wartjenstedt	Für die noch nicht ausgebaute Verkehrseinheit Leberstedt-Süd bis Wartjenstedt wird z. Z. das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.
A 250	Winsen-Lüneburg	Der Bedarfsplaninhalt ist unstrittig. Linienführung nach § 16 FStrG bestimmt. Im Planfeststellungsverfahren zeigte sich jedoch, daß eine vierstreifige Straße nach Maßgabe der bestimmten Trasse im Raum Bardowick nur schwer durchsetzbar ist. Gegenwärtig laufen daher Variantenuntersuchungen.
B 4	Wolfenbüttel-Harz	Als A 395 z. T. fertig, z. T. in Bau, z. T. in der Planfeststellung.
B 6/B 82	Anbindung des Harzrandgebietes an die A 7 bei Seesen	Der Bedarf für eine zweibahnige Verbindung des Harzrandgebietes mit der A 7 wird nicht mehr gesehen. Dementsprechend wurde bei der letzten Bedarfsplanüberprüfung im Jahre 1980 im Einvernehmen mit dem Lande Niedersachsen die A 36 aufgegeben. Die Alternativplanung enthält für die B 82 zwischen Goslar und der A 2 zweistreifige Umgehungsstraßen für die Orte Langelsheim und Astfeld sowie für die B 6 einen zweibahnigen Neubau zwischen Bad Harzburg (A 395) und der Ortsumgehung Goslar. Teile dieses Konzepts sind bereits fertig (A 395-L 518), die übrigen Teile befinden sich in der Planung.
B 209/B 404	Verbesserung der Verbindung von Lüneburg zur A 24	Der Bedarfsplan weist zwischen der B 216 östlich Lüneburg und der A 24 bei Kasseburg eine Reihe von Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen im Zuge der B 209 und B 404 aus, die letztlich eine Verbesserung der Anbindung des Raumes Lüneburg an die A 24 bewirken. Im Hinblick auf die unterschiedliche Dringlichkeit von Teilabschnitten (z. B. Lauenburg-Lüneburg [B 214] in Stufe II, Elbquerung bei Lauenburg in Baustufe Ib) können indessen Angaben zur Realisierung einer derartigen Verbindung derzeit nicht gemacht werden.
B 248	Braunschweig-Salzgitter (Bad)	Derzeit keine Planungsalternativen.

Maßnahmen		Stand der Planung
Hessen		
A 66	Frankfurt/M.-Fulda	Gesamtstrecke in Baustufe Ia, mit Ausnahme der 2. Fahrbahn zwischen Schlüchtern und Fulda. Fertig bis Ende 1983 waren die Abschnitte — Eschborn-Miquelallee in Frankfurt/M. — Kruppstraße in Frankfurt/M. bis östlich Gelnhausen — westlich bis östlich Salmünster Gebaut wird im Abschnitt zwischen östlich Gelnhausen und westlich Salmünster. Für den Abschnitt Salmünster-Schlüchtern läuft das Planfeststellungsverfahren. Baubeginn im 4. Fünfjahresplan (1986—1990) vorgesehen. Zwischen Schlüchtern und Fulda laufen z. Z. planerische Voruntersuchungen.
Bayern		
A 6	Amberg-Pfreimd	Planungsrechtlich noch nicht geklärt, daher bislang Finanzierungsfragen zurückgestellt.
A 70	Schweinfurt-Eltmann und Bamberg-Bayreuth	Die A 70 (Maintalautobahn) wird auch vom BMV als dringlich angesehen. Im einzelnen ist folgendes zu bemerken: — Abschnitt Schweinfurt-Knetzgau sowie Hallstadt-Kreuz Bamberg und Bamberg-Bayreuth einbahnig fertig — Abschnitt Knetzgau-Eltmann Baubeginn ist 1984 erfolgt. Fertigstellung voraussichtlich 1987 — Abschnitt Eltmann-Bamberg Baustufe Ia, Baubeginn 4. Fünfjahresplan (1986—1990) — Abschnitt Bamberg-Bayreuth, 2. Fahrbahn Baustufe Ib, Bauzeit nach 1990.
A 92	München-Deggendorf	Baubeginn 1984 für die Abschnitte: Freising/Ost-Moosburg (B 15); Landshut/Ost (B 15)-Wörth an der Isar; Wörth-Dingolfing (St 2111) Für den Abschnitt Dingolfing-Wallersdorf wird z. Z. das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.
A 93	Regensburg-Hof	Für den einbahnigen Abschnitt Falkenberg-Mitterteich ist ein Beginn im Jahre 1985 vorgesehen.
B 173/B 289	Frankenschnellweg	Breitengüßbach-Ebensfeld: zweibahnig in Bau (1984); Ebensfeld-Lichtenfels: zweibahnig in Verkehr; Südumgehung Lichtenfels: Baubeginn nach 1986; Lichtenfels-Untersiemau: Baubeginn nach 1990; Untersiemau-Coburg/Süd: 1. Fahrbahn fertig 2. Fahrbahn in Bau
B 16/B 20	Regensburg-Cham-Furth i.W.	Diese Strecke ist z. T. fertiggestellt bzw. in Bau und z. T. in der Planung.

Tabelle 8

**Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
der Gemeinden gemäß GVFG in den Jahren 1982 und 1983**

— Mio. DM —

Bundesland	Kommunaler Straßenbau		Öffentlicher Personennahverkehr		GVFG-Mittel im Zonen- randgebiet insgesamt (Sp. 2 + 4)
	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG	Maßnahmen im Zonenrand- gebiet	Gesamte Maßnahmen des Landes nach dem GVFG	Maßnahmen im Zonenrand- gebiet	
	1	2	3	4	
Schleswig-Holstein	113,2	79,4	44,1	20,0	99,4
Niedersachsen	295,0	105,0	160,6	10,5	115,5
Hessen	184,7	45,8	362,8	21,5	67,3
Bayern	422,6	120,3	395,5	7,9	128,2
Summe ...	1 015,5	350,5	963,0	59,9	410,4

Tabelle 9

**Kommunaler Straßenbau
— In Anspruch genommene Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1982 und 1983
nach kreisfreien Städten und Landkreisen —**

— Mio. DM —

Bundesland	Finanzhilfen im Zonenrandgebiet			Finanzhilfen in den jeweiligen Ländern
	in kreisfreien Städten	in Landkreisen und kreisangehörigen Gemeinden	Finanzhilfen im Zonenrandgebiet (Sp. 1 + 2)	
	1	2	3	
Schleswig-Holstein	23,8	55,6	79,4	113,2
Niedersachsen	7,1	97,9	105,0	295,0
Hessen	7,7	38,1	45,8	184,7
Bayern	23,0	97,3	120,3	422,6
Summe ...	61,6	288,9	350,5	1 015,5

Tabelle 10

ÖPNV-Maßnahmen
— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1982 und 1983 nach Verwendungsarten —
 — Mio. DM —

Bundesland	Stadtbahn- maßnah- men	Zentrale Omnibus- bahnhöfe	Park- and Ride- Anlagen	Omnibus- betriebs- höfe	Nicht- bundes- eigene Eisen- bahnen	Zuschüsse zu den Kosten der DB zu Bahnüber- gangsmaß- nahmen	Finanz- hilfen im Zonen- randgebiet (Sp. 1—6)	Gesamte Finanz- hilfen in den jeweiligen Ländern
	1	2	3	4	5	6	7	8
Schleswig-Holstein .	—	0,9	3,6	14,5	1,0	—	20,0	44,1
Niedersachsen	4,2	0,1	—	6,2	—	—	10,5	160,6
Hessen	21,2	0,1	—	0,2	—	—	21,5	362,8
Bayern	—	—	—	5,4	2,5	—	7,9	395,5
Summe ...	25,4	1,1	3,6	26,3	3,5	—	59,9	963,0

Tabelle 11

Wasserstraßeninvestitionen des Bundes
in den Jahren 1982 und 1983

Maßnahmen	Ausgaben im Zonenrandgebiet — Mio. DM —		Anteil des Zonen- rand- gebietes an den Gesamt- kosten der Maß- nahme
	1982	1983	v. H.
Nord-Ostsee-Kanal ...	17,5	18,3	70
Elbe-Lübeck-Kanal ...	2,3	3,2	100
Elbe-Seitenkanal	29,8	16,0	100
Mittellandkanal (Oststrecke)	9,1	21,6	90
Main-Donau-Kanal ...	4,0	5,3	5
Sonstige	10,0	12,0	100
Zonenrandgebiet insgesamt	72,7	76,4	

Tabelle 12

Vergabe an Bewerber im Zonenrandgebiet
in den Jahren 1982 und 1983

— Mio. DM —

Bundesland	Deutsche Bundes- bahn	Bundes- fern- straßen	Bundes- wasser- straßen
Schleswig-Holstein	81	198	80
Niedersachsen	1 022	193	22
Hessen	222	197	5
Bayern	179	312	36
Summe	1 504	900	143

