

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/2624 —

Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes
— Bericht 1984 des Bundesministers für Verkehr über die Jahre 1982 und 1983 —

A. Problem

Die Zukunft des von der Teilung Deutschlands hart getroffenen Zonenrandgebiets wird maßgeblich von seiner Verkehrserschließung bestimmt.

B. Lösung

Ein Rückzug der öffentlichen Verkehrsträger aus der Fläche darf nicht stattfinden. Vielmehr ist die Verkehrsbedienung attraktiver zu gestalten. Außerdem muß eine angemessene Verkehrsinfrastruktur vorgehalten werden. Dazu enthalten Beschlußempfehlungen und Bericht eine Reihe von Forderungen und Anregungen.

Im Ausschuß ohne Gegenstimmen bei einer Enthaltung angenommen

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 die Koordination ihrer Verkehrskonzeption im Zonenrandgebiet mit Verbesserungen im Berlin-Verkehr 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. Dazu gehört auch die Beachtung der besonderen Vorschriften über die bevorzugte Berücksichtigung von Bewerbern aus dem Zonenrandgebiet bei der Vergabe öffentlicher Aufträge.

Bonn, den 19. März 1986

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Reddemann	Stiegler	Dr. Kunz (Weiden)
Vorsitzender	Berichterstatter	

Bericht der Abgeordneten Stiegler und Dr. Kunz (Weiden)

I. Vorbemerkungen

Der Präsident des Deutschen Bundestages hat die Vorlage mit Schreiben vom 18. Januar 1985 gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen federführend sowie dem Ausschuß für Verkehr und dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau mitberatend überwiesen.

Vom Unterausschuß für Zonenrandförderung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen wurde der Bericht in den Sitzungen am 27. März 1985, 22. Mai 1985, 6. November 1985, 13. November 1985, 4. Dezember 1985, 29. Januar 1986 und 12. März 1986 beraten. Die abschließende Behandlung im Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen erfolgte in der Sitzung am 19. März 1986.

Die mitberatenden Ausschüsse haben sich in ihren Sitzungen am 27. Februar 1985 (Ausschuß für Verkehr) bzw. 17. April 1985 (Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau) mit dem Bericht befaßt und übereinstimmend beschlossen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen empfiehlt ebenfalls, den Bericht, der die Entwicklung in den Jahren 1982 und 1983 darstellt, zur Kenntnis zu nehmen. 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 Berichtsabschnitten Bezug genommen.

II. Grenzübergänge zur DDR

1. Die am 13. Oktober 1980 erfolgte Erhöhung des Mindestumtausches belastet nach wie vor den innerdeutschen Reiseverkehr. Der Ausschuß begrüßt die am 25. Juli 1984 erwirkten Erleichterungen im Reiseverkehr. Sie haben offensichtlich positive Auswirkungen.
2. Mit der gleichfalls am 25. Juli 1984 in Kraft getretenen Erweiterung der Aufenthaltsdauer für die Einreise in grenznahe Kreise der DDR und den anderen Erleichterungen und Verbesserungen im grenznahen Verkehr wurde einer seit längerem von der Bevölkerung des Zonenrandgebietes vorgetragenen und vom Ausschuß unterstützten Forderung entsprochen. Von den gebotenen Möglichkeiten wird auch Gebrauch gemacht.
3. Die Herstellung einer durchgehenden Autobahnverbindung in der DDR zur Grenzkontrollstelle Herleshausen hat sich bewährt. Der Ausschuß

erinnert aber an sein in früheren Berichten schon vorgetragenes Anliegen, das über unbewohntes DDR-Gebiet verlaufende Teilstück der A 4 zwischen Obersuhl und Wommen als letzte noch bestehende Lücke zu schließen, um dadurch einen 18 km langen Umweg zu vermeiden. Dies dürfte auch im Interesse des aus der DDR stammenden Lkw-Verkehrs liegen.

4. Der Ausschuß gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die dem Bau einer Stichstraße von der Autobahn Berlin-Hamburg nach Niedersachsen entgegenstehenden Schwierigkeiten und Hindernisse in Verhandlungen mit der Regierung der DDR vielleicht in Zukunft doch ausgeräumt werden können. Hiermit würde ein neuer Grenzübergang geschaffen, der mit der wesentlichen Verkürzung der Verbindung nach Berlin das niedersächsische Wendland aus seiner verkehrlichen Isolierung befreien würde.
5. Die DDR sperrt sich bisher gegen eine Einreise mit Zweirädern. Die Zulassung motorisierter und nichtmotorisierter Zweiräder würde gerade jungen Menschen aus dem Zonenrandgebiet einen Besuch in der DDR erleichtern. Der Ausschuß geht davon aus, daß die Bundesregierung weiterhin versucht, hier eine entsprechende Änderung der Haltung der DDR zu erreichen.
6. Aus dem Zonenrandgebiet werden ständig Bitten vorgetragen, die auf eine Öffnung weiterer Grenzübergänge, insbesondere für den regionalen Verkehr abzielen. Diese Wünsche sind verständlich. Zusätzliche Übergänge würden die Folgen der Grenzziehung für das Zonenrandgebiet vermindern und sich positiv auf die Verkehrserschließung des Grenzraumes auswirken. Auch der für diesen Raum wichtige Fremdenverkehr würde davon profitieren.

Im einzelnen werden in diesem Zusammenhang folgende Wünsche nach weiteren Übergängen vorgebracht:

Lübeck-Selmsdorf (DDR)

Zusätzlicher Straßenübergang für Mülltransporte zur DDR-Deponie Schönberg bei Lübeck-Schlutup

Ratzeburg-Gadebusch (DDR)
B 208

Dannenberg-Dömitz (DDR)
B 191 (auch im Zusammenhang mit dem Bau einer Stichstraße zur Nordautobahn)

Brome (Kr. Gifhorn)-Mellin (DDR)
B 248

Mattierzoll (Kr. Wolfenbüttel)-Hessen (DDR)
Landstraße

Bad Harzburg-Stapelburg (DDR)
Landstraße

Witzenhausen–Arenshausen (DDR)
Landstraße

Wanfried–Wendehausen (DDR)
Landstraße

Philippsthal–Vacha (DDR)
Landstraße

Rasdorf (Kr. Fulda)–Geisa (DDR)
B 84

Thann (Rhön)–Kaltennordheim (DDR)
Landstraße

Mellrichstadt–Meinigen (DDR)
Eisenbahnübergang für die Strecke Stuttgart–
Berlin

Neustadt b. Coburg–Sonneberg (DDR)
Landstraße und Eisenbahn

Ludwigsstadt–Probstzella (DDR)
B 85

Töpen–Blosenberg (DDR)
B 173 im Zuge der Autobahn Hof–Plauen

Der Übergang an der Eisenbahnstrecke Walkenried–Ellrich sollte auch für den Personenverkehr geöffnet werden. Auf den Straßenübergängen Eußenhausen–Meinigen und Rottenbach–Eisfeld ist die Zulassung des Lkw-Verkehrs anzustreben.

III. Grenzübergänge zur ČSSR

1. Der Ausschuß verweist auf die Beschlüsse des Deutschen Bundestages vom 2. Dezember 1982 und 5. April 1984 sowie die dazu gehörenden Berichte (Drucksachen 9/2175, 10/1002), in welchen die Öffnung weiterer Grenzübergänge zur ČSSR gefordert wird. Er erinnert in diesem Zusammenhang besonders an die Straßenverbindung Waldsassen–Eger, die nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personenverkehr geöffnet werden sollte.
2. Die Eisenbahnstrecke Bayerisch-Eisenstein-Plattling könnte durch eine Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der Strecke Bayerisch-Eisenstein–Klattau zusätzlich belebt werden. Dies würde auch positive Wirkungen für die gesamte Region haben.
3. Der Ausschuß erneuert die Forderung, in Verhandlungen mit der Regierung der ČSSR eine Verbesserung der nach wie vor unbefriedigenden Grenzformalitäten anzustreben. Die Möglichkeit, als Tourist mit Tagesvisum die ČSSR bis nach Prag hin zu besuchen, würde die Attraktivität der Fremdenverkehrsorte im Grenzgebiet steigern.

IV. Verkehrspolitische Zielsetzung

Bei der Darstellung der verkehrspolitischen Zielsetzung verweist die Bundesregierung darauf, daß diese Zielsetzung nicht losgelöst von dem generellen Wirtschaftlichkeitsgebot betrachtet werden könne, unter dem alle Maßnahmen stehen, die zur Verausgabung von Haushaltsmitteln führen. Dieser all-

gemein anerkannte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit der Verwaltung kann jedoch nicht dazu verwendet werden, aus deutschlandpolitischen Gründen notwendige Maßnahmen der Zonenrandförderung und der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu unterlassen. Die politische Zielsetzung kann es gebieten, auch eine im engen Sinne unwirtschaftliche Verkehrsbedienung aufrechtzuerhalten.

V. Eisenbahnen

1. Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene im Zonenrandgebiet beschäftigt die Öffentlichkeit und die Beratungen im Ausschuß in immer stärkerem Maße. Der Abschnitt „Eisenbahnen“ nimmt auch über die Hälfte des Berichts der Bundesregierung ein. Die Information des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen über beabsichtigte Umstellungs- und Stilligungsmaßnahmen hat sich inzwischen eingespielt.
2. Der Ausschuß und sein Unterausschuß für Zonenrandförderung sahen sich in den letzten beiden Jahren veranlaßt, einigen beabsichtigten Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn zu widersprechen.
3. Bei der Beurteilung der zur Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes notwendigen Maßnahmen geht der Ausschuß nach wie vor vom Vorrang des Zonenrandförderungsgesetzes vor dem Bundesbahngesetz aus. Daher ist die Feststellung der Bundesregierung nicht ausreichend, daß den Zielsetzungen in § 1 Abs. 2 des Zonenrandförderungsgesetzes zu entsprechen ist, wenn ein gleiches oder annähernd vergleichbares Ergebnis für die Wirtschaftsführung der DB erzielt werden kann. Der Bund ist vielmehr gehalten, Ausgleichszahlungen für aus deutschlandpolitischen Gründen zu erhaltende Eisenbahnstrecken und Dienststellen aus dem Haushalt des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen zu leisten.
4. Der Ausschuß vermißt in den Berichten der Bundesregierung die Beachtung der deutschlandpolitischen Zielsetzung, daß das Zonenrandgebiet und seine Verkehrswege in der Lage sein müssen, bei einer künftigen Überwindung der Teilung Deutschlands wieder ihre Funktion in der Mitte Deutschlands und Europas zu übernehmen. Das bedeutet unter anderem, daß bei einer Entscheidung über den Abbau ehemals wichtiger Hauptbahnen im Ost-West-Verkehr sorgfältig erwogen werden muß, ob sich hier nicht die Bahn vorzeitig aus einem zukünftigen Verkehrsstrom zurückzieht. Die Bundesregierung wird gebeten, diesem Hinweis in ihrem nächsten Bericht Rechnung zu tragen.
5. Für das Zonenrandgebiet ist, wie auch schon in der letzten Stellungnahme des Bundestages (Drucksache 10/1002) dargelegt, der Berlin-Verkehr von großer Bedeutung. Der Ausschuß erwartet, daß die Bundesregierung zu diesem, auch aus deutschlandpolitischen Gründen wichtigen

Themenbereich im nächsten Bericht Stellung nimmt.

Die Schließung der 89 km betragenden Elektrifizierungslücke zwischen Bebra und Neudietendorf sollte nicht nur unter wirtschaftlichen, sondern auch unter berlin- und deutschlandpolitischen Aspekten bewertet werden.

6. Die Fertigstellung der Ausbaustrecke Dortmund-Braunschweig wird das niedersächsische Zonenrandgebiet besser mit wichtigen Zentren wie dem Ruhrgebiet verbinden. Der Ausschuß befürwortet die baldige Realisierung des geplanten Ausbaus der Strecke bis Helmstedt, weil dies auch positive Auswirkungen für den Berlin- und DDR-Verkehr haben würde.
7. Das neue Vorhaben betreffend den Ausbau der Strecke Dortmund-Kassel wird der Verkehrerschließung des südniedersächsischen und hessischen Zonenrandgebietes dienen, weil damit dieser Raum mit dem Ruhrgebiet verknüpft wird. Mit der Ausbaustrecke würde eine auch deutschlandpolitisch wichtige zusätzliche Ost-West-Achse geschaffen. Die Wirtschaftlichkeit der Ausbaustrecke würde gesteigert, wenn über sie ein Teil des starken Verkehrsstromes vom Ruhrgebiet nach Süddeutschland geleitet würde.
8. Der geplante Ausbau der Strecke Frankfurt-Fulda wird begrüßt, weil er das osthessische Zonenrandgebiet besser mit den Wirtschaftszentren im Rhein-Main-Gebiet verbinden würde.
9. Zur Zeit werden noch verschiedene Varianten für einen Aus- bzw. Neubau der Strecke Würzburg-Nürnberg-München untersucht. Dabei muß die zentrale Funktion Nürnbergs für die Anbindung des nord- und ostbayerischen Zonenrandgebietes berücksichtigt werden. Wegen der Anbindung des ostbayerischen Grenzgebietes sollten die Planungen für den Ausbau der Strecke Nürnberg-Passau möglichst bald in die Tat umgesetzt werden.
10. Im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Flughafens München II betont der Ausschuß die Notwendigkeit einer direkten Anbindung des ostbayerischen Zonenrandgebietes mit den Fremdenverkehrsregionen Bayerischer Wald und Oberpfälzer Wald. Er verbindet damit die Bitte, Möglichkeiten einer umweltfreien Verknüpfung Ostbayerns mit dem Flughafen auf der Schiene zu prüfen und Lösungsansätze darzustellen.
11. Die Deutsche Bundesbahn hat im September 1985 ein „DB-Programm für Bayern“ vorgelegt, in welchem Konzeption und Perspektiven im einzelnen dargelegt werden. Der Ausschuß begrüßt diese Untersuchung. Aus der Sicht des Zonenrandgebietes bedarf sie jedoch noch der Ergänzung.
Der in dem „DB-Programm für Bayern“ angesprochene Ausbau der Strecken Nürnberg-Schnabelwaid-Bayreuth/Marktredwitz-Hof sowie Nürnberg-Hersbruck r. d. P. -Schwandorf-Furth im Wald wird mit Nachdruck befürwortet, weil dadurch ein bisher vernachlässigtes Grenz-

gebiet Anschluß an das schnelle IC-Netz finden würde. Es soll geprüft werden, ob Bayreuth durch geeignete Neubaumaßnahmen in die unmittelbare Verbindung Hof-Nürnberg einbezogen werden kann. Die Verbindung Hof-Bamberg-Würzburg sollte ausgebaut und beschleunigt werden. Der Ausschuß erwartet überdies, daß von dem Ausbau dieser Strecken durch gute Anschlüsse auch der übrige Raum mit einer Verkürzung der Reisezeiten profitieren wird.

12. Der Ausschuß erwartet, daß die übrigen für das Zonenrandgebiet zuständigen Bundesbahndirektionen Frankfurt, Hannover und Hamburg unverzüglich ähnliche Regionalstudien erarbeiten. Dabei wird davon ausgegangen, daß der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Auch hier wäre eine Beteiligung der Länder Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein anzustreben.
13. Es ist zu bemängeln, daß die zur Beschaffung vorgesehenen Dieseltriebwagen VT 628 mit Motoren ausgerüstet sind, die sich weniger für die zahlreichen Bergstrecken des Zonenrandgebietes eignen. Das Fahrzeugmaterial ist so auszuwählen, daß es auch auf den Bergstrecken eingesetzt werden kann und dadurch das Angebot der DB attraktiver gestaltet wird.
14. Der Ausschuß vertraut auf die Zusage der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn, die Güterwagen-Ausbesserungswerke Fulda und Weiden zu erhalten und nicht „auf kaltem Wege austrocknen zu lassen“. Die künftige Beschäftigung der beiden Ausbesserungswerke wird aufmerksam beobachtet werden. Es wird erwartet, daß die Bundesregierung im nächsten Bericht darstellt, welche zukunftssträchtigen Aufgaben diesen Ausbesserungswerken zugewiesen werden.
15. Im Interesse eines sinnvollen Zusammenwirkens von Schiene und Straße bei der Organisation des ÖPNV im Zonenrandgebiet begrüßt der Ausschuß den Abschluß der Rahmenvereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Schleswig-Holstein. Zugleich gibt er der Erwartung Ausdruck, daß entsprechende Übereinkünfte mit den übrigen Zonenrandländern folgen werden. Gerade aus der Sicht des Zonenrandgebietes kommt derartigen Rahmenvereinbarungen besondere Bedeutung zu, weil sie mit Bestandsgarantien verbunden sind, die das künftige Verkehrsangebot für Wirtschaft und Bevölkerung kalkulierbar machen.

VI. Bundesfernstraßen

1. Der Ausschuß stellt mit Befriedigung fest, daß der Bundesfernstraßenbau im Zonenrandgebiet während des Berichtszeitraums wieder zugenommen hat. Die Berücksichtigung des Zonenrandgebietes im soeben verabschiedeten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gibt darüber hinaus Anlaß zu der Erwartung, daß diese

erfreuliche Entwicklung fortgesetzt und dem Auftrag des § 4 Zonenrandförderungsgesetz in diesem Bereich auch weiterhin Rechnung getragen wird.

2. Der Ausschuß nimmt die Gelegenheit wahr, an dieser Stelle erneut auf die Bedeutung einer Autobahnverbindung Olpe–Hattenbach für die verkehrliche Erschließung des nord- und osthessischen Zonenrandgebietes aufmerksam zu machen. Der Ausschuß weiß um die mit dieser Strecke verbundenen Probleme. Gleichwohl bekräftigt er noch einmal seine Auffassung, daß er eine Realisierung des Projekts unter dem Aspekt der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes für unverzichtbar hält.

VII. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Der Ausschuß begrüßt den am 31. Januar 1986 unterzeichneten Vertrag über den ÖPNV-Modellversuch Wunsiedel. Er sieht darin eine Chance, den ÖPNV im Zonenrandgebiet auf eine tragfähige Grundlage zu stellen. Die bei dem Versuch gewonnenen Erfahrungen könnten im übrigen Zonenrandgebiet genutzt werden. Die Beteiligung der Deutschen Bundesbahn wird als Zeichen gewertet, daß sich diese nicht aus der Fläche zurückzieht.
2. Die Förderung des Grenzwegebaus durch den Bund muß auch künftig fortgesetzt werden. Die Grenzwege werden durch die schwerer gewordenen Grenzsicherungsfahrzeuge stärker beansprucht. Die sich hieraus ergebenden finanziellen Belastungen bei Unterhaltung und Ausbau dieser Wege dürfen nicht den betroffenen, in der Regel ohnehin wirtschaftlich sehr schwachen Gemeinden aufgebürdet werden.

VIII. Bundeswasserstraßen

1. Der Ausschuß äußert sich befriedigt über die planmäßigen Baufortschritte bei den im Bericht aufgeführten Projekten.
2. Der Ausschuß bedauert, daß es aus den im Bericht dargelegten Gründen bisher noch nicht zum Abschluß eines Binnenschiffahrtsvertrages mit der ČSSR gekommen ist. Er gibt der Hoffnung Ausdruck, daß — unter voller Wahrung der Interessen von Berlin — alsbald eine Vertragsun-

terzeichnung erfolgt. Er geht davon aus, daß der Hafen Bamberg in den Vertrag einbezogen wird.

IX. Vergabe von Aufträgen an Bewerber aus dem Zonenrandgebiet

1. Der Ausschuß hegt begründete Zweifel an der Wirksamkeit der Richtlinien. Gemessen am Gesamtvergabevolumen ist der Richtlinien-Anteil von 42 Mio. DM völlig unbefriedigend. Die Größenordnung der Projekte, die Terminvorgaben sowie das Verlangen nach einer einheitlichen Gewährleistung und Haftung mindern die Chancen der gerade im Zonenrandgebiet besonders stark vertretenen kleineren und mittleren Unternehmen. Wegen der ungünstigen Klimaverhältnisse und der dadurch bedingten kürzeren Jahresarbeitszeit — Winterbau kaum möglich — haben die Unternehmen höhere allgemeine Grundkosten und sind dadurch im Wettbewerb benachteiligt. Fehlende Unterrichtung über die Vergabe von Großaufträgen an Generalunternehmer sowie das Problem der Übernahme etwaiger Mehrkosten erschweren darüber hinaus auch die Möglichkeiten interessierter Unternehmen, sich erfolgreich um Unteraufträge zu bewerben. Der Ausschuß erwartet Vorschläge, wie in diesem für die Wirtschaftskraft des Zonenrandgebietes wichtigen Bereich spürbare Verbesserungen erreicht werden können.
2. Der Ausschuß hält an seiner bereits im Bericht vom 8. Februar 1984 (Drucksache 10/1002) geäußerten Kritik an der Vergabep Praxis der DB im Zusammenhang mit der Neubaustrecke Hannover–Würzburg unverändert fest. Auch die im Bericht 1984 des BMV sowie bei den Ausschußberatungen vorgetragenen neueren Untersuchungsergebnisse befriedigen keineswegs und machen die Enttäuschung bei den Betroffenen im Zonenrandgebiet über das Ausbleiben der erhofften wirtschaftlichen Impulse verständlich. Der Ausschuß erhebt deshalb erneut die Forderung nach durchgreifenden Änderungen in der Vergabep Praxis der DB zugunsten des Zonenrandgebietes.

X. Schlußbemerkung

Der Ausschuß nahm die Beschlußempfehlung und den Bericht ohne Gegenstimmen an. Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN enthielt sich der Stimme.

Bonn, den 19. März 1986

Stiegler Dr. Kunz (Weiden)
Berichterstatte

