

## Unterrichtung durch die Bundesregierung

### Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes — Bericht 1986 des Bundesministers für Verkehr über die Jahre 1984 und 1985 —

| Inhalt  | Seite |
|---|-------|
| 1. Auftrag .....  | 3     |
| 2. Verkehrspolitische Zielsetzung .....   | 3     |
| 3. Grenzübergänge zur DDR .....   | 4     |
| 4. Grenzübergänge zur CSSR .....  | 4     |
| 5. Verbesserungen im Berlin-Verkehr .....   | 5     |
| <b>Deutsche Bundesbahn (DB)</b>   |       |
| 6. Leitlinien zur Konsolidierung der DB .....   | 5     |
| 7. Wirtschaftsführung der DB und Zonenrandförderung .....   | 5     |
| 8. Investitionen im Schienennetz der DB .....   | 6     |
| 9. Elektrifizierung von DB-Strecken .....   | 8     |
| 10. Beschaffung von neuen Dieseltriebzügen .....  | 8     |
| 11. Kombiniertes Verkehr .....  | 8     |
| 12. Rahmenvereinbarung über die Bedienung des ÖPNV zwischen der DB<br>und den Bundesländern ..... | 8     |
| 13. Angebotsumstellungen .....  | 9     |
| 14. Werkstätdienst der DB .....   | 9     |
| 15. Bundesbahnschulen .....   | 9     |
| 16. Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) .....                                   | 9     |
| <b>Bundesfernstraßen</b>  |       |
| 17. 3. Fünfjahresplan 1981 — 1985 .....   | 10    |
| 18. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen .....   | 10    |

|  | Seite      |
|--|------------|
| <b>Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden</b>   |            |
| 19. GVFG-Finanzhilfen .....  | 11         |
| 20. ÖPNV-Modellvorhaben Wunsiedel .....  | 11         |
| <b>Bundeswasserstraßen</b>   |            |
| 21. Investitionen im Wasserstraßennetz .....   | 11         |
| 22. Öffnung von Unterwegshäfen zwischen Hamburg und der CSSR .....   | 12         |
| <b>Vergabe von Aufträgen an Zonenrand-Bewerber</b>   |            |
| 23. Vergabevolumen .....   | 12         |
| 24. Bevorzugten-Richtlinien der Bundesregierung .....  | 12         |
| 25. Auftragsvergabe bei Neu- und Ausbaustrecken der DB .....   | 12         |
| <b>Sonstiges</b>   |            |
| 26. Landwirtschaftliche Wirtschaftswege im Zonenrandgebiet .....   | 13         |
| <br><b>Verzeichnis der Tabellen</b>  |            |
| Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1984 und 1985 .....  | Tabelle 1  |
| Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke in den Jahren 1984 und 1985<br>— Einzelangaben — .....   | Tabelle 2  |
| Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB in den Jahren 1984 und 1985 .....  | Tabelle 3  |
| Neubaustrecken und Ausbaustrecken der DB<br>— Ausgaben 1984 und 1985 — .....   | Tabelle 4  |
| Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busverkehr bzw. dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes in den Jahren 1984 und 1985 ...                | Tabelle 5  |
| Fertiggestellte Bundesfernstraßen in den Jahren 1984 und 1985 sowie Ende 1985 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 im Jahre 1984 .....                               | Tabelle 8  |
| Kommunaler Straßenbau<br>— In Anspruch genommene Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG im Jahre 1984 nach kreisfreien Städten und Gemeinden — . | Tabelle 9  |
| ÖPNV-Maßnahmen<br>— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG im Jahre 1984 nach Verwendungsarten — .....   | Tabelle 10 |
| Wasserstraßeninvestitionen des Bundes in den Jahren 1984 und 1985 .....  | Tabelle 11 |
| Vergabe an Bewerber im Zonenrandgebiet in den Jahren 1984 und 1985 .....   | Tabelle 12 |

## Fortgang der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes

— Bericht 1986 des Bundesministers für Verkehr über die Jahre 1984 und 1985 —

### 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 in dem „Gesetz zur Förderung des Zonenrandgebietes (Zonenrandförderungs-gesetz)“ vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1237) festgelegt.

Gemäß eines Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 13. November 1986 (Plenarprotokoll Nr. 10/246) wird erstmals auch über die Verbesserungen im Berlin-Verkehr berichtet.

Der hier vorliegende 9. Bericht<sup>1)</sup> beschreibt die Entwicklung in den Jahren 1984 und 1985. Soweit er Aussagen über künftige Maßnahmen enthält, stehen diese unter dem Vorbehalt investitions-politischer Entscheidungen und der finanziellen Möglichkeiten.

### 2. Verkehrspolitische Zielsetzung

**2.1** Die Bundesregierung sieht in der folgenden, bereits im letzten Bericht<sup>1)</sup> herausgestellten Grundsatzaussage der Regierungserklärung vom 4. Mai 1983 nach wie vor die Basis ihrer deutschlandpolitischen Verantwortung für das Zonenrandgebiet:

„Die Zonenrandförderung bleibt Ausdruck unseres Willens, uns mit den Folgen der deutschen Teilung nicht abzufinden.“

**2.2** Dieses übergreifende Ziel der Bundesregierung zur Förderung des Zonenrandgebietes spiegelt sich auch in der Verkehrspolitik konkret wider. In diesem Zusammenhang ist besonders der am 30. September 1985 vom Bundeskabinett gebilligte Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP '85) anzuführen, in dem der hohe Rang der Förderung strukturschwacher und peripherer Räume, sowie des Zonenrandgebiets, deutlich zum Ausdruck kommt.

<sup>1)</sup> Die bisherigen Berichte  
Drucksache VI/1402  
Drucksache 7/64  
Drucksache 7/2992  
Drucksache 8/31  
Drucksache 8/2521  
Drucksache 9/89  
Drucksache 9/2254  
Drucksache 10/2624

Auch in den am 30. Januar 1985 von der Bundesregierung beschlossenen „Programmatischen Schwerpunkten der Raumordnung“ wird bekräftigt, daß Berlin (West) und das Zonenrandgebiet Priorität haben bei der Verfolgung des gesetzlichen Auftrags der Raumordnung, gesunde und gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilräumen der Bundesrepublik Deutschland zu schaffen. Auf der gleichen Linie liegen die Aussagen im Raumordnungsbericht 1986 der Bundesregierung<sup>2)</sup>, wonach die Förderung des Zonenrandgebietes eine deutschlandpolitische Aufgabe ist.

**2.3** Güterkraftverkehrsunternehmen sind durch die extreme Zonenrandlage ebenfalls betroffen. Zu der Problematik der Standortnachteile hat der Bundesminister für Verkehr am 5. August 1986 dem Unterausschuß für Zonenrandförderung einen Bericht erstattet. Hiernach soll bei der nächsten Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes geprüft werden, ob diesen Güterkraftverkehrsunternehmen dadurch bessere Chancen eröffnet werden können, daß ihnen mehr als nach bisher geltendem Recht ermöglicht wird, sich am Transportaufkommen in die nächstgelegenen Ballungsräume zu beteiligen. Konkret geht es darum, ob und ggf. wie die Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes über die Nahzone, die Bezirkszone und über den angenommenen Standort entsprechend geändert werden sollen.

**2.4** Da sich Standortnachteile für Industrie- und Wirtschaftsbetriebe sowie für den Bürger durch eine bessere verkehrliche Erschließung und Anbindung vermeiden oder zumindest mindern lassen, hat die Bundesregierung der genannten Zielsetzung bei der Bewertung vorgeschlagener Neu- und Ausbauprojekte im BVWP '85 in zweifacher Hinsicht Rechnung getragen.

Ein Teil der Nutzen der Projekte wurde bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung entsprechend der Struktur der jeweiligen Region gewichtet (vgl. Ziffer 18.2).

Außerdem wurde erstmals eine besondere regionalpolitische Beurteilung der Projekte vorgenommen. Je nach deren Ergebnis wurde ein Teil der Straßenprojekte zusätzlich präferenziert. Aufgrund dieser Präferenzierung konnte eine Reihe von Straßenprojekten im Zonenrandgebiet, welche die für das übrige Bundesgebiet geltende Schwelle eines Nutzen/Kosten-Verhältnisses von 3,3 nicht erreichten, dennoch in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen werden, sofern ihr gesamtwirtschaftlicher Nutzen die aufzuwendenden Kosten überstieg.

<sup>2)</sup> Drucksache 10/6027

Die politische Bedeutung, welche der Förderung des Zonenrandgebietes beigemessen wird, kommt darüber hinaus auch in weiteren Entscheidungen zum Ausdruck, die in den verkehrsbereichsbezogenen Kapiteln näher erläutert und im folgenden nur beispielhaft angeführt werden:

- Die Investitionen für die bis 1991 in Betrieb gehenden Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn (DB) betragen im Zonenrandgebiet rd. 8 Mrd. DM und fördern die Beschäftigung und wirtschaftliche Entwicklung in diesem Gebiet.
- Zu der Schließung der Ausbesserungswerke der DB in Fulda und Weiden ist es nicht gekommen. Ebenso konnte die Bundesbahnschule in Kassel erhalten bleiben.
- Über das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren hinausgehend unterrichtet der Bundesminister für Verkehr seit 1984 den innerdeutschen Ausschuß des Deutschen Bundestages über Anträge des Vorstandes der DB auf Umstellungs- und Stilligungsmaßnahmen im Zonenrandgebiet nach Beschlußfassung durch den Verwaltungsrat der DB.
- Beim neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind alle vom innerdeutschen Ausschuß geforderten Straßenprojekte in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden.
- Die im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz festgelegte 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 ihren Niederschlag.
- Das im Jahre 1983 beschlossene ÖPNV-Modellvorhaben im Zonenrandgebiet wurde im Herbst 1986 in Wunsiedel begonnen (vgl. Ziffer 19).

Bei verkehrspolitischen Entscheidungen werden auch künftig widerstreitende Interessen gegeneinander abgewogen werden müssen. Dem hohen Rang des Zonenrandgebietes kann dabei nach Auffassung der Bundesregierung am besten durch Einzelfallentscheidungen Rechnung getragen werden.

### 3. Grenzübergänge zur DDR

**3.1** Die DDR hat weiterhin die Schließung der Autobahnlücke der A 4 zwischen Obersuhl und Wommen abgelehnt.

**3.2** Das Fahrgastaufkommen der Omnibuslinien zur DDR hat sich gegenüber den Vorjahren erneut gesteigert. 1983 sind 66 300 Reisende mit Bussen in die DDR gefahren. 1984 nutzten 76 200 Reisende und 1985 87 200 Reisende auf diese Weise die Möglichkeit zur Einreise in die DDR.

**3.3** Bei Transitreisen nach Berlin (West) sowie im Reiseverkehr in die DDR gestattet diese nicht die

Benutzung des Fahrrades. Ebenso verwehrt die DDR im Zugreiseverkehr die Mitnahme von Fahrrädern als Reisegebrauchsgegenstände.

Die Bundesregierung bemüht sich seit langem darum, daß Fahrräder sowohl im Berlin-Transitverkehr als auch im Reiseverkehr in die DDR benutzt und im Einreiseverkehr als Reisegepäck mitgenommen werden können und wird diese Bemühungen auch weiterhin fortsetzen.

**3.4** Die mit Wirkung vom 1. August 1984 für den grenznahen Verkehr wirksam gewordenen Verbesserungen und Erleichterungen wirken sich positiv aus. Von der Möglichkeit, zwei Tage (mit einer Übernachtung) statt bisher nur einen Tag in die DDR einzureisen, wird Gebrauch gemacht.

**3.5** Die Öffnung zusätzlicher Grenzübergänge wie auch die Erweiterung bestehender Übergänge um bisher nicht zugelassene Verkehre wäre insbesondere im Interesse des regionalen Verkehrs wünschenswert. Die Entscheidung darüber liegt nicht allein bei der Bundesregierung, sondern könnte nur das Ergebnis von Verhandlungen mit der DDR sein. Die DDR hat sich in der Vergangenheit jedoch ablehnend hierzu verhalten. Die Bundesregierung wird dieses Anliegen jedoch aufgreifen, soweit sich Aussichten für eine Verwirklichung abzeichnen.

### 4. Grenzübergänge zur CSSR

**4.1** Die Bemühungen der Bundesregierung, nach Fertigstellung der Erweiterungsarbeiten am Grenzübergang Waidhaus einen weiteren Grenzübergang Waldsassen-Eger (CSSR) zu eröffnen, waren bisher ohne Erfolg. Angesichts des gestiegenen Verkehrsaufkommens am Grenzübergang Schirnding wird jedoch mit einem Vorstoß der tschechoslowakischen Seite mit dem Ziel der Öffnung des Grenzübergangs Waldsassen gerechnet.

**4.2** Nach jahrelangen Bemühungen konnte die Wiedereröffnung des Eisenbahn-Grenzübergangs Furth im Wald für Lebendviehtransporte erreicht werden. Da auf tschechoslowakischer Seite die entsprechenden Anlagen in den vergangenen Jahren abgebaut worden sind, werden die Tiere auf deutscher Seite gefüttert und getränkt.

**4.3** Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung der Eisenbahnstrecke Zwiesel – Bayerisch Eisenstein im Rahmen einer möglichen Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs zur CSSR bewußt.

Obwohl die bestehenden Kontakte zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der CSSR noch keinen Erfolg hatten, vertritt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch einen Abbau der Verkehrsinfrastruktur auf deutscher Seite die Bemühungen zur Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs unterlaufen würden.

Gemäß Beschluß der Bundesregierung vom 15. Oktober 1986 wurde daher der DB auferlegt, den Rei-

sezugbetrieb vorerst weiterzuführen. Die DB erhält hierfür Ausgleichsleistungen nach EWG-Verordnung 1191/69.

## 5. Verbesserungen im Berlin-Verkehr

**5.1** Die Anbindung von Berlin (West) an das Hochleistungsschienennetz der DB betrifft auch das Zonenrandgebiet. Von einer Schnellbahnverbindung Berlin-Hannover würde etwa ein Drittel im Bereich der DB liegen. Bundesregierung und Senat von Berlin sind sich darin einig, daß Berlin von der modernen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht abgekoppelt werden darf. Bei allen Überlegungen und Prüfungen grundlegender Verbesserungen ist allerdings zu berücksichtigen, daß die Deutsche Reichsbahn für die über DDR-Gebiet führenden Strecken nach Berlin zuständig ist und aus ihrer Verantwortung für einen leistungsfähigen und zeitgemäßen Eisenbahnverkehr nicht entlassen werden sollte.

Über das Projekt einer Schnellbahnverbindung Berlin-Hannover kann auch angesichts seiner Größenordnung nicht von heute auf morgen entschieden werden. Zunächst sind die nunmehr vorliegenden Untersuchungen eingehend zu prüfen und zu bewerten. Für die Bundesregierung stehen dabei folgende Gesichtspunkte im Vordergrund:

- substantielle Verbesserung des Berlin-Verkehrs im Personen- und Güterverkehr;
- Finanzierbarkeit von Verbesserungsmaßnahmen unter Einbeziehung gesamt- und einzelwirtschaftlicher Kriterien;

## Deutsche Bundesbahn

### 6. Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn

Die Bundesregierung hat am 23. November 1983 Beschlüsse zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn (DB) gefaßt. Nach den Zielvorstellungen soll die DB in wesentlich höherem Maße ihre Aufwendungen durch eigene Erträge decken. Dazu gehört neben der Ausnutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten ein leistungsfähiges Streckennetz und die Nutzung aller Möglichkeiten der Kooperation mit dem privaten Transportgewerbe.

Die Leitlinien besitzen auch weiterhin Geltung.

### 7. Wirtschaftsführung der DB und Zonenrandförderung

**7.1** Nach § 1 Abs. 2 des Zonenrandförderungsgesetzes sind die Behörden des Bundes verpflichtet, der Förderung des Zonenrandgebietes „besonderen Vorrang“ einzuräumen. Auch die DB trägt im Rahmen ihrer Wirtschaftsführungsgrundsätze den Be-

- Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger, insbesondere den Luftverkehr;
- Einbeziehung Berlins in ein europäisches Eisenbahnnetz.

**5.2** Am 15. August 1985 konnte mit der DDR eine weitere Vereinbarung zur Verbesserung des Berlin-Transitverkehrs abgeschlossen werden: Die schweren und z. T. verkehrsgefährdenden Schäden im Südabschnitt der Transitautobahn Berlin-Hirschberg und im Zubringer Berliner Ring zur Grenzübergangsstelle Dreilinden werden von der DDR in den Jahren 1986 und 1987 durch eine Grunderneuerung dieser Abschnitte beseitigt. Ferner sieht die Vereinbarung eine Verbreiterung der Verkehrsfläche im Bereich der Grenzübergangsstelle Hirschberg vor, damit der Transitverkehr noch flüssiger als bisher abgefertigt werden kann. Die Bundesregierung beteiligt sich an den Kosten der in der DDR durchzuführenden Bauarbeiten, die angesichts der schweren Schäden und der örtlichen Besonderheiten als schwierig und besonders aufwendig zu beurteilen sind, mit einem Festpreis von 148 Mio. DM. Schließlich konnte in den Verhandlungen erreicht werden, daß die Grunderneuerung der Fahrbahn der Brücke über die Saale, die überwiegend auf DDR-Gebiet liegt, von Firmen aus der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt wird (Kosten 9 Mio. DM). Die DDR wird Baumaschinen und Ausrüstungen im Wert von 30 Mio. DM in der Bundesrepublik Deutschland beziehen; um diesen Betrag wird der innerdeutsche Handel erweitert. Von den Baumaßnahmen profitieren unsere Wirtschaft und der Arbeitsmarkt im Zonenrandgebiet.

stimmungen dieses Gesetzes Rechnung. Das Zonenrandförderungsgesetz hebt auf die Verkehrsbedien- 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. Die Umstellung einzelner Zugleistungen auf Busbedienung ist dort, wo das Zugangebot von den Reisenden nur noch schwach genutzt wird, mit dem Zonenrandförderungsgesetz vereinbar und hat häufig sogar eine bessere, weil bedarfsgerechtere, Bedienung zur Folge.

Unbeschadet der Rechtslage sollte es bei der bisherigen Praxis bleiben, wonach im Einzelfall die wirtschaftlichen Aspekte und diejenigen der Zonenrandförderung gegeneinander abgewogen werden.

**7.2** Die Zuordnung von Haushaltsmitteln für die DB an das für die Zonenrandförderung zuständige Bundesressort wurde geprüft, ist aber mit den Grundsätzen für die Aufstellung des Bundeshaus-

haltes nicht vereinbar. Z. B. wird auch der Ausgleich für die Sozialtarife zugunsten kinderreicher Familien im Einzelplan des Bundesministers für Verkehr und nicht im Einzelplan des Bundesministers für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit ausgewiesen (vgl. Drucksache 10/5254).

## 8. Investitionen im Schienennetz der DB

**8.1** Im Netz der DB wurden 1984 und 1985 im Zonenrandgebiet folgende Investitionen vorgenommen:

- Zur Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke 25,3 Mio. DM (Tabellen 1 und 2),
- für sonstige bedeutsame Vorhaben 376,0 Mio. DM (Tabelle 3) und
- für Neubaustrecken und Ausbaustrecken 2 868,5 Mio. DM (Tabelle 4).

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

Für 1986 zeichnen sich folgende Investitionsausgaben im Zonenrandgebiet ab (in Mio. DM):

|  | Kreuzungs-<br>bau-<br>werke | Sonstige<br>Vor-<br>haben | Neu-<br>und<br>Ausbau-<br>strecken |
|--|-----------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| Schleswig-Holstein . . . .             | 2,3                         | 14,6                      | —                                  |
| Niedersachsen . . . . .                | 1,1                         | 49,2                      | 510                                |
| Hessen . . . . .                       | 3,6                         | 31,3                      | 940                                |
| Bayern . . . . .                       | 7,5                         | 45,1                      | 5                                  |
| Zonenrandgebiet<br>insgesamt . . . . . | 14,5                        | 140,2                     | 1 455                              |

**8.2** Der Bundesverkehrswegeplan 1985 (BVWP '85) enthält eine Anzahl von Neu- und Ausbaumaßnahmen der DB, die die Konkurrenzfähigkeit der Bahn durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten erheblich steigern sollen.

Im Zonenrandgebiet liegen — zumindest teilweise — folgende Maßnahmen:

- Neubaustrecke Hannover–Würzburg,
- Ausbaustrecke Hamburg–Hannover,
- Ausbaustrecke Dortmund–Braunschweig und der
- Ausbau des Rangierbahnhofes Kassel.

Diese Maßnahmen befinden sich in einem fortgeschrittenen Baustadium. Die

- Ausbaustrecke Dortmund–Kassel und
- Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt

sind als „Neue Vorhaben“ im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP '85 ausgewiesen. Darüber hinaus enthält er als längerfristig zu realisierende Maßnahmen unter „Planungen“ die

- Ausbaustrecke Hamburg–Puttgarden,
- Ausbaustrecke Maschen–Lehrte,
- Ausbaustrecke Hannover/Braunschweig–Grenze DB/DR und die
- Ausbaustrecke Nürnberg–Passau.

**8.3** Für die 327 km lange Neubaustrecke Hannover–Würzburg sind alle Planfeststellungsverfahren eingeleitet und auf 289 km rechtskräftig abgeschlossen. Auf weiteren 32 km wurde Sofortvollzug angeordnet, so daß für 98 v. H. der Strecke die Voraussetzungen für den Bau gegeben sind.

Die Arbeiten verlaufen planmäßig. Auf der gesamten Strecke wird bis auf wenige Ausnahmen gebaut. In einigen Bereichen ist die Rohtrasse bereits fertiggestellt. Von den 66 Tunneln sind z. Z. 38 mit einer Gesamtlänge von rd. 80 km im Bau; weitere 22 Tunnel (40 km) sind bereits fertiggestellt. Von dem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 11,0 Mrd. DM sind bisher 7 Mrd. DM ausgegeben oder durch erteilte Aufträge gebunden.

**8.4** Die Neubaustrecke Hannover–Würzburg ist eine 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 durch eine Reihe von Bahnhöfen 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,
- den Bf 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 Bahn am Verkehrsmarkt nachhaltig zu stärken und damit auch einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten,
- die vorhandenen Strecken sowohl von Fernreisezügen als auch von Güterzügen zu entlasten. Die freiwerdenden Fahrplantrassen werden es

ermöglichen, bei entsprechendem Bedarf den Regionalverkehr in das Zonenrandgebiet besser auf die Kundenwünsche auszurichten.

Die DB wird durch ein abgestimmtes Fahrplankonzept die vom innerdeutschen Ausschuß des Deutschen Bundestages geforderte, möglichst günstige Gestaltung der Anschlußverbindungen sicherstellen.

**8.5** Die Arbeiten an den Ausbaustrecken Hamburg–Hannover und Dortmund–Braunschweig schreiten planmäßig voran. Beide werden bis auf Restarbeiten vsl. 1987 fertiggestellt sein.

Der Rangierbahnhof Kassel wird abschnittsweise umgebaut. Die 2. Baustufe wurde 1986 abgeschlossen; eine 3. Baustufe befindet sich z. Z. in Vorbereitung.

**8.6** Die Ausbaustrecke Dortmund–Kassel ist mit dem Vorbehalt eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen mit 1 770 Mio. DM in den BVWP '85 aufgenommen worden. Die DB hat ihre Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Strecke noch nicht abgeschlossen.

**8.7** Zum besseren Anschluß des nördlichen Zonenrandgebietes an das Rhein/Main-Gebiet und zum schnelleren Anschluß an den Flughafen Rhein/Main trägt die Ausbaustrecke Fulda–Frankfurt bei, für die 460 Mio. DM vorgesehen sind.

**8.8** Besondere Ausbaumaßnahmen für den Schienenverkehr zwischen Hamburg und Puttgarden sind derzeit nicht vorgesehen. Erst bei erheblichen Steigerungen des Verkehrsaufkommens hält die DB zur Verbesserung der Verbindungsqualität nach Skandinavien die Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit sowie die Verkürzung der Reise- und Transportzeiten für erforderlich. Entsprechende Maßnahmen sind im BVWP '85 als „Planungen“ ausgewiesen. Im Zusammenhang mit Planungen in Dänemark — Bau einer festen Verbindung über den Großen Belt und möglicherweise auch über den Öresund — werden die Auswirkungen auf die grenzüberschreitenden Verbindungen zu überprüfen sein.

**8.9** Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes wurden auch die noch nicht in Bau befindlichen Maßnahmen der Ausbaustrecke Maschen–Lehrte überprüft. Verringerte Verkehrserwartungen führten zu dem Ergebnis, daß hier derzeit kein Engpaß zu erwarten ist.

**8.10** Zur Verbesserung der Verbindungsqualität im Schienenverkehr nach Berlin ist ein Ausbau der Strecke Hannover/Braunschweig–Grenze DB/DDR im BVWP '85 unter „Planungen“ mit dem Hinweis ausgewiesen, daß die weitere Planung von Abstimmungen mit der DDR abhängt. Andere Verbesserungen der Bahnverbindung Hannover–Berlin sollen damit nicht präjudiziert werden.

**8.11** Der BVWP '85 sieht den Ausbau der Strecke Nürnberg–Passau unter „Planungen“ vor; mit Eng-

pässen ist auf dieser Strecke in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Die Strecke weist einen hohen Anteil grenzüberschreitenden Verkehrs auf. Eine veränderte Beurteilung der Situation könnte sich ergeben, wenn Verbesserungen auf österreichischer Seite erhebliche Steigerungen des Verkehrsaufkommens erwarten lassen.

**8.12** Die Aus- bzw. Neubaustrecke (Würzburg–)Nürnberg–München ist im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP '85 mit dem Vorbehalt eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen ausgewiesen. Variantenuntersuchungen sowie anschließende Bewertungen nach den Grundsätzen der Bundesverkehrswegeplanung sind noch nicht abgeschlossen.

**8.13** Der Flughafen München II liegt zwar außerhalb des Zonenrandgebietes, auf besonderen Wunsch des innerdeutschen Ausschusses (Drucksache 10/5254, Kap. V, Ziffer 10) wird in diesem Zusammenhang dennoch darauf eingegangen. Durch die Lage des neuen Flughafens im Nordosten der Stadt München wird die Verkehrsgunst sowohl Niederbayerns als auch der Oberpfalz merklich verbessert werden. Über direkte Autobahnanschlüsse bzw. über Autobahnspangen und gut ausgebaute Bundesstraßen sowie ausreichende Parkmöglichkeiten am neuen Flughafengelände wird eine schnelle Verbindung in die nördlichen und östlichen Regionen von München und von dort zum neuen Flughafen auf der Straße möglich sein.

Zum Verkehrskonzept des neuen Flughafens gehört auch ein S-Bahnanschluß, der am Ostbahnhof sowie am Hauptbahnhof mit dem regionalen bzw. überregionalen Schienenverkehr verknüpft ist. Reisende aus Richtung Regensburg werden vom Schnellzugbahnhof Freising den unmittelbar benachbarten Flughafen sehr günstig erreichen können. Gegenüber der heutigen Verbindung nach München-Riem bzw. einer zukünftigen Fahrt mit der S-Bahn München-Erding lassen sich so umfangreiche Fahrzeiteinsparungen erreichen.

**8.14** Mit dem „DB-Programm in Bayern“ hat die DB ihre Unternehmenskonzeption unter Berücksichtigung der regionalen Aspekte dargestellt. Entsprechende DB-Programme für die anderen Bundesländer werden derzeit von den zuständigen Bundesbahndirektionen erarbeitet. Dabei werden auch die besonderen Belange des Zonenrandgebietes berücksichtigt.

**8.15** Im Rahmen der Untersuchungen zum BVWP '85 hat sich kein Bedarf ergeben, der einen Ausbau der Strecken Nürnberg–Schnabelwaid–Bayreuth/Marktredwitz–Hof und Nürnberg–Hersbruck r. d. P.–Schwandorf–Furth im Wald für den weiträumigen Verkehr gerechtfertigt hätte.

Allerdings hat die DB hier Maßnahmen in ihrem „DB-Programm in Bayern“ ausgewiesen. Ziel ist die bessere Anbindung des nordostbayerischen Raumes an das IC-Netz und an den hochwertigen Güterfernverkehr sowie allgemein eine verbesserte Angebotsgestaltung für diesen Raum.

Vom Freistaat Bayern wird diese Zielsetzung unterstützt.

**8.16** Ebenfalls hat sich im Rahmen der Arbeiten zum BVWP '85 keine Notwendigkeit zum Ausbau der DB-Strecke Hof-Bamberg-Würzburg für den Fernverkehr ergeben. Auch im „DB-Programm in Bayern“ wird keine Forderung nach Ausbau dieser Strecke erhoben.

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

## 9. Elektrifizierung von DB-Strecken

**9.1** Auf den im Zonenrandgebiet derzeit mit Dieseltraktion betriebenen Bundesbahnstrecken ist diese Traktionsart die wirtschaftlichere Alternative. Strukturelle Vorteile sind durch eine Elektrifizierung erfahrungsgemäß nicht zu erwarten. Eine Umstellung auf elektrischen Betrieb ist mittelfristig von der Unternehmensleitung der DB nachfragebedingt für keine dieser Strecken geplant.

**9.2** Auf die Art der Zugförderung auf dem Streckenabschnitt Bebra-Neudietendorf, der zum größten Teil auf dem Gebiet der DDR verläuft und dessen Elektrifizierung verschiedentlich angeregt wurde, hat weder die DB noch der Bundesminister für Verkehr unmittelbaren Einfluß. Elektrifizierungspläne für den DB-Abschnitt bestehen nicht.

## 10. Beschaffung von neuen Dieseltriebzügen

Von den neuen Dieselleichttriebzügen der Baureihe 628/928, die auch für Strecken im Zonenrandgebiet vorgesehen sind, wurden 150 zweigliedrige Einheiten durch die DB in Auftrag gegeben. Die Auslieferung hat zum Jahresende 1986 begonnen.

Angesichts der zwischen verschiedenen Bundesländern und der DB abgeschlossenen bzw. vorbereiteten Rahmenvereinbarungen wurde der Vorstand der DB vom Bundesminister für Verkehr gebeten zu untersuchen, inwieweit die Beschaffung weiterer Triebzüge erforderlich wird.

## 11. Kombiniertes Verkehr

Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße hat im Berichtszeitraum weiter zugenommen.

Die Zahl der auf Bahnhöfen im Zonenrandgebiet umgeschlagenen Container stieg von rd. 55 600 im Jahre 1983 auf rd. 59 900 im Jahre 1984 (+ rd. 8 v. H.); im Jahre 1985 ergab sich keine weitere Steigerung.

In den Huckepackbahnhöfen des Zonenrandgebietes wurden 1984 rd. 42 400 Huckepacksendungen

umgeschlagen, gegenüber 1983 (rd. 37 800 Sendungen) ein Plus von rd. 12 v. H. Im Jahre 1985 stieg der Umschlag um weitere rd. 10 v. H. auf 46 700 Sendungen.

Daneben wird das Zonenrandgebiet von unmittelbar außerhalb des Zonenrandgebietes liegenden Umschlagbahnhöfen bedient, so daß praktisch eine flächendeckende Anbindung an den kombinierten Verkehr der DB besteht.

## 12. Rahmenvereinbarung über die Bedienung des ÖPNV zwischen der DB und den Bundesländern

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist für den ländlichen Bereich, zu dem auch der überwiegende Teil des Zonenrandgebietes zählt, eine absolute Notwendigkeit. Gerade hier muß das Verkehrsnetz attraktiver gestaltet werden, um denjenigen Personen, die nicht über einen Pkw verfügen, z. B. Schul-, Arzt- oder Versorgungsfahrten zu ermöglichen. Der ÖPNV ist grundsätzlich Angelegenheit der Länder, jedoch erfüllt in diesem Aufgabenbereich die DB eine besonders wichtige Funktion.

Die „Leitlinien der Bundesregierung zur Konsolidierung der DB“ vom 23. November 1983 haben hierfür Ziele gesetzt: Auch außerhalb der Ballungsräume bleibt die DB präsent. Sie betreibt Nahverkehr auf der Schiene, mit dem Bus oder in einer Kombination von beiden. Eine Entscheidung, welchem Verkehrsmittel der Vorzug zu geben ist, kann nur nach Prüfung des Einzelfalles getroffen werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat die DB aufgefordert, durch Abschluß von Rahmenvereinbarungen mit den Ländern Klarheit für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV in der Fläche zu schaffen.

Ziel der Vereinbarungen ist

- eine vertrauensvolle und enge Zusammenarbeit aller beteiligten Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen auf der Basis regionaler Verkehrskonzeptionen,
- eine weitgehende Arbeitsteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen entsprechend ihrer Eigenart und Leistungsfähigkeit,
- eine laufende Abstimmung ihrer Angebote zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen,
- eine Verbesserung des Angebotes auf allen Strecken, in deren Einzugsbereich ein ausreichendes Reisendenpotential für den Schienenverkehr mobilisierbar erscheint. Auf diesen Strecken sind auch alle Rationalisierungsmöglichkeiten für eine vereinfachte und kostengünstige Betriebsführung auszuschöpfen.

Die Vereinbarungen versachlichen die Diskussion über die Verkehrsbedienung der DB und schaffen nach Ansicht der Bundesregierung die Grundlage für ein bedarfsgerechtes Angebot auf einem abge-

stimmten und längerfristig gesicherten Verkehrsnetz.

Die bereits mit vier Bundesländern — darunter Schleswig-Holstein und Bayern — abgeschlossenen ÖPNV-Vereinbarungen haben ein überwiegend positives Echo gefunden. Die DB steht mit den anderen Bundesländern — so auch mit Niedersachsen und Hessen — in Verhandlungen.

Für die Strecken, deren Bedienung gemäß den Vereinbarungen in einem Verfahren zur Diskussion gestellt werden soll, bleibt es bei der gesetzlich festgelegten Prüfung im Einzelfall.

### 13. Angebotsumstellungen

**13.1** Für Einstellungen des Betriebes von DB-Strecken im Zonenrandgebiet ist ein besonderes Verfahren festgelegt. Dabei sind neben volks- und betriebswirtschaftlichen Überlegungen die besonderen politischen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Hierzu zählt insbesondere auch die Prüfung der Frage, welche künftige Bedeutung den Strecken unter Beachtung der deutschlandpolitischen Zielsetzung zukommen könnte. Um dies sicherzustellen, befaßt sich nach Vorlage eines Antrages durch den Vorstand der DB ein interministerieller Arbeitskreis mit der Überprüfung der Strecken und erarbeitet eine Empfehlung für die Bundesregierung. Die Entscheidung hat sich das Bundeskabinett vorbehalten. Dadurch ist die Abwägung aller vorgetragenen Gesichtspunkte sichergestellt.

**13.2** Das Verfahren zur frühzeitigen Unterrichtung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen über geplante Umstellungs- und Stilllegungsmaßnahmen auf DB-Strecken im Zonenrandgebiet nach Beschlußfassung im Verwaltungsrat der DB hat sich bewährt. An diesem Verfahren wird, auch wenn keine rechtliche Verpflichtung hierzu besteht, festgehalten.

**13.3** Die in den Jahren 1984 und 1985 von der DB vollzogenen Angebotsumstellungen im Reise- und Güterverkehr sind in Tabelle 5 zusammengefaßt.

### 14. Werkstattendienst der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr hat in der Kabinettsitzung am 25. Juli 1984 erklärt, daß er — wegen ihrer Lage im Zonenrandgebiet — nicht beabsichtige, die Stilllegung der Ausbesserungswerke Fulda und Weiden zu genehmigen. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat dann seine diesbezüglichen Anträge am 16. April 1985 zurückgenommen.

Es besteht zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Bundesminister für Verkehr Einvernehmen darüber, daß — insbesondere bei den Arbeitsplätzen — der Status quo in diesen Ausbesserungswerken im Grundsatz nicht verändert wird, bevor nicht ein Gesamtkonzept für den zukünftigen Be-

trieb aller 8 Güterwagen-Ausbesserungswerke der DB vorliegt. Da hierbei eine Vielzahl von Gesichtspunkten zu berücksichtigen ist, kann mit der Vorlage erst im Frühjahr 1987 gerechnet werden.

Bei der Neuorganisation des örtlichen maschinen- und elektrotechnischen Dienstes (Betriebswerke) ist das angestrebte Ziel von bundesweit 130 Dienststellen nahezu erreicht.

### 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 getragen, daß sie die Bundesbahnschule Kassel weitergeführt hat. Sie wird ihre Bemühungen fortsetzen, dem Zonenrandgebiet diese Schulungseinrichtung zu erhalten.

### 16. Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

**16.1** Die Bundesregierung steht nach wie vor zum Engagement der DB im ÖPNV sowie zu einer konstruktiven Zusammenarbeit der DB mit anderen Verkehrsunternehmen auf diesem Gebiet. Dies hat sie in ihren „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“ eindeutig zum Ausdruck gebracht. Allerdings muß der gesamtwirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige ÖPNV auch auf Dauer finanzierbar bleiben; d. h. auch hier muß der Grundsatz der Begrenzung staatlicher Subventionen Anwendung finden.

**16.2** Verkehrsverbünde sind die organisatorisch und finanziell aufwendigste Kooperationsform mit einem Netz, einem Fahrplan, einem Fahrausweis und einem einheitlichen Tarif. Die Bildung von Verkehrsverbänden 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 genannten Voraussetzungen liegen nur noch in den Verkehrsballungsräumen Nürnberg, Rhein-Neckar und Rhein-Sieg vor.

Die „Leitlinien“ fordern hierzu, daß durch die Beteiligung die Verluste der DB nicht steigen dürfen.

**16.3** Um neue Lösungen 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. 3. Fünfjahresplan 1981—1985

**17.1** Der Bundesfernstraßenbau wurde im Berichtszeitraum auf der Grundlage des 3. Fünfjahresplans 1981—1985 weitergeführt.

Der deutliche Rückgang bei den finanziellen Ansätzen zu Anfang der 80er Jahre konnte in den Jahren 1984 und 1985 wieder aufgeholt werden.

**17.2** Eine Übersicht über die in den Jahren 1984 und 1985 fertiggestellten sowie Ende 1985 im Bau befindlichen Maßnahmen enthält Tabelle 6. Maßnahmen mit geringem finanziellem Umfang (i. d. R. Ausbaumaßnahmen) sind hier nicht berücksichtigt.

**17.3** Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat in Beschlußempfehlungen und Berichten Forderungen und Anregungen grundsätzlicher Art sowie zu Einzelmaßnahmen geäußert<sup>1)</sup>. Hierzu wird in Tabelle 7 Stellung genommen.

Die Anregungen grundsätzlicher Art werden im nachstehenden Text behandelt.

### 18. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

**18.1** Das Fernstraßenausbaugesetz (§§ 1 und 2) bestimmt, daß die Bundesfernstraßen nach den im Bedarfsplan bezeichneten Stufen sowie nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel ausgebaut werden sollen.

Ferner ist nach Ablauf von jeweils fünf Jahren zu prüfen, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist, wobei die berührten Belange, insbesondere der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaues, einzubeziehen sind.

Die 3. Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen wurde am 30. April 1986 abgeschlossen.

<sup>1)</sup> s. Drucksache 9/2175 vom 25. November 1982 zum Bericht 1980  
s. Drucksache 10/1002 vom 10. Februar 1984 zum Bericht 1982  
s. Drucksache 10/5254 vom 24. März 1986 zum Bericht 1984

**18.2** Die Festlegung von Bedarf und Dringlichkeit aller größeren Neu- und Ausbauprojekte von Bundesfernstraßen erfolgte nach bundeseinheitlichen Kriterien, wobei die regionalpolitischen Ziele und die Belange des Zonenrandgebietes stärker als bisher berücksichtigt wurden.

Die Projektbeurteilung bestand aus der

- gesamtwirtschaftlichen Bewertung
- regionalpolitischen Beurteilung
- ökologischen Beurteilung und den
- zusätzlichen Entscheidungskriterien.

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurden die gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Kosten (Transportkostensenkung, Kosten der Wegeerhaltung, Hebung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Erreichbarkeit, regionale Effekte und innerörtliche Umwelteffekte) dem Investitionsaufwand gegenübergestellt. Die regionalen Effekte wurden im Zonenrandgebiet höher gewertet als in anderen Gebieten mit ansonsten gleichen Wirtschafts- und Verkehrsbedingungen.

Die Bundesregierung mißt der besseren Anbindung strukturschwacher und peripherer Räume einen hohen Rang bei. Dies gilt insbesondere für das Zonenrandgebiet. Falls ein Projekt sowohl im Gebiet der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“<sup>1)</sup> als auch im Zonenrandgebiet lag, gesamtwirtschaftlich vorteilhaft war (Nutzen/Kosten-Verhältnis größer als 1) sowie ein uneingeschränkt positives Votum der regionalansässigen Wirtschaft (als Maßstab galt das Votum der Industrie- und Handelskammer) aufweisen konnte, wurde es „regionalpolitisch präferenziert“. Hierdurch konnte eine Reihe von Maßnahmen in die Stufe „Vordringlicher Bedarf“ bzw. zu „Planungen“ aufgenommen werden, die andernfalls diese Stufen nicht erreicht hätten.

Die regionalpolitischen und ökologischen Beurteilungen wurden bei den kleineren Neu- und Ausbauprojekten wegen ihrer kleinräumigen Wirkung nicht durchgeführt.

<sup>1)</sup> 13. Rahmenplan gemäß Drucksache 10/1279 vom 11. April 1984

## 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, betragen in den Jahren 1984 und 1985 rd. 5,14 Mrd. DM.

Die Finanzhilfen des Bundes für Vorhaben im Zonenrandgebiet im Jahr 1984 sind in Tabelle 8 dargestellt; eine nähere Aufschlüsselung zeigen die Tabelle 9 (kommunaler Straßenbau) und die Tabelle 10 (ÖPNV).

Infolge der GVFG-Änderung durch das Erste Rechtsbereinigungsgesetz vom 24. April 1986 können die auf das Zonenrandgebiet entfallenden Finanzhilfen ab 1985 nicht mehr gesondert nachgewiesen werden.

**19.2** Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme zu dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 30. Mai 1985 (Drucksache 10/3425) an der Auffassung festgehalten, daß das Ziel, den ÖPNV attraktiv und wirtschaftlich zu gestalten, auch weiterhin über die Förderung der freiwilligen

Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit besserem Erfolg zu verwirklichen ist als über eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen. Dies gilt nach den bisherigen Erfahrungen auch für die Lösung der Verkehrsprobleme im Zonenrandgebiet. Übereinstimmung besteht mit den Ländern, daß an dem Institut der linienbezogenen Genehmigung festgehalten und von der Einführung sogenannter Flächenkonzessionen abgesehen werden sollte.

### 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. Der Probelauf wurde am 28. September 1986 aufgenommen. Der Bundesminister für Verkehr finanziert die Untersuchung mit Mitteln für Forschungszwecke nach dem GVFG. Zur Abdeckung des versuchsbedingten Anlauftrisikos werden zusammen mit dem Landkreis und dem Freistaat Bayern Mittel für den Versuchszeitraum von vier Jahren bis zu 3 Mio. DM bereitgestellt.

## Bundeswasserstraßen

### 21. Investitionen im Wasserstraßennetz

**21.1** Das Investitionsvolumen des Bundes für die Bundeswasserstraßen einschließlich seewärtiger Zufahrten lag in den Jahren 1984 und 1985 bei 1 482 Mio. DM. Die Investitionsanteile des Zonenrandgebietes und die Ausgaben im Berichtszeitraum sind in Tabelle 11 dargestellt.

Um die Funktionsfähigkeit des Wasserstraßennetzes aufrechtzuerhalten, 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; der 1982 begonnene Ersatzbau der Hochbrücke Grünehal wurde im Herbst 1986 für den Eisenbahnverkehr in Betrieb genommen; die Eröffnung für den Straßenverkehr wird voraussichtlich noch vor Jahresende 1986 erfolgen.
- Das Sicherungsprogramm am Elbe-Lübeck-Kanal war bis Ende 1985 zu rd. 50 v. H. abgewickelt.

- Die Restarbeiten am Elbe-Seitenkanal werden voraussichtlich 1988 im wesentlichen abgeschlossen werden.
  - Die Arbeiten des Mittellandkanalausbaues (einschließlich Stichkanäle) wurden ebenfalls fortgeführt und waren bis Ende 1985
    - auf der Oststrecke Rügen-Anderten zu mehr als 60 v. H.,
    - auf der Weststrecke (westlich Anderten) zu rd. 55 v. H. abgewickelt.
  - Der Weiterbau des Main-Donau-Kanals kommt planmäßig voran. Am 27. September 1985 wurde die 22 km lange Kanalstrecke Nürnberg-Roth in Betrieb genommen. Auf der 77 km langen Reststrecke mit sieben Schleusen zwischen Roth und der Donau waren bis Ende 1985 24 km Strecke und vier Schleusen fertiggestellt, 19 km Strecke und zwei Schleusen im Bau. 1986 wurde der Streckenausbau fortgesetzt sowie die Vergabe für die letzte Schleuse „Berching“ erteilt.
- Unterhalb Regensburg wurde die Donaustaustufe Geisling in Betrieb genommen. Die Baumaßnahme auf der Strecke Regensburg-Straubing einschließlich umfangreicher ökologischer Ausgleichsmaßnahmen ist zu mehr als 50 v. H. fertiggestellt.

## 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 1984 und 1985 für das Bundesgebiet betrug 22 044 Mio. DM und gliedert sich wie folgt auf:

|                     |                |
|---------------------|----------------|
| Deutsche Bundesbahn | 12 639 Mio. DM |
| Bundesfernstraßen   | 7 200 Mio. DM  |
| Bundeswasserstraßen | 1 919 Mio. DM  |
| Übrige Bereiche     | 286 Mio. DM.   |

### 24. Bevorzugten-Richtlinien der Bundesregierung

An Bewerber aus dem Zonenrandgebiet wurden in den Jahren 1984 und 1985 Aufträge in Höhe von insgesamt 2 851 Mio. DM erteilt (Tabelle 12). Dies entspricht ca. 13 v. H. des gesamten Vergabevolumens.

Die meisten Aufträge wurden an bevorzugte Bewerber deswegen erteilt, weil sie das annehmbarste bzw. wirtschaftlichste Angebot abgegeben hatten.

Aufgrund von direkten Auswirkungen der in 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.) enthaltenen Bevorzugungsverfahren (Anwendung der Mehrpreisstaffeln oder Eintrittsmöglichkeit) sind nur Aufträge in Höhe von 47 Mio. DM erteilt worden. Die vorgenannten Zahlen sagen jedoch nichts Schlüssiges aus über die tatsächliche Wirtschaftskraft des Zonenrandgebietes. Unberücksichtigt — und von den öffentlichen Auftraggebern des Bundes auch nicht abrufbar — ist der Anteil an Aufträgen, die im Rahmen von Unteraufträgen in das Zonenrandgebiet fließen. Der tatsächliche Anteil am Auftragsvolumen der öffentlichen Hand dürfte dann wesentlich höher liegen.

Die Gesamtwirkung der Bevorzugten-Richtlinien auf die Auftragserteilung an Bewerber aus dem Zonenrandgebiet liegt jedoch weitaus höher, als aus dieser Zahl abgeleitet werden kann. Diese nicht quantifizierbaren Wirkungen der Zonenrandförderung sind vor allem darauf zurückzuführen, daß sich vielfach Firmen, die außerhalb des Zonenrand-

gebietes ansässig sind, von vornherein nicht an Ausschreibungen beteiligen, bei denen mit zahlreicher Konkurrenz durch Zonenrand-Bewerber gerechnet werden muß, weil sie nur durch für sie unauskömmlich niedrige Preise gegenüber den Bewerbern aus dem Zonenrandgebiet erfolgreich sein könnten.

Die überwiegend mittelständischen Baufirmen des Zonenrandgebietes beteiligen sich — infolge des im Baugewerbe üblicherweise nur geringen Aktionsradius — relativ selten an Ausschreibungen im übrigen Bundesgebiet, so daß hinsichtlich des Baubereichs die Zonenrand-Richtlinien außerhalb des Zonenrandgebietes kaum zum Tragen kommen. Eine theoretisch denkbare Ursache hierfür könnte darin liegen, 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. Tatsächlich ist aber der relativ geringe Aktionsradius der entscheidende Grund, so daß auch eine Erhöhung der Staffelsätze keine Änderung der tatsächlichen Situation bewirken würde. Abgesehen davon stehen auch EG-rechtliche Gründe einer Erhöhung entgegen.

### 25. Auftragsvergabe bei Neu- und Ausbaustrecken der DB

Die Ausführungen im Bericht 1984 für den Bereich der DB treffen auch für die Jahre 1984 und 1985 im Grundsatz zu.

Die Vergabe von Bauleistungen zur Realisierung der Neu- und Ausbaustrecken der DB erfolgt nach den Grundsätzen der VOB unter Beachtung des § 50 Bundesbahngesetz, der vorgenannten „Richtlinien“ und nach 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.

Nach einer 1984 durchgeführten Untersuchung der DB über die Beteiligung mittelständischer Unternehmen am Vergabevolumen der Neubaustrecke

Hannover-Würzburg partizipieren mittelständische Unternehmen, die fast ausschließlich aus der Region stammen, durch direkte und indirekte Vergaben (Subunternehmer, Lieferanten, Servicebetriebe) zu 55 v. H. an den Investitionen.

## Sonstiges

### 26. Landwirtschaftliche Wirtschaftswege im Zonenrandgebiet

Auf Grund eines Auftrages des innerdeutschen Ausschusses (Drucksache 10/5254, Kap. VII, Ziffer 2) teilt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen über die Förderungspraxis beim verstärkten Ausbau von landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen folgendes mit:

Der Bund hat im Rahmen eines Sonderprogramms für den verstärkten Ausbau von landwirtschaftli-

chen Wirtschaftswegen im Zonenrandgebiet, die von den im Bundesgebiet stationierten ausländischen Streitkräften und den Grenzsicherungsorganen befahren werden, in den Jahren 1984 und 1985 insgesamt 1,4 Mio. DM zur Verfügung gestellt. Das Sonderprogramm ist im wesentlichen beendet. Das bedeutet jedoch nicht, daß die Gemeinden im Zonenrandgebiet die Lasten zu tragen hätten, die sich aus der Benutzung der dortigen Wirtschaftswegen durch die ausländischen Streitkräfte ergeben. Der Bund wird auch weiterhin alle Schäden an Grenzwegen, die von den einzelnen Grenzsicherungsorganen verursacht werden, abgelten.

Tabelle 1

**Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke  
in den Jahren 1984 und 1985**

| Zonenrandgebiet des Bundeslandes |        | Zahl der<br>Baumaßnahmen<br>im Zonenrand-<br>gebiet | Gesamtausgaben<br>im Zonenrand-<br>gebiet | Ausgaben im Berichtszeitraum |  |
|----------------------------------|--------|---|---|------------------------------|--|
|                                  |        |   |   | im Zonenrand-<br>gebiet      | insgesamt<br>im jeweiligen<br>Bundesland |
|                                  |        |   |   | — Mio. DM —                  | — Mio. DM —                              |
|                                  |        | 1   | 2   | 3                            | 4  |
| Schleswig-Holstein ...           | fertig | 1   | 2,4                                       | 1,4                          | 1,4                                      |
|                                  | in Bau | 2   | 7,6                                       | 0,4                          | 13,9                                     |
| Niedersachsen .....              | fertig | 6   | 101,6                                     | 7,1                          | 32,9                                     |
|                                  | in Bau | 1   | 10,5                                      | 1,0                          | 4,5                                      |
| Hessen .....                     | fertig | 3   | 24,3                                      | 2,3                          | 9,6                                      |
|                                  | in Bau | 5   | 36,1                                      | 2,7                          | 11,9                                     |
| Bayern .....                     | fertig | 7   | 17,2                                      | 5,8                          | 20,1                                     |
|                                  | in Bau | 1   | 28,3                                      | 4,6                          | 8,3                                      |
| Zonenrandgebiet<br>insgesamt     | fertig | 17  | 145,5                                     | 16,6                         | 64,0                                     |
|                                  | in Bau | 9   | 82,5                                      | 8,7                          | 38,6                                     |
| Summe                            |        | 26  | 228,0                                     | 25,3                         | 102,6                                    |

Tabelle 2

**Beseitigung von Bahnübergängen durch Bauwerke  
in den Jahren 1984 und 1985**

— Einzelangaben —

| Ort<br>Bezeichnung<br>(Inbetriebnahme) | DB-Strecke                         | Bahnüber-<br>gang<br>in<br>km | Straße  | Gesamt-<br>aus-<br>gaben<br>Mio. DM | Aus-<br>gaben<br>im<br>Berichts-<br>zeitraum<br>Mio. DM | Anteil<br>des<br>Bundes<br>und der<br>DB<br>Mio. DM |
|--|------------------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------------|---|---|
| 1                                      | 2                                  | 3                             | 4   | 4                                   | 6   | 7   |
| <b>Schleswig-Holstein</b>              |                                    |                               |   |                                     |   |   |
| Buchholz (1986)                        | Lübeck-Büchen                      | 16,839                        | B 207   | 6,2                                 | 0,1   | 0,1   |
| Roseburg II (1985)                     | Lübeck-Büchen                      | 41,445                        | Gemeinde-<br>straße                                     | 2,4                                 | 1,4   | 1,4   |
| Jübek I (1986)                         | Neumünster-Flensburg               | 145,491                       | Gemeinde-<br>straße                                     | 1,4                                 | 0,3   | 0,3   |
|  |                                    |                               | <i>Summe</i>  | 10,0                                | 1,8   | 1,8   |
| <b>Niedersachsen</b>                   |                                    |                               |   |                                     |   |   |
| Deutsch Evern (1984)                   | Uelzen-Hamburg                     | 125,875                       | Gemeinde-<br>straße                                     | 4,3                                 | 1,5   | 1,5   |
| Bardowick (1985)                       | Uelzen-Hamburg                     | 137,328                       | Gemeinde-<br>straße                                     | 9,5                                 | 2,3   | 2,3   |
| Hildesheim (1981)                      | Hildesheim-Goslar                  | 42,784<br>43,496<br>43,712    | Goslarsche Str.<br>Feldstraße<br>Marienburger<br>Straße | 65,7                                | 2,3   | 2,3   |
| Braunschweig (1983)                    | Celle-Braunschweig-<br>Gliesmarode | 53,228                        | Guntherstraße   | 5,8                                 | 0,1   | 0,1   |
| Wolfenbüttel (1984)                    | Braunschweig-<br>Bad Harzburg      | 13,280                        | L 630   | 9,7                                 | 0,3   | 0,3   |
| Goslar (1986)                          | Vienenburg-<br>Goslar              | 11,728                        | Feldstraße  | 10,5                                | 1,0   | 1,0   |
| Speele (1985)                          | Hannover-Kassel                    | 151,450                       | Gemeinde-<br>straße                                     | 6,6                                 | 0,6   | 0,6   |
|  |                                    |                               | <i>Summe</i>  | 112,1                               | 8,1   | 8,1   |

noch Tabelle 2

| Ort<br>Bezeichnung<br>(Inbetriebnahme) | DB-Strecke                 | Bahnüber-<br>gang<br>in<br>km | Straße                             | Gesamt-<br>aus-<br>gaben<br>Mio. DM | Aus-<br>gaben<br>im<br>Berichts-<br>zeitraum<br>Mio. DM | Anteil<br>des<br>Bundes<br>und der<br>DB<br>Mio. DM |
|--|----------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|---|---|
| 1                                      | 2                          | 3                             | 4                                  | 4                                   | 6   | 7   |
| <b>Hessen</b>                          |                            |                               |                                    |                                     |   |   |
| Rothenkirchen (1985)                   | Frankfurt-Göttingen        | 134,045                       | L 3169                             | 6,5                                 | 0,6   | 0,6   |
| Bad Sooden-Allendorf<br>(1988)         | Frankfurt-Göttingen        | 212,695                       | L 3239                             | 19,5                                | 0,9   | 0,9   |
| Kleinvach (1986)                       | Frankfurt-Göttingen        | 208,481                       | B 27                               | 7,1                                 | 0,3   | 0,3   |
| Mönchhof (1986)                        | Warburg-Kassel             | 333,535                       | Gemeinde-<br>straße                | 7,4                                 | 0,7   | 0,7   |
| Grifte (1985)                          | Kassel-Frankfurt           | 16,616                        | L 3221                             | 6,9                                 | 0,9   | 0,9   |
| Hofgeismar (1985)                      | Warburg-Kassel             | 318,714                       | B 83                               | 10,9                                | 0,8   | 0,8   |
| Rotenburg (1986)                       | Obersuhl-<br>Guntershausen | 216,926                       | Gemeinde-<br>straße                | 1,1                                 | 0,4   | 0,4   |
| Obersuhl (1986)                        | Obersuhl-<br>Guntershausen | 191,609                       | Gemeinde-<br>straße                | 1,0                                 | 0,4   | 0,4   |
|  |                            |                               | <i>Summe</i>                       | 60,4                                | 5,0   | 5,0   |
| <b>Bayern</b>                          |                            |                               |                                    |                                     |   |   |
| Seußlen (1984)                         | Nürnberg-<br>Schirnding    | 131,676                       | Gemeinde-<br>straße                | 1,4                                 | 0,1   | 0,1   |
| Kulmbach (1985)                        | Bamberg-Hof                | 59,312                        | Gemeinde-<br>straße                | 2,3                                 | 0,5   | 0,5   |
| Staffelstein (1985)                    | Bamberg-Hof                | 25,116                        | Gemeinde-<br>straße                | 7,1                                 | 1,1   | 1,1   |
| Marktleuthen (1985)                    | Weiden-Oberkotzau          | 67,874                        | Gemeinde-<br>straße                | 2,7                                 | 2,5   | 1,7   |
| Hutzelmühle (1985)                     | Weiden-Oberkotzau          | 12,715                        | Gemeinde-<br>straße                | 0,7                                 | 0,3   | 0,3   |
| Döhlau (1985)                          | Bamberg-Hof                | 123,843                       | Gemeinde-<br>straße                | 1,3                                 | 0,8   | 0,8   |
| Hirschaid (1988)                       | Nürnberg-Bamberg           | 51,030<br>51,293              | Kreisstraße<br>Gemeinde-<br>straße | 28,3                                | 4,6   | 3,4   |
| Taxölden (1986)                        | Schwandorf-Furth i. W.     | 16,835                        | Gemeinde-<br>straße                | 1,7                                 | 0,5   | 0,5   |
|  |                            |                               | <i>Summe</i>                       | 45,5                                | 10,4  | 8,4   |

Tabelle 3

**Sonstige bedeutsame Vorhaben der DB<sup>1)</sup>  
in den Jahren 1984 und 1985**

| Zonenrandgebiet des Bundeslandes |        | Gesamtkosten im Zonenrandgebiet | Ausgaben im Berichtszeitraum |                                    |
|----------------------------------|--------|---------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
|                                  |        |                                 | im Zonenrandgebiet           | insgesamt im jeweiligen Bundesland |
|                                  |        | Mio. DM                         | Mio. DM                      | Mio. DM                            |
|                                  |        | 1                               | 2                            | 3                                  |
| Schleswig-Holstein .....         | fertig | 64,1                            | 38,8                         | 42,0                               |
|                                  | in Bau | 115,6                           | 20,1                         | 35,1                               |
| Niedersachsen                    | fertig | 147,3                           | 97,4                         | 543,6                              |
|                                  | in Bau | 34,8                            | 15,0                         | 67,5                               |
| Hessen .....                     | fertig | 115,7                           | 58,3                         | 161,3                              |
|                                  | in Bau | 112,5                           | 54,4                         | 149,1                              |
| Bayern .....                     | fertig | 162,1                           | 72,4                         | 405,0                              |
|                                  | in Bau | 47,4                            | 19,6                         | 211,8                              |
| Zonenrandgebiet insgesamt        | fertig | 489,2                           | 266,9                        | 1 151,9                            |
|                                  | in Bau | 310,3                           | 109,1                        | 463,5                              |
| Summe                            |        | 799,5                           | 376,0                        | 1 615,4                            |

<sup>1)</sup> in den Bereichen Oberbau, Hochbau, Brücken, Signalanlagen

Im gesamten Bundesgebiet wurden 1984 und 1985 zusammen rd. 4 300 Mio. DM für sonstige bedeutsame Vorhaben ausgegeben.

Tabelle 4

**Neubaustrecken (NBS)<sup>1)</sup>  
und Ausbaustrecken (ABS) der DB  
— Ausgaben 1984 und 1985 —**

| Zonenrandgebiet des Bundeslandes |     | Gesamtkosten im Zonenrandgebiet | Ausgaben im Berichtszeitraum |                                    |
|----------------------------------|-----|---------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
|                                  |     |                                 | im Zonenrandgebiet           | insgesamt im jeweiligen Bundesland |
|                                  |     | Mio. DM                         | Mio. DM                      | Mio. DM                            |
|                                  |     | 1                               | 2                            | 3                                  |
| Schleswig-Holstein .....         | NBS | —                               | —                            | —                                  |
|                                  | ABS | 235                             | —                            | —                                  |
| Niedersachsen                    | NBS | 2 943                           | 554,0                        | 664,1                              |
|                                  | ABS | 1 060                           | 4,5                          | 166,4                              |
| Hessen .....                     | NBS | 5 144                           | 1 390,0                      | 1 390,0                            |
|                                  | ABS | 760                             | —                            | 14,8                               |
| Bayern .....                     | NBS | 89                              | 6,2                          | 608,4                              |
|                                  | ABS | —                               | —                            | 24,8                               |
| Zonenrandgebiet insgesamt        | NBS | 8 176                           | 1 950,2                      | 2 662,5                            |
|                                  | ABS | 2 055                           | 4,5                          | 206,0                              |
| Summe                            |     | 10 231                          | 1 954,7                      | 2 868,5                            |

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

1984 und 1985 wurden im Bundesgebiet insgesamt 3 703,6 Mio. DM für Neu- und Ausbaustrecken investiert.

Tabelle 5

**Von der DB vollzogene Maßnahmen zur Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busbedienung (R)  
bzw. dauernden Einstellung des Gesamtbetriebes (G) in den Jahren 1984 und 1985**

| Strecke  | Teilstrecke                                     | km | R*)<br>G | Bundes-<br>land        | Zeitpunkt der<br>Entscheidung<br>BMV | Zeitpunkt<br>der Durch-<br>führung |
|--|---|----|----------|------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1  | 2   | 3  | 4        | 5                      | 6                                    | 7                                  |
| Bad Hersfeld-Treysa                            | Bad Hersfeld-Treysa                             | 60 | R        | Hessen                 | 28. 10. 1983                         | 3. 6. 1984                         |
| Abzw. Burg West SK-<br>Burg (Fehm)             | Burg West SK-<br>Burg (Fehm)                    | 1  | R        | Schleswig-<br>Holstein | 24. 8. 1983                          | 3. 6. 1984                         |
| Bad Lauterberg-Odertal                         | Bad Lauterberg-Odertal                          | 4  | R        | Nieder-<br>sachsen     | 28. 10. 1983                         | 3. 6. 1984                         |
| Salzgitter-Drütte-Derne-<br>burg               | Sz.-Lebenstedt-Derneburg                        | 17 | R        | Nieder-<br>sachsen     | 18. 8. 1983                          | 3. 6. 1984                         |
| Regensburg-Wutzlhofen-<br>Falkenstein          | Regensburg-Wutzlhofen-<br>Falkenstein           | 35 | R        | Bayern                 | 28. 10. 1983                         | 3. 6. 1984                         |
| Creidlitz-Rossach                              | Creidlitz-Rossach                               | 8  | R        | Bayern                 | 11. 8. 1983                          | 3. 6. 1984                         |
| Neumünster-Bad Oldesloe                        | Neumünster-Bad Sege-<br>berg                    | 28 | R        | Schleswig-<br>Holstein | 27. 2. 1984                          | 30. 9. 1984                        |
| Miltach-Straubing                              | Miltach-Steinburg                               | 29 | R        | Bayern                 | 10. 5. 1984                          | 30. 9. 1984                        |
| Einbeck-Einbeck Mitte                          | Einbeck-Einbeck Mitte                           | 4  | R        | Nieder-<br>sachsen     | 3. 2. 1984                           | 30. 9. 1984                        |
| Braunschweig Celler Str.-<br>Braunschweig Nord | Braunschweig Celler Str.-<br>Braunschweig Nord  | 1  | G        | Nieder-<br>sachsen     | 2. 2. 1984                           | 30. 4. 1984                        |
| Burg (Fehm)-Abzw. Burg<br>West NK              | Burg (Fehm)-Burg West<br>NK                     | 1  | G        | Schleswig-<br>Holstein | 24. 8. 1983                          | 3. 6. 1984                         |
| Eutin-Neustadt (Holst)                         | Eutin-Neustadt (Holst)                          | 15 | G        | Schleswig-<br>Holstein | 2. 2. 1984                           | 3. 6. 1984                         |
| Bad Lauterberg-Odertal                         | Bad Lauterberg-Odertal                          | 4  | G        | Nieder-<br>sachsen     | 28. 10. 1983                         | 3. 6. 1984                         |
| Salzgitter-Drütte-Derne-<br>burg               | Salzgitter-Osterlinde-Der-<br>neburg            | 9  | G        | Nieder-<br>sachsen     | 18. 8. 1983                          | 3. 6. 1984                         |
| Nabburg-Schönsee                               | Lind-Schönsee                                   | 13 | G        | Bayern                 | 28. 10. 1983                         | 3. 6. 1984                         |
| Schwarzenbek-Bad Oldes-<br>loe                 | Mollhagen-Bad Oldesloe                          | 12 | G        | Schleswig-<br>Holstein | 4. 2. 1976                           | 1. 9. 1984                         |
| Neusorg-Fichtelberg                            | Brand-Fichtelberg                               | 9  | G        | Bayern                 | 20. 3. 1984                          | 30. 9. 1984                        |
| Neusorg-Fichtelberg                            | Neusorg-Brand                                   | 6  | G        | Bayern                 | 20. 3. 1984                          | 31. 12. 1984                       |
| Bad Hersfeld-Treysa                            | Niederaula-Oberaula                             | 15 | G        | Hessen                 | 28. 5. 1984                          | 30. 9. 1984                        |
| Lütjenbrode Ost-Heiligen-<br>hafen             | Lütjenbrode Ost-Heiligen-<br>hafen              | 5  | G        | Schleswig-<br>Holstein | 8. 5. 1984                           | 31. 10. 1984                       |
| Wiesau-Bärnau (Oberpf)                         | Liebenstein-Bärnau                              | 8  | G        | Bayern                 | 21. 2. 1975                          | 31. 12. 1984                       |
| Kassel-Eschwege                                | Kassel-Eschwege                                 | 66 | R        | Hessen                 | 28. 9. 1984                          | 2. 6. 1985                         |
| Bamberg-Scheßlitz                              | Bamberg-Scheßlitz                               | 14 | R        | Bayern                 | 28. 9. 1984                          | 2. 6. 1985                         |
| Neumünster-Ascheberg                           | Neumünster-Ascheberg                            | 25 | R        | Schleswig-<br>Holstein | 29. 4. 1985                          | 29. 9. 1985                        |
| Schwarzenbek-Bad Oldes-<br>loe                 | Schwarzenbek-Möhnsen                            | 6  | G        | Schleswig-<br>Holstein | 4. 2. 1976                           | 1. 3. 1985                         |
| Salzgitter-Drütte-Derne-<br>burg               | Salzgitter-Lebenstedt-<br>Salzgitter Osterlinde | 7  | G        | Nieder-<br>sachsen     | 12. 3. 1985                          | 31. 3. 1985                        |
| Regensburg-Wutzlhofen-<br>Falkenstein (Opf)    | Wenzenbach-Falkenstein                          | 30 | G        | Bayern                 | 27. 9. 1984                          | 2. 6. 1985                         |
| Beddingen-Salzgitter<br>Drütte                 | Beddingen-Salzgitter<br>Drütte                  | 7  | G        | Nieder-<br>sachsen     | 8. 1. 1985                           | 28. 9. 1985                        |

\*) Art der Maßnahme

**Fertiggestellte Bundesfernstraßen in den Jahren 1984 und 1985  
sowie Ende 1985 im Bau befindliche Bundesfernstraßen**

**I. Bundesstraßen**

| Lfd.<br>Nr.               | Nr. der<br>Bundesstraße | Bezeichnung der Maßnahme im Zonenrandgebiet                           | Baukosten                         | Ausgaben<br>1982/83 |
|---------------------------|-------------------------|---|-----------------------------------|---------------------|
|                           |                         |   | — Mio. DM —<br>(ohne Grunderwerb) |                     |
| 1                         | 2                       | 3   | 4                                 | 5                   |
| <b>Schleswig-Holstein</b> |                         |   |                                   |                     |
| <i>a) fertiggestellt</i>  |                         |   |                                   |                     |
| 1                         | B 201                   | Ortsumgehung Schleswig<br>(2. Bauabschnitt)                           | 3,2                               | 2,2                 |
| 2                         | B 207                   | Ortsumgehung Fredeburg-Buchholz<br>(2. Teilstrecke)                   | 21,8 <sup>1)</sup>                | 11,6 <sup>1)</sup>  |
| 3                         | B 430                   | Ausbau Ortsumgehung Schenefeld bis<br>Ortsumgehung Hohenwestedt       | 5,1                               | 3,3                 |
| <i>b) im Bau</i>          |                         |   |                                   |                     |
| 4                         | B 75                    | Verlegung Kücknitz-Travemünde   | 59,0                              | 21,0                |
| 5                         | B 76                    | Verlegung Blickstedt-Kiel<br>(einschl. Kanalübergang)                 | 183,4                             | 34,4                |
| 6                         | B 404                   | Zweibahniger Ausbau zwischen Negernbötel<br>(B 205) und Hammoor (A 1) | 151,9                             | 10,1                |
| <b>Niedersachsen</b>      |                         |   |                                   |                     |
| <i>a) fertiggestellt</i>  |                         |   |                                   |                     |
| 7a                        | B 4/B 209               | Ortsumgehung Lüneburg<br>Teilstrecke: Lüner Kreisel-B 216             | 68,0 <sup>2)</sup>                | 15,8 <sup>2)</sup>  |
| <i>b) im Bau</i>          |                         |   |                                   |                     |
| 7b                        | B 4/B 209               | Ortsumgehung Lüneburg<br>Teilstrecke: B 216-südl. Lüneburg            | 68,0 <sup>2)</sup>                | 15,8 <sup>2)</sup>  |
| 8                         | B 4                     | Ausbau zwischen Braunlage und Hohengeiß                               | 5,8                               | 3,9                 |
| 9                         | B 6n                    | Goslar-Bad Harzburg (B 4)   |                                   |                     |
| 10                        | B 216                   | Ausbau Lüneburg-Dahlemburg  | 16,0                              | 4,0                 |
| 11                        | B 241                   | Verlegung in Northeim<br>(Osttangente)                                | 17,8                              | 2,0                 |
| 12                        | B 446                   | Ortsumgehung Seeburg  | 15,9                              | 9,1                 |
| <b>Hessen</b>             |                         |   |                                   |                     |
| <i>a) fertiggestellt</i>  |                         |   |                                   |                     |
| 13                        | B 27                    | Ausbau bei Bad Sooden-Allendorf/Kleinvach                             | 11,7                              | 0,8                 |
| 14                        | B 27                    | Verlegung zwischen Bebra/Breitenbach und<br>Bebra/Blankenheim         | 15,8                              | 3,8                 |
| 15                        | B 27                    | Verlegung bei Hünfeld   | 18,0                              | 7,4                 |
| 16                        | B 62                    | Ausbau in Bad Hersfeld<br>Bauabschnitt Obersberg                      | 9,6                               | 4,1                 |

<sup>1)</sup> Kostenangabe für Gesamtstrecke (Die 1. Teilstrecke wurde im Zeitraum 1982/83 fertiggestellt)

<sup>2)</sup> Kostenangabe für Gesamtstrecke

noch Tabelle 6

| Lfd.<br>Nr. | Nr. der<br>Bundesstraße | Bezeichnung der Maßnahme im Zonenrandgebiet                        | Baukosten                         | Ausgaben<br>1982/83 |
|-------------|-------------------------|--|-----------------------------------|---------------------|
|             |                         |  | — Mio. DM —<br>(ohne Grunderwerb) |                     |
| 1           | 2                       | 3  | 4                                 | 5                   |
|             |                         | <i>b) im Bau</i>   |                                   |                     |
| 17          | B 7                     | Ausbau zwischen Calden und Espenau                                 | 12,8                              | 0,9                 |
| 18          | B 27                    | Verlegung bei Burghaun/Rothenkirchen                               | 11,5                              | 5,3                 |
| 19          | B 27                    | Ausbau Bad Sooden-Allendorf  | 6,7                               | 3,0                 |
|             |                         | <b>Bayern</b>  |                                   |                     |
|             |                         | <i>a) fertiggestellt</i>   |                                   |                     |
| 20          | B 4                     | Ausbau Coburg-Niederfüllbach<br>(2. Fahrbahn)                      | 8,0                               | 4,4                 |
| 21          | B 11                    | Verlegung bei Zwiesel (teilweise)<br>— Ortsumgehung —              | 19,5                              | 11,0                |
| 22          | B 12                    | Ortsumgehung Röhrnbach   | 11,0                              | 7,8                 |
| 23          | B 15                    | Ortsumgehung Tirschenreuth   | 6,5                               | 3,7                 |
| 24          | B 16                    | Verlegung Wenzenbach-Hauzendorf (teilw.)                           | 25,0                              | 4,8                 |
| 25          | B 19                    | Verlegung bei Niederlauer  | 3,9                               | 0,7                 |
| 26          | B 20                    | Verlegung Kothmaißling-Furth i. W. (teilw.)                        | 40,6                              | 13,1                |
| 27          | B 22                    | Ausbau Unterneuses-Bamberg   | 3,0                               | 0,4                 |
| 28          | B 85                    | Ausbau Bayreuth-Unterbrücklein                                     | 11,9                              | 7,8                 |
| 29          | B 173                   | Verlegung bei Staffelstein (teilweise)                             | 54,5                              | 9,2                 |
| 30          | B 279                   | Ortsumgehung Brendlorenzen   | 9,1                               | 5,8                 |
| 31          | B 287                   | Ortsumgehung Fuchsstadt  | 3,5                               | 2,1                 |
| 32          | B 303                   | Ortsumgehung Gestungshausen  | 4,8                               | 3,4                 |
|             |                         | <i>b) im Bau</i>   |                                   |                     |
| 33          | B 4                     | Verlegung zwischen Niederfüllbach und Rossach,<br>2. Fahrbahn      | 35,7                              | 7,9                 |
| 34          | B 8                     | Ausbau westlich Passau   | 20,0                              | 3,6                 |
| 35          | B 11                    | Verlegung bei Zwiesel (teilweise)<br>— Ortsumgehung —              | 19,5                              | 0,5                 |
| 36          | B 16                    | Verlegung Wenzenbach-Hauzendorf (teilweise)                        | 25,0                              | 4,8                 |
| 37          | B 19                    | Ortsumgehung Geldersheim   | 7,3                               | 3,2                 |
| 38          | B 19                    | Ausbau Heustreu-Unsleben   | 3,2                               | 0,6                 |
| 39          | B 20                    | Verlegung Kothmaißling-Furth i. W.<br>(Grenze CSSR) (Teilstrecken) | 40,6                              | 1,6                 |
| 40          | B 20                    | Verlegung Steinach-Stallwang                                       | 33,4                              | 1,3                 |
| 41          | B 22                    | Verlegung nördlich Schönthal                                       | 10,5                              | 4,1                 |
| 42          | B 85                    | Verlegung bei Patriching   | 31,7                              | 0,6                 |
| 43          | B 173                   | Verlegung Breitengüßbach-Ebensfeld                                 | 93,3                              | 12,2                |
| 44          | B 173                   | Ausbau südlich Kronach   | 7,1                               | 0,3                 |
| 45          | B 303                   | Neubau Ibind-Kreuzthal   | 18,2                              | 1,1                 |
| 46          | B 388                   | Ausbau in Passau (Zahnradfabrik)                                   | 10,5                              | 7,2                 |

## II. Bundesautobahnen

| Lfd. Nr. | Nr. der BAB       | Bezeichnung der Maßnahme*)   | Baukosten                         | Ausgaben 1984/85   |
|----------|-------------------|--|-----------------------------------|--------------------|
|          |                   |  | — Mio. DM —<br>(ohne Grunderwerb) |                    |
| 1        | 2                 | 3  | 4                                 | 5                  |
|          |                   | <b>Schleswig-Holstein</b>  |                                   |                    |
|          |                   | <i>a) fertiggestellt</i><br>keine  |                                   |                    |
|          |                   | <i>b) in Bau</i>   |                                   |                    |
| 47       | A 1               | Hamburg-Lübeck<br>Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hansestadt Hamburg und dem Dreieck Bad Schwartau incl. Abzweig Lübeck/Siems 57,0 km          | 429,5                             | 27,3               |
|          |                   | Bemerkung:<br>Ausbau der A 1 auf 51,5 km langem Streckenabschnitt bereits fertiggestellt. Der letzte Teilabschnitt ist in Bau und soll voraussichtlich 1987 fertiggestellt werden. |                                   |                    |
| 48       | A 25              | Hamburg-Geesthacht<br>Ldgr. Hamburg-Geesthacht 7,3 km  | 30,4                              | 0,3                |
| 49       | A 210             | Rendsburg-Kiel<br>Osterrönfeld-Kreuz Kiel/West 26,4 km   | 156,5                             | 13,4               |
|          |                   | <b>Niedersachsen</b>   |                                   |                    |
|          |                   | <i>a) fertiggestellt</i>   |                                   |                    |
| 50       | A 7               | Hannover-Kassel<br>Anbau von Standstreifen zwischen der Anschlußstelle Northeim/Nord und Göttingen 29,0 km   | 160,5                             | 3,4                |
| 51       | A 391             | Westumgehung Braunschweig<br>Abschnitt BS/Bienrode-südl. B 214<br>Teilabschnitt:<br>Hansestraße-südl. B 214 2,8 km   | 127,5 <sup>1)</sup>               | 34,0 <sup>1)</sup> |
|          |                   | <i>b) in Bau</i>   |                                   |                    |
| 52       | A 2 <sup>2)</sup> | Berlin-Hannover<br>Anbau von Standstreifen:<br>östl. Braunschweig-Kreuz Hannover Ost 57,0 km   | 277,0                             | 46,1               |
| 53       | A 250             | Hamburg-Lüneburg<br>Maschen (A 1)-Scharmbeck (L 217 n) 9,5 km  | 59,2                              | 20,7               |

\*) 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 des Zonenrandgebietes liegen und somit Zubringerfunktion erfüllen.

1) Kostenangabe für Gesamtstrecke.

2) Die Grunderneuerung der A 2 mit gleichzeitiger Verbreiterung wurde und wird programmgemäß fortgesetzt.

noch Tabelle 6

## II. Bundesautobahnen

| Lfd.<br>Nr.              | Nr. der BAB       | Bezeichnung der Maßnahme*)   | Baukosten                         | Ausgaben<br>1984/85 |
|--------------------------|-------------------|--|-----------------------------------|---------------------|
|                          |                   |  | — Mio. DM —<br>(ohne Grunderwerb) |                     |
| 1                        | 2                 | 3  | 4                                 | 5                   |
| 54                       | A 391             | Westumgehung Braunschweig<br>Abschnitt BS/Bienrode-südl. B 214<br>Teilabschnitt<br>BS/Bienrode-Hansestraße 1,6 km  | 127,5 <sup>1)</sup>               | 34,0 <sup>1)</sup>  |
| 55                       | A 395             | Braunschweig-Bad Harzburg<br>nördl.-südl. Schladen<br>(OU Schladen) 4,5 km   | 32,1                              | 4,1                 |
| <b>Hessen</b>            |                   |  |                                   |                     |
| <i>a) fertiggestellt</i> |                   |  |                                   |                     |
| 56                       | A 66              | Frankfurt/M.-Fulda<br>östlich Gelnhausen-Salmünster 11,5 km  | 104,0                             | 36,1                |
| 57                       | A 4               | Bad Hersfeld-Eisenach<br>Herleshausen-Grenze 1,4 km  | 7,5                               | 5,4                 |
| <i>b) in Bau</i>         |                   |  |                                   |                     |
| 58                       | A 7 <sup>1)</sup> | Kassel-Bad Hersfeld<br>Sechsstreifiger Ausbau zwischen der Landes-<br>grenze Niedersachsen/Hessen und der An-<br>schlußstelle Kassel/Mitte sowie zwischen dem<br>Autobahnkreuz Kassel und dem Autobahndrei-<br>eck Hattenbach (Teilstrecken) 65,9 km | 547,2                             | 29,5                |
| <b>Bayern</b>            |                   |  |                                   |                     |
| <i>a) fertiggestellt</i> |                   |  |                                   |                     |
| 59                       | A 3               | Regensburg-Passau<br>Straubing (B 20)-AK Deggendorf 28,3 km  | 215,5                             | 24,0                |
| 60                       | A 73              | Bamberg-Nürnberg<br>Bamberg/Süd-Hirschaid 8,1 km   | 64,7                              | 56,1                |
| 61                       | A 92              | München-Deggendorf<br>Moosburg-Landshut/Altheim 20,6 km  | 171,2                             | 37,7                |
| 62                       | A 93              | Regensburg-Wolnzach<br>Pentling-Bachl 24,5 km  | 102,2                             | 26,6                |

\*) 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 des Zonenrandgebietes liegen und somit Zubringerfunktion erfüllen.

<sup>1)</sup> Die Grunderneuerung der A 7 mit gleichzeitiger Verbreiterung wurde und wird programmgemäß fortgesetzt.

## II. Bundesautobahnen

| Lfd.<br>Nr. | Nr. der BAB | Bezeichnung der Maßnahme*)                                  | Baukosten                         | Ausgaben<br>1984/85 |
|-------------|-------------|---|-----------------------------------|---------------------|
|             |             |   | — Mio. DM —<br>(ohne Grunderwerb) |                     |
| 1           | 2           | 3   | 4                                 | 5                   |
|             |             | <i>b) in Bau</i>  |                                   |                     |
| 63          | A 70        | Schweinfurt-Bamberg<br>Knetzgau-Eltmann, 1. Fahrbahn 8,2 km | 86,2                              | 39,3                |
| 64          | A 92        | München-Deggendorf<br>Landshut/Altheim-Dingolfing 22,5 km   | 106,3                             | 21,8                |
|             |             | Freising/Ost-Moosburg 20,0 km                               | 127,5                             | 26,7                |
| 65          | A 93        | Regensburg-Hof<br>Nabburg-Weiden/Süd 25,6 km                | 150,2                             | 65,9                |
| 66          | A 93        | Regensburg-Wolnzach<br>Bachl-Elsendorf 16,1 km              | 66,9                              | 36,8                |

\*) 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 des Zonenrandgebietes liegen und somit Zubringerfunktion erfüllen.

Tabelle 7

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

| Maßnahmen *)   | Stand der Planung   |
|--|---|
| <b>Schleswig-Holstein</b>  |   |
| B 76      bei Gettorf, in Kiel und bei Preetz                                  | Bedarfsplan 1986: Vordringlicher Bedarf<br>Gettorf: Vorplanung<br>Kiel:    z. T. fertig bzw. im Bau<br>z. T. in Planung (Mühlenwegtrasse)<br>Preetz: in Planung<br>§ 16.1 FStrG — Verfahren abgeschlossen   |
| B 404      Kiel-A 24 (Hamburg-Berlin)  | Bedarfsplan 1986:<br>Abschnitt Kiel-Negernbötel: Planung<br>Abschnitt Negernbötel-A 1: vordringlicher Bedarf<br>Abschnitt A 1-A 24:            Planung<br>Im Bereich von Bad Segeberg und Bad Oldesloe ist mit den Baumaßnahmen begonnen.   |
| <b>Niedersachsen</b>   |   |
| A 39      Braunschweig-Salzgitter-Wartjenstedt                                 | Bedarfsplan 1986: Überhang<br>Mit dem Bau der letzten Teilstrecke (Verlegung zwischen Westerlinde und Salder) ist 1986 begonnen.  |
| A 250      Hamburg-Lüneburg<br>Scharmbeck (L 217n)-Lüneburg<br>(Lüner Kreisel) | Bedarfsplan 1986: vordringlicher Bedarf<br>Planfeststellungsverfahren läuft.  |
| A 395      Braunschweig-Bad Harzburg<br>Adersheim-nördl. Schladen              | Bedarfsplan 1986: vordringlicher Bedarf<br>Planfeststellungsverfahren läuft.  |
| 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 bereits bei der Bedarfsplanüberprüfung im Jahre 1980 im Einvernehmen mit dem Land Niedersachsen die A 36 aufgegeben. Die Alternativplanung enthält für die B 82 zwischen Goslar und der A 7 zweistreifige Umgehungsstraßen für die Orte Langelsheim und Astfeld (Bedarfsplan 1986: Vordringlicher Bedarf) sowie für die B 6 einen zweibahnigen Neubau zwischen Bad Harzburg (A 395) und der Ortsumgehung Goslar. Ein Teil dieser Strecke ist bereits fertig (A 395-L 518), der übrige Teil ist im Bau. |
| 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 sollen.<br>Bedarfsplan 1986:<br>OU Schwarzenbek in Schleswig-Holstein:<br>Vordringlicher Bedarf<br>Schwarzenbek-Lüneburg: Planung   |

\*) 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 des Zonenrandgebietes liegen und somit Zubringerfunktion erfüllen.

noch Tabelle 7

| Maßnahmen *)  |                               | Stand der Planung   |
|---------------|-------------------------------|---|
| B 248         | Braunschweig-Salzgitter (Bad) | Bedarfsplan 1986: Planung   |
| <b>Hessen</b> |                               |   |
| A 4           | Olpe-Hattenbach               | Auf Beschluß des Deutschen Bundestages nicht mehr im Bedarfsplan enthalten; ersatzweise dafür abschnittsweise Ausbau der B 62.  |
| A 4           | Lückenschluß Obersuhl-Wommen  | Die DDR hat bisher die Schließung der Autobahnücke zwischen Obersuhl und Wommen abgelehnt.  |
| A 66          | Frankfurt/M.-Fulda            | Gesamtstrecke in „Vordringlicher Bedarf“.<br>Fertig bis Ende 1985 waren die Abschnitte<br>— Eschborn-Miquelallee in Frankfurt/M.<br>— Kruppstraße in Frankfurt/M. bis östlich Salmünster<br>Für den Abschnitt Salmünster-Schlüchtern läuft das Planfeststellungsverfahren.<br>Baubeginn im 4. Fünfjahresplan (1986—1990) vorgesehen.<br>Zwischen Schlüchtern und Fulda laufen z. Z. planerische Voruntersuchungen.  |
| <b>Bayern</b> |                               |   |
| A 6           | Amberg-Pfreimd                | 1. Fahrbahn „Vordringlicher Bedarf“. Planungsrechtlich noch nicht geklärt. Finanzierung nach 1990.  |
| A 70          | Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth  | Die A 70 (Maintalautobahn) wird auch vom BMV als vordringlich angesehen.<br>Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:<br>— Abschnitt Schweinfurt-Knetzgau sowie Hallstadt-Kreuz Bamberg und Bamberg-Bayreuth einbahnig fertig.<br>— Abschnitt Knetzgau-Eltmann:<br>Baubeginn ist 1984 erfolgt (einbahnig). Fertigstellung 1987.<br>— Abschnitt Eltmann-Hallstadt bei Bamberg (zweibahnig):<br>Vordringlicher Bedarf, Baubeginn 4. Fünfjahresplan (1986—1990)<br>— Abschnitt Schweinfurt-Bamberg-Bayreuth,<br>2. Fahrbahn:<br>Vordringlicher Bedarf,<br>Baubeginn voraussichtlich 1988 |
| A 92          | München-Deggendorf            | Im Bau sind folgende Abschnitte:<br>Freising/Ost-Moosburg (B 11);<br>Landshut/Ost (B 15)-Dingolfing (St 2111)<br>Der Abschnitt Dingolfing-Wallersdorf kann 1987 beginnen.   |
| A 93          | Regensburg-Hof                | Für den einbahnigen Abschnitt Falkenberg-Mitterteich ist ein Beginn 1987 erst möglich (planungsrechtliche Widerstände).   |

\*) 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 des Zonenrandgebietes liegen und somit Zubringerfunktion erfüllen.

noch Tabelle 7

| Maßnahmen *)                          | Stand der Planung   |
|---------------------------------------|---|
| B 173/B 289 Frankenschnellweg         | Breitengüßbach–Ebensfeld:<br>zweibahnig in Bau (1984);<br>Ebensfeld–Lichtenfels:<br>zweibahnig in Verkehr;<br>Lichtenfels–Untersiemau:<br>Vordringlicher Bedarf<br>Planfeststellung läuft<br>Untersiemau–Coburg/Süd:<br>1. Fahrbahn fertig<br>2. Fahrbahn fertig (1986) |
| B 16/B 20 Regensburg–Cham–Furth i. W. | Diese Strecke ist z. T. fertiggestellt bzw. in Bau und z. T. in der Planung. Im Bereich Regensburg–Roding erhebliche planungsrechtliche Widerstände.  |

\*) 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 des Zonenrandgebietes liegen und somit Zubringerfunktion erfüllen.

Tabelle 8

**Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse  
der Gemeinden gemäß GVFG im Jahre 1984**

— Mio. DM —

| Bundesland                 | Kommunaler Straßenbau                                     |                                      | Öffentlicher Personennahverkehr                           |                                      | GVFG-Mittel<br>im Zonen-<br>randgebiet<br>insgesamt<br>(Sp. 2 + 4) |
|----------------------------|---|--------------------------------------|---|--------------------------------------|--|
|                            | Gesamte<br>Maßnahmen<br>des<br>Landes<br>nach dem<br>GVFG | Maßnahmen<br>im Zonenrand-<br>gebiet | Gesamte<br>Maßnahmen<br>des<br>Landes<br>nach dem<br>GVFG | Maßnahmen<br>im Zonenrand-<br>gebiet |  |
|                            | 1   | 2                                    | 3   | 4                                    |  |
| Schleswig-Holstein . . . . | 65,8  | 52,6                                 | 15,2  | 10,4                                 | 63,0   |
| Niedersachsen . . . . .    | 158,6   | 56,0                                 | 51,1  | 7,3                                  | 63,3   |
| Hessen . . . . .           | 73,9  | 17,8                                 | 142,0   | 8,0                                  | 25,8   |
| Bayern . . . . .           | 237,3   | 63,2                                 | 222,1   | 3,2                                  | 66,4   |
| Summe . . . . .            | 535,6   | 189,6                                | 430,4   | 28,9                                 | 218,5  |

Tabelle 9

**Kommunaler Straßenbau**  
**— In Anspruch genommene Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG im Jahre 1984**  
**nach kreisfreien Städten und Landkreisen**

— Mio. DM —

| Bundesland               | Finanzhilfen im Zonenrandgebiet |  |  | Finanzhilfen<br>in den<br>jeweiligen<br>Ländern |
|--------------------------|---------------------------------|--|--|---|
|                          | in kreisfreien<br>Städten       | in Landkreisen<br>und<br>kreisangehörigen<br>Gemeinden | Finanzhilfen<br>im<br>Zonenrandgebiet<br>(Sp. 1+2) |   |
|                          | 1                               | 2  | 3  | 4   |
| Schleswig-Holstein ..... | 14,7                            | 37,9   | 52,6   | 65,8  |
| Niedersachsen .....      | 3,0                             | 53,0   | 56,0   | 158,6   |
| Hessen .....             | 2,2                             | 15,6   | 17,8   | 73,9  |
| Bayern .....             | 15,1                            | 48,1   | 63,2   | 237,3   |
| Summe .....              | 35,0                            | 154,6  | 189,6  | 535,6   |

Tabelle 10

**ÖPNV-Maßnahmen**  
**— Finanzhilfen des Bundes gemäß GVFG in den Jahren 1984 nach Verwendungsarten —**

— Mio. DM —

| Bundesland             | Stadtbahn-<br>maß-<br>nahmen | Zentrale<br>Omnibus-<br>bahnhöfe | Park- and<br>Ride-<br>Anlagen | Omnibus-<br>betriebs-<br>höfe | Nicht-<br>bundes-<br>eigene<br>Eisen-<br>bahnen | Zuschüsse<br>zu den<br>Kosten<br>der DB zu<br>Bahnüber-<br>gangsmaß-<br>nahmen | Finanz-<br>hilfen im<br>Zonen-<br>randgebiet<br>(Sp. 1—6) | Gesamte<br>Finanz-<br>hilfen<br>in den<br>jeweiligen<br>Ländern |
|------------------------|------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---|--|---|---|
|                        | 1                            | 2                                | 3                             | 4                             | 5   | 6  | 7   | 8   |
| Schleswig-Holstein ... | —                            | 0,6                              | 1,0                           | 8,8                           | —   | —  | 10,4  | 15,2  |
| Niedersachsen .....    | 3,1                          | 0,1                              | —                             | 3,1                           | —   | 1,0  | 7,3   | 51,1  |
| Hessen .....           | 6,6                          | 0,2                              | —                             | 1,2                           | —   | —  | 8,0   | 142,0   |
| Bayern .....           | 0,1                          | 0,2                              | —                             | 2,9                           | —   | —  | 3,2   | 222,1   |
| Summe .....            | 9,8                          | 1,1                              | 1,0                           | 16,0                          | —   | 1,0  | 28,9  | 430,4   |

Tabelle 11

## Wasserstraßeninvestitionen des Bundes in den Jahren 1984 und 1985

| Maßnahmen                          | Ausgaben<br>im Zonenrandgebiet<br>— Mio. DM — |       | Anteil des Zonenrand-<br>gebietes an den Gesamt-<br>kosten der Maßnahmen |
|------------------------------------|---|-------|--|
|                                    | 1984  | 1985  | v. H.  |
| Nord-Ostsee-Kanal .....            | 43,3  | 38,7  | 70   |
| Elbe-Lübeck-Kanal .....            | 8,4   | 9,3   | 100  |
| Elbe-Seitenkanal .....             | 18,1  | 18,0  | 100  |
| Mittellandkanal (Oststrecke) ..... | 19,7  | 19,8  | 90   |
| Main-Donau-Kanal .....             | 6,0   | 6,0   | 5  |
| Sonstige .....                     | 10,0  | 10,0  | 100  |
| Zonenrandgebiet insgesamt .....    | 105,5   | 101,8 |  |

Tabelle 12

## Vergabe an Bewerber im Zonenrandgebiet in den Jahren 1984 und 1985

| Bundesland                      | Deutsche<br>Bundesbahn | Bundes-<br>fernstraßen | Bundes-<br>wasserstraßen | übrige Bereiche<br>des BMV <sup>1)</sup> ) |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|--|
| Schleswig-Holstein .....        | 173                    | 345                    | 74                       | 37   |
| Niedersachsen .....             | 837                    | 242                    | 31                       | 1  |
| Hessen .....                    | 364                    | 123                    | 9                        | 1  |
| Bayern .....                    | 182                    | 349                    | 83                       | —  |
| Summe .....                     | 1 556                  | 1 059                  | 197                      | 39   |
| Zonenrandgebiet insgesamt ..... | 2 851                  |                        |                          |  |

<sup>1)</sup> Bundesanstalt für Flugsicherung  
 Deutscher Wetterdienst  
 Deutsches Hydrographisches Institut  
 Bundesanstalt für Schiffvermessung  
 Kraftfahrtbundesamt  
 Bundesanstalt für den Güterverkehr