

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen (17. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/6810 —

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

A. Problem

Die Folgen der Teilung Deutschlands sind im Zonenrandgebiet nach wie vor spürbar. Dies gilt besonders für den Verkehrssektor, in dem eine nahezu völlige Neuorientierung der bis zum Kriegsende vornehmlich nach Mitteldeutschland ausgerichteten Beziehungen erfolgen mußte. Eine den heutigen Bedürfnissen entsprechende Anbindung des durch die Teilung aus seiner ehemaligen Kernlage an die Peripherie des europäischen Wirtschaftsraumes gedrängten Zonenrandgebietes nach Westen hin sowie die verkehrliche Erschließung des Zonenrandgebietes selbst, stellen, um hier kein Vakuum entstehen zu lassen, auch weiterhin wichtige deutschlandpolitisch begründete Anliegen dar.

B. Lösung

Der Gesetzgeber hat den besonderen Vorrang der Zonenrandförderung in § 1 des Zonenrandförderungsgesetzes festgelegt. Diese politisch gewollte Priorität dient dem Ziel, zum Ausgleich der Auswirkungen der Teilung Deutschlands die Leistungskraft des Zonenrandgebietes bevorzugt zu stärken. Eine herausragende Bedeutung kommt dabei den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu. Nach § 4 des Zonenrandförderungsgesetzes sind deshalb die Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung im Zonenrandgebiet im Rahmen des Ausbaues der Bundesverkehrswege bevorzugt zu fördern.

Um die Zielsetzung des Zonenrandförderungsgesetzes zu verwirklichen, ist es erforderlich, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nicht nur zu erhalten, sondern sie bedarfsgerecht auszubauen bzw. zu ergänzen. Auch bei Aus- und Neubauvorhaben außerhalb des Zonenrandgebietes muß die sich möglicherweise daraus ergebende Erschließungsfunktion bedacht werden. Verbesserungen im Berlin-Verkehr sowie die Öffnung zusätzlicher bzw. die erweiterte Nutzung bereits bestehender Grenzübergänge wären ebenfalls geeignet, die Teilungsfolgen zu mildern.

Der Bericht 1986 des Bundesministers für Verkehr gibt Gelegenheit, hierzu eine Reihe von Forderungen und Anregungen zu unterbreiten.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

keine

D. Kosten

wurden nicht erörtert

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die in dem nachfolgenden Bericht vorgeschlagenen Verbesserungen der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung in ihrem nächsten Bericht darzustellen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Vorbereitungen für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Dortmund–Kassel nicht nur auf den Abschnitt Dortmund–Paderborn zu beschränken, sondern alsbald alle erforderlichen Schritte für eine zügige Realisierung der Gesamtmaßnahme einzuleiten.

Bonn, den 3. Februar 1988

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen

Hoppe	Hiller (Lübeck)	Dr. Kunz (Weiden)
Vorsitzender	Berichterstatler	

Bericht der Abgeordneten Hiller (Lübeck) und Dr. Kunz (Weiden)

I. Vorbemerkung

Der Präsident des Deutschen Bundestages hat die Vorlage mit Schreiben vom 4. Mai 1987 gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen federführend und dem Ausschuß für Verkehr mitberatend überwiesen.

Vom Unterausschuß für Zonenrandförderung des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen wurde der Bericht in den Sitzungen am 24. Juni 1987, 7. Oktober 1987, 4. November 1987, 11. November 1987, 2. Dezember 1987 und 20. Januar 1988 beraten. Der Bundesminister für Verkehr und der Senat von Berlin unterrichteten den Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen über mehrere einschlägige Themenbereiche. Die abschließende Behandlung im Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen erfolgte in der Sitzung am 3. Februar 1988.

In die Beratungen wurden auch die Verkehrsfragen betreffenden Ergebnisse der vom Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen unternommenen Informationsreise in das nordbayerische Zonenrandgebiet (2. bis 5. September 1987) einbezogen.

Der mitberatende Ausschuß für Verkehr hat sich in seiner Sitzung am 24. Juni 1987 mit dem Bericht befaßt und beschlossen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen empfiehlt ebenfalls, den Bericht, der die Entwicklung in den Jahren 1984 und 1985 beschreibt, zur Kenntnis zu nehmen. Bei den Beratungen sind jedoch auch aktuelle Probleme der Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes erörtert worden, zu deren Lösung die in der Beschlußempfehlung niedergelegten Forderungen an die Bundesregierung beitragen sollen. Zur Begründung wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Berichtsabschnitten Bezug genommen.

II. Verkehrspolitische Zielsetzung

1. Der Ausschuß begrüßt die von der Bundesregierung in einem 3. Rechtsbereinigungsgesetz beabsichtigte Änderung des § 6 a Abs. 2 Satz 2 GüKG. Danach soll der angenommene Standort im Güterkraftverkehr in den dort genannten Fällen grundsätzlich bis zu 50 Kilometer in der Luftlinie vom Sitz oder der Niederlassung entfernt liegen dürfen. Die damit verbundenen Verbesserungen für Güterkraftverkehrsunternehmen werden zu einem weiteren Ausgleich der standortbedingten Nachteile beitragen. Gleichwohl bittet der Ausschuß die Bundesregierung, die besonders schwierige Situation

der in unmittelbarer Grenznähe befindlichen Güterkraftverkehrsunternehmen im Auge zu behalten und zu versuchen, deren Marktchancen durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.

2. Die besonderen Bemühungen der Bundesregierung um den Straßenbau im Zonenrandgebiet verdienen Anerkennung. Der Ausschuß erwartet, daß der Zielsetzung des Zonenrandförderungsgesetzes auch künftig durch eine besondere Präferenzierung bei der Bewertung vorgeschlagener Neu- und Ausbauprojekte Rechnung getragen wird.

Zu den im Bericht beispielhaft aufgeführten Entscheidungen zugunsten des Zonenrandgebietes bemerkt der Ausschuß bereits an dieser Stelle, daß er größten Wert auf die Erhaltung der gegenwärtigen Ausbildungskapazitäten in Fulda und Weiden legt.

Ferner hält es der Ausschuß für geboten, bei den Anmeldungen für die mittelfristige Finanzplanung auch Mittel für die Umsetzung des ÖPNV-Modells Wunsiedel im gesamten Zonenrandgebiet einzuplanen, falls der Modellversuch positiv verläuft.

III. Grenzübergänge zur DDR

1. Der Ausschuß begrüßt die inzwischen eingetretene Zunahme des innerdeutschen Reiseverkehrs, insbesondere von Personen unterhalb des Rentenalters. Er geht davon aus, daß die Deutsche Bundesbahn im Benehmen mit der Deutschen Reichsbahn dem verstärkten Bedarf Rechnung tragen wird.
2. Die Schließung der Autobahnücke der A 4 zwischen Obersuhl und Wommen bleibt ein dringliches Anliegen. Die bisherige Umleitung belastet nicht nur den Fernverkehr, sondern in ganz besonderem Maße auch die berührten Orte.

Zur Entlastung des Grenzübergangs Rudolphstein hält der Ausschuß ferner eine Schließung der Autobahnücke zwischen Hof und Plauen für erwägenswert.

3. Der Ausschuß erinnert an den bereits mehrfach geäußerten Wunsch, durch eine Stichstraße von der Autobahn Berlin–Hamburg nach Niedersachsen eine wesentliche Verkürzung der Verbindung nach Berlin zu erreichen und damit das niedersächsische Wendland aus seiner verkehrlichen Isolierung zu befreien.
4. Der Ausschuß bedauert, daß die DDR auch weiterhin an dem Verbot der Einreise mit Zweirädern festhält. Der Ausschuß bittet die Bundesregierung, ihre Bemühungen um eine Aufhebung des Verbots intensiv fortzusetzen.

5. Nach wie vor besteht im Zonenrandgebiet der Wunsch nach Öffnung zusätzlicher bzw. Erweiterung bestehender Grenzübergänge. Die entsprechende Auflistung der an den Ausschuß herangetragenen diesbezüglichen Wünsche wird hiermit erneuert:

Ratzeburg–Gadebusch (DDR)
B 208

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

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

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

Bad Harzburg–Stapelburg (DDR)
B 6 oder weiter südlich an der B 243

Witzenhausen–Arenshausen (DDR)
Landstraße

Wanfried–Wendehausen (DDR)
Landstraße

Philippsthal–Vacha (DDR)
Landstraße

Rasdorf (Kr. Fulda)–Geisa (DDR)
B 84

Thann (Rhön)–Kaltennordheim (DDR)
Landstraße

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

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

Ludwigstadt–Probstzella (DDR)
B 85

Hof–Plauen (DDR)
im Zuge der Schließung der Autobahnlücke

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

IV. Grenzübergänge zur CSSR

1. Der Ausschuß bekräftigt seine Forderung nach Öffnung weiterer Grenzübergänge, erleichterten Grenzformalitäten und Ausstellung von Visen an den Grenzübergängen. Er verspricht sich davon vor allem eine Belebung des für den Grenzraum bedeutsamen Fremdenverkehrs.

Sollte es zu der begrüßenswerten Einrichtung eines Grenzübergangs Waldsassen–Eger für den Personenverkehr kommen, wünscht der Ausschuß, daß die Möglichkeit zur Abwicklung regionalen Lkw-Verkehrs über Waldsassen in Bedarfsfällen geschaffen wird. In diesem Zusammenhang hält es der Ausschuß für geboten, den Ausbau der B 299

zum Grenzübergang Waldsassen so zu planen, daß das verstärkte Verkehrsaufkommen ohne unzumutbare Belastung der Stadt Waldsassen abgewinkelt werden kann.

Ferner bittet der Ausschuß die Bundesregierung, mit der CSSR intensiv die Frage eines erweiterten Grenzübergangs bei Waidhaus im Zuge der vorgesehenen Autobahnverbindung zu erörtern.

Falls die CSSR künftig die Möglichkeit zur Ausstellung von Einreisevisen an der Grenze schaffen sollte, legt der Ausschuß Wert darauf, daß diese Regelung auf alle Grenzübergänge ausgedehnt wird. Er bittet die Bundesregierung, ggf. in diesem Sinne tätig zu werden und dafür Sorge zu tragen, daß etwaigen Forderungen nach Gegenseitigkeit entsprochen werden kann.

2. Der Ausschuß begrüßt die Weiterführung des Reisezugbetriebes auf der Eisenbahnstrecke Zwickau–Bayrisch Eisenstein. Er erwartet, daß auf deutscher Seite auch weiterhin keine Maßnahmen getroffen werden, die eine Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs unterlaufen würden.

V. Verbesserungen im Berlin- und DDR-Verkehr

1. Der Ausschuß stellt mit Befriedigung fest, daß die Bundesregierung in ihrem Bericht nunmehr auch auf die Probleme des Berlin-Verkehrs eingeht. Er teilt die im Bericht zum Ausdruck gebrachte Auffassung, 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 darf.
2. Der Ausschuß verkennt keineswegs die Notwendigkeit einer besseren Anbindung von Berlin (West) an das Hochleistungsschienennetz der Deutschen Bundesbahn. Dabei dürfen jedoch nicht die Konsequenzen übersehen werden, die sich aus der Konzentration der Überlegungen auf eine Schnellbahnverbindung zwischen Berlin und Hannover auf die anderen Transitstrecken und damit für das übrige Zonenrandgebiet ergeben. Für diese Transitstrecken gilt nicht nur, durch geeignete Maßnahmen, wie die Schließung von Elektrifizierungslücken, die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, sondern auch, den Reisekomfort anzuheben.
3. Am 4. Dezember 1986 hat der Deutsche Bundestag in einer einstimmig angenommenen Entschließung (Drucksache 10/6469) in obigem Sinne zum Eisenbahnverkehr von und nach Berlin Stellung genommen.
4. Bei der Festlegung der Trasse für die Schnellbahnverbindung Berlin–Hannover sollten nach Auffassung des Ausschusses auch die Vorschläge des Landes Niedersachsen und die Interessen des Oberzentrums Braunschweig aus strukturpolitischen Gründen bedacht werden.

VI. Eisenbahnen

1. Mit Sorge betrachten der Ausschuß und sein Unterausschuß für Zonenrandförderung den weiter fortschreitenden Rückzug des schienengebundenen Verkehrs aus der Fläche.
2. Nach Auffassung des Ausschusses hat sich das praktizierte Unterrichtsverfahren bewährt. Unterrichten über beabsichtigte Stilllegungs- und Umstellungsmaßnahmen sollten so früh wie möglich erfolgen und ablehnende Stellungnahmen der Länder durch eine Darstellung der Gründe ergänzt werden. Der Ausschuß sah sich erneut veranlaßt, einigen von der Deutschen Bundesbahn beantragten Umstellungs- und Stilligungsmaßnahmen zu widersprechen.
3. Der Ausschuß wird weiterhin mit Nachdruck die Beachtung des Zonenrandförderungsgesetzes und seiner Zielsetzungen bei allen Entscheidungen der Deutschen Bundesbahn fordern. Er verweist in diesem Zusammenhang auf seinen Bericht vom 19. März 1986 (Drucksache 10/5254), der dazu u. a. folgende Bemerkungen enthält:

„Bei der Beurteilung der zur Verkehrserschließung des Zonenrandgebietes notwendigen Maßnahmen geht der Ausschuß nach wie vor vom Vorrang des Zonenrandförderungsgesetzes vor dem Bundesbahngesetz aus. Daher ist die Feststellung der Bundesregierung nicht ausreichend, daß den Zielsetzungen in § 1 Abs. 2 des Zonenrandförderungsgesetzes zu entsprechen ist, wenn ein gleiches oder annähernd vergleichbares Ergebnis für die Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn erzielt werden kann. Der Bund ist vielmehr gehalten, Ausgleichszahlungen für aus deutschlandpolitischen Gründen zu erhaltende Eisenbahnstrecken und Dienststellen aus dem Haushalt des Bundesministers für innerdeutsche Beziehungen zu leisten.

Der Ausschuß vermißt in den Berichten der Bundesregierung die Beachtung der deutschlandpolitischen Zielsetzung, daß das Zonenrandgebiet und seine Verkehrswege in der Lage sein müssen, bei einer künftigen Überwindung der Teilung Deutschlands wieder ihre Funktion in der Mitte Deutschlands und Europas zu übernehmen. Das bedeutet unter anderem, daß bei einer Entscheidung über den Abbau ehemals wichtiger Hauptbahnen im Ost-West-Verkehr sorgfältig erwogen werden muß, ob sich hier nicht die Bahn vorzeitig aus einem zukünftigen Verkehrsstrom zurückzieht.“

4. Der Ausbau der für das Zonenrandgebiet wichtigen Fernstrecken der Deutschen Bundesbahn war wiederholt Gegenstand der Beratungen des Ausschusses. Einen besonderen Schwerpunkt bildeten dabei die Erörterungen zur Ausbaustrecke Dortmund–Kassel. Alle Fraktionen im Ausschuß vertreten die Ansicht, daß die Verbindung Dortmund–Kassel nicht nur im Abschnitt Dortmund–Paderborn, sondern auf der ganzen Strecke ausgebaut werden sollte. Ihr Nutzen wird nicht nur in der Beschleunigung der Verbindung zwischen

dem Ruhrgebiet und dem niedersächsischen, hessischen und bayerischen Zonenrandgebiet gesehen; vielmehr betont der Ausschuß auch besonders die deutschlandpolitische Bedeutung des Bauvorhabens in der Verbesserung der Eisenbahnverbindung zwischen dem nordrhein-westfälischen und dem thüringisch-sächsischen Industriegebiet. Er setzt sich daher mit Nachdruck dafür ein, daß alsbald alle erforderlichen Schritte für eine zügige Realisierung der Gesamtmaßnahme eingeleitet werden.

5. Mit Blick auf die aktuellen Planungen der Deutschen Bundesbahn unterstreicht der Ausschuß die Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Einbindung des Zonenrandgebietes in das künftige Interregio-Netz.
6. Die Ausbau- bzw. Neubaustrecke Würzburg–Nürnberg–München muß auch eine wichtige Erschließungsfunktion für das bayerische Zonenrandgebiet erhalten. In diesem Zusammenhang bedarf das Zonenrandgebiet im Personen- und Güterverkehr besserer Anschlüsse an den Bahnhof Nürnberg.
7. Nachdem auf dänischer Seite die Entscheidung für den Bau einer festen Verbindung über den Großen Belt gefallen ist, darf die dann erforderliche Modernisierung der Strecke Hamburg–Flensburg nicht zu Lasten anderer Verkehrswege im schleswig-holsteinischen Zonenrandgebiet gehen.
8. Der Ausschuß hält die Berichtsaussage, daß sich bei der Strecke Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter–Kreiensen ein Ausbaubedarf nicht begründen lasse, für unakzeptabel. Für den Großraum Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter stellt diese Strecke die wichtigste Anbindung an die Neubaustrecke Hannover–Würzburg dar.
9. Der Ausschuß befürwortet weiterhin einen Ausbau der Strecken Nürnberg–Schnabelwaid–Bayreuth/Marktredwitz–Hof und Nürnberg–Hersbruck r. d. P.–Schwandorf–Furth im Wald. Das gleiche gilt für die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hof–Hochstadt–Marktzeuln und für die Strecke Hof–Regensburg. Er begrüßt die vom Bundesminister für Verkehr veranlaßte Untersuchung der Gesamtregion auf Möglichkeiten einer besseren Verkehrsanbindung.
10. Der Ausschuß betrachtet die Schienenanbindung des Flughafens Hamburg–Fuhlsbüttel als unzureichend. Im Interesse der aus Schleswig-Holstein anreisenden Fluggäste bittet er die Bundesregierung, Möglichkeiten einer Verbesserung zu prüfen.
11. Der Flughafen München II wird auch für das niederbayerische und oberpfälzische Zonenrandgebiet besondere Bedeutung erlangen. Um so wichtiger ist eine gute Erreichbarkeit auf der Schiene. Die bislang vorgesehenen Lösungen sind nach

Auffassung des Ausschusses nicht optimal. Anzustreben ist ein Schienenanschluß von Freising her, evtl. in Weiterführung der bereits bestehenden S-Bahn-Verbindung zwischen München und Freising.

12. Die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs hängt nicht zuletzt von der Qualität des rollenden Materials ab. Der Ausschuß begrüßt deshalb sehr, daß inzwischen im schleswig-holsteinischen Zonenrandgebiet mit dem Einsatz der neuen Dieselelekttriebzüge der Baureihe 628/928 begonnen wurde. Er bittet die Bundesregierung, im nächsten Bericht darzulegen, welche Erfahrungen mit dem Einsatz der Fahrzeuge im Hinblick auf das Reisendenaufkommen gemacht wurden und wie viele Einheiten insgesamt für das Zonenrandgebiet, das auch insoweit bevorzugt berücksichtigt werden sollte, vorgesehen sind.

13. Die Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn, die sie im Zuge der Umsetzung der Rahmenvereinbarungen über die Bedienung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Fläche bislang getroffen hat, haben gezeigt, daß sowohl die Attraktivität als auch die Wirtschaftlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gesteigert werden kann. Die Deutsche Bundesbahn soll diesen Weg konsequent weiterverfolgen. Sie soll insbesondere dort, wo bei entsprechendem Reisendenaufkommen noch Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedienungsqualität und der Wirtschaftlichkeit des SPNV bestehen — wie z. B. bei der Strecke Bad Segeberg–Bad Oldesloe — diese im Interesse der Zonenrandförderung ausschöpfen.

Der Ausschuß gibt der Erwartung Ausdruck, daß es nach den Rahmenvereinbarungen mit Schleswig-Holstein und Bayern in absehbarer Zeit auch zum Abschluß entsprechender Vereinbarungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Ländern Hessen und Niedersachsen kommt.

14. Der Ausschuß beurteilt die Zunahme des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße grundsätzlich positiv. Diese Entwicklung darf jedoch nicht als Vorwand für weitere Stilllegungsmaßnahmen im Zonenrandgebiet dienen. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr wendet sich der Ausschuß mit Nachdruck gegen alle Versuche, Eisenbahnstrecken durch gezielte Maßnahmen „auszutrocknen“ und auf diese Weise eine spätere Einstellung oder Umstellung der Verkehrsbedienung vorzubereiten.
15. Der Ausschuß befürwortet neben der Schaffung von Verkehrsverbünden auch die Entwicklung einer speziellen Konzeption für ÖPNV-Kooperationen im Zonenrandgebiet unterhalb der Schwelle von Verkehrsverbünden.
16. Mit Befriedigung stellt der Ausschuß fest, daß die hinsichtlich des Fortbestandes des Ausbesserungswerks Fulda gegebene Zusage eingehalten

und für das Ausbesserungswerk Weiden eine akzeptable Ersatzlösung gefunden worden ist. In diesem Zusammenhang wiederholt der Ausschuß hier noch einmal seine Bitte an die Bundesregierung, ihr besonderes Augenmerk auf den Erhalt der gegenwärtigen Ausbildungskapazitäten in Fulda und Weiden zu richten und in geeigneter Weise darauf hinzuwirken, daß dort auch künftig über den Eigenbedarf hinaus ausgebildet wird.

Der Ausschuß hat bei früheren Gelegenheiten wiederholt auf die große Bedeutung der Werkstätten der Deutschen Bundesbahn für das Arbeits- und Ausbildungsplatzangebot im Zonenrandgebiet hingewiesen. Er erneuert seine Forderung nach voller Berücksichtigung der Belange des Zonenrandgebietes bei allen personalrelevanten Organisationsmaßnahmen im Bereich des Werkstättendienstes.

17. Mit Befriedigung hat der Ausschuß davon Kenntnis genommen, daß die Bundesbahnschule Kassel erhalten bleibt.
18. Im Zusammenhang mit Streckenstilllegungen wird verschiedentlich die Übernahme durch Museumsbahnen gewünscht. Der Ausschuß erwartet Aufgeschlossenheit der Deutschen Bundesbahn für solche Vorhaben, da sie eine gewisse Bereicherung des Zonenrandgebietes, insbesondere des Fremdenverkehrs, bringen.
19. Bereits bei früheren Gelegenheiten hat der Ausschuß wiederholt seine Sorge um die Zukunft der in besonderem Maße von der Eisenbahn geprägten Stadt Bebra artikuliert. Er bittet die Bundesregierung, im nächsten Bericht auf diese Thematik einzugehen und darzulegen, welche Rolle der Eisenbahnerstadt Bebra im Streckennetz sowie im Verwaltungs- und Werkstättendienst der Deutschen Bundesbahn zugeordnet ist.

VII. Bundesfernstraßen

1. Der Ausschuß gibt seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß die geforderten Straßenbauvorhaben im Zonenrandgebiet in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden sind.
2. Im Zuge der in der Einleitung erwähnten Informationsreise in das nordbayerische Grenzgebiet wurden dem Ausschuß folgende Wünsche und Anregungen vorgetragen:
 - Schließung der Lücke der Maintal-Autobahn Schweinfurt–Bamberg–Bayreuth (A 70) sowie Fertigstellung der Autobahn Regensburg–Hof (A 93).
 - Mehrspuriger Ausbau der B 289 (Frankenschnellweg) im Abschnitt Lichtenfels–Untersiemau.

- Direkter Anschluß der als Tangente an der Zonengrenze entlang führenden B 279 an die A 7 bei Döllbach.
 - Errichtung einer Umgehungsstraße in Bad Brückenau, falls die Kosten-Nutzen-Analyse günstig ausfällt.
3. Aus dem schleswig-holsteinischen Zonenrandgebiet ist an den Ausschuß die Bitte herangetragen worden, sich dafür zu verwenden, daß die bisher unter „Planungen“ eingestufte Verlegung der B 207 südlich Groß Grönau-Lübeck bei der nächsten Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wird.

VIII. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

1. Entsprechend den Anregungen des Ausschusses sind die Tabellen 8, 9 und 10 über die Finanzhilfen des Bundes aufgrund des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aussagekräftiger geworden, da sie die Leistungen für das Zonenrandgebiet in Beziehung zu den Gesamtleistungen setzen. Eine weitere Verbesserung der Tabellen würde darin bestehen, daß dies auch in Prozentzahlen dargestellt würde. Außerdem sollte zur Information der Anteil an der Fläche und der Bevölkerung des jeweiligen Bundeslandes angegeben werden.
2. Der Ausschuß begrüßt die durch die Änderung des GVFG gebotene Möglichkeit, den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche gezielt zu fördern, indem nun auch die Beschaffung von Standard-Linienbussen und Standard-Gelenkbussen bezuschußt wird. Damit ist einem früher vom Ausschuß geäußerten Wunsche Rechnung getragen worden.
3. Es ist darauf zu achten, daß im Falle der Nichtinanspruchnahme von Linienkonzessionen andere Verkehrsträger nicht daran gehindert werden, diese Verbindung oder Teile derselben zu bedienen. Das Ziel einer optimalen Verkehrserschließung muß Vorrang haben.
4. Der Ausschuß verfolgt weiterhin mit Aufmerksamkeit den Verlauf des ÖPNV-Modellvorhabens Wunsiedel. Von den gewonnenen Erfahrungen verspricht er sich wichtige Aufschlüsse für die Verkehrspolitik im Zonenrandgebiet.

IX. Bundeswasserstraßen

1. Der Ausschuß nimmt mit Befriedigung vom Abschluß eines deutsch-tschechoslowakischen Binnenschiffahrtsabkommens Kenntnis, weil es einem langjährigen Petition des Ausschusses entspricht.
2. Die Fährhäfen an der deutschen Ostseeküste sind auch für die Verkehrserschließung des Zonenrand-

gebietes von erheblicher Relevanz. Nicht zuletzt deshalb bedürfen sie der finanziellen Förderung durch den Bund. In besonderem Maße gilt dies für den beabsichtigten Ausbau des Fährhafens Lübeck-Travemünde.

X. Vergabe öffentlicher Aufträge an Bewerber aus dem Zonenrandgebiet

Die Vergabep Praxis sowie die entsprechenden Richtlinien geben nach wie vor Anlaß zur Kritik. Der Ausschuß hat dazu in seiner letzten Stellungnahme (Drucksache 10/5254) folgendes bemerkt:

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

Dem Anliegen des Ausschusses, insoweit Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten, ist bisher nicht entsprochen worden. Der Ausschuß erwartet, daß die Überarbeitung der Vergaberichtlinien nunmehr umgehend erfolgt und dazu im nächsten Bericht Stellung genommen wird. Wegen der im Zonenrandgebiet vorherrschenden Betriebsgrößen sollte bei der Über-

arbeitung auch eine Regelung in Betracht gezogen werden, die es kleineren Anbietern ermöglicht, sich gemeinschaftlich um öffentliche Aufträge zu bewerben.

XI. Sonstiges

Die in der Ausschußstellungnahme auf Drucksache 10/5254 erstmals angesprochenen Probleme bei der-

Finanzierung des Grenzwegebaus sind noch immer ungelöst. Der Ausschuß legt größten Wert darauf, daß vor allem für die Grunderneuerung landwirtschaftlicher Wirtschaftswege in unmittelbarer Nähe der Zonengrenze finanzielle Hilfen des Bundes gewährt werden. Dies muß auch für Wirtschaftswege gelten, deren Ausbau bereits früher einmal aus öffentlichen Mitteln gefördert worden ist. Von der Bundesregierung erwartet der Ausschuß hierzu konkrete Lösungsvorschläge.

Bonn, den 3. Februar 1988

Hiller (Lübeck)

Dr. Kunz (Weiden)

Berichterstatte

