

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans Büchler (Hof), Reinhold Hiller (Lübeck), Christian Müller (Zittau), Rolf Schwanitz, Gerd Andres, Arne Börnsen (Ritterhude), Hans Büttner (Ingolstadt), Dr. Peter Eckardt, Dr. Konrad Elmer, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hasenfratz, Renate Jäger, Horst Jungmann (Wittmoldt), Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Hinrich Kuessner, Eckart Kuhlwein, Robert Leidinger, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Dr. Dietmar Matteredne, Markus Meckel, Ulrike Mehl, Manfred Opel, Horst Peter (Kassel), Dr. Martin Pfaff, Siegfried Willy Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Bodo Seidenthal, Erika Simm, Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast, Wieland Sorge, Dr. Dietrich Sperling, Antje-Marie Steen, Margitta Terborg, Günter Verheugen, Gunter Weißgerber, Dr. Axel Wernitz, Hermann Wimmer (Neuötting), Verena Ingeburg Wohlleben

Zum Problem der weiteren Nutzung des ehemaligen innerdeutschen Grenzstreifens

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche sofortigen Schritte gedenkt die Bundesregierung – zusammen mit den Ländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Hessen, Thüringen, Sachsen und Bayern – einzuleiten, um den umweltzerstörenden Abriß der Anlagen entlang der ehemaligen DDR-Grenze zu stoppen, bis ein gemeinsames Konzept für die weitere Nutzung des Grenzstreifens erarbeitet worden ist?
2. Die Bundesregierung verweist mit einigem Recht darauf, daß Umweltverträglichkeitsprüfungen bei jedem noch so kleinen geplanten Bau vorgenommen werden. Warum aber existieren bis heute keine Umweltverträglichkeitsprüfungen beim Abriß von so expansiven und die Landschaft verändernden Anlagen wie den ehemaligen Grenzanlagen?

Welche Schäden treten beim weiteren unkontrollierten Abriß in ökologisch empfindsamen Gebieten auf?

Wurde das Umweltministerium gefragt, bevor man Aufträge zum Abriß von Grenzanlagen gab und möglicherweise weiter geben wird?

3. Bleibt die Bundesregierung insgesamt bei der Einschätzung des Umweltbundesministers, der anläßlich einer Begehung mit dem früheren DDR-Umweltminister Steinberg kurz vor

dem 3. Oktober des letzten Jahres das ehemalige Grenzgebiet als „besonders wertvoll und schutzbedürftig“ klassifizierte?

Wenn ja, wie wird dieser Schutzbedürftigkeit Rechnung getragen?

4. Stimmt die Bundesregierung darüber hinaus mit der Qualifizierung und Einstufung des ehemaligen Grenzstreifens zwischen den alten und neuen Bundesländern als eines einmaligen, weil über Jahrzehnte gewachsenen Ökosystems überein, in dem vom Aussterben bedrohte Tiere und Pflanzen eine ungewöhnliche Nische gefunden haben, und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

5. Durch welche bereits heute existierenden Naturschutzgebiete, Naturparks oder Biosphärenreservate geht der Grenzstreifen?

An welchen führt er direkt vorbei und bildet damit eine empfindliche Schnittstelle?

Wie lang ist der bebaute Grenzstreifen überhaupt?

6. Denkt die Bundesregierung an die Erstellung eines neuen Verkehrsplans, der Städte und Dörfer entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze auf umweltschonende Art miteinander verbindet?

Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung für einen solchen Plan?

7. Wie stark sind die noch aktiven, ehemaligen Grenztruppen, die mit Abbrucharbeiten der verschiedensten Grenzanlagen beauftragt sind?

Um welche Grenzanlagen handelt es sich dabei konkret?

Wann werden die Grenztruppen aufgelöst?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundes Naturschutz, daß durch den Abriß von Beobachtungstürmen und Beleuchtungsanlagen in den Dünen der Ostseeküste, der Befestigungsanlagen im und am Harzer Brocken oder der Beseitigung von Fahrzeugfallgräben in den thüringischen Hängen erheblicher Schaden entstand oder noch entstehen könnte?

Wäre es nicht besser, das meiste an Beton der Natur zu überlassen (wie bei den sogenannten Westwallgrenzanlagen z.B., wo Fledermausbunker sich entwickeln konnten), als durch unsachgemäße Beseitigung von Grenzanlagen erhebliche Erosionen in Kauf zu nehmen, die ganze Berghänge zum Rutschen bringen können?

9. Wie akzeptabel und durchführbar ist die Forderung von Vogelschutzverbänden: Reißt die Grenztürme nicht ab, sondern stellt sie uns als Beobachtungstürme für die Vogelwelt zur Verfügung?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß selbst die besonderen Grenzanlagen – wie LKW-Sperrgraben, Panzerwege etc. und noch die Pfeiler des ehemaligen Zau-

nes – wichtig für die Vogelwelt sind und heute eine ideale, nirgends anderswo anzutreffende Umgebung für seltene Tiere und Pflanzen abgeben?

Kann dieses Gebiet deshalb insgesamt und weitestgehend unter Naturschutz gestellt werden?

Wenn ja, wer koordiniert solche Pläne?

10. Wie beurteilt es die Bundesregierung, daß heute schon in den existierenden Schutzgebieten seltener Pflanzen- und Tierarten gepflügt, gedüngt, Getreide angepflanzt wird, also ansatzweise Monokulturen entstehen?

Findet es die Bundesregierung angemessen, daß sich einige Angehörige der umfunktionierten Grenztruppen beim Abbau von Bunkern, Zäunen und anderen Befestigungsanlagen – teilweise sicherlich unwissentlich – so unsachgemäß verhalten, daß sie in wenigen Tagen ruinieren, was sich in erzwungener Ruhe seit rund vierzig Jahren ungestört entwickeln konnte?

11. Wie kann sichergestellt werden, daß der ehemalige Grenzstreifen zunächst nicht weiter auf diese Weise zerstört wird?

Kann sichergestellt werden, daß nicht weiter vollendete Tatsachen geschaffen werden, also z. B. Abbau des Kolonnenweges, bevor man nicht genau weiß, welche adäquate Verwendung man zukünftig dafür hat?

Würden sich die Kolonnenwege z. B. nicht zuletzt auch als Abgrenzungen gegenüber anderen möglichen Nutzungen eignen?

12. Ist es richtig, daß es bisher kaum eine Initiative gibt, einen Fahrradweg über Ländergrenzen hinaus zu konzipieren?

Wie stellt sich die Bundesregierung zum Vorschlag eines Fahrradweges von Lübeck nach Hof entlang der ehemaligen Grenze?

Weiß die Bundesregierung, daß für einen solchen Fahrradweg parallel zu den Kontrollwegen gut befestigte, mit solidem Untergrund gebaute, schmale und geteerte Straßen beiderseits des ehemaligen Grenzstreifens bereits existieren, die zum großen Teil ideale Fahrradwege abgeben könnten? Diese Wege, für den Autoverkehr zum großen Teil bereits gesperrt, würden weniger mit den Interessen einer einmaligen Naturlandschaft kollidieren. Wie beurteilt die Bundesregierung diese Einschätzung?

13. Wie baut man die Befestigungsanlagen an besonders sensiblen Stellen ab?

An der Brockenkuppe z. B., die massiv mit Befestigungsanlagen verbaut ist und die mitten im Naturpark „Hoher Brocken“ liegt?

Wie steht die Bundesregierung zum Vorschlag des Prof. Succow, daß die alte Brocken-Schmalspurbahn reaktiviert werden müsse, um die Betonmassen umweltschonend ab-

bauen und umweltgerecht für den Straßenbau wiederverwenden zu können?

Wird weiterhin abgerissen und mit LKW über sensible Waldwege abtransportiert?

14. Existieren genauere Vorstellungen darüber, auf welche Weise der Grenzstreifen innerhalb Berlins zukünftig genutzt werden kann?

Oder gibt es hier keine Gesamtkonzeption?

Wäre z. B. ein Grüngürtel durch Berlin eine städtebauliche Projektion, die die Unterstützung der Bundesregierung finden könnte?

Bonn, den 18. März 1991

Hans Büchler (Hof)
Reinhold Hiller (Lübeck)
Christian Müller (Zittau)
Rolf Schwanitz
Gerd Andres
Arne Börnsen (Ritterhude)
Hans Büttner (Ingolstadt)
Dr. Peter Eckardt
Dr. Konrad Elmer
Hans-Joachim Hacker
Klaus Hasenfratz
Renate Jäger
Horst Jungmann (Wittmoldt)
Susanne Kastner
Horst Kubatschka
Hinrich Kuessner
Eckart Kuhlwein
Robert Leidinger
Ulrike Mascher
Christoph Matschie

Dr. Dietmar Mattered
Markus Meckel
Ulrike Mehl
Manfred Opel
Horst Peter (Kassel)
Dr. Martin Pfaff
Siegfried Willy Scheffler
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Bodo Seidenthal
Erika Simm
Dr. Cornelia Sonntag-Wolgast
Wieland Sorge
Dr. Dietrich Sperling
Antje-Marie Steen
Margitta Terborg
Günter Verheugen
Gunter Weißgerber
Dr. Axel Wernitz
Hermann Wimmer (Neuötting)
Verena Ingeburg Wohlleben