

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Verkehrsbericht

Inhaltsübersicht

ERSTER ABSCHNITT

Seite

Ziele, Ausgangslage, Leistungen

I. Bedeutung des Verkehrs für Bürger und Wirtschaft	3
II. Verkehrspolitische Ziele	3
III. Ausgangslage und Leistungen	4

ZWEITER ABSCHNITT

Übergreifende Aufgaben der Verkehrspolitik

I. Ordnungspolitik	7
II. Investitionspolitik	10
III. Internationale Verkehrspolitik	12
IV. Umweltschutz, Naturschutz und Landschaftspflege im Verkehr	13
V. Berlin-Verkehr	14

DRITTER ABSCHNITT

Aufgaben einzelner Verkehrsbereiche

I. Deutsche Bundesbahn	16
II. Öffentlicher Personennahverkehr	17
III. Straßenverkehr	19
IV. Bundesfernstraßenbau	21
V. Luftfahrt	21
VI. Seeverkehr	23
VII. Binnenschifffahrt und Wasserstraßen	24
VIII. Kombinierte Verkehr	25
IX. Transport gefährlicher Güter	25

	Seite
VIERTER ABSCHNITT	
Finanzierungsrahmen	
I. Gesamtüberblick	27
II. Verkehrshaushalt	27
III. Einzelbereiche	28
Schlußbemerkung	31
Anhang	
Zur Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1983	32

ERSTER ABSCHNITT**Ziele, Ausgangslage, Leistungen****I. Bedeutung des Verkehrs für Bürger und Wirtschaft***Wirtschaft, Bevölkerung und Verkehr*

1. Ein funktionsfähiges Verkehrswesen mit leistungsstarken Verkehrsunternehmen und einem bedarfsgerecht ausgebauten Verkehrsnetz fördert

- die Mobilität des einzelnen Bürgers und die Entwicklung der Gemeinschaft,
- die vom Grundgesetz geforderten gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Regionen,
- die Leistungskraft der Wirtschaft und wirtschaftliches Wachstum,
- die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in einer arbeitsteiligen Wirtschaft.

2. Verkehrsunternehmen übernehmen heute zunehmend auch logistische Aufgaben. Mit Hilfe hochentwickelter Serviceleistungen der Verkehrswirtschaft kann die Wirtschaft ihre Lagerhaltung beträchtlich vermindern und entsprechende Rationalisierungserfolge erzielen.

3. Die Verkehrswirtschaft ist ein eigenständiger Produktionsbereich. Im Verkehrswesen sind rd. 80 000 Unternehmen — größtenteils mittelständisch — mit 940 000 Beschäftigten tätig. Der Anteil des Verkehrs an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche betrug 1983 etwa 3,5% ohne die wirtschaftlichen Folgewirkungen aus Produktion, Instandhaltung und Versorgung der Verkehrsmittel und -wege. Die geographische Lage und Außenhandelsorientierung der Bundesrepublik Deutschland als Transitland unterstreichen die Bedeutung des Verkehrswesens.

4. In den vergangenen Jahrzehnten steigerten Wirtschaftswachstum, zunehmende Arbeitsteilung sowie vermehrte Freizeit die Verkehrsnachfrage spürbar und änderten ihre Struktur. Der Gewinn an Mobilität führte allerdings auch zu erhöhten Umweltbelastungen.

II. Verkehrspolitische Ziele*Verkehrspolitisches Zielsystem*

5. Verkehrspolitik setzt ein Zielsystem voraus. Dabei steht sie vor beträchtlichen Entscheidungsproblemen. Sie muß bemüht sein, die Interessen

- der Verkehrsnutzer,
 - der Verkehrsunternehmen,
 - der von den Belastungen des Verkehrs Betroffenen,
 - des Staats als Vertreter öffentlicher Belange
- aufeinander abzustimmen.

Regierungserklärung

6. Die Regierungserklärung vom Mai 1983 betont die Notwendigkeit von mehr Eigenverantwortung, die Stärkung der sozialen Marktwirtschaft, die Konsolidierung des Bundeshaushalts sowie die Erhöhung öffentlicher und privater Investitionen. Eigeninitiative und Wettbewerb haben Vorrang vor staatlicher Reglementierung.

Die Regierungserklärung enthält für den Verkehrsbereich folgende Aussagen:

- Die Bundesrepublik Deutschland braucht ein modernes, alle Regionen verbindendes Verkehrsnetz.
- Die Deutsche Bundesbahn ist unverzichtbar, sie darf jedoch nicht unbezahlbar werden. Bestehende Strukturen können nicht um jeden Preis erhalten werden.
- Eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsträgern ist die Voraussetzung für eine bedarfsgerechte Investitionspolitik.

Die Verkehrspolitik des Bundes hat sich auf die Aufgaben zu konzentrieren, die einer bundesweiten Lösung bedürfen. Regionale Verkehrsaufgaben sind in erster Linie von den regionalen Verantwortungsträgern zu erfüllen. Gemeinwirtschaftliche und unternehmerische Aufgaben in der Verkehrswirtschaft sind durch klare Abgrenzungen — und soweit möglich — voneinander zu trennen.

Ordnungspolitik

7. Es ist Ziel der Verkehrsordnungspolitik, bei freier Wahl des Verkehrsmittels, innerhalb eines staatlichen Ordnungsrahmens,

- den Mobilitätsbedarf der Bürger und der Wirtschaft in allen Regionen verkehrssicher und kostengünstig zu befriedigen,
- bei Angleichung der Wettbewerbsbedingungen eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung herzustellen durch:

- lauterer Wettbewerb,
 - Entgelte, die Marktbedingungen entsprechen,
 - Verhinderung des Mißbrauchs von Marktmacht,
- die Strukturanpassungen bei der Deutschen Bundesbahn zu fördern und abzusichern,
 - die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Verkehrsmarktes mit harmonisierten Wettbewerbsbedingungen zu ermöglichen.

Entsprechend den Ergebnissen der DB-Konsolidierung und den Bedürfnissen der Wirtschaft sowie im Interesse der Erhaltung und Stärkung der mittelständischen Unternehmen wird der Marktordnungsrahmen im Sinne der Regierungserklärung weiterentwickelt werden.

Investitionen

8. Ziele der Verkehrsinvestitionspolitik sind

- verkehrssichere Erhaltung der Substanz,
- zügige Fertigstellung laufender Projekte,
- Erfüllung veränderter qualitativer Ansprüche,
- bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsnetze,
- regionale Erschließung und Anbindung

unter Beachtung der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft sowie der städtebaulichen Belange.

Verkehrssicherheit

9. Die Sicherheit des Verkehrs ist eine verkehrspolitische Daueraufgabe. Im Vordergrund steht die Straßenverkehrssicherheit. Ziel ist, die Zahl der Toten, der Verletzten und der Unfälle im Straßenverkehr weiter zu reduzieren.

Umwelt

10. Die Bundesregierung macht Umweltschutz, Naturschutz und Landschaftspflege zum festen Bestandteil ihrer Verkehrspolitik. Auf allen Ebenen der Planung und Verwirklichung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sowie bei Regelungen zur Vermeidung der vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen wird den Umweltbelangen ein hoher Stellenwert eingeräumt.

Umweltverschmutzung macht nicht an den Grenzen halt. Die Bundesregierung unternimmt daher auch international erhebliche Anstrengungen, um insbesondere die Beeinträchtigung durch Lärm, Abgase, Abwässer und sonstige schädliche Substanzen zu reduzieren und den Meeresumweltschutz zu verbessern.

Intensivierung der europäischen Verkehrspolitik

11. Die Verkehrspolitik wird in immer stärkerem Maße von zunehmender Verflechtung der interna-

tionalen Wirtschaft beeinflusst; sie kann daher nicht mehr allein national gesehen werden.

Der Gemeinsame Markt erfordert eine abgestimmte gemeinsame Verkehrspolitik. Nur so ist ein sinnvoller Ausbau des EG-Binnenmarktes mittel- und langfristig zu erreichen.

Die verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Gemeinschaften werden bestimmt durch eine von staatlicher Reglementierung mehr und mehr gelöste Verkehrspolitik.

Insgesamt ist damit eine stärkere Heranführung der Verkehrswirtschaft an den Wettbewerb vorgezeichnet. Die Politik geht im Grundsatz von der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen, dem Abbau staatlicher Einflußnahme sowie einem koordinierten Ausbau der Verkehrswege aus.

Sicherstellung des Verkehrs im Rahmen der Gesamtverteidigung

12. Die Gesamtverteidigung der Bundesrepublik Deutschland, auch im Rahmen ihrer Bündnisverpflichtungen, und Krisensituationen erfordern ebenfalls leistungsfähige Verkehrssysteme, die im nationalen, im grenzüberschreitenden und im überseeischen Verkehr die Versorgung und den Schutz der Zivilbevölkerung, die Unterstützung der Streitkräfte und die Aufrechterhaltung der Wirtschaft sicherstellen.

Forschung und Statistik

13. Rationale Verkehrspolitik bei ständigen Veränderungen in der Wirtschaft und im Verkehr ist auf den Dialog mit Forschung und Wissenschaft angewiesen. Neue Informationen über die wirtschaftliche, demographische und verkehrliche Entwicklung sind laufend zu berücksichtigen.

Prognosen geben wertvolle Tendenzhinweise für die Verkehrspolitik sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht. Sie sind Hilfsmittel für Entscheidungen, können diese jedoch nicht ersetzen.

III. Ausgangslage und Leistungen

Entwicklung im Verkehrsbereich seit 1960 ist im Anhang dargestellt.

Ausgangslage

14. Bei Amtsantritt fand die Bundesregierung in einer Reihe von Problembereichen folgende Ausgangslage vor:

- Der Verkehrshaushalt stagnierte seit Jahren. Die Verkehrsinvestitionen hatten starke Einbrüche erlitten, sie waren seit 1978 real um rd. 25% geschrumpft.
- Die finanzielle Situation der Deutschen Bundesbahn war immer bedrohlicher geworden. Von

1970 bis 1982 war das jährliche Defizit von 1,2 Mrd. DM auf 4,1 Mrd. DM und die DB-Veranschuldung von 13,5 Mrd. DM auf 35,6 Mrd. DM angestiegen.

- Wirtschafts- und Verkehrsstrukturen haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Der bestehende Ordnungsrahmen ist dieser Entwicklung nur unzureichend angepaßt worden.
- Der öffentliche Personennahverkehr hatte eine Zuschußlawine ausgelöst. Seine Kostenunterdeckung hatte sich von rd. 3,3 Mrd. DM in 1971 auf rd. 6,9 Mrd. DM in 1981 mehr als verdoppelt.
- Die Unfallbilanz wies nach dem Höchststand mit rd. 19 000 Toten 1970 im Jahr 1982 immer noch rd. 11 000 Verkehrstote und eine halbe Million Verletzte aus.
- Gegen die zunehmende Umweltbelastung im Straßenverkehr ist zu wenig unternommen worden, obwohl sich die Zahl der Kraftfahrzeuge seit 1960 auf heute rd. 30 Mio. etwa verfünffacht hat.
- Administrative Bedingungen behinderten einen freizügigen Grenzübergang für Personen und Güter in Europa.
- In der Seeschifffahrt führte die Verschlechterung der Wettbewerbsverhältnisse zu einer zunehmenden Ausfluggung, wobei der Bestand der deutschen Flotte seit 1978 um rd. ein Drittel abnahm.

Damit die Leistungsfähigkeit unseres Verkehrssystems nicht auf Dauer gefährdet wird, hat die Bundesregierung in der Verkehrspolitik die folgenden Schwerpunkt-Maßnahmen ergriffen bzw. eingeleitet.

Verkehrshaushalt

15. Die Stagnation des Verkehrshaushalts ist überwunden. 1985 schließt er mit rd. 25,2 Mrd. DM ab, dies ist eine Steigerung von rd. 531 Mio. DM gegenüber 1984. Mit einer entsprechenden Erhöhung der Investitionen um fast 700 Mio. DM wird auch die Investitionsquote im Verkehrshaushalt von 47,1 % (1984) auf 48,9 % (1985) und auf über 49 % in den Folgejahren steigen. Damit ist auch der Trend sinkender Investitionsanteile am Verkehrshaushalt gebrochen.

Mit den investiven Mittelverstärkungen 1985 bis 1988, die den Hauptinvestitionsbereichen Deutsche Bundesbahn, Straßenbau und Wasserstraßenbau zugute kommen, können in der Bau-, Ausrüstungs- und Zulieferindustrie zwischen 12 000 und 20 000 Arbeitsplätze neu geschaffen bzw. erhalten werden.

Deutsche Bundesbahn

16. Mit den Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn vom November 1983 hat die Bundesregierung Beschlüsse gefaßt, die die Zukunft der Bahn sichern. Diese Politik zeigt erste

Erfolge: Den für 1983 prognostizierten Jahresfehlbetrag in Höhe von rd. 5,0 Mrd. DM konnte die DB in ihrem tatsächlichen Jahresergebnis 1983 auf 3,71 Mrd. DM senken und dadurch den Verlust gegenüber 1982 um rd. 400 Mio. DM vermindern. Außerdem wurde eine Neuverschuldung vermieden und das Investitionsvolumen gehalten. Auch 1984 wird der Jahresfehlbetrag der DB erneut sinken.

Neubesinnung in der ordnungspolitischen Diskussion

17. Im Rahmen ihrer Politik der Weiterentwicklung des Ordnungsrahmens hat die Bundesregierung die Verkehrsträger aufgefordert, den staatlichen Ordnungsrahmen flexibler zu nutzen. Dies hat bei der Marktpolitik der DB und im Zusammenhang mit der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Seehafenhinterlandverkehr bei Schiene, Straße und Wasserstraße zu ersten Ergebnissen geführt.

Öffentlicher Personennahverkehr

18. Die Bundesregierung hat im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über ihren Kabinettschluß zur Konsolidierung der DB die Politik der Begrenzung der Folgekosten konsequent eingeleitet. Die Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV werden aus den zweckgebundenen Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) weiter gefördert.

Verkehrssicherheit

19. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 1984 hat die Bundesregierung ein Konzept aufeinander abgestimmter Maßnahmen vorgelegt, die eine erhebliche Veränderung in der Einstellung und im Verhalten der Verkehrsteilnehmer bewirken und negative Folgen des Straßenverkehrs in großem Umfang vermindern oder ganz beseitigen sollen. Dabei stehen die Bemühungen der Bundesregierung im Vordergrund, die Verkehrsunfälle mit Personenschäden insbesondere durch fahrerlaubnisrechtliche Neuregelungen und städtebauliche Maßnahmen zu senken.

Nachdem zum 1. August 1984 ein Verwarnungsgeld eingeführt worden ist, um der bestehenden gesetzlichen Gurtanlegepflicht zu entsprechender Beachtung zu verhelfen, erhöhte sich die Anlegequote von 58 % auf 92 %.

Umwelt

20. Bei der Umweltpolitik im Verkehrsbereich hat die Bundesrepublik Deutschland innerhalb der EG eine Schrittmacherfunktion übernommen. Nach den Beschlüssen der Bundesregierung zur Reduzierung der Kfz-Schadstoffe sind bereits 68 der insgesamt 272 Autobahntankstellen für die Abgabe bleifreien Kraftstoffs ausgerüstet worden. Bis Ende 1985 werden es 153 sein.

Die „Richtlinien für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ haben die Handhabung des Lärmschutzes beim Bau und bei der wesentlichen Änderung solcher Straßen vereinheitlicht.

Umfassende EG-Verkehrspolitik

21. Unter deutschem Vorsitz im 1. Halbjahr 1983 hat der EG-Rat stärker auf ein zukunftsweisendes Gesamtkonzept für eine gemeinsame Verkehrspolitik hingearbeitet. Im Vordergrund steht dabei eine schrittweise Lockerung des Ordnungsrahmens unter Berücksichtigung notwendiger Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Dies soll zu einer binnenmarktähnlichen Entwicklung des EG-weiten Verkehrsmarktes führen.

Auf dieser Grundlage hat der Rat wichtige Entscheidungen und Absichtserklärungen zur

- Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für den europäischen „Lastzug der Zukunft“ im Güterkraftverkehr,
 - Erhöhung des Gemeinschaftskontingents,
 - Entwicklung eines mittelfristigen Infrastrukturprogramms,
 - praxisnäheren Gestaltung der Sozialvorschriften
- getroffen.

Grenzübergänge

22. Zur Verminderung der Grenzhindernisse für den Personen- und Güterverkehr in Europa konnte die Bundesregierung mit Frankreich und Österreich eine stufenweise Regelung zur beschleunigten Abfertigung im Reiseverkehr zwischen beiden Ländern treffen. Gleichlautende Abmachungen mit den Benelux-Staaten stehen kurz vor dem Abschluß. Die „Neustädter Beschlüsse“ vom Mai 1984 zielen auf wesentliche Erleichterungen für den Güterkraftverkehr Bundesrepublik Deutschland/Benelux-Staaten hin; insbesondere sollen die Dauerfahrtgenehmigungen durch Sichtausweise kontrolliert werden. Andere Nachbarstaaten sind aufgefordert, sich diesen Regelungen anzuschließen.

Die Bundesregierung fordert in bilateralen Verhandlungen und in den zuständigen europäischen Gremien den Abbau von Autobahngebühren und die Harmonisierung der Fiskalabgaben in Europa.

Seeschifffahrt

23. Die Bundesregierung hat mit der Aufstockung der Neubauhilfen 1984, der Gewährung von Finanzbeiträgen, der Schaffung von Steuererleichterungen und der Neuregelung der Schiffsbesetzung eine Reihe von Maßnahmen getroffen, die die Schifffahrt auf der Kostenseite entlasten und ihre Wettbewerbsbedingungen deutlich verbessern.

ZWEITER ABSCHNITT

Übergreifende Aufgaben der Verkehrspolitik

I. Ordnungspolitik

Allgemeiner Ordnungsrahmen

24. Anpassung und Fortentwicklung des Ordnungsrahmens entsprechend den Strukturänderungen in der Wirtschaft insgesamt wie im Transportsektor stehen unter folgenden Leitgedanken:

- mehr Flexibilität,
- mehr Markt im Verkehr,
- weniger Bürokratie,
- Sicherung einer angemessenen Verkehrsbedien-
ung,
- Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des mittel-
ständischen Verkehrsgewerbes.

Die Bundesregierung wird Gesetzesänderungen einleiten, soweit diese hierzu erforderlich sind.

Sie wird ferner entsprechend dem gesetzlichen Auftrag in § 8 Allgemeines Eisenbahngesetz, § 7 Güterkraftverkehrsgesetz und § 33 Binnenschiffsverkehrsgesetz darauf hinwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch marktgerechte Entgelte und einen lauterer Wettbewerb der Verkehrsträger eine sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger

25. Eine stärkere Heranführung der Verkehrswirtschaft an den Wettbewerb wird auch im Rahmen der EG angestrebt. Diese Politik, die bisher allerdings nur unzulänglich verwirklicht werden konnte, geht aus von einem Gleichklang des Abbaus staatlicher Einflußnahme, der Angleichung der staatlich festgelegten Wettbewerbsbedingungen sowie von einem koordinierten Ausbau der Verkehrswege.

*Güterverkehr**Ordnungsrahmen des Güterkraftverkehrs*

26. Der Ordnungsrahmen für den Güterkraftverkehr wird den Anforderungen, die sich aus den strukturellen Änderungen in den Bereichen der Verkehrs- und der verladenden Wirtschaft ergeben, unter Berücksichtigung der Fortschritte bei der Konsolidierung der DB mit den folgenden Einzelmaßnahmen angepaßt werden.

Kontingenterhöhung

27. Das Genehmigungskontingent für den Bezirksgüterfernverkehr wird um etwa ein Drittel auf rd. 8 900 aufgestockt. Diese Kontingenterhöhung soll das Güterfernverkehrsgewerbe in die Lage versetzen, Transporte zu übernehmen, die andernfalls im Werkverkehr abgewickelt werden müßten, und das Verkehrsangebot in den Regionen verbessern, in denen es eine Alternative zum Straßenverkehr nicht gibt.

Vergabe von Genehmigungen

28. Die Bundesregierung wird bei den Ländern darauf hinwirken, daß in den Richtlinien für die Vergabe von Güterfernverkehrsgenehmigungen künftig die Chancen für neue Unternehmen und kleinere Unternehmen vergrößert werden, eine Genehmigung zu erhalten. Damit soll unerwünschten Konzentrationstendenzen entgegengewirkt und unter dem Aspekt veränderter Leistungsangebote der DB mehr als bisher struktur- und regionalpolitischen Gesichtspunkten Rechnung getragen werden.

Kleinere Fahrzeuge

29. Kleinere Fahrzeuge bis zu 4 t Nutzlast im gewerblichen Güterfernverkehr werden schrittweise von der Kontingentierung freigestellt. Dies ist ein maßvoller Schritt zu mehr Markt und mehr Wettbewerb, der darüber hinaus neue Berufszugangsmöglichkeiten eröffnet, positive Anreize für Investitionen und Arbeitsplätze mit sich bringt und zugleich der Ausweitung des Werkverkehrs entgegenwirkt.

Bilaterale Fahrtgenehmigungen

30. Die Bundesregierung wird darauf hinwirken, daß die bilateralen Kontingente für den Straßengüterverkehr der Entwicklung des Außenhandels so angepaßt werden, daß Engpaßsituationen nicht entstehen. Zugleich wird sie auf Kooperationsformen drängen, die eine jeweils beiderseitige Nutzung des Gesamtkontingents zur Vermeidung von Leerfahrten sicherstellen.

Beförderungsbescheinigungsverfahren

31. Das Beförderungsbescheinigungsverfahren hat die Ausdehnung des Werkverkehrs nicht abbremsen können. Auch die Eisenbahnen waren nur in wenigen Fällen in der Lage, konkrete Angebote zur Übernahme von Werkfernverkehrstransporten zu

machen. Um die verkehrspolitisch erwünschte Transparenz zu erreichen, genügt eine Anmeldepflicht. Deshalb wird künftig auf das Beförderungsbescheinigungsverfahren im Werkfernverkehr verzichtet.

Freistellungs-Verordnung

32. In die Freistellungs-Verordnung zum Güterkraftverkehrsgesetz sollen weitere Beförderungsfälle aufgenommen werden, die für den Wettbewerb der Verkehrsträger von untergeordneter Bedeutung sind.

Einzelfahrtgenehmigungen

33. Die Voraussetzungen für die Erteilung von Einzelfahrtgenehmigungen (§ 19a GüKG) werden so gestaltet, daß die Genehmigungsbehörden besser in der Lage sind, Kapazitätsengpässe in wirtschaftsschwachen und verkehrsunünstigen Gebieten ohne alternative Angebote zum Straßenverkehr zu vermeiden.

Nachbarschaftshilfe

34. Die Bundesregierung wird im Hinblick auf regionalpolitische Belange prüfen, ob die Möglichkeit der Nachbarschaftshilfe, die z. Z. nur im Bereich der Landwirtschaft besteht, auf die gewerbliche Wirtschaft ausgedehnt werden kann.

Tarifentfernungswerk

35. Die Bundesregierung wird in der laufenden Legislaturperiode das Tarifentfernungswerk des Reichskraftwagentarifs (RKT), das für die Ermittlung der Entgelte im Straßengüterverkehr von Bedeutung ist, vom Entfernungswerk der Schiene abkoppeln und auf die Straßenentfernungen umstellen.

Tarifstruktur national und international

36. Die Bundesregierung hat das Straßengüterverkehrsgewerbe aufgefordert, die Tarife des Güterkraftverkehrs (GNT/RKT) so aufeinander abzustimmen, daß bestehende Tarifsprünge zwischen Nah- und Fernzone beseitigt werden.

Bei der Weiterentwicklung der Tarife, insbesondere für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, wird die Bundesregierung darauf achten, daß die zu Wettbewerbsverzerrungen führenden administrativ bedingten Disparitäten zwischen den Transportpreisen für den Binnenverkehr und den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr nach Möglichkeit beseitigt werden.

Grenzabfertigung

37. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr dauert die Grenzabfertigung an den Binnengrenzen der EG noch immer zu lange. Die Bundes-

regierung verhandelt mit den Benelux-Ländern sowie mit Frankreich, Österreich, der Schweiz und Italien, um die Kontrollen zu vereinfachen und die Grenzaufenthalte dadurch zu verkürzen.

Kapazitätsüberhang in der Binnenschifffahrt

38. In der Binnenschifffahrt besteht trotz Verringerung der Kapazität der deutschen Flotte ein Kapazitätsüberhang auf dem internationalen Rheinschiffahrtsmarkt mit spürbarem Druck auf das Frachtniveau. Die Ursache hierfür liegt insbesondere in der Kapazitätsausweitung ausländischer Flotten. Die Bundesregierung hat internationale Verhandlungen insbesondere mit den Rhein-Anliegerstaaten zur Verringerung der Kapazität ausländischer Flotten aufgenommen. Die deutsche Flotte ist kapazitätsmäßig inzwischen einer konjunkturell normalen Marktsituation angepaßt worden, ein weiterer Abbau wäre hier nicht gerechtfertigt.

Verstärkte Anwendung von Margentarifen

39. Die Bundesregierung ermuntert das Binnenschiffahrtsgewerbe, im nationalen Verkehr verstärkt Margentarife anzuwenden. Sie erwartet, daß diese Praxis zu mehr Flexibilität führt und damit ein fühlbarer Ausgleich der Unterschiede in den nationalen und internationalen Marktbedingungen möglich wird.

Benutzung des Main-Donau-Kanals

40. Der Main-Donau-Kanal ist eine nationale Wasserstraße. Die Bundesregierung wird bei der Verkehrseröffnung des Main-Donau-Kanals die Belange der deutschen Binnenschifffahrt sichern. Sie ist bereit, allen Staaten im Rahmen von Binnenschiffahrtsabkommen, die auch eine befriedigende Regelung über die Einbeziehung von Berlin (West) enthalten, die Benutzung des Kanals zu gestatten.

Schiffahrtsabgaben

41. Die Schiffahrtsabgaben reichen zur Deckung der laufenden Ausgaben für Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung der Wasserstraßen nicht aus. Abgabenerhöhungen, die unter Berücksichtigung des Wettbewerbes anderer Verkehrsträger und im Konsens mit Verladern, Binnenschiffahrtsgewerbe und Bundesländern zustande kamen, sind daher weiterhin notwendig. Dabei ist eine allmähliche Angleichung der Tarifsätze anzustreben.

Anpassung des Ordnungsrahmens im Seehafen-hinterlandverkehr

42. Der Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen unterliegt ordnungspolitisch den Regelungen für den Binnenmarkt, auch wenn es sich um die Beförderung von Außenhandelsgütern handelt. Demgegenüber gilt für Transporte von und nach ausländischen Seehäfen über EG-Binnengrenzen

eine sehr viel liberalere Marktordnung. Den deutschen Seehäfen entstehen daraus Wettbewerbsnachteile. Die Bundesregierung ist entschlossen, den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen ordnungspolitisch so zu gestalten, daß bestehende Wettbewerbsverzerrungen beseitigt werden. Sie gibt freiwilligen Maßnahmen des Verkehrsgewerbes, die einer Gesetzesänderung nicht bedürfen, den Vorrang. Falls befriedigende Ergebnisse nicht zu erzielen sind, wird die Bundesregierung gesetzliche Maßnahmen einleiten.

Tarifgenehmigung DB

43. Im Tarifbildungs- und Genehmigungsverfahren für den Güterfernverkehr der DB hat sich das Institut der seit 1971 jährlich erteilten Rahmengen- genehmigung als ein Schritt in Richtung größerer kaufmännischer Freiheit bewährt. Es erlaubt der DB, ihre Tarife innerhalb eines bestimmten Rahmens eigenständig, d. h. ohne Einzeltarifgenehmigung, fortzubilden. Auf diese Weise kann die DB flexibler auf Erfordernisse des Marktes reagieren und in unternehmerischer Eigenverantwortung handeln.

Die Bundesregierung wird die Rahmengen- genehmigung unter Markt- und Wettbewerbsgesichtspunkten weiterentwickeln.

Förderung des kombinierten Verkehrs

44. Eine volkswirtschaftlich sinnvolle Nutzung der vorhandenen Verkehrswege und -anlagen erfordert verstärkt die Bildung von Transportketten im kombinierten Verkehr zur Ausnutzung der arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel. Die Bundesregierung wird den kombinierten Verkehr zur Stärkung seiner Leistungsfähigkeit und Verbesserung der zeitlichen Abwicklung ordnungspolitisch gezielt fördern. In den kommenden Jahren muß allerdings eine volle Kostendeckung ohne staatliche Hilfe erreicht werden.

Neben den bereits bestehenden ordnungspolitischen Maßnahmen zugunsten des kombinierten Verkehrs (bei der Kraftfahrzeugsteuer, den Gesamtgewichten, dem Ferien-Wochenend-Fahrverbot und der Genehmigungspflicht im internationalen Verkehr) wird die Bundesregierung die Vor- und Nachläufe vom Sonntagsfahrverbot freistellen. Darüber hinaus wird sie den Zugang des Straßenverkehrs insgesamt zum kombinierten Verkehr verbessern. In Abstimmung mit den Nachbarländern wird die Bundesregierung marktkonforme Konzepte für eine stärkere Einbindung des Transitverkehrs in den kombinierten Verkehr entwickeln.

Seeschifffahrt

45. Angesichts ihrer starken Abhängigkeit von Außenhandel und Versorgung über See muß die Bundesrepublik Deutschland sich eine qualitativ hochwertige und leistungsfähige deutsche Handelsflotte erhalten.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handels- schifffahrt ist in vielen Bereichen nachhaltig beeinträchtigt. In der Linienfahrt nehmen Wettbewerbs- verfälschungen, insbesondere durch Flaggenprotektionismus und staatlich subventionierte oder staats- eigene Schifffahrtsunternehmen, ständig zu. Auch in der Tramp- und Massengutfahrt spüren deutsche Schifffahrtsunternehmen die Folgen des hohen deutschen Kostenniveaus. Als vorrangig sieht die Bundesregierung eine Verbesserung der nationalen und internationalen Rahmenbedingungen gemäß Beschluß des Deutschen Bundestages vom Dezember 1982 an.

Personenverkehr

Förderung von Kooperationen

46. Die Bundesregierung fördert im Rahmen ihrer Verantwortlichkeit freiwillige Kooperationen der Verkehrsunternehmen im gewerblichen Straßen- personenverkehr einschließlich Taxi.

Die Basis dazu bietet § 8 Personenbeförderungsgesetz. Besondere Formen der Kooperation sind z. B. Tarifverbünde, Tarifgemeinschaften und Nahverkehrsmodelle in der Fläche.

Den Integrations- und Kooperationserfordernissen kann am besten in regionalen Verkehrskonzepten unter Verantwortung der örtlichen und regional zuständigen Gebietskörperschaften entsprochen werden.

Die Bundesregierung steht auch nach wie vor zum Engagement der DB im öffentlichen Personennahverkehr sowie zu einer konstruktiven Zusammenarbeit der DB mit anderen Verkehrsunternehmen auf diesem Gebiet.

Die DB ist mit einem Streckennetz von mehr als 1 000 km Streckenlänge im S-Bahnverkehr Mitglied in folgenden Verkehrs- und Tarifverbünden: Frankfurt (1973), Hamburg (1965), München (1971), Rhein- Ruhr (1980) und Stuttgart (1977).

Bedarfsgerechte Bedienung im ländlichen Raum und Zonenrandgebiet

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

Bus statt Schiene

48. Eine Umstellung aufkommensschwacher Schienenverkehre der DB auf Busbedienung wird im Hinblick auf die in der Nachkriegszeit entstandenen neuen Strukturen im Wohn- und Industrie- bereich vielfach einer besseren Verkehrserschließung dienen. Eine automatische Übernahme der Busli- nien durch die DB oder ihre Tochterunternehmen

wird es dabei nicht geben. Vielmehr ist im Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden, ob dieser Verkehr auch von anderen Verkehrsunternehmen, insbesondere unter Beteiligung ortsansässiger Verkehrsunternehmen, übernommen werden kann. Die Bundesregierung wird dabei die konzeptionellen Überlegungen der Bundesländer zur Übernahme von Nebenstrecken der DB auf regionale Trägerschaften aktiv fördern, da hier erfolgversprechende Lösungen zur quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs angeboten werden.

Ausgleichsleistungen

49. Die Ausgleichsleistungen für Mindereinnahmen aus dem Verkauf von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (§ 45 a Personenbeförderungsgesetz und § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz) tragen nicht unwesentlich zur Aufrechterhaltung der Wirtschaftskraft der Verkehrsunternehmen und der Verkehrsbedienung — insbesondere in der Fläche — bei. Der Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Ausbildungsverkehr wird beibehalten. Der BMV wird sich für eine angemessene Fortschreibung der Sollkostensätze für die Berechnung der Ausgleichsleistungen einsetzen.

Integration und Öffnung des freigestellten Schülerverkehrs

50. Die Bundesregierung strebt gemeinsam mit den Ländern Organisationsformen im öffentlichen Personennahverkehr an, in die auch der freigestellte Schülerverkehr — insbesondere im ländlichen Raum — integriert werden kann. Dabei soll das Betätigungsfeld mittelständischer Unternehmen ausgedehnt werden. Jeweils im Einzelfall ist zu prüfen, ob der freigestellte Schülerverkehr bei fehlendem Angebot im Linienverkehr für andere Nutzer geöffnet werden kann.

Tarifgenehmigung Schienenpersonenfernverkehr

51. Die Aussagen in Ziffer 43 gelten sinngemäß für den Schienenpersonenfernverkehr der DB.

Der Schienenpersonennahverkehr, dessen Betrieb der DB auferlegt ist, wird aus diesem Grund weiter der staatlichen Tarifgenehmigungspflicht unterworfen bleiben.

Ordnungspolitik im Luftverkehr

52. Auch im Luftverkehr fällt dem Wettbewerb eine wesentliche Steuerungsfunktion zu.

Zwischen den Fluglinienunternehmen findet im internationalen Verkehr neben einem harten Leistungs- zunehmend auch ein Preiswettbewerb statt. Auf dem deutschen Luftverkehrsmarkt ist der Charterverkehr ein zusätzlicher Wettbewerber. Die Bundesregierung wird den durch multilaterale und bilaterale Abkommen gezogenen Ordnungsrahmen dieser Entwicklung dort anpassen, wo die Voraus-

setzungen für einen funktionsfähigen Wettbewerb gegeben sind. Sie wird insbesondere für eine stärker wettbewerbsorientierte Luftverkehrspolitik im Rahmen der EG eintreten und in ihrer Verkehrs- und Tarifgenehmigungspolitik flexibel sein. Im Regionalluftverkehr wird der Zugang zum Markt kleineren Unternehmen erleichtert werden.

II. Investitionspolitik

Investitionsentscheidungen 1980

53. Entscheidungen über den Ausbau des Bundesverkehrswegenetzes stützen sich auf eine koordinierte Planung. Die laufenden Investitionsplanungen in den verschiedenen Bereichen der Verkehrsinfrastruktur für die 80er Jahre sind im Bundesverkehrswegeplan '80 (BVWP '80), der auch den mit breiter Mehrheit vom Parlament beschlossenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen einschließt, unter den damals gegebenen gesamtwirtschaftlichen, ökologischen, energiewirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt worden.

Bundesverkehrswegeplan

54. Der turnusmäßig fortgeschriebene Bundesverkehrswegeplan wird 1985 in überprüfter Fassung vorgelegt. Als Grundlage dafür dienen die der Verkehrsentwicklung angepaßten Gesamtverkehrsprognosen für den Personen- und Güterverkehr sowie gesamtwirtschaftliche Bewertungen neuer Bauvorhaben an Bundesverkehrswegen. Alle Neubauvorhaben von mehr als 15 km Länge werden zusätzlich auf die mit ihnen verbundenen ökologischen Risiken geprüft.

Investitionsentwicklung 1980 bis 1983

55. In den Jahren 1980 bis 1983 haben sich die finanziellen und umweltpolitischen Voraussetzungen für die Verwirklichung des Bundesverkehrswegeplans spürbar verschlechtert, vor allem durch:

- Rückgang der Investitionsquote im Verkehrshaushalt,
- nominale Stagnation der Verkehrsinvestitionen auf dem Niveau des Jahres 1978.

Die nach dem Bundesverkehrswegeplan '80 bis zum Jahre 1990 angestrebten Bauziele beim Ausbau der Bundesverkehrswege waren dadurch nur zu 75 % erfüllbar.

Trendumkehr seit 1984

56. Mit der Aufstellung des Haushalts 1984 wurde eine Trendumkehr eingeleitet.

Trotz konsequenter Fortführung des finanzpolitischen Grundkurses der Haushaltskonsolidierung hat das Bundeskabinett dann mit seinen Beschlüssen zum Haushalt 1985 und zur Finanzplanung bis

1988 eine deutliche Aufstockung im Bereich der Verkehrsinvestitionen vorgesehen. Das Investitionsvolumen wird in 1985 bei rd. 12,3 Mrd. DM und damit um fast 700 Mio. DM über den Investitionsausgaben von 1984 liegen. Auch gegenüber der bisherigen Finanzplanung konnten die Investitionsansätze mit Mehrbeträgen von rd. 680 Mio. DM (1985), rd. 940 Mio. DM (1986) und rd. 1 100 Mio. DM (1987) deutlich verbessert werden. Diese Aufwärtsentwicklung spiegelt sich auch in der Investitionsquote wider, die von 47,2 % (11,73 Mrd. DM) in 1983, über 48,9 % (12,31 Mrd. DM) in 1985 auf mehr als 49 % bis 1988 (12,48 Mrd. DM) steigen wird. Der Realisierungsgrad des Bundesverkehrswegeplanes wird wieder verbessert.

Eindämmung konsumtiver Ausgaben

57. Von entscheidender Bedeutung für die Verkehrsinvestitionsfinanzierung wird der Erfolg der mit dem Kabinettsbeschluß vom November 1983 eingeleiteten DB-Konsolidierung — Eindämmung konsumtiver Ausgaben — sein. Erste positive Schritte dazu sind durch den Vorstand der DB eingeleitet worden.

Die Leistungen des Bundes an die DB erreichten 1982 mit 13,8 Mrd. DM einen Höchststand und umfassen 1984 13,4 Mrd. DM, was einem Anteil am Verkehrshaushalt von 54,2 % entspricht, davon rd. 74 % konsumtiv.

Investitionsschwerpunkte

58. Die Investitionsschwerpunkte werden bei den Verkehrszweigen Deutsche Bundesbahn, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen bei folgenden Bereichen liegen:

- Ersatzinvestitionen mit steigender Tendenz für ein Anlagevermögen der Bundesverkehrswege von über 300 Mrd. DM,
- zügige Fertigstellung laufender Projekte sowie Beseitigung bestehender Engpässe, Schließung von Lücken im Netz und Vervollständigung der regionalen Erschließung (Nachholbedarf),
- qualitative Verbesserungen, insbesondere Erhöhung der Verkehrssicherheit und Abbau bestehender Umweltbeeinträchtigungen,
- zusätzliche Aus- und Neubaumaßnahmen wegen Verkehrszunahme im Personen- und Güterverkehr sowie im kombinierten Verkehr, damit ein Teil der für die Straße prognostizierten Zuwächse marktkonform auf integrierte Transportketten verlagert und damit Schaden für die Umwelt verringert werden kann.

Spezielle sektorale Investitionsziele

59. Hinsichtlich des qualitativen und quantitativen Ausbaubedarfs wird angestrebt:

- Deutsche Bundesbahn:
Zügige Fertigstellung der im Bau befindlichen Neu- und Ausbaustrecken, die wesentlich zur Er-

höhung der Kapazität und Qualität der Beförderungsleistungen beitragen sollen.

Investitionen zur Zukunftsorientierung der DB, die der Betriebssicherheit und der Wirtschaftlichkeit sowie der Verbesserung des Angebots dienen.

— Bundesfernstraßen:

Zügige Fertigstellung begonnener Maßnahmen und Schließung von Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes der Strecken, Bau von Ortsumgehungen sowie Anbindung strukturschwacher und peripher gelegener Räume.

— Bundeswasserstraßen:

Konzentration auf Substanzerhaltung und Modernisierung der Wasserstraßen mit dem Ziel der Rationalisierung der Verkehrsabläufe; darüber hinaus vertragsgemäße Weiterführung der beiden laufenden Neubaumaßnahmen Main-Donau-Kanal und Saarkanalisierung.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

60. Der Bund wird nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes weiterhin maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (ÖPNV/kommunaler Straßenbau) beitragen. Die Höhe der Bundesfinanzhilfen richtet sich nach dem dafür zweckgebundenen Aufkommen der Mineralölsteuer.

Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan

61. Leistungsniveau und Auslastung der Bundesverkehrswege sind auch im internationalen Vergleich hoch. Die von der Prognos AG für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erarbeiteten Globalprognosen lassen eine weitere Verkehrszunahme erwarten. Dies gilt vor allem für den Straßengüterfernverkehr, wo mit Steigerungsraten von 25 bis 50 % und für den Luftverkehr, wo mit Steigerungsraten von 50 und 80 % bis zum Jahr 2000 gerechnet wird. Auch in Bereichen, wo global keine Zunahme zu verzeichnen ist, können sich regional und sektoral Verkehrszuwächse ergeben, die zu quantitativen und/oder qualitativen Engpässen und zu Ausbauforderungen führen. Die Globalprognosen werden deshalb durch Sektorprognosen ergänzt, mit denen die Verkehrsentwicklung bis hin zu einzelnen Streckenabschnitten der Bundesverkehrswege abgeschätzt wird.

Europäische Verkehrsinfrastruktur

62. Mit der besseren Erschließung peripherer Regionen kann häufig auch eine bessere Verknüpfung unserer Verkehrsnetze mit denen der Nachbarstaaten erreicht werden. Die Bemühungen um eine europäisch ausgerichtete Verkehrsinfrastrukturpolitik und die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptverkehrsachsen spiegeln sich auch im Bundesverkehrswegeplan wider. Der Bundesrepublik Deutschland als Durchgangsland starker Verkehrsströme fällt in dieser Beziehung eine wichtige

Funktion zu. Die im Alpenbereich notwendige starke Bündelung der Verkehrsströme führt in der Schweiz und in Österreich zu besonderen Problemen im Infrastrukturbereich. Hier wird eine Entlastung der Straßen durch weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs angestrebt.

Projektbewertung zum Bundesverkehrswegeplan

63. Maßstab für die Bewertung neuer Bauvorhaben, die für die Bereiche Schiene, Straße und Wasserstraße nach gleichen Maßstäben durchgeführt wird, sind die mit ihrer Realisierung verbundenen positiven und negativen Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt.

Besonderes Gewicht werden erhalten:

Auf der Positivseite

- Zeit- und Betriebskostensparnisse (einschließlich Energieeinsparung),
- regionalwirtschaftliche Effekte, insbesondere im Zonenrandgebiet und in anderen strukturschwachen und peripheren Gebieten,
- Beiträge zur Hebung der Verkehrssicherheit,
- Abbau bestehender Umweltbeeinträchtigungen, z. B. in Ortsdurchfahrten.

Auf der Negativseite

- Investitions- und zusätzliche Unterhaltungskosten,
- Beeinträchtigung von Umwelt, Natur und Landschaft.

Projektvorschläge zum Bundesverkehrswegeplan

64. Die Aufnahme von Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan 1985 wird sich daran orientieren, ob die gesamtwirtschaftliche und regionalpolitische — und bei der DB betriebswirtschaftliche — Beurteilung ein befriedigendes Ergebnis zeigt und ob erwartet werden kann, daß unvermeidbare ökologische Eingriffe mit angemessenen Maßnahmen ausgeglichen werden können.

Ersatzinvestitionen

65. Um die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme zu gewährleisten, ist die Erhaltung der Verkehrswege durch Ersatzinvestitionen zu sichern. Näheren Aufschluß über den voraussichtlich zu erwartenden Ersatzinvestitionsbedarf geben neben globalen ökonomischen Abschätzungen eingehende Untersuchungen des Anlagenbestandes, insbesondere bezüglich Altersstruktur und Bauart seiner einzelnen Teile (Erdbau, Oberbau, Brücken, sonstige Kunstbauwerke und Ausrüstungen).

Finanzrahmen und Dringlichkeiten

66. Aus dem geschätzten finanziellen Gesamtrahmen für den Planungszeitraum (1986 bis 1995) ergibt sich nach Abzug der nicht mehr disponiblen

Anteile (Ersatzbedarf, Fortführung laufender Maßnahmen usw.) bei gleichbleibenden Haushaltsansätzen ein zunehmend enger werdender Spielraum für neue Maßnahmen.

III. Internationale Verkehrspolitik

Internationale Verflechtung

67. Die auf einen umfangreichen Außenhandel angewiesene Bundesrepublik Deutschland benötigt gute internationale Verkehrsverbindungen. Als zentral gelegenes Transitland hat sie zudem bedeutende Mittlerfunktion im internationalen Verkehr.

Aktionsbereiche

68. Die Bundesregierung setzt sich deshalb in den internationalen Organisationen wie der EG, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz und der Europäischen Wirtschaftskommission (ECE) für den Ausbau der internationalen Verkehrsverbindungen, die Beschleunigung des Grenzübergangs, die Harmonisierung der technischen Vorschriften und die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen ein.

EG-Verkehrspolitik

69. Entsprechend den Zielen des EWG-Vertrages sind gemeinsame Regelungen für den internationalen Verkehr zwischen und durch Mitgliedstaaten sowie für die Zulassung zum Verkehr in einem anderen Mitgliedstaat aufzustellen.

Schwerpunkte der Bemühungen auf EG-Ebene sind:

- schrittweise einen gemeinsamen EG-Verkehrsmarkt zu verwirklichen,
- die Wettbewerbsbedingungen hinsichtlich Wegekosten, Sozialbedingungen, Steuerstrukturen und technischer Merkmale zu harmonisieren,
- zu mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz im Verkehr beizutragen.

EG-Infrastrukturfinanzierung

70. Infrastrukturfinanzierung muß nach Auffassung der Bundesregierung in erster Linie Sache der betroffenen Staaten sein. Eine EG-Finanzierung kann nur subsidiär in Betracht gezogen werden und sollte sich auf die Beseitigung von gravierenden Engpässen auf Hauptverbindungen im Gemeinschaftsverkehr konzentrieren. Hierbei dürfen die Verkehrsvorhaben in dritten, zwischen den Mitgliedstaaten gelegenen Transitländern nicht ausgeklammert werden wie z. B. die Verbesserung der Infrastruktur des alpenquerenden Verkehrs.

(Keine) Straßenbenutzungsgebühren

71. Die Straßen und Autobahnen in Europa sollten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei und

ohne zusätzliche Abgaben befahren werden können. Bei der Erhebung von Abgaben für Sonderbauten muß jede Diskriminierung vermieden werden. Wenn allerdings deutsche Fahrzeuge im Ausland zukünftig mit Straßenbenutzungsgebühren belegt werden, wird die Bundesregierung einen Weg finden, für ausländische Fahrzeuge zu einer ausgeglichenen Anlastung der Wegekosten zu kommen.

IV. Umweltschutz, Naturschutz und Landschaftspflege im Verkehr

Herausforderung

72. Für die Bundesregierung gilt: Der Schutz der Umwelt ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Zeit. Dieser Herausforderung stellt sich auch die Verkehrspolitik.

Finanzbeiträge des Verkehrshaushaltes zum Umweltschutz

73. Für den Umweltschutz sowie für die Erhaltung von Natur und Landschaft sind allein im Haushalt 1984 des Bundesministers für Verkehr rd. 125 Mio. DM ausdrücklich als Umweltschutzausgaben ausgewiesen (z. B. Bekämpfung von Ölverschmutzungen im See- und Küstenbereich; Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen). Weit- aus größere Bedeutung haben Umweltschutzausgaben als integrierter Bestandteil der Projektkosten entweder für schadensverhütende und eingriffsmindernde Planungen oder für Ausgleichsmaßnahmen. So wurden z. B. in den letzten Jahren neben anderen landschaftspflegerischen und tierökologischen Maßnahmen 60 Mio. Bäume und Sträucher im Wert von über 560 Mio. DM an Autobahnen, Bundes- und Landstraßen neu angepflanzt.

Umweltverträglichkeit von Verkehrsplanungen

74. Die Verkehrspolitik verfügt heute über ein Verkehrsplanungsrecht, das auch im europäischen Rahmen bestehen kann. Umweltbelange werden auf allen Planungsebenen berücksichtigt: Beim Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen werden Lärm, Abgas und innerörtliche Trennwirkung in die Projektbewertung einbezogen.

Grenzwerte für Lärmemission

75. Die Bundesregierung räumt einer Minderung des Lärms an der Quelle Vorrang ein. Entsprechend den Vorstellungen der Bundesregierung hat der EG-Rat im September 1984 eine Richtlinie zur Verschärfung der Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge erlassen.

Lärmarmes Kraftfahrzeug

76. Für Fahrzeuggruppen, die zur Lärmbelastung in besiedelten Gebieten besonders beitragen, sind mit Unterstützung der Bundesregierung neue

Wege zur Lärminderung beschritten worden, um Nutzfahrzeuge bis zur Serienreife zu entwickeln, die nicht lauter als Pkw sind.

Für die „lärmmarmen“ Kraftfahrzeuge ist bereits eine Definition in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) aufgenommen worden.

Schadstoffemission

77. Im Zuge der Umsetzung der Kabinettschlüsse zur Einführung des bleifreien Benzins und des umweltfreundlichen Autos werden die US-Schadstoffgrenzwerte und das dazugehörige Testverfahren in die StVZO übernommen. Eine Änderungsverordnung zur StVZO liegt vor.

Großversuch Tempolimit

78. Als weitere Maßnahme zur sofortigen Verringerung des Schadstoffausstoßes im Straßenverkehr wird vielfach eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Pkw auf Autobahnen und Landstraßen gefordert. Zur Versachlichung der gegenwärtig sehr emotional geführten Diskussionen über das Tempolimit hat die Bundesregierung im Oktober 1984 einen Großversuch beschlossen. Erst von einem solchen praxisbezogenen Großtest können die erforderlichen gesicherten Entscheidungsgrundlagen erwartet werden.

Schadstoffe der Dieselmotoren

79. Dieselmotore haben bei den gasförmigen Schadstoffen ein besseres Emissionsverhalten als Ottomotore. Die Rußemissionen von neuen Dieselfahrzeugen werden durch die vorhandenen internationalen und nationalen Vorschriften begrenzt. Ein Gesamtkonzept zur weiteren Verminderung der Schadstoffe im Abgas von Dieselfahrzeugen wird in Kürze vorgelegt.

Abgassonderuntersuchungen

80. Die für 1986 vorgesehene Verschärfung der Abgasbestimmungen gilt nur für neu in den Verkehr kommende schadstoffarme Kraftfahrzeuge. Aber auch die heute bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeuge mit Ottomotor können bei strikter Einhaltung der geltenden Abgasbestimmungen einen wirksamen Beitrag zum Umweltschutz leisten, wenn eine Motoreinstellung nahe dem Neuzustand des Fahrzeuges erhalten bleibt. Daher soll eine jährliche Abgassonderuntersuchung eingeführt werden. Der Entwurf einer Änderungsverordnung zur StVZO ist dem Bundesrat zugeleitet worden.

EG-Umweltschutz

81. Das Problem der Luftverschmutzung ist nicht allein national zu lösen. Wenngleich es bereits ein Erfolg ist, daß die EG-Kommission auf deutsches Drängen hin die Einführung bleifreien Benzins und die Übernahme der US-Schadstoffgrenzwerte als

EG-Ziel übernommen hat, so sind die von der EG vorgesehenen Fristen zu lang. Die Bundesregierung hält es daher für notwendig, daß die den Mitgliedstaaten eingeräumten Möglichkeiten zur Beschleunigung der Maßnahmen national voll ausgeschöpft werden.

Elektrofahrzeuge

82. Das Elektrofahrzeug gehört zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln. Die derzeit verfügbaren Batterien schränken die Einsatzfähigkeit jedoch noch stark ein. Neue Batterieentwicklungen lassen eine spürbare Steigerung der Reichweite und damit für das E-Fahrzeug eine bessere Marktchance erwarten.

Flüssiggasantrieb

83. Bei Kraftfahrzeugen mit Flüssiggasantrieb ist die Schadstoffemission zwar wesentlich geringer als beim Benzinbetrieb, jedoch insbesondere im bivalenten Betrieb nicht ganz so gering wie bei Anwendung der Katalysator-Abgasreinigung.

Den etwas geringeren Wartungskosten stehen geringere Fahrleistungen, höheres Fahrzeuggewicht, höherer Kraftstoffverbrauch, eingeschränkter Nutzraum und ein nur weitmaschiges Netz von Tankstellen nachteilig gegenüber. Z. Z. gibt es in der Bundesrepublik Deutschland ca. 20 000 Fahrzeuge, die mit Flüssiggas betrieben werden können.

Boden- und Biotopschutz, Pflanzenbehandlungsmittel

84. Auch im Verkehrsbereich werden die Belange des Boden- und Biotopschutzes verstärkt beachtet. So wird z. B. geprüft, wie die Anwendung von Streusalz wegen des Schutzes von Boden und Straßengeleitvegetation sowie im Hinblick auf die Aufsalzung des Grundwassers auf das unumgängliche Maß begrenzt und durch andere wirksame und ökologisch verträglichere Verfahren eingeschränkt werden kann. Jeglicher Einsatz von Herbiziden ist im Bereich der Bundeswasserstraßen verboten. Herbizide mit dem Wirkstoff 2, 4, 5-T werden auch bei den Bundesfernstraßen und der Deutschen Bundesbahn nicht mehr eingesetzt.

V. Berlin-Verkehr

Straße

85. Dem Verkehr zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet widmet die Bundesregierung besondere Aufmerksamkeit. Eine große Bedeutung kommt dabei der Verbesserung der Verkehrsverbindungen zu. Auf der Grundlage der bestehenden Verträge wird sich die Bundesregierung auch in Zukunft um spürbare Fortschritte bemühen.

Nach der Inbetriebnahme der neuen Nord-Autobahn Berlin-Hamburg wird es Ende 1984 zu einer

weiteren wesentlichen Verbesserung für den Verkehr kommen, wenn die Lücke in der Transitautobahn zwischen Herleshausen und Eisenach (West) in der DDR geschlossen wird. Einem Wunsche der Bundesregierung und des Berliner Senats entsprechend hat die Regierung der DDR die Offenhaltung des Grenzübergangs Staaken für den Transitverkehr Berlin-Hamburg über 1984 hinaus bis Ende 1987 zugesagt. Damit wird die reibungslose Abwicklung des Berlin-Transitverkehrs bis zur vollständigen innerstädtischen Anbindung des neuen Übergangs Heiligensee gewährleistet.

Wasserstraßen

86. Am Mittellandkanal in der DDR wurden Mitte 1984 die Ausbaumaßnahmen abgeschlossen. Damit sind die erforderlichen Investitionen zur Aufrechterhaltung des Binnenschiffsverkehrs über die Transitwasserstraßen von und nach Berlin (West) getätigt worden. Das Projekt einer Trogbrücke über die Elbe ist aus verkehrlicher Sicht zwar grundsätzlich sinnvoll; ihm kann gegenwärtig allerdings angesichts der hohen Investitionskosten und der Vorrangigkeit anderer Vorhaben keine Priorität eingeräumt werden.

Schiene

87. Im Personenverkehr beträgt der Anteil der Schiene rd. 12 % gegenüber 61 % im Pkw-Verkehr, rd. 15 % im Flugverkehr und rd. 12 % im Omnibusverkehr; im Güterverkehr beträgt der Anteil der Eisenbahnen rd. 14 % gegenüber 66 % im Straßenverkehr und rd. 20 % im Binnenschiffsverkehr. Da der Eisenbahnverkehr nach und in Berlin von der Deutschen Reichsbahn durchgeführt wird, sind den Einwirkungsmöglichkeiten der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bundesbahn Grenzen gesetzt. Eine Beteiligung des Bundes an Aufwendungen für eine Modernisierung und Elektrifizierung des von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Teils der Eisenbahnstrecke Hannover-Berlin ist derzeit nicht beabsichtigt. Ende 1983 wurden Abschnitte der Strecke Berlin-Marienborn ausgebaut, um einen durchgehend zweigleisigen Betrieb zu ermöglichen. Der 1983 im Berlin-Verkehr eingeführte Haus-Gepäck-Service ermöglicht den durchgehenden Versand von Reisegepäck auch zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet.

Über attraktive Sondertarife im Personenverkehr und eine verstärkte Nutzung des kombinierten Verkehrs sowie über die Intensivierung der Marktarbeit sind Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn im Gespräch.

Luftverkehr

88. Erfolgreich waren die Bemühungen, die Flugverbindungen zwischen Berlin und dem übrigen Bundesgebiet, insbesondere durch ein flexibles Tarifangebot (u. a. Stand-by und Familientarife), at-

traktiver zu gestalten und das Fluggastaufkommen entsprechend zu steigern. Eine Verbesserung der Luftverkehrsverbindungen bedeutet auch die Aufnahme von Regionalflugdiensten zwischen Berlin und Friedrichshafen und Münster/Osnabrück. Dabei müssen allerdings die Belange der Deutschen Bundesbahn, der Eisenbahnverbindungen von und nach Berlin gewahrt bleiben.

Transitkommission

89. Viele Fragen des Berlin-Verkehrs werden in bestehenden deutsch-deutschen Gesprächsgremien behandelt. So werden die Arbeiten in der Transitkommission, in der Verkehrskommission und zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn konstruktiv fortgesetzt.

DRITTER ABSCHNITT

Aufgaben einzelner Verkehrsbereiche

I. Deutsche Bundesbahn

Leitlinien zur Konsolidierung der DB

90. Der Bundesminister für Verkehr hat den bahnspezifischen Teil seiner Verkehrspolitik in einer

Kabinetttvorlage zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn (DB) schon am 23. November 1983 vorgelegt. Ausgangspunkt bildet die negative Entwicklung der DB:

	1960	1970	1982	1983
Verkehrsanteile (Eisenbahnen insgesamt)				
Personenverkehr in %	15,7	8,4	6,6	6,2
Güterverkehr in %	44,2	39,9	29,0	27,9
Jahresverlust (Mrd. DM)	0,014	1,25	4,15	3,71
Bundesleistungen (Mrd. DM)	0,996	3,9	13,8	13,8
Schuldenstand (Mrd. DM)	6,2	13,5	35,5	35,6

Unverzügliches Handeln war unter diesen Umständen geboten. Deshalb hat die Bundesregierung im November 1983 Beschlüsse gefaßt, die auf der Grundlage des geltenden Rechts den politischen Rahmen abstecken. Die DB füllt diesen Rahmen gemäß der ihr gesetzlich obliegenden Verantwortung mit eigenen unternehmerischen Entscheidungen aus. Eine Konsolidierung der DB braucht allerdings Zeit. Gleichwohl wird gefordert, daß die DB alles unternimmt, was für eine solide rationelle Betriebsführung unerlässlich ist.

Die von der Bundesregierung getroffenen Feststellungen, Bewertungen und Zielsetzungen gelten unverändert. Sie bilden nach wie vor die Grundlage für das Handeln und die Aufgabenerfüllung der Bundesregierung und der Unternehmensleitung zur Steigerung der Erträge und zur Minderung des Aufwandes. Zielvorstellung der Bundesregierung ist eine wettbewerbsfähige und an den Marktchancen orientierte Bahn.

Eine konsolidierte Eisenbahn, die bezahlbar bleibt und den Verkehrsbedürfnissen der Bürger und Wirtschaft entspricht, wird entscheidend auch zur Motivation ihrer Mitarbeiter beitragen und ihre Arbeitsplätze langfristig sichern. Die DB erfüllt mit dem Schienenpersonennahverkehr nach wie vor gemeinwirtschaftliche Aufgaben mit einem finanziellen Aufwand, der von 1,8 Mrd. DM in 1970 auf 4,2 Mrd. DM in 1983 angestiegen ist, während sich im gleichen Zeitraum das unternehmerische Defizit von 1,25 Mrd. DM auf 3,71 Mrd. DM entwickelte.

Finanzplanung

91. Das Jahresergebnis für 1983 weist mit einem Fehlbetrag von 3,71 Mrd. DM nach 4,044 Mrd. DM in 1981 und 4,149 Mrd. DM in 1982 auf eine günstige Entwicklung hin. Die DB muß in den kommenden Jahren ihre Politik gemäß den Leitlinien der Bundesregierung konsequent fortsetzen. Die Bundesregierung wird die DB weiterhin durch erfolgswirksame Bundesleistungen sowie durch Kapitalzuführungen in Form der Liquiditäts- und Investitionshilfen nachhaltig unterstützen; dabei wird am Prinzip einer Plafondierung der Bundesleistungen an die DB festgehalten.

Das Bundeskabinett hat mit seinen Beschlüssen zum Haushalt 1985 und zur Finanzplanung bis 1988 diesen Erfordernissen Rechnung getragen und über die Höhe des Plafonds entschieden. Die Leistungen des Bundes an die DB erhöhen sich 1985 gegenüber 1984 um rd. 600 Mio. DM. Gegenüber der geltenden Finanzplanung erhöhen sich insbesondere die Investitionszuschüsse

1985 um 500 Mio. DM

1986 um 600 Mio. DM

1987 um 800 Mio. DM

auf jeweils 3,4 Mrd. DM, wovon jeweils 2 Mrd. DM für den Streckenausbau vorgesehen sind.

Modernisierung

92. Zusätzlich zu den in Bau befindlichen Neubautrecken der DB wird das bestehende Netz in seinen wichtigen Relationen mit erheblichem Investitionsaufwand durch eine Vielzahl von baulichen Maßnahmen an Ausbautrecken verbessert. Durch diese Ausbaumaßnahmen wird auch eine bessere Anbindung der Industrie- und Wirtschaftsräume und der Bevölkerung in der Fläche erreicht. In gleichem Maße wird sich auch die angestrebte Modernisierung der Rangier- und Knotenbahnhöfe und der Bau neuer Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr auswirken.

Mit der Beschaffung von 36 Drehstromlokomotiven der Reihe 120 will der Vorstand der DB frühzeitig Betriebserfahrungen mit der Drehstromtechnik auf einer breiteren Grundlage sammeln. Mit dieser Technik gelang der Industrie und der DB ein inzwischen weltweit anerkannter Technologiesprung. Die neue Technik erlaubt es den Eisenbahnen, mit nur einer Triebfahrzeugbaureihe die meisten Einsatzbereiche im Reise- und Güterverkehr abzudecken.

Weitere Beschaffungen zur Modernisierung des Wagenparks der DB (z. B. Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628/928) werden insoweit vorgenommen, als der von den „Leitlinien“ geforderte „nachprüfbare Rentabilitätsnachweis“ erbracht wird.

Umweltschutz bei Neu- und Ausbautrecken

93. Bei ihren Investitionen trägt die Deutsche Bundesbahn den Erfordernissen des Umweltschutzes Rechnung. Sie berücksichtigt die Natur- und Landschaftspflege in einem Umfang, der bisher im Eisenbahnbau einmalig ist. Für den gesamten Streckenverlauf der Neubautrecken wurden landschaftspflegerische Begleitpläne entwickelt, mit deren Hilfe die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich gehalten und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen abgesichert werden.

So werden bei den in Bau befindlichen Neubautrecken Hannover–Würzburg (327 km) und Mannheim–Stuttgart (99 km) als Lärmschutzmaßnahmen z. B. Wände und Lärmschutzfenster für über 200 Mio. DM errichtet. Dem Lärmschutz ebenfalls zuzurechnen sind verschiedene Gleisabsenkungen oder das Anschütten von Lärmschutzwällen.

Hinzu kommen weitere 150 Mio. DM für Landschafts- und Naturschutzmaßnahmen wie z. B. Geländemodellierungen, Aufforstungen, Anpflanzungen und Umsiedlungen oder Ersatz von Biotopen, die wegen anderer Zwangspunkte nicht umfahren werden können.

Für all diese Maßnahmen, einschließlich entsprechender Rücksichtnahmen auf Umweltbelange bereits durch die Trassenauswahl (Umwege, zusätzliche Tunnel, Talbrücken, Dämme und Einschnittslagen), werden die Kosten auf rd. 1 Mrd. DM bei 14,7 Mrd. DM Gesamtinvestitionen geschätzt.

Geräuschemissionsgrenzwerte von Schienenfahrzeugen

94. In diesem Rahmen ist auch der Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zur Regelung der Geräuschemissionen von Schienenfahrzeugen im Dezember 1983 zu sehen. Der entsprechende Richtlinienentwurf beruht im wesentlichen auf dem Entwurf einer Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers des Innern; der Entwurf ist im Juli 1979 bei der EG-Kommission notifiziert worden.

Kooperation im Servicebereich

95. Reisegepäck, Expresgut und IC-Kuriergut transportiert die DB auf Wunsch ihrer Kunden von Haus zu Haus. Der Stückgutverkehr wird grundsätzlich (mit wenigen Ausnahmen) als Haus-Haus-Verkehr angeboten. Zur Abwicklung dieses Service-Angebotes kooperiert die DB mit ca. 1 200 mittelständischen Straßentransportunternehmen.

Rollstuhlfahrer im Intercity-Verkehr

96. Schließlich hat auch die DB qualitative Verbesserungen für Behinderte vorgesehen. Sie beinhalten, daß Rollstuhlfahrern die Benutzung des hochwertigen IC-Verkehrs ermöglicht werden soll. 118 der neuen IC-Großraumwagen der Deutschen Bundesbahn, deren Auslieferung in den Jahren 1985 und 1986 vorgesehen ist, erhalten zwei Stellplätze für Rollstühle, zwei drehbare Sitze und ein für normale Rollstühle befahrbares WC. Sie werden allen im Stundentakt fahrenden IC-Zügen beigelegt.

II. Öffentlicher Personennahverkehr*Mitwirkung des Bundes im ÖPNV*

97. Der Bund unterstützt die Bemühungen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse. Er wirkt an der Gestaltung des ÖPNV im Rahmen des föderativen Staatsaufbaus mit. In erster Linie sind jedoch die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände zuständig.

Die DB nimmt — kraft Herkommens — auch Aufgaben im ÖPNV wahr. Für das Engagement der DB im ÖPNV sowohl im Ballungsraum wie in der Fläche gelten die „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“.

Bedeutung des Kraftomnibusses

98. Unverzichtbares Verkehrsmittel des ÖPNV ist neben Stadt- und U-Bahnen einschließlich Straßenbahnen der Kraftomnibus. Das private Omnibusgewerbe als leistungsbewußter mittelständischer Berufsstand leistet dabei neben kommunalen Verkehrsunternehmen, nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Bahnbus einen maßgeblichen Beitrag für die Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses vor al-

lem außerhalb der Ballungsräume. Die kommunalen Verkehrsunternehmen haben an den Verkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometern, einen Anteil von 49%, das private Busgewerbe von 23%, der Bahnbus von 20%, die Regionalverkehrsgesellschaften und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen von je 4%.

Investitionshilfen des Bundes

99. Seit 1967 fördert der Bund aus Haushaltsmitteln Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Bereich des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus. Mit diesen Finanzhilfen konnten beachtliche Verkehrsverbesserungen in beiden Bereichen erzielt werden. Grundlage ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Folgende Finanzhilfen wurden bisher gewährt:

	Bundesfinanzhilfen	Bauvolumen
	in Mrd. DM	
Kommunaler Straßenbau	15,0	25,2
ÖPNV	16,0	30,0
— davon S-Bahn-Vorhaben —	5,0	9,0
zusammen	31,0	55,2

Der Bund wird auch in Zukunft auf der Grundlage des GVFG den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau fördern.

Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

100. Die Durchführung des GVFG ist grundsätzlich Angelegenheit der Länder. Für die Förderung neuer S-Bahn-Vorhaben ist neben der Einhaltung der Vorschriften des GVFG Voraussetzung, daß dem Bund und der DB keine neuen Folgekosten entstehen.

Weiterentwicklung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

101. Die Förderung nach dem GVFG hat sich grundsätzlich bewährt. Dies steht jedoch einer Modifizierung der GVFG-Förderung nicht entgegen. Fragen, wie z. B. die Aufteilung der ÖPNV-Mittel nach Länderquoten oder eine Änderung des derzeit hohen Fördersatzes von 60%, werden zu prüfen sein. Der Verantwortung für den ÖPNV muß mehr als bisher vor Ort Rechnung getragen werden.

ÖPNV in der Fläche

102. In ländlichen und peripheren Regionen ist der ÖPNV unentbehrlich, um dem Gebot der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilen der Bundesrepublik Deutschland gerecht zu werden. In ländlichen Regionen sind die Verkehrsleistungen im wesentlichen aus strukturellen Gründen (hohe Zahl der Arbeitslosen, Rückgang der Schülerzahlen und Anstieg der privaten Motorisierung) zurückgegangen, mit Zuwächsen bei der ÖPNV-Benutzung ist auf mittlere Sicht nicht zu rechnen.

In der Fläche ist wegen des geringen Fahrgastaufkommens vor allem der Omnibus, auch in Kombination mit der Schiene, das wirtschaftlichere und geeignetere Verkehrsmittel. Engere Kooperation und wirtschaftlichere Organisation sind notwendig, um trotz Fahrgastrückgang und Strukturwandel im ÖPNV Spielräume für Verkehrsverbesserungen zu behalten.

Modellvorhaben

103. Mit ÖPNV-Modellvorhaben soll gezeigt werden, wie der ÖPNV außerhalb der Ballungsräume durch eine freiwillige Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen und durch kommunales Engagement den jeweiligen regionalen Erfordernissen entsprechend verbessert werden kann. Ein Beispiel dafür ist das Nahverkehrsmodell im Hohenlohekreis (Baden-Württemberg), das inzwischen aus der Erprobung in den Dauerbetrieb übergeleitet wurde. Die Verantwortung für den ÖPNV hat hier der Kreis übernommen. Er bestimmt den Tarif, das Liniennetz und den Fahrplan, wobei er nur geringe eigene Zuschußleistungen aufwenden muß. Die übrigen ÖPNV-Modellvorhaben im Saarland, Bodenseekreis und Zonenrandgebiet Raum Wunsiedel sowie in den Kreisen Tübingen und Lippe befinden sich in der Vorbereitung ihrer praktischen Erprobung. Am Beispiel der Hansestadt Lübeck wird untersucht, mit welchen technischen, baulichen und betrieblichen Maßnahmen der Omnibuslinienverkehr am wirkungsvollsten und wirtschaftlichsten betrieben werden kann. In einem Demonstrationsvorhaben soll die Wirksamkeit dieser Maßnahmen in der Praxis erprobt werden.

Forschung

104. Im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr werden Untersuchungen gefördert, die vor allem die Gemeinden und Verkehrsbetriebe bei der Steigerung der Attraktivität und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV aktiv unterstützen.

Als ein wichtiges Beispiel ist die Integration Behinderter in den ÖPNV eingehend untersucht worden. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse werden u. a. bei der Neufassung der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (einschließlich der Stadt- und U-Bahnen) berücksichtigt.

III. Straßenverkehr

Bedeutung des Straßenverkehrs

105. Der Straßenverkehr ist in der Bundesrepublik Deutschland mit Abstand das wichtigste Verkehrssystem. Mehr als 90 % aller Verkehrswege sind Straßen. Sie bewältigen im Personenverkehr rd. 97 % des Verkehrsaufkommens und 92 % der Verkehrsleistung; im Güterverkehr liegen die entsprechenden Anteile bei 79 % bzw. 51 %.

Sicherheit im Straßenverkehr und Verkehrssicherheitsprogramm

106. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein besonderes Anliegen der Bundesregierung. Sie legte im Mai 1984 entsprechend der 1982 einstimmig verabschiedeten Entschließung des Deutschen Bundestages ein neues Verkehrssicherheitsprogramm für die nächsten Jahre vor. Der Bericht und die Vorschläge der Kommission für Verkehrssicherheit (sog. „Höcherl-Kommission“) enthielten hierfür wichtige Anregungen.

107. Auf der Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 wird die Bundesregierung in den kommenden Jahren eine koordinierte Aktion gegen Unfalltod und Verletzung auf unseren Straßen durchführen. Die Tatsache, daß mehr als 90 % aller Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind, zeigt, wie entscheidend das verantwortungsbewußte Verhalten der Verkehrsteilnehmer für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist.

Auch alle anderen an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Institutionen und Unternehmen werden in diese Aktion eingebunden. Insbesondere erwartet die Bundesregierung von der Wirtschaft ein stärkeres Bekenntnis zur Verkehrssicherheit. Die Verbindung von Sicherheitswerbung und Eigenwerbung der Verkehrs- und Automobilwirtschaft stellt eine sinnvolle, bislang wenig genutzte Möglichkeit der Verkehrssicherheitsarbeit dar, wie die BAST-Studie „Fahrzeugwerbung und Verkehrssicherheit“ zeigt. Gespräche mit der Kraftfahrzeugindustrie und dem Kfz-Handel sind aufgenommen.

Zulassung von Personen zum motorisierten Straßenverkehr

108. Fahranfänger, insbesondere die Gruppe der 16- und 25jährigen, sind überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Der eingetretenen Entwicklung, deren Ursachen nach allgemeiner Einschätzung in dem Zusammentreffen mangelnder Erfahrung und erhöhter Risikobereitschaft liegen, soll nach dem Verkehrssicherheitsprogramm 1984 durch ein „Maßnahmen-Paket“ begegnet werden, dessen Schwerpunkte in der

- Einführung eines Führerscheins auf Probe für alle Fahranfänger,
- Einführung eines Stufenführerscheins für Motorräder,

— Intensivierung und Verbesserung von Ausbildung und Prüfung der Fahrerlaubnisbewerber liegen werden.

Führerschein auf Probe

109. Mit dem Führerschein auf Probe soll auf alle Fahranfänger in ihrem Verhalten im Straßenverkehr mäßigend eingewirkt werden, indem sie zunächst einer Probezeit unterliegen, während der sie sich im Straßenverkehr zu bewähren haben. Bei gewichtigeren Verkehrsverstößen, für die drei Punktschwellen vorgesehen sind, hat der Fahranfänger an einem Nachschulungskurs teilzunehmen, die Fahrerlaubnisprüfung zu wiederholen oder ein medizinisch-psychologisches Eignungsgutachten beizubringen.

Stufenführerschein

110. Ein besonderer Schwerpunkt des Unfallgeschehens liegt bei den motorisierten Zweirädern. Auch hier sind es die jungen Fahranfänger — beim Motorrad insbesondere die Altersgruppe der 18- und 19jährigen —, die aufgrund ihrer hohen Risikobereitschaft überdurchschnittlich häufig verunglücken. Auch bei den anderen Zweiradklassen (Mofa, Moped/Mokick, Leichtkraftrad) zeigt sich, daß die Fahrer motorisierter Zweiräder einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt sind.

Die Bundesregierung schlägt daher die Einführung eines Stufenführerscheins für Motorräder vor. Mit dieser Maßnahme soll verhindert werden, daß die gefährdete Altersgruppe unmittelbar nach Erwerb der Fahrerlaubnis unbeschränkt schnelle und leistungsstarke Motorräder fahren darf. 18- und 19jährige dürfen kein Motorrad fahren, dessen Leistung 20 kW überschreitet; daneben soll die Festlegung eines Mindestleistungsgewichts verhindern, daß durch extremen Leichtbau auch mit der beschränkten Leistung wieder unvertretbar hohe Beschleunigungswerte erreicht werden.

Mofa 25

111. Für den Erwerb der Prüfungsbescheinigung für das Mofa 25 als Einstiegsfahrzeug in den motorisierten Straßenverkehr wird die Bundesregierung neben der schon jetzt obligatorischen Teilnahme an einer theoretischen nun auch die Teilnahme an einer praktischen Ausbildung verbindlich vorschreiben.

Bessere Ausbildung

112. Schließlich soll das Anfängerrisiko auch durch eine Intensivierung von Ausbildung und Prüfung vermindert werden. Dabei werden u. a. die Einführung der obligatorischen Teilnahme am theoretischen Fahrschulunterricht, die Intensivierung der „Gefahrenlehre“ als Ausbildungsstoff sowie die Verstärkung der praktischen Ausbildung durch Dunkelheits-, Außerorts- und Autobahnfahrten im Vordergrund stehen.

Bei der Fahrerlaubnisprüfung soll vor allem die praktische Prüfungszeit über 30 Minuten hinaus verlängert werden.

Antimanipulationskatalog

113. Um zu verhindern, daß an motorisierten Zweirädern unzulässige Änderungen vorgenommen werden, durch die die Sicherheit beeinträchtigt und der Lärm erhöht werden, hat die Bundesregierung einen sogenannten Antimanipulationskatalog veröffentlicht. Eine entsprechende Vorschrift ist in der StVZO verankert worden.

Straßenverkehrsordnung

114. Die Bundesregierung wird eine Ergänzung zur Straßenverkehrsordnung (StVO)/Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vorlegen. Diese wird insbesondere Regelungen über Schutzmaßnahmen für Zweiradfahrer und Fußgänger enthalten wie z. B.

- Intensivierung von Ausbildung und Prüfung
- stufenweiser Zugang zu schweren Motorrädern.

Zusammenarbeit Bund/Länder/Gemeinden

115. Die Bundesregierung wird ihre Zusammenarbeit mit Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften im Bereich der Verkehrssicherheitspolitik intensivieren und sich dabei insbesondere auf den Deutschen Verkehrssicherheitsrat stützen, weil nur eine abgestimmte Gesamtstrategie aller Ebenen auf Dauer Erfolg haben kann.

Investitionen für die Sicherheit

116. Der Bundesminister für Verkehr hat sichergestellt, daß die finanziellen Ressourcen des Bundes stärker als bisher für Maßnahmen verwendet werden, die insbesondere der Verkehrssicherheit dienen. Hierzu gehören u. a.:

- die vorrangige Beseitigung von Unfallschwerpunkten,
- der verstärkte Bau von Ortsumgehungen,
- die verstärkte Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen an Bundesstraßen,
- der Radwegbau an Bundesstraßen,
- verkehrslenkende und verkehrsführende Maßnahmen zum Ausgleich der Verkehrsbelastungen im Autobahnnetz.

Diese Maßnahmen sind Bestandteil der laufenden Bauprogramme. Der Ausbau und die verbesserte Wirksamkeit des Rettungswesens haben dazu beigetragen, daß die Bundesrepublik Deutschland über eines der besten Notfallrettungssysteme verfügt.

Verwendung von Tausalzen

117. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit kann vorerst auf die Verwendung von Tausalz

auf Bundesfernstraßen nicht ganz verzichtet werden. Es ist jedoch in den letzten Jahren gelungen, mit erheblich weniger Tausalz auszukommen. Diese Bemühungen werden durch Überprüfung des Anforderungsniveaus sowie intensivere Forschung fortgesetzt.

Fahrradverkehr

118. Sowohl das Energie- als auch das wachsende Umweltbewußtsein verleihen dem Fahrrad als alternativem Individualverkehrsmittel — neben der Freizeitnutzung — eine wachsende Bedeutung. Für die möglichst risikolose Nutzung des Fahrrades ist es notwendig, daß

- ein zusammenhängendes, vom fließenden Verkehr weitgehend getrenntes Fahrradnetz aufgebaut wird,
- die noch wenig ausgeprägte Sensibilität der Kfz-Benutzer für das Fahrrad verbessert wird,
- die Radfahrer die Verkehrsregeln sorgfältiger beachten.

Hierzu ist noch eine erhebliche Erziehungsarbeit zu leisten.

Darüber hinaus sieht der Beitrag der Bundesregierung mit ihrem Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ den Neubau von weiteren rd. 2 000 km Radwegen in den Jahren von 1984 bis 1990 vor.

Mit dem Fahrrad werden heute gut 20 % aller Wege im Ausbildungsverkehr, rd. 12 % aller Einkaufs- und Freizeitfahrten und knapp 10 % der Wege zur Arbeitsstelle zurückgelegt.

Stadtverkehr und Städtebau

119. Durch die Novellierung des StVG und der StVO von 1980 sind die Belange des Städtebaus und des Wohnumfeldes in das Straßenverkehrsrecht eingefügt worden. Daraus ergeben sich Maßnahmen, die die Wohnbevölkerung gegen Lärm und Abgas des Kraftfahrzeugverkehrs schützen sollen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Beschränkungen oder Verbote des Fahrzeugverkehrs. Darüber hinaus können weitere Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden.

In diese Richtung zielt auch die beabsichtigte Einführung eines Zonen-Verkehrszeichens für Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Die Bundesregierung ist bereit, den Kommunen beim Bau und Ausbau von örtlichen Erschließungsstraßen in gewissem Umfang Hilfestellung zu leisten. So hat z. B. der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Verkehr „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE) erarbeiten lassen. Der allgemeine Ausschuß der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister

(Senatoren) der Länder hat die Empfehlungen als geeignete Planungshilfe für die Gemeinden bezeichnet. Mit ihrer Einführung ist 1985 zu rechnen. Ihre Anwendung liegt in der Verantwortung der Kommunen. Eine Ergänzung durch ähnliche Regelungen für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen wird z. Z. geprüft.

IV. Bundesfernstraßenbau

Verkehrsleistungen

120. 92 % der Personen- und 51 % der Güterverkehrsleistungen werden auf Straßen abgewickelt. Davon entfällt rd. die Hälfte auf die Bundesfernstraßen, obwohl ihr Anteil an der Länge des gesamten Straßennetzes nur 8,3 %, der Anteil an der Fläche des Bundesgebietes 0,3 % (davon rd. 0,2 % befestigt) ausmacht.

Prognosen lassen bis zum Jahr 2000 einen weiteren Anstieg des Straßenverkehrs erwarten.

Maßnahmen

121. Von vorrangiger Bedeutung sind folgende Maßnahmen:

- Ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung,
- zügige Fertigstellung begonnener Maßnahmen und Schließen von Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes der Strecken sowie zur besseren Anbindung und regionalen Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienen- gleichen Bahnübergängen und Engpässen sowie durch den Bau von Radwegen,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten durch Bau von Ortsumgehungen,
- Ausbau von hochbelasteten Autobahn-Betriebsstrecken durch Anbau von Stand- und zusätzlichen Fahrstreifen,
- Lärmschutz an vorhandenen und neuen Bundesfernstraßen,
- Verkehrsbeeinflussung zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten,
- Bau von Netzergänzungen entsprechend dem wachsenden Verkehrsbedarf.

Bewertung neuer Straßenbauprojekte

122. Bei der Bewertung von Straßenbauprojekten sind den Vorteilen (z. B. Zeit- und Betriebskostensparnisse, Hebung der Verkehrssicherheit) sowohl die Bau- und Folgekosten als auch die mitunter negativen ökologischen Wirkungen gegenüberzustellen. Nachteilige Wirkungen sind möglichst aus-

zuschließen. Soweit dies nicht möglich ist, sind sie auszugleichen. Bei schwerwiegenden Eingriffen muß ein Verzicht auf das Projekt erwogen werden.

Bauleistungen und Bauziele

123. Der Ausbau des Fernstraßennetzes richtet sich nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Er sieht in der z. Z. gültigen Fassung in Stufe I, d. h. ab 1981,

— den Ausbau von 1 800 km Autobahnen und 1 600 km Bundesstraßen,

— den Neubau von rd. 2 500 km Autobahnen und 6 600 km Bundesstraßen

vor.

Von 1981 bis November 1984 sind von den geplanten 2 500 km Autobahnen der Stufe I rd. 600 km fertiggestellt worden. Darüber hinaus sind z. Z. rd. 600 km in Bau.

Das Autobahnnetz soll nach dem geltenden Bedarfsplan im Endzustand eine Länge von 10 500 km haben.

Erhaltungsbedarf

124. Infolge der großen Bauleistungen in den letzten 25 Jahren sind in Zukunft ansteigende Erhaltungsaufwendungen zu erwarten. Langfristig muß mit einem jährlichen Erhaltungsbedarf (Unterhaltung und Ersatzinvestitionen) von rd. 3 Mrd. DM gerechnet werden. Schon bei gleichbleibenden Haushaltsansätzen engen die steigenden Erhaltungsausgaben den Handlungsspielraum für neue Investitionsmaßnahmen ein.

V. Luftfahrt

Entwicklung der Luftfahrt

125. Die Bundesrepublik Deutschland ist aufgrund ihrer internationalen politischen und wirtschaftlichen Verflechtungen auf umfangreiche Luftverkehrsleistungen angewiesen.

Nach einer Phase der Stagnation (1980 bis 1982) ist die Entwicklung wieder aufwärts gerichtet; beachtliche Zuwachsraten sind vor allem im Luftfrachtverkehr zu verzeichnen (1984 voraussichtlich 13,3%; Passagierverkehr voraussichtlich 6,6%). Die deutschen Luftfahrtunternehmen des Linien- und gewerblichen Gelegenheitsverkehrs konnten ihre Flotten auf leistungsfähigere, lärmgedämpfte Flugzeuge umrüsten und behaupten sich gut im harten internationalen Wettbewerb.

Linie/Charter

126. Linien- und gewerblicher Gelegenheitsverkehr haben eigenständige Aufgaben. Die Abgrenzungskriterien sind beizubehalten, den Bedürfnissen des Marktes jedoch anzupassen.

Internationale Verkehrsrechte

127. International sind die vorhandenen Verkehrsrechte zu sichern bzw., wo notwendig, auf dem Verhandlungswege zu erweitern. Diskriminierende und protektionistische Maßnahmen anderer Länder sind durch geeignete Gegenmaßnahmen abzuwehren.

Regionaler Luftverkehr

128. Für den regionalen Luftverkehr besteht eine wachsende Nachfrage. Die Flugzeugindustrie hat hierfür geeignetes Fluggerät entwickelt. Inzwischen befliegen rd. 20 Unternehmen mehr als 50 Strecken im innerdeutschen bzw. grenzüberschreitenden Regionalluftverkehr.

Der Bundesminister für Verkehr wird wie bisher in liberaler Weise neue Verbindungen auch im Interesse der besseren Anbindung regionaler Wirtschaftsräume zulassen. Der Bund wird jedoch weiterhin keine Subventionen zahlen.

Für die „Allgemeine Luftfahrt“ einschließlich Sportluftfahrt ist ein größtmöglicher Freiraum neben dem übrigen Luftverkehr zu erhalten.

Verkehrsflughäfen

129. Die Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik Deutschland erfüllen schon heute die internationalen Sicherheitsnormen. Ihr Sicherheitsstandard wird den neuen flugbetrieblichen Erkenntnissen ständig angepaßt und ihre Kapazitäten entsprechend der Luftverkehrsnachfrage entwickelt. Folgende Maßnahmen sind aus Gründen der Sicherheit, Kapazität, des Umweltschutzes und der Regelmäßigkeit des Flugbetriebs erforderlich:

- Verschiebung und Verlängerung der Start- und Landebahn in Stuttgart,
- Verlegung des Flusses Ochtrum und seines Deiches in Bremen,
- Neubau des Flughafens München II,
- Ausrüstung nach Betriebsstufe III für Schlechtwetterlandungen.

Flugsicherung

130. Die deutsche Flugsicherung muß den erreichten hohen Sicherheitsstandard halten sowie durch

- eine flexible Nutzung des Luftraumes durch neues zivil/militärisches Flugsicherungs-Betriebskonzept,
- Einsatz neuer Technologien,

die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs erhöhen.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Benelux-Staaten haben vereinbart, der EUROCONTROL-

Zentrale Maastricht schrittweise die Streckenkontrolle im Luftraum der Benelux-Staaten und Norddeutschlands zu übertragen.

Umweltschutz in der Luftfahrt

131. Die Bemühungen um Lärminderung am Fluggerät und im Flugbetrieb führten in einem ersten Schritt zur Senkung der Emissionswerte der Strahlflugzeuge um rd. 10 Dezibel (EPNdB). Für neue Luftfahrzeugmuster sind die Werte nochmals gesenkt worden. Bereits heute entfallen ca. 80 % der Starts und Landungen auf den deutschen Verkehrsflughäfen auf lärmgedämpfte Flugzeuge, die wenigstens die Grundforderung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erfüllen.

Dieser Anteil wird sich auf 100% erhöhen, wenn vom Jahre 1987 an eine entsprechende EG-Richtlinie wirksam wird.

Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Neuzulassung lauter Flugzeuge erheblich beschränkt. Ein differenziertes Gebührensystem der deutschen Verkehrsflughäfen fördert den Einsatz umweltfreundlicher, also lärmgedämpfter Flugzeuge.

Flugbetriebliche Auflagen, Überwachung des Flugbetriebs und Aufklärungsaktionen tragen dazu bei, daß Wohngebiete und andere schützenswerte Regionen durch Fluglärm möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Die von der Luftfahrt ausgehenden Schadstoffemissionen sind gering, sie betragen weniger als 1 % der Gesamtemissionen.

Wetterdienst

132. Der Wettervorhersage des Deutschen Wetterdienstes kommt unverändert eine große Bedeutung für die Bevölkerung und Wirtschaft zu. Die Entwicklung fortgeschrittener Techniken der Wetterbeobachtung (Satelliten) und der Wettervorhersage wird in internationaler Abstimmung mit dem Ziel gefördert, die Genauigkeit der Vorhersage, insbesondere des Niederschlages, und die Verfügbarkeit von Daten zum Umweltschutz zu erhöhen. Trotz des hohen Standes gesicherter meteorologischer Erkenntnisse werden regional begrenzte Unwetter, wie z. B. das Hagelunglück in München im Juli 1984, nicht präzise vorherzusagen sein.

Internationale Zusammenarbeit, EG-Luftfahrtspolitik

133. Durch die weltweite Verflechtung der Luftfahrt ist eine internationale Abstimmung zur Wahrung der Deutschen Luftverkehrsinteressen unerläßlich. Die bisherige erfolgreiche Mitarbeit in den internationalen Organisationen und Institutionen, insbesondere in der ICAO und ECAC, wird daher fortgesetzt und intensiviert.

Das 2. Memorandum der EG-Kommission zur EG-Luftverkehrspolitik enthält aus der Sicht der Bundesregierung positive Ansätze, die weiterverfolgt

und entwickelt werden sollten. Voraussetzung ist allerdings, daß sich die EG-Luftverkehrspolitik von der Weltluftfahrtordnung nicht abkoppelt und die bilateralen Luftverkehrsbeziehungen zu Drittländern nicht gestört werden.

VI. Seeverkehr

Lage der deutschen Handelsflotte

134. Die Bundesrepublik Deutschland benötigt eine angemessene und leistungsfähige Handelsflotte für die Beförderung des Außenhandels, die sichere Versorgung in Krisenzeiten und die Wirtschaftsstruktur der Küstenregion. Die deutsche Seeschifffahrt wird durch die vergleichsweise hohen Betriebskosten unter deutscher Flagge, vor allem aber durch die Konkurrenz subventionierter oder staatseigener Handelsflotten und den Flaggenprotektionismus anderer Schifffahrtsländer beeinträchtigt. Es sind daher neben Maßnahmen zur Kostenentlastung der deutschen Reeder geeignete Schritte gegen internationale Wettbewerbsverfälschungen notwendig.

Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

135. Die Bundesregierung hat am 30. Mai 1984 Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsposition deutscher Seeschifffahrtsunternehmen beschlossen:

- die strikte Anwendung des VN-Verhaltenskodexes für Linienkonferenzen (Ladungsformel 40 : 40 : 20) im Konferenzlinienverkehr mit Entwicklungsländern;
- eine evtl. Genehmigungspflicht für bestimmte Transportleistungen im Linienverkehr mit Drittländern und für die Tätigkeiten von Agenturen dieser Linien;
- eine bessere Beteiligung deutscher Reeder an Transporten der Entwicklungshilfe;
- eine Untersuchung der steuerlichen Situation der Seeschifffahrt im Vergleich zu anderen Staaten.

Die Bundesregierung verhandelt auf der Grundlage dieser Beschlüsse mit einer Reihe von Entwicklungs- und Staatshandelsländern über eine angemessene Beteiligung der deutschen Handelsflotte am Linienverkehr. Sie hat zudem in der EG mit Nachdruck die gemeinsame Anwendung des VN-Verhaltenskodexes für Linienkonferenzen und die Schaffung eines Instruments zur Abwehr unlauterer Handelspraktiken im Seeverkehr gefordert.

Schifffahrtsförderungsprogramm

136. Die finanziellen Hilfen zur Modernisierung der Flotte und Verbesserung der Liquiditätssituation werden fortgesetzt:

- für Neubauhilfen sind die Verpflichtungsermächtigungen in den Haushalten 1984 und 1985 auf je 250 Mio. DM erhöht worden;
- für Finanzbeiträge (Zinsbeihilfen) sehen die Haushalte 1984 und 1985 je 80 Mio. DM an Verpflichtungsermächtigungen vor.

Sicherheit der Seeschifffahrt

137. Die Dichte des Schiffsverkehrs auf den deutschen Seeschifffahrtsstraßen und in der Deutschen Bucht machen besondere Vorkehrungen zum Schutz vor Kollisionen und Schiffsunfällen notwendig. Die Bundesregierung hat deshalb beschlossen, die deutschen Hoheitsgewässer in der inneren Deutschen Bucht in Form einer „Küstenmeer-Box“ auszudehnen.

Auf diese Weise können verbindliche Regelungen für alle Schiffe in diesem bisher zur Hohen See gehörenden Seegebiet geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere die Ausdehnung von Landradar und UKW-Sprechfunk einschließlich Schiffsmeldesystem auf dieses Seegebiet. Die Inbetriebnahme der Weitbereichsradaranlage Helgoland im November 1984 hat hierfür eine wesentliche technische Voraussetzung geschaffen.

Meeresumweltschutz

138. Beim Meeresumweltschutz sind folgende Maßnahmen mit hoher Priorität vorgesehen:

- ein Beschaffungsprogramm in Höhe von 100 Mio. DM für Vorsorgemaßnahmen zur Öllunfallbekämpfung und der Aufbau eines Luftüberwachungssystems zur Erkennung von Verschmutzung der See durch Öl,
- eine intensive polizeiliche Überwachung, um die Beachtung der Verschmutzungsverbote durch die Schifffahrt zu gewährleisten und die Benutzung von Auffanganlagen zu verstärken,
- das schnellstmögliche Inkrafttreten internationaler Vorschriften für Chemikalienrückstände, verpackte schädliche Stoffe, Schiffsabwasser und Schiffsmüll,
- die Beendigung der Einbringung von Dünnsäure ins Meer und der Verbrennung von Abfällen auf See zum frühestmöglichen Zeitpunkt,
- die Intensivierung der wissenschaftlichen Meß- und Überwachungsprogramme zur Verbesserung der Erkenntnisse über Schadstoffe im Meer und ihre biologischen Auswirkungen.

Nordseeschutzkonferenz

139. Auf der Internationalen Nordseeschutz-Konferenz 1984 sind neben Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffeinträge vom Land und von Plattformen aus auch Beschlüsse zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt gefaßt worden.

Sie sind für den Bundesverkehrsminister Grundlage zur Weiterentwicklung internationaler Regelungen, für eine einheitliche Anwendung der bestehenden Vorschriften und zur Verstärkung der internationalen Zusammenarbeit bei der Ermittlung und Verfolgung von Verstößen.

Über eine von der Bundesregierung angestrebte Erklärung der Nordsee zum Sondergebiet soll auf einer Folgekonferenz entschieden werden.

VII. Binnenschifffahrt und Wasserstraßen

Bedeutung der Binnenschifffahrt

140. Die Binnenschifffahrt ist insbesondere für die Beförderung von Massengütern ein volkswirtschaftlich bedeutender Verkehrsträger. Ihr Anteil lag 1983 bei rd. 23 % aller im Fernverkehr beförderten Güter. Die Transporte gefährlicher Güter, die auf dem Landwege nicht transportiert werden können, und der Containertransport gewinnen ständig an Bedeutung. Die Binnenschifffahrt konnte sich durch Modernisierung der Flotte und neue Techniken im strukturellen Wandel behaupten. Das Binnenschiff ist ein sicheres, umweltfreundliches und energiesparendes Verkehrsmittel.

Entwicklung des Frachtraumes

141. Der gesamte Frachtraum der deutschen Binnenflotte hat sich von 5 Mio. t 1963 stetig verringert und im Jahre 1982 die 3,5 Mio.-t-Grenze unterschritten. Die spezifische Leistung (je t Tragfähigkeit) ist dabei jedoch um rd. 25 % gestiegen. Die Tonnage ist weiterhin rückläufig.

Wasserstraßennetz

142. Das regelmäßig von der gewerblichen Binnenschifffahrt befahrene Wasserstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland umfaßt rd. 600 km Seeschifffahrts- und rd. 3 700 km Binnenschifffahrtsstraßen.

Die Kapazität der Binnenschifffahrtsstraßen, die fast ausschließlich durch die Leistungsfähigkeit der Schleusen bestimmt wird, ist für den gegenwärtigen und künftigen Verkehr — unter der Prämisse rechtzeitiger Ersatzinvestitionen — ausreichend.

Substanzerhaltung im Wasserstraßenbereich

143. Die Substanz der vorhandenen Wasserwege ist zu erhalten. Die Ausgaben waren seit Jahren hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Diesem Substanzverzehr kann aufgrund der Haushaltsentscheidungen der Jahre 1983 und 1984 wirksam Einhalt geboten werden. Die Bundesregierung hat im Haushalt 1984 und in der Finanzplanung bis 1988 eine fühlbare Erhöhung der Ansätze für Ersatzinvestitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen vorgenommen.

Entscheidungen für Wasserstraßeninvestitionen

144. Im Rahmen der Investitionspolitik für die Bundeswasserstraßen wurden folgende wichtige Entscheidungen seit Herbst 1982 getroffen:

- Vereinbarung mit Frankreich über den weiteren Oberrheinausbau: Geschiebezugabe statt Bau der Staustufe Neuburgweier, Fahrrinnenvertiefung oberhalb Karlsruhe, Hochwasserschutzmaßnahmen (1982),
- Kabinettsbeschuß über den Weiterbau des Main-Donau-Kanals (1983),
- Verwaltungsabkommen zwischen Bund und Land Niedersachsen über die Verlegung des Jadedefahrwassers zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für große Tankschiffe (1983),
- Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Land Nordrhein-Westfalen über den weiteren Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes (1984).

Investitionsschwerpunkte

145. Die Ausgaben des Bundes für Investitionen in die Bundeswasserstraßen betrugen im Jahre 1983 rd. 630 Mio. DM. Hiervon entfielen auf

- | | |
|--|--------------|
| — die Neubauvorhaben Saar und Main-Donau-Kanal (einschließlich Donauausbau | 206 Mio. DM |
| — Ersatz- und Ausbaumaßnahmen im Küstenbereich | 150 Mio. DM |
| im Binnenbereich | 274 Mio. DM. |

Bei allen Wasserstraßeninvestitionen werden die Gesichtspunkte des Umweltschutzes vor allem durch landschaftspflegerische Begleitplanungen berücksichtigt.

Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraßen

146. Für die laufenden Ausgaben zur Unterhaltung der Wasserstraßen sowie für den Betrieb der Schifffahrtsanlagen sind 1983 darüber hinaus rd. 670 Mio. DM aufgewendet worden. Die laufenden Rationalisierungsprogramme tragen dazu bei, die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraßenunterhaltung zu verbessern.

Außerverkehrliche Funktionen der Wasserstraßen

147. Die Bundeswasserstraßen im Binnen- und Küstenbereich dienen nicht nur der gewerblichen Schifffahrt, sondern auch der Sportschifffahrt. Weiterhin erfüllen sie wichtige außerverkehrliche Funktionen in den Bereichen

- Wasserabfluß
- Trink- und Brauchwasserversorgung
- Energiegewinnung
- Erholung.

In Naturschutzgebieten kann die Schifffahrt eingeschränkt oder verboten werden, wenn dies zur Erreichung des Schutzzweckes notwendig ist.

VIII. Kombinierte Verkehr

Transportform der Zukunft

148. Kombinierte Verkehr ist die Verbindung von zwei oder mehreren Verkehrsträgern mit Hilfe von Ladeeinheiten (z. B. Container und Wechselbehälter). Die Schnittpunkte in der Transportkette zwischen den Verkehrsträgern sind die Terminals, z. B. Hafen-Containerterminal, Container- und Huckepackbahnhof. Der Impuls zum Aufbau des kombinierten Verkehrs ging vom Überseeverkehr aus. Aber auch im Binnenverkehr setzt sich der Gedanke der Transportkette des kombinierten Verkehrs immer mehr durch.

Optimale Schnittpunkte

149. Die optimalen Schnittpunkte für die Bildung volkswirtschaftlich sinnvoller Transportketten im kombinierten Verkehr zwischen den Verkehrsträgern können sich erst bilden, wenn die Verkehrsnetze in sich abgeschlossen sind und ihren vollen Verkehrswert entfalten. Die zügige Realisierung der Investitionsplanungen ist deshalb für die Zukunft des kombinierten Verkehrs von großer Bedeutung.

Vorteile des kombinierten Verkehrs

150. Der kombinierte Verkehr bietet — bei z. Z. allerdings in Teilbereichen noch fehlender Kostendeckung — eine Reihe von Vorteilen, unter anderem

- bessere Nutzung vorhandener Kapazitäten, der Schienen- und Binnenschiffsverkehrswege,
- Straßenentlastung, dadurch positive Auswirkungen auf Verkehrsfluß, Umweltschutz, Verkehrssicherheit,
- Einsparung von Energie und Ersatz von Mineralöl durch heimische Energie.

Entwicklung des kombinierten Verkehrs

151. Der Ende der 60er Jahre einsetzende Binnencontainer- und Huckepackverkehr der DB hat sich gut entwickelt. Das Aufkommen im kombinierten Verkehr Schiene/Straße z. B. hat sich seit 1976 mehr als verdoppelt. 1983 wurden insgesamt 13,1 Mio. t Güter befördert.

Die Transportleistungen der Bundesbahn im kombinierten Verkehr betrugen 1983 rd. 6,1 Mrd. tkm. Dies sind rd. 11,3% ihres gesamten frachtpflichtigen Wagenladungsverkehrs und 35% ihres hochwertigen Verkehrs auf Entfernungen über 400 km.

Förderung des kombinierten Verkehrs

152. Der kombinierte Verkehr wird mit ordnungspolitischen Flankierungsmaßnahmen gefördert, z. B. durch Ausnahmeregelungen bei

- der Kraftfahrzeugsteuer,
- den Gesamtgewichten von Straßenfahrzeugen, die Container und Wechselbehälter im Nahverkehr vom und zum Umschlagplatz befördern,
- dem Wochenend-Fahrverbot, künftig auch Sonntagsfahrverbot,
- der Genehmigungspflicht im internationalen kombinierten Verkehr.

Steigerung der Marktanteile

153. Alle Maßnahmen sind darauf gerichtet,

- das Güteraufkommen und die Marktanteile des kombinierten Verkehrs weiterhin aus gesamtwirtschaftlichen Gründen zu steigern und
- die Wirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs zu verbessern und eine Vollkostendeckung zu erreichen.

Daher ist beabsichtigt,

- in der Ordnungspolitik die genannten Präferenzen beizubehalten, in Teilbereichen noch abzurufen — z. B. in der Straßenverkehrsordnung die Vor- und Nachläufe vom Sonntagsfahrverbot freizustellen,
- das private Transportgewerbe zu ermuntern, sich künftig an Bau und Betrieb der Umschlagbahnhöfe auch finanziell zu beteiligen.

Logistik im kombinierten Verkehr

154. Die verkehrsträgerübergreifende Kooperation des kombinierten Verkehrs muß die organisatorischen, technischen und marktwirtschaftlichen Instrumente der Logistik und Informatik einsetzen, um durch zweckmäßige Verkehrsmittelwahl und -disposition die Transporte zeit- und kostenoptimal abzuwickeln.

Der Bundesminister für Verkehr hat mit den Ergebnissen der Untersuchung „Gütertransportsystem für den kombinierten Verkehr“ (Krupp-Studie) wichtige Voraussetzungen hierfür geschaffen.

IX. Transport gefährlicher Güter

Beförderte Güter

155. Jährlich werden etwa 250 Mio. t gefährliche Güter — darunter allein rd. 96 Mio. t Mineralölzeugnisse — auf unseren Verkehrswegen befördert. Damit die hiervon ausgehenden Gefahren für Mensch und Umwelt abgewendet werden können, muß die Beförderung gefährlicher Güter noch sicherer gestaltet werden.

Vereinfachung der Vorschriften

156. Aus wirtschaftlichen Erwägungen und Gründen der Praktikabilität ist beabsichtigt, die zahlreichen Gefahrgutvorschriften zu vereinfachen. Als Verordnungsgeber muß der Bundesminister für Verkehr im Spannungsverhältnis Sicherheit und Wirtschaftlichkeit Lösungen finden, die dem Schutz der Allgemeinheit, aber auch den daraus sich ergebenden finanziellen Belastungen Rechnung tragen.

Internationale Beförderung

157. Da rd. ein Drittel der gefährlichen Güter im internationalen Verkehr befördert werden, müssen internationale und nationale Vorschriften harmonisiert werden. Die internationalen Beförderungsvorschriften sollen zukünftig dann auch für den natio-

nal Transport gelten, wobei das deutsche Recht nur noch die Abweichungen beschreibt, die aus Gesichtspunkten der Sicherheit und des Umweltschutzes unverzichtbar sind.

Vereinheitlichung im internationalen Bereich

158. Eine Harmonisierung des internationalen Rechts muß sich an den VN-Empfehlungen ausrichten, die weltweit gelten. Die noch bestehenden Probleme bei den europäischen Landverkehrs-Regelungen sollen durch die Neufassung einzelner Gefahrenklassen sowie durch die im Mai 1985 in Kraft tretenden Verpackungsvorschriften an die VN-Empfehlung angeglichen werden. Der Bundesminister für Verkehr ist darüber hinaus bemüht, auch die übrigen Gefahrenklassen anzupassen.

VIERTER ABSCHNITT

Finanzierungsrahmen

I. Gesamtüberblick

Haushaltsentwurf und Finanzplanung

159. Das Bundeskabinett hatte im Juli 1984 den Haushaltsentwurf 1985 und die Finanzplanung 1986 bis 1988 beschlossen. Nach der Verabschiedung des Haushalts durch das Parlament wird das Haushaltsvolumen in 1985 259,3 Mrd. DM betragen, das bedeutet gegenüber dem vorläufigen Ist des Jahres 1984 eine Zunahme um 2,5 %. In den Folgejahren ist ein Zuwachs von je rd. 3 % vorgesehen.

Die Nettokreditaufnahme wird nach der Steuerschätzung vom 12./13. November 1984 in 1985 auf rd. 25 Mrd. DM zurückgeführt.

Mit diesen Entscheidungen hat die Bundesregierung den finanzpolitischen Grundkurs der Haushaltskonsolidierung konsequent fortgesetzt.

II. Verkehrshaushalt

Einzelplan 12

160. Der Verkehrshaushalt (Einzelplan 12) 1985 schließt nach der Verabschiedung durch das Parlament mit einer Gesamtausgabe von 25 182,7 Mio. DM ab. Dies sind im Vergleich zum Haushalt 1984 rd. 531 Mio. DM mehr. Gegenüber der bisherigen Finanzplanung beträgt der Zuwachs in 1985 rd. 410 Mio. DM. Für den Finanzplanungszeitraum 1986 bis 1988 belaufen sich die Mehrbeträge auf insgesamt rd. 1,5 Mrd. DM, siehe hierzu die nachstehende Übersicht:

	1985	1986	1987	1988
	in Mio. DM			
bisherige Finanzplanung	24 773,2	24 743,2	24 751,9	(24 751,9)
Ansatz	25 182,7	25 274,3	25 238,6	25 249,4
Gegenüber bisheriger Finanzplanung	+ 409,5	+ 531,1	+ 486,7	+ 497,5

Investitionen

161. Das Investitionsvolumen im Epl. 12 wird in 1985 bei 12,3 Mrd. DM und damit um rd. 696,8 Mio. DM über den Investitionsausgaben von 1984 liegen. Vom Gesamtplafond des Epl. 12 betragen dann die Investitionen 48,9 % (1984: 47,1 %).

Gegenüber der bisherigen Finanzplanung konnten die Investitionsansätze deutlich verbessert werden. Die nachstehende Gegenüberstellung weist dies aus:

	1985	1986	1987	1988
	in Mio. DM			
bisherige Finanzplanung	11 632,8	11 528,8	11 364,4	(11 364,4)
Ansatz	12 311,2	12 467,1	12 469,7	12 476,0
Gegenüber bisheriger Finanzplanung	+ 678,4	+ 938,3	+ 1 105,3	+ 1 111,6

*Schwerpunkte***162.** Schwerpunkte im Verkehrshaushalt sind

	1985	davon Investitionen
	in Mio. DM	
Deutsche Bundesbahn ..	13 099,7	3 400,0
Bundesfernstraßen	6 150,0	5 006,5
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden		
a) ÖPNV	1 337,5	1 327,6
b) kommunaler Straßenbau	1 330,5	1 330,5
Bundeswasserstraßen ...	1 703,9	773,4
Luftfahrt (einschließlich BFS und LBA)	494,9	139,5
Seeschiffahrtshilfen	255,0	255,0

III. Einzelbereiche*Deutsche Bundesbahn*

163. An Bundesleistungen zugunsten der DB sind in 1985 in den Kap. 12 20 (Sondervermögen DB), 12 02 (Allgemeine Bewilligungen), 12 18 (ÖPNV), 32 09 (Kapitaldienst) insgesamt 14 016,9 Mio. DM gegenüber 13 397,6 Mio. DM im Haushalt 1984 vorgesehen.

164. Erfolgswirksame Leistungen und Liquiditätshilfen

	1985	1986	1987	1988
	in Mio. DM			
Erfolgswirksame Leistungen	9 376	9 310	9 346	9 446
Liquiditätshilfen	323	375	316	175

Investitionszuschüsse

165. An Investitionszuschüssen an die DB sind vorgesehen:

	1985	1986	1987	1988
	in Mio. DM			
Allgemeine Investitionszuschüsse	1 400	1 400	1 400	1 400
Investitionszuschüsse für den Streckenausbau	2 000	2 000	2 000	2 000
Investitionszuschüsse Kap. 12 20 zusammen	3 400	3 400	3 400	3 400
Investitionszuschüsse Kap. 12 18 (ÖPNV)	433	433	440	452
Investitionszuschüsse insgesamt	3 833	3 833	3 840	3 852

Damit ist die Finanzierung der Neu- und Ausbaustrecken gewährleistet. Ferner sind jährlich 1,4 Mrd. DM als Bundesleistungen zur allgemeinen Investitionsfinanzierung eingesetzt. Damit hilft der Bund der DB auch bei den dringend notwendigen Investitionsmaßnahmen zur Rationalisierung und Modernisierung.

Bundesfernstraßen

166. Für 1985 sind 6,15 Mrd. DM und für den Finanzplanungszeitraum bis 1988 6,1 Mrd. DM pro

Jahr vorgesehen. Dieser Ansatz liegt für 1985 um 150 Mio. DM, in den Folgejahren um 100 Mio. DM über der bisherigen Finanzplanung.

Wie im Vorjahr ist für 1985 eine Verpflichtungsermächtigung von insgesamt 2,65 Mrd. DM vorgesehen.

Wie aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen ist, sollen die Ansätze für Investitionen in den Jahren 1985 bis 1988 auf folgender Höhe gehalten werden:

	Finanzplanung			
	1985	1986	1987	1988
	in Mrd. DM			
Ansatz	6,15	6,1	6,1	6,1
davon für Investitionen	5,0	5,0	5,0	5,0

ÖPNV und kommunaler Straßenbau

167. Für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden werden nach der Steuerschät-

zung zweckgebundene Mittel in folgender Höhe aufkommen:

	Finanzplanung			
	1985	1986	1987	1988
	in Mio. DM			
ÖPNV (einschließlich Nahverkehrsmodelle und Kapitaldienst)	1 337,5	1 347,9	1 365,7	1 376,9
kommunaler Straßenbau	1 330,5	1 335,9	1 354,7	1 370,9
insgesamt (einschließlich Forschung)	2 674,6	2 690,4	2 727,2	2 754,6
mehr gegenüber bisheriger Finanzplanung ..	+ 104,6	+ 98,8	+ 116,0	(+ 143,4)

Die Förderung von Nahverkehrsmodellen durch den BMV wird weitergeführt. Der Beginn eines Probelaufs in 1985 ist derzeit für folgende Modellvorhaben vorgesehen:

- Kreis Lippe (ÖPNV im ländlichen Raum mit Einbeziehung der DB),
- Kreis Tübingen (ÖPNV im ländlichen Raum mit Einbindung des städtischen in den regionalen Busverkehr und Verknüpfung mit DB-Eilzugsystem),
- Zonenrandgebiet — Raum Wunsiedel (Stärkung des SPNV der DB und Einbindung in einen Gesamtrahmen für den ÖPNV).

Bundeswasserstraßen

168. Bei den Bundeswasserstraßen orientieren sich die Investitionsansätze für die Jahre 1985 bis 1988 vor allem an den vertraglichen Verpflichtungen aus Neu- und Ausbauprojekten sowie an der

Notwendigkeit, die Ersatzinvestitionen zu verstärken.

Für Ersatzinvestitionen sind 1985 rd. 340 Mio. DM steigend auf knapp 400 Mio. DM in 1988 vorgesehen. Mehr als die Hälfte dieses Betrages ist in den Ansätzen für Ausbauprojekten und sonstige Investitionen (Fahrzeuge usw.) enthalten.

Mit den Investitionsansätzen wird die Tendenz der Beschlüsse der beiden vergangenen Jahre fortgesetzt. Folgende Bauziele werden erreichbar sein:

- Sicherstellung der vordringlichsten Ersatzinvestitionen,
- Weiterführung der Neubaumaßnahmen Main-Donau-Kanal und Saarausbau,
- Fortsetzung der laufenden Ausbaumaßnahmen (wenn auch teilweise mit erheblichen Streckungen).

Luftfahrt

169. Der bei den Ausgabeschwerpunkten genannte Betrag für die Luftfahrt umfaßt insbesondere die Ausgaben für

- die Flugsicherung (452,3 Mio. DM),
- das Luftfahrt-Bundesamt (18,6 Mio. DM),
- Flughäfen, an denen der Bund beteiligt ist (14,8 Mio. DM).

Seeschifffahrt

170. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Beschluß zum Haushalt 1985 und zur Finanzplanung bis 1988 zur Notwendigkeit einer eigenen angemessenen, qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen Handelsflotte bekannt. Zur Erreichung dieses Zieles und zur Stabilisierung der Beschäftigungslage der deutschen Schiffbau- und Zulieferindustrie enthält der Bundeshaushalt 1985 Neubauhilfen, Sonderhilfen und Finanzbeiträge für die Schifffahrt in Höhe von insgesamt 255 Mio. DM.

Neben diesen Baransätzen ist eine Verpflichtungsermächtigung für das Förderungsprogramm 1985 vorgesehen. Sie beträgt 250 Mio. DM.

Im Rahmen des mit dieser Verpflichtungsermächtigung in Höhe von insgesamt 250 Mio. DM aufzustellenden Schiffahrtsförderungsprogramms 1985 können deutschen Schiffahrtsunternehmen Schiffbauzuschüsse von bis zu 12,5 % der Anschaffungs- und Herstellungskosten eines Neubaus gewährt werden. Der Mittelansatz reicht aus, um je nach Zusammensetzung der Bauvorhaben und der Schiffsgrößen bis zu etwa 90 Neubauvorhaben mit etwa 500 000 tdw und einer Auftragssumme von rd. 2,0 Mrd. DM in das Programm aufzunehmen.

Zur gezielten Eindämmung der Ausflagging, zur Überbrückung anhaltender wirtschaftlicher Schwierigkeiten und zur Verbesserung der Investitionsfähigkeit der deutschen Schiffahrtsunternehmen enthält der Bundeshaushalt 1985 daneben eine Verpflichtungsermächtigung für Finanzbeiträge in Höhe von 80 Mio. DM (Vorjahr ebenfalls 80 Mio. DM). Sie wird mit jeweils 40 Mio. DM fällig in 1986 und 1987.

Insgesamt tragen die Bundeshilfen wesentlich zur Erhaltung einer funktionsfähigen deutschen Handelsflotte, zur Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in der Seeschifffahrt wie auch in der Schiffbau- und Zulieferindustrie sowie zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsstrukturen in den Küstenländern bei.

Diese Förderung wird ergänzt durch Förderungsmaßnahmen des BMWi für die deutsche Schiffbauindustrie.

Bekämpfung der Verkehrsunfälle

171. Im Bundeshaushalt 1985 sind 14 Mio. DM und mittelfristig bis 1988 jeweils 12 Mio. DM für die Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen vorgesehen.

In 1985 sollen die Mittel verwendet werden:

- 6 Mio. DM für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und
 - 6 Mio. DM für die Deutsche Verkehrswacht (DVW);
- die Mittel sind hauptsächlich vorgesehen für die Umsetzung der für die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen entwickelten Zielgruppenprogramme, wie
- Verkehrserziehung im Kindergarten,
 - Kind und Verkehr,
 - Verbesserung der Radfahrerausbildung,
 - Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung,
 - Sicherheits-Training und Nachschulung von Kraftfahrern,
 - Verkehrssicherheit für Senioren.
- 2 Mio. DM für die Förderung von Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehrs.

Hierzu gehört vor allem die Aufklärung der Bevölkerung über

- a) Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und des Straßenverkehrsgesetzes, deren Übertretung im besonderen Maße gefahrenträchtig ist,
- b) das Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen (dabei insbesondere Vermittlung von Grund- und Einzelinformation über die jeweils besondere Situation und die typische Gefährdung der einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen, um vorausschauendes und verkehrsangepaßtes Verhalten zu unterstützen),
- c) die Wirkungen und Ergebnisse der Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr.

Für Unfallfürsorgemaßnahmen (Erste Hilfe und Sofortmaßnahmen am Unfallort) sind 0,5 Mio. DM vorgesehen.

Schlußbemerkung

Die Leitlinien dieses Verkehrsberichtes sind konzipiert für die Gestaltung der Verkehrspolitik in der 10. Legislaturperiode. Dieser Zeitraum ist natürlich zu kurz, um die nach dem Regierungswechsel eingeleiteten Maßnahmen zu abschließenden Erfolgen zu führen.

Diese neue Verkehrspolitik kann ihre Wirkung auf Wirtschaft und Bevölkerung erst längerfristig zeigen. Dazu bedarf es aber einer gleichbleibenden konsequenten Fortführung des eingeschlagenen politischen Weges und einer diesem Sinne folgende Fortentwicklung der Prinzipien.

Auszugehen ist von einer optimalen Nutzung der vorhandenen Verkehrswege. Die vielfältigen Probleme des Verkehrswesens können nur mit Konzeptionen gelöst werden, die alle Verkehrsträger in einen systematischen Zusammenhang stellen. Dabei wird auch die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern zukünftig eine zunehmende Bedeutung erlangen. Diesem Aspekt trägt der Verkehrsbericht mit seinem Abschnitt „Übergreifende Aufgaben in der Verkehrspolitik“ Rechnung.

In neuerer Zeit haben stets politische Ereignisse im Zusammenwirken mit technischen Entwicklungen Innovationsschübe erzeugt, die das Wirtschaftsgefüge und die gesellschaftlichen Strukturen durchgreifend umgestalteten. Die Entwicklung der Eisen-

bahn in Verbindung mit der Bildung des Deutschen Zollvereins im letzten Jahrhundert und die Massenmotorisierung nach dem Ende des 2. Weltkrieges sind hierfür eindrucksvolle Beispiele.

Auch in heutiger Zeit sind politische Entwicklungen im Gange, die ähnlich tiefgreifende Wirkungen erwarten lassen. Die fortschreitende europäische Integration mit dem Ziel eines einheitlichen Binnenmarktes, die technische Entwicklung vor allem im spurgeführten Verkehr (Rad-Schiene-Technik, Magnet-Schwebe-Technik) und nicht zuletzt die Forderungen nach wirksamem Umweltschutz werden auch auf die Verkehrspolitik ausstrahlen.

Von tiefgreifender Bedeutung für alle Lebensbereiche stellen sich darüber hinaus die Fortschritte in den Informationstechniken dar. Eine großräumige Fusion der Wirtschaft Europas sowie die veränderten Schnittstellen zwischen Produktion und Transport lassen für die Zukunft neue Kooperationsformen innerhalb des Verkehrswesens erwarten. Eine geeignete Logistik in Verbindung mit einem differenzierten Informationssystem wird zu entwickeln sein, um diese Aufgaben zu lösen.

Das Ausmaß der heutigen Umweltbelastung aus dem Verkehr, von dem alle Lebensbereiche betroffen sind, wird durch die Erfolge der Umweltpolitik und durch neue Techniken auf ein erträgliches Maß herabgemindert werden können.

Anhang

Zur Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland 1960 bis 1983

I. Analyse

1. Allgemeine Angaben

Die nachfolgende Darstellung gibt einen zusammengefaßten Überblick über die Verkehrsentwicklung der vergangenen zwei Jahrzehnte. Auf diese Weise soll einerseits die in bestimmten Zeitabschnitten unterschiedliche, zum Teil stürmisch verlaufende Entwicklung aufgezeigt, andererseits aber auch die damit zwangsläufig verbundenen verkehrspolitischen Probleme, insbesondere investitions-, aber auch ordnungspolitischer Art, verdeutlicht werden. Außerdem vermittelt diese Darstellung einen Einblick in die langfristige Ausreifezeit von kapitalintensiven Maßnahmen: Verkehrsprojekte sind in der Regel Investitionen von erheblicher finanzieller Größenordnung und überdies von langer Lebensdauer, die sorgfältig geplant werden müssen, um die latente Gefahr von Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Die nachfolgenden Beispiele mögen einige der eingetretenen erheblichen Veränderungen zwischen 1960 und 1983 exemplarisch belegen:

Im Personenverkehr

- Der Pkw-Bestand hat sich in diesem Zeitraum verfünffacht (von 5 auf 25 Mio. Einheiten).
- Die Personenverkehrsleistungen stiegen
 - + im öffentlichen Straßenpersonenverkehr von 49 auf 73 Mrd. Pkm
 - + im Individualverkehr von 162 auf 473 Mrd. Pkm
 - + im Luftverkehr von 2 auf 11 Mrd. Pkm.
- Dagegen sanken die Personenverkehrsleistungen der Eisenbahnen in über zwei Jahrzehnten von 40 auf 37 Mrd. Pkm (in Anteilen: von 16 % auf 6%).

Im Güterverkehr

- Der Lkw-Bestand hat sich nahezu verdoppelt (von 0,7 auf 1,3 Mio. Einheiten).
- Die Güterverkehrsleistungen stiegen
 - + im Straßengüterfernverkehr von 24 auf 85 Mrd. tkm
 - + im Straßengüternahverkehr von 22 auf 40 Mrd. tkm
 - + im Luftverkehr von 31 auf 266 Mio. tkm.

Demgegenüber konnten Eisenbahn und Binnenschifffahrt ihre Güterverkehrsleistungen nur unwesentlich steigern, nämlich

- von 53 auf 56 Mrd. tkm (Eisenbahn) und
- von 40 auf 49 Mrd. tkm (Binnenschifffahrt).

Darüber hinaus ist festzuhalten, daß sich in der genannten Zeitspanne das Verkehrsverhalten in wichtigen Bereichen beachtlich verändert hat, sowohl als Folge weiträumiger Besiedlung als auch zusätzlicher privater Investitionen zur Anschaffung motorisierter Fahrzeuge. So sind die Verkehre insgesamt weiträumiger geworden. Während die durchschnittliche Fahrtweite 1960 noch 11 km betrug, hat sich die Länge der Wegstrecke 1982 auf über 16 km ausgedehnt. Außerdem wurden Fuß- und Radwege in diesem Zeitraum in erheblichem Umfang durch Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen ersetzt.

2. Verkehrsinfrastruktur

Von 1960 bis 1983 ist das klassifizierte Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland (Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen) um etwa 36 500 km auf rd. 173 000 km erweitert worden. Die Länge der Gemeindestraßen beträgt schätzungsweise rd. 316 000 km gegenüber 235 000 km im Jahre 1960.

Verkehrsinfrastruktur¹⁾

km

	1960	1970	1980	1982	1983
Bundes-, Landes- und Kreisstraßen insgesamt	136 500	164 500	172 400	173 000	172 600 ³⁾
darunter					
Autobahnen	2 671	4 461	7 538	7 919	8 080
Gemeindestraßen	235 000	276 000	310 000	314 000	316 000
Schienennetz	36 000	33 100	31 600	31 300	31 100
Benutzte Wasserstraßen	4 458	4 383	4 395	4 322	4 302
Rohrfernleitungen ²⁾	455	2 058	2 086	2 086	2 222

¹⁾ Stand am Jahresende.

²⁾ Rohöl- und Mineralölproduktenfernleitungen.

³⁾ Nicht mit den Vorjahren vergleichbar.

An Schienenwegen verfügen die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) über rd. 31 100 km (1983). Dies bedeutet gegenüber 1960 einen Rückgang von 4 900 km.

Die Länge der benutzten Wasserstraßen liegt bei rd. 4 300 km (1960: 4 500 km).

Besonders dynamisch entwickelte sich das Netz von Rohöl- und Mineralölproduktenfernleitungen.

3. Verkehrsmittel

Der Bestand an Kraftfahrzeugen stieg von rd. 8 Mio. (1960) auf knapp 29 Mio. (1983). Dabei erhöhte sich allein die Zahl der Personenkraftwagen von annähernd 4,5 Mio. auf 24,6 Mio. Innerhalb von 22 Jahren war damit eine Verfünfachung des Bestandes zu verzeichnen. Etwa sieben Zehntel aller Privathaushalte verfügen heute über mindestens einen Pkw. Der überwiegende Teil der Personenkraftwagen wird also privat genutzt.

Bestand an Straßen- und Schienenfahrzeugen

Jahr	Straße Kraftfahrzeuge				Schiene		
	ins- gesamt	Pkw	darunter		Trieb- fahrzeuge	Personen- wagen	Güter- wagen
			Lkw	Bus			
	Anzahl in 1000				Anzahl		
1960	8 004	4 490	681	33	10 083	21 951	272 716
1970	16 783	13 941	1 028	47	10 489	18 218	282 505
1980	26 938	23 192	1 277	70	10 160	14 471	287 432
1982	28 158	24 105	1 291	71	10 014	13 966	280 388
1983	28 750	24 580	1 277	71	9 926	14 292	270 066

War zu Beginn der Motorisierung ein deutlicher Vorsprung der Ballungsgebiete zu beobachten, so haben sich die Verhältnisse inzwischen umgekehrt. Aus Haushaltsbefragungen ist bekannt, daß die Haushalte in eher ländlichen Gemeinden insbesondere eine deutlich höhere Zweit- und Drittwagenausstattung haben als diejenigen in Ballungsräumen. Regionale Unterschiede der Pkw-Ausstattung lassen sich auch gut an der unterschiedlichen Pkw-

Dichte aufzeigen. Eine Gegenüberstellung der Pkw-Dichten (Pkw je 1 000 Einwohner) in den am dünnsten besiedelten Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland und in einer Auswahl dicht besiedelter Ballungsräume zeigt, daß im ländlichen Raum pro Einwohner im Durchschnitt deutlich mehr Pkw zugelassen sind.

Bei den Luftfahrzeugen war eine deutliche Zunahme zu verzeichnen. Der Bestand an motorisierten Flugzeugen und Drehflüglern erhöhte sich von rd. 1 100 im Jahre 1960 auf 7 931 Ende 1983. Diese Zahl setzt sich zusammen aus: Luftfahrzeugen der Deutschen Lufthansa (106), der Charterfluggesellschaften (49), anderer, z. B. Taxi- und Rundflugunternehmen (ca. 600) und den Geschäfts-, Privat- und Sportflugzeugen ca. 7 100). Von Luftsportvereinen wurden zusätzlich 6 270 Segelflugzeuge betrieben.

Der Bestand der deutschen Binnenschiffsflotte erreichte Mitte der 60er Jahre nach Tragfähigkeit und Anzahl mit ca. 5 Mio. t bzw. rd. 7 600 Einheiten seinen Höchststand. Seither sank der Bestand bis 1984 fortlaufend und zwar der Tragfähigkeit nach um rd. 32% auf rd. 3,4 Mio. t und der Anzahl nach um rd. 55% auf rd. 3 400 Einheiten. Die spezifische Leistung (je t Tragfähigkeit) ist dabei jedoch um rd. 25% gestiegen. Der Anteil der Tankerflotte beträgt rd. 18% (Tragfähigkeit) bzw. 15% (Anzahl der Schiffe). Die spezifische Leistung (je t/Tragfähigkeit) ist dabei um rd. 25% gestiegen.

Die Tonnage (Bruttoregistertonnen — BRT) der Handelsschiffe unter deutscher Flagge hat bis 1977 fast stetig zugenommen. Seit 1978 ist demgegenüber die Anzahl der Schiffe wie auch die Tonnage stark rückläufig.

Pkw-Dichten und Siedlungsdichten in ausgewählten Stadt- und Landkreisen 1982

Stadt/Landkreis (bzw. Stadtstaat)	Einwohner je qkm	Pkw je 1 000 Einwohner
Lüchow Dannenberg	40	409
Bitburg-Prüm	55	389
Daun	61	421
Straubing-Bogen	65	381
Neustadt a. d. Aisch	66	427
Soltau-Fallingb.	68	399
Hamburg	2 160	350
Köln	2 389	354
Frankfurt	2 500	407
Düsseldorf	2 699	398
Stuttgart	2 777	387
München	4 155	367
Bundesdurchschnitt	248	391

Bestand an Luft- und Wasserfahrzeugen

Jahr	Luftfahrzeuge (Flugzeuge und Hub- schrauber)	Binnenschiffe (nur Güterschiffe)		Seeschiffe (Handelsschiffe) unter deutscher Flagge		Seeschiffe ausgeflaggt	
	Anzahl		1000 t Trag- fähigkeit	Anzahl	1000 BRT	Anzahl	1000 BRT
1960	1 111	7 611	4 902	2 331	4 738	.	.
1970	3 792	6 336	4 524	2 591	8 438	.	.
1980	7 769	3 612	3 672	1 495	7 608	545	4 045
1982	7 923	3 496	3 459	1 393	6 671	576	4 107
1983	7 929	3 411	3 422	1 390	6 388	562	3 700

4. Verkehrsaufkommen und -leistungen

Personenverkehr

Im Jahr 1983 wurden 35,9 Mrd. Personen mit Eisenbahnen, im öffentlichen Straßenpersonenverkehr,

im Luftverkehr, mit Taxis oder Mietwagen und im Individualverkehr befördert. 1960 waren es 23 Mrd. Personen. Damit verbunden waren 1983 Verkehrsleistungen von 596 Mrd. Pkm (1960: 252 Mrd. Pkm).

Personenverkehr
1960, 1970, 1983

	1960		1970		1983	
	Beförderte Personen	Personen- kilometer	Beförderte Personen	Personen- kilometer	Beförderte Personen	Personen- kilometer
	Mio.	Mrd. Pkm	Mio.	Mrd. Pkm	Mio.	Mrd. Pkm
Verkehr insgesamt	22 983	252,2	30 655	455,4	35 945	596,3
Öffentlicher Verkehr	7 560	89,7	7 245	103,1	7 475	120,9
Eisenbahnen	1 399	39,6	1 054	38,1	1 122	37,2
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr ¹⁾ ...	6 156	48,5	6 170	58,4	6 317	72,8
Luftverkehr ²⁾	5	1,6	21	6,6	36	10,9
Taxi- und Mietwagenverkehr .	123	0,8	290	1,7	330	2,0
Individualverkehr ³⁾	15 300	161,7	23 120	350,6	28 140	473,4

¹⁾ Stadtschnellbahn-, U-Bahn-, Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr.

²⁾ Verkehrsleistungen (Personenkilometer) nur über dem Bundesgebiet.

³⁾ Verkehr mit Personen- und Kombinationskraftwagen, Krafträdern und Mopeds.

Von den Verkehrsleistungen entfielen 1983 rd. 79 % auf den Individualverkehr (mit Personen- und Kombinationskraftfahrzeugen, Krafträdern und Mopeds) und 20 % auf den öffentlichen und gewerblichen Verkehr der Eisenbahnen, Busse und Straßen-

bahnen sowie der Flugzeuge; 1960 setzten sich die Verkehrsleistungen zu 64 % aus Individualverkehr und zu knapp 36 % aus öffentlichem Verkehr zusammen.

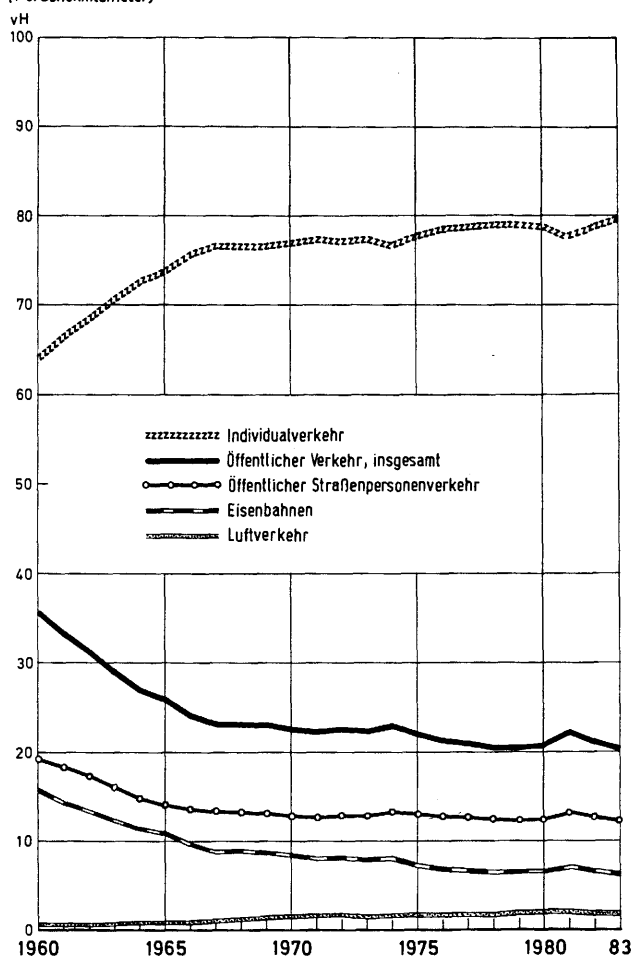
Fahrten 1975 nach Gebietstypen

Gebietstyp	Jährliche Fahrten je Einwohner			Jährliche Fahrten je qkm		
	Eisenbahn	ÖSPV	IV	Eisenbahn	ÖSPV	IV
Ballungsraum	21	134	446	11 100	69 500	231 100
Raum mit Verdichtungsansätzen	12	84	397	2 300	15 400	72 600
ländlicher Raum	11	61	383	1 200	7 000	43 900

Die regionale Verteilung des Personenverkehrs ist nur aus Schätzungen bekannt, die in größeren Zeitabständen durch Institute erarbeitet werden. Die letzten verfügbaren Daten beziehen sich auf das

PERSONENVERKEHR

Anteile der Verkehrsbereiche
(Personenkilometer)



Jahr 1975. Die Arbeiten an einer aktualisierten Schätzung (Basis 1980) werden erst Ende dieses Jahres abgeschlossen. Nach den Zahlen für 1975 werden von den Einwohnern in Ballungsgebieten im Durchschnitt deutlich mehr Fahrten mit Verkehrsmitteln unternommen als im ländlichen Raum.

Die größten Leistungssteigerungen in der Personenbeförderung konnten seit 1960 der Luftverkehr (+581% bei einem Anteil an den gesamten Verkehrsleistungen von jedoch nur 1,8%) und der Individualverkehr (+193%) verzeichnen, während der Personenverkehr mit Eisenbahnen um 6% abnahm.

Im öffentlichen Personennahverkehr haben sich seit 1960 die Verkehrsleistungen um 8,5% erhöht, während das Verkehrsaufkommen sich um 2,2% verminderte. Gerade in Ballungsgebieten kommen dabei die arbeitsintensiven Vorteile eines Massenverkehrsmittels besonders zur Wirkung; dies zeigt sich dort in überdurchschnittlichen Verkehrszuwächsen. In ländlichen Regionen sind dagegen die Leistungen im wesentlichen nachfragebedingt stark zurückgegangen.

Güterverkehr

Am Güterverkehr aller Verkehrsträger weist der Straßenverkehr gemessen am Transportaufkommen (beförderte Güter) bzw. an der Transportleistung (tkm) einen Anteil von 80% bzw. 52% (1983) auf. Auf die Eisenbahnen entfielen 10% bzw. 23%, auf die Binnenschifffahrt 8% bzw. 20%. Hier wirkt sich vor allem der Güternahverkehr aus, bei dem große Gütermengen (1983: 2 000 Mio. t und damit 69% der insgesamt beförderten Güter) über relativ kurze Strecken transportiert werden.

Güterverkehr 1960, 1970, 1983

	1960		1970		1983	
	Beförderte Güter	Tonnenkilometer	Beförderte Güter	Tonnenkilometer	Beförderte Güter	Tonnenkilometer
	Mio. t	Mrd. tkm	Mio. t	Mrd. tkm	Mio. t	Mrd. tkm
Eisenbahnen	317,1	53,1	378,0	71,5	299,7	56,1
Binnenschifffahrt	172,0	40,4	240,0	48,8	223,9	49,1
Straßengüterverkehr	1 090,0	21,8	1 972,0	36,1	1 995,0	40,2
Straßengüterfernverkehr	99,2	23,7	164,9	41,9	312,6	85,1
Rohrfernleitungen	13,3	3,0	89,2	16,9	66,8	10,6
Luftverkehr ¹⁾	0,08	0,03	0,39	0,14	0,73	0,27
Seeschifffahrt ²⁾	77,2	515,7	131,9	909,7	126,3	739,3

¹⁾ Verkehrsleistungen über dem Bundesgebiet sowie von und nach Berlin (West).

²⁾ Seeverkehr der Häfen des Bundesgebietes.

Die bisherige Entwicklung zeigt deutlich, daß die Marktanteilsgewinne des Straßengüterfernverkehrs zu Lasten der Eisenbahn gingen; die Binnenschifffahrt hatte dagegen im Wettbewerb mit dem Lkw nur relativ geringe Einbußen hinzunehmen. Die Änderung der Verkehrsteilung wird auch durch die erbrachten Transportleistungen bestätigt. Über die Veränderungen des beförderten Güteraufkommens hinaus berücksichtigt dieser Indikator auch die Transportweite der beförderten Güter.

Die Ursachen für die Verlagerung von Transportaufkommen und Transportleistung zugunsten des Straßengüterverkehrs sind vorwiegend darauf zurückzuführen, daß Wachstumsindustrien eine spezifische Affinität zum Straßengüterverkehr, schrumpfende Industrien dagegen Affinitäten zur Eisenbahn und zur Binnenschifffahrt aufweisen.

5. Grenzüberschreitender Verkehr

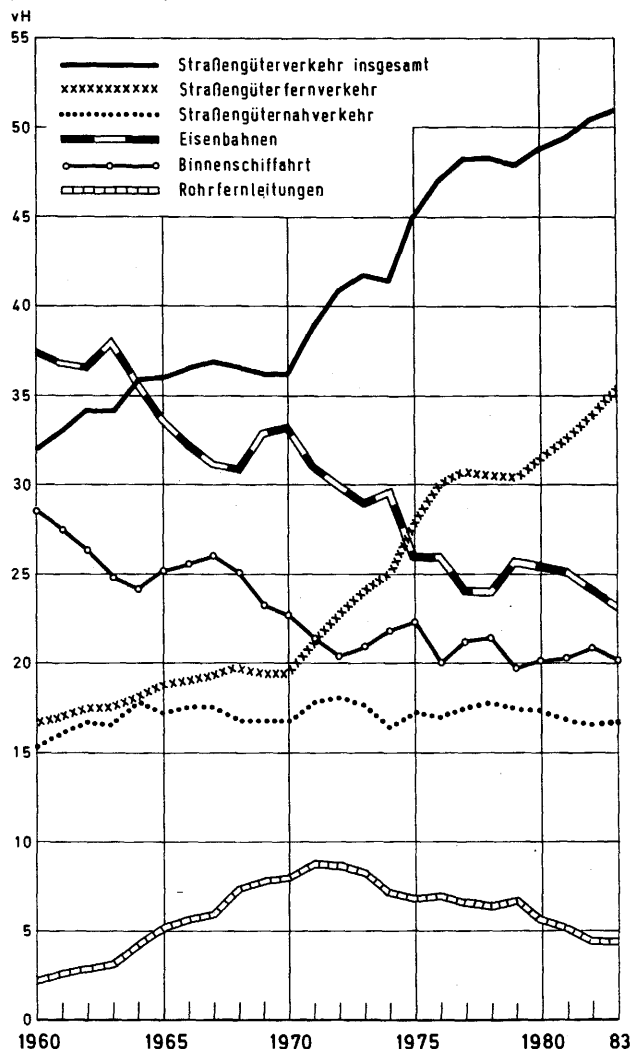
Die Bundesrepublik Deutschland ist wirtschaftlich eng mit dem Ausland verflochten. Sie weist — nach den USA, aber noch vor Japan — den zweithöchsten Außenhandelsumsatz (Ein- und Ausfuhr zusammen) der Welt auf. In der Rangliste der Exportländer hält die Bundesrepublik Deutschland mit einem Anteil von knapp 10% ebenfalls den zweiten Platz. Die Relation zwischen Wareneinfuhr und Bruttosozialprodukt liegt derzeit bei 23%, zwischen Warenausfuhr und Bruttosozialprodukt bei 26%. 1960 lagen die entsprechenden Anteile noch bei 14% bzw. 16%.

Die starke Integration der deutschen Wirtschaft in den Welthandel hat zu einer besonders dynamischen Entwicklung der grenzüberschreitenden Ver-

GÜTERVERKEHR

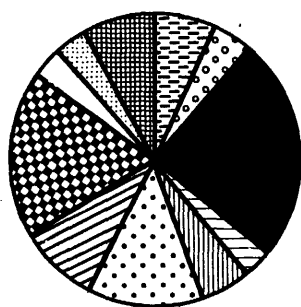
Anteile der Verkehrsbereiche

(Tonnenkilometer)

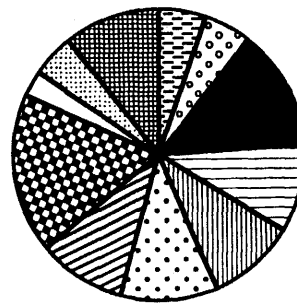


GÜTERVERKEHR *

Anteile der Hauptgütergruppen am Verkehrsaufkommen

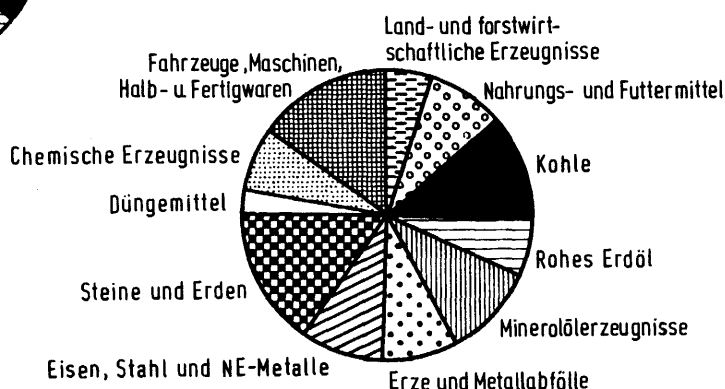


1960



1970

1983



* Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr, Rohrfernleitungen.

kehrsströme sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr geführt:

- Während sich der grenzüberschreitende Güterverkehr insgesamt seit 1960 von 213,5 Mio. t auf 475,8 Mio. t mehr als verdoppelt hat,
 - = erhöhten sich die Beförderungen im Straßengüterverkehr auf das Zehnfache,
 - = nahmen die Binnenschifftransporte um fast 100 % zu,
 - = stagnierte der Eisenbahnverkehr.
- Die Expansion des Transitverkehrs, also von Ausland zu Ausland durch das Bundesgebiet, war noch größer: von 11 Mio. t 1960 auf 31 Mio. t 1983 verdreifacht, aber Gesamtmenge nicht so bedeutend, nur rd. ein Zehntel des grenzüberschreitenden Verkehrs.

— Jährlich rd. 135 Mio. Kfz-Ein- und Durchfahrten. Das bedeutet im einzelnen:

Täglich 340 000 Pkw
 6 000 Krafträder
 4 000 Busse
 18 000 Lkw.

6. Zahl der Unternehmen im Verkehrsbereich

1982 wurden durch die Umsatzsteuerstatistik insgesamt knapp 80 000 Verkehrsunternehmen und -betriebe mit Umsätzen in Höhe von rd. 108 Mrd. DM erfaßt. Gegenüber 1980 erhöhte sich die Zahl der Unternehmen um knapp 2 %, der Umsatzzuwachs belief sich auf 8 %. Der Verkehrssektor repräsentiert damit 5 % der Steuerpflichtigen insgesamt und 3 % des Umsatzvolumens aller Branchen.

Steuerpflichtige und steuerbarer Umsatz im Verkehrssektor 1982 nach Umsatzgrößenklassen

Umsatzgrößenklassen von ... bis unter ... DM	Steuerpflichtige		Umsatz	
	Anzahl	%	Mrd. DM	%
1 Mio.	69 700	87,2	13,5	12,5
1 Mio. bis 50 Mio.	10 087	12,6	42,0	38,9
50 Mio. und mehr	178	0,2	52,6	48,7
Insgesamt	79 965	100	108,1	100

1982 erwirtschafteten rd. 87 % der Verkehrsunternehmen und -betriebe Umsätze unter 1 Mio. DM; ihr Anteil an den Gesamtumsätzen betrug jedoch nur 13 %. Demgegenüber steuerten die Unternehmen mit Umsätzen zwischen einer und 50 Mio. DM 39 % und die Unternehmen über 50 Mio. DM sogar 49 % zu den Gesamtumsätzen bei. Die Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik verdeutlichen, daß sich das Angebot von Verkehrsdienstleistungen auf eine Vielzahl kleiner und mittlerer Unternehmen verteilt.

Die rd. 938 000 Erwerbstätigen erwirtschafteten eine Bruttowertschöpfung von rd. 56 Mrd. DM. Rund 31 Mrd. DM oder 9,2 % aller Bruttoanlageinvestitionen entfielen auf den Verkehrsbereich. Das Bruttoanlagevermögen belief sich Ende 1982 auf 676 Mrd. DM (in Preisen von 1976).

II. Verkehrsprognosen

Zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung, insbesondere als Grundlage für die Investitionsplanung, sind Verkehrsprognosen unerlässlich. Diese sind mit einem erheblichen Schätzungsrisiko behaftet. So haben beispielsweise die dem BVWP '80 zugrundeliegenden Prognosen im Vergleich zum

heutigen Erwartungsstand den künftigen Verkehrszuwachs auf der Schiene überschätzt, im Straßengüterfernverkehr dagegen unterschätzt. Auch bei der im folgenden dargestellten Prognos-Prognose ist deshalb kritische Vorsicht am Platze. Ihre Ergebnisse sollten als bedingte, von vielen unsicheren Voraussetzungen abhängige Tendenzaussage verstanden werden. So verstanden, liefern sie gleichwohl eine wertvolle Entscheidungshilfe.

1. Personenverkehr

Die Mobilität der Bevölkerung, gemessen an der durchschnittlichen Zahl der Fahrten pro Einwohner und Tag mit motorisierten Verkehrsmitteln (d. h. ohne Fuß- und Radwege), betrug 1980 rd. 1,65. Nach den dem BVWP zugrundeliegenden Prognosen der PROGNOSE AG wird sich künftig die Mobilität nur noch geringfügig erhöhen. Dementsprechend wird auch das Verkehrsaufkommen — zusätzlich gedämpft durch die leicht rückläufige Einwohnerzahl — im Vergleich zu den 70er Jahren nur noch wenig zunehmen. Es wird damit gerechnet, daß die durchschnittlichen Fahrtweiten noch geringfügig steigen werden, so daß die gesamten Verkehrsleistungen im Personenverkehr von heute 597 Mrd. Pkm auf etwa 660 Mrd. Pkm im Jahre 2000 ansteigen könnten.

Prognose des Personenverkehrs
(Mrd. Pkm)

	1970	1978	1983	1990		2000	
				obere	untere	obere	untere
				Alternative		Alternative	
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	58,4	70,3	72,8	85,5	79,3	91,3	86,2
Linienverkehr	45,1	49,0	46,8	52,1	51,0	52,3	51,6
Gelegenheitsverkehr	13,3	21,3	25,9	33,4	28,3	39,0	34,6
Eisenbahnverkehr	38,1	36,8	37,2	40,5	39,4	41,6	40,1
Schienennahverkehr	15,6	15,1	15,5	14,5	14,6	14,0	14,3
Schienenfernverkehr	22,4	21,5	21,4	25,6	24,4	27,1	25,2
Schiffsverkehr	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5
Luftverkehr	6,6	9,9	10,9	15,4	13,0	19,1	16,1
Linienverkehr	5,1	7,0	7,9	11,3	9,6	14,2	12,0
Gelegenheitsverkehr	1,5	2,9	3,1	4,1	3,4	4,9	4,1
Taxi- und Mietwagenverkehr	1,7	2,1	2,0	2,5	2,2	2,7	2,4
Individualverkehr	350,6	449,1	473,4	502,7	474,1	506,3	477,7
Personenverkehr insgesamt	455,4	568,2	596,3	646,5	608,0	661,0	622,4

Quelle: 1970 bis 1983: Verkehr in Zahlen; Prognose: Prognos AG

Nach den genannten Prognosen, die im wesentlichen unveränderte verkehrspolitische Rahmenbedingungen annehmen, wird der Luftverkehr einen weiteren starken Zuwachs erfahren. Es wird angenommen, daß er von 10,9 Mrd. Pkm (1983) auf 16 bis 19 Mrd. Pkm (2000) ansteigt. Zunehmen wird ebenfalls der öffentliche Straßenpersonenverkehr (U-Bahn, Straßenbahn, Bus), für den ein Anstieg von 72,8 Mrd. Pkm (1983) auf 86 bis 91 Mrd. Pkm (2000) vorausgeschätzt wird. Allerdings wird diese Entwicklung fast ausschließlich vom Gelegenheitsver-

kehr (z. B. Ausflugsfahrten mit Bussen) getragen. Für den Linienverkehr wird praktisch Stagnation auf heutigem Niveau vorausgeschätzt. Eisenbahnpersonenverkehr und Individualverkehr werden dieser Prognose zufolge künftig nur noch geringfügig steigen. Wegen der im Schnitt noch etwas zurückgehenden mittleren Besetzung können die Pkw-Fahrleistungen von 304,4 Mrd. Fahrzeug-km (1983) auf 324 bis 356 Mrd. Fahrzeug-km (2000) noch etwas deutlicher ansteigen.

2. Güterverkehr

Prognose des Güterverkehrs
(Mrd. tkm)

	1970	1978	1983	1990		2000	
				obere	untere	obere	untere
				Alternative		Alternative	
Eisenbahngüterverkehr	73,8	59,7	57,6	70,6	65,3	75,1	65,8
Frachtpflichtiger Verkehr	71,5	57,5	56,1	68,8	63,7	73,4	64,3
Wagenladungsverkehr	69,9	56,3	55,1	67,9	62,8	72,6	63,6
Stückgutverkehr	1,6	1,2	1,0	0,9	0,8	0,8	0,7
Dienstgutverkehr ...	2,3	2,2	1,5	1,8	1,6	1,7	1,5
Straßengüterverkehr ..	78,0	116,0	125,3	154,1	142,4	175,5	150,9
Straßengüternahverkehr	36,1	42,8	40,2	51,4	47,8	55,4	48,1
Straßengüterfernverkehr	41,9	73,2	85,1	102,7	94,6	120,1	102,8
Binnenschifffahrt	48,8	51,5	49,1	51,6	47,5	54,4	47,3
Güterverkehr insgesamt	200,6	227,2	232,0	276,2	255,3	304,9	264,0

Quelle: 1970 bis 1983: Verkehr in Zahlen; Prognose: Prognos AG

Nach den vorliegenden Prognosen, die im wesentlichen unveränderte verkehrspolitische Rahmenbedingungen unterstellen, wird angenommen, daß die gesamte Güterverkehrsleistung von 232 Mrd. tkm (1983, ohne Rohrleitungen) je nach Intensität des Wirtschaftswachstums bis 2000 auf 264 bis 304 Mrd. tkm ansteigt, also um 14% bis 32%. Hauptwachstumsträger ist wahrscheinlich der Straßengüterfernverkehr, dessen Beförderungsleistung von 85 Mrd. tkm (1983) auf 100 bis 120 Mrd. tkm (2000) zunehmen dürfte; das ist ein Zuwachs um 18% bis 41%. Gegenüber dem konjunkturell ungünstigen Jahr 1982 wird der Eisenbahnverkehr bis 2000 expandieren; im Vergleich zu den bisherigen Spitzenjahren 1970, 1979 und 1980 wird allerdings keine

Zunahme mehr erwartet. Die Binnenschifffahrt wird ihr gegenwärtiges Niveau etwa behaupten.

Der grenzüberschreitende Güterverkehr nimmt voraussichtlich im Versand und im Durchgangsverkehr deutlich stärker zu als das gesamte binnenländische Güterverkehrsaufkommen. Der grenzüberschreitende Empfang dürfte immerhin etwa gleich stark wachsen wie der Binnenverkehr. An dem Verkehrswachstum partizipieren nach der Prognose alle Verkehrsträger, am stärksten der Straßengüterverkehr, der sein Versandaufkommen und seinen Durchgangsverkehr fast verdoppelt. Der Durchgangsverkehr mit der Eisenbahn wächst um ein Drittel, ihr grenzüberschreitender Versand dürfte sich um rd. 20% erhöhen.

