

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Dr. Uwe Küster, Dr. Dietmar Mitterne, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich, Dr. Peter Struck, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

— Drucksache 12/1989 —

Ökologische Sanierung des Verkehrssystems in den neuen Bundesländern

Die neuen Bundesländer stehen vor der gewaltigen Aufgabe, das Verkehrssystem

- einerseits schnell zu sanieren, um den infrastrukturellen Anforderungen an eine leistungsfähige Mobilität gerecht zu werden,
- andererseits in eine Richtung zu lenken, die durch Vorsorgemaßnahmen ökologisch problematische Entwicklungen, wie sie in der alten Bundesrepublik Deutschland stattgefunden haben, von vornherein vermeidet.

Diese Aufgabe einer Neuordnung des Verkehrssystems betrifft aber nicht nur die Entwicklung in den neuen Bundesländern, sondern hat ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die alten Bundesländer, weil die Vereinigung den Zielkonflikt zwischen Mobilität und Minderung der verkehrsbedingten Emission verschärft hat. Damit Verkehrsvermeidung eine größere Bedeutung gegenüber der reinen Verkehrsbeherrschung bekommt, muß die Verkehrspolitik

- in den alten Bundesländern ökologische Zielsetzungen sehr viel stärker berücksichtigen,
- in den neuen Bundesländern einen ökologischen Sanierungs- und Entwicklungsplan aufstellen und umsetzen.

In der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik hatten der öffentliche Personenverkehr und der Güterverkehr auf der Schiene eine größere Bedeutung als in der Bundesrepublik Deutschland. Kamen 1988 in der Deutschen Demokratischen Republik auf 1 000 Einwohner 226 Pkw, waren es in der Bundesrepublik Deutschland 469 Pkw. Lag die mittlere Leistung des DDR-Pkw unter 40 PS, erreichte sie in der Bundesrepublik Deutschland 80 PS. Während der Bürger der Deutschen Demokratischen Republik über 40 Prozent seiner Verkehrsleistungen mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegte, waren es beim Bundesbürger weniger als 25 Prozent. Bei den Verkehrsleistungen im Güterverkehr wurden in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik 76 Prozent mit der Bahn erbracht, in der Bundesrepublik Deutschland waren es gerade 23 Prozent.

Unter ökologischen Gesichtspunkten muß es in den neuen Bundesländern vor allem darum gehen, das Streckennetz zu bewahren und zu verbessern, Fahrzeugpark und Fahrwege zu erneuern sowie das Gesamtsystem zu modernisieren und aufeinander abzustimmen. Dazu bedarf es neuer Denkansätze insbesondere bezüglich Wirtschaftlichkeit und Finanzierung der öffentlichen Verkehrssysteme.

Wir fragen daher die Bundesregierung nach ihrer Bewertung der verkehrs- und umweltpolitischen Ausgangsbedingungen und ihren Zielen zur Sanierung des Verkehrs in den neuen Bundesländern:

1. Von welchen Ziel- und Prioritätensetzungen geht die Bundesregierung bei der Sanierung des Verkehrssystems in den neuen Bundesländern aus?

Ziel der Bundesregierung ist es, so schnell wie möglich gleichwertige Lebensbedingungen in ganz Deutschland zu schaffen und durch den Aufbau leistungsfähiger Verkehrswege das schnelle Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer zu fördern. Die Bundesverkehrswegeplanung, die ihren Niederschlag im Bundesverkehrswegeplan 1992 finden wird, legt daher Vorrang in den Ausbau eines umweltgerechten Verkehrssystems unter besonderer Förderung des Schienenverkehrs sowie in die konsequente Vernetzung der Verkehrsträger bei optimaler Nutzung der spezifischen Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger.

Für die fünf neuen Bundesländer bedeutet dies:

Rasche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Anlehnung an den westlichen Standard hinsichtlich Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und baulichem Zustand unter Beachtung wirtschaftlicher und vermehrt ökologischer, raumordnerischer sowie städtebaulicher Belange und mit folgender Prioritätensetzung:

- Erneuerung der vorhandenen Verkehrswege unter Anhebung auf den West-Standard bei besonderer Berücksichtigung von Umwelt- und Sicherheitsaspekten;
- Ausbau und Ergänzung des Verkehrsnetzes auf den verkehrsrelevanten Achsen, wozu neben dem Ausbau der vorhandenen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen der Neubau fehlender Strecken (überwiegend Ost-West-Verbindungen) zählt.

Im Vordergrund stehen dabei die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (neun Schienenprojekte, sieben Straßenprojekte, ein Wasserstraßenprojekt), die eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen Deutschlands und den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern haben.

2. Wie hoch waren 1989 bei einem Vergleich des spezifischen Energiebedarfs im Personen- und Güterverkehr die Unterschiede zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik bei
- Primärenergie,
 - Kohlendioxyd-Emissionen und
 - Verkehrsemissionen CO, HC, NO_x und SO₂ in g/Personenkilometer (Pkm) bzw. g/Tonnenkilometer (tkm)?

Das Institut für Energie und Umweltplanung (IFEU) Heidelberg hat im Auftrag des Umweltbundesamtes u. a. die unterschiedlichen Energieverbräuche und die Verkehrsemissionen in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland für 1988 errechnet. Sie stellen sich wie folgt dar:

Primärenergie- und spezifische Primärenergieverbräuche sowie spezifische Schadstoffemissionen (in g/Pkm bzw. g/tkm) im Verkehrsbereich im Jahr 1988:

	Personenverkehr		Güterverkehr	
	DDR	BRD	DDR	BRD
Primärenergie				
(Petajoule)	174	1 653	74	527
CO ₂	93,4	158	73,1	141
CO	5,8	7,7	0,8	1,2
HC	3,7	1,5	0,45	0,36
NO _x	0,59	1,7	0,79	2,2
SO ₂	0,48	0,12	0,63	0,2
Spez. Primärenergie (kJ/Pkm bzw. kJ/tkm)	1 260	2 250	938	1 970

3. Von welchem Zuwachs geht die Bundesregierung im Personenverkehr und im Güterverkehr bis zum Jahr 1995 bzw. 2000 aus, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Nachfrage nach Primärenergie und für die Verkehrsemissionen?

Die für die Bundesverkehrswegeplanung erarbeiteten gesamtdeutschen Verkehrsprognosen stellen auf das Jahr 2010 ab. Die prognostizierten Verkehrsleistungszuwächse haben im Trendfall absolut gesehen eine Steigerung des Primärenergieeinsatzes und entsprechende Zuwächse bei den CO₂-Emissionen zur Folge.

Prognose des Personen- und Güterverkehrs in den neuen Bundesländern für das Jahr 2010 sowie Veränderungen gegenüber 1988:

Personenverkehr	Mrd. Pkm	% gegenüber 1988
Individualverkehr	180	+ 111
Bahn	18	- 13,2
Luftverkehr	9	+ 145
Öffentlicher		
Straßenpersonenverkehr	26	+ 51,4
Güterverkehr	Mrd. tkm	% gegenüber 1988
Straßengüterfernverkehr	56	+ 409,1
Bahn	62	+ 3,3
Binnenschiffsverkehr	25	+ 257,1

Quelle: Intraplan und IVT, Kessel & Partner

Inwieweit durch forcierte technische Maßnahmen eine Verringerung des spezifischen Energieverbrauchs der Verkehrsträger erreicht und damit die Primärenergiezuwächse kompensiert werden können, ist heute schwer abzuschätzen.

Die künftige Verkehrspolitik wird sich deshalb nicht nur auf die einzelnen Fahrzeuge und auf den Verbraucher wirkende Einsparbemühungen beschränken, sondern ordnungs- und investitionspolitische Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsabläufe ergreifen, die zu einer Verbrauchs- und damit CO₂-Emissionsminderung führen.

Erfreulich stellt sich die prognostizierte Entwicklung der übrigen verkehrsinduzierten Luftschadstoffe dar. Hier wird die Technik trotz der erwarteten Verkehrsleistungszuwächse zu erheblichen Emissionsminderungen führen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung das „Trend-Szenario für den Verkehr 2000“ des Instituts für Energie und Umweltpolanz (IFEU), wonach trotz eines Pkw-Bestandes von 60 Prozent mit geregeltem Katalysator mit einem Anstieg der NO_x-Emissionen um rund 110 Prozent gerechnet werden muß?

Dieser prognostizierte Anstieg der absoluten Zahl der NO_x-Emissionen in den östlichen Bundesländern ist auf die dortige Ausgangssituation im Vergleichsjahr 1988 zurückzuführen, die durch den erheblich geringeren Kraftfahrzeugbestand sowie die niedrige NO_x-Emission der Zweitakter, die den von Katalysatorfahrzeugen nahekommt, geprägt war. So betrug die von Pkw ausgehende NO_x-Emission bezogen auf die Einwohnerzahl in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik nur 16,7 Prozent der in der früheren Bundesrepublik Deutschland; bei den NO_x-Emissionen der Lkws waren es 26,9 Prozent. Die Studie nennt für die gesamten NO_x-Emissionen aus dem Verkehr

	alte Länder	neue Länder
1988	1 800 kt/a	144 kt/a
2000	1 080 kt/a	304 kt/a

Bezogen auf die Einwohnerzahl liegen im Jahre 2000 die NO_x-Emissionen damit in den neuen und alten Bundesländern auf gleichem Niveau und verringern sich in Gesamtdeutschland in der Summe um rund 30 Prozent gegenüber 1988.

5. Welche Investitionen sind für die Modernisierung des Straßennetzes in den neuen Bundesländern notwendig, und welche Anteile entfallen davon auf
 - Autobahnen,
 - Bundesstraßen,
 - Landstraßen,
 - kommunale Straßen?

Die Bundesregierung hat den Bedarf für die Nachrüstung der vorhandenen Straßeninfrastruktur in den neuen Bundesländern ausgehend von den Zuständen der Straßennetze Ende der 80er Jahre durch Gutachter abschätzen lassen. Hierbei ging es darum, den Investitionsbedarf für die Herstellung von im Erhaltungszustand und Ausbaustandard dem derzeitigem „West-Niveau“ entsprechenden modernen Straßenverkehrsanlagen zu ermitteln. Es handelt sich also um nachzuholende Investitionen (Nachholbedarf), die bei sachgerechter und an die Verkehrsverhältnisse der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik angepaßter Erhaltung der Anlagen bis zum Jahre 1990 notwendig gewesen wären. Darüber hinausgehende kapazitive Erweiterungen der Netze wurden nicht berücksichtigt.

Im einzelnen wurden ermittelt für

- Autobahnen rd. 5,7 Mrd. DM
- Bundesstraßen rd. 7,0 Mrd. DM
- Landstraßen rd. 15,5 Mrd. DM
- kommunale Straßen rd. 32,6 Mrd. DM.

Bei den kommunalen Straßen sind nur Maßnahmen berücksichtigt, die zur Substanzsicherung und Wiederherstellung eines ausreichenden Befahrbarkeitszustandes sowie zur sicheren Benutzung der kommunalen Straßen dringend erforderlich sind.

Im Bereich der Bundesfernstraßen sind im Jahr 1990 beginnend die ersten Arbeiten (z. B. grundlegende Erneuerung von Fahrbahndecken, Standstreifenanbau, Errichtung von Mittelschutzplanken auf Autobahnen usw.) begonnen und teilweise abgeschlossen worden.

Die Investitionsstruktur des Bundesverkehrswegeplanes 1992 wird die zur Verbesserung noch notwendigen Investitionen im Bereich der Erhaltungs- und Erweiterungsinvestitionen berücksichtigen.

6. Von welchen Vorgaben geht die Bundesregierung für die jeweiligen Straßenstandards (Breite, Kreuzungssysteme etc.) aus?

Die für den Entwurf von Bundesfernstraßen geltenden technischen Standards werden in Richtlinien einheitlich geregelt. Diese Richtlinien werden auf der Basis praktischer Erfahrungen und von Forschungsergebnissen aufgestellt und fortgeschrieben. Sie berücksichtigen Verkehrsabläufe sowie die Belange der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit und sind Grundlage für ganzheitliche Straßenentwürfe.

7. Wie groß ist der Umfang des Straßennetzes, auf dem durch den baulichen Zustand erhebliche Sicherheitsrisiken bestehen, und in welchem Umfang müssen Richtungsfahrbahnen grundlegend erneuert werden?

Die in der Antwort zu Frage 5 angesprochene Abschätzung basiert auf Bewertungen des Fahrbahnzustandes. Schäden an den Fahrbahnen – d. h. ein schlechter Fahrbahnzustand – behindern den Verkehr und haben insofern maßgeblichen Einfluß auf die Verkehrssicherheit.

Nach den damaligen Feststellungen war der Verkehr auf

- rund 1 470 Richtungskilometern der Bundesautobahnen (BAB)
und
- rund 2 900 km der Bundesstraßen

durch Fahrbahnschäden behindert oder stark behindert. Für diese Strecken müssen also Sicherheitsrisiken unterschiedlichen Grades allein aufgrund des baulichen Fahrbahnzustandes angenommen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, daß durch die seit 1990 eingeleiteten Maßnahmen im baulichen Bereich sowie durch entsprechende Verkehrsbeschilderung das ehemals bestehende Sicherheitsrisiko vermindert bzw. in Teilbereichen gänzlich beseitigt wurde.

Im Rahmen der im Vorgriff auf die Festlegungen des Bundesverkehrswegeplanes 1992 als vordringlich eingestuften „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ werden rund 800 Streckenkilometer oder rund 1 600 km Richtungsfahrbahnen im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen BAB-Ausbau grundlegend erneuert. Darüber hinaus ist für weitere ca. 1 000 km Richtungsfahrbahnen eine grundlegende Erneuerung notwendig.

8. Welcher Finanzbedarf ist erforderlich, um die kommunalen Verkehrsbetriebe in die Lage zu versetzen, ein umfassendes und leistungsfähiges Angebot zu bieten, und welche Investitionen sind in diesem Zusammenhang für
 - die Strecken,
 - den Wagenparkerforderlich?
9. Welche Hilfen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hinaus plant der Bund, damit die Kommunen ihre Nahverkehrssysteme schnell modernisieren können?

Der nachgefragte Finanzbedarf ist abhängig von den Vorstellungen der Kommunen über die zukünftige Ausgestaltung ihres

öffentlichen Personennahverkehrs. Laut § 2 Kommunalverfassungsgesetz (durch Einigungsvertrag übergeleitet) ist ÖPNV kommunale Aufgabe und dort sicherzustellen. Die Kommunen haben also Planungshoheit, sieht man vom Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Reichsbahn ab.

Die Feststellung des konkreten Finanzbedarfs ist insofern Angelegenheit des jeweiligen Landes bzw. der Kommunen. Die dem Bund vorliegenden, sehr unvollständigen Informationen, lassen eine präzise Aussage darüber nicht zu.

Das über Artikel 29 des Steueränderungsgesetzes 1992 vom 25. Februar 1992 (BGBl. I S. 297) geänderte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) enthält erhebliche Mittelverstärkungen (1992: + 1,5 Mrd. DM, 1993 bis 1995: je + 3,0 Mrd. DM) sowie Ausweitungen des Kataloges der förderfähigen Vorhaben zur Verbesserung der gemeindlichen Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Beschaffung von Schienenfahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Zudem werden mit dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost“ den neuen Ländern 1992 zusätzliche GVFG-Hilfen des Bundes in Höhe von 400 Mio. DM für den ÖPNV gewährt.

Die Bundesregierung hat mit den Hilfen aus dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost“ und dem GVFG mit seinen besonderen Fördertatbeständen den Interessen und Notwendigkeiten der neuen Länder hinreichend Rechnung getragen.

10. In welchem Zustand befinden sich das Eisenbahnnetz und die Signal- und Betriebsanlagen der Deutschen Reichsbahn?
11. In welchem Zeitraum sollen die Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen bei der Deutschen Reichsbahn durchgeführt werden, wie hoch wird der notwendige Investitionsaufwand veranschlagt, und in welcher Form soll er gedeckt werden?

Aufgrund der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Instandhaltung und Modernisierung befinden sich die Anlagen der Deutschen Reichsbahn technisch in einem insgesamt unbefriedigenden Zustand.

Die Deutsche Reichsbahn hat nunmehr Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen (Nachholbedarf, Lückenschlußmaßnahmen und Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) vorgesehen, die bis zum Jahr 2000 abgeschlossen sein sollen.

Der gegenwärtig in Abstimmung befindliche Wirtschaftsplan 1992 der Deutschen Reichsbahn (DR) und die (DR-interne) mittelfristige Wirtschaftsplanung sehen im Zeitraum von 1992 bis 1996 Investitionen für diese Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen in Höhe von 37,7 Mrd. DM vor.

Die Differenz aus den geplanten Investitionen der DR und den in der Finanzplanung vorgesehenen Bundeszuschüssen bis 1996 – wobei die anteilige Summe für 1996 noch nicht festliegt – muß die DR aus Krediten decken.

12. In welchem Umfang können das Wasserstraßennetz und die vorhandenen Kanäle in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik uneingeschränkt für den gesamtdeutschen Güterverkehr genutzt werden?

Das Wasserstraßennetz der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik ist mit einer Länge von rund 2 400 km Bestandteil des Bundeswasserstraßennetzes und somit dem allgemeinen Verkehr gewidmet. Die Binnenwasserstraßen können bis auf einige Abschnitte, die für die Fahrgäst- und Freizeitschiffahrt von Bedeutung sind, für den gesamtdeutschen Güterverkehr jedoch nur mit erheblichen Tiefgang- und Breitenbeschränkungen genutzt werden. Mit dem Binnenschiff sind die meisten Industriezentren der neuen Bundesländer sicher und umweltfreundlich zu erreichen; allerdings ist der Binnenschiffsverkehr zur Zeit wegen unzureichender Abmessungen der Wasserstraßen – sie entsprechen gegenwärtig nur dem Vorkriegszustand – nicht überall wirtschaftlich zu betreiben.

Voraussetzung für eine spürbare Zunahme der Verkehrsleistung auf den Wasserstraßen in den neuen Bundesländern ist die Anpassung der Abmessungen an den westeuropäischen Standard. Hierbei werden die Umweltbelange im Rahmen von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen sorgfältig berücksichtigt. Im Zuge dieser Planungen werden auch die Probleme mit kontaminierten Sedimenten aufgegriffen. Bei den Ausbaumaßnahmen können die Gewässer auch von kontaminierten Baggerschlämmen aus der Zeit vor der Wiedervereinigung entsorgt werden.

Als vordringliche Maßnahme wurde der Ausbau der Wasserstraßenverbindung Mittellandkanal/Elbe-Havel-Kanal/Untere Havel/Berliner Wasserstraßen zwischen den Wirtschaftsräumen Hannover-Magdeburg-Berlin als Projekt 17 in die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ aufgenommen. Dieses Projekt umfaßt auch die Verbesserung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg einschließlich des Hafens Magdeburg.

Für dieses Wasserstraßenprojekt ist ein Investitionsvolumen von ca. 4 Mrd. DM erforderlich. Die Erhaltung und Sicherung der übrigen Binnenschiffahrtsstraßen im Beitrittsgebiet kostet einschließlich des erforderlichen Nachholbedarfs nach den bisherigen Schätzungen 3,5 Mrd. DM; hierin sind begrenzte Verbesserungen für den Binnenschiffsverkehr enthalten. Die Ausgaben für die Wasserstraßen sind sinnvoll, da die Binnenschiffahrt wesentlich zu einer Entlastung des an den Kapazitätsgrenzen angelangten Eisenbahn- und Straßenverkehrs beitragen kann.

13. Wie ist die Struktur der Energienachfrage im Verkehrssektor der neuen Bundesländer, welche Anteile haben die einzelnen Energieträger und wie sehen – aufgeteilt nach den einzelnen Verkehrsträgern – der energetische Erntefaktor und die spezifischen Emissionen aus (unter Einbeziehung der jeweiligen energetischen Anteile bei Raffinerien, Kraftstoffen und Kraftwerken)?

Die Struktur der Energienachfrage im Verkehrssektor der neuen Bundesländer ist in der folgenden Übersicht dargestellt (1988):

Primär-Energieverbrauch	Petajoule	3 751
Rohbraunkohle-Anteil	v.H.	69
Mineralöl-Anteil	v.H.	13
End-Energieverbrauch	Petajoule	2 196
Mineralöl-Anteil	v.H.	14
Anteil des Verkehrs	v.H.	11
bei Mineralöl	v.H.	68
Kraftstoffverbrauch im Verkehr	1 000t	5 800
Straßenverkehr	1 000t	4 327
Personenverkehr	1 000t	3 540
Güterverkehr	1 000t	787
Eisenbahn	1 000t	625
Binnenschiffahrt	1 000t	20
Luftverkehr	1 000t	245
Seeschiffahrt	1 000t	584

Die folgende Übersicht zeigt die Primärenergieverbräuche und die spezifischen Emissionen der einzelnen Verkehrsträger in 1988:

	Personenverkehr						Güterverkehr			
	Pkw/ Kombi	motor. Zweir.	Busse	Str./U- Bahnen	Eisen- bahn	Flug- zeuge	Lkw	Eisen- bahn	Binnen- schiffe	Flug- zeuge
Stromverbr. (GWh)				0,643	1,03			1,18		
Primärenergie (PJ)	113	7,5	10,8	8,7	25,2	8,8	37,5	34,1	1,0	1,3
Spezifische Gesamtemissionen (in g/Pkm bzw. g/tkm), spezifische Primärenergie (in kJ/Pkm bzw. kJ/tkm)										
Kohlendioxid	108	58,4	33,6	119	97,2	215	164	48,1	33,4	2 390
Stickstoffoxid	0,69	0,12	0,47	0,28	0,68	0,74	2,3	0,39	0,40	8,2
Schwefeldioxid	0,17	0,09	0,16	2,3	1,4	0,40	0,71	0,62	0,24	4,4
Kohlenwasserstoffe	6,4	3,1	0,30	0,003	0,13	0,30	1,8	0,08	0,21	3,3
Kohlenmonoxid	10	3,5	0,44	0,01	0,22	0,64	3,3	0,13	0,20	7,1
Spez. Primärenergie	1 550	833	466	1 190	1 110	3 010	2 290	566	464	33 500

Quelle: IFEU

14. Wie hoch waren 1989 die durchschnittlichen Verkehrsleistungen in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik in Personenkilometern im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland, und wie verteilen sich diese Fahrleistungen auf die Bereiche
- Arbeit,
 - Bildung,
 - Einkaufen,
 - Urlaub,
 - Freizeit?

Die Personenverkehrsleistung mit motorisierten Verkehrsmitteln betrug 1989 pro Kopf und Jahr in Ostdeutschland 8 440 Pkm, in Westdeutschland 10 950 Pkm. Ein differenzierter Vergleich nach Verkehrszwecken ist nach den z. Z. vorliegenden Informationen nicht möglich.

15. Wie hoch waren im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland die Güterleistungen in Tonnenkilometern?

Die Güterverkehrsleistung 1989 betrug in Ostdeutschland je Einwohner und Jahr 5 020 tkm, in Westdeutschland 4 595 tkm.

16. Von welchen Zielvorstellungen geht die Bundesregierung für die Verkehrspolitik in den neuen Bundesländern im Jahr 2000 bezüglich
- Pkw-Bestand, Pkw-Dichte und Pkw-Verkehrsleistung,
 - Lkw-Bestand und Lkw-Verkehrsleistung,
 - Anteil öffentlicher Verkehrsleistungen,
 - Modal-Split und Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger,
 - Schifffahrtsleistungen,
 - Flugverkehr
- aus?

Aufgrund der vorliegenden Prognosen für die Bundesverkehrswegeplanung für das Jahr 2010 geht die Bundesregierung in den neuen Bundesländern von folgendem aus:

Pkw-Bestand: 8,2 Mio.

Pkw-Dichte: 513 Pkw je 1 000 Einwohner

Verkehrsleistung der Pkw: 180 Mrd. Pkm.

Die Verkehrsleistung im Gebiet der neuen Bundesländer verteilt sich voraussichtlich wie folgt:

a) Personenverkehr

Individualverkehr	180 Mrd. Pkm
Bahn	18 Mrd. Pkm
Luftfahrt	9 Mrd. Pkm
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	26 Mrd. Pkm

b) Güterverkehr

Straßengüterfernverkehr	56 Mrd. tkm
Bahn	62 Mrd. tkm
Binnenschiffahrt	25 Mrd. tkm.

Eine gesonderte Prognose für den Lkw-Bestand liegt der Bundesregierung nicht vor.

Die quantitative Entwicklung der genannten Verkehrskennzahlen wird wesentlich durch die Entwicklung sozioökonomischer und soziodemografischer Rahmenbedingungen bestimmt. Die Bundesregierung geht davon aus, daß in den neuen Bundesländern im Jahre 2010 ein ähnliches Wohlstands niveau gegeben sein wird, wie es zu dem Zeitpunkt auch für die alten Bundesländer erwartet wird. Dies entspricht ihrer politischen Zielsetzung. Hinsichtlich des Verkehrsverhaltens erwarten die wissenschaftlichen Institute, die die Prognosen erarbeitet haben, ebenfalls eine Angleichung an westdeutsche Verhältnisse.

17. Mit welchen Verkehrsemissionen ist zu rechnen?

Die Bundesregierung hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, auf der Grundlage der Bundesverkehrswegeplanprognosen die Verkehrsemissionen für 2010 abzuschätzen. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

18. Ist die Bundesregierung bereit, einen Sanierungs- und Entwicklungsplan für die Verkehrsleistungen in den neuen Bundesländern aufzustellen mit insbesondere folgenden Schwerpunkten
- Erhalt, Erneuerung und Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs mit der Priorität der Straßenbahnsysteme in den Ballungsräumen und Städten,
 - Dämpfung des innerstädtischen motorisierten Verkehrs (Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung, Vorfahrt für ÖPNV etc.),
 - umweltschonende Stadtverkehrskonzepte (Ausbau zusammenhängender Radwege, fußgängerfreundliche Gestaltung etc.),
 - Sanierung der Reichsbahn,
 - Vermeidung von Parallelverkehr zu Lasten der öffentlichen Verkehrsangebote.

Die Sanierung und Entwicklung des Verkehrssystems in den neuen Bundesländern erfolgt entsprechend den verkehrspolitischen Leitlinien und speziell bezüglich der Investitionen gemäß dem Bundesverkehrswegeplan. Die bereits in der Antwort zu Frage 1 dargelegten Leitlinien der Bundesregierung zur Verkehrspolitik gelten in den alten und neuen Bundesländern gleichermaßen. Dabei ist von besonderer Bedeutung, daß die Verkehrsinfrastruktur und die Raumordnungs- und Siedlungsstruktur miteinander im Einklang stehen.

Für den Bereich des ÖPNV sowie die Gestaltung des Stadtverkehrs sind auch in den neuen Bundesländern die Städte und Gemeinden zuständig, die sich insbesondere bei der Privatisierung des ÖPNV an der auch für die alten Bundesländer geltenden Zielsetzung orientieren, Aufgaben- und Finanzverantwortung auf der jeweiligen Zuständigkeitsebene zusammenzuführen.

Die Bundesregierung kann nur in Form von Empfehlungen oder Modellvorhaben die Kommunen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme unterstützen. Es werden bereits Modellvorhaben einzelner Bundesressorts in den neuen Ländern durchgeführt.

Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Zu den förderfähigen Vorhaben gehören sowohl Vorhaben des kommunalen Straßenbaus, unter bestimmten Voraussetzungen auch Radwege, als auch Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs. Das GVFG läßt grundsätzlich nur die Förderung des Baus und Ausbaus von gemeindlicher Verkehrsinfrastruktur sowie der Beschaffung von Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu.

Gleichwohl ermöglicht es das GVFG – allerdings befristet und beschränkt auf die neuen Bundesländer – auch eine Förderung

der Grunderneuerung gemeindlicher Verkehrsinfrastruktur sowie der Modernisierung und Umrüstung vorhandener Straßenbahnfahrzeuge.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Bevorrechtigung des ÖPNV erfolgen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden.

Zur Sanierung der Reichsbahn wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen. In den kommenden Jahren werden ganz erhebliche Haushaltssmittel des Bundes als Investitionszuschüsse der Reichsbahn zufließen (allein von 1992 bis 1995 rund 25 Mrd. DM).

Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 (BVWP '92) werden für

– Stammstrecken des BAB-Netzes und Hauptabfuhrstrecken der Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn

sowie

– Bundesfernstraßen und S-Bahnstrecken in Ballungsgebieten

Interdependenzuntersuchungen durchgeführt. Dabei werden mögliche Verlagerungseffekte von Vorhaben in funktioneller Parallelage begutachtet. Inwieweit einem der konkurrierenden Verkehrsprojekte der Vorzug zu geben ist oder beide gleichermaßen dringlich sind, wird nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte entschieden. Dabei ist davon auszugehen, daß in verkehrlich hochbelasteten Räumen den Verkehrsträgern mit hoher Massenleistungsfähigkeit (Bahnen und Bussen) der absolute Vorrang beigemessen wird. Ziel ist aus diesem Grunde eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrsträger herbeizuführen, um dazu beizutragen, daß sie in einem integrierten Verkehrssystem entsprechend ihrer arteigenen Vorteile angenommen werden.

19. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, durch spezielle Informations- und Beratungsangebote in den Ländern und Gemeinden zu helfen, um die in den alten Bundesländern gemachten Fehler zu vermeiden?

Informations- und Beratungsbedarf besteht für die neuen Bundesländer insbesondere bei der in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Reorganisation des ÖPNV sowie der Stadtverkehrsplanung. Hierbei können sie aus den positiven und negativen Erfahrungen der alten Bundesländer Nutzen ziehen. Der Bundesminister für Verkehr berät die Länder und Landkreise/kreisfreien Städte regelmäßig im Rahmen von regionalen Informationsveranstaltungen, durch Leitfäden und Merkblätter zur Auslegung des Gemeindeverkehrsförderungsgesetzes und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie über zahlreiche Einzelkontakte. Eine spezielle Arbeitseinheit in der Außenstelle des Bundesministeriums für Verkehr in Berlin ist eigens dafür eingerichtet worden. Der Bundesminister für Verkehr hilft ferner bei der Finanzierung einschlägiger Forschungsvorhaben, die eine optimale Gestaltung des ÖPNV in den einzelnen Ländern zum

Ziel haben. Darüber hinaus beraten auch andere Bundesressorts und deren nachgeordnete Fachbehörden die neuen Bundesländer und die Kommunen in Fragen umweltschonender und stadtverträglicher Verkehrsplanung und führen einschlägige Forschungs- und Modellvorhaben in den neuen Ländern durch. Hierbei sind auch spezielle Informations- und Beratungsangebote vorgesehen.

Druck: Thenée Druck, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333