

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 4. November 1970

I/4 (III/4) 90000 — Ve 14/4/70

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich unter Bezugnahme auf die Regierungserklärung vom 28. Oktober 1969 — Stenographische Berichte Seite 30 (C) — den

Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung.

Brandt

Verkehrsbericht 1970

Oktober 1970

Inhaltsübersicht

Seite

ERSTER ABSCHNITT

**Das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung
für die Jahre 1968 bis 1972 und seine Verwirklichung**

I. Das Verkehrspolitische Programm	9
II. Stand der Verwirklichung	10
III. Verkehrspolitisches Programm der Bundesregierung und Gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften	21
IV. Gegenwärtige Situation im deutschen Verkehr	22

ZWEITER ABSCHNITT

**Leitbild, Zielsetzung und Ausgangsdaten für den Verkehr
der siebziger Jahre**

I. Zielsetzungen der Verkehrspolitik	
Gesellschaftspolitisches Leitbild	26
Verkehrspolitische Hauptaufgaben	26
II. Künftige Entwicklungstendenzen der Nachfrage nach Güter- und Per- sonenverkehrsleistungen bis zum Jahre 1980	27
III. Verkehrsforschung	31

DRITTER ABSCHNITT

Probleme und Maßnahmen

I. Eisenbahnen	33
Deutsche Bundesbahn	33
Übernahme der Schulden durch den Bund	34
Weitere Verbesserung des Leistungsangebots	34
Ausbau des Schienennetzes und der ortsfesten Anlagen	36
Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen	38
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	38
Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr	39
II. Straßenverkehrswirtschaft	40
Binnenländischer Verkehr	40
Internationaler Güterkraftverkehr	42
Internationaler Straßenpersonenverkehr	42
III. Binnenschifffahrt	43
Verbesserung der Gewerbestruktur	43
Kapazitätsregelung im Rahmen internationaler Abstimmung	44
Anpassung der Häfen und der Wasserstraßen an die Erfordernisse einer modernen Schifffahrt	44
Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Berufsausbildung	45
Ordnungsvorschriften und Maßnahmen zur Hebung der Verkehrs- sicherheit	45

	Seite
Internationale Zusammenarbeit	45
IV. Luftfahrt	46
Fluglinienverkehr	46
Fluglinienverkehr — Charterverkehr	47
Deutscher Binnenluftverkehr	47
Erhöhung der Flugsicherheit	48
Flugsicherung	49
Untersuchungen über die Möglichkeiten des Einsatzes von neuem Fluggerät	50
Nationales Luftrecht — Internationales Luftrecht	50
Internationale Systemplanung	50
V. Seeverkehr	51
Die wirtschaftliche Lage der deutschen Seeschifffahrt	51
Schifffahrtspolitik	51
Die Personallage der deutschen Handelsflotte	52
Sicherheit der Seeschifffahrt und Schiffssicherheit	52
Seehäfen	53
VI. Kombiniertes Verkehr	54
Großcontainerverkehr	54
Huckepackverkehr	56
Wechselbehälterverkehr	58
Steuerliche Begünstigung des kombinierten Verkehrs	58
Förderung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs	58
VII. Angleichung der Wettbewerbsbedingungen — Wegekosten	59
Brüsseler Konzeption zur Lösung der Wegekostenfrage	59
Einführung einer wegekostenorientierten Straßenbenutzungsab- gabe in der Bundesrepublik Deutschland	59
Heranziehung der Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen im Be- reich der Europäischen Gemeinschaften	59
Einführung von Flugsicherungsgebühren	60
Neutralisierung verbleibender unterschiedlicher Wegekostenbe- lastung	60
VIII. Tarifpolitik	61
IX. Verkehrsinfrastruktur	62
Bundesverkehrswegeplanung	62
Stand der Arbeiten	62
Verbesserung der Datenbasis	63
Datenbank	63
Straßen	64
Straßenbaufinanzierung	64
Erster Fünfjahresplan 1971 bis 1975	64
Straßendatenbanken	65
Verschleiß der Straßen durch Spikes	66
Einteilung und Numerierung der Autobahnen	66

	Seite
Verbesserung des Service an Autobahnen	66
Wasserstraßen	67
Baumaßnahmen an den Wasserstraßen	67
Anpassung der verkehrstechnischen Anlagen an die Entwicklung der Schifffahrt und der Verkehrstechnik	70
Wasserstraßenanschluß für das Saarland	70
Anlagen für die Sportschifffahrt	70
Verkehrsflughäfen	72
Rohrleitungen	74
X. Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und der Verdichtungsräume ...	76
Entwurf eines Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes	76
Verbesserung der Kosten- und Ertragslage des öffentlichen Per- sonennahverkehrs und Steigerung seiner Attraktivität	76
Abbau der Verkehrsspitzen im Berufsverkehr	78
Parkgebühren	78
Kilometer-Pauschale	79
XI. Verminderung nachteiliger Auswirkungen des Verkehrs auf die Um- welt	79
Verkehrslärm	79
Verschmutzung der Luft	80
Verschmutzung des Wassers	80
Beförderung gefährlicher Güter	81
XII. Sicherheit im Straßenverkehr	82
Die neue Straßenverkehrs-Ordnung	83
Alkohol am Steuer	83
Geschwindigkeitsbegrenzung	84
Erhöhung der Fahrzeugsicherheit	84
Sicherheitstechnische Anlagen für den Autobahnverkehr	86
Verbesserung der Unfallrettung	87
Neuordnung der Schulferientermine	88
Autobahnbaustellen in der Sommerreisezeit	88
Verkehrserziehung	88
XIII. Meteorologische Sicherung des Verkehrs	90
XIV. Ausblick auf Verkehrstechniken der Zukunft	92

VIERTER ABSCHNITT

Internationale Zusammenarbeit im Verkehr — Gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften	95
--	----

	Seite
Verzeichnis der Schaubilder mit Quellennachweis (soweit nicht BVM oder nachgeordnete Behörden)	
Auto im Reisezug	11
Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte	12
Entwicklung der deutschen Handelsflotte	14
(Quelle: Statistisches Bundesamt)	
Entwicklung des Fluggastaufkommens	15
(Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.)	
Motorisierungsgrad je Region im Jahre 1968	17
(Quelle: Gutachten Prof. Dr.-Ing. G. Steierwald „Auswertung der Straßenverkehrszählungen auf den Bundesfernstraßen“)	
Netz der Bundesautobahnen	18
Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden:	
Kommunaler Straßenbau	19
Öffentlicher Personennahverkehr	19
Transportvolumen und Bruttosozialprodukt in ihren Abweichungen vom Konjunkturtrend (in Prozenten)	22
(Quelle: Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung)	
Güterverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik nach Verkehrszweigen ..	23
Anteil der Hauptverkehrsträger im Binnenverkehr — Verkehrsleistungen —	24
Bisherige und künftige Entwicklung des Güterverkehrs in wichtigen Güter- bereichen	28
(Quelle: Statistisches Bundesamt und Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung)	
Bisherige und künftige Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenverkehrs- träger	29
(Quelle: Statistisches Bundesamt und Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung)	
Bisherige und künftige Entwicklung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr	30
(Quelle: Schätzungen des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung)	
Geplantes Intercity-Netz A	35
Elektrifizierung im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn	37
Urlaubsreisen ins Ausland im Jahre 1969	41
(Quelle: Statistisches Bundesamt)	
Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundes	43
Lufthansa-Netz	46
(Quelle: Deutsche Lufthansa)	
Güterumschlag der Seeschifffahrt in den größeren deutschen Häfen im Jahre 1969	53
Container-Umschlagbahnhöfe	55

	Seite
Huckepack-Liniennetz der „Kombiverkehr KG“	57
Netz der Binnenwasserstraßen des Bundes	69
Fluggastaufkommen und Flugzeugbewegungen auf den Verkehrsflughäfen im Jahre 1969	73
(Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.)	
Netz der Rohrfernleitungen	75
Verteilung der Bundeszuschüsse für den öffentlichen Personennahverkehr in den Jahren 1967, 1968 und 1969	77
Bestand an Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland	82
Motorisierungsdichte	83
Straßenverkehrsunfälle:	
Unfälle mit Personenschaden	85
Getötete Personen	85
(Quelle: Statistisches Bundesamt)	
Wetterfernmeldenetz für die Region Europa	91
(Quelle: V. Konferenz des Regionalverbandes Europa der Weltorganisation für Meteorologie, 1969)	
Stichwortverzeichnis	99

ERSTER ABSCHNITT

Das Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 und seine Verwirklichung

I. Das Verkehrspolitische Programm

1. Das „Verkehrspolitische Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972“ leitete eine Wende in der deutschen Verkehrspolitik ein.

Eine kritische Bestandsaufnahme des deutschen Verkehrswesens hatte ergeben: Seine schwierigen und vielfältigen Probleme können nicht mehr mit einem auf einzelne Verkehrsträger oder Verkehrswege hin orientierten Denken, sondern nur mit einem langfristigen Gesamtprogramm, einer Verkehrspolitik aus einem Guß, bewältigt werden.

Aus diesem Grunde sieht dieses Programm für die verschiedenen Verkehrsbereiche einen Katalog aufeinander abgestimmter Maßnahmen vor. Sie ergänzen sich in ihrer Wirkung und tragen den gegenseitigen Abhängigkeiten innerhalb des gesamten Verkehrswesens Rechnung.

2. Einer der Schwerpunkte des Programms liegt bei der Deutschen Bundesbahn. Die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Basis war und ist eine wichtige Voraussetzung für die Wiederherstellung geordneter Verhältnisse auf dem Binnenverkehrsmarkt. Die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sollte gesteigert und sein Leistungsangebot in kommerzieller, betrieblicher und technischer Hinsicht verbessert werden.

Parallel dazu sollen die Wettbewerbsverhältnisse von Schiene und Straße auf eine mehr im Allgemeininteresse liegende neue Grundlage gestellt und damit auch eine übermäßige Beanspruchung des Straßennetzes verhindert werden.

Im Güterkraftverkehr gilt es vor allem, die Verkehrsbedienung in der Fläche zu erweitern und die

Preisbildung im Güternahverkehr neu zu ordnen. Im öffentlichen Personennahverkehr ist eine verstärkte zwischenbetriebliche Zusammenarbeit zu fördern.

Im Bereich der Binnenschifffahrt ist die Strukturverbesserung des Gewerbes durch Eigenbemühungen, teilweise unterstützt durch Starthilfen des Bundes, in Angriff zu nehmen; auch war das Frachtenbildungsverfahren zu reformieren.

Eine großzügige Förderung des kombinierten Verkehrs soll die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern verstärken und damit das Verkehrsangebot verbessern.

Weitere Schwerpunkte des Programms liegen bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Straßenverkehr, und im Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

3. Die zur Durchführung des Programms beschlossenen Gesetze wurden vom Deutschen Bundestag in der Fünften Legislaturperiode verabschiedet. Die Zielrichtung des Programms und die Ausgewogenheit seiner Maßnahmen sind im Gesetzgebungsverfahren von Bundestag und Bundesrat nicht beeinträchtigt worden.

Die neue Verkehrspolitik hat im In- und Ausland ein lebhaftes Echo gefunden und zu heftigen Diskussionen geführt. Die Zweckmäßigkeit einzelner Maßnahmen ist bestritten worden. Die Ziele des Programms haben jedoch allgemeine Zustimmung gefunden.

II. Stand der Verwirklichung

4. Das Verkehrspolitische Programm ist in seine zweite Halbzeit eingetreten. Eine Zwischenbilanz bestätigt die Richtigkeit der Konzeption und die Zweckmäßigkeit des beschrittenen Weges. Obwohl die ergriffenen Maßnahmen zum Teil langfristiger Art sind und daher nicht alle sofort zu voller Wirkung kommen konnten, sind die bisherigen Erfolge ermutigend. Eine noch vor drei Jahren besorgniserregende Entwicklung in der Verkehrswirtschaft konnte aufgehalten oder gebremst und damit die Ausgangsbasis für eine längerfristige Neuordnung des Transportwesens geschaffen werden.

Deutsche Bundesbahn

5. Die Deutsche Bundesbahn konnte durch Rationalisierung, Modernisierung und Konzentration ihre Struktur und ihr Leistungsbild verbessern. Im Jahre 1968 verringerte sich der Verlust des Unternehmens um 278 Millionen DM und 1969 um weitere 226 Millionen DM. Damit konnte das ausgewiesene Defizit auf rund 1 Milliarde DM abgebaut werden.

Kaufmännische Beweglichkeit und Anpassung des Leistungsangebots an die Kundenwünsche haben der Deutschen Bundesbahn sichtbare Erfolge gebracht. Sie prägten in der Öffentlichkeit auch ein neues Bild der Deutschen Bundesbahn: ein vom obrigkeitlichen Denken befreites und seiner Bedeutung für die Allgemeinheit bewußtes Wirtschaftsunternehmen. Sonderangebote im Personenverkehr wie „Rosa Zeiten“ oder zuletzt „Reisespaß mit dem Reisespaßpaß“ und „Ferientourenkarte“ waren nicht nur finanziell erfolgreich; soweit sie älteren Mitbürgern verbilligte Reisen ermöglichten, hatten sie im Ergebnis auch soziale Wirkungen.

Zur größeren kaufmännischen Beweglichkeit haben die 1968 eingerichteten Generalvertretungen wesentlich beigetragen. Bei ihnen liegt nunmehr das Schwergewicht der Akquisition und des Kundenkontaktes. In der Zentralen Verkaufsleitung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt werden seit dem 1. Februar 1970 die Aufgaben der Marktforschung, Absatzplanung, Preisgestaltung und Verkaufsförderung konzentriert und koordiniert.

6. Bundesbahn und Bundespost wurden beauftragt, ihre Omnibusdienste in eine Verkehrsgemeinschaft mit gemeinsamer Planung und Leitung einzubringen. Die Vorbereitungen werden so rechtzeitig abgeschlossen sein, daß am 1. Januar 1971 mit der Verkehrsgemeinschaft begonnen werden kann. Den Benutzern der Omnibusdienste können durch die Zusammenarbeit zahlreiche Verbesserungen geboten werden. Hierzu gehören: einheitliches, mit dem Schienennetz abgestimmtes Verkehrsangebot, durch-

gehende Abfertigung auf anstoßenden Linien, freizügige Benutzung streckengleicher Verbindungen von Bahn und Post mit Zeitkarten, Anerkennung von Schienenfahrausweisen in Postomnibussen, soweit diese parallel der Schiene verkehren, einheitliche Aushangfahrpläne und Kursbücher sowie gemeinsame Haltestellen. Die Verkehrsgemeinschaft wird zur Zeit im süddeutschen Raum praktisch erprobt.

7. Die Deutsche Bundesbahn hat zum 1. Juni 1970 ihren Stückgutverkehr neu geordnet, um seine Rentabilität zu erhöhen. Sie hat zu diesem Zweck Knotenpunktverkehre auf der Schiene eingerichtet und diese durch umfassende Flächenbedienung unter Einschaltung des gewerblichen Güternahverkehrs ergänzt.

Die Bundesbahn schließt durchgehende Verträge ab, die die Gesamtbeförderung von Haus zu Haus umfassen.

Insgesamt sind nach dieser für die verladende Wirtschaft und die Deutsche Bundesbahn vorteilhaften Umstellung nunmehr 30 000 Orte an den Stückgutverkehr angeschlossen. Der verladenden Wirtschaft kommt vor allem zugute, daß der Lauf der Sendungen beschleunigt und dank der Verminderung der Zwischenumladungen die Gefahr von Schäden herabgesetzt wurde. Die Deutsche Bundesbahn spart ihrerseits wertvollen Transportraum.

Auf den rasch zunehmenden Containerverkehr hat sich die Deutsche Bundesbahn durch Einrichtung von zunächst rund 50 Container-Terminals und -Umschlagplätzen sowie den Einsatz von Spezialtraggewagen eingestellt. Ein weiterer Ausbau dieses Verkehrs ist vorgesehen.

8. Im innerbetrieblichen Bereich führt die Deutsche Bundesbahn umfangreiche Rationalisierungsmaßnahmen durch. Sie erwartet hieraus Kosteneinsparungen und Leistungsverbesserungen.

Das bisherige Amt für Internationalen Personenverkehr und das Bundesbahn-Werbe- und Auskunftsamts wurden in die Zentrale Verkaufsleitung in Frankfurt eingegliedert. Der Bundesminister für Verkehr hat am 19. März 1970 die Errichtung einer Zentralen Transportleitung in Mainz genehmigt. In ihr sollen die beiden Oberbetriebsleitungen in Essen und Stuttgart, das Hauptwagenamt sowie die Zentralstellen für Bahnstromversorgung und für den Werkstätdienst aufgehen.

Die vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn beantragte und vom Bundesbahn-Verwaltungsrat beschlossene Auflösung der sechs Bundesbahndirektionen Augsburg, Kassel, Mainz, Münster, Regensburg und Wuppertal sowie Zusammenlegung der

Auto im Reisezug



*) nur im Sommerfahrplan

***) nur im Winterfahrplan

Zentralämter Minden und München ist von den betroffenen Ländern angefochten worden. Nach gründlicher Prüfung der vorgebrachten Einwendungen hat das Bundeskabinett den Bundesminister für Verkehr am 23. Juli 1970 ermächtigt, die Auflösung der Direktionen zu genehmigen. Das ist inzwischen geschehen. Die Auflösung wird in fünf Stufen erfolgen. Entlassungen werden nicht erforderlich sein. Soweit eine Umsetzung von Mitarbeitern der Deutschen Bundesbahn auf andere Dienstposten und teilweise auch Umzüge an andere Dienstorte notwendig sind, werden zur Vermeidung sozialer Härten von der Deutschen Bundesbahn im Einvernehmen mit den zuständigen Personalvertretungen Sozialpläne aufgestellt. Die Zusammenlegung der beiden Zentralämter Minden (Westfalen) und München im Raume München soll nochmals unter wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkten geprüft werden. Dabei sind gegebenenfalls Alternativlösungen aufzuzeigen.

9. Das Verkehrspolitische Programm sieht vor, daß 6500 Kilometer verkehrsschwacher Strecken auf ihre Stilllegung hin untersucht werden. Anträge auf Einstellung des Gesamtbetriebes oder des Reisezugbetriebes allein sind für insgesamt rund 2200 Kilometer genehmigt worden. Die Beförderungsmengen für einzelne Strecken sind in jüngster Zeit jedoch in einem Umfang gestiegen, daß die Stilllegung von rund 500 Kilometern nicht mehr weiterverfolgt wird. Die Überprüfung der verbleibenden Strecken mit rund 3800 Kilometern wird zügig fortgeführt.

Straßenverkehr

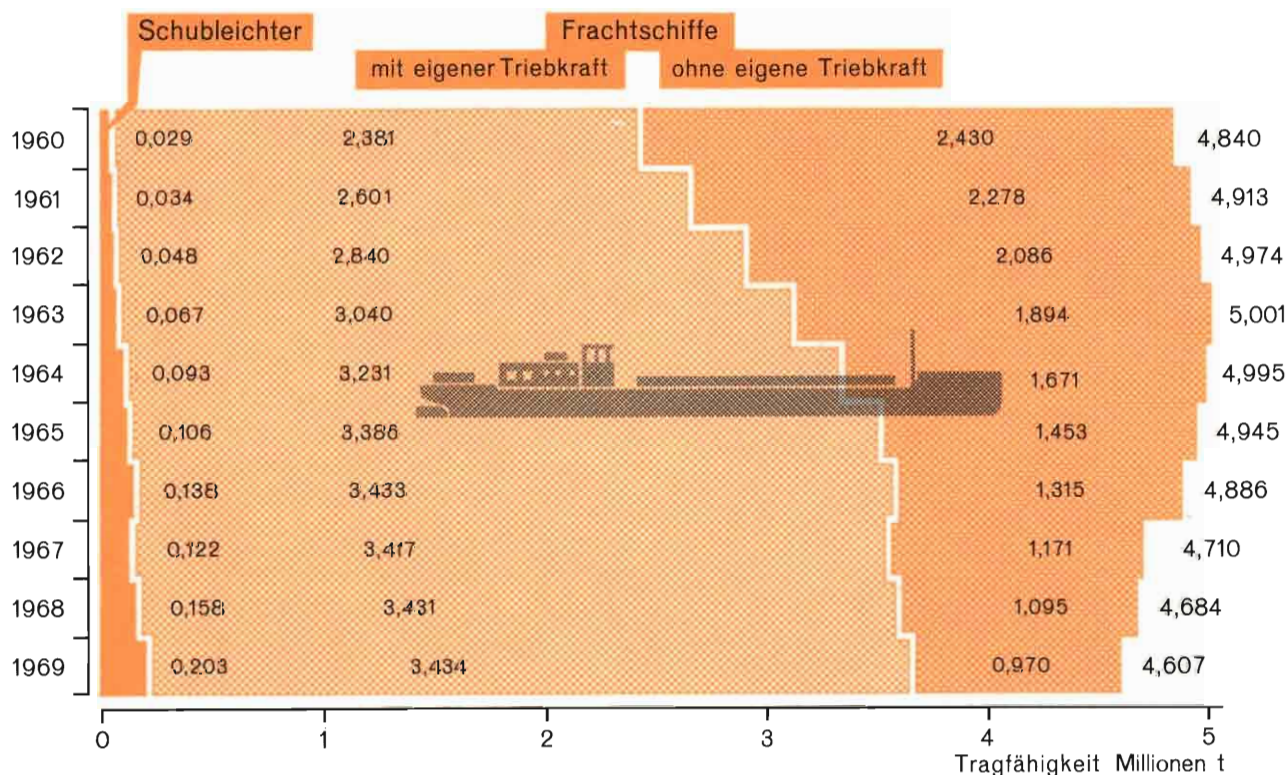
10. Die Umstrukturierung der Deutschen Bundesbahn wurde wirksam unterstützt durch Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs. Am 1. Januar 1969 wurde mit dem Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs vorübergehend eine kostenmäßige Belastung des Straßengüterverkehrs eingeführt, die insbesondere eine weitere unangemessene Ausdehnung des Werkfernverkehrs verhindern soll. Dieses Ziel wurde erreicht. Der Werkfernverkehr hat sich im ganzen nicht ausgeweitet, in einigen Bereichen ist er sogar leicht zurückgegangen.

Durch eine Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes wurde vor allem die Kapazitätsregelung flexibler gestaltet und die Verkehrsbedienung in der Fläche erleichtert.

Für den gewerblichen Güternahverkehr, dem aus der Neuordnung des Stückgutverkehrs der Deutschen Bundesbahn und durch die Einstellung des Eisenbahngüterverkehrs auf einer Reihe von Nebenstrecken neue Aufgaben erwachsen sind, wurden unter anderem die persönlichen Zulassungsvoraussetzungen zum Beruf erweitert und das Tarifbildungsverfahren neu geregelt.

11. Eine Novelle zum Personenbeförderungsgesetz fördert die verstärkte Zusammenarbeit der Personennahverkehrsunternehmen durch abgestimmte Fahrplangestaltung, Abstimmung oder Verbund der Beförderungsentgelte und Verknüpfung angrenzender Liniennetze.

Entwicklung der deutschen Binnenschiffsflotte



Binnenschifffahrt

12. In Vollzug des Verkehrspolitischen Programms ist mit der Novelle zum Binnenschiffsverkehrsgesetz ab 1. Januar 1969 die Möglichkeit geschaffen, im Rahmen einer Abwrackaktion unwirtschaftlichen Schiffsraum und den daraus resultierenden Tonnageüberhang abzubauen. Durch einen Abwrackfonds werden von den aufkommenden Verkehrsentgelten des Gewerbes Beiträge erhoben, die auf Antrag als Prämien an Schifffahrttreibende für abgewrackten unwirtschaftlichen Schiffsraum wieder ausgeschüttet werden. Das Gewerbe hat für diesen Zweck bis zum 30. September 1970 rund 15,8 Millionen DM aufgebracht. Bisher wurden 424 Prämienbescheide über eine Gesamtsumme von rund 9,1 Millionen DM erteilt. Außerdem wurden aus Bundesmitteln an wirtschaftlich schwache mittelständische Unternehmen Zuschüsse in Höhe der Hälfte der Prämien gezahlt, bis zum 30. September 1970 rund 3,6 Millionen DM. Insgesamt wurden rund 160 000 Tonnen Schiffsraum abgewrackt. Zur Zeit liegen Prämienanträge für rund 2300 abzuwrackende Einheiten vor. Durch die Abwrackaktion haben sich die Binnenschifffahrtsmärkte bereits jetzt spürbar stabilisiert; gleichzeitig sind damit auch bessere Voraussetzungen für die Modernisierung der Binnenschiffsflotte geschaffen worden.

Durch die Novelle zum Binnenschiffsverkehrsgesetz wurde weiterhin das Frachtenbildungsverfahren neu geordnet und die Frachtenkontrolle erweitert. Zur unmittelbaren Heranführung der Partikuliere als selbständige Anbieter an den Markt ist ferner den

Schifferbetriebsverbänden die Akquisition ermöglicht worden.

Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft haben wiederholt ihre Befriedigung über die getroffenen Maßnahmen zum Ausdruck gebracht.

Investitionsprogramm zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs

13. Die Bundesregierung ist sich der zunehmenden Bedeutung durchgehender Transportketten im kombinierten Verkehr bewußt. Zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs werden vom Bund Investitionsmittel gewährt. Damit wird eine Entwicklung gefördert, die die Verkehrssicherheit erhöht und eine für die Gesamtheit wirtschaftlichere Verkehrsbedienung bietet.

Das Programm der Bundesregierung ist so rechtzeitig vorbereitet worden, daß unmittelbar nach Vorliegen der notwendigen Zustimmung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die entsprechenden Richtlinien veröffentlicht und den Interessenten die erforderlichen Unterlagen für die Antragstellung zugestellt werden konnten. Diese Aktion hat ein über Erwarten starkes Echo gefunden.

14. Unternehmen des Verkehrs und der verladenden Wirtschaft sowie Gebietskörperschaften haben bisher rund 2500 Anträge auf Gewährung von Zuwendungen vorgelegt. Etwa ein Drittel des Gesamtantragsvolumens entfällt auf Vorhaben aus dem Be-

Antragsvolumen

(Stand: 30. September 1970)

	Verkehrs- unternehmen	verladende Wirtschaft	Gebiets- körperschaften	Summe
	in Millionen DM			
kombinierter Verkehr				
1969	206,8	0,5	7,7	215,0
1970	257,4	4,2	12,3	273,9
1971	36,4	0,5	5,2	42,1
				531,0
Gleisanschlüsse *)				
1969	35,1	215,7	35,7	286,5
1970	126,8	645,5	137,5	909,8
1971	26,0	120,2	66,0	212,2
				1 408,5

*) einschließlich Industriestammleise

Bewilligte Mittel
(Stand: 30. September 1970)

	1969	1970	1971 **)	1972 **)	Anteile in Prozent	
	in Millionen DM					
kombinierter Verkehr	102,0	44,8	12,7	1,9	Verkehrsunternehmen	87
					verladende Wirtschaft	1
					Gebietskörperschaften	12
Gleisanschlüsse *)	107,4	274,9	53,7	21,3	Verkehrsunternehmen	5
					verladende Wirtschaft	71
					Gebietskörperschaften	24

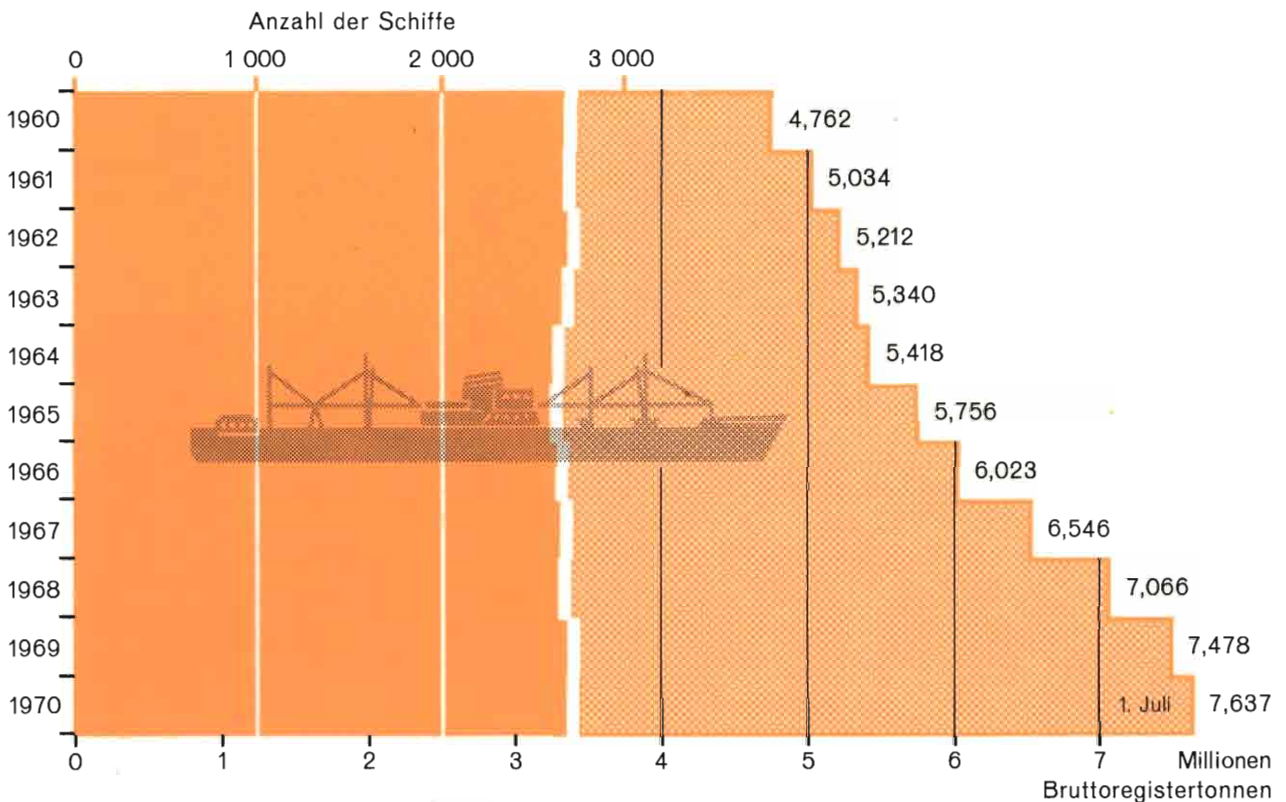
*) einschließlich Industriestammgleise

**) Bindungen für die Haushaltsjahre 1971 und 1972

reich des kombinierten Verkehrs, die übrigen zwei Drittel auf Gleisanschlüsse und Industriestammgleise. Eine Auswertung der Antragsunterlagen er-

gibt, daß bereits mit den bisher geförderten Vorhaben ein beachtlicher Beitrag zur Straßenentlastung geleistet wurde.

Entwicklung der deutschen Handelsflotte



Seeschifffahrt und Seehäfen

15. Die Modernisierung der deutschen Handelsflotte und ihre Anpassung an den weltweiten Strukturwandel im Seeverkehr hat Fortschritte gemacht. Durch staatliche Förderungsmaßnahmen wird die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt gestärkt. Seit 1968 wurden bisher 141 Schiffsbauwerken mit rund 1,7 Millionen Bruttoregistertonnen durch Schiffbauzuschüsse von rund 260 Millionen DM gefördert. Darüber hinaus wurden für zahlreiche zumeist kleinere Seeschiffe zinsgünstige Kredite aus dem ERP-Sondervermögen bereitgestellt.

16. Von großer Bedeutung ist die Herstellung gleicher Wettbewerbsverhältnisse zwischen dem Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen einerseits und der Seehäfen in den westlichen Nachbarländern andererseits. Hier sind bedeutende Fortschritte erzielt worden. Als Einzelmaßnahmen sind zu nennen: wirksamere Kontrolle der dem grenzüberschreitenden Güterfernverkehr zugestandenen Kontingente, Einstellung des von einzelnen Staaten praktizierten Verfahrens der Rückerstattung des Dieselaufschlags zur Kraftfahrzeugsteuer im grenzüberschreitenden Verkehr, Zulassung von Sonderabmachungen im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen und Senkung der abgabenfreien Einfuhr von Treibstoff in den Tanks von Kraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Luftfahrt

17. Durch den Abschluß neuer und die Ergänzung bestehender Luftverkehrsabkommen konnte der Bestand an Verkehrsrechten für die deutsche Luftfahrt wesentlich erweitert werden. Hier sind vor allem zu nennen: Verkehrsrechte für zusätzliche Fluglindien-dienste über den Pol nach Tokio, weitgehende Wahlmöglichkeiten hinsichtlich der Anflugpunkte in Indien, Einrichtung eines zweiten Wochendienstes nach Australien und Erweiterung der Verkehrsrechte in Ostafrika.

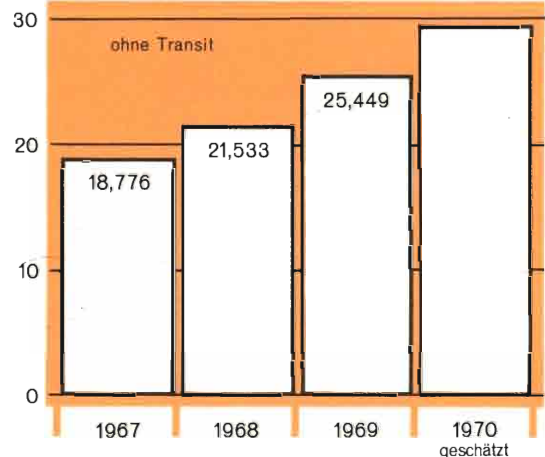
Die Deutsche Lufthansa konnte ihre Verkehrsleistungen überdurchschnittlich steigern. Sie beförderte 1969 insgesamt 5,9 Millionen Fluggäste gegenüber 5 Millionen 1968 — ein Anstieg um rund 20 Prozent. Der Luftfrachtverkehr wuchs gegenüber 1968 sogar um 29 Prozent. Auf Grund dieser erfolgreichen Aufwärtsentwicklung konnte die Deutsche Lufthansa im Geschäftsjahr 1969 erstmals eine Dividende auf das gesamte Aktienkapital von 400 Millionen DM ausschütten.

Die zehn größeren deutschen Unternehmen des nichtplanmäßigen Luftverkehrs beförderten 1969 rund 1,1 Millionen Fluggäste gegenüber 720 000 im Jahre 1966. Der Hauptanteil dieser Beförderungen liegt in Europa im Pauschalflugreiseverkehr, auf dem Nordatlantik bei den Gruppenflügen.

Die Gesamtzahl der in der Bundesrepublik beförderten Fluggäste ergibt sich aus folgendem Schaubild:

Entwicklung des Fluggastaufkommens

Anzahl der Fluggäste in Millionen



Für die Bundesrepublik hat mit dem Einsatz der Jumbo-Jets vom Typ Boeing 747 durch die Deutsche Lufthansa im Fluglinienverkehr die Zeit der Großraumflugzeuge begonnen. Mit erheblichen Investitionen wurden ausreichende Kapazitäten auf den Flughäfen, auch für Flugzeuge dieser Größenordnung, geschaffen. Zu nennen sind der Bau der neuen Abfertigungsanlagen in Frankfurt/Main und die Eröffnung des neuen Flughafengebäudes in Köln/Bonn.

Die Bundesregierung setzte ihre Bemühungen fort, im Rahmen der Organisation „EUROCONTROL“ und auf nationaler Ebene auch die Flugsicherung in personeller und materieller Hinsicht den steigenden Anforderungen des Luftverkehrs anzupassen.

Ausbau des Bundesfernstraßennetzes

18. Mit besonderem Nachdruck wurde der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes vorangetrieben. Im 3. Vierjahresplan von 1967 bis 1970 wurde ein Investitionsprogramm mit einem Finanzvolumen von rund 14 Milliarden DM durchgeführt, ein Bauaufwand, der dem der vorangegangenen acht Jahre entspricht.

Jahr	Ausgabe *)	Gesamtausgabe im Rahmen der Vierjahrespläne	davon für Investitionen
1959	1 544	1. Vierjahresplan 7 078	rund 5 000
1960	1 314 **)		
1961	1 837		
1962	2 383		
1963	2 732	2. Vierjahresplan 12 598	rund 9 000
1964	3 144		
1965	3 316		
1966	3 406		
1967	4 281	3. Vierjahresplan voraussichtlich rund 18 000	rund 14 000
1968	4 121		
1969	4 540		
1970	4 980		

*) 1959 bis 1969 Ist-Ausgabe
1970 Soll-Betrag

**) 9 Monate (Anpassung an das Kalenderjahr)

19. Der im Verkehrspolitischen Programm angekündigte zweite Ausbauplan für die Bundesfernstraßen liegt dem Deutschen Bundestag als Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vor. Der Plan entstand aus einer umfassenden Analyse und Prognose der ökonomischen, raumstrukturellen und verkehrlichen Entwicklung. Die vorbereitenden Untersuchungen bewegten sich über weite Strecken auf wissenschaftlichem Neuland. Der Straßenbedarf wurde nach neuartigen Methoden ermittelt und die Prognose der verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Entwicklung von raumordnerischen und ökonomischen Grundlagendaten aus bestimmt. Das Bundesgebiet wurde hierzu in 78 statistische Raumeinheiten untergliedert. Für jede Raumeinheit wurden die wichtigsten Strukturdaten analysiert und prognostiziert. Auf der Grundlage der gewonnenen verkehrstechnischen und ökonomischen Daten wurde ermittelt, wo, wie und in welchem Umfang das Bundesfernstraßennetz ausgebaut werden muß.

20. Im einzelnen war gegenüber den bisherigen Planungsmethoden eine Neuorientierung aus folgenden Gründen erforderlich:

- Bis 1980/85 wird auf etwa drei Einwohner ein Personenkraftwagen kommen und damit eine vorläufige Grenze der Motorisierung erreicht sein.
- Die Belange der Raumordnung und Landesplanung sind noch mehr als bisher beachtet worden. Die Straßennetzplanung trägt damit der regionalstrukturellen Chancengleichheit aller Räume in der Bundesrepublik Deutschland Rechnung.

— Der Plan wurde so angelegt, daß er später harmonisch in das Gesamtverkehrskonzept (Bundesverkehrswegeprogramm) eingeordnet werden kann.

— Der Plan war auf die zunehmende europäische Integration auszurichten.

Daneben führte die fortschreitende Arbeitszeitverkürzung und das steigende Einkommen seit Anfang der sechziger Jahre zu einer gewichtigen Änderung der Struktur des Straßenverkehrs, die im neuen Plan berücksichtigt werden mußte. War es früher der Berufspendlerverkehr, der die absoluten Spitzen auf den Straßen erbrachte, so ist es heute auf den meisten Streckenabschnitten der Ausflugs- und Erholungsverkehr an Wochenenden. Die dabei auftretenden Verkehrsmengen übersteigen den normalen Verkehr oft um ein Mehrfaches.

Hinzu kommen in den Ferienwochen zusätzliche Belastungen des Fernstraßennetzes durch den Urlaubsreiseverkehr. Der für den Ausbauplan wichtige Umfang des künftigen Reiseverkehrs wurde aus einer Prognose gewonnen, in der unterschieden wurde nach: Ziel- und Durchgangsverkehr der Ausländer, Verkehr der deutschen Ferienreisenden mit Reisezielen im Inland und im Ausland.

21. Der Bedarfsplan wurde im wesentlichen in vier Phasen aufgestellt:

- Bestandsaufnahme
- Entwicklungsprognose
- Ermittlung des Straßenbaubedarfs
- Entwicklung eines Programms für die Deckung des Straßenbaubedarfs nach den ermittelten Dringlichkeiten.

Grundlage der Bedarfsermittlung waren regionale Prognosen der Strukturdaten für das Prognosezeit 1980/85: Bevölkerung, Erwerbspersonen, Industriebeschäftigte, Bruttoinlandsprodukt, Siedlungsstruktur, Kraftfahrzeugbestand, Kraftfahrzeugdichte. Aus den Strukturdaten wurden mit Hilfe von Modellrechnungen das Verkehrsaufkommen und die künftige regionale Verkehrsverteilung ermittelt. Diesem künftigen Verkehr wurde die gegenwärtige Leistungsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes gegenübergestellt. Hierzu nahm das Bundesverkehrsministerium in Zusammenarbeit mit den Ländern eine umfassende Straßenbestandsaufnahme (Straßenbewertung) vor.

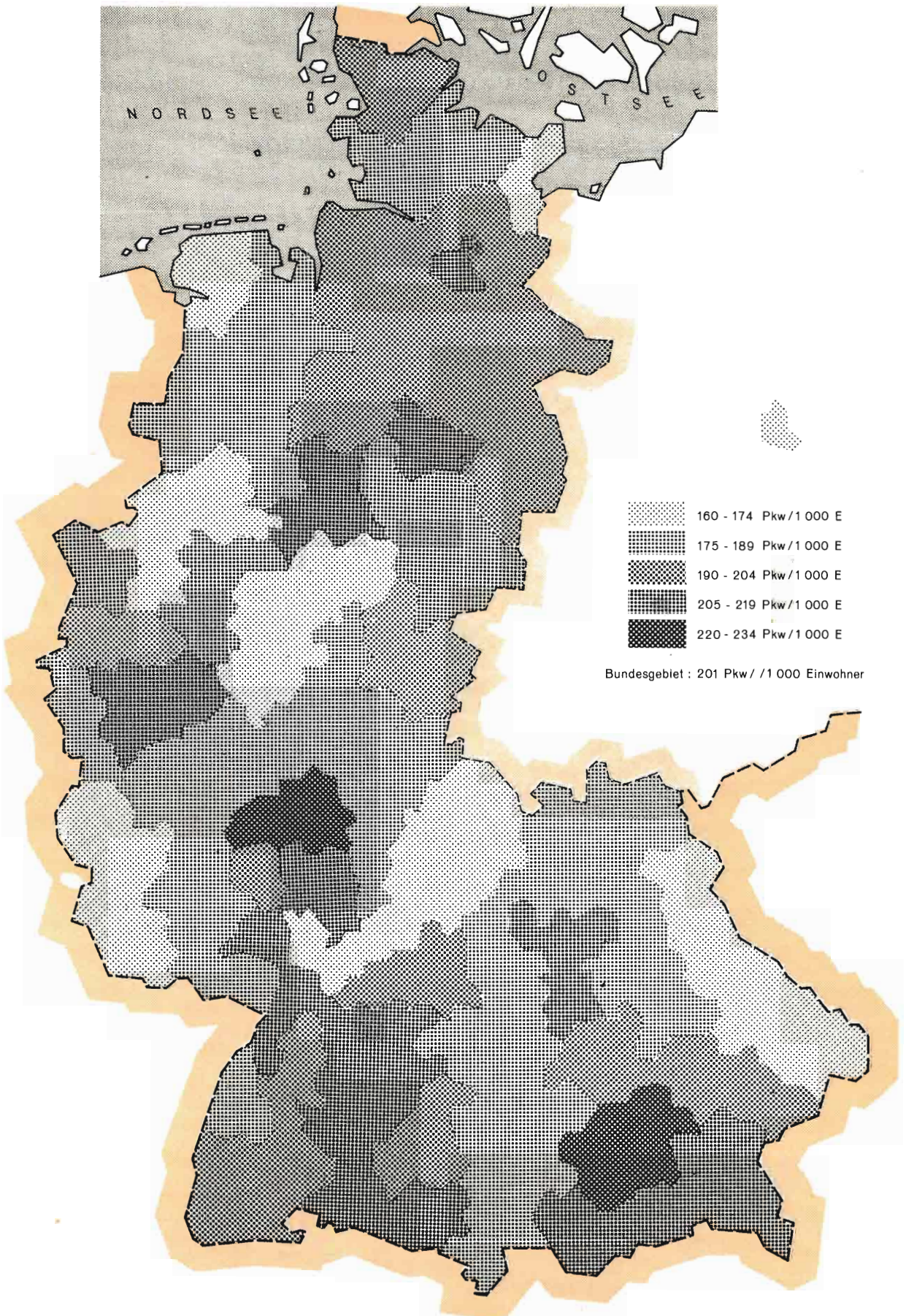
Die Differenz zwischen der künftig erforderlichen Straßenfläche und dem Straßenbestand ergab den Bedarf.

Nach dem Preisstand von 1968/69 sind etwa 125 Milliarden DM notwendig, wenn der Bedarfsplan voll verwirklicht werden soll.

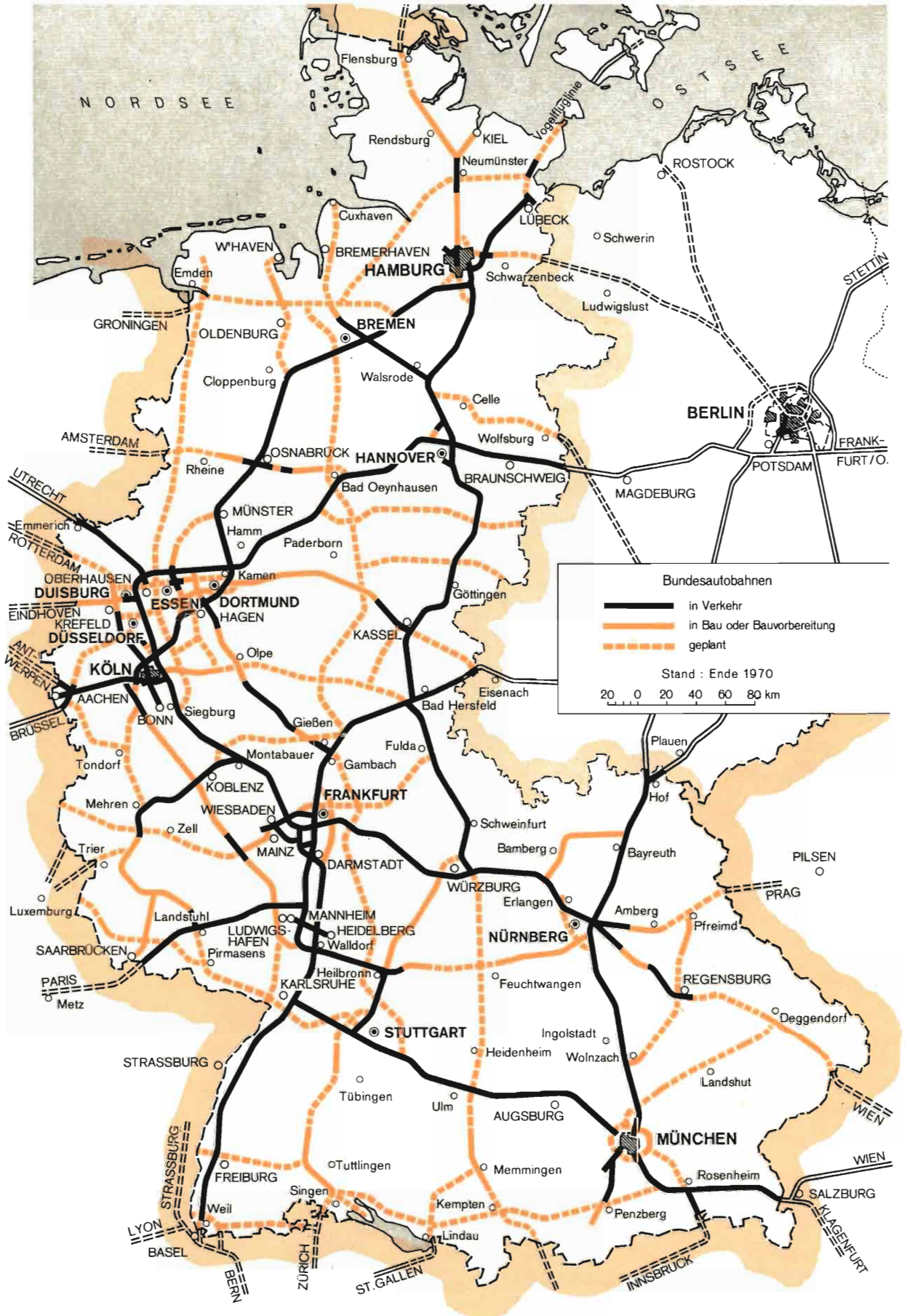
Ziel der Planung war nicht nur, den Ausbaubedarf festzustellen, sondern auch die Reihenfolge, in der der Bedarf verwirklicht werden soll.

Hierzu wurde für jede Strecke mit Hilfe technischer und ökonomischer Maßgrößen ihr verkehrlicher Entlastungseffekt sowie ihr Beitrag zur regionalen Erschließung ermittelt. Für zahlreiche ausgewählte

Motorisierungsgrad je Region im Jahre 1968



Netz der Bundesautobahnen



Autobahnneubauabschnitte wurden Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt.

Auf diese Weise konnte der Bedarf in drei verschiedene Dringlichkeitsstufen eingeteilt werden; die in Bau befindlichen Maßnahmen bildeten eine zusätzliche weitere Gruppe. Bedarfsplan und Dringlichkeit wurden im Jahre 1969 mit den obersten Straßenbaubehörden sowie den Planungsbehörden der Länder ausführlich erörtert.

22. Die nach dem Bedarfsplan auszubauenden oder neu anzulegenden Straßen haben ungefähr folgende Längen:

	2spurig	4spurig	6- und 8spurig
im Bau	1 000 km	2 000 km	150 km
1. Dringlichkeitsstufe ..	3 000 km	5 300 km	1 100 km
2. Dringlichkeitsstufe ..	4 800 km	3 600 km	400 km
3. Dringlichkeitsstufe ..	4 200 km	2 300 km	150 km
Bedarf	13 000 km	13 200 km	1 800 km

Von diesen 15 000 Kilometern vier- und mehrspuriger Straßen sind bereits 2500 Kilometer als zwei beziehungsweise vierspurige Straßen vorhanden. Der Bedarf bezieht sich in diesem Falle auf die Erweiterung zum vollen Querschnitt.

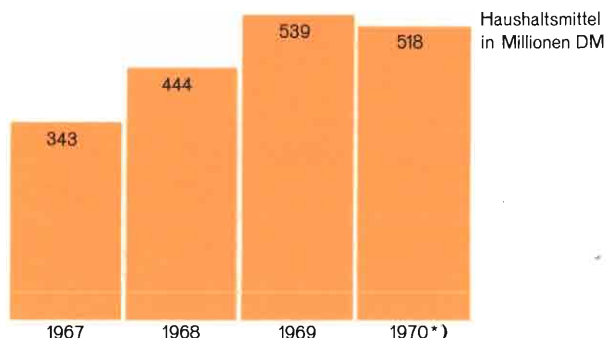
Der Bedarfsplan läßt offen, in welchem Zeitraum er erfüllt werden soll.

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

23. Die Bundesregierung hat sich im Verkehrspolitischen Programm besonders auch zu der Aufgabe bekannt, ihren Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu leisten. Das Mehraufkommen aus der Mineralölsteuererhöhung vom 1. Januar 1967 (3 Pfennig/Liter) steht für den Ausbau des Gemeindestraßennetzes und den öffentlichen Personennahverkehr zweckgebunden zur Verfügung.

Im kommunalen Straßenbau werden mit bisher 60 Prozent des zweckgebundenen Aufkommens insbesondere gefördert: innerörtliche Hauptverkehrsstraßen, verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz sowie — zur Aufschließung ländlicher Räume — zwischenörtliche Straßen in Bundesausbaugebieten und im Zonenrandgebiet. Außerdem wird mit diesen Mitteln auch der Ausbau von Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahn-Strecken gefördert. Insgesamt wur-

den für den kommunalen Straßenbau folgende Bundeszuwendungen gewährt:

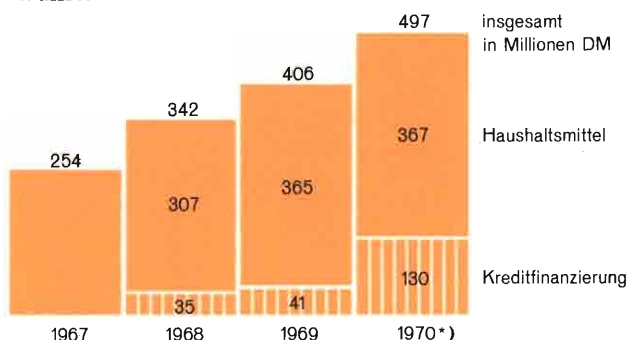


*) Voraussichtlicher Betrag nach Abzug eines aus konjunkturellen Gründen vorläufig gesperrten Betrages von 100 Millionen DM

Die Mittel werden auf die Länder nach einem Schlüssel verteilt, der sich an der Kraftfahrzeugdichte orientiert.

24. Für den öffentlichen Personennahverkehr sind bisher 40 Prozent des zweckgebundenen Aufkommens bestimmt. Hierzu gehören in erster Linie die schienengebundenen Verkehrsmittel, wie U-Bahnen, S-Bahnen und Stadtbahnen (Straßenbahnen auf besonderen Bahnkörpern). Da dieser Anteil in den letzten Jahren zur Bedarfsdeckung nicht ausreichte, wurden die verfügbaren Mittel durch Kreditermächtigungen aufgestockt. Der Bund trägt für solche Kredite den Kapitaldienst aus dem künftigen Mineralölsteuermehraufkommen.

Insgesamt wurden folgende Bundeszuwendungen für öffentliche Personennahverkehrs-Vorhaben gewährt:



*) voraussichtliche Beträge

Über 95 Prozent der vorgenannten Mittel sind in Großvorhaben mit einem Bundesanteil von über 2,5 Millionen DM geflossen. Gefördert wurden vor allem der Bau von U- und Stadtbahnen in Berlin, Bielefeld, Bonn, Bremen, Dortmund, Duisburg, Essen, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Ludwigshafen, Mannheim, München, Nürnberg und Stuttgart sowie von S-Bahnen der Deutschen Bundesbahn in den Räumen Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Ludwigshafen, München, Ruhrgebiet und Stuttgart. Bei den kleineren und mittleren Vorhaben handelt es sich vor allem um den Bau von zentralen Omnibusbahnhöfen und von besonderen Bahnkörpern für Straßenbahnen.

Wegekosten

25. Die Bundesregierung hat es im Verkehrspolitischen Programm als besonders dringlich bezeichnet, die Verkehrsträger zur Deckung der ihnen zuzurechnenden Wegekosten gleichmäßig heranzuziehen. Im Bundesverkehrsministerium wurde daher eine unabhängige Arbeitsgruppe eingesetzt, die — auch einem Wunsche des Deutschen Bundestages folgend — den Auftrag erhielt, die Wegekosten der binnenländischen Verkehrswege nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu berechnen und sie, aufgeteilt nach Fahrzeugkategorien, den Einnahmen aus Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer gegenüberzustellen. Die Arbeitsgruppe hat die Ergebnisse ihrer schwierigen und in dieser umfassenden Form erstmalig durchgeführten Untersuchung in dem „Bericht über die Kosten der Wege des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“ zusammengestellt. Die Untersuchung wurde als Diskussionsgrundlage in Heft 34 der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr veröffentlicht.

Die zahlreichen schwierigen Probleme bei der Ermittlung und Zurechnung der Wegekosten einerseits sowie die unterschiedliche Interessenlage der von der Lösung der Wegekostenfrage Betroffenen andererseits werden sowohl aus dem Bericht selbst als auch aus den inzwischen vorgelegten Stellungnahmen dazu deutlich. Die Arbeitsgruppe hat sich bei der Ausarbeitung des Berichts mit den Auffassungen der Sachverständigen der Verkehrsträger auseinandergesetzt und ihre wesentlichen abweichenden Stellungnahmen in den Bericht übernommen. Die Diskussion über den Bericht ist noch in vollem Gange.

Straßenverkehrssicherheit

26. Auf der Grundlage des Verkehrspolitischen Programms wurden zahlreiche Verordnungen erlassen, die erhöhte Sicherheit und verbesserten Verkehrsfluß im Straßenverkehr zum Ziele haben.

Hierzu gehört insbesondere auch eine im Jahre 1969 erstmals mit Erfolg praktizierte Regelung, durch die der Schwerlastverkehr während der Sommerferienwochenenden von allen Bundesautobahnen und bestimmten Bundesstraßen ferngehalten wurde. Diese Maßnahme begünstigt den Ferienreiseverkehr. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß der Verkehr auf diese Weise flüssig gehalten werden konnte. Auf die Verkehrssicherheit hat sich die Maßnahme günstig ausgewirkt. Im Jahre 1970 wurde das Fahrverbot für schwere Lastkraftwagen wegen des weiterhin angestiegenen Verkehrs auf neun Wochenenden ausgedehnt.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1971 ist für alle neu in den Verkehr kommenden Lastkraftwagen grundsätzlich eine von 6 auf 8 PS je Tonne zulässigem Gesamtgewicht erhöhte Mindestmotorleistung vorgeschrieben. Diese Maßnahme soll dazu beitragen, den Verkehr zu beschleunigen und die jedem Autofahrer bekannten Lastwagenketten vor allem an Steigungen zu entflechten.

Eine weitere Verordnung regelt die Sicherung haltender oder liegengeliebener Fahrzeuge. Ab 1. Juli 1970 sind Warndreiecke mitzuführen. Neue Fahrzeuge müssen ab 1. Januar 1971 mit einer Warnblinkanlage ausgerüstet sein.

Im Jahre 1968 wurden Verordnungen erlassen, die den Anteil von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoff in den Abgasen der Neufahrzeuge begrenzen. Diese Maßnahme soll der Luftverschmutzung Einhalt gebieten.

Das Verkehrsstrafrecht wurde entkriminalisiert und auf Ordnungswidrigkeitenrecht umgestellt.

Im Jahre 1969 wurde der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. gegründet. In ihm sind über 200 Verbände, Organisationen, Firmen und Behörden zusammengeschlossen. Er hat die Aufgabe, die Verkehrssicherheit gemeinsam mit allen Beteiligten zu fördern. Die Bundesregierung unterstützt die Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrats durch aktive Mitarbeit im Vorstand und in den Ausschüssen ebenso wie durch erhebliche finanzielle Zuwendungen.

III. Verkehrspolitisches Programm der Bundesregierung und Gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften

27. Die verkehrspolitischen Initiativen der Bundesregierung haben zu einer schnelleren Gangart bei der Verwirklichung der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften geführt. Das Gegenteil gelegentlich geäußerter Befürchtungen, ein verkehrspolitischer Alleingang der Bundesregierung könne das Programm der Gemeinsamen Verkehrspolitik blockieren, ist eingetreten: Das Programm hat wesentlich dazu beigetragen, daß der Rat der Europäischen Gemeinschaften eine Reihe verkehrspolitisch bedeutsamer Regelungen verabschiedet hat. Dabei ist weitgehend der deutschen Forderung entsprochen worden, daß eine stärkere Heranführung des Verkehrsmarktes an den Wettbewerb von deutlichen Fortschritten auf dem Gebiet der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen begleitet sein muß. Im einzelnen handelt es sich um die folgenden Regelungen:

28. Der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen dienen zwei grundlegende Gemeinschaftsverordnungen

- über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind, und
- über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

Die erste Verordnung beschränkt die Zulässigkeit gemeinwirtschaftlicher Lasten bei den unter diese Regelung fallenden Verkehrsunternehmen auf solche Fälle, die im öffentlichen Interesse unvermeidbar sind. Im übrigen begründet sie einen Ausgleichsanspruch des betroffenen Verkehrsunternehmens, soweit es durch tarifliche oder betriebliche Auflagen im allgemeinen Interesse wirtschaftliche Nachteile erleidet.

Die zweite Regelung verpflichtet den Staat zum Ausgleich von Sonderlasten, die den Eisenbahnen im Rahmen der allgemeinen Wirtschafts- und Sozialpolitik auferlegt sind und die für andere private Verkehrsunternehmen nicht oder nicht in gleichem Umfang bestehen (zum Beispiel: Renten, Ruhegehälter, Familienzulagen).

In beiden Fällen soll die kaufmännische Verantwortung des Unternehmens und seiner Leitung gestärkt werden. Bei Überprüfung der jeweiligen wirtschaftlichen Erfolge oder Mißerfolge kann sich das Unternehmen nicht mehr auf „ungeklärte“ Konten oder nicht abgedeckte „öffentliche Dienste“ berufen.

29. Die Verordnung über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs bestimmt, inwieweit künftig im nationalen Bereich noch Beihilfen zur Koordinierung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern gewährt werden dürfen. Die ungehinderte Fortführung des Investitionshilfeprogramms der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs bis zum Jahre 1972 konnte sichergestellt werden.

30. Die Richtlinie über die beschränkte abgabenfreie Einfuhr von Treibstoff in den Tanks von Kraftfahrzeugen mindert bestehende Wettbewerbsverzerrungen, die sich im grenzüberschreitenden Verkehr aus der unterschiedlichen Höhe der Mineralölsteuer in den Staaten der Europäischen Gemeinschaften ergeben.

31. Die Verordnung über bestimmte Sozialvorschriften im Straßenverkehr vereinheitlicht die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Zusammensetzung und das Mindestalter des Fahrpersonals. Sie erhöht die Straßenverkehrssicherheit und harmonisiert wesentliche Kostengrundlagen und damit Wettbewerbsbedingungen; daneben verbessert sie einige Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal im gewerblichen Straßenverkehr.

Die Verordnung über die Einführung eines mechanischen Kontrollgeräts für Fahrzeuge im gewerblichen Kraftverkehr wird es ab 1975 ermöglichen, die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals objektiv zu erfassen und damit die Einhaltung der Regelungen zu überwachen.

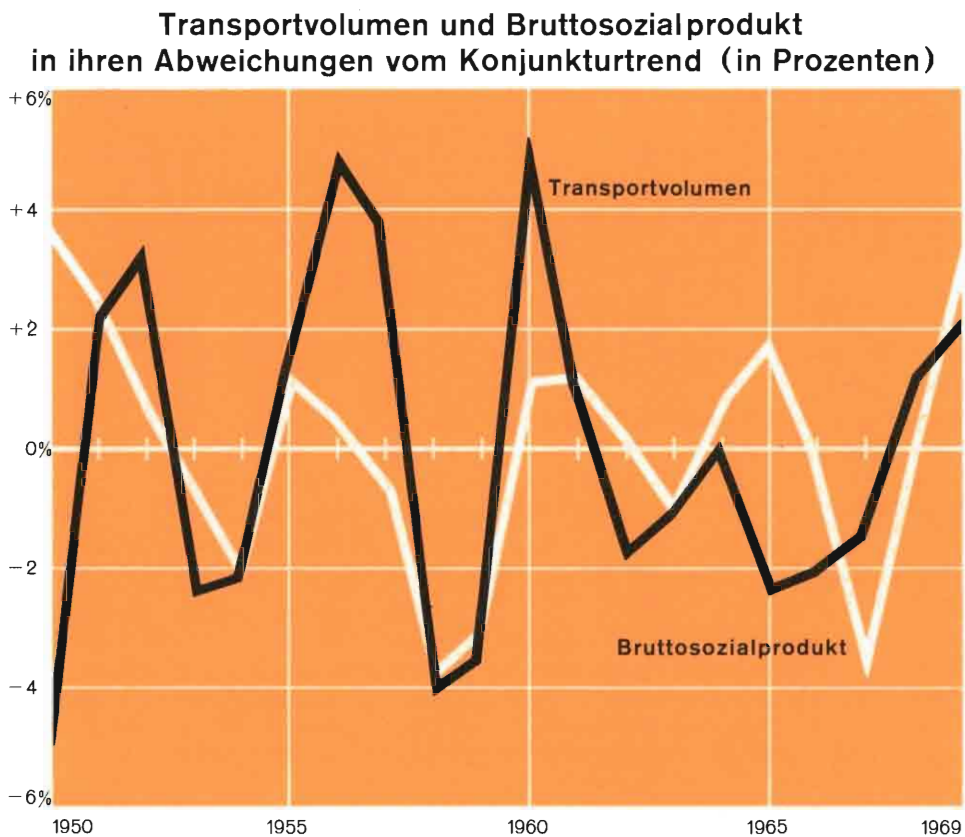
32. Die Verordnung über Wettbewerbsregeln im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr fördert durch Freistellung vom Kartellverbot leistungssteigernde technische und wirtschaftliche Kooperationsformen und trägt damit zur Strukturbereinigung bei.

33. Die Verordnungen über ein Gemeinschaftskontingent und ein Margentarifsystem regeln den Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten: Fahrzeuge mit einer Gemeinschaftsgenehmigung benötigen für diese Verkehre keine besondere Zulassung mehr. Die Marge von 23 Prozent und das Recht zum Abschluß von Sondervereinbarungen gestatten einen weitgehenden Preiswettbewerb im grenzüberschreitenden Verkehr.

IV. Gegenwärtige Situation im deutschen Verkehr

34. Die derzeitige Lage der deutschen Verkehrswirtschaft wird vor allem im Bereich des Güterverkehrs stark beeinflusst von der seit über zwei Jahren anhaltenden Phase einer wirtschaftlichen Hochkonjunktur. Sie hat im Bereich der Industrie zu teilweise erheblichen Lieferfristen geführt. Desgleichen

traten beachtliche Personalengpässe auf. Die Hochkonjunktur stellte die Verkehrswirtschaft vor besonders schwierige Probleme, da das Transportaufkommen von Konjunkturschwankungen stärker als der Durchschnitt der Gesamtwirtschaft betroffen wird.



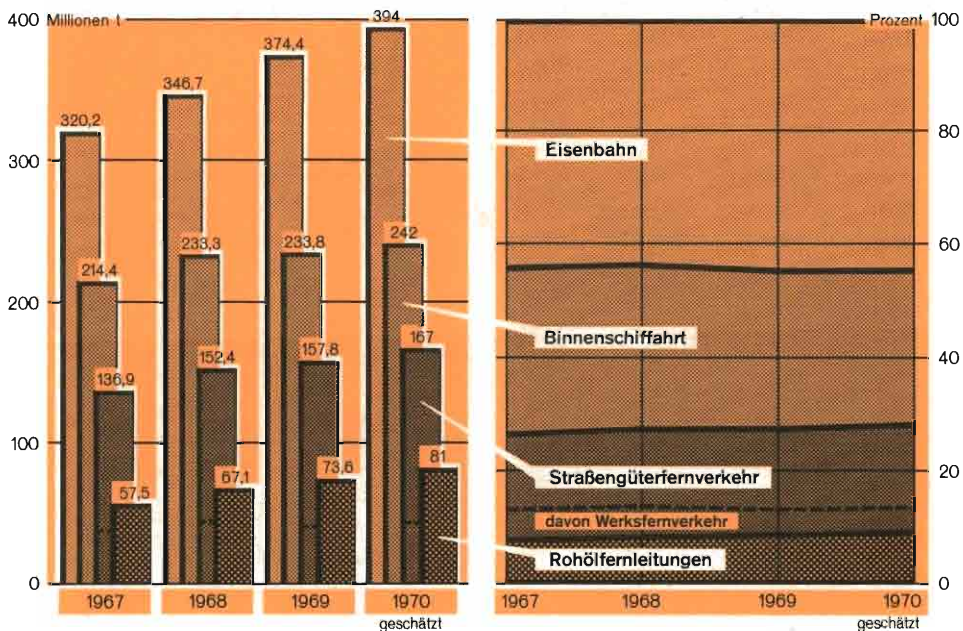
Bis zu einem gewissen Grade ist es den Verkehrsunternehmen möglich, ihre Kapazitäten dem Nachfrageboom anzupassen; sie auf den konjunkturellen Spitzenbedarf auszurichten, ist den Verkehrsunternehmen aus eigenwirtschaftlichen Gründen aber nicht zuzumuten und wäre außerdem gesamtwirtschaftlich wegen der damit verbundenen hohen Kapitalbindung nicht vertretbar.

Insgesamt haben sich im Güterverkehr die Transportmengen kräftig erhöht. An dieser Entwicklung waren die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich beteiligt.

Im Straßengüterfernverkehr haben die Länder zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Einzelfalle zusätzliche Notgenehmigungen erteilt. Der Bundesminister für Verkehr hat unter Berücksichtigung dieser Situation im Juli 1970 das Genehmigungskontingent im gewerblichen Güterfernverkehr um rund 1500 Konzessionen aufgestockt.

36. Als Folge der Hochkonjunktur macht sich in der Verkehrswirtschaft ebenso wie in anderen Wirtschaftszweigen eine zunehmende Personalverknappung bemerkbar. Das gilt vor allem für gewisse technische Berufe. Vielfach konnten daher vorhandene Transportkapazitäten nicht völlig ausgeschöpft, zusätzliche Kapazitäten nicht bereitgestellt werden.

Güterverkehrsaufkommen in der Bundesrepublik nach Verkehrszweigen



35. Der konjunkturbedingte Verkehrsanstieg brachte den Unternehmen aller Verkehrszweige volle Auslastung ihrer Kapazitäten; allerdings stellte er sie auch vor die schwierige Aufgabe, die wachsende Nachfrage zur Zufriedenheit der verladenden Wirtschaft zu bewältigen. Dies ist nicht immer in vollem Umfange gelungen. Vor allem bei den Eisenbahnen traten zeitweilig Engpässe auf, die aus der zunehmenden Überlastung der vorhandenen Anlagen und einer akuten Wagenknappheit resultierten. In gemeinsamem Bemühen aller Beteiligten konnten die aufgetretenen Schwierigkeiten bisher ohne nennenswerte Nachteile für die Wirtschaft überwunden werden.

Die Verkehrswirtschaft hat trotz konjunkturbedingter Engpässe und der damit verbundenen erheblichen Kostensteigerungen einen wesentlichen Beitrag zur Preisstabilität leisten müssen. So blieben

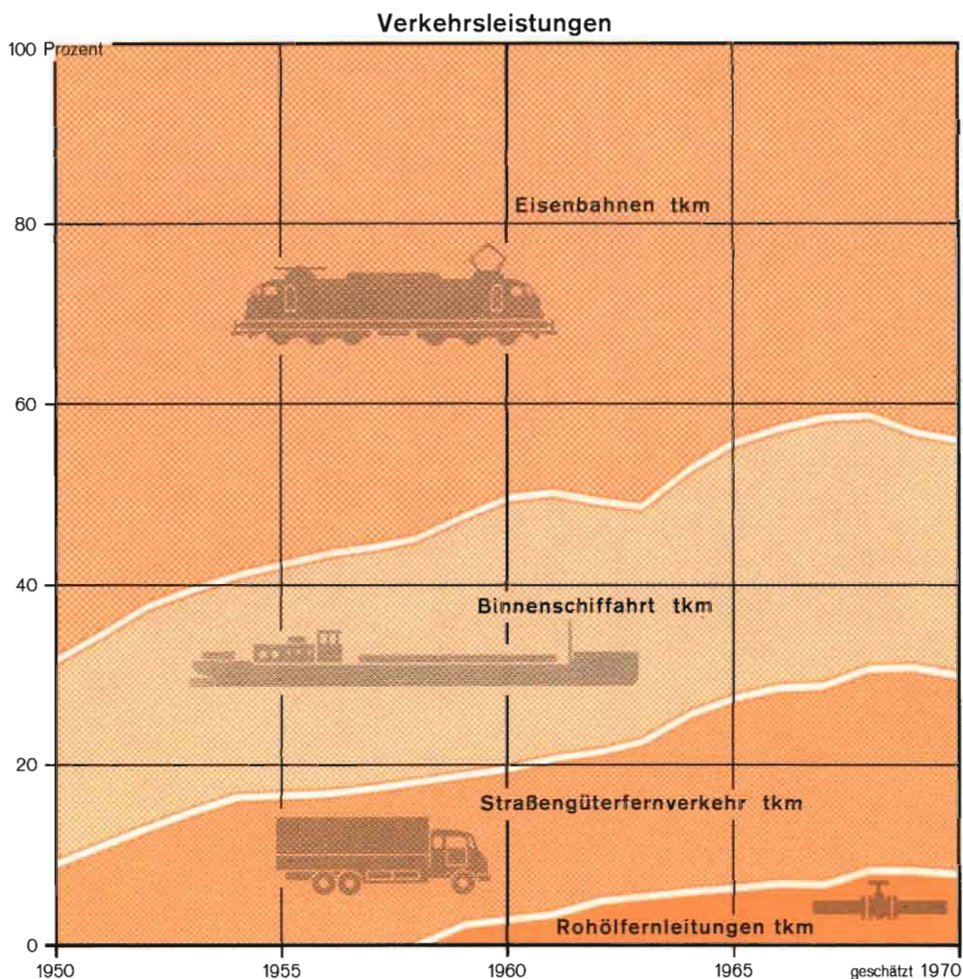
zum Beispiel die Tarife im Personenverkehr der Eisenbahnen unverändert. Im Güterverkehr sind die Tarifierhebungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt geblieben.

37. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundesfernstraßen, war von Preissteige-

rungen betroffen. Dabei lag der Kostenanstieg im Tiefbau niedriger als im Hochbau.

Im ersten Halbjahr 1970 hat der Bestand an Kraftfahrzeugen mit rund 817 500 Einheiten außerordentlich stark zugenommen. Dies hat in Verdichtungsräumen und auf stark befahrenen Bundesstraßen die Verkehrsbedingungen erkennbar verschlechtert.

Anteil der Hauptverkehrsträger im Binnenverkehr



ZWEITER ABSCHNITT

Leitbild, Zielsetzung und Ausgangsdaten für den Verkehr der siebziger Jahre

38. Die Bundesregierung wird den mit dem Verkehrspolitischen Programm beschrittenen Weg weitergehen. Sie wird in Fortführung der Grundgedanken des Programms weitere Maßnahmen ergreifen, die der Bedeutung des Verkehrs als eines wichtigen Elements für die künftige Entwicklung unserer Gesellschaft Rechnung tragen.

In ihrer Regierungserklärung hat die Bundesregierung der wirtschaftlichen und sozialen Infrastruktur — und hier insbesondere auch dem Verkehrswesen — einen besonderen Rang eingeräumt. Das spiegelt sich auch in den Ansätzen der mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 1971 bis 1974 für das Verkehrswesen wider:

1971	1972	1973	1974
in Millionen DM			
11 599,5	12 146,5	12 607,5	13 122,5

Der Verkehrshaushalt liegt damit in allen Jahren des neuen Planungszeitraums um 1,0 bis 1,5 Milliarden DM, das heißt um jeweils 10 bis 15 Prozent, über den Ansätzen des vorhergehenden Finanzplanes. — Die Steigerungsrate des Verkehrshaushalts für 1971 liegt

mit 14,1 Prozent über dem durchschnittlichen Wachstum des Bundeshaushalts.

Die Verkehrsausgaben machen in 1971 rund 11,5 Prozent der Gesamtausgaben des Bundeshaushalts aus. Der Verkehrshaushalt ist mit 40 Prozent aller Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen des Bundes der größte Investitionshaushalt.

Die Bundesregierung ist sich des Zielkonflikts bewußt, der zwischen einer konjunkturgerechten Finanzpolitik und einer wachstumsorientierten Verkehrspolitik auftreten kann. Aufgrund des Gesetzes zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft obliegt der öffentlichen Hand einerseits die Verpflichtung, ihre wirtschafts- und finanzpolitischen Maßnahmen an den jeweiligen Erfordernissen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts zu orientieren. Andererseits zählt der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu einer der wichtigsten Maßnahmen für ein befriedigendes Wirtschaftswachstum. Eine langanhaltende Drosselung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur würde beträchtliche Schäden für die gesamtwirtschaftliche Produktivität zur Folge haben. Dieser Zielkonflikt kann daher nur aus der jeweiligen Gesamtsituation heraus unter sorgfältiger Abwägung der miteinander konkurrierenden wirtschafts- und verkehrspolitischen Ziele entschieden werden.

I. Zielsetzungen der Verkehrspolitik

Gesellschaftspolitisches Leitbild

39. Moderne Verkehrspolitik ist zugleich auch in einem besonderen Sinne immer Gesellschaftspolitik. Es wäre zwar faszinierend, ein ausschließlich auf höchste technische Perfektion ausgerichtetes Verkehrssystem zu planen, zu entwickeln und in die Tat umzusetzen — an derartigen Möglichkeiten besteht in der Verkehrstechnik kein Mangel. Dies wäre aber sicherlich nicht der beste Beitrag, den das Verkehrswesen für die Gestaltung unserer Lebensverhältnisse leisten könnte. Vielmehr muß die Verwirklichung technischer Möglichkeiten auch im Verkehr auf die Erwartungen von Gesellschaft, Staat und Wirtschaft ausgerichtet werden.

— Die moderne Gesellschaft erwartet die Entwicklung eines Verkehrssystems, das die Existenzbedingungen des einzelnen wahren hilft und ihm dabei eine freie und eigenverantwortliche Selbstbestimmung ermöglicht.

— Der Staat bedarf zur vollen Entfaltung seiner Funktionsfähigkeit und notwendigen Integrationswirkung eines Verkehrswesens, das nach gleichen Grundsätzen geordnet ist, sein gesamtes Staatsgebiet erschließt und den raumstrukturellen Bedürfnissen gerecht wird.

— Für die Wirtschaft ist ein leistungsfähiges und dynamisches Verkehrswesen notwendige Voraussetzung für Produktivitätssteigerung, technischen Fortschritt und Produktionswachstum.

— Gemeinsam müssen Gesellschaft, Staat und Wirtschaft die vom Verkehrswesen ausgehende Gefährdung unserer Umwelt rechtzeitig erkennen und beseitigen oder zumindest auf ein erträgliches Maß verringern.

40. Moderne Verkehrsmittel sind nicht nur für die räumliche Enge innerhalb staatlicher Grenzen geschaffen; sie drängen danach, solche Grenzen zu überschreiten. Der Personenverkehr ist die Grundlage des internationalen Geschäftsreise- und des Touristikverkehrs. Der Güterverkehr ist notwendige Voraussetzung für die internationale Arbeitsteilung und die immer enger werdenden Wirtschafts- und Handelsverflechtungen. Der Verkehr dient daher auch in besonderem Maße einer sich verstärkenden internationalen Zusammenarbeit. Eine wirtschafts- und gesellschaftspolitisch wirksame Verkehrspolitik kann sich deshalb auch nicht auf den nationalen Rahmen beschränken. Sie muß vielmehr eingebettet werden in größere geographische Zusammenhänge im europäischen und im weltweiten Bereich.

Verkehrspolitische Hauptaufgaben

41. Ziel einer modernen, zukunftsbezogenen, in sich geschlossenen Verkehrspolitik ist eine Verkehrsbedienung, die den Belangen sowohl der Verkehrsnutzer als auch der Verkehrsträger mit den gegebenen Mitteln in möglichst optimaler Weise Rechnung trägt.

Das bedeutet im einzelnen:

- (1) Das Verkehrswegenetz muß im Rahmen der vorgegebenen Möglichkeiten und Erfordernisse ausgebaut werden.

Die Aufstellung des neuen Ausbauplans für die Jahre 1971 bis 1985 unterstreicht den Willen der Bundesregierung, auch weiterhin das Bundesfernstraßennetz zügig auszubauen. Der Plan ist kein starres Programm, sondern muß flexibel sich wandelnden Anforderungen angepaßt werden. Gleichzeitig wird ein Programm entworfen, das die Verkehrswege aller Verkehrsträger aufeinander abstimmt.

- (2) Im Personenverkehr ist durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Trägern des öffentlichen Verkehrs eine Verkehrsbedienung anzustreben, die den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung entspricht.

Im Fernverkehr muß die Tätigkeit der Eisenbahn und die des binnenländischen Luftverkehrs aufeinander abgestimmt werden. In den Verdichtungsräumen und anderen großen Städten sind die öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu fördern. Ihre Attraktivität und Leistungsfähigkeit muß durch ein gut abgestimmtes, geschlossenes Verkehrsnetz, einen dichten Fahrplan, Pünktlichkeit, Komfort und nach Bedarf durch Verkehrsverbund gesteigert werden. Dem Autofahrer muß vor Augen geführt werden, daß die knappen Verkehrsflächen in den Städten besser durch öffentliche Verkehrsmittel als durch private Personenkraftwagen genutzt werden können.

- (3) Im Güterverkehr muß eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung angestrebt werden, die mehr von den Kräften des Marktes gesteuert wird.

Die Bundesregierung bejaht auch im Verkehr den Wettbewerb. Wettbewerb ist jedoch kein Selbstzweck. So ist der Preiswettbewerb in erster Linie danach zu beurteilen, ob und in welchem Maße er zu einer gesamtwirtschaftlich vernünftigen Aufgabenteilung beiträgt. Sind in einem Verkehrswesen die Wettbewerbsbedingungen verzerrt, müssen die Ver-

zerrungen beseitigt werden. Mit zunehmender Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger gilt auch hier die Regel: So viel Freiheit wie möglich, so viel Beschränkung wie vom Interesse der Allgemeinheit her nötig.

- (4) Die Kooperation der Verkehrsunternehmen vor allem im kombinierten Verkehr muß gefördert werden.

Die arteigenen Vorteile der Verkehrsträger können durch eine auf die jeweiligen Leistungsvorteile abgestimmte Aufgabenteilung besser hervortreten. Eine gesamtwirtschaftlich kostengünstigere Transportleistung läßt sich in vielen Fällen durch ein Verbinden oder Hintereinanderschalten von Leistungen verschiedener Verkehrsmittel eher erreichen, als dadurch, daß ein Verkehrsträger die Gesamtleistung allein erbringt.

- (5) Die Verkehrssicherheit insbesondere im Straßenverkehr muß durch technische, gesetzgeberische, administrative und erzieherische Maßnahmen verbessert werden.

Der Unfalltod ist eines der größten Risiken unseres technischen Fortschritts. Die Zerstörung menschlichen Lebens, menschlicher Gesundheit und wirtschaftlicher Werte, insbesondere im Straßenverkehr, ist der bedeutendste negative Faktor in einer Gewinn- und Verlustrechnung unseres Verkehrssystems. Parlament, Regierung und — im weitesten Sinne — alle am Kraftverkehr Beteiligten müssen ihre Bemühungen darauf konzentrieren, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen und die Zahl der Unfälle zu senken. Eine Rund-um-Verteidigung gegen Unfall und Unfalltod gehört zu den vordringlichsten Aufgaben.

II. Künftige Entwicklungstendenzen der Nachfrage nach Güter- und Personenverkehrsleistungen bis zum Jahre 1980

42. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen sich an langfristig zu erwartenden strukturellen Entwicklungstendenzen der Verkehrsnachfrage ausrichten. Dies gilt in zweierlei Hinsicht: für die Auswahl der zur Verfügung stehenden verkehrspolitischen Aktionsmittel und für die Erfolgskontrolle bereits vollzogener verkehrspolitischer Maßnahmen.

Eine Vorausschätzung der Verkehrsnachfrage über einen Zeitraum von zehn Jahren ist mit Schwierigkeiten und damit auch Fehlermöglichkeiten verbunden. Ihr Ergebnis ist unter Beachtung der gesetzten Annahmen zu sehen und zu werten.

Die folgenden Prognosen des Güter- und Personenverkehrs sind eingebettet in die langfristigen Überlegungen des Bundesministers für Wirtschaft zur allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland.

Das für die Verkehrsentwicklung relevante gesamt- und branchenwirtschaftliche Wachstum

43. Das Wirtschaftswachstum wird, gemessen am realen Bruttosozialprodukt,

für den Zeitraum 1971 bis 1975 auf 4,5 Prozent und für den Zeitraum 1976 bis 1980 auf 5 Prozent jährlich geschätzt.

Bei nur leicht steigender Erwerbstätigenzahl wird somit das gesamte wirtschaftliche Wachstum fast ausschließlich vom Produktivitätsfortschritt in der Wirtschaft getragen.

Der vor allem für die Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen wichtige private Verbrauch wird bis 1975 langsamer zunehmen als das Sozialprodukt. Der über die lebensnotwendigen Ausgaben (zum Beispiel: Nahrungsmittel, Kleidung, Wohnung) hinaus frei verfügbare Geldbetrag des einzelnen wird erheblich ansteigen.

44. Von den für die Güterverkehrsnachfrage wichtigen branchenwirtschaftlichen Entwicklungstendenzen ist vor allem folgendes hervorzuheben:

- (1) Der Primärenergiebedarf der westdeutschen Wirtschaft wird in Zukunft schwächer wachsen als das Bruttosozialprodukt. Die Steinkohlenförderung für den Energiebedarf wird entsprechend der Verbrauchsentwicklung auf lange Sicht weiterhin an Bedeutung verlieren. Der Mineralölverbrauch wird hingegen expandieren. Im Jahre 1973 ist deshalb mit einem Kohlenanteil von 34 Prozent (1969: 41 Prozent) und mit einem Mineralölanteil von 55 Prozent (1969: 51 Prozent) zu rechnen. Das Wachstumstempo des Mineralölverbrauchs wird von der Mitte der siebziger Jahre an aber durch die zunehmende Konkurrenz des Erdgases und der Kernenergie beeinflußt werden.
- (2) Der Stahlverbrauch dürfte langsamer wachsen als die gesamte Industrieerzeugung. Dies wird sich auch auf die Einsatzstoffe der Eisen- und Stahlindustrie, insbesondere den Erzverbrauch, auswirken.
- (3) Die gesamten Bauinvestitionen werden im Prognosezeitraum etwa zwischen vier und fünf Pro-

zent pro Jahr zunehmen. Zwischen den verschiedenen Bausparten bestehen erhebliche Wachstumsunterschiede, die sich transportwirtschaftlich stark auswirken. Der expansivste Bereich dürfte in den siebziger Jahren der öffentliche Bau sein; der Verkehrsbau wird hierzu beachtlich beitragen.

Entwicklungstendenzen des Güterverkehrs bis 1980

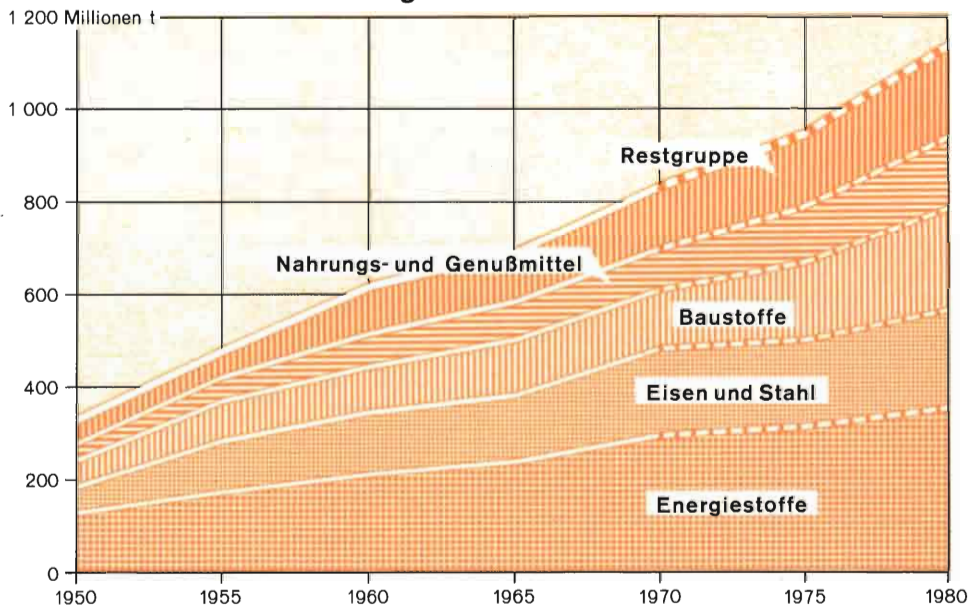
45. Unter dem Einfluß der strukturellen Wandlungen in der Wirtschaft wird die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen der binnenländischen Verkehrs-

träger Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Straßengüterfernverkehr und der Transport in Rohrfernleitungen langsamer wachsen als das reale Bruttosozialprodukt. Dazu werden auch Verschiebungen der Bezugs- und Absatzverflechtungen der westdeutschen Wirtschaft — hervorgerufen durch die wirtschaftliche Integration Westeuropas — beitragen.

Der Güternahverkehr wird in enger Anlehnung an das Wachstum der allgemeinen wirtschaftlichen Produktionstätigkeit, vor allem der Bauindustrie, zunehmen.

Die künftige Entwicklung des Güterverkehrs in den wichtigsten Güterbereichen zeigt folgendes Schaubild:

Bisherige und künftige Entwicklung des Güterverkehrs in wichtigen Güterbereichen



46. Die Prognose der Verkehrsteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger ist eine Vorausschätzung des verkehrspolitischen Status quo. Die mit dem Verkehrspolitischen Programm eingeleiteten Maßnahmen sind jedoch berücksichtigt. Darüber hinaus wurde angenommen:

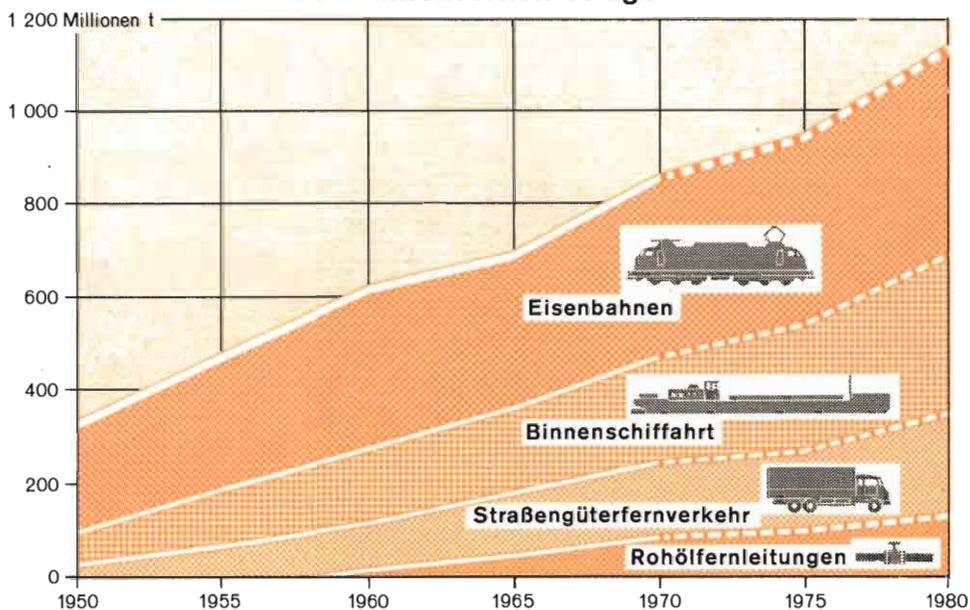
- (1) Frachtpreisrelationen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern werden sich nicht entscheidend ändern.
- (2) Infolge der Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs wird eine Nettoverschiebung von Transporten von

der Straße zur Schiene in Höhe von maximal 20 Millionen Tonnen unterstellt.

- (3) Zeitliche und örtliche Fahrverbote für den Lastkraftwagenverkehr wirken sich auf die Jahrestransportmengen im Straßengüterfernverkehr nicht wesentlich aus.
- (4) Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird den derzeitigen Planungen entsprechend fortgesetzt.

Auf der Grundlage vorstehender Annahmen ergibt sich eine Verkehrsteilung nach dem folgenden Schaubild:

Bisherige und künftige Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenverkehrsträger



Danach wird sich der Güterverkehr der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt, des Straßengüterfernverkehrs und der Rohrfernleitungen von rund 820 Millionen Tonnen im Jahre 1969 voraussichtlich auf etwa 1130 Millionen Tonnen im Jahr 1980 ausweiten; das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von knapp $3\frac{1}{2}$ Prozent. Der relative Verkehrsanteil der Eisenbahnen wird von rund 45 Prozent im Jahre 1969 auf rund 39 Prozent im Jahre 1980 zurückgehen. Die Binnenschifffahrt wird 1980 mit knapp 30 Prozent (1969: 27 Prozent), der Straßengüterfernverkehr mit 19 Prozent (1969: 19 Prozent) am Gesamtverkehr beteiligt sein. Das stärkste Wachstum wird im Prognosezeitraum der Rohrfernleitungsverkehr aufweisen; sein Anteil wird auf rund 12 Prozent im Jahre 1980 zunehmen.

Entwicklung des Personenverkehrs bis 1980

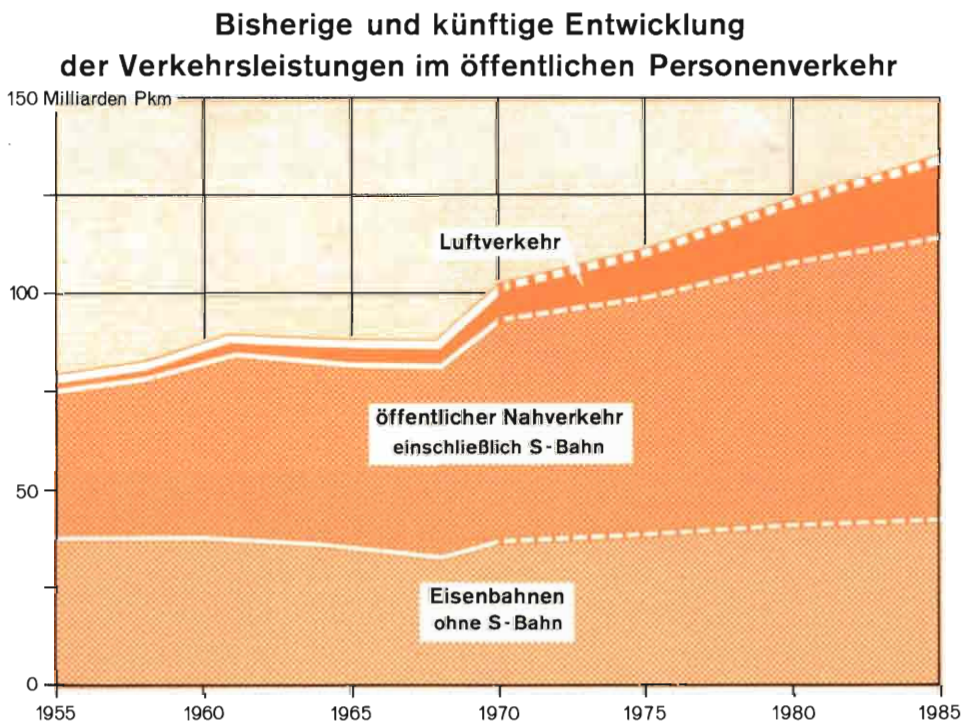
47. Im Personenverkehr sind folgende Entwicklungstendenzen zu erwarten:

(1) Im Projektionszeitraum bis 1980 wird sich das Wachstum der Gesamtnachfrage nach Personenverkehrsleistungen abschwächen. Dies hängt fast ausschließlich mit der nachlassenden Zunahme des gesamten Individualverkehrs mit Personenkraftfahrzeugen zusammen, der gegen-

wärtig rund 80 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht. Seine stärksten Wachstumskräfte werden zukünftig vor allem vom Urlaubs- und Erholungsverkehr sowie vom Wochenendverkehr ausgehen. So wird erwartet, daß im Jahre 1980 etwa 60 Prozent der Bevölkerung mindestens eine Urlaubsreise unternehmen werden. Der Wochenendverkehr, der heute schon ein Vielfaches des Urlaubsverkehrs ausmacht, wird ebenfalls überproportional wachsen.

(2) Die sich abschwächende Wachstumsrate des Gesamtverkehrs und des Individualverkehrs wird die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs beeinflussen. Seine Leistungen werden im Prognosezeitraum wieder zunehmen, da die Hinwendung zum öffentlichen Verkehr — vor allem im Berufsverkehr — im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme neuer öffentlicher Massenverkehrsmittel (S- und U-Bahn) in Großstädten zu sehen ist. Innerhalb des öffentlichen Verkehrs wird der Luftverkehr in Zukunft weiterhin die Wachstumsspitze einnehmen, wenn auch seine Wachstumsrate erheblich zurückgehen wird. Der Verkehr mit Kraftomnibussen im Nahverkehr wird in Zukunft im Zusammenhang mit dem Ersatz von Schienenverkehrsmitteln durch Omnibusse voraussichtlich stärker zunehmen als der Schienenverkehr.

Die Entwicklungsrichtung des zukünftigen Personenverkehrs zeigt folgendes Schaubild:



III. Verkehrsforschung

48. Verkehrspolitik ist ohne Verkehrsforschung nicht denkbar. Verkehrsbehörden sind zunehmend auf Forschungsergebnisse als Erkenntnisgrundlagen und Entscheidungshilfen angewiesen, wenn sie die immer komplizierter werdenden Verkehrsprobleme der Zukunft in ihrem Zusammenhang mit den sozialen, wirtschaftlichen und technischen Faktoren bewerten sowie die Vor- und Nachteile alternativer Systeme abwägen wollen.

Die bisher betriebene Verkehrsforschung — so erfolgreich sie auch war — orientierte sich zu sehr am Einzelfall und ließ oft eine Einbettung in größere Zusammenhänge vermissen. Ebenso, wie aber das Verkehrswesen nur als Ganzes verstanden und eine Verkehrspolitik nur nach einheitlichen Grundsätzen für alle Verkehrswege konzipiert werden kann, muß auch die Verkehrsforschung mehr als bisher größere Teilbereiche abdecken und der Dynamik des Verkehrs und seiner Zusammenhänge folgen. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium unterstützt wirkungsvoll diese Bemühungen.

Folgende Schwerpunkte der Verkehrsforschung haben sich herausgebildet:

Forschung im Zusammenhang mit der Bundesverkehrswegeplanung

49. Für dieses Programm sind erforderlich: Wirtschafts- und Strukturdaten, Daten über die Verkehrsmengen, Netzdaten, technische Daten sowie Kostendaten sowohl für die Vergangenheit als auch für die Zukunft. Vergeben sind zum Beispiel Untersuchungen über die Verkehrsnachfrage, über Kostenstrukturen im Verkehr, über gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsinvestitionen und über technisch-ökonomische Systemvergleiche der verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsbedienung als Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Forschung Stadtverkehr

50. Die Bundesregierung trägt auch durch die Vergabe geeigneter Forschungs- und Untersuchungsaufträge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bei. Die hierfür zur Verfügung stehenden Mittel wurden ab 1970 beträchtlich erhöht.

Bisher wurden etwa 100 Forschungsaufträge erteilt. Hierfür sind Mittel in Höhe von etwa 4,6 Millionen DM bereitgestellt worden. Die Forschungsvorhaben umfassen insbesondere: Planungsmethodik und Planung (Städtebau, Landesplanung, Raumordnung,

Gesamt- und Einzelverkehrsplanung sowie Rechtsfragen), technische Untersuchungen (Bau- und Fahrzeugtechnik sowie Verkehrs- und Betriebstechnik), ökonomische Untersuchungen (Nachfrage, Angebot, Investitionen und Finanzierung) sowie soziologische, medizinische und Spezialuntersuchungen (zum Beispiel Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung). Ein großer Teil der eingeleiteten Untersuchungen betrifft den öffentlichen Personennahverkehr.

Kurzfassungen der Forschungsergebnisse werden seit kurzem in einer Schriftenreihe „Mitteilungen über Forschungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ veröffentlicht, die der Bundesminister für Verkehr herausgibt.

Forschung kombinierter Verkehr

51. Im Rahmen des Programms der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs stehen auch Mittel für verkehrswirtschaftliche Untersuchungen und für Forschungs- und Entwicklungsarbeiten über neue verbesserte Verkehrstechniken zur Verfügung.

Auf wirtschaftlichem Gebiet sollen insbesondere Entscheidungshilfen für Investitionsmaßnahmen entwickelt und Möglichkeiten für eine optimale Betriebsführung aufgezeigt werden. Dazu werden unter anderem Marktanalysen durchgeführt und Fragen der Kybernetik und Dokumentation untersucht.

Auf verkehrstechnischem Gebiet stehen Untersuchungen über einheitliche Fahrzeuge, Behälter und Umschlaganlagen im Vordergrund, soweit sie für den reibungslosen Ablauf der Transportkette notwendig sind.

Unfallursachenforschung

52. Die in der Bundesrepublik bislang zersplitterte Unfallursachenforschung auf dem Gebiete des Straßenverkehrs wird aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1969 neu ausgerichtet werden. Hierzu wird die Bundesanstalt für Straßenwesen zur zentralen deutschen Stelle für die Unfallursachenforschung in diesem Bereich ausgebaut. Ihre Aufgabe wird es sein, die Unfallursachenforschung zu koordinieren, ergänzende Forschungsaufträge zu erteilen, anderweitig nicht durchgeführte Forschungsarbeiten selbst zu übernehmen, Forschungsergebnisse auszuwerten und konkrete Vorschläge für die Unfallverhütung in diesem Bereich zu machen. Auch das Kraftfahrt-Bundesamt wird im Rahmen seiner Zuständigkeit zu dieser Forschungsarbeit herangezogen werden.

Eine Planungsgruppe mit den erforderlichen Fachleuten für Straßenbau, Verkehrstechnik, Kraftfahrzeugtechnik, Medizin, Psychologie, Verkehrsrecht und Organisation wird dem Bundesminister für Verkehr Vorschläge für die Neuordnung der Unfallursachenforschung im Straßenverkehr vorlegen. Sie hat ihre Arbeit im Oktober 1970 aufgenommen.

Verkehrs- und bautechnische Forschung

53. Das Hauptgewicht liegt hier bei der Straßenbau- und der Wasserbautechnik. Die Bundesanstalt für Straßenwesen sowie die Bundesanstalt für Wasserbau sind maßgeblich an der Ausarbeitung des Forschungsprogramms mitbeteiligt. Beide Institute nehmen in der Forschungs- und Versuchsarbeit auf ihren Gebieten eine zentrale Stellung ein.

Meeresforschung

54. Das Deutsche Hydrographische Institut wird im Rahmen der von der Bundesregierung beschlossenen Verstärkung der Meeresforschung seine Forschungsaufgaben weiter ausdehnen müssen. Dabei werden die Untersuchungen über Vermischungsvorgänge im Meer und über radioaktive und sonstige schädliche Beimengungen (Industrieabfälle) von unmittelbarer Bedeutung für die von der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) für das Jahr 1973 vorbereitete Konferenz für ein Übereinkommen zur Verhütung und Kontrolle der Verschmutzung der See durch Industrieabfälle sein.

Die endgültige Konzeption für den Bau und die Ausrüstung des ersten deutschen Ozeanstützpunkt-, Wetter- und Forschungsschiffes, das im Frühjahr 1973 in das nordatlantische Ozeanstützpunkt- und Wetterschiffssystem eingebracht werden soll, wird bis Ende 1970 fertiggestellt sein. Dieses Schiff wird

das Forschungspotential der Bundesrepublik im Nordatlantik wesentlich erhöhen.

Internationale Zusammenarbeit

55. Eine enge internationale Zusammenarbeit in der Verkehrsforschung ist eine von allen Beteiligten immer wieder geforderte Notwendigkeit. Universitäten, Technische Hochschulen, private und staatliche Forschungsinstitute verfügen über erprobte Organisationssysteme für den Austausch von wissenschaftlichen Informationen und Forschungsergebnissen. Neu ist jedoch, daß sich internationale Organisationen, deren Betätigungsschwerpunkt nicht auf dem Forschungsgebiet liegt, in letzter Zeit zunehmend auch mit Verkehrsforschung befassen. So hat die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) ihre Forschungstätigkeit und -förderung auf Bereiche wie zum Beispiel den städtischen Nahverkehr, Tunnelbau, Stadtverkehrslärm sowie neue technologische Entwicklungen von Verkehrsmitteln ausgedehnt.

Das gleiche gilt für die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), deren Ausschuß für Wirtschaftsforschung international aktuelle Themen behandelt. In Symposien, Seminaren und Round-Table-Gesprächen werden Kontakte mit Verkehrswissenschaftlern und Praktikern gepflegt.

56. Auf bilateralem Gebiet hat sich aufgrund einer Absprache zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem amerikanischen Verkehrsminister eine enge Zusammenarbeit mit den USA im Bereich der verkehrswissenschaftlichen Forschung und Entwicklung angebahnt. Ein reger Erfahrungsaustausch vermittelte bereits jeder Seite wertvolle Informationen. Im Interesse einer rationellen und kostensparenden Arbeit sollen zunächst bestimmte Projekte gemeinsam in Angriff genommen werden. Eine ähnliche Zusammenarbeit bahnt sich mit Japan an.

DRITTER ABSCHNITT

Probleme und Maßnahmen

I. Eisenbahnen

57. Die mit dem Verkehrspolitischen Programm eingeleiteten Maßnahmen haben zusammen mit der wirtschaftlichen Entwicklung dazu geführt, daß bei der Deutschen Bundesbahn die früher brachliegenden Kapazitäten heute voll genutzt, ja sogar überbeschäftigt sind. Bei voller Ausnutzung der Eisenbahnkapazitäten ist aber auch die Möglichkeit eingeschränkt, durch entsprechende Mehrerträge weitere unabweisbare und vor allem personalbedingte Aufwandssteigerungen aufzufangen. Die Produktivität im Personalbereich ist zwar in den vergangenen zwei Jahren um über 20 Prozent angestiegen. Immerhin beträgt aber der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten über 70 Prozent. Lineare Lohn- und Gehaltssteigerungen von einem Prozent bedeuten für die Deutsche Bundesbahn einen jährlichen Mehraufwand von nahezu 100 Millionen DM.

Die Deutsche Bundesbahn hat sich zugunsten der Verkehrsnutzer in ihrer Preispolitik maßvoll verhalten. In den letzten vier Jahren sind die Tarife im Personenverkehr unverändert geblieben. Lediglich im Güterverkehr wurden beginnend mit dem 1. Mai 1970 die Tarife geringfügig erhöht. Die dargestellte Kostenentwicklung zeigt jedoch: ohne entsprechende künftige preispolitische Korrekturen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr ist zu befürchten, daß sich das Wirtschaftsergebnis der Deutschen Bundesbahn erneut verschlechtern wird. Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist die Situation ähnlich.

Unser Verkehr ist ohne Eisenbahn nicht denkbar. Wirtschaft und Bevölkerung der Bundesrepublik bedürfen ihrer auch künftig, um mit einem in jeder Lage leistungsfähigen Verkehrsmittel ihre Versorgung sicherstellen zu können.

Dieser unbestrittenen Erkenntnis entspricht die zwingende verkehrspolitische Notwendigkeit, die

Bundesbahn der Gegenwart umzugestalten zur Eisenbahn der Zukunft. Dabei muß insbesondere geprüft werden, inwieweit unter Berücksichtigung unserer Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur eine Eisenbahn als Wirtschaftsunternehmen kostendeckend arbeiten kann und inwieweit sie Mittel der Daseinsvorsorge sein muß.

Deutsche Bundesbahn (DB)

58. Eines der hervorstechendsten Merkmale im Verkehr ist eine sehr langfristige Bindung des eingesetzten Kapitals. Das gilt für die Eisenbahnen in hohem Maße. Insbesondere wegen der gleichzeitigen langfristigen Kapitalbindung und Personalkostenintensität, die den Eisenbahnbetrieb kennzeichnet, ist eine zukunftsorientierte Unternehmenskonzeption zwingend notwendig.

Die für die Entwicklung der Deutschen Bundesbahn bestimmenden verkehrspolitischen Leitlinien müssen dabei mit den übrigen politischen Zielvorstellungen des Bundes übereinstimmen und die Aufgaben für eine in den Gesamtverkehr integrierte Bundesbahn konkret erkennen lassen. Sie sind gleichzeitig Prämissen für die langfristige Unternehmensplanung. Wegen der Rückwirkungen, die sich aus der Unternehmensentwicklung auf die Verkehrsordnung, die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen, die Haushalts- und Finanzpolitik ergeben können, dient wiederum eine langfristige Unternehmensprojektion als Anhaltspunkt für die verkehrspolitischen Entscheidungen des Bundes.

Für diese Aufgabe hat der Bundesminister für Verkehr Ende 1969 eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Die Gruppe hat inzwischen ein erstes Modell erarbeitet, das zur Zeit anhand einer auf das Jahr 1980 proj-

zierten Unternehmensrechnung der Deutschen Bundesbahn auf seine Wirksamkeit geprüft wird.

Das Jahr 1980 wurde als Bezugsjahr gewählt, weil für den Zeitraum bis dahin die technische Entwicklung noch überschaubar ist. Außerdem sind die vorhandenen Prognosen der Entwicklung des Sozialprodukts, der Verkehrsnachfrage, der Personenkraftwagenbestände und so weiter auf 1980 bezogen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden eine wertvolle Hilfe für die zu erarbeitende langfristige wirkende Konzeption für die Deutsche Bundesbahn mit einer Reihe von verkehrspolitischen Maßnahmen und entsprechenden organisatorischen, strukturellen und finanziellen Vorstellungen des Unternehmens selbst sein. Hauptpunkte der Untersuchung sind

- (1) Auswirkung einer Liberalisierung des Verkehrswesens auf die Deutsche Bundesbahn,
- (2) die Infrastruktur der Deutschen Bundesbahn innerhalb eines integrierten Bundesverkehrswegeprogramms,
- (3) Zusammenarbeit der Deutschen Bundesbahn mit anderen Verkehrsträgern,
- (4) das Verhältnis der Deutschen Bundesbahn zum Bund,
- (5) die Organisationsform des Unternehmens und die Stellung seiner Bediensteten.

Übernahme der Schulden durch den Bund

59. Der Bundeskanzler hat sich in seiner Regierungserklärung vom 28. Oktober 1969 dafür ausgesprochen, die durch den Wiederaufbau nach dem Krieg bei der Deutschen Bundesbahn entstandene Schuldenlast auf den Bund zu übernehmen.

Dadurch will die Bundesregierung im Rahmen der mehrjährigen Finanzplanung des Bundes

- (1) die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Bundesbahn entlasten und die Liquidität des Unternehmens verbessern,
- (2) die Deutsche Bundesbahn vom Umschuldungsrisiko befreien und
- (3) die Möglichkeit für die Deutsche Bundesbahn verbessern, Kapital für Neuinvestitionen zur Rationalisierung und Verbesserung ihres Leistungsbildes aufzunehmen.

Die Schuldübernahme wird eine einmalige Operation sein, die eine kapitalbezogene Bereinigung des Eigentümerverhältnisses Bund/Bundesbahn zum Ziele hat.

Die Bereinigung der Kapitalstruktur wird das Wettbewerbsverhältnis der drei binnenländischen Verkehrsträger nicht nachteilig beeinträchtigen. In den Unternehmensbereichen, die im Wettbewerb mit anderen Verkehrsunternehmen stehen, wird die Deutsche Bundesbahn auch weiterhin die Verzinsung des eingesetzten Kapitals in ihren Kalkulationen berücksichtigen. Untersuchungen im Bundesverkehrsministerium haben ergeben, daß es verkehrspolitisch und betriebswirtschaftlich vertretbar ist, den Kapitaldienst für Fremdverbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn in Höhe von 10,5 Milliarden DM (Gesamtverschuldung am 31. Dezember 1969: 12,5

Milliarden DM) auf den Bund als Eigentümer zu übernehmen. Eine solche Abnahme von Schulden in der genannten Größenordnung würde bewirken, daß das gesamte Sachanlagevermögen der Deutschen Bundesbahn in Höhe von 30,4 Milliarden DM mit Eigenkapital gedeckt wäre und die Erfolgsrechnung des Unternehmens um jährlich etwa 700 Millionen DM entlastet würde. Dies wird finanzpolitisch und haushaltsmäßig noch geprüft.

Weitere Verbesserung des Leistungsangebots

60. Im Personenverkehr läßt die Deutsche Bundesbahn mit Beginn des Winterfahrplans 1971/72 auf allen derzeitigen F-Zugstrecken einen dichten Intercity-Verkehr anlaufen, mit dem zunächst 29 Groß- und 2 Mittelstädte durch komfortable Züge 1. Klasse verbunden werden. Diese besonders schnellen Züge (Reisegeschwindigkeit 120 bis 140 km/h), die die bedeutendsten Handels- und Wirtschaftszentren achtmal am Tage im Abstand von zwei Stunden direkt anfahren, bilden das sogenannte Intercity-A-Netz mit den Linien:

- (1) Hamburg – Bremen – Münster – Dortmund – Essen – Köln – Mainz – Mannheim – Stuttgart – München
- (2) Hannover – Dortmund – Wuppertal – Köln – Wiesbaden – Frankfurt – Würzburg – München
- (3) Hamburg – Hannover – Fulda – Frankfurt – Mannheim – Basel
- (4) Bremen – Hannover – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München.

Ein ergänzendes Intercity-B-Netz mit Wagen 1. und 2. Klasse wird weiteren 42 Städten dreimal täglich Schnellverbindungen mit allen Großstadtbereichen in der Bundesrepublik bieten.

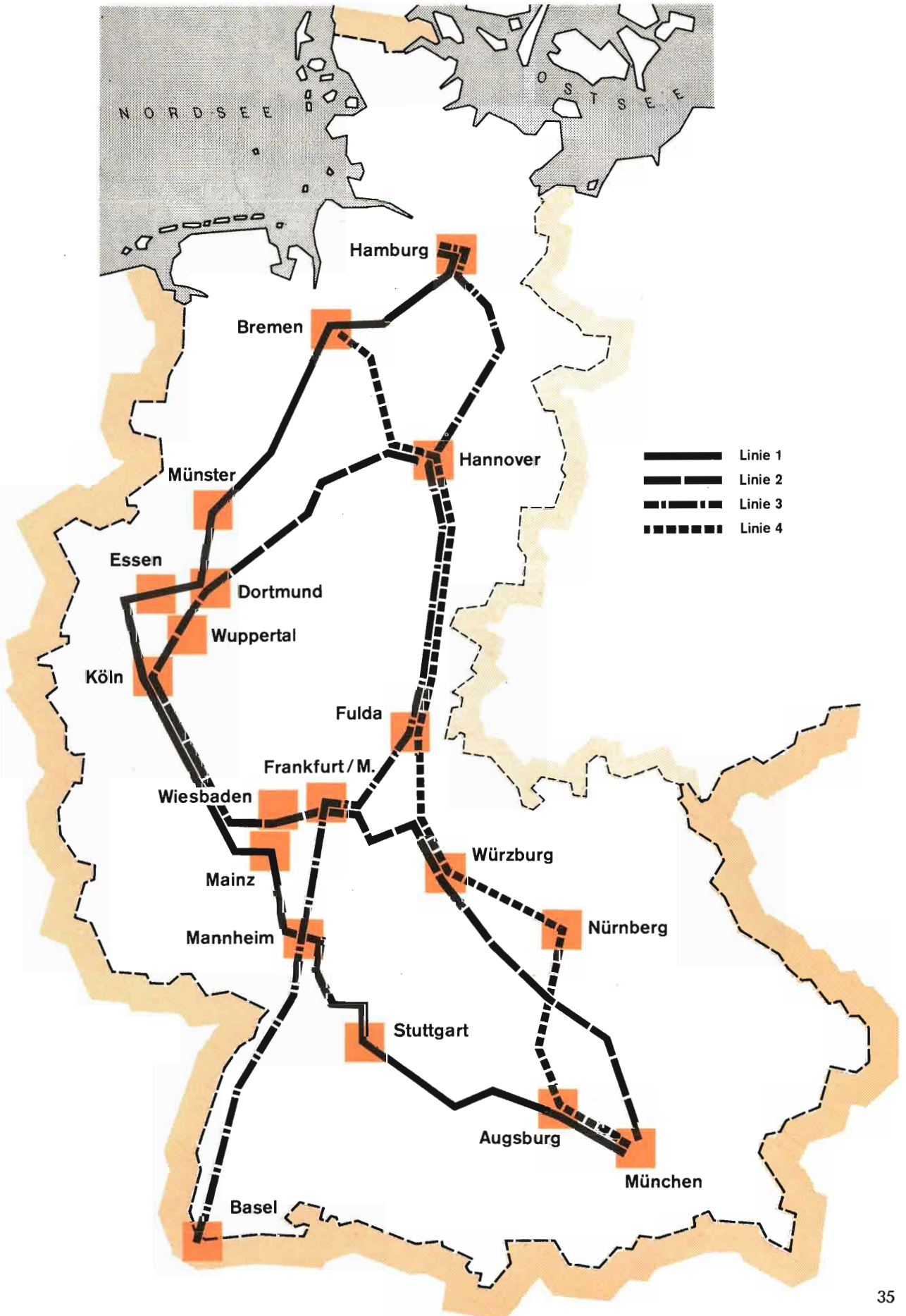
Auf diese Weise sollen

- (1) der Schienenpersonenfernverkehr noch besser als bisher bedient,
- (2) der Wettbewerb (vor allem mit dem Individualverkehr) im Mittelstreckenbereich aufgenommen und
- (3) der deutlich erkennbare Trend zur 1. Wagenklasse aufgefangen und dadurch zusätzliche Kapazitäten in den doppelklassigen Zügen freigegeben werden.

Die erhöhten Reisegeschwindigkeiten machen es erforderlich, stärkere Triebfahrzeuge und neuartige, komfortable Reisezugwagen zu entwickeln. Zur Zeit werden die ersten Einheiten schwerer elektrischer Lokomotiven der Baureihe 103 ausgeliefert; dies wird die Reisegeschwindigkeiten wesentlich anheben. Neu entwickelt werden eine Diesellokomotive für den Schnellverkehr mit zusätzlichem Gasturbinen-Antrieb sowie ein elektrischer Schnelltriebzug für den Intercity-Verkehr.

In diesem Zusammenhang werden auch die Ergebnisse eines Gutachtens zu berücksichtigen sein, das die Bundesregierung in Auftrag gegeben hat, um Hinweise zu erhalten, welche Investitionen für den Schienenpersonenverkehr und für den Luftverkehr innerhalb der Bundesrepublik nach Nutzen-Kosten-Gesichtspunkten den Vorzug verdienen.

Geplantes Intercity-Netz A



61. Die Deutsche Bundesbahn wird auch in Zukunft versuchen, durch gezielte attraktive Sonderangebote, zum Beispiel für ältere Mitbürger, ihre Reisezüge in den verkehrsschwächeren Zeiten besser auszulasten.

62. Auch im Bereich der Verdichtungsräume wird die Deutsche Bundesbahn ihr Angebot verbessern und damit den innerstädtischen Verkehr weiter entlasten. Dem sollen besonders die Einrichtung und der weitere Ausbau von S-Bahn-Strecken sowie Verkehrs- und Tarifverbünde dienen.

63. Zur Beschleunigung des Güterverkehrs auf der Schiene sollen in den nächsten Jahren die technischen Einrichtungen des rollenden Materials verbessert werden. Die Deutsche Bundesbahn wird wie bisher den Wünschen der verladenden Wirtschaft, moderne Güterwagen bereitzustellen, Rechnung tragen und zum Beispiel Selbstentladewagen für Massengüter sowie gedeckte Güterwagen mit verschiebbaren Dächern und Seitenwänden für die mechanische Be- und Entladung beschaffen. Der Anteil der Spezialwagen wird — gemessen am Gesamtbestand der Güterwagen — bis Ende 1970 rund 30 Prozent erreichen. Das Beschaffungsprogramm für das Jahr 1971, das ausschließlich den Kauf von Spezialwagen vorsieht, wird diesen Anteil auf rund 34 Prozent steigern.

64. Zur Zeit erprobt die Deutsche Bundesbahn in der „Kybernetischen Insel“ in Hannover den Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen für eine weitgehend integrierte Transportsteuerung, die später einmal alle Unternehmenszweige der Deutschen Bundesbahn erfassen soll. Der Einsatz von Prozeßrechnern zur selbsttätigen Steuerung von Stellwerken und zur Lösung von Optimierungsaufgaben steht im Bereich von Saarbrücken und Hannover kurz bevor. Die laufenden Versuche sind erfolgversprechend und eröffnen für den schienengebundenen Verkehr vielfältige Rationalisierungsmöglichkeiten.

65. Die Europäischen Gemeinschaften und die Europäische Konferenz der Verkehrsminister haben im Juni 1970 beschlossen, für ihre Eisenbahnen die automatische Kupplung einzuführen. Die Umstellung wird voraussichtlich im Zeitraum zwischen 1979 und 1981 vorgenommen werden. Die automatische Kupplung wird eine selbsttätige Zugbildung ermöglichen und damit den Rangierdienst beschleunigen und rationalisieren. Außerdem werden die schwierigen Personalprobleme im Rangierdienst erleichtert. An der technischen Entwicklung haben im Rahmen des Internationalen Eisenbahn-Verbandes auch die osteuropäischen Eisenbahnen teilgenommen.

Ausbau des Schienennetzes und der ortsfesten Anlagen

66. Die in den nächsten Jahren zu erwartende weitere Verkehrszunahme macht es erforderlich, rechtzeitig das bestehende Streckennetz durch geeignete Ausbau- und Neubaumaßnahmen zu erweitern und

die Strecken für das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten herzurichten.

Neubau von Fernstrecken

67. Das bestehende schon jetzt stark belastete und zum Teil sogar überlastete Fernstreckennetz reicht für einen verdichteten Verkehr nicht mehr aus. Hinzu kommt, daß vielfach die Trassen des vorhandenen Netzes für Schnellverbindungen mit hohen Reisegeschwindigkeiten nicht geeignet sind. Die Deutsche Bundesbahn erwägt daher unter anderem den Neubau folgender Strecken:

- (1) Raum Hannover/süddeutscher Raum Gemünden (Main)
- (2) Raum Köln/Rhein-Main-Gebiet
- (3) Rhein-Main-Gebiet/Saarland mit Weiterführung nach Frankreich
- (4) Rhein-Neckar-Gebiet Ludwigshafen-Mannheim/Stuttgart.

Diese Neubaumaßnahmen würden gleichzeitig der Entmischung des langsamen und schnellen Verkehrs auf den überlasteten Magistralen dienen.

Ausbau der Hauptmagistralen

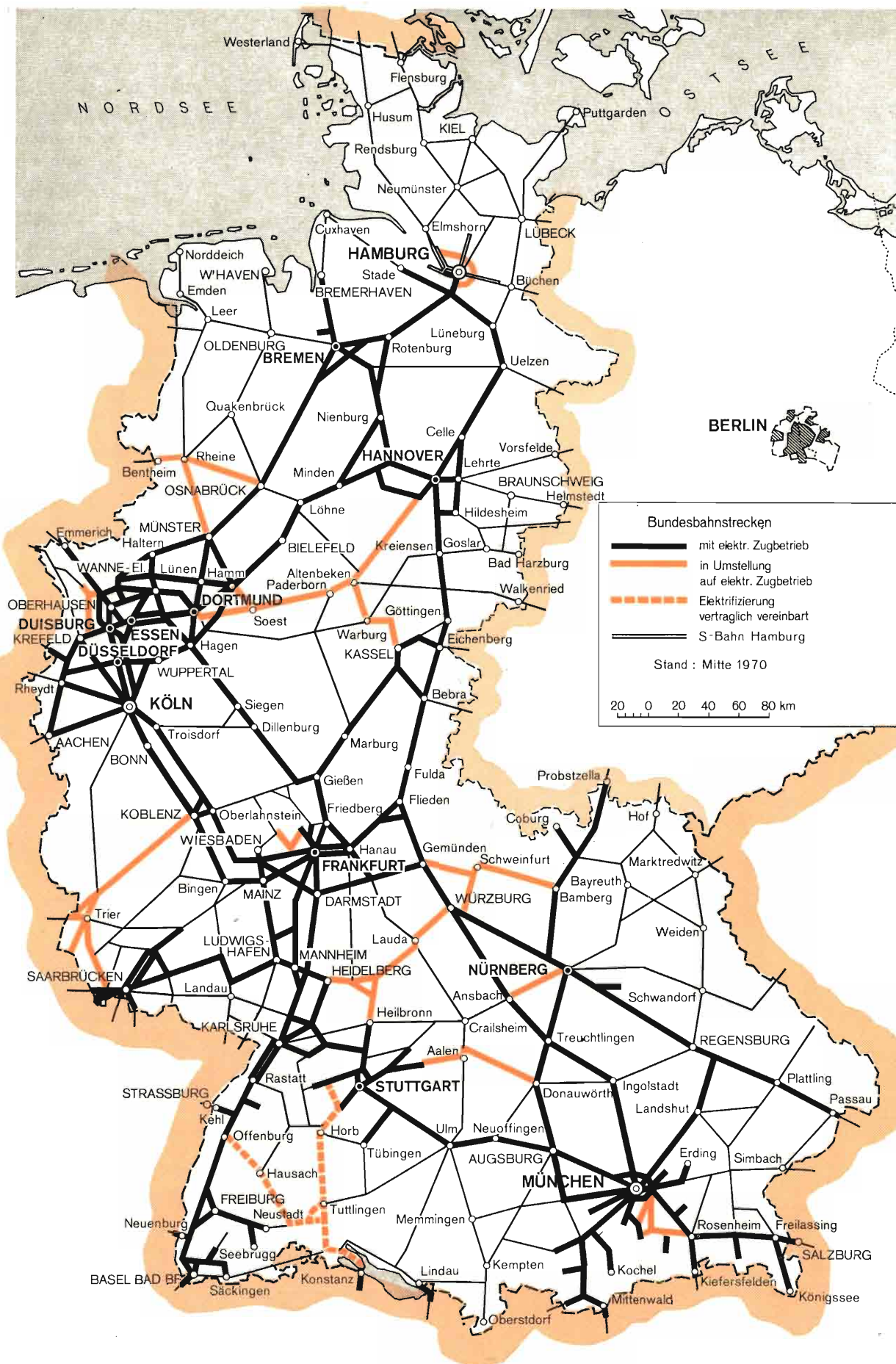
68. Die Überlastung vieler Hauptstrecken einerseits und die sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Züge andererseits erschweren einen reibungslosen Betriebsablauf und schränken die Leistungsfähigkeit der Strecken weiter ein. Es ist daher nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn erforderlich, eine Anzahl von Hauptstrecken insbesondere an bestimmten Engstellen auszubauen. Vordringlich gilt das für die Rheintallinie südlich Rastatt, die zeitweilig unter erheblichen Verkehrsstauungen aus Richtung Schweiz-Italien leidet, sowie für Abschnitte der Nord-Südstrecke. Moderne Signalanlagen (Selbstblock, Selbststellbetrieb und so weiter) werden darüber hinaus die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes steigern.

69. Zur Entmischung des Verkehrs soll der Güterverkehr teilweise auf Nebenstrecken umgeleitet werden, die nach Ansicht der Deutschen Bundesbahn zu diesem Zweck entsprechend ausgebaut und elektrifiziert werden müssen. In erster Linie handelt es sich dabei um die Strecken

- Hannover — Hameln — Altenbeken — Warburg — Kassel,
- Gemünden/Main — Waigolshausen — Schweinfurt — Bamberg,
- Heidelberg — Neckargemünd — Jagstfeld — Heilbronn.

70. Bis zum Jahre 1976 beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn, zu den bereits jetzt fast 8200 Kilometern elektrifizierter Strecken weitere 1300 Kilometer auf den elektrischen Zugbetrieb umzustellen. Auf diesem Streckennetz von rund 9500 Kilometern erbringt die Deutsche Bundesbahn dann etwa 80 Prozent ihrer Beförderungsleistungen.

Elektrifizierung im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn



Modernisierung der Bahnhöfe

71. Die großen Reisezugbahnhöfe werden durch Verbesserung der Gleis- und Signalanlagen den Erfordernissen des modernen Schnellverkehrs angepaßt.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rangiersysteme werden die herkömmlichen Rangierbahnhöfe zu einigen Hochleistungsrangierbahnhöfen zusammengefaßt werden. Zunächst sollen die bereits in der Vergangenheit modernisierten Ablaufsysteme automatisiert werden. Die neuen Einrichtungen beschleunigen die Zugbildung und erhöhen vor allem die Sicherheit für das Personal. Langfristig ist der Ausbau folgender wichtiger Güterzugbildungsbahnhöfe vorgesehen: Aachen-West, Basel, Maschen, München-Nord, Nürnberg und Saarbrücken.

Neu- und Ausbau der Stammgleise und Gleisanschlüsse

72. Der für die Deutsche Bundesbahn wirtschaftlichste Verkehr ist die Beförderung von Gleisanschluß zu Gleisanschluß. Er entspricht dem Haus-Haus-Verkehr des Kraftwagens. Es ist daher erforderlich und zweckmäßig, daß durch die Neuanlage und Erweiterung von Stammgleisen Industriegelände unmittelbar für den Schienenverkehr erschlossen und durch den Bau oder Ausbau privater Gleisanschlüsse dieser Verkehr weiter gefördert wird. Auch die Ministerkonferenz für Raumordnung hat in ihrer Entschliebung vom 21. November 1968 den Ausbau von Gleisanschlüssen dringend empfohlen. Die Deutsche Bundesbahn wird diese Arbeiten vor allem im Rahmen des Programms der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs zügig und nachdrücklich fortführen. Die Gebietskörperschaften sollten dieser Notwendigkeit in ihren Bauleitplänen Rechnung tragen.

Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen

73. Von 1966 bis 1970 hat die Deutsche Bundesbahn mit rund 300 Millionen DM 1 800 Bahnübergänge beseitigt und die Sicherheit von weiteren 900 Übergängen durch den Einbau von Blinklichtanlagen verbessert. Trotz dieser Anstrengungen in den letzten Jahren bestehen im Bereich der Deutschen Bundesbahn noch rund 12 500 Bahnübergänge, die öffentliche Straßen mit allgemeinem Kraftfahrzeugverkehr kreuzen. Davon entfallen rund 1 200 auf Bundesstraßen, 2 400 auf Landesstraßen und 8 900 auf sonstige Straßen. Die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs könnte verbessert und die entstehenden erheblichen gesamtwirtschaftlichen Kosten könnten verringert werden, wenn weitere Bahnübergänge durch Straßenüberführungen oder -unterführungen ersetzt würden.

In den kommenden fünf Jahren sollen im Rahmen des neuen Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen mit einem Gesamtkostenaufwand von weit über einer Milliarde DM rund 400 dieser Bahnübergänge beseitigt werden. Bis 1985 werden von Bund, Ländern und Gemeinden rund vier Milliarden DM für diesen Zweck aufgewandt werden.

Vordringlich werden in den nächsten Jahren schienengleiche Bahnübergänge beseitigt, die erfahrungsgemäß den Straßenverkehr erheblich behindern und gefährden.

74. Die vorgesehene Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes wird den Ablauf des notwendigen Verwaltungsverfahrens erleichtern. Vor allem wird die Kostendrittung zwischen den Baulastträgern und dem Staat dahingehend modifiziert, daß das letzte Drittel vom Bund voll übernommen wird, wenn ein Schienenweg der Deutschen Bundesbahn beteiligt ist.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)

75. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ergänzen mit rund 4 200 Kilometern Streckenlänge das Netz der Deutschen Bundesbahn, indem sie die abseits der Hauptstrecken gelegenen Gebiete erschließen. Rund 75 Prozent der von ihnen beförderten Güter gehen in das Netz der Deutschen Bundesbahn über oder kommen von dort; ähnlich liegen die Verhältnisse im Personenverkehr. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen arbeiten daher mit der Deutschen Bundesbahn vor allem im Verkehrsdienst und auf dem Tarifgebiet eng zusammen. Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wird durch folgende Zahlen gekennzeichnet: Im Jahre 1969 beförderten sie auf der Schiene rund 75 Millionen Tonnen Güter und rund 70 Millionen Personen.

Somit erfüllen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine für die Gesamtwirtschaft und vor allem für den Flächenverkehr wichtige Funktion. Ihre wirtschaftliche Lage steht dazu in einem krassen Mißverhältnis.

Für gemeinwirtschaftliche und betriebsfremde Belastungen wird ihnen bisher kein angemessener Ausgleich gewährt, so daß sie ihre Anlagen und die Betriebsführung nicht in dem notwendigen Umfang modernisieren und rationalisieren können.

Trotzdem ist es ihnen gelungen, das im Eisenbahnverkehr eingesetzte Personal um rund 30 Prozent zu reduzieren. Darüber hinaus konnten sie zugunsten einer wirtschaftlich erwünschten besseren Flächenbedienung den Betrieb auf rund 1 500 Kilometern Eisenbahnstrecken einstellen und dadurch in den vergangenen zehn Jahren Kosten einsparen. Der Personenverkehr dieser Strecken wird heute mit Omnibussen, der Güterverkehr mit Lastkraftwagen durchgeführt. Der Betrieb bei der Mehrzahl der Bahnen kann trotz allem nur mit Hilfe von Zuschüssen und Darlehen der aufsichtsführenden Länder aufrechterhalten werden.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen erhalten Investitionshilfen aus den Programmen der Bundesregierung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sowie zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs.

Insgesamt erscheint es unabweisbar, daß für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen auch diejenigen anderen öffentlichen Stellen eintreten, die nach dem geltenden Verfassungsrecht zur Obsorge für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen berufen sind. Der Bundesminister für Verkehr hat sich in der Verkehrsministerkonferenz der Länder am 19. Juni 1970 in Kiel nachdrücklich für eine generelle Konsolidierung der wirtschaftlichen Lage der nichtbundeseigenen Eisenbahnen eingesetzt. Dementsprechend werden die Länder prüfen, in welchem Umfang diesen Bahnen unter Berücksichtigung des geltenden Rechts der Europäischen Gemeinschaften ein angemessener Ausgleich für betriebsfremde und gemeinwirtschaftliche Belastungen gewährt werden kann.

Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

76. Die Eisenbahn ist ein besonders sicheres Verkehrsmittel. Das ist nicht zuletzt eine Folge der im Eisenbahnbetrieb besonders strengen Sicherheitsvorschriften.

Fortschritte in der Eisenbahntechnik, vor allem erhöhte Geschwindigkeiten und automatisierte betriebliche Vorgänge machen es jedoch notwendig, die Sicherungseinrichtungen und die Sicherheitsvorschriften den steigenden Anforderungen anzupassen.

(1) Den Eisenbahnen ist nach jüngsten Erfahrungen durch Rechtsverordnung des Bundesministers für Verkehr nunmehr vorgeschrieben, bei der Beförderung gefährlicher Güter eine neue Bezeichnung der Wagen einzuführen, ausschließlich Wagen mit Rollenachslagern und Funkenschutzblechen zu verwenden und die Anzahl der Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern in den Güterzügen zu beschränken.

- (2) Zur Erhöhung der Betriebssicherheit der Deutschen Bundesbahn werden weiterhin Strecken und Fahrzeuge mit induktiver Zugbeeinflussung (Indusi) ausgestattet. Ende 1970 werden etwa 16 000 Kilometer Strecken (über 85 Prozent der wichtigen Strecken) und rund 6 200 Fahrzeuge mit induktiver Zugbeeinflussung ausgerüstet sein.
- (3) Für Züge, die schneller als 160 km/h fahren, ist ein über die punktförmig wirkende induktive Zugbeeinflussung hinausgehendes System der Linienzugbeeinflussung (LZB) entwickelt worden. Mit diesem System wird unter anderem die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit eines Zuges in Abhängigkeit seines Abstandes vom nächsten Gefahrenpunkt überwacht. Die Signalstellung auf der Strecke wird optisch auf den Führerstand übertragen; ferner ist eine Überwachung der Schranken sichergestellt. Zur Zeit wird die Strecke München – Augsburg – Donauwörth mit diesem System ausgerüstet.
- (4) Drucktastenstellwerke, die im Laufe der nächsten 15 Jahre den größten Teil der mechanischen und elektromechanischen Stellwerke ablösen werden, rationalisieren den Eisenbahnbetrieb erheblich und erhöhen seine Sicherheit weiter.
- (5) Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, in den nächsten fünf bis acht Jahren 6 000 bis 8 000 Schranken signalabhängig zu gestalten, um Unfälle durch offene Schranken zu vermeiden. Sie wird hierfür etwa 25 Millionen DM jährlich aufwenden.
- (6) Weiterhin richtete sie mit einem Aufwand von etwa fünf Millionen DM bisher 50 Heißläufer-Ortungsgeräte ein, die Achsschenkelbrüche an Güterwagen verhüten sollen. Es ist beabsichtigt, die Zahl der Geräte in den nächsten Jahren wesentlich zu erhöhen.
- (7) Zur schnellen Unterrichtung des Zugpersonals über Unregelmäßigkeiten an Zügen oder Mängel am Oberbau wird bei der Deutschen Bundesbahn der Zugbahnfunk entwickelt. Mit dieser Einrichtung können zwischen den örtlichen Betriebsleitstellen und den Triebfahrzeugführern über Funk Gespräche geführt werden.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Änderung des Bundesbahngesetzes in Anpassung an die langfristigen Maßnahmen innerhalb der Deutschen Bundesbahn und im Verhältnis zum Staat
- 2 Bereinigung der Kapitalstruktur der Deutschen Bundesbahn
- 3 Einführung eines Intercity-Schnellverkehrsnetzes zum Fahrplanwechsel Herbst 1971/72
- 4 Ausbau und Erweiterung des Schienennetzes und der ortsfesten Anlagen im Rahmen der Bundesbahn-Investitionspläne
- 5 Beseitigung von rund 400 schienengleichen Bahnübergängen; Novellierung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes

II. Straßenverkehrswirtschaft

77. Der besondere Vorteil des Straßenverkehrs liegt in seiner Tiefenwirkung. Straßen stellen das am weitesten verzweigte Verkehrsnetz dar. Personen und Güter können praktisch im Haus-zu-Haus-Verkehr befördert werden. Diese Eigenschaft, verbunden mit Schnelligkeit und schonender Behandlung des Transportguts, kommt den Bedürfnissen der modernen arbeitsteiligen Wirtschaft entgegen. Sie ist in vielen Fällen sogar mitentscheidend für die Standortwahl eines Industrieunternehmens. Während im Fernverkehr weitgehend die Empfindlichkeit des Transportguts und die Schnelligkeit der Beförderung den Ausschlag für den Straßenverkehr geben, wäre im Nahbereich ein Verteilerverkehr ohne den Lastkraftwagen heute nicht mehr möglich.

Binnenländischer Verkehr

78. Ziel der verkehrspolitischen Vorstellungen der Bundesregierung ist es, auch im Güterkraftverkehr eine an den Prinzipien der Marktwirtschaft orientierte Ordnung des Zugangs zum Markt zu verwirklichen. Dieses Ziel kann jedoch nicht durch einen plötzlichen und gewaltsamen Eingriff in die bestehenden Strukturen des Verkehrsmarktes, sondern muß durch eine Reihe sorgfältig bedachter und ausgewogener Maßnahmen schrittweise erreicht werden. Die Maßnahmen sind in die Gesamtplanung der deutschen und europäischen Verkehrspolitik einzubeziehen und sowohl sachlich wie zeitlich auf die Situation bei den anderen Verkehrsträgern und die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen abzustimmen. Die angestrebte Neuordnung des Straßengüterverkehrs muß sich an diesen Erfordernissen orientieren.

79. Aus diesem Grunde wurde im Bundesverkehrsministerium bereits im Jahre 1969 eine besondere Arbeitsgruppe von Sachverständigen damit beauftragt, Vorschläge für eine den vorstehend geschilderten Zielsetzungen entsprechende Regelung des Güterkraftverkehrs auszuarbeiten. Die Arbeitsgruppe hat mittlerweile ihre Arbeiten abgeschlossen und Modellvorstellungen für eine längerfristig zu verwirklichende Neuordnung des Straßengüterverkehrs entwickelt.

Die Arbeitsgruppe schlägt im wesentlichen folgendes vor:

Im gewerblichen Güterfernverkehr ist das Kontingentierungs- und Konzessionierungssystem durch eine flexiblere Anpassung an die Bedürfnisse des Marktes zu modernisieren.

In einer ersten Stufe sollen

- Tonnage- und Inhabergenehmigungen eingeführt,
- zusätzliche Genehmigungen mit kurzer Gültigkeitsdauer zur Bewältigung von Verkehrsspitzen ermöglicht,
- die Kontingente noch flexibler als bisher an die verkehrswirtschaftliche Entwicklung angepaßt und
- die einzelnen Tarife nur noch in der Form von Mindest-Höchstentgelten allgemein verbindlich festgesetzt werden.

Für eine zweite Stufe regt die Arbeitsgruppe an, im gewerblichen Güterfernverkehr die objektiven Zulassungsvoraussetzungen weiter zu lockern. Allerdings müßten bei einer solchen liberaleren Kapazitätsregelung auch der Ausbauzustand der Straßen wie auch die Rückwirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit berücksichtigt werden. Bei Eintritt in die zweite Stufe ist die Lage bei den übrigen Verkehrsträgern zu berücksichtigen. Außerdem sollte zuvor die Wegekostenfrage geregelt sein.

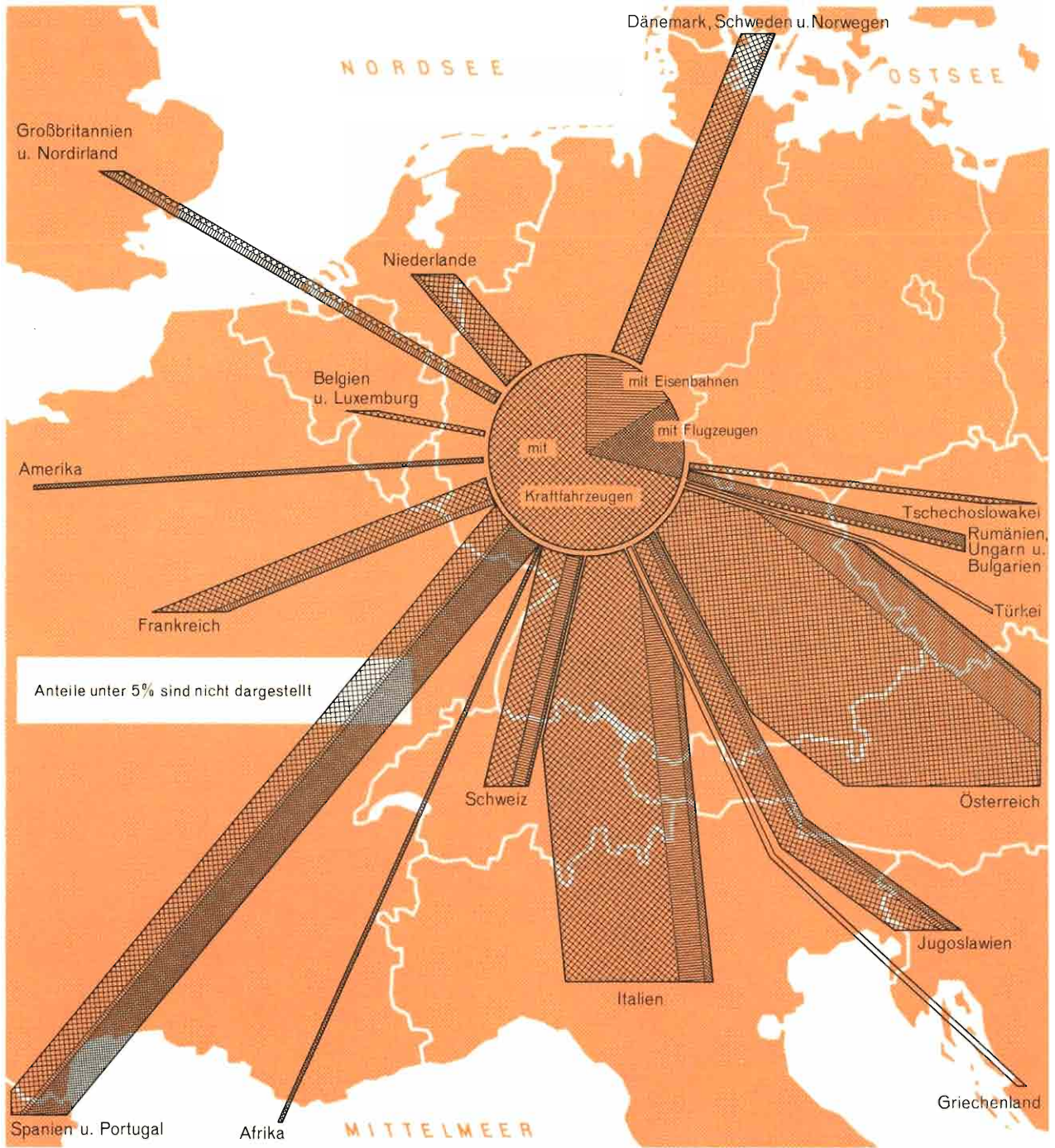
Der Werkfernverkehr soll in ausgewogener Weise in das System der Ordnung des gesamten Straßengüterverkehrs eingeordnet werden. Nach den Vorstellungen der Arbeitsgruppe soll dies durch ein Lizenzierungsverfahren geschehen, bei dem der Lizenzerteilung ein obligatorisches Marktgespräch zwischen der Wirtschaft und den Verkehrsträgern vorausgeht. Die Ablehnung der Lizenz sollte nur bei einem offensichtlichen Mißverhältnis zwischen Antrag und Bedarf des Antragstellers möglich sein.

Für den gesamten Werkverkehr könnte nach Auffassung der Arbeitsgruppe die Verwendung angemieteter Fahrzeuge bei längerer Mietdauer zugelassen werden.

80. Der Bundesminister für Verkehr wird nunmehr zunächst mit den beteiligten Bundesressorts prüfen, wie sich die Vorschläge der Arbeitsgruppe insbesondere auf das Verhältnis zwischen gewerblichem Güterverkehr und Werkverkehr einerseits sowie zwischen Straßengüterfernverkehr und Eisenbahnverkehr andererseits und für die verladende Wirtschaft auswirken. Gegebenenfalls wird der Bundesminister für Verkehr einen Vorschlag für eine Novellierung des Güterkraftverkehrsgesetzes vorlegen.

81. Im gewerblichen Güternahverkehr, der schon heute verhältnismäßig freizügig geregelt ist, erscheint eine durchgreifende Änderung der für ihn geltenden Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes nicht erforderlich. Die Gewerbevertretung ist hier weiterhin bemüht, durch strukturelle Maßnahmen den Leistungsstand der insgesamt etwa

Urlaubsreisen ins Ausland im Jahre 1969



80 000 Nahverkehrsbetriebe noch zu verbessern. Der Bundesminister für Verkehr begrüßt diese Bemühungen. Er ist bereit, zu gegebener Zeit zu prüfen, ob und inwieweit die Einführung einer allgemeinen Buchführungspflicht für den gewerblichen Güternahverkehr diese Bemühungen zu unterstützen vermag.

Außerdem hat die Bundesregierung bei der Beratung eines Initiativgesetzentwurfs über die erweiterte Zulassung angenommener Standorte für den Güternah- und Werknahverkehr in Grenznähe angeregt, diese Möglichkeit für das gesamte Bundesgebiet zu eröffnen. Mit dieser Regelung wird den Unternehmen eine gegenüber der gegenwärtigen Rechtslage erheblich verbesserte Dispositionsfreiheit gewährt.

Internationaler Güterkraftverkehr

82. Die Reihe der mit den Staaten Europas geschlossenen Abkommen über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr soll um solche mit möglichst allen Staaten des Ostens und Südostens erweitert werden. Bisher bestehen in diesem Bereich Abkommen nur mit Bulgarien, Polen und Rumänien. Vorbereitungsgespräche laufen zur Zeit mit der Tschechoslowakei und Ungarn.

Mit den Abkommen soll der in letzter Zeit auch mit diesen Ländern stärker anwachsende grenzüberschreitende Güterverkehr auf eine geordnete Grundlage gestellt werden. Wo immer dies möglich ist, wird versucht, im Einklang mit dem verkehrspolitischen Konzept der Bundesregierung Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern und vom kombinierten Verkehr Gebrauch zu machen. Außerdem soll den deutschen Unternehmen ein angemessener Verkehrsanteil gesichert werden. Dieses Bestreben begegnet besonderen Schwierigkeiten, weil die Staaten im Osten und Südosten Europas bestrebt sind, zur Einsparung von Devisen die Transporte möglichst weitgehend mit eigenen Fahrzeugen auf der Straße durchzuführen.

Internationaler Straßenpersonenverkehr

83. Mit zahlreichen europäischen Staaten wurden in den vergangenen Jahren Vereinbarungen abgeschlossen, um den grenzüberschreitenden Omnibusverkehr zu erleichtern. Die wachsenden internationalen Touristenströme werden weitere Vereinbarungen erforderlich machen. Als Endziel strebt die Bundesregierung eine weitgehende Liberalisierung dieser Verkehre an.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Modernisierung des Kontingentierungs- und Konzessionierungssystems im gewerblichen Güterfernverkehr in Abstimmung mit der internationalen Kapazitätspolitik
- 2 Abschluß von weiteren internationalen Abkommen zur Regelung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehrs auf der Straße

III. Binnenschifffahrt

84. Die Binnenschifffahrt trägt in besonderem Maße dazu bei, der Wirtschaft die benötigten Massengüter zuzuführen. Der Erfolg ihrer bisherigen Bemühungen, sich weiterhin einen ihrer Bedeutung für die Wirtschaft angemessenen Platz im Verkehrswesen zu sichern, läßt erwarten, daß sie auch in Zukunft den steigenden technischen und wirtschaftlichen Anforderungen gerecht werden wird. Es gilt, diesen Entwicklungsprozeß von staatlicher Seite durch marktordnungs- und strukturpolitische Maßnahmen zu fördern.

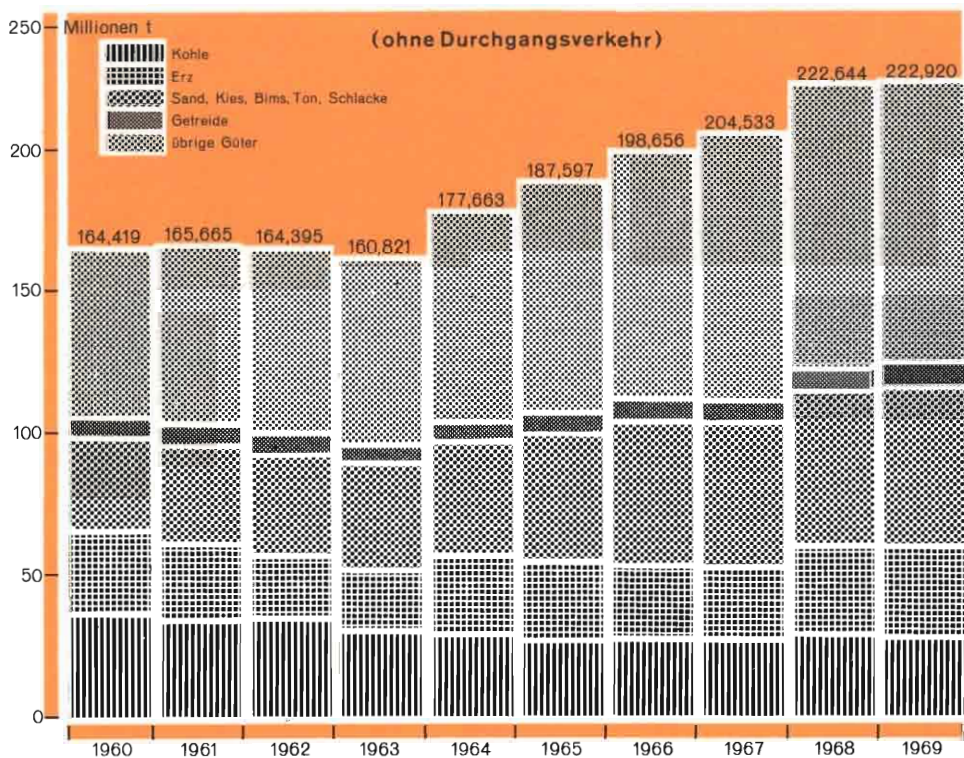
Im Bundesverkehrsministerium werden zur Zeit in einer besonderen Arbeitsgruppe Entscheidungsgrundlagen für eine verkehrspolitische Gesamtplanung der Binnenschifffahrt erarbeitet. Unter der Aufgabenstellung „Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Binnenschifffahrtsmärkte“ werden Unternehmensstruktur, Marktordnung, Kapazitätsregelung, Preispolitik und Infrastruktur untersucht und notwendige Maßnahmen im einzelnen vorgeschlagen werden.

Verbesserung der Gewerbestruktur

85. Bei der Binnenschifffahrt vollzog sich in den letzten zwei Jahrzehnten ein bemerkenswerter Wandel: vom Schleppkahn über das Motorschiff bis hin zum Schubverband. Eine weitere Entwicklung, die sich auch auf die Binnenschifffahrt auswirkt, wird durch das sogenannte Lash-System (Lighter-boardship) eingeleitet. Dabei handelt es sich um schwimmfähige Einheiten, die in großer Zahl in einem Seeschiff von Kontinent zu Kontinent befördert werden und dort als selbständige Einheit auf Binnenwasserstraßen in das Landesinnere weiter transportiert werden können. Die weitere Entwicklung dieser Transportart wird aufmerksam verfolgt; es werden rechtzeitig geeignete Maßnahmen getroffen, die sowohl den Interessen der Binnenschifffahrt wie auch der Tatsache Rechnung tragen, daß dieses System dem technischen Fortschritt dient.

Die Dynamik der technischen Entwicklung bewirkt, daß der ältere Schiffsraum im Wettbewerb mit den

Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundes



modernen Einheiten leistungsmäßig nicht mehr mitkommt. Die mit dem Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung eingeleitete Abwrackaktion war zunächst darauf ausgerichtet, den entstandenen Tonnageüberhang abzubauen. Die Abwrackaktion wird mit veränderter Zielsetzung fortgeführt: Nunmehr gilt es, unwirtschaftlichen Schiffsraum durch moderne leistungsfähige Einheiten zu ersetzen. Dabei wird es sich als notwendig erweisen, diejenigen Bestimmungen des Binnenschiffsverkehrsgesetzes zu überprüfen, die Reinvestitionen nicht gestatten. Bei der engen Verflechtung der mitteleuropäischen Binnenschiffahrt kann eine isolierte deutsche Abwrackaktion nicht zu einem vollen Erfolg führen. Eine gemeinsame Aktion, vor allem im Bereich der Staaten der Europäischen Gemeinschaften, ist daher für eine längerfristige erfolgreiche Sanierung der Binnenschiffsflotte erforderlich.

86. Es hat sich als notwendig erwiesen, die Struktur eines großen Teils der Binnenschiffahrtsunternehmen geändert marktwirtschaftlichen Erfordernissen anzupassen. In der Binnenschiffahrt nehmen zahlreiche Unternehmen nur Teilfunktionen des kaufmännischen Binnenschiffahrtsgeschäftes wahr. Das trifft in erster Linie für die Aufteilung von Akquisition und eigentlicher Beförderungsleistung zu. Erstere liegt überwiegend bei den Reedereien; die Beförderungsleistung wird in beträchtlichem Umfang von Partikulieren als Unterfrachtführern erbracht. Die Beziehungen zwischen den Reedereien und den Partikulieren sind darüber hinaus sehr unterschiedlich gestaltet, und zwar je nach der Organisationsform der Partikuliere. Sie sind in Schifferbetriebsverbänden zusammengefaßt, als sogenannte Hauspartikuliere der Reedereien tätig oder in reedereimäßig arbeitenden Genossenschaften zusammengeschlossen. Vordringlich müssen die Schifferbetriebsverbände, die den Status einer Körperschaft des öffentlichen Rechts haben, in reedereimäßig arbeitende Unternehmungen überführt werden. Die hierfür erforderlichen gesetzlichen Vorarbeiten sind eingeleitet. Es könnte sich als notwendig erweisen, öffentliche Mittel als Starthilfe zur Verfügung zu stellen. Weiterhin ist vorgesehen, die wirtschaftliche und soziale Stellung der sogenannten Hauspartikuliere gegenüber den Reedereien zu stärken.

Kapazitätsregelung im Rahmen internationaler Abstimmung

87. Die Transportkapazität der Binnenschiffahrt ist bei wechselnden Wasserständen starken Schwankungen unterworfen. Hinzu kommen die ausgeprägten saisonalen und konjunkturellen Schwankungen der Nachfrage nach Binnenschiffahrtsleistungen. Daraus kann sich die Notwendigkeit ergeben, zeitweilig auftretende Überkapazität aus dem Markt zu nehmen.

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat sich dafür entschieden, mit Vorrang eine Regelung für die zeitweilige Stilllegung von Schiffsraum auf Rhein und Mosel auszuarbeiten. Die vorgesehene Rege-

lung, die auf andere in schiffahrtstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht eng mit dem Rhein verbundene Wasserstraßen ausgedehnt werden kann, soll vorerst fünf Jahre gelten. In dieser Zeit sollen langfristige Kapazitätsmaßnahmen ausgearbeitet werden.

Es ist vorgesehen, durch entsprechende nationale Regelungen nicht nur für Rhein und Mosel, sondern für alle Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland mit Ausnahme der Donau eine einheitliche Stilllegungsregelung einzuführen. Eine derartige Gesamtregelung ist aus mehreren Gründen notwendig: wegen der gegenseitigen Abhängigkeit der Binnenschiffahrtsmärkte in der Gemeinschaft, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen einzelnen Wasserstraßen zu vermeiden sowie um Verkehrsunternehmer und Verkehrsnutzer der Binnenschiffahrtsmärkte gleichzubehandeln. Die einheitlichen Bedingungen können gegebenenfalls entsprechend den besonderen Verhältnissen auf Teilmärkten differenziert angewandt werden.

Die vorgesehene Regelung für Rhein und Mosel kann nur Beförderungen erfassen, die von Unternehmen mit Sitz im Hoheitsgebiet eines der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften vorgenommen werden. Das folgt aus den Verpflichtungen, die sich aus den internationalen Übereinkommen über Rhein und Mosel gegenüber Drittländern ergeben. Daher sind Übereinkommen mit den Drittländern notwendig, um die vorgesehene Regelung für den gesamten Schiffsverkehr auf Rhein und Mosel wirksam werden zu lassen. Entsprechende Verhandlungen sind eingeleitet.

Anpassung der Häfen und der Wasserstraßen an die Erfordernisse einer modernen Schiffahrt

88. Eine Beschleunigung des Schiffsumlaufs ermöglicht es, das im Schiffspark investierte Kapital besser zu nutzen und somit die Kosten zu senken. Das Binnenschiffahrtsgewerbe arbeitet auf dieses Ziel hin. Seine Bemühungen sind durch technische und organisatorische Maßnahmen in den Häfen und an den Wasserstraßen zu fördern.

Der Schiffsumlauf kann durch weitere Rationalisierung des Umschlags in den Binnenhäfen wesentlich beschleunigt werden. Da die Umschlaggeräte häufig unterschiedlich dimensioniert sind, verursacht ein Laden und Löschen des Schiffes an verschiedenen Stellen eines Hafens große Zeitverluste. Der Güterumschlag kann beschleunigt und die Kosten können gesenkt werden, wenn die Hafenbetriebszeiten verlängert sowie universell verwendbare Umschlaganlagen eingesetzt werden. Außerdem müssen die Binnenhäfen langfristig an die zu erwartenden Zunahmen des Verkehrsaufkommens angepaßt werden.

Im Zusammenwirken mit den Trägern der Häfen sowie mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe wird angestrebt, die Wartezeiten der Schiffe in den Häfen zu verkürzen. Auch preispolitische Maßnahmen können hierfür ein geeignetes Mittel sein. So bietet sich an, die Frachten in Streckenfrachten und in Zuschläge für Liegezeiten im Hafen aufzuspalten.

Schließlich kann der Schiffsumlauf durch organisatorische Verbesserungen des Betriebsablaufs und durch eine technische Verbesserung der Wasserstraßen gesteigert werden. Beim Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur durch den Bund wird hierauf besonders geachtet.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt

89. Der Strukturwandel im ökonomischen wie im technisch-nautischen Bereich ändert den Betriebsablauf in der Binnenschifffahrt und stellt damit neue Anforderungen an das fahrende Personal. Dies äußert sich in längeren Fahrtzeiten der Schiffe pro Tag, verkürzten Höchstleistungszeiten und einem Ablosesystem für die Besatzung während der Fahrt. Das revidierte Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer, das allerdings noch nicht in Kraft treten konnte, trägt dieser Entwicklung Rechnung. Das Abkommen bezieht sich nur auf Schiffe mit Rheinschiffahrtsattest. Es wird jedoch sichergestellt, daß das gesamte fahrende Personal der deutschen Binnenschifffahrt in den Genuß dieser fortschrittlichen Regelung kommt. Fortschrittliche Arbeitsbedingungen werden gegenwärtig auch in den Europäischen Gemeinschaften beraten.

90. Die fortschreitende Automatisierung der Einrichtungen an Bord macht es notwendig, die Mindestanforderungen an die Berufsausbildung des Schiffers dieser Entwicklung anzupassen und ihm umfassende Schiffskenntnisse zu vermitteln. Dies gilt besonders für die Schiffer, die gleichzeitig Schiffseigner sind. Die Ausbildung darf nicht länger auf die Fragen der Sicherheit des Schiffsbetriebs beschränkt bleiben. Ziel ist eine zweistufige gründliche Schulung: eine allgemeinverbindliche Schiffsjungenausbildung und eine weiterführende Ausbildung mit Abschluß ähnlich einer Meisterprüfung.

Ordnungsvorschriften und Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit der Binnenschifffahrt

91. Die Bundesregierung bemüht sich seit vielen Jahren in internationalen Gesprächen um einheitliche Verkehrsvorschriften und Schiffsfahrtszeichen auf allen Binnenwasserstraßen. Ziel ihrer Bemühungen ist ein sicherer und geordneter Binnenschiffsverkehr auf den europäischen Binnenwasserstraßen. Ein erster Erfolg internationaler Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ist das am 1. April 1970 in Kraft getretene einheitliche Verkehrsrecht für die Donau. An den gleichen Grundsätzen wird das Verkehrsrecht für Rhein, Mosel und allen übrigen Binnenwasserstraßen ausgerichtet. Entsprechende Verordnungen werden in Kürze in Kraft treten. Ein modernes, international einheitliches Verkehrsrecht wird die Verkehrssicherheit auf den Wasserstraßen weiter erhöhen.

Die Bundesregierung sieht den Schutz der Menschen vor den Gefahren der Technik als hauptsächlichen Rechtfertigungsgrund aller Sicherheitsbestimmungen an. Sie widmet daher in der Binnenschifffahrt ihre besondere Aufmerksamkeit den Problemen der Unfallverhütung, des Lärmschutzes, der Dauer der Arbeits- und Ruhezeiten, der Ausgestaltung von Besatzungswohnräumen an Bord der Schiffe und der Anpassung von Steuer- und Bedienungselementen an den Menschen zur Erleichterung seiner Arbeitsbedingungen.

Internationale Zusammenarbeit

92. Die internationale Zusammenarbeit mit den westeuropäischen Staaten im Binnenschiffsverkehr muß durch Verträge mit osteuropäischen Staaten erweitert werden. Als Anliegerstaat der Donau strebt die Bundesregierung den Beitritt zur Donaukommission an. Mit der Volksrepublik Polen und der Tschechoslowakei sollten Binnenschiffahrtsabkommen abgeschlossen werden.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1** Fortführung der Abwrackaktion
- 2** Umwandlung der Schifferbetriebsverbände in reedereimäßig arbeitende Unternehmen einschließlich der Verbesserung der wirtschaftlichen Stellung der sogenannten Hauspartikuliere gegenüber den Reedereien
- 3** Zusammenarbeit mit den Trägern der Häfen zur weiteren Rationalisierung des Binnenhafenumschlags
- 4** Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Berufsausbildung in der Binnenschifffahrt in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und den Gewerkschaften
- 5** Vereinheitlichung des Verkehrsrechts für Rhein, Mosel und die übrigen Binnenwasserstraßen
- 6** Verhandlungen über den Beitritt zur Donaukommission, Abschluß von Binnenschiffahrtsabkommen mit Polen und der Tschechoslowakei

konsequent ihre Politik fortsetzen, mit den ihr geeignet erscheinenden Mitteln hiergegen anzugehen.

Die Deutsche Lufthansa wird ihr internationales Flugliniennetz in den kommenden Jahren verdichten und weiter ausbauen. Ihre Planungen konzentrieren sich im internationalen Bereich schwerpunktmäßig darauf,

- die Verkehrsrechte in den USA und Kanada zu erweitern,
- die bisher in den USA und/oder im fernen Osten endenden Dienste „Rund um die Welt“ weiterzuführen,
- den Raum östlich der Bundesrepublik Deutschland verstärkt in ihr Flugliniennetz einzubeziehen und
- den sibirischen Raum für Transit-Flüge nach Japan zu benutzen.

Die Bundesregierung fördert diese Planungen und wird die entsprechenden Verhandlungen führen.

Fluglinienverkehr — Charterverkehr

95. Zwischen dem Fluglinienverkehr und dem Charterverkehr kommt es gelegentlich zu Interessengegensätzen. Beide haben unbestrittene Pionierleistungen in verschiedenen Bereichen erbracht: Der Fluglinienverkehr hat die Welt mit einem dichten Netz regelmäßig betriebener Linien überzogen. Der Charterverkehr hat mit preisgünstigen Angeboten wesentlich zur Entwicklung der Touristenströme beigetragen.

Die für den Fluglinienverkehr und den Charterverkehr unterschiedlichen Ausgangspositionen machen es notwendig, dort, wo sich die Interessenbereiche überschneiden, sicherzustellen, daß für beide Bewerber vergleichbare Wettbewerbsbedingungen bestehen. Dies ist zum Beispiel durch die auf Empfehlung der Bundesregierung von der International Air Transport Association (IATA) eingeführten niedrigen Gruppentarife im Fluglinienverkehr geschehen, die das im Nordatlantikverkehr gestörte Wettbewerbsgleichgewicht im Fluglinien- und Charterverkehr wiederherstellen sollen.

Da ständig neue Erscheinungsformen im Charterverkehr auftreten, muß die verkehrspolitische Lage stets neu eingeschätzt und müssen fortwährend neue, dieser Situation angepaßte Schritte unternommen werden. Zu diesem Zweck besteht ein reger Erfahrungsaustausch in der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) zwischen deren zur Zeit 20 Mitgliedstaaten. Die Empfehlungen der Konferenz werden von der Bundesregierung darauf überprüft, ob innerstaatliche Gesetze oder Verordnungen geändert werden müssen, um sie zu verwirklichen.

96. Der steigende Umfang des Luftverkehrs deutscher Unternehmen macht es erforderlich, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um deren Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr zu stärken.

Die wichtigsten Maßnahmen richten sich darauf,

- (1) den deutschen Luftfahrtunternehmen in Kapitalhilfeabkommen und Investitionsförderungsverträgen einen angemessenen Anteil am Luftverkehr zu sichern,
- (2) durch steuer- und zollrechtliche Maßnahmen zu erreichen, daß deutsche und konkurrierende ausländische Luftfahrtunternehmen gleichmäßig mit Abgaben belastet werden,
- (3) Währungsverluste für die von deutschen Luftfahrtunternehmen in Ländern mit weicher Währung erzielten Erträge zu vermeiden und
- (4) im Auslande tätige deutsche Unternehmen der Arbeitsluftfahrt zu fördern.

Deutscher Binnenluftverkehr

97. Das Flugzeug gewinnt als Beförderungsmittel auch für kurze und mittlere Entfernungen zunehmend an Bedeutung; günstige Tagesrandverbindungen ermöglichen es dem Reisenden, einen großen Teil des Tages am Zielort zu nutzen. Aus diesem Grunde muß auch der künftige Standort des binnenländischen Luftverkehrs im Gesamtverkehrsnetz bestimmt werden.

Über einen Teil der zu behandelnden Probleme erwartet die Bundesregierung Aufschluß von einem Gutachten, welches unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten den innerdeutschen Luftverkehr und den innerdeutschen Schienenpersonenverkehr daraufhin untersuchen wird, wo Investitionen der öffentlichen Hand für die Allgemeinheit den größten Nutzen bringen.

98. Zur Untersuchung des binnendeutschen Luftverkehrs zwischen den Flughäfen sowie des sogenannten Regionalluftverkehrs, der Verkehrslandeplätze miteinander und Verkehrslandeplätze mit Flughäfen verbindet, hat der Bundesminister für Verkehr eine „Kommission für den binnenländischen Luftverkehr“ berufen. Mitglieder der Kommission sind neben den Bundesländern: Deutscher Industrie- und Handelstag, Deutsche Lufthansa, Fluggesellschaften Bavaria, General Air und Interregional, Deutsche Bundesbahn, Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen, Gewerkschaften und der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Luftfahrt rates. Die erste Arbeitsphase, die im wesentlichen der Ermittlung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen diente, ist mit dem Abschluß der in zehn Bundesländern durchgeführten „Hearings“ beendet. Inzwischen sind die Arbeiten an Netzmodellen aufgenommen worden. Sie sollen Erkenntnisse darüber bringen, wie weitere Wirtschaftsräume in das Netz des binnendeutschen Fluglinienverkehrs einbezogen werden können. Daran wird sich die Wirtschaftlichkeitsprüfung und gegebenenfalls die Ausbauplanung anschließen. Die Kommission wird das Ergebnis ihrer Arbeiten im Jahre 1971 vorlegen.

Erhöhung der Flugsicherheit

Schutz des Luftverkehrs vor Gewaltakten

99. Das Problem der Abwehr von Gefahren, die der Sicherheit des Luftverkehrs durch Gewaltakte drohen, steht seit einiger Zeit im Blickpunkt des öffentlichen Interesses. Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer Möglichkeiten schnell und entschieden reagiert und wird in ihren nationalen und internationalen Bemühungen nicht nachlassen, gegen derartige Praktiken Front zu machen.

Unverzüglich nach den Anschlägen auf Flugzeuge der Austrian Airlines und Swissair am 21. Februar 1970 hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den zuständigen obersten Landesbehörden an den deutschen Verkehrsflughäfen umfangreiche Maßnahmen zur Sicherung des Luftverkehrs und des Flughafenbetriebs in die Wege geleitet. Gefährdete Luftfahrzeuge und Flughafeneinrichtungen werden gesichert sowie Passagiere, Reisegepäck und Luftfracht kontrolliert. An den Verkehrsflughäfen wurden örtliche Sicherheitskommissionen gebildet, denen unter Vorsitz der Luftfahrtbehörde des jeweiligen Landes Vertreter der Polizei einschließlich des Bundesgrenzschutzes, der Zollverwaltung, der Bundespost, des Flughafens und der Luftfahrtunternehmen angehören.

Zusätzlich zu diesen Sofortmaßnahmen hat der Bundesminister für Verkehr einen „Ständigen Sicherheitsausschuß der Zivilluftfahrt“ gebildet, um die Mitarbeit aller an der Sicherung des Luftverkehrs und der Sicherheit des Flugbetriebes beteiligten Behörden sowie der privaten Luftverkehrsgesellschaften zu gewährleisten und zu koordinieren.

Zur Zeit wird der Entwurf eines 11. Strafrechtsänderungsgesetzes beraten. Der Entwurf sieht einen Sonderstrafatbestand für Flugzeugentführungen und -attentate ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit des Täters oder den Begehungsort vor. Damit trägt der Entwurf zur internationalen Bekämpfung der Gewaltakte im Luftverkehr bei.

100. Auf Anregung der Bundesregierung und der Benelux-Länder behandelten die Generaldirektoren der Zivilluftfahrt der Mitgliedstaaten der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) auf einer Sondersitzung im März 1970 Sicherheitsmaßnahmen im europäischen Raum. Auf ihren Antrag fand vom 16. bis 30. Juni 1970 eine außerordentliche Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) statt, die sich ebenfalls mit gemeinsamen Aktionen zur Abwehr illegaler Eingriffe in den internationalen Zivilluftverkehr beschäftigte. An der Versammlung nahmen Vertreter von 91 Mitgliedstaaten und Beobachter von 13 internationalen Organisationen teil. Es wurden Beschlüsse über weltweite Maßnahmen technischer, organisatorischer und rechtlicher Art gefaßt, die Gewaltakte gegen die Zivilluftfahrt verhindern oder deren Auswirkungen abmildern sollen. Unter anderem wurde der Entwurf eines internationalen Abkommens gegen die gewaltsame Besitzergreifung von Flugzeugen verabschiedet, der Ende 1970 unterzeichnet werden soll.

101. Die in der Bundesrepublik getroffenen Sicherheitsmaßnahmen entsprechen im wesentlichen den Empfehlungen der Versammlung; neue Erkenntnisse werden vom „Ständigen Sicherheitsausschuß der Zivilluftfahrt“ ausgewertet werden. Ziel aller Maßnahmen ist, bei einer möglichst geringen Beeinträchtigung des Luftverkehrs ein Höchstmaß an Sicherheit zu erreichen. Da mit einer andauernden Bedrohung des Luftverkehrs zu rechnen ist, müssen grundlegende organisatorische und rechtliche Änderungen durchgeführt und in zunehmendem Umfang technische Hilfsmittel zur Kontrolle von Personen und deren Gepäck sowie Fracht und Post eingesetzt werden.

Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals, Errichtung einer Luftfahrtschule

102. Auch im Luftverkehr ist das Hauptunfallrisiko nicht die Technik, sondern der Mensch. Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals müssen daher weiter verbessert werden. Moderne Ausbildungs- und Prüfverfahren — in vielen anderen Bereichen mit Erfolg erprobt — sollen hierbei angewandt werden. Ein besonders geeignetes Mittel, Luftfahrtpersonal unter einheitlichen Gesichtspunkten auszubilden, wäre die Einrichtung einer staatlichen Luftfahrtschule. Dies wird mit guten Gründen von vielen Seiten gefordert. Der Bundesminister für Verkehr wird sich bei den zuständigen Stellen mit Nachdruck darum bemühen, daß eine solche Schule eingerichtet wird.

103. Die zahlreichen unbeabsichtigten Einflüge in den Luftraum der Deutschen Demokratischen Republik sind zumeist Ausdruck fliegerischen Leichtsinns. In Zusammenarbeit mit den obersten Landesverkehrsbehörden und dem Deutschen Aero-Club wird darauf hingewirkt, daß solche unerlaubten Einflüge unterbleiben.

Ausbau der Luftfahrtverwaltung

104. Mit den erhöhten Sicherheitsanforderungen in der Luftfahrt muß der Ausbau der Luftfahrtverwaltung Schritt halten. Die Luftfahrtverwaltungen der Länder leisten im Rahmen der Auftragsverwaltung unbestritten hervorragende Arbeit. Es wird jedoch notwendig sein, die Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern neu zu überdenken. Das gilt insbesondere für die Luftaufsicht. Sie sollte den Erfahrungen der jüngsten Zeit angepaßt werden.

105. Das System der Überwachung der Luftfahrtunternehmen ist ständig der Entwicklung der Luftfahrt und dem zunehmenden Einsatz komplizierter Luftfahrzeuge mit steigenden Geschwindigkeiten und Gewichten anzupassen. Nach der Übernahme der Prüf- und Überwachungsaufgaben für Luftfahrtgerät auf das Luftfahrt-Bundesamt sind auf fünf Flughäfen Beamte dieser Stelle tätig. Diese führen

zur Zeit im wesentlichen technische Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes durch. Weitere Verbesserungen sind in Aussicht genommen.

Flugunfalluntersuchungen und -verhütung

106. Auch bei der Flugunfalluntersuchung und -auswertung — einem unentbehrlichen Hilfsmittel im Kampf gegen künftige Unfälle — sind Reformen eingeleitet. Ausländische Erfahrungen werden ständig daraufhin überprüft, ob aus ihnen neue Erkenntnisse gewonnen werden können.

Flugsicherung

Einführung der uneingeschränkten Radarkontrolle und elektronischen Datenverarbeitung

107. Die Flugsicherung, die von der Bundesanstalt für Flugsicherung als Flugverkehrskontrolldienst, Fluginformationsdienst, Flugalarmdienst, Flugberatungsdienst, Flugfernmeldedienst und Flugnavigationdienst durchgeführt wird, soll weiter ausgebaut werden. Das im Jahre 1965 vom Bundeskabinett gebilligte Ausbauprogramm ist überarbeitet und in einer langfristigen Planung zusammengefaßt worden. Es liegt zur Zeit dem Bundesminister für Verkehr vor.

Der gesamte zivile und militärische Flugverkehr, mit Ausnahme des Sichtflugverkehrs, soll in die Flugverkehrskontrolle einbezogen werden. Für diese von der Bundesanstalt für Flugsicherung durchzuführende integrierte Kontrolle sind vier Regionalkontrollstellen in Bremen, Düsseldorf, Frankfurt am Main und München geplant. Die Kontrolle soll im gesamten kontrollierten Luftraum über der Bundesrepublik auf der Grundlage der Radarinformation erfolgen. Hierzu sollen neben den bestehenden acht Nahbereichs- und drei Mittelbereichs-Radaranlagen bis Mitte der siebziger Jahre sechs weitere Mittelbereichs-Radaranlagen in Betrieb genommen werden. Damit wird eine zweifache Radarüberdeckung des Luftraums sichergestellt. Alle Primärradaranlagen werden durch Sekundärradaranlagen ergänzt, so daß eine automatische Identifizierung und Höhenübermittlung entsprechend ausgerüsteter Luftfahrzeuge möglich wird.

Die gleichfalls vorgesehene rechnergesteuerte Verarbeitung von Radarinformationen wird zu einer neuen, verbesserten und arbeitserleichternden Art der Luftlagedarstellung führen. Die rechnergesteuerte Darstellung ist flimmerfrei, hell und weitgehend störungsfrei. Informationen von bis zu sechs Radaranlagen können mosaikartig in einer Anzeige zusammengefaßt werden. Ferner ist geplant, eine rechnergesteuerte Flugberatungszentrale einzurichten, von der eine schriftliche Flugberatung für die im Rechnerprogramm enthaltenen Flugstrecken von jedem an diese Anlage angeschlossenen Flugplatz aus abgerufen werden kann.

108. Die Eigenart des Flugsicherungsdienstes macht es erforderlich, an die Mitarbeiter in einzelnen Dienstzweigen besondere Anforderungen hinsichtlich ihrer Qualifikation und ihrer psycho-physischen Belastbarkeit zu stellen. Den besonderen Anforderungen wurde durch fühlbare Verbesserungen der Einkommensverhältnisse und der Arbeitsbedingungen Rechnung getragen.

Aus Gründen der Sicherheit des Luftverkehrs ist beabsichtigt, die Altersgrenze der Bediensteten des Flugverkehrskontrolldienstes — bei entsprechenden Ausgleichszahlungen — auf das 55. Lebensjahr herabzusetzen. Gesetzgeberische Schritte sind eingeleitet. Ferner sind alle fünf Jahre zu wiederholende Regenerationskuren auf Kosten des Dienstherrn vorgesehen.

Schließlich wurden beim Institut für Arbeitswissenschaft der Technischen Hochschule Darmstadt und beim Institut für Arbeitsmedizin der Universität Gießen Untersuchungen in Auftrag gegeben, durch die die gegenwärtige psycho-physische Belastung des Personals im Flugverkehrskontrolldienst analysiert und wissenschaftliche Kriterien für die künftige Gestaltung der Arbeitsbedingungen erarbeitet werden sollen.

Europäische Zusammenarbeit (EUROCONTROL)

109. Die Bundesrepublik Deutschland ist Unterzeichnerstaat des Internationalen Übereinkommens über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt EUROCONTROL vom 13. Dezember 1960. Es ist erklärtes Ziel dieses Übereinkommens, dem neben der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Belgien, die Niederlande, Luxemburg und Irland angehören, die Flugverkehrskontrolle unter Beachtung der von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) aufgestellten Regeln und Empfehlungen auf weiträumiger geographischer Grundlage zu planen und durchzuführen. Erste Schritte in dieser Richtung wurden durch den Aufbau des Eurocontrol-Versuchszentrums Brétigny unternommen, in dem unter anderem Probleme der Flugverkehrskontrolle simuliert werden können, sowie durch die Einrichtung des Instituts für Luftverkehrssicherungsdienst in Luxemburg, in dem Flugsicherungspersonal ausgebildet werden kann. Besondere Bedeutung für die künftige Flugverkehrskontrolle im europäischen Rahmen dürfte jedoch die Flugverkehrskontrollzentrale für den oberen Luftraum in Maastricht haben, deren Inbetriebnahme für 1972 geplant ist. In dieser Zentrale wird erstmalig mit modernsten elektronischen Mitteln über nationale Grenzen hinaus die Flugverkehrskontrolle über Norddeutschland, den Niederlanden, Belgien und Luxemburg durchgeführt werden. Der Bau einer weiteren Flugverkehrskontrollzentrale (für den oberen Luftraum über Süddeutschland) ist geplant. Die ständige Kommission (Ministerrat) der Organisation EUROCONTROL wird im November 1970 über den Bau dieser Flugverkehrskontrollzentrale beschließen, die bis 1975 in Betrieb gehen und zivile und militärische Kontrollfunktionen ausüben soll.

Untersuchungen über die Möglichkeiten des Einsatzes von neuem Fluggerät (unter anderem Kurz- und Senkrechtstarter)

110. In der Luftfahrttechnik künden sich revolutionierende Entwicklungen an. Der Europäische Airbus „A 300 B“, der schon wegen der sehr hohen Entwicklungskosten nur in internationaler Zusammenarbeit entwickelt werden kann, ist lediglich ein Nahziel. Im zukünftigen Luftverkehr wird voraussichtlich der Kurz- und Senkrechtstarter besondere Bedeutung erlangen. Zahlreiche Projekte sind in den führenden Luftfahrtländern entworfen worden. Sie werden vor allem darauf geprüft, ob sie die Forderung nach geringster Lärmentwicklung und Luftverschmutzung, größter Sicherheit und Wirtschaftlichkeit optimal erfüllen.

Die sich anbahnenden Entwicklungen müssen rechtzeitig erkannt und in eine Richtung gelenkt werden, die unter Berücksichtigung aller Komponenten des Verkehrssystems zu größtmöglichem Nutzen führt. Auch hier sollte die Regel gelten: Technische Entwicklungen dürfen nicht um ihrer selbst willen, sondern müssen als Mittel für gesamtwirtschaftlich nützliche Zwecke gefördert werden.

Nationales Luftrecht — Internationales Luftrecht

111. Die internationale Zivilluftfahrt ist in ihren wesentlichen Teilen eingebettet in umfassende Vertragswerke. Das bedingt die Abhängigkeit des nationalen Luftrechts von deren zwingenden Vorschriften, Richtlinien und Empfehlungen.

Zur Förderung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftfahrt im weitesten Sinne gehört daher auch die Ausgestaltung des deutschen Luftrechts, beispielsweise der Bau-, Ausrüstungs- und Betriebsvorschriften. Eine Bauordnung für Luftfahrtgerät, welche die Grundlage für die zu erlassenden Bauvorschriften bildet, wird vorbereitet. In erheblichem Umfange müssen bestehende Regelungen geändert und ergänzt werden, um das deutsche Luftrecht an den neuesten Stand der techni-

schen Entwicklung und praktischen Notwendigkeiten anzupassen. Auch die Vorschriften über die Haftung aus dem Beförderungsvertrag mit ihren niedrigen Haftungshöchstsummen müssen der Entwicklung angepaßt werden. Diese Arbeiten hängen aber weitgehend von der internationalen Rechtsentwicklung und der Neufassung international verbindlicher Rechtsvorschriften ab.

Internationale Systemplanung

112. Die Erfahrungen bei Einführung des Düsengeräts haben die Notwendigkeit unterstrichen, künftig die Planungen der Luftfahrtunternehmen, der Flughafengesellschaften und der Luftfahrtverwaltungen besser aufeinander abzustimmen, um Fehlentwicklungen zu vermeiden. Die einzelnen Teile des Luftverkehrssystems eines Landes sind ebenso voneinander abhängig wie die einzelnen Luftverkehrssysteme im Rahmen des Weltluftverkehrs.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mit ihren zur Zeit 120 Mitgliedstaaten betrachtet es als eine ihrer vordringlichen Aufgaben, die mit einer Systemplanung zusammenhängenden Fragen zu erforschen. In ihrem Auftrag hat das ICAO-Sekretariat kürzlich den Entwurf einer Studie über die Möglichkeiten der Anwendung der Systemplanung auf die Einführung künftiger Flugzeugtypen fertiggestellt. Danach ist unter anderem vorgesehen, innerhalb des ICAO-Sekretariats eine Expertengruppe einzurichten, die mit den Luftfahrzeugherstellern enge Verbindung hält, die Auswirkungen der neuen Flugzeugmuster auf die Infrastruktur prüft, das Ergebnis mit den Herstellern bespricht und ganz allgemein für Koordination und Informationsaustausch zwischen Staaten und Luftfahrtindustrie sowie Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen als Mittler dient.

Die Bundesrepublik Deutschland hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation bereits bei den Vorbereitungen für diese Studie unterstützt. Sie wird sich auf der nächsten ICAO-Vollversammlung (1971) für ihre Annahme einsetzen und ihre Durchführung in jeder Weise unterstützen.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Erweiterung der Verkehrsrechte für die Deutsche Lufthansa
- 2 Neuordnung des deutschen Binnenluftverkehrs
- 3 Erhöhung der Flugsicherheit durch gezielte Maßnahmen; Sicherung des Luftverkehrs vor Gewaltakten
- 4 Ausbau der Flugsicherung auf der Grundlage eines erweiterten Ausbauprogramms

V. Seeverkehr

113. Die Bundesrepublik Deutschland mit ihrem bedeutenden Überseehandel kann auf eine angemessene eigene Handelsflotte nicht verzichten. So wie in früheren Zeiten der Handel der Flagge folgte, ist die eigene Handelsflotte heute ein wichtiges Instrument zur Förderung der wirtschaftlichen Verbindungen nach Übersee. Das gilt sowohl für Zeiten der Hochkonjunktur als auch für wirtschaftliche und politische Krisenzeiten. Anderenfalls würde ein Staat seinen Überseehandel — und damit auch seine Exportfähigkeit — von fremden Flotten und von einem unberechenbaren internationalen Markt abhängig machen, mit der Folge, daß er in Krisenzeiten zur eigenen Versorgung und für die eigene Sicherheit nicht auf eine angemessene Seeschiffstonnage zurückgreifen könnte.

Die deutsche Handelsflotte ist modern, ihrer Aufgabe angepaßt und zur Zeit gut beschäftigt. Sie hat in ihrer Entwicklung mit dem seewärtigen deutschen Außenhandel allerdings nicht Schritt gehalten; auch die in Auftrag gegebenen Neubauten werden voraussichtlich hinter dessen Zuwachs zurückbleiben. Das gilt insbesondere für die deutsche Tankerflotte. Sie steht in einem auffälligen Mißverhältnis zu dem ständig wachsenden Ölbedarf der Bundesrepublik.

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Seeschifffahrt

114. Ein ständig wachsender Welthandel und eine steigende Nachfrage nach Schiffsraum haben die deutsche Handelsflotte in den letzten Jahren begünstigt. Andererseits darf nicht übersehen werden: Die deutsche Seeschifffahrt steht in scharfem internationalem Wettbewerb. Steigende Kosten machen ihr in jüngster Zeit zu schaffen. Aber auch die Frachtraten sind gestiegen; dies kommt der nicht durch langfristige Verträge gebundenen Tonnage zugute.

Finanzielle Hilfen aus dem Bundeshaushalt ermöglichen es der deutschen Handelsflotte, sich dem schnellen Strukturwandel im Seeverkehr anzupassen und die notwendige Modernisierung durchzuführen. Zu diesem Zweck sind im laufenden Bundeshaushalt Neubauhilfen vorgesehen. Im Haushaltsentwurf 1971 betragen sie 87,5 Millionen DM. Die mehrjährige Finanzplanung sieht etwa gleich hohe Beträge für die nächsten Jahre vor. Bei den stark angestiegenen Neubaupreisen kann hiermit allerdings nur ein geringeres Bauvolumen als in den Vorjahren gefördert werden. Ob und in welchem Maße später Korrekturen der Neubauhilfen erforderlich sind, hängt von der Entwicklung in diesem Wirtschaftszweig ab. Sie wird sorgfältig beobachtet.

115. Neben der Neubauförderung wird eine auf drei Jahre begrenzte Abwrackaktion durchgeführt.

Sie soll kleine und veraltete Küstenmotorschiffe bis 300 Bruttoregistertonnen aus dem Markt nehmen. Hierfür enthält der Bundeshaushaltsplan 1970 einen Ansatz von 2,5 Millionen DM und Verpflichtungsermächtigungen von 5 Millionen DM, die je zur Hälfte in den Jahren 1971 und 1972 fällig werden dürfen. Außer diesen unmittelbaren und im Einzelfall gezielten Förderungsmaßnahmen durch Bundesmittel enthalten auch verschiedene Steuervorschriften Hilfen zur Förderung der Seeschifffahrt. Es wird allerdings zu prüfen sein, in welcher Weise die Bestimmungen über erhöhte Abschreibungsmöglichkeiten nach § 82 f Einkommensteuer-Durchführungsverordnung modifiziert werden sollten, um mehr als bisher unerwünschte Auswirkungen zu vermeiden, ohne die schiffahrtspolitisch notwendigen Investitionen zu behindern.

Schiffahrtspolitik

116. Die Bundesrepublik Deutschland zählt zu den traditionellen Schiffahrtsländern, die den Grundsatz der Freiheit der Seeschifffahrt vertreten. Überall dort, wo die deutsche Handelsflotte im freien, fairen Wettbewerb steht, hat sie sich durch Zuverlässigkeit und hochspezialisierte Leistungen behauptet, obwohl sie häufig mit höheren Kosten belastet ist als viele ihrer ausländischen Wettbewerber. Die für die Bundesrepublik wichtigen Linienverkehre, die vorwiegend hochwertige Industriegüter befördern, stoßen jedoch zunehmend auf erhebliche Wettbewerbsbeschränkungen. Die Freiheit des Seehandels wird durch vielfältige staatliche Einflüsse in Frage gestellt wie: staatliche Ladungslenkung, staatlicher Einfluß auf die Bedingungen der Schiffahrtskonferenzen, Zollerleichterung für die auf eigenen Schiffen beförderten Ladungen, administrative Bevorzugung der eigenen Flagge.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß jedes Land die Möglichkeit haben muß, eine eigene Handelsflotte mit dem Ziel aufzubauen, ihr eine angemessene Beteiligung am eigenen Außenhandel zu sichern. Die Bundesregierung anerkennt damit eine wesentliche Forderung der Entwicklungsländer. Sie erwartet aber andererseits, daß die deutsche Handelsflotte angemessen an der Beförderung des seewärtigen Außenhandels der Bundesrepublik beteiligt bleibt. In Zusammenarbeit mit den traditionellen Schiffahrtsländern sind daher die deutschen Vertreter stets für die Freiheit des Seehandels und gegen unangemessen protektionistische Maßnahmen eingetreten. Sollte sich der Flaggenprotektionismus aber weiter ausbreiten, wird ein stärkerer Schutz der deutschen Reeder notwendig sein, als er mit den derzeitigen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Außenwirtschaftsgesetz, zu erreichen ist.

Die Bundesregierung erkennt grundsätzlich den Liberalisierungskodex der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) an, ist aber der Auffassung, daß es ihr gestattet sein muß, das Notwendige zum Schutz des eigenen Handels und der eigenen Flotte selbst zu tun, wenn multilaterale Maßnahmen nicht zustande kommen oder sich als unwirksam erwiesen haben. So hat sie, wenn eine allgemeine Nichtdiskriminierungsklausel in Kapitalhilfe- und ähnlichen Verträgen von dem Vertragspartner nicht akzeptiert wurde, durchweg erreicht, daß die deutsche Flotte nicht schlechter behandelt werden darf als die Flagge des Vertragspartners.

Die Personallage der deutschen Handelsflotte

117. Zu einem ernsten Problem ist die ausreichende Besetzung der deutschen Handelsschiffe mit genügend ausgebildeten Schiffsoffizieren und Mannschaften geworden. Die seit einiger Zeit in allen Wirtschaftszweigen angespannte Personallage wirkt sich insbesondere auch auf die Seeschifffahrt aus. Das dürfte wesentlich darauf beruhen, daß selbst von jungen, für die Seefahrt aufgeschlossenen Leuten ein seßhaftes Leben an Land den derzeitigen Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord vorgezogen wird.

Die im vergangenen Jahr unter den jungen Führungskräften entstandene Unruhe war ein Signal dafür, daß die Arbeits- und Lebensverhältnisse an Bord offensichtlich nicht mehr den Vorstellungen der jungen Generation entsprechen. Hier erscheint Abhilfe geboten, wenn die Personalflucht eingedämmt und genügend Nachwuchskräfte gewonnen werden sollen. Erfreulicherweise sind diese Zeichen von den Beteiligten erkannt worden. Erhöhte Anstrengungen um eine zeitgemäße Berufsaufklärung und Personalpflege werden unternommen. Dabei spielen ein geregelter, frühzeitig geplanter Urlaub und die Möglichkeit, einen Teil der Freizeit in der Heimat zu verbringen, eine besondere Rolle. Auch müssen in verstärktem Maße geeignete Arbeitsplätze an Land für alle die bereitgehalten werden, die nach längerer Tätigkeit an Bord in eine Landstellung wechseln wollen.

118. Die am 1. September 1970 in Kraft getretene Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung — ein erster und wesentlicher Schritt auf dem Wege zu einer umfassenden Reform der Berufsbildung in der Seeschifffahrt — soll den zeitbedingten Anforderungen für die Sicherheit auf See Rechnung tragen. Die Besetzung der Schiffe wird durch die Verordnung mit den Vorschriften des Seemannsgesetzes und der Entwicklung des Tarifvertrages in Einklang gebracht. In manchen Fällen wirkt sich dies in einer erhöhten Mindestbesetzung aus, die zunächst den Personalmangel noch verschärfen wird. Die Vorschriften über die Besetzung der Schiffe können jedoch nicht auf die augenblicklich angespannte Personallage ausgerichtet werden, sondern müssen den Arbeitszeitbestimmungen und damit den Erkenntnissen über die Belastbarkeit der einzelnen Dienst-

grade sowie der Schiffssicherheit Rechnung tragen. Nur so wird auf die Dauer zu erreichen sein, daß die Besatzungsmitglieder sich nicht überfordert fühlen und länger in der Fahrt bleiben, als es bisher häufig der Fall ist. Nächstes Ziel muß es sein, auch für Mannschaften des Decksdienstes moderne und einheitliche Ausbildungs- und Besetzungsvorschriften zu schaffen. Vorbereitungen hierzu sind ange laufen; sie sollen insbesondere auch die Möglichkeiten der Automation und Technisierung zur Verbesserung der Arbeitsplätze nutzen.

Sicherheit der Seeschifffahrt und Schiffssicherheit

119. Die Bundesregierung fördert mit Nachdruck alle Bestrebungen, die der Sicherheit des Seeverkehrs dienen. Dies schließt Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur, des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung ein.

Zur Zeit wird an einer Neufassung der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung von 1961 gearbeitet, um die auf den deutschen Seeschifffahrtsstraßen geltenden Verkehrsvorschriften der Verkehrsentwicklung und den internationalen Vorschriften anzupassen. Zur Vorbereitung der von der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrtsorganisation (IMCO) für 1972 geplanten Konferenz zur Neufassung der „Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See“ (Anlage B zum Schiffssicherheitsvertrag von 1960) wird die Bundesregierung umfassende Beiträge liefern.

Die in entgegengesetzten Richtungen laufenden Verkehrsströme sind in stark befahrenen Gebieten getrennt worden, um die Verkehrssicherheit vor den deutschen Küsten zu verbessern. Die Zahl der Seefälle ist daraufhin stark zurückgegangen.

120. Die Bundesregierung unterstützt alle internationalen Schritte, die Tankerunfälle verhindern und — sollten sie sich dennoch ereignen — deren Unfallfolgen bekämpfen. Sie arbeitet zur Zeit in der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrtsorganisation (IMCO) an entsprechenden Empfehlungen über Bauart und Ausrüstung von Tankschiffen mit. Auf Initiative der Bundesrepublik entwickelt diese Organisation auch internationale Sicherheitsvorschriften für den Betrieb von Tankern.

121. Die Vorschriften für den Seetransport gefährlicher Güter werden ständig an die Entwicklung immer neuer Erzeugnisse der chemischen Industrie sowie neuer Verpackungsmittel und Versandmethoden angepaßt.

122. Die in der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschifffahrtsorganisation (IMCO) begonnene kritische Prüfung des gegenwärtigen Funk-Seenotsystems wird mit dem Ziel fortgesetzt, eine möglichst vollständige Verzahnung des Telegrafie- und des Sprechfunksystems zu erreichen. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, möglichst alle Handelsschiffe und Seefischereifahrzeuge mit einer selbsttätig arbeitenden Seenotfunkboje auszurüsten.

Die Bundesregierung beteiligt sich an den Untersuchungen, Satellitensysteme für die Schifffahrt nutzbar zu machen. Solche Systeme gestatten jederzeit genaue Positionsbestimmungen, ungestörten Funkverkehr und verbesserte Seenotsicherung. Nicht zuletzt ließe sich auch die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt dadurch verbessern.

123. Durch die Einführung eines Befähigungsnachweises für das Führen von Motorbooten mit mehr als 5 PS Motorenstärke im Küstenbereich konnte die Zahl der Unfälle, an denen Sportfahrzeuge beteiligt waren, wesentlich gesenkt werden. Vereinfachte Typen von Seenotfunkgeräten für Sportboote sind entwickelt worden; damit hat die Sportschifffahrt die Möglichkeit, sich mit verhältnismäßig geringem Aufwand an das Seenotfunksystem der Handelsschifffahrt anzuschließen.

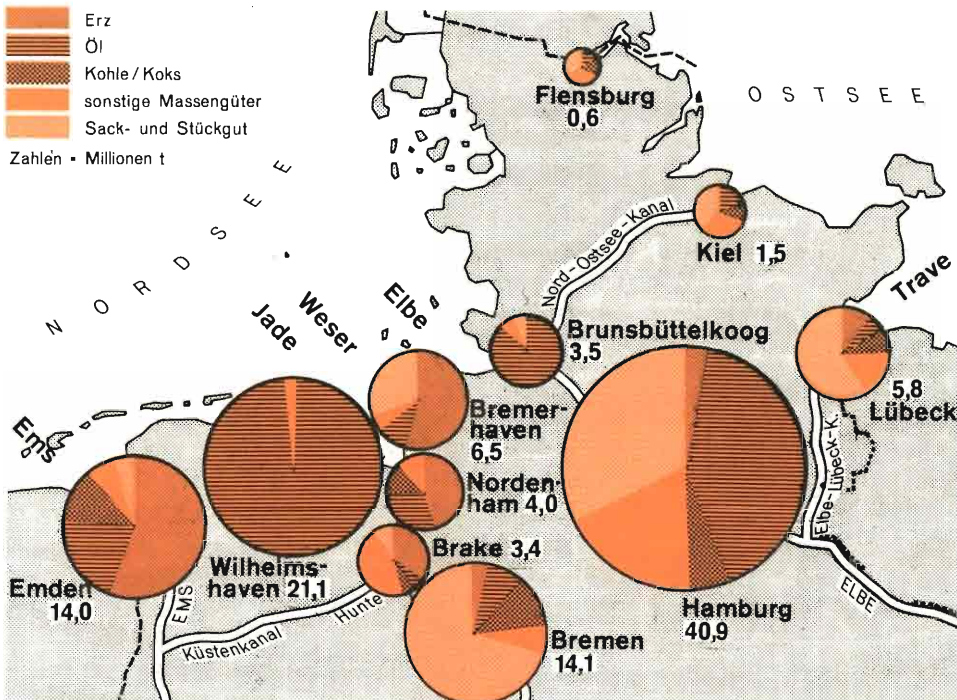
Die erschreckend hohe Zahl von Unfällen auf See mit tödlichem Ausgang im vergangenen Sommer ist auf die Benutzung gänzlich ungeeigneter, nur für ruhige Gewässer bestimmter Boote und anderer Gegenstände zurückzuführen. Die Gefahren auf See werden oft in überaus leichtsinniger Weise unterschätzt. Die Aufklärungsarbeit wird verstärkt werden.

Seehäfen

124. Der stark ansteigende internationale Güteraustausch, der Einsatz immer größerer Schiffe sowie die Verwendung von immer mehr Spezialschiffen zwingt die Seehäfen laufend zu größeren Investitionen. Die deutschen Seehäfen haben sich kurzfristig auf neue Transporttechniken wie den Container- und Roll-on-/Roll-off-Verkehr einrichten müssen. Die Bundesregierung bemüht sich, die Zu- und Ablaufwege den steigenden Anforderungen anzupassen. Für Investitionen der privaten Seehafenbetriebe stellt der Bund — wie in den zurückliegenden Jahren — auch weiterhin Mittel aus dem ERP-Sondervermögen zur Verfügung.

125. Die deutschen Häfen reichen in ihrem derzeitigen Ausbauzustand für Schiffe von einer gewissen Größenordnung an nicht mehr aus. Für Zweihunderttausend-Tonnen-Tanker wird zur Zeit die Zufahrt zum Olhafen Wilhelmshaven ausgebaut. Der Bundesminister für Verkehr und die vier Küstenländer haben mit den interessierten Wirtschaftsverbänden am 25. Juli 1969 eine gemeinsame Kommission gebildet, die die Notwendigkeit und die Möglichkeit des Baus von Tiefwasserhäfen an

**Güterumschlag der Seeschifffahrt
in den größeren deutschen Häfen im Jahre 1969**



der deutschen Nordseeküste untersuchen soll. Die Kommission hat inzwischen über ihre bisherigen Untersuchungen berichtet. Danach werden sich in absehbarer Zeit die notwendigen Zufahrten für Tanker und Massengutschiffe bis 250 000 Tonnen Tragfähigkeit sowie die notwendigen Löschanlagen erstellen lassen. Ein Tiefseehafen würde außerdem

die Industriestandortbedingungen im Nordseeküstengebiet verbessern. Die Frage der Finanzierung wird weiter zu prüfen sein. Die Kommission wird auch untersuchen, inwieweit es notwendig und möglich ist, Zufahrten und Hafenanlagen im Küstenbereich oder im Küstenvorfeld für noch wesentlich größere Schiffe bereitzustellen.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Neuordnung des Seeunfall-Untersuchungsverfahrens
- 2 Novellierung der Schiffssicherheitsverordnung und der Seeschiffahrtstraßen-Ordnung
- 3 Vorbereitung der für 1973 geplanten IMCO-Konferenz über die Verschmutzung der Meere durch Industrieabfälle
- 4 Überprüfung der schiffahrtspolitischen Grundlagen in Verbindung mit der für 1971 geplanten Konferenz der europäischen Verkehrsminister der OECD sowie Japans
- 5 Abschluß der Untersuchung über die Anlage eines Tiefwasserhafens

VI. Kombiniertes Verkehr

126. Mit dem kombinierten Verkehr wird ein möglichst wirtschaftlicher Transportablauf angestrebt, bei dem sich in einer ununterbrochenen Transportkette die Vorteile verschiedener Verkehrsträger kumulieren sollen. Die im kombinierten Verkehr angewandten Transporttechniken ermöglichen qualitativ bessere Transportleistungen als bisherige Beförderungsmethoden, entlasten das Straßennetz und fördern die Integration des europäischen Wirtschaftsraums. Die Bundesregierung wird auch in Zukunft diesen Verkehrsbereich nach Kräften unterstützen. Sie wird ihr Programm zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs mit einem Investitionsvolumen von jährlich 250 Millionen DM bis zum Jahre 1972 fortführen.

Großcontainerverkehr

127. Ausgehend von den Vereinigten Staaten von Amerika hat der Containerverkehr auf bestimmten Verkehrsmärkten neue Akzente gesetzt.

Die Verwendung großer, international genormter Ladeeinheiten macht es in diesem Bereich möglich, die verladende Wirtschaft schneller, regelmäßiger, sicherer und preiswerter zu bedienen.

Die in Großcontainern beförderten Gütermengen sind gegenwärtig im Vergleich zu den konventionellen Transporten noch relativ klein. Die bisher beobachteten Entwicklungstendenzen und die daraus erstellten Prognosen lassen jedoch ein stetig steigendes Transportaufkommen erwarten. Nach Auffassung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium dürfte der Großcontainerverkehr über deutsche Seehäfen zwischen 1975 und 1980 eine Größenordnung zwischen 14,8 und 21,3 Millionen Tonnen jährlich erreichen. Das wären rund 50 Prozent des gesamten containertransportfähigen Güteraufkommens. Aus diesen Zahlenangaben wird deutlich, mit welchen Gewichtsverlagerungen künftig gerechnet werden muß.

Die verladende Wirtschaft und die Verkehrswirtschaft werden sich rechtzeitig auf den Wandel einstellen müssen. Die Bundesregierung ist bereit, dabei weiterhin tatkräftig Hilfe zu leisten.

128. Der Containerverkehr gewinnt auch im binnendeutschen und innereuropäischen Bereich ständig an Bedeutung. Vor allem die Deutsche Bundesbahn hat sich entschlossen und zügig auf diese neue Transporttechnik eingestellt. Sie hat ein Netz von Container-Terminals an wichtigen Knoten im Binnenland aufgebaut und mit modernsten Umschlaganlagen ausgerüstet.

Container-Umschlagbahnhöfe



Der Umfang des Containerverkehrs in der Bundesrepublik hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen.

Zahl der durch die Deutsche Bundesbahn auf der Schiene beförderten beladenen Container (20 Fuß und größer)

Abgang	1967	1968	1969	1970 Januar bis August
deutsche Seehäfen ...	2 250	11 324	16 338	16 953
Grenzbahnhöfe im Eingang über die trockene Grenze	2 166	14 123	47 276	44 259
übrige Bahnhöfe im Bundesgebiet	4 985	14 508	34 985	39 463
insgesamt ..	9 401	39 955	98 599	100 675

129. Die Deutsche Bundesbahn hat eine Tochtergesellschaft, die „Transfracht — Deutsche Transportgesellschaft mbH“ gegründet, deren Aufgabe es ist, den innerdeutschen kombinierten Verkehr mit bundesbahn- und privateigenen Behältern zu organisieren und aufzubauen. Der Geschäftsbetrieb der Transfracht ist am 1. August 1969 angelaufen. Am 1. April 1970 hat die Transfracht die Deutsche Generalagentur für Intercontainer, Basel, eine Gründung der europäischen Eisenbahnen zur Abwicklung des internationalen Containerverkehrs, übernommen. Die Transfracht verfügte Ende Oktober 1970 über rund 1000 eigene Container und Großpaletten. Die Beschaffung weiteren Materials wird von der Bundesregierung im Rahmen des Investitionshilfeprogramms zur Förderung des kombinierten Verkehrs unterstützt werden.

130. Auch im internationalen Luftfrachtverkehr werden Container verwendet, jedoch aus technisch-ökonomischen Gründen nur in geringem Umfang. Es sind dies kleine, speziell den Erfordernissen des Luftfrachtverkehrs angepaßte Behälter der Verloader. Großcontainer, die im Land- und Seetransport verwendet werden, eignen sich wegen ihres hohen Gewichts nicht für den Lufttransport. Hieran wird auch der Einsatz von Großraumflugzeugen wenig ändern. Außerdem sind die Sendungsgrößen in diesem

Transportzweig wesentlich kleiner. Das entscheidende Zukunftsproblem für den kombinierten Luftfrachtverkehr besteht darin, die Austauschbarkeit und den Umschlag der Luftfracht-Container mit denen der übrigen Verkehrsträger zu ermöglichen.

Huckepackverkehr

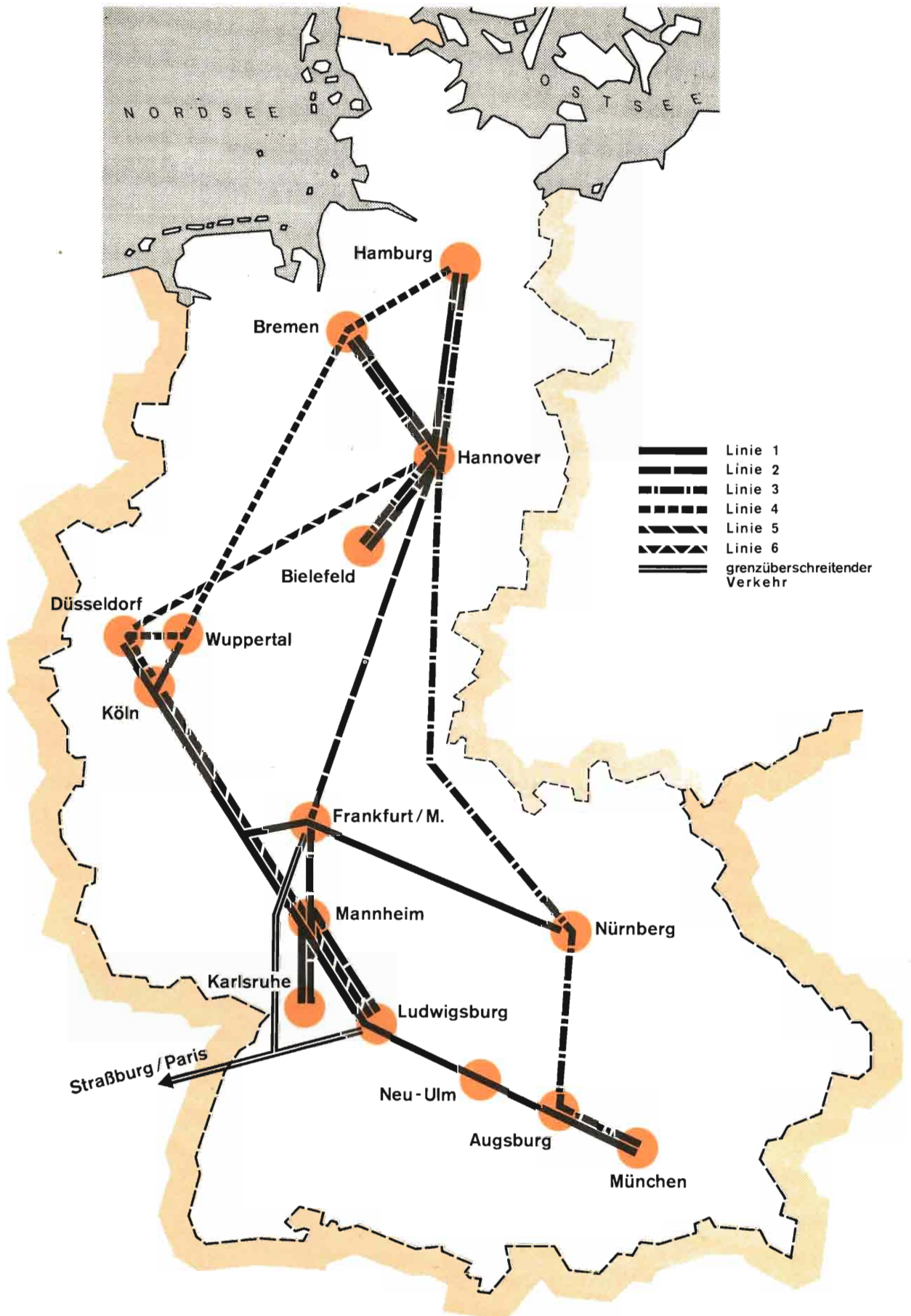
131. Eine besondere Form des kombinierten Verkehrs ist die Beförderung von Sattelaufliegern und ganzen Lastzügen auf der Schiene im sogenannten Huckepackverkehr. Eine Intensivierung gerade dieses Verkehrs trägt dazu bei, die Straßen zu entlasten.

Die Deutsche Bundesbahn und die Gewerbevertretungen der Spedition, des Güterfernverkehrs und des Möbelfernverkehrs haben gemeinsam die „Kombiverkehr KG, Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG“ gegründet; ihre Aufgabe ist, den Huckepackverkehr kommerziell abzuwickeln. Die Gesellschaft hat ihren Betrieb am 1. Juli 1969 aufgenommen. Im ersten Monat ihrer Tätigkeit hat sie 2143 Transporte durchgeführt; bis Juli 1970 konnte sie ihre Leistung auf 4691 Transporte steigern.

Seit Oktober 1969 verkehrt zwischen Köln und Ludwigsburg die sogenannte „rollende Landstraße“, ein Ganzzug aus neuartigen, in Österreich entwickelten Niederflurwagen. Auf ihnen können Lastzüge normaler Bauart ohne besondere technische Vorkehrungen befördert werden. Der Zug kann in 20 Minuten beladen werden. Er wird von den Güterfernverkehrsunternehmen in steigendem Umfang benutzt. Im November 1969, einen Monat nach Aufnahme dieses Verkehrs, wurden 191 Lastzüge, im Juli 1970 bereits 570 Lastzüge befördert. Ein zweiter Zug mit Wagen dieser Bauart wird demnächst in Dienst gestellt.

132. Der Bundesminister für Verkehr hat bei den Wirtschaftskreisen, die Huckepackverkehre betreiben, angeregt, zur Entlastung des Straßennetzes auch den Werkfernverkehr an der neuen Transportart zu beteiligen. Dabei tritt eine Anzahl vor allem tarifpolitischer Probleme auf. Es ist zu erwarten, daß vorbereitende Gespräche zu einem erfolgreichen Abschluß gebracht werden können. Neben dem verkehrspolitisch erwünschten Effekt der Straßentlastung könnte die Einbeziehung des Werkfernverkehrs die vorhandenen Kapazitäten besser auslasten und damit zusätzliche Impulse für den sich erfreulich entwickelnden Huckepackverkehr geben. Eine verbesserte Wirtschaftlichkeit der Verkehre würde im Ergebnis auch ein erweitertes Leistungsangebot im Huckepackverkehr ermöglichen.

Huckepack-Liniennetz der „Kombiverkehr KG“



Wechselbehälterverkehr

133. Im kombinierten Verkehr werden in jüngster Zeit zunehmend sogenannte Sieben-Meter-Wechselbehälter eingesetzt, das heißt auswechselbare Lastkraftwagen-Aufbauten, die auch auf Schienenfahrzeugen befördert werden können. Die Wechselbehälter eignen sich besonders für den kombinierten Verkehr und bieten dem einzelnen Unternehmer betriebswirtschaftliche Vorteile. Die Behälter haben eigene Umsetzungsrichtungen und können auch Umsetzvorrichtungen der Container-Terminals für den Wechsel von einem Verkehrsmittel auf das andere benutzen. Die Zahl der Wechselbehälter ist innerhalb kurzer Zeit auf rund 6 000 Stück gestiegen.

Steuerliche Begünstigung des kombinierten Verkehrs

134. Die Bundesregierung hat bereits in der Vergangenheit durch steuerliche Vergünstigungen den kombinierten Verkehr gefördert. So ist er von der seit 1. Januar 1969 erhobenen Straßengüterverkehrssteuer befreit. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung, ob die im kombinierten Verkehr über die Schiene eingesetzten Straßenfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer ganz oder teilweise freigestellt werden sollten. Da die Kraftfahrzeugsteuer den Bundesländern zufließt, muß darüber mit den Ländern eine Einigung erzielt werden.

Förderung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs

135. Der Bundesminister für Verkehr bemüht sich seit längerem darum, die bestehenden kombinierten Verkehre zwischen der Bundesrepublik und ihren Nachbarländern auszuweiten. Mit einer Reihe von Ländern bestehen Kontakte auf Regierungsebene. Im einzelnen handelt es sich hierbei um die Niederlande, Belgien, Dänemark, Frankreich und Österreich. Die bisherigen Verhandlungen haben erwiesen, daß auch in diesen Ländern ein reges Interesse am kombinierten Verkehr besteht.

136. Grenzüberschreitende Containerverkehre in Ganzzügen bestehen bereits für die Verbindungen

- Rheinmündungshäfen/Bundesrepublik;
- Ruhrgebiet/Raum Mailand.

Seit dem 1. Oktober 1970 verkehrt ein Container-Blockzug auf der Strecke Köln/Paris. Damit verfügen die Wirtschaftsräume Köln/Ruhrgebiet und Paris über eine leistungsfähige Containerzug-Verbindung. Es ist vorgesehen, dem Blockzug Köln/Paris weitere Verbindungen folgen zu lassen, sobald ein Bedarf nach zusätzlichen Containertransporten besteht. Analysen zur Ermittlung der Nachfragestruktur sind eingeleitet.

137. Im Bereich des Überseecontainerverkehrs bereitet die Bundesrepublik in Zusammenarbeit mit zahlreichen anderen schiffahrttreibenden Ländern bei der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) internationale Regelungen vor, welche die Sicherheitsvorschriften vereinheitlichen und den Überseetransport der Container erleichtern sollen.

138. Die Probleme des Landcontainerverkehrs werden im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) zusammen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Australien und Japan behandelt. Gemeinsam mit der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) bereitet die Wirtschaftskommission für Europa (ECE) zur Zeit eine Weltkonferenz über Containerfragen vor, die auf Beschluß des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen 1972 in Genf stattfinden wird. Hauptsächliche Beratungsthemen sind: Abschluß einer revidierten Zollkonvention für Paletten und eines Übereinkommens über den Frachtvertrag im kombinierten Verkehr, Vereinbarungen über Mindestanforderungen an die Sicherheit der Container und Empfehlungen über möglichst einheitliche Normen.

139. Die Aufnahme deutsch-französischer Huckepackverkehre in den Relationen Frankfurt/Paris und Mannheim beziehungsweise Stuttgart-Ludwigsburg/Paris steht unmittelbar bevor. Weitere internationale Verkehre sollen folgen. Vorbereitende Gespräche sind bereits aufgenommen worden.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1** Fortführung des Investitionshilfeprogramms zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs
- 2** Volle oder teilweise Freistellung der im kombinierten Verkehr über die Schiene eingesetzten Kraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer
- 3** Förderung des internationalen kombinierten Verkehrs durch bilaterale Absprachen
- 4** Vorbereitung der Weltkonferenz über Containerfragen

VII. Angleichung der Wettbewerbsbedingungen — Wegekosten

140. Die Bundesregierung wird ihre Politik der stärkeren Integration auch des Verkehrs in die marktwirtschaftliche Ordnung fortsetzen. Preis- und Leistungswettbewerb im Verkehr können jedoch nur dann ihre Funktion erfüllen, wenn sie auf der Grundlage von angeglichenen Wettbewerbsbedingungen ausgeübt werden. Noch bestehende Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen müssen abgebaut werden, damit der Wettbewerb seine marktordnende Funktion erfüllen kann und so bestehende staatliche Eingriffe entbehrlich macht.

Ein besonders schwieriges Problem ist die gleichmäßige Heranziehung der Verkehrsträger zur Deckung der ihnen zuzurechnenden Wegekosten. Wegen der engen Beziehung zwischen binnenländischem und grenzüberschreitendem Verkehr darf sich eine Lösung dafür nicht auf den nationalen Raum beschränken. Sie muß sich vielmehr auf alle Länder der Europäischen Gemeinschaften erstrecken.

Brüsseler Konzeption zur Lösung der Wegekostenfrage

141. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Arbeiten auf diesem Gebiet sehr frühzeitig begonnen. Es liegen zwei Grundsatzentscheidungen des Rates über eine Wegekostenuntersuchung im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr vor, die wiederum Grundlage für eine von der Kommission in Auftrag gegebene Musteruntersuchung der Verbindung Paris—Le Havre waren. Diese Verbindung wurde ausgesucht, weil zwischen den beiden Städten Paris und Le Havre sowohl eine Wasserstraße als auch eine Schienen- und Straßenverbindung besteht.

Die eingehende Studie zeigt unter anderem, daß allen diskutierten Methoden für die Berechnung der Wegekosten ein Bestandteil gemeinsam ist, nämlich die Grenzkosten der Benutzung. Sie umfassen die für Betrieb, Sicherheit, Unterhaltung und Erneuerung der Verkehrswege durch ein hinzukommendes Fahrzeug entstehenden Kosten der öffentlichen Hand. Sie können den Wegebenutzern unmittelbar zugerechnet werden.

142. Der Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine erste Richtlinie des Rates zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge beschränkt sich auf die Harmonisierung der Steuerstrukturen; dabei muß das Verhältnis der Steuersätze für die einzelnen Fahrzeugkategorien zueinander so angesetzt werden, daß sie den jeweiligen Anteil an den durch die einzelnen Fahrzeuge verursachten Kosten widerspiegeln. Den Mitgliedstaaten bleibt es überlassen, die allgemeine Höhe der Besteuerung festzusetzen; der endgültigen Wahl des Abgeltungssystems für die Wegebenutzung wird somit nicht vorgegriffen. Wegen der Schwierigkeit der zu lösenden Probleme

konnte der Richtlinienvorschlag nicht — wie ursprünglich vorgesehen — zum 1. Januar 1970 in Kraft gesetzt werden.

Eine abschließende Stellungnahme der Bundesregierung zum Richtlinienvorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, der weitgehend auch als erster Schritt auf eine Defiskalisierung der Mineralölsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer verstanden wird, ist noch zu erarbeiten.

143. Weitere Untersuchungen über die Wegekosten des Stadtverkehrs und zur laufenden Feststellung der Ausgaben für die Verkehrswege sind in Angriff genommen worden.

Einführung einer wegekostenorientierten Straßenbenutzungsabgabe in der Bundesrepublik Deutschland

144. Das schrittweise Vorgehen im internationalen Bereich findet seine Parallele in den Vorarbeiten in der Bundesrepublik Deutschland. Hier soll die als Lenkungssteuer vorübergehend eingeführte Straßengüterverkehrsteuer durch eine wegekostenorientierte und auf die Entwicklung in den Europäischen Gemeinschaften ausgerichtete Straßenbenutzungsabgabe abgelöst werden. Eine solche Aufgabe wirft zahlreiche schwierige Probleme auf. Einerseits ist darauf hinzuweisen, daß der von einer unabhängigen Arbeitsgruppe im Bundesverkehrsministerium vorgelegte Wegekostenbericht noch diskutiert wird. Andererseits konnte auch bei den Beratungen über den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für eine erste Richtlinie zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für Nutzfahrzeuge der ursprüngliche Zeitplan nicht eingehalten werden. Schließlich müssen bei den Arbeiten im nationalen Bereich auch die Ziele der im Rahmen der großen Steuerreform beabsichtigten Reform der Kraftfahrzeugsteuer berücksichtigt werden.

Die Bundesregierung wird einen Gesetzentwurf vorlegen, wenn eine die bestehenden Probleme angemessen berücksichtigende Entscheidung getroffen werden kann.

Heranziehung der Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen im Bereich der Europäischen Gemeinschaften

145. Die Binnenschifffahrt trägt im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern in einem sehr viel geringeren Maße zu den ihr zuzurechnenden Wegekosten bei. Mit dem Ziel einer allmählichen Anpassung wurde daher die im Verkehrspolitischen Programm vorgesehene Anhebung der Schifffahrtabgaben um 15 Prozent verwirklicht. Durch inzwischen eingetretene Kostensteigerungen wird es sich in

Zukunft als notwendig erweisen, die Schiffsabgaben der Entwicklung anzupassen.

Eine langfristige Lösung der Wegekostenfrage setzt auch für die Binnenschifffahrt ein gemeinsames europäisches Vorgehen voraus. Mit dieser Zielsetzung unterstützt die Bundesregierung die Bestrebungen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Binnenschifffahrt auf allen europäischen Wasserstraßen gleichmäßig zur Deckung der Wegekosten heranzuziehen.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Auffassung vertreten, daß es in Anbetracht der tatsächlichen Situation in den Mitgliedstaaten nicht zweckmäßig wäre, den Staaten die Festlegung der allgemeinen Höhe der einzuführenden Schiffsabgaben zu überlassen. Da in den meisten Fällen derartige Abgaben neu sind, würde ein von Land zu Land unterschiedliches Vorgehen zu einem möglicherweise beträchtlichen Umweg auf dem Weg zu einer Harmonisierung führen.

Die Bundesregierung teilt diesen Standpunkt. Sie verkennt aber nicht die Schwierigkeiten, die mit der Durchsetzung dieses Konzeptes verbunden sind, da es sehr große Auffassungsunterschiede in der Frage geben wird, welche Höhe der Abgaben angemessen und in einem ersten Schritt vertretbar erscheint.

Zusätzliche Probleme ergeben sich aus der zur Zeit bestehenden Abgabefreiheit der internationalen Schiffswege. So wird die Auffassung vertreten, daß die Einführung von Schiffsabgaben die Änderung internationaler Verträge, wie zum Beispiel der Mannheimer Akte von 1868, erforderlich machen würde.

Einführung von Flugsicherungsgebühren

146. Auch die Luftfahrt soll in Zukunft über die von den Flughäfen für ihre Infrastruktur bereits erhobenen Landegebühren hinaus „Wegkosten“ tragen. Entsprechende Schritte für internationale Vereinbarungen über Flugsicherungsgebühren, die auch die Leistungen des Flugwetterdienstes mit abgelten, sind im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) und der Organisation EUROCONTROL eingeleitet worden. Es wird damit gerechnet, daß die Gebührenerhebung im Bereich der Organisation EUROCONTROL im November 1971 eingeführt werden kann.

Neutralisierung verbleibender unterschiedlicher Wegekostenbelastung

147. Die Forderung nach Angleichung der Wettbewerbsbedingungen bedeutet noch keine Entscheidung darüber, ob die Wegekosten grundsätzlich in voller Höhe von den Wegebenutzern getragen werden sollen oder ob nur eine — wie auch immer festzulegende — anteilige Anlastung erfolgen soll.

Die Eisenbahnen sind kraft Gesetzes gehalten, ihre Fahrwegkosten grundsätzlich selbst zu tragen; im Nutzkraftfahrzeugverkehr könnte über eine wegekostenorientierte Straßenbenutzungsabgabe eine stärkere Heranziehung zu den Wegekosten erreicht werden. Bei der Binnenschifffahrt würden sich über eine Anhebung der Schiffsabgaben auf ein kostendeckendes Niveau die Transportpreise erhöhen, und damit würde der Verkehr in vielen Relationen zum Erliegen kommen; außerdem ist der größte Teil des Binnenschiffsverkehrs durch die Mannheimer Akte von 1868 der Erhebung von Abgaben auf dem Rhein entzogen. Es werden daher auch andere Wege zu untersuchen sein, die zu einer Gleichstellung der Verkehrsträger im Wettbewerb auch mit der Binnenschifffahrt führen.

Als eine mögliche Lösung wird von verschiedenen Seiten die Übernahme des Fahrweges der Eisenbahnen auf den Bund angesehen. Danach hätten die Eisenbahnen für die Benutzung des Schienenweges eine Abgabe zu entrichten, die entsprechend dem Belastungsgrad ihrer Wettbewerber differenziert werden könnte. Einerseits würden sich die Fixkosten der Bahnwege dadurch in variable Kosten (Benutzungsabgabe) verwandeln. Andererseits könnten die Wettbewerbsbedingungen auch dann weitgehend angeglichen werden, wenn eine volle Wegekostendeckung bei konkurrierenden Verkehrsträgern gesamtwirtschaftlich nicht vertretbar erscheint.

Die Übernahme des Fahrweges der Eisenbahnen auf den Bund würde eine Zusammenfassung der Investitionsentscheidungen für Schienenwege, Fernstraßen und Wasserstraßen voraussetzen.

Größere Verkehrswebauprojekte sind auf der Grundlage der Ergebnisse von Kosten-Nutzen-Analysen zu entscheiden. Eine derartige Neuordnung der Infrastrukturpolitik setzt eine einheitliche Planung für diese Verkehrswege voraus, wie sie nur ein koordiniertes und später integriertes Bundesverkehrswegeprogramm ermöglicht.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1** Einführung einer wegekostenorientierten Straßenbenutzungsabgabe für Nutzfahrzeuge
- 2** Einführung von Flugsicherungsgebühren
- 3** Untersuchung von Möglichkeiten, die verbleibenden unterschiedlichen Wegekostenbelastungen zu neutralisieren.

VIII. Tarifpolitik

148. Die Tarifpolitik hat die Bildung und Weiterentwicklung aller Entgelte für Beförderungs- und Nebenleistungen der Verkehrsträger zum Gegenstand und ist somit in gleicher Weise bedeutsam für die Gesamtheit der Verkehrsnutzer wie für die einzelnen Verkehrsunternehmer. Sie muß sich harmonisch in die verkehrspolitische Konzeption der Bundesregierung einfügen und mit den allgemeinen wirtschaftspolitischen Prinzipien übereinstimmen. Die Tarifpolitik soll die unterschiedlichen Interessen der öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmer sowie der Verkehrsnutzer soweit wie möglich berücksichtigen. Die Preisbildungsvorschriften der Binnenverkehrsträger — Eisenbahn, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt — sind für den Güterverkehr 1961 weitgehend vereinheitlicht worden. Die Initiative für die Preisgestaltung liegt seitdem im wesentlichen bei den Verkehrsträgern, die bei ihren Tarifanträgen grundsätzlich zwischen Festpreisen und Mindest-Höchst-Preisen wählen können. Der Bundesminister für Verkehr entscheidet kurzfristig über die Tarifanträge der Verkehrsträger im Rahmen bestimmter in den Verkehrsgesetzen festgelegter Kriterien. Die Verkehrsträger haben von der ihnen gebotenen Möglichkeit, die Tarife flexibler zu gestalten, in unterschiedlichem Maße, in den letzten Jahren aber zunehmend Gebrauch gemacht.

149. Die Deutsche Bundesbahn hat ihren Regeltarif immer stärker zugunsten von zur Zeit über 250 Ausnahmetarifen aufgefächert, zu denen jetzt bereits 80 Prozent der Güter im Wagenladungsverkehr gefahren werden. Der Einführung der Ausnahmetarife gehen Verhandlungen mit den Verladern voraus, in denen ein individuelles Preisangebot abgegeben wird. Dabei wird den Verhältnissen des Einzelfalles zum Beispiel durch Preisermäßigungen für geschlossene Züge sowie für größere regelmäßige Transporte Rechnung getragen.

150. Im Güterfernverkehr ist seit Frühjahr 1970 die Preisbildung durch den Übergang zu einem fast ausschließlichen Margentarifsystem, das im Güternahverkehr seit vielen Jahren angewandt wird, weiter aufgelockert worden. Die gewonnenen Erfahrungen werden bei Erwägungen über weitere Liberalisierungsmaßnahmen berücksichtigt.

Eisenbahn und Güterkraftverkehr haben bei Beförderung von Ein- und Ausfuhrgütern über deutsche Seehäfen das Recht, ohne Bindung an die Tarife unter bestimmten Voraussetzungen Sonderabmachungen schriftlich zu vereinbaren. Damit ist berechtigten Belangen der Küstenländer entsprochen worden. Infolge der Hochkonjunktur wurden bis jetzt zwar nur wenige Sonderabmachungen abgeschlossen. Es ist jedoch zu erwarten, daß von dieser Möglichkeit in Zukunft stärker Gebrauch gemacht wird.

151. In der Binnenschifffahrt werden die Entgelte von Frachenausschüssen beschlossen, die mit Verladern und Vertretern des Binnenschiffsgewerbes paritätisch besetzt sind. Die Entgelte sind überwiegend Festfrachten, die jedoch in Anpassung an die Marktlage flexibel ausgehandelt werden.

152. Im Spediteursammelgutverkehr wurden die ursprünglich festen Kundensätze in Mindest-Höchst-Entgelte umgewandelt, deren Marge mehr und mehr ausgeweitet worden ist. Außerdem ist der sachliche Geltungsbereich der Preisbindung in den letzten Jahren eingeschränkt worden.

153. Die Tarifpolitik für die Binnenverkehrsträger muß in zunehmendem Maße auf die internationale Entwicklung abgestimmt werden. Sie hat durch die gemeinsame Verkehrs- und Tarifpolitik der Europäischen Gemeinschaften auch bereits erste auf eine Verstärkung des Wettbewerbs gerichtete Impulse erhalten. Die 1968 erlassene und auf drei Jahre befristete Margentarifverordnung für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr war ein Anfang. Die einzelnen Straßengütertarife sind zwischen den Mitgliedstaaten ausgehandelt worden und werden voraussichtlich Anfang 1971 in Kraft treten. Das angestrebte Ziel, auf dem europäischen Verkehrsmarkt eine möglichst liberale Tarifpolitik zu verwirklichen, erscheint nur auf der Basis gemeinsamer Richtlinien aller Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften erreichbar. Voraussetzung hierfür ist die weitere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen. Dabei werden unter anderem auch die Frage der Anlastung der Wegekosten und Kapazitätsregelungen bei einzelnen Verkehrsträgern von erheblichem Einfluß sein.

IX. Verkehrsinfrastruktur

Bundesverkehrswegeplanung

154. Der Deutsche Bundestag hat ausgehend vom Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung den Bundesminister für Verkehr beauftragt, ein Bundesverkehrswegeprogramm aufzustellen. Eine Bundesverkehrswegeplanung ist wegen der Zusammenhänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und der engen Verflechtung des Verkehrs mit anderen Bereichen eine sehr komplexe und langfristige Aufgabe. Sie zu erfüllen, wird der Bundesverkehrsverwaltung durch vorhandene Erfahrungen auf dem Gebiet der Infrastrukturplanung erleichtert.

Mit der Wegeplanung wird vielfach wissenschaftliches Neuland betreten. Eine enge Zusammenarbeit von Wissenschaft und Verwaltung ist daher selbstverständlich. Der Bundesminister für Verkehr unterhält zu diesem Zweck Kontakte mit solchen Stellen im In- und Ausland, die eine ähnliche Aufgabe bereits bearbeitet haben oder sie in Angriff nehmen wollen.

Die Bundesverkehrswegeplanung muß ständig neue Informationen über die wirtschaftliche, demographische und verkehrliche Entwicklung berücksichtigen. Sie ist daher nicht als einmaliger Akt anzusehen, sondern als eine ständige Aufgabe, die eine immer kompliziertere Verkehrslage auch in die Zukunft begleiten wird.

155. Der erste Schritt bei den inzwischen aufgenommenen Arbeiten war die Formulierung der Ziele, die der Bundesverkehrswegeplanung vorgegeben sind. Der Verkehrssektor soll einen größtmöglichen Beitrag zum allgemeinen Wohl leisten. Damit dieses Ziel als Leitlinie bei der Infrastrukturplanung im Verkehr dienen kann, ist es in konkrete Einzelziele aufzulösen. Die verschiedenen Einzelziele bilden ein Zielsystem, das in seiner Gesamtheit der Bewertung von Alternativen dient.

Die nachfolgenden Ziele sind für die Verkehrswegeplanung von Bedeutung:

- Der Freiheitsspielraum des einzelnen muß gesichert werden und ihm die Wahl des Verkehrsmittels nach Art und Qualität überlassen bleiben.
 - Der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen muß einen größtmöglichen Beitrag zum Wirtschaftswachstum erbringen.
 - Die Planung der Verkehrswege ist so durchzuführen, daß Lärmbelästigungen, Luft- und Wasserverschmutzungen, kurz alle schädlichen Einflüsse auf die Umwelt möglichst vermieden werden.
 - Die Verkehrsplanung muß Gesichtspunkte der Raumordnung berücksichtigen: gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen, ausgewogene wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verhältnisse in allen Teilen des Bundesgebiets.
- Die qualitative Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel ist zu steigern.
 - Die negativen Folgen der Störanfälligkeit der Verkehrsnetze für die Wirtschaftstätigkeit und die Versorgung der Bevölkerung sind durch Planung ausreichender Ausweichmöglichkeiten in Grenzen zu halten.
 - Jede Einzelmaßnahme ist bei gleicher Erfolgchance mit dem geringstmöglichen Mitteleinsatz durchzuführen.
 - Die Ziele der europäischen Integration und der internationalen Zusammenarbeit sind bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen. Weiteren außen- sowie verteidigungspolitischen Zielsetzungen ist bei der Planung gegebenenfalls Rechnung zu tragen.
 - Bei Investitionsentscheidungen sind auch verkehrsfremde Funktionen zu berücksichtigen.

Stand der Arbeiten

156. Die laufenden Planungen, insbesondere die Aufstellung des Bedarfsplanes für den Ausbau der Bundesfernstraßen 1971 bis 1985, zeigen, daß es in enger Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis möglich ist, die genannten Ziele weitgehend zu quantifizieren. Die Planungen sind in einem ständigen Prozeß zu überprüfen, fortzuschreiben, aufeinander abzustimmen und miteinander zu verzahnen.

Für die Bundesverkehrswegeplanung sind zunächst die folgenden Tätigkeiten eingeleitet worden:

157. Analyse und Prognose der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur der Bundesrepublik Deutschland

Der Verkehr ist keine autonome Größe, sondern wird von zahlreichen Faktoren wie Bevölkerung, Einkommen, Kraftfahrzeug-Bestand, Produktion und Verbrauch wichtiger Güter bestimmt. Wegen der vielfältigen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem europäischen Raum wird man auch dessen Entwicklung berücksichtigen müssen. Soziologische Studien über künftige Lebensbedingungen und Verhaltensweisen der Bevölkerung sollen die Prognosen absichern und ergänzen.

158. Analyse und Prognose des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsverflechtung sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr

Die Verkehrsströme im Personen- und Güterverkehr werden bestimmt von der Bevölkerungsdichte und dem Kraftfahrzeugbestand, der wirtschaftlichen Aktivität und anderen Faktoren. Beim Personenverkehr wird es durch eine Unterschei-

dung nach Reisezwecken möglich, Änderungen des Arbeits-, Konsum- und Freizeitverhaltens in den Prognosen zu erfassen. Für die Prognose wird eine Beziehung zwischen dem beobachteten Aufkommen des Personen- und Güterverkehrs und der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur (Verkehrserzeugungsmodell) hergestellt. Das Verkehrsaufkommen eines Gebietes verteilt sich auf die benachbarten Gebiete entsprechend deren verkehrlicher Anziehungskraft und der Güte der Verkehrsverbindungen (Verkehrsverteilungsmodell). Die Kenntnis der Modelle erlaubt es, aus der zukünftigen Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur und dem geplanten Verkehrsangebot die zukünftige Verkehrsverflechtung zu berechnen. Diese Arbeiten erfolgen zunächst auf der Basis von 78 Raumeinheiten.

159. Erfassung und Analyse vorhandener und neuer Verkehrsmittel

Transportgeschwindigkeiten, Kapazitäten, Transportkosten und Tarife der Verkehrsmittel (Fahrzeuge und Fahrweg) werden erfaßt und zusammengestellt. Dabei werden sowohl die vorhandenen Verkehrsmittel und ihre durch Weiterentwicklung entstehenden Varianten als auch mögliche neue Verkehrsmittel erfaßt.

160. Analyse des Verkehrsangebots und Feststellen von Über- und Unterkapazitäten

Die Ergebnisse der Analyse sollen bei der Fortschreibung der vorhandenen Planungen beziehungsweise bei neuen Planungen verwertet werden.

161. Zusammenstellen von Entwicklungsplänen für die einzelnen Verkehrswegenetze

Das weitere Vorgehen hängt von den Ergebnissen der Analysen ab. Es ist daher nicht zweckmäßig, den einzuschlagenden Weg bereits heute festzulegen. Dafür spricht auch, daß wichtige Forschungsergebnisse und Entscheidungen auf dem Gebiet der neuen Verkehrstechnologien und der Verkehrssysteme noch ausstehen und die planungswissenschaftlichen Grundlagen, insbesondere die Prognoseverfahren, zur Zeit noch verbessert werden.

Verbesserung der Datenbasis

162. Das Bundesverkehrswegeprogramm erfordert umfangreiches Datenmaterial, das zu einem Teil erst erhoben werden muß. Die Anforderungen an die amtliche Statistik werden deshalb erheblich zunehmen. Dies gilt vor allem für den Personenverkehr. Der Bundesminister für Verkehr hat als ersten Schritt zur Verbesserung der Datenbasis einer Arbeitsgemeinschaft von zwei Instituten den Auftrag erteilt, Angaben über die innerhalb einer Woche durchgeführten Fahrten einer repräsentativen Auswahl von einem Prozent aller Personenkraftwagen des Bundesgebietes zu erheben.

Datenbank

163. Neben der Datenerhebung kommt der Datenspeicherung und Datenorganisation erhebliche Bedeutung zu. Der Aufbau einer elektronisch geführten Verkehrsdatenbank ist eingeleitet worden. In ihr sollen alle bedeutsamen technischen, verkehrlichen und sozio-ökonomischen Daten erfaßt und ständig fortgeschrieben werden, die zu einem Verkehrssystem gehören oder mit ihm in Zusammenhang stehen und deren Umfang eine elektronische Speicherung notwendig macht.

Die Verkehrsdatenbank soll für alle im Bundesverkehrsministerium anstehenden Planungs- und Entscheidungsvorgänge die erforderlichen, heute vielfach noch verstreuten Daten nach einheitlichen Ordnungsmerkmalen zusammenfassen und vorhalten. Besonders weit fortgeschritten sind die Arbeiten für die Straßendatenbank.

Die Verkehrsdatenbank soll in der EDV-Anlage der Bundesanstalt für Straßenwesen in Köln geführt werden. Datenendstationen für die Datenein- und -ausgabe werden im Bundesverkehrsministerium eingerichtet. Die Verkehrsdatenbank wird ihre Daten mit den bestehenden oder in Einrichtung begriffenen Fachdatenbanken des Bundes, der Länder und der Gemeinden austauschen. Wegen der unterschiedlichen Herkunft der in die Verkehrsdatenbank aufzunehmenden Daten müssen Datenerfassung und -aufbereitung der einzelnen Stellen koordiniert werden.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1** Fortsetzung der Arbeiten an der Bundesverkehrswegeplanung
- 2** Aufbau einer Verkehrsdatenbank

Straßen

Straßenbaufinanzierung

164. Der finanzielle Aufwand für den Ausbaubedarf nach dem Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 ist auf der Grundlage des Preisstandes von 1968/69 auf etwa 125 Milliarden DM zu schätzen. Nach der Entwicklung der Baupreise in der Zwischenzeit dürfte der Finanzbedarf Ende 1970 mindestens um 15 Prozent höher liegen.

Zur Finanzierung des Bundesfernstraßenbaues stehen 50 Prozent des auf den Kraftverkehr entfallenden Mineralölsteueraufkommens (nach Abzug des für die kommunalen Verkehrsverbesserungen bestimmten Anteils von 3 Pfennig/Liter) zur Verfügung. Eine Schätzung des bis 1985 anfallenden zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommens ergibt einen Betrag von 93 Milliarden DM. Hiervon entfallen nach Abzug des Mittelbedarfs für nicht-investive Ausgaben rund 72 Milliarden DM auf Investitionen. Inzwischen lassen neuere Schätzungen ein höheres Mineralölsteueraufkommen erwarten.

Es ist gleichwohl abzusehen, daß mit dem zweckgebundenen — wenn auch steigenden — Mineralölsteueraufkommen der infolge Preissteigerungen ebenfalls steigende Finanzbedarf bis zum Jahre 1985 bei weitem nicht gedeckt werden kann.

Die Schere zwischen dem Investitionsbedarf und den Finanzierungsmitteln entwickelt sich im Bundesfernstraßenbau zeitlich wie folgt:

Jahr	Nachholbedarf Straßenbau	Zusätzlicher Investitionsbedarf auf Grund wachsender Motorisierung	Summe Spalte 2 und Spalte 3	Derzeit gesicherte Finanzmittel	Finanzlücke
1	2	3	4	5	6
1970	60	—	60	—	60
1970 bis 1975	60	40	100	22	78
1970 bis 1980	60	55	115	44	71
1970 bis 1985	60	65	125	72	53
1970 bis 1990	60	70	130	101	29
1970 bis 1995	60	75	135	131	4

Hieraus wird deutlich: Die heutige Engpaßsituation im Straßenverkehr wird sich im ganzen gesehen in

den nächsten fünf bis zehn Jahren noch verschärfen, weil das zweckgebundene Aufkommen aus der Mineralölsteuer in diesem Zeitraum noch hinter dem zusätzlichen Straßenbaubedarf (Spalte 3 der Tabelle) zurückbleiben wird. Erst in den achtziger Jahren wird eine gewisse Erleichterung eintreten. Einzelne hoch belastete Strecken, wie zum Beispiel Köln—Frankfurt, werden allerdings durch schwerpunktartigen Mitteleinsatz bereits in den nächsten fünf Jahren spürbar entlastet werden können. Dies ändert jedoch nichts an der dargestellten Gesamtsituation.

165. Die Bundesregierung steht vor drei alternativen Möglichkeiten:

- (1) Sie kann den Straßenbau im bisherigen Umfang fortführen. Dann müssen Wirtschafts- und Individualverkehr für einen längeren Zeitraum große Beschränkungen im Straßenverkehr hinnehmen, ganz abgesehen von einer zu erwartenden Verschärfung der Unfallsituation.
- (2) Sie kann versuchen, ohne die Einnahmeseite zu verändern, mehr Haushaltsmittel als bisher für den Bundesfernstraßenbau zur Verfügung zu stellen. Das würde bei der Größenordnung der erforderlichen Beträge und bei der Vorausbindung des größten Teils des Bundeshaushalts erhebliche Abstriche auf anderen Gebieten zur Folge haben müssen.
- (3) Sie kann schließlich eine Erhöhung der Mineralölsteuer erwägen und dieses Aufkommen in vollem Umfang für den Straßenbau zweckbinden.

Das Gewicht der zu treffenden Entscheidungen verlangt eine eingehende Prüfung. Entsprechende Vorarbeiten sind im Gange.

Erster Fünfjahresplan 1971 bis 1975

166. Der Entwurf des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen sieht für die Durchführung der Baumaßnahmen auf der Grundlage des Bedarfsplanes drei Fünfjahrespläne vor.

Das Finanzvolumen des ersten Fünfjahresplanes wird sich auf 29,55 Milliarden DM belaufen. Davon stammen 27,8 Milliarden DM aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen und 1,75 Milliarden DM aus den im Kreditwege beschafften Finanzierungsbeiträgen der Deutschen Gesellschaft für öffentliche Arbeiten AG (Offa). Für Investitionen stehen hiervon rund 22 Milliarden DM zur Verfügung. Mit diesem Betrag können nach dem heutigen Stand der Finanzierung etwa 18 Prozent der im Bedarfsplan vorgesehenen Investitionen gedeckt werden.

167. Schwerpunkte des ersten Fünfjahresplanes sind:

Strecke	Gesamtlänge	im ersten Fünfjahresplan	
		fertig	im Bau
in Kilometern			
BAB Hamburg—Flensburg mit Abzweig nach Kiel (Olympiamaßnahme)	204	154	10
BAB München—Lindau (Olympiamaßnahme)	192	36	51
BAB Cloppenburg—Wilhelmshaven	89	31	58
BAB Wermelskirchen—Bottrop	51	—	51
BAB Niederländische Grenze—Bad Oeynhausen	141	70	9
BAB Krefeld—Ludwigshafen	375	255	35
BAB Duisburg—Dortmund (Emscherschnellweg)	84	29	54
BAB Duisburg—Venlo	43	15	15
BAB Düsseldorf—Dortmund	90	—	90
BAB Aachen—Düsseldorf	56	—	40
BAB Dortmund—Gießen (Sauerlandlinie)	181	76	—
BAB Köln—Olpe	61	6	47
BAB Gießen—Aschaffenburg	69	—	69
BAB Bad Homburg—Darmstadt	47	31	16
BAB Würzburg—Heilbronn	84	84	—
BAB Heilbronn—Nürnberg	157	27	107
BAB Autobahnring München (Ostteil)	31	31	—
BAB München/Ost—Rosenheim	46	—	46
BAB Ulm—Kempten	97	44	53
BAB Stuttgart—Singen	153	56	71

168. Maßnahmen des BAB-Neubaues, die überwiegend in Zonenrand- und in Ausbaugebieten vorgesehen sind:

Strecke	Gesamtlänge	im ersten Fünfjahresplan	
		fertig	im Bau
in Kilometern			
BAB Bremen—Cuxhaven	108	49	33
BAB Kassel—Ruhrgebiet	150	117	—
BAB Koblenz—Trier—luxemburgische Grenze	124	19	25
BAB Marburg—Kassel	86	—	86
BAB Trier—Saarbrücken	82	48	34
BAB Trier—Landstuhl	57	28	12
BAB Nürnberg—Pfreimd	82	17	23
BAB Regensburg—Pfreimd	68	32	43
BAB Nürnberg—Regensburg	101	26	—

Ferner wird im ersten Fünfjahresplan die Erneuerung der Vorkriegsautobahnen durch Aufbringen neuer Fahrbahndecken, den Bau zusätzlicher Fahrspuren und noch fehlender Standspuren verstärkt fortgesetzt. Das Programm für die Bundesstraßen enthält vielfältige Maßnahmen unterschiedlicher Größenordnung.

Straßendatenbanken

169. Auf Veranlassung des Bundesministers für Verkehr ist ein Bund-Länder-Ausschuß für den Aufbau einer elektronisch geführten Straßendatenbank für die Straßen des überörtlichen Verkehrs einberufen worden. Parallel dazu arbeitet ein Arbeitsausschuß für Gemeindestraßen. Die Arbeiten beider Ausschüsse werden aufeinander abgestimmt. Auf diese Weise können später Lücken bei der Datenerfassung des Straßennetzes vermieden werden. Besonders die Gemeinden über 50 000 Einwohner, die Baulastträger aller Straßen ihres Bereiches einschließlich der Bundesstraßen sind, mußten in das System der Datenaufnahme einbezogen werden.

In der neuen Straßendatenbank sollen alle für die Straße, den Straßenverkehr und den Straßenbau unmittelbar bedeutsamen Daten gespeichert und miteinander in Verbindung gebracht werden. Die Daten bilden die Grundlage für die Straßenbauplanung, die Straßenbaufinanzierung und sonstige Aufgaben der Verkehrsführung. Daneben kann die Datenbank beispielweise Entscheidungsgrundlagen liefern, mit denen die Dringlichkeit verschiedener Planungen beurteilt und die Verkehrssicherheit verbessert werden kann, für Fragen der Raumordnung und für die Zweckmäßigkeit von Unterhaltungsarbeiten oder Bauverfahren. Der den Bund betreffende Teil der Straßendatenbank wird in enger Verbindung mit der Verkehrsdatenbank stehen und eine Art Datei derselben sein.

Verschleiß der Straßen durch Spikes

170. Eines der jüngsten, aber zugleich auch dringlichsten Probleme im Fahrbahndeckenbau ist der sehr starke Verschleiß der Straßenoberfläche durch die zunehmende Verwendung von Spikesreifen. Dieses Problem läßt sich mit wirtschaftlich vertretbaren bautechnischen Mitteln nicht lösen. Nach wissenschaftlichen Untersuchungen sowie den bisher möglichen Beobachtungen muß mit einem Abrieb durch Spikes bis zu fünf Millimeter pro Winter gerechnet werden. Das bedeutet nicht nur eine erhebliche Verminderung der Lebensdauer der Fahrbahnbefestigungen, sondern auch Instandsetzungs- und Erneuerungskosten in einem Umfang, der den Ausbauplan für die Bundesfernstraßen finanziell stark beeinträchtigt. Darüber hinaus ergeben sich nachteilige Folgen für die Verkehrssicherheit durch verlängerte Bremswege, verminderte Griffbarkeit der Straßenoberfläche und vorzeitigen Verschleiß der Markierungen. Bei zunehmendem Abrieb bilden sich Spurrillen, die den bekannten Aquaplaning-Effekt begünstigen.

Die Schäden, die aus der Benutzung der Spikesreifen am Bestand des Straßennetzes entstehen, sind wesentlich höher zu bewerten als der Zuwachs an Verkehrssicherheit in der relativ kurzen Zeit, in der dem Verkehr keine geräumten Fahrbahnen zur Verfügung stehen.

Es wird daher zu prüfen sein, ob die Zulassung von Spikesreifen in dem gegenwärtigen Umfang und unter den gegebenen Bedingungen beibehalten werden kann.

Einteilung und Numerierung der Autobahnen

171. Das gegenwärtige Netz der Bundesautobahnen ist relativ weitmaschig. In ihm erfüllen die jeweiligen Autobahnstrecken von vornherein eine im Vergleich zum übrigen Straßennetz weitgehend einheitliche Funktion. Der verstärkte Bau von Autobahnen in den kommenden Jahren und die damit verbundene Verdichtung des Autobahnnetzes macht es jedoch notwendig, die einzelnen Strecken nach den

dominierenden verkehrlichen Funktionen zu unterscheiden.

Es sind daher drei Autobahntypen vorgesehen:

- (1) Durchgangsautobahnen, die als Magistralen des internationalen und nationalen Verkehrs dem schnellen Verkehr über weite Entfernungen dienen,
- (2) Verbindungsautobahnen, die Durchgangsautobahnen miteinander verbinden und entlasten sowie
- (3) Zubringerautobahnen, die den Verkehr aus den Verdichtungsräumen zu den Verbindungs- und Durchgangsautobahnen sowie zu Erholungsgebieten führen.

172. Im Zusammenhang mit einem zunehmend dichter werdenden Autobahnnetz steht auch die Frage der Wegweisung. Es ist vorgesehen, die bisherige Autobahnwegweisung zu verbessern und durch Streckennummern zu ergänzen, um das Auffinden des richtigen Fahrweges zu erleichtern. Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist beauftragt worden, für die Durchgangs-, Verbindungs- und Zubringerautobahnen geeignete Vorschläge für die Wegweisung und Numerierung zu erarbeiten. Es ist beabsichtigt, diese dann für das gesamte Netz der Bundesautobahnen einzuführen.

Verbesserung des Service an Autobahnen

173. Moderne Autobahnen verlangen einen modernen Service. Ein zeitgemäßer Dienst, der den Reisenden und sein Fahrzeug versorgt, ist ein wichtiges Hilfsmittel für einen sicheren Verkehr auf den Bundesautobahnen. Dazu gehören funktionsgerecht und zugleich ansprechend gestaltete, sauber geführte Betriebe: Tankstellen mit der Möglichkeit der Fahrzeugüberprüfung, Raststätten, die in Angebot und Service alle berechtigten Wünsche der Verkehrsteilnehmer erfüllen.

Zur Zeit bestehen an den Bundesautobahnen 200 Tankstellen und 150 Raststätten, davon 47 mit Übernachtungsmöglichkeiten, ferner 35 Verkaufskioske. Das Besondere dieser nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geführten Betriebe ist, daß sie rund um die Uhr dienstbereit sein müssen. Waschgelegenheiten, Toiletten und Telefon stehen jedem Autobahnbenutzer zur Verfügung, gleichgültig ob er dort einkehrt oder andere Dienste in Anspruch nimmt. Die Autobahntankstellen leisten Erste Hilfe bei der Versorgung von Unfallverletzten, helfen bei Pannen und führen Kraftfahrzeugzubehör.

Der weitere Ausbau der Bundesautobahnen wird durch eine neue Konzeption der Autobahnnebenbetriebe ergänzt. Hierzu gehört insbesondere die Modernisierung der Raststätten. Diese Betriebe müssen von ihrer Anlage und ihrem Angebot her in der Lage sein, die unterschiedlichsten Wünsche ihrer Gäste zu erfüllen. Neben dem herkömmlichen Restaurant mit Kellnerbedienung gewinnt die sogenannte Selbstbedienungsraststätte zunehmend an

Bedeutung. Anstelle der bisher errichteten Automatenbetriebe werden nur noch Cafeteria-Betriebe gebaut, und die vorhandenen Automatenbetriebe werden umgestellt. Dadurch werden Angebot und Service verbessert.

Im Endausbau der Autobahnen sollen alle 25 bis 30 Kilometer eine Tankstelle, gegebenenfalls mit Er-

frischungsdienst, und alle 50 bis 60 Kilometer an landschaftlich und verkehrstechnisch geeigneten Punkten eine Raststätte vorhanden sein. Außerdem werden kleinere Verkaufskioske mit WC errichtet, so daß der Autobahnbenutzer etwa alle 12 bis 15 Kilometer eine hygienisch einwandfreie Toilettenanlage antrifft.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Verwirklichung der im Ersten Fünfjahresplan vorgegebenen Ausbauziele
- 2 Verfeinerung und Fortschreibung der Ausbauplanung
- 3 Weiterer Ausbau der Straßendatenbanken
- 4 Einteilung und Numerierung der Autobahnen
- 5 Verbesserung des Service an Autobahnen

Wasserstraßen

174. Die Bundeswasserstraßen erfüllen verschiedene Funktionen. Aus der Sicht des Verkehrs sind sie die Wege der See- und der Binnenschifffahrt. Sie bilden im See- und Küstenbereich zu ihrem größten Teil die Zufahrten für die deutschen Seehäfen. Das Netz der Binnenwasserstraßen, in dem die seewärtigen Verbindungen ihre notwendige Fortsetzung finden, verknüpft die großen Zentren der Produktion und des Verbrauchs untereinander sowie mit den Seehäfen. Für die Wettbewerbslage der deutschen Seehäfen ist die Leistungsfähigkeit ihrer seewärtigen Zufahrten und ihrer Hinterlandverbindungen von ausschlaggebender Bedeutung.

Die Bundeswasserstraßen haben neben den Verkehrsaufgaben auch bedeutende andere Funktionen. Die Flüsse dienen dem Wasserabfluß, vor allem einer schadlosen Hochwasserabführung. Aus den Bundeswasserstraßen werden als Kühl- und Brauchwasser große Wassermengen entnommen und wieder eingeleitet. Für Energieerzeugung und Energiespeicherung sind ebenfalls beträchtliche Wassermengen bereitzustellen und abzuführen. Eine optimale Nutzung des gesamten Wasserschatzes ist daher von großer Bedeutung.

Die Anpassung des Wasserstraßennetzes an die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft ist eine Aufgabe, die die Bundesregierung hoch bewertet.

Der Ausbau der Wasserstraßen wird unter Berücksichtigung ihrer verschiedenen Funktionen im Rahmen langfristiger Programme vorgenommen.

Baumaßnahmen an den Wasserstraßen

Wege im Seegebiet

175. Die Verkehrswege im Seegebiet vor den deutschen Küsten müssen im Hinblick auf die wachsenden Tiefgänge der Seeschiffe und die zunehmende Verkehrsdichte ausgebaut werden. An Stelle der seit 1945 bestehenden minenfreien Wege sind neue Wege eingerichtet, um die größeren Wassertiefen, zum Beispiel für die tiefgehenden Supertanker, anzuzeigen (Tiefwasserweg) oder die Kollisionsgefahr zu vermindern (Verkehrstrennungsgebiet Deutsche Bucht 1969). Hiermit wird auch internationalen Empfehlungen für die Verkehrssicherung auf See entsprochen.

Seewärtige Zufahrten zu den Seehäfen

176. Die Fahrwassertiefen in den seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen werden, soweit wirtschaftlich vertretbar, den wachsenden Tiefgängen der Seeschiffe angepaßt werden (vergleiche nachstehende Tabelle).

das Netz der Binnenschiffahrtsstraßen und zum Industriegebiet im Raum Braunschweig-Peine-Salzgitter. Der Kanal umgeht die hinsichtlich der Wasserverhältnisse ungünstige Elbe-Strecke zwischen Lauenburg und Magdeburg und verkürzt über die Oststrecke des Mittellandkanals die Entfernung zwischen diesen Orten; er verbessert dadurch auch erheblich

Entwicklung der Fahrwasserverhältnisse

(Tiefen in Metern unter Seekartennull ¹⁾, Schiffsgrößen in Tonnen Tragfähigkeit)

	Zustand 1969		Ausbau im Gange		Planungen/Vorbereitungen für Ausbau	
	Vorh. Tiefe	für Schiffe bis	auf Tiefe	für Schiffe bis	auf Tiefe	für Schiffe bis
Ems unterhalb Reede Alte Ems/Dukegat ²⁾	11,5	70 000	—	—	12,5 ³⁾	85 000 ³⁾
Ems bis Emden	8,5	40 000	—	—	—	—
Jade	15,0	170 000	17,0	200 000	18,5	250 000
Außenweser	11,0	65 000	12,0	85 000	im Gespräch	
Unterweser	8,0	25 000	—	—	9,0	35 000
Außen- und Unterelbe	im Ausbau		12,0 ⁴⁾	75 000	13,5 ³⁾	100 000
Untere Trave	im Ausbau		9,5 ^{4) 5)}	14 000	—	—

¹⁾ Die deutsche Nordseeküste ist gezeitenbeeinflusst. Seekartennull liegt hier im allgemeinen bei mittlerem Springtide-Niedrigwasser

²⁾ Leichtermöglichkeit oberhalb von Borkum

³⁾ Nur Untersuchungen

⁴⁾ Ausbau nahezu beendet

⁵⁾ Tiefenangaben bezogen auf NN

Nord-Ostsee-Kanal

177. Der Nord-Ostsee-Kanal, mit 86 000 Durchfahrten im Jahr der am stärksten befahrene Seekanal der Welt, wird den Anforderungen des modernen Schiffsverkehrs angepaßt. Ein bis 1976 laufendes Bauprogramm sichert die durch den Sog großer Schiffe angegriffenen Ufer des Kanals auf einer Länge von 60 Kilometern und verbreitert gleichzeitig das Kanalprofil.

Daneben werden die Schleusenanlagen in Brunsbüttel und Holtenau modernisiert, Kurven abgeflacht, der Schiffsmeldedienst und die Betriebslenkung mit Hilfe moderner Geräte zur Nachrichtenübermittlung und Signalgebung verbessert und die Sicherheit des Schiffsverkehrs an den Fährübergangsstellen durch Einsatz freifahrender Fähren erhöht. Diese Maßnahmen sollen bis 1972 durchgeführt sein.

Elbe-Seitenkanal

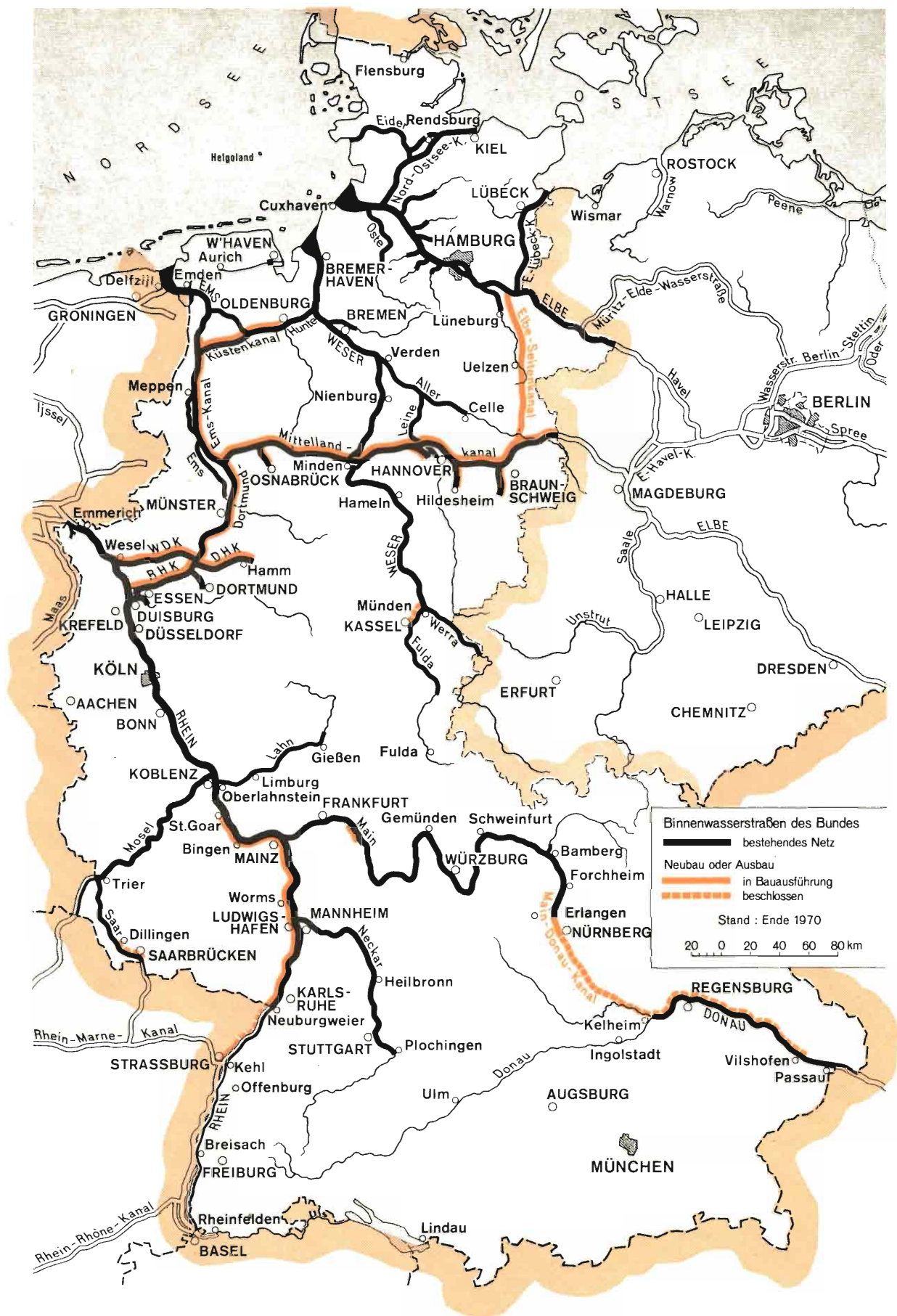
178. Durch den Bau des Elbe-Seitenkanals erhält der Seehafen Hamburg einen vollschiffigen Anschluß an

die Wasserstraßenverbindung von Hamburg nach Berlin. Mit dem Bau des Kanals, an dem sich die Freie und Hansestadt Hamburg finanziell beteiligt, wurde 1968 begonnen; er soll im Jahre 1975 vollendet sein.

Nordwestdeutsche Kanäle

179. Die nordwestdeutschen Binnenwasserstraßen werden unter finanzieller Beteiligung der interessierten Bundesländer für das 1350 Tonnen-Europaschiff ausgebaut. Dieses Vorhaben ist eine bedeutende Strukturmaßnahme für den nordwestdeutschen Raum. Schwerpunkte des Ausbaues liegen am Mittellandkanal und am Wesel-Datteln-Kanal. Mit dem Ausbauprogramm ist 1964 begonnen worden. Die Fertigstellung ist bis 1985 vorgesehen. Wegen des schlechten Bauzustandes und der unzureichenden Abmessungen der Schleusen, insbesondere für die modernen großen Schubeinheiten, sind Voruntersuchungen für Ersatzbauten am Rhein-Herne-Kanal, dem verkehrsreichsten deutschen Binnenschiffahrtskanal, beabsichtigt.

Netz der Binnenwasserstraßen des Bundes



Rhein

180. In den nächsten Jahren werden auch die Fahrwasserhältnisse des Rheins weiterhin verbessert werden. Mit Frankreich wurde vertraglich vereinbart, die Oberrheinstrecke unterhalb der französischen Staustufe Straßburg gemeinsam auszubauen. Auf der deutsch-französischen Grenzstrecke sind vorgesehen:

- der Bau von zwei Staustufen,
- Maßnahmen zur Begrenzung der stromabwärts fortschreitenden Sohlenerosion, um weitreichende Schäden zu verhindern.

Die deutsche Strecke des Rheinstroms wird seit 1964 an die gestiegenen Anforderungen des modernen Schiffsverkehrs angepaßt. Zu den Kosten dieses Ausbaus leisten die Schweiz und fünf Bundesländer Beiträge. Ein Schwerpunkt der Baumaßnahmen liegt im Bereich des Binger Riffs; an dieser Engstelle wird ein drittes Fahrwasser geschaffen.

Für ein Rheinschiff mit 2,50 Meter Tiefgang werden nach Beendigung aller Maßnahmen auf dem kanalisiertem Oberrhein keine Abladebeschränkungen mehr bestehen. Auf der unterhalb anschließenden Strecke bis St. Goar, die künftig bei Niedrigwasser eine Fahrrinntiefe von 2,10 Meter aufweist, wird die Schifffahrt etwa drei Monate länger im Jahr ihre volle Tragfähigkeit ausnutzen und in der noch verbleibenden Zeit der Abladebeschränkung von 3½ Monaten um 0,40 Meter tiefer als bisher abladen können.

Rhein-Main-Donau-Schifffahrtsstraße

181. Durch Ausbaumaßnahmen am Main und an der Donau und mit dem Bau des Main-Donau-Kanals wird eine durchgehende leistungsfähige Wasserstraßenverbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer geschaffen. Am Main, der bis Bamberg zur Schifffahrtsstraße ausgebaut worden ist, werden veraltete Staustufen ersetzt.

Der Bau der Nordstrecke des Main-Donau-Kanals ist seit 1959 im Gange. Auf der Teilstrecke Bamberg-Forchheim konnte 1968 der Verkehr eröffnet werden. Im Herbst 1970 wurde Erlangen erreicht. Der Anschluß des Staatshafens Nürnberg ist für den Herbst 1972 vorgesehen.

Der bereits begonnene Ausbau der Strecke Nürnberg-Regensburg und die Stauregelung der Donau zwischen Regensburg und Straubing sollen bis 1981 vollendet werden. Die anschließende Donaustrecke Straubing-Vilshofen wird bis 1989 entsprechend ausgebaut. An den Kosten für die Maßnahmen beteiligt sich das Land Bayern.

Bautechnische Maßnahmen zur Bestands-sicherung und Leistungssteigerung

182. Auch für andere Bundeswasserstraßen sind Maßnahmen zur Sicherung des Bestandes und zur Leistungssteigerung erforderlich, von denen die an Neckar und Fulda wegen ihres Umfangs besonders zu erwähnen sind.

Anpassung der verkehrstechnischen Anlagen an die Entwicklung der Schifffahrt und der Verkehrstechnik

183. Für den sicheren und leichten Ablauf des Verkehrs auf den Schifffahrtsstraßen im See- oder Binnenbereich sind zum Teil sehr aufwendige Anlagen notwendig. Zu nennen sind Leuchtfeuer, Feuerschiffe, Tonnen, Funkfeuer, Radarketten, Schleusen- und Wahrschausignale, UKW-Funksprechdienste und Anlagen für die Nacht- und Radarfahrt an Binnenwasserstraßen. Der Betrieb dieser Anlagen wird laufend verbessert; sie werden internationalen Entwicklungen, dem gestiegenen Schiffs-umlauf und neuen Sicherheitsbedürfnissen angepaßt.

Wasserstraßenanschluß für das Saarland

184. Die Bundesregierung hat einen Wasserstraßenanschluß für das Saarland beschlossen.

Die Entscheidung, ob der Wasserstraßenanschluß von Saarbrücken zum Rhein durch den Bau des Saar-Pfalz-Rhein-Kanals oder von Dillingen zur Mosel durch weiteren Ausbau der Saar vollendet wird, wurde abhängig gemacht von der Prüfung

- der sich für eine regionalpolitische Zusammenarbeit mit Frankreich und Luxemburg ergebenden Möglichkeiten und
- der für die künftige Entwicklung des Landes- teiles Pfalz zu erwartenden Auswirkungen.

Maßgebend für diese Entscheidung wird außerdem das Ergebnis einer auf Grund der neuen Bundeshaushaltsordnung in Auftrag gegebenen Nutzen-Kosten-Untersuchung sein, die Mitte 1971 vorliegen soll.

Mit den Arbeiten für den Saardurchstich Saarbrücken/St. Annual ist begonnen worden.

Anlagen für die Sportschifffahrt

185. Mit zunehmender Freizeit der Bevölkerung ist auch der Erholung an und auf den Wasserstraßen besondere Beachtung zu schenken. Ein wachsender

Erholungsbedarf läßt es wünschenswert erscheinen, den Sportbootverkehr zu fördern und ihn bei künftigen Planungen mehr zu berücksichtigen. Hierzu wird als erster Schritt ein Programm vorbereitet, das den Bau neuer und die Verbesserung beste-

hender Einrichtungen zum Überwinden von Gefällstufen durch Sportboote beinhaltet. Im Vordergrund stehen dabei die stark frequentierten Anlagen in Verdichtungsräumen, denen ein besonders hoher Freizeitwert zukommt.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Vertiefung von seewärtigen Zufahrten zu deutschen Seehäfen
- 2 Anpassung des Nord-Ostsee-Kanals an die gestiegenen Anforderungen
- 3 Bau des Elbe-Seitenkanals und der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße
- 4 Ausbau der nordwestdeutschen Kanäle
- 5 Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse des Rheins
- 6 Fortsetzung der Arbeiten für einen Wasserstraßenanschluß des Saarlandes

Verkehrsflughäfen

186. Bereits heute ist abzusehen, daß die gegenwärtige Kapazität der deutschen Verkehrsflughäfen für die Aufnahme des erwarteten Luftverkehrs nicht ausreichen wird. Neben der Selbstfinanzierung der Flughafengesellschaften müssen sich alle an der Flughafenfinanzierung beteiligten öffentlichen Körperschaften mit erheblichen Haushaltsmitteln engagieren, wenn die deutschen Verkehrsflughäfen nicht den Anschluß an internationale Entwicklungen verlieren sollen. Das gilt insbesondere für den Neubau von Flughäfen.

187. Der Bund beteiligt sich an folgenden Baumaßnahmen:

- (1) Neubau der Flughäfen Hamburg-Kaltenkirchen und München II. In beiden Fällen handelt es sich um Großflughäfen für den interkontinentalen Luftverkehr. Sie sind bestimmt, für diesen Verkehr die bisher bestehenden Flughäfen Hamburg-Fuhlsbüttel und München-Riem zu ersetzen, die später neue Aufgaben im binnen-deutschen und innereuropäischen Luftverkehr übernehmen werden.
- (2) Auf dem Flughafen Köln-Bonn ist die erste Baustufe der neuen Abfertigungsanlage fertiggestellt; zu gegebener Zeit wird eine zweite

Ausbaustufe folgen. In ihr wird die Zahl der Abfertigungspositionen um mehr als 100 Prozent erhöht werden. Gegenwärtig wird eine neue Frachtanlage errichtet.

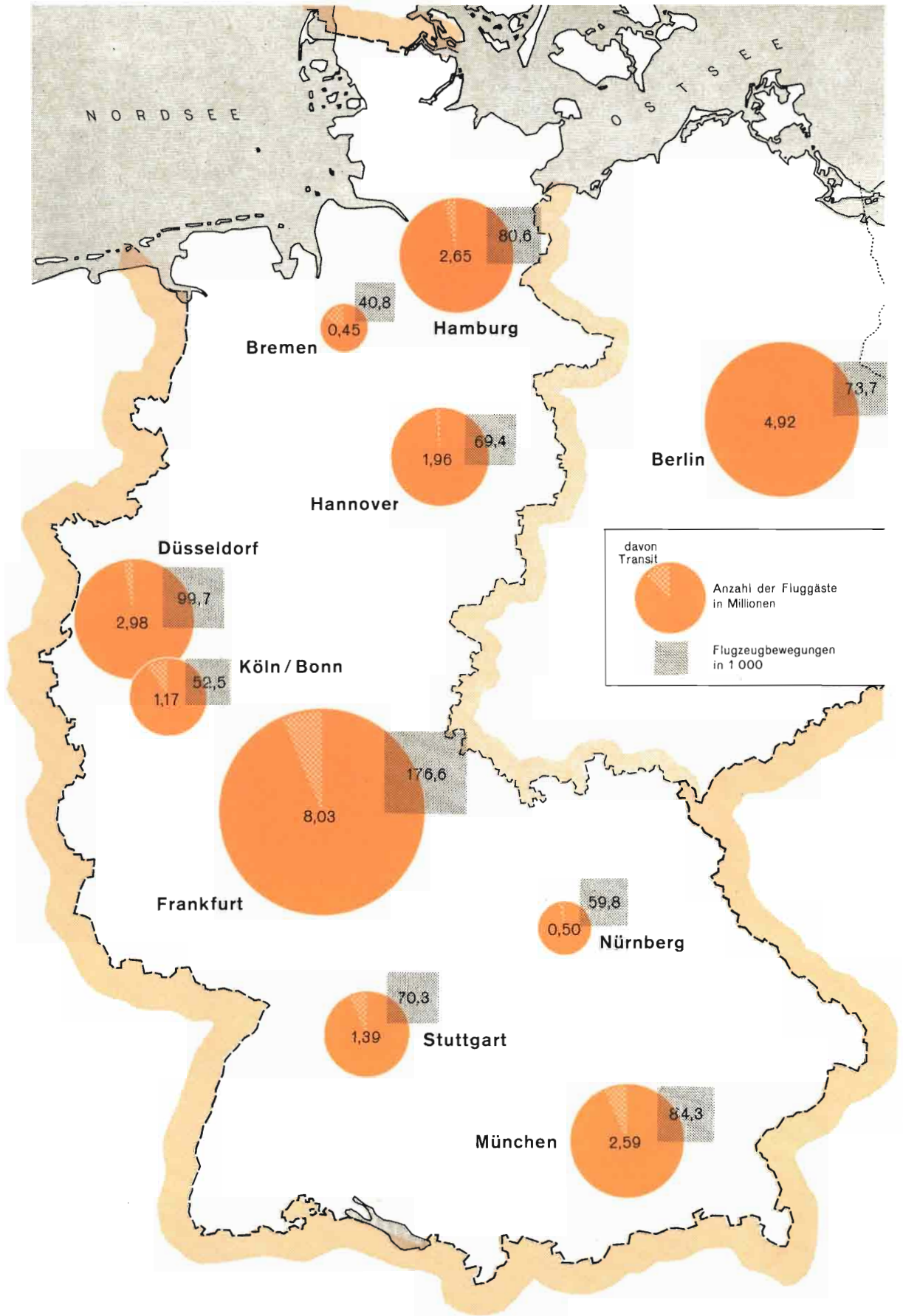
- (3) Der Neubau der Abfertigungsanlage West auf dem Flughafen Frankfurt/Main macht rasche Fortschritte. Darüber hinaus wird in Kürze das Start- und Landebahn-System nach Westen erweitert werden. Die Vorarbeiten für den Neubau einer Startbahn im Westen des Flughafens sind im Gange. Der Neubau einer Frachtanlage wird in Kürze begonnen.
- (4) Die Abfertigungsanlage des Flughafens Berlin-Tempelhof wird erweitert. In Berlin-Tegel wurde kürzlich der Grundstein zum Neubau einer großen Fluggastempfangsanlage gelegt.

188. Für die Infrastruktur des künftigen Luftverkehrs ist die Anbindung der Flughäfen an ihr Einzugsgebiet von wesentlicher Bedeutung. Neben leistungsfähigen Schnellstraßen sind bei zunehmenden Fluggastzahlen auch Schienenverkehrsmittel vorzusehen. Zunächst wird Ende 1972 die S-Bahnstrecke zum Flughafen Frankfurt in Betrieb genommen. An diesem Vorhaben hat sich der Bund erheblich beteiligt. Für weitere Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik wie Hamburg-Kaltenkirchen, Köln-Bonn und München II liegen bereits Studien über deren Anbindung an das Schienennetz vor.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Beginn des Neubaus der Flughäfen Hamburg-Kaltenkirchen und München II
- 2 Weiterer Ausbau der Flughäfen Köln-Bonn, Frankfurt/Main, Berlin-Tempelhof und Berlin-Tegel
- 3 Inbetriebnahme einer S-Bahnstrecke zum Flughafen Frankfurt/Main

Fluggastaufkommen und Flugzeugbewegungen auf den Verkehrsflughäfen im Jahre 1969



Rohrleitungen

189. Im Jahre 1969 umfaßte das Netz der Rohrfernleitungen 2292 Kilometer, davon 1586 Kilometer Rohölfenleitungen und 706 Kilometer Mineralölproduktenleitungen. Das Rohöltransportvolumen der Rohrfernleitungen betrug 73,6 Millionen Tonnen oder 8,8 Prozent des gesamten binnenländischen Güterverkehrs. Gegenüber 1968 stieg das Transportvolumen um 9,8 Prozent.

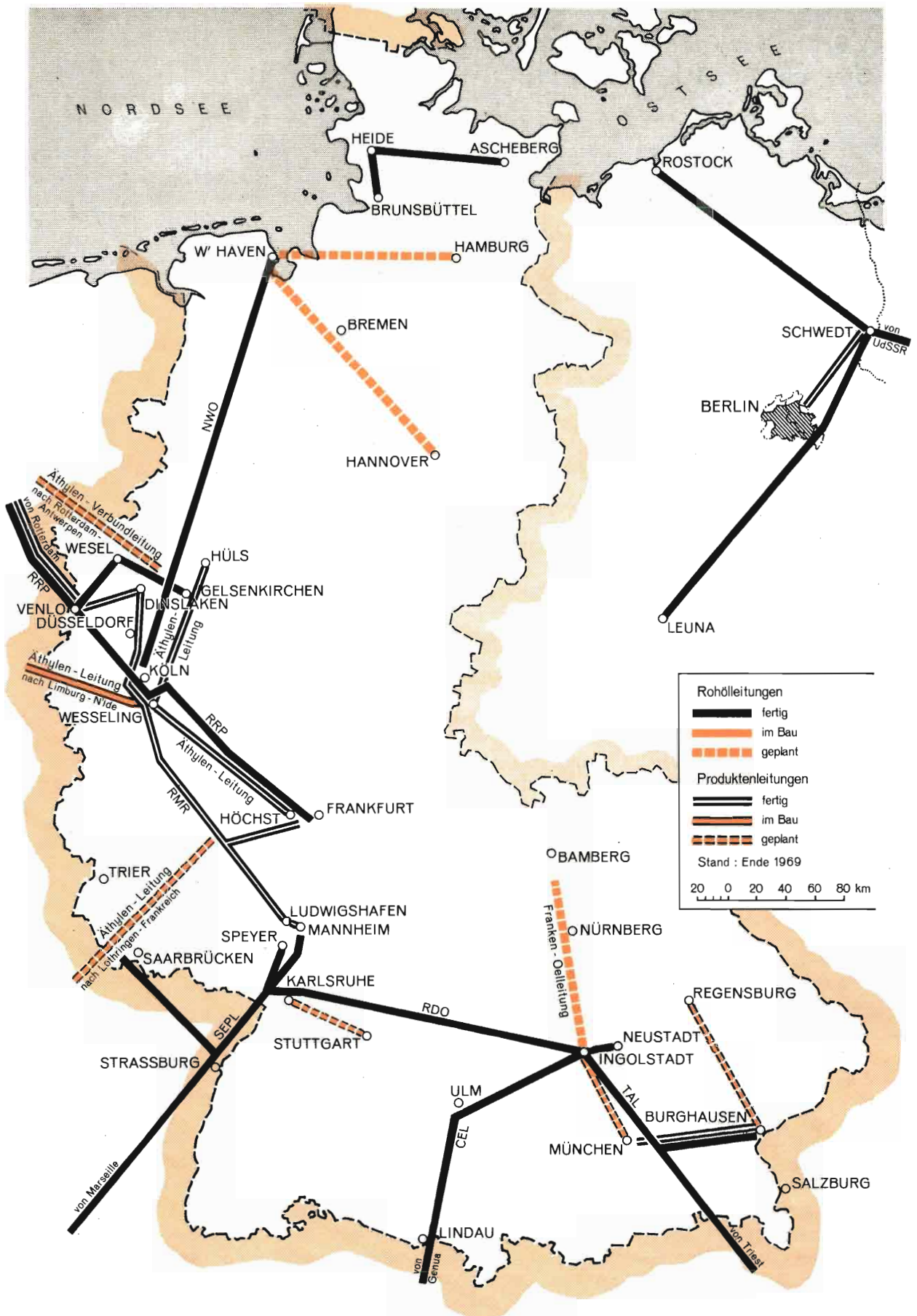
190. Über die zukünftige Entwicklung des Rohrleitungsverkehrs sind genaue Angaben nur schwer zu erhalten. Der Bau, die Veränderung oder Erweiterung von Rohrleitungsanlagen für den Transport von Öl sind allgemein ein Jahr vor Baubeginn dem Bundesamt für Gewerbliche Wirtschaft anzuzeigen. Die Vorteile des Rohrleitungsverkehrs liegen insbesondere in dem sehr kostengünstigen Transport, der völligen Unabhängigkeit von öffentlichen Investitionsmitteln oder Zuschüssen, der witterungsunabhängigen Beförderung sowie der durch die unterirdische Verlegung nur geringfügigen Beeinträchtigung von Landschaft und Umwelt. Bau, Ausbau und Betrieb von Mineralölleitungen unterliegen keinen energie- oder verkehrspolitisch begründeten Beschränkungen.

Demgegenüber bestehen verhältnismäßig umfangreiche und strenge Sicherheitsvorschriften. Sie be-

ziehen sich vor allem auf die Herstellung und Beschaffenheit der Rohre sowie deren Verlegung, ferner auf den Betrieb und die Überwachung der Rohrleitungen sowie das Verhalten bei Betriebsstörungen. Geschützt werden Bevölkerung (Brand, Explosion) und Umwelt (Wasser, Natur und Landschaft).

191. Aus verkehrspolitischer Sicht stellt sich die Aufgabe zu überprüfen, ob die weitere Entwicklung des Rohrleitungsverkehrs künftig noch besser mit den Kapazitäten von Infrastruktur und Verkehrsmitteln abgestimmt werden kann. Nach dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung sind die Rohrleitungen bei der Aufstellung eines Bundesverkehrswegeprogramms zu berücksichtigen. Der Bundesminister für Verkehr wird daher prüfen, in welcher Weise eine möglichst frühzeitige und umfassende Bekanntgabe geplanter Kapazitätserweiterungen im Rohrleitungsverkehr sichergestellt werden kann. Er wird hierzu unter Beteiligung der zuständigen Bundesressorts mit den Binnenverkehrsträgern und der Mineralölwirtschaft Gespräche über diese Probleme führen. Diese werden vor allem die Aufgabe haben, den Gedankenaustausch zwischen beiden Wirtschaftszweigen enger zu gestalten, die Abstimmung von Investitionsentscheidungen zu erleichtern und das Entstehen unwirtschaftlicher Überkapazitäten im Verkehrsbereich zu vermeiden.

Netz der Rohrfernleitungen



X. Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und der Verdichtungsräume

192. Ein immer stärkerer Strom von Personenkraftwagen ergießt sich in eine Verkehrsfläche, die nicht beliebig vermehrbar ist, — das ist die Situation der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und in den Verdichtungsräumen. Obwohl die Motorisierungswelle noch keineswegs abgeschlossen ist, muß schon heute in vielen Fällen die Benutzung des Privatkraftwagens als die schlechteste Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Straßenfläche angesehen werden. Der im Jahre 1964 vorgelegte Sachverständigenbericht „Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ machte deutlich, daß die zukünftigen Verkehrsaufgaben in den Städten und Gemeinden nur durch gemeinsame Anstrengungen von Bund, Ländern und Gemeinden zu lösen sind. Die Bundesregierung und der Bundesrat sowie die kommunalen Spitzenverbände sind der Auffassung der Sachverständigen beigetreten. Die Aufgabe des Bundes wurde vor allen Dingen darin gesehen, die Gemeinden finanziell zu unterstützen, um sie in die Lage zu versetzen, die notwendigen, sehr kostenaufwendigen Maßnahmen durchzuführen.

Entwurf eines Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

193. Die Finanzmittel wurden bisher aufgrund von Richtlinien verteilt, die die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates erlassen hatte. Von vornherein bestand Einvernehmen darüber, daß die Richtlinien nur eine vorläufige Regelung darstellen können und daß im Rahmen der Finanzverfassungsreform eine gesetzliche Regelung zu treffen ist.

Die Bundesregierung hat inzwischen einen Gesetzentwurf vorgelegt, dessen Bestimmungen vom 1. Januar 1971 an Grundlage für die Verteilung der Mineralölsteuermittel zugunsten des Gemeindeverkehrs sein sollen.

Der Inhalt des Gesetzentwurfs lehnt sich eng an die Richtlinienregelung an, da diese sich in der Praxis bewährt hat. Der Katalog der zu fördernden Vorhaben wird um Übergangsparkplätze (sog. Park-and-Ride-Plätze) erweitert — Nahtstellen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr. Außerdem soll die Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge mehr als bisher gefördert werden. Die Bundesregierung hat in ihrem Gesetzentwurf, abweichend von den Richtlinien, ferner vorgeschlagen, die Aufteilung der Finanzmasse zwischen kommunalem Straßenbau und öffentlichem Personennahverkehr zugunsten des letzteren zu verändern. Die

Entwicklung hat deutlich gezeigt, daß innerhalb des gemeindlichen Verkehrs dem öffentlichen Personennahverkehr eine ständig steigende Bedeutung zukommt.

Verbesserung der Kosten- und Ertragslage des öffentlichen Personennahverkehrs und Steigerung seiner Attraktivität

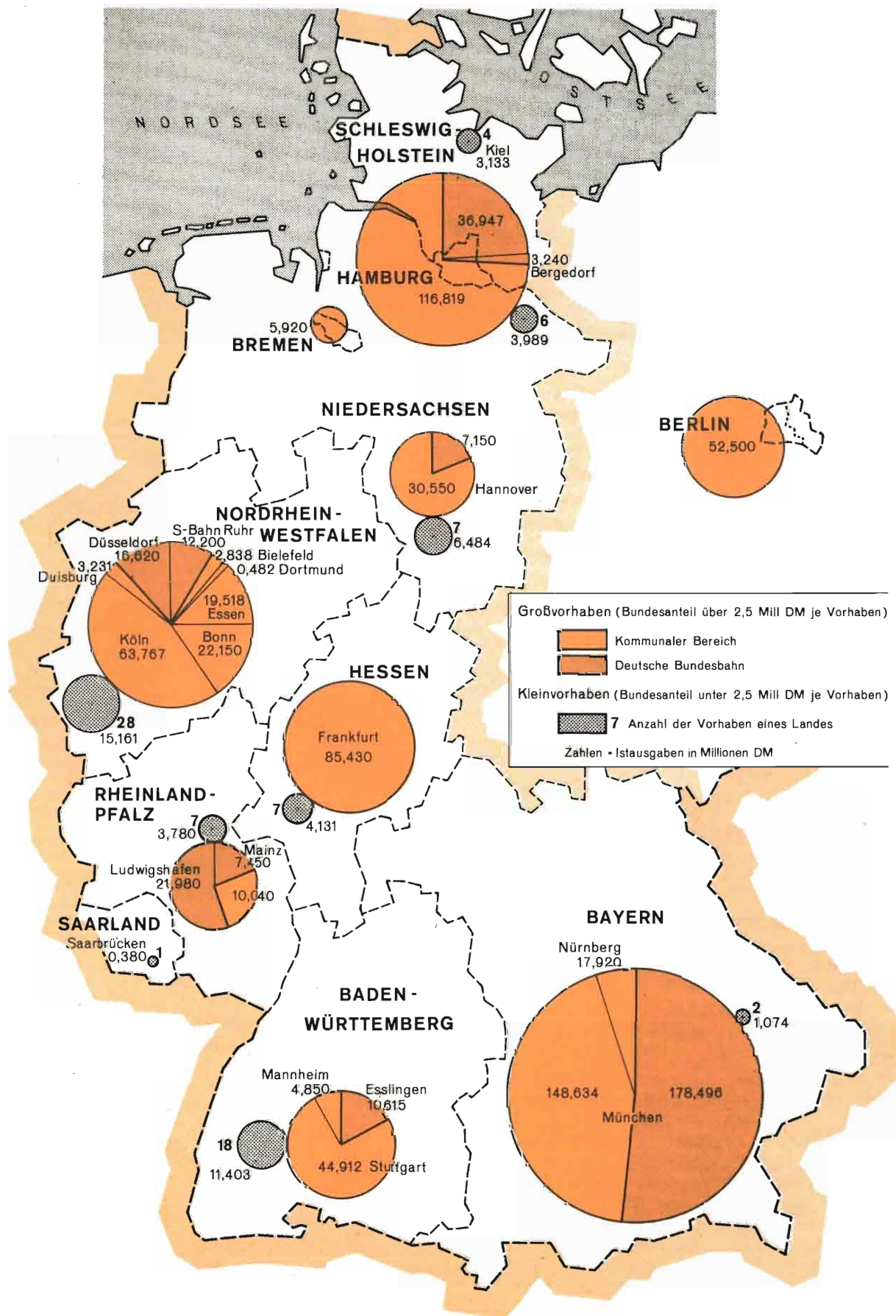
194. Es gilt heute als gesichertes Erkenntnis, daß die Kernbereiche der Großstädte, wenn überhaupt, dann nur unter utopisch hohen Kosten und unter Verlust ihrer historisch gewachsenen Städtebilder „autogerecht“ ausgebaut werden können. Daraus folgt zwingend die Notwendigkeit einer vernünftigen Verkehrsteilung zwischen dem flächenaufwendigen individuellen und dem flächensparenden öffentlichen Verkehr. Sie kann nur dadurch herbeigeführt werden, daß die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs wesentlich gesteigert wird. Schnelligkeit, Komfort und Preise müssen neue Anreize schaffen, mehr als bisher öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Mit diesen Problemen kann der öffentliche Personennahverkehr bei seiner schlechten wirtschaftlichen Lage, für die er nicht verantwortlich zu machen ist, allein jedoch nicht fertig werden. Das Statistische Bundesamt hat festgestellt, daß schon 1966 die kommunalen Verkehrsbetriebe mit ihren Erträgen nur zu etwa 85 Prozent die Aufwendungen decken konnten. Die Rationalisierungsmöglichkeiten in den Verkehrsbetrieben sind fast überall erschöpft. Zwar sind seit 1969 Verkehrsaufkommen sowie Einnahmen leicht gewachsen; es ist jedoch bei der Lohnintensität der Betriebe nicht zu erwarten, daß die Erträge bis zur Kostendeckung gesteigert werden können.

195. Abgesehen von der halbierten Umsatzsteuer für Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr und der Befreiung der im Linienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse von der Kraftfahrzeugsteuer bemühen sich die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, von der Mineralölsteuer entlastet zu werden. Diese Möglichkeit wird gegenwärtig auf Grund eines Initiativgesetzentwurfs des Bundesrates von der Bundesregierung erneut geprüft.

Entscheidende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu, insbesondere bei den nicht kostendeckenden Schülerтарифen. Diese Abgeltung konnte

Verteilung der Bundeszuschüsse für den öffentlichen Personennahverkehr in den Jahren 1967, 1968 und 1969



jedoch bisher nicht geregelt werden. Die öffentlichen Verkehrsbetriebe werden in ihre Preispolitik auch weiterhin soziale und gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte einbeziehen müssen. So wie der Bund in erheblichem Maße an die Deutsche Bundesbahn Zuschüsse für sozial begünstigte Tarife zahlt, so werden die Länder auf Grund ihrer Verwaltungskompetenz für den öffentlichen Personennahverkehr den Betrieben die Lasten abgelten müssen, die diesen aus übergeordneten politischen Gesichtspunkten auferlegt sind. Ein Anfang sollte von seiten der Länder mit der Übernahme einer eindeutigen Verpflichtung gemacht werden, die Mindereinnahmen bei den Tarifen für Schülerbeförderungen abzugelten.

196. Der seit einiger Zeit von verschiedenen Seiten geforderte „Null-Tarif“ ist dagegen nach Ansicht der Bundesregierung kein geeignetes Mittel, die Verkehrsprobleme der Städte zu lösen. Der Null-Tarif würde für die öffentlichen Haushalte zusätzliche Subventionen von jährlich mindestens 3,5 Milliarden DM bedeuten, die ohne Steuererhöhung nicht aufgebracht werden könnten. Die Bundesregierung ist vielmehr der Auffassung, daß von jedem Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein angemessenes und tragbares Entgelt erhoben werden muß. Außerdem ist es sehr zweifelhaft, ob ein Null-Tarif tatsächlich in größerem Umfang Pkw-Fahrer veranlassen würde, auf öffentliche Verkehrsmittel überzuwechseln. Verbesserte Leistungsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Komfort und Netzdichte) dürften ein wirksamerer Beitrag zur Lösung der Nahverkehrsprobleme sein.

197. Ein Weg, die Attraktivität öffentlicher Nahverkehrsmittel zu steigern, ist der Verkehrsverbundbetrieb. Der Hamburger Verkehrsverbund, in dem acht Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, kann auf beachtliche Erfolge verweisen. Bereits in den Anlaufjahren 1967 und 1968 gelang es, die sonst allgemein zu beobachtende Verkehrsabwanderung aufzuhalten. Der Gemeinschaftstarif und tarifliche Sonderangebote haben die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs gefördert und zusätzliche Fahrgäste vor allem in den verkehrsschwachen Zeiten gewonnen.

Das Beispiel Hamburg hat inzwischen zur Bildung beziehungsweise Planung weiterer Verkehrsverbundsysteme geführt, wie zum Beispiel in Hannover, München, Frankfurt sowie im Rhein-Wupper-Raum. Das gleiche gilt für die Räume Aachen, Bremen, Brilon, Göttingen, Hagen, Iserlohn, Köln-Bonn, Münster, Lübeck, Oberbergischer Kreis, Osnabrück und Trier.

Die Bundesregierung sieht in solchen Verbundsystemen ein geeignetes Mittel, der Bevölkerung bessere Dienste im Nahverkehr anzubieten und den Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Stadtverkehr zu steigern. Es kann nicht darum gehen, die auto- oder verkehrsgerechte Stadt zu bauen. Das Ziel der gemeinsamen Bemühungen von Bund, Ländern und Gemeinden kann nur sein, den stadtgerechten Verkehr zu entwickeln.

Abbau der Verkehrsspitzen im Berufsverkehr

198. Der städtische Verkehr weist morgens und abends starke Verkehrsspitzen mit erheblichen Rückwirkungen auf Verkehrsfluß und Verkehrssicherheit auf. Ein Abbau dieser Verkehrsspitzen wäre möglich, wenn die Lage der Arbeitszeiten und die Ladenöffnungszeiten gestaffelt würden.

199. Eine Staffelung der Lage der Arbeitszeit wird in den letzten Jahren in vielen Städten angestrebt. Die Städte Hannover und Bremen zum Beispiel haben bei ihren Versuchen sichtbaren Erfolg erzielt. Dabei hat sich herausgestellt, daß unter Berücksichtigung der örtlichen Struktur der Verkehrsnetze sowie der örtlichen Lage der größeren Arbeitsstätten oft schon eine Verschiebung des Beginns und Endes der Arbeitszeit um Minuten ausreicht, um den Verkehr flüssiger ablaufen zu lassen.

Ein Sonderfall der gestaffelten Arbeitszeit ist die gleitende Arbeitszeit. Sie dürfte für den Abbau der Berufsverkehrsspitzen zunehmend bedeutsam werden. Jeder Arbeitnehmer wird bei der innerhalb gewisser Grenzen freien Wahl seiner Arbeitszeit im eigenen Interesse auch die Verkehrssituation mitberücksichtigen. Die bei gestaffelter Arbeitszeit notwendigen, oft nicht einfachen Verhandlungen mit Betrieben und Personalvertretungen werden dabei durch die direkte, täglich neue Entscheidung des einzelnen Betroffenen ersetzt. Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen, gleitende Arbeitszeit einzuführen. Der Bundesminister für Verkehr erprobt das Verfahren zur Zeit in seinem Hause.

200. Zur Abflachung der täglichen Verkehrsspitzen trägt auch die Staffelung der Ladenöffnungszeiten bei. Ihr kommt eine ähnliche Bedeutung zu wie der Staffelung der Lage der Arbeitszeiten in anderen Betrieben.

Parkgebühren

201. Nach der geltenden Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr kann für die Bereithaltung einer Parkuhr je angefangene halbe Stunde der Inanspruchnahme ein Betrag von 0,10 DM erhoben werden. Im Zusammenwirken mit den Ländern wird geprüft, ob diese Regelung den heutigen Verkehrsverhältnissen, insbesondere der Knappheit der für den ruhenden Verkehr zur Verfügung stehenden Fläche, noch gerecht wird. In diesem Zusammenhang wird unter anderem vom Deutschen Städtetag gefordert, die Parkuhrgebühr in eine Rahmengebühr umzuwandeln. Die Bundesregierung überprüft diese Frage in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen und Verbänden. Sie wird dabei aber auch andere Möglichkeiten in die Prüfung einbeziehen und auf eine möglichst einheitliche Regelung hinwirken.

Kilometer-Pauschale

202. Verkehrspolitisch von erheblicher Bedeutung ist auch die Frage der steuerlichen Behandlung von Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Die Herabsetzung der sogenannten Kilometer-Pauschale von 0,50 DM auf 0,36 DM je Doppelkilometer durch das Steueränderungsgesetz 1966 wurde seinerzeit in der Öffentlichkeit heftig kritisiert. In seinem Urteil vom 2. Oktober 1969 hat das Bundesverfassungsgericht diese Maßnahme jedoch für mit dem Grundgesetz vereinbar erklärt, obwohl mit dem neuen Pauschalsatz die Kosten selbst bei einem kleineren Personenkraftwagen nicht mehr gedeckt sind. Das Bundesverfassungsgericht hat die Senkung der Kilometer-Pauschale als ein „sachbezogenes“ Mittel anerkannt, um der zunehmenden Ver-

schlechterung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und Ballungsgebieten entgegenzuwirken.

Die vielfach geforderte erneute Anhebung der Kilometer-Pauschale würde unverändert als Anreiz zum Einsatz privater Kraftfahrzeuge im Berufsverkehr wirken. Eine solche Forderung läuft tendenziell der Politik der Bundesregierung entgegen, die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel zu steigern.

203. Denkbar wäre es, allen Berufstätigen für die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte — unabhängig von den benutzten Verkehrsmitteln — eine steuerliche Absetzungsmöglichkeit in gleicher Höhe einzuräumen. Damit ließen sich verkehrspolitisch unerwünschte Nebenwirkungen neutralisieren. Die Bundesregierung wird die sich dafür anbietenden Möglichkeiten prüfen.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Fortsetzung der finanziellen Förderung des Ausbaus des Gemeindestraßennetzes und des öffentlichen Personennahverkehrs aus Mineralölsteuermitteln
- 2 Gemeinsame Bemühungen um Verbesserung der Ertragslage der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs
- 3 Prüfung der Möglichkeiten, Parkgebühren den Verkehrserfordernissen anzupassen
- 4 Prüfung der Möglichkeiten, allen Berufstätigen für die Fahrt zum Arbeitsplatz — unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel — eine Werbungskostenpauschale in gleicher Höhe einzuräumen

XI. Verminderung

nachteiliger Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt

204. Die Bundesregierung hat in der Regierungserklärung vom 28. Oktober 1969 ihre Absicht bekundet, die Bürger der Bundesrepublik durch umfassende und aufeinander abgestimmte Maßnahmen vor den Gefahren einer technisierten und automatisierten Umwelt zu schützen. Dementsprechend hat die Bundesregierung am 17. September 1970 ein Sofortprogramm für den Umweltschutz verabschiedet.

Die Bundesregierung ist sich dabei der Tatsache bewußt, daß die vom Verkehr ausgehenden Umweltbelästigungen (zum Beispiel: Lärm, Abgase, Wasserverschmutzung) nicht gering geachtet werden dürfen und hier ein wichtiges Aktionsfeld für nationale wie internationale Bemühungen liegt.

Verkehrslärm

205. Die Belästigung der Menschen durch den Straßenverkehrslärm wird mit zunehmender Dichte des Straßennetzes und des Straßenverkehrs zu einem immer dringlicheren Problem.

Eine Bekämpfung des Lärms an der Quelle selbst, das heißt am Fahrzeug, verspricht die größte Wirksamkeit. Kaum minder wichtig ist es jedoch, Methoden zu entwickeln, die auf planerischer oder baulicher Basis vor dem Straßenverkehrslärm schützen.

Hierzu gehört unter anderem auch eine städtebauliche Konzeption, die zum Beispiel Hauptverkehrsstraßen nicht durch Wohngebiete hindurchführt be-

ziehungsweise lärmunempfindliche bauliche Anlagen als Schutzschirme vor angrenzende Wohngebiete legt.

Es ist auch bei der Straßenplanung und beim Straßenbau möglich, durch geeignete Schutzmaßnahmen den Lärm wirkungsvoll zu bekämpfen. Der Bundesminister für Verkehr hat eine Reihe wissenschaftlicher und praktischer Untersuchungen in die Wege geleitet, die den Wirkungsgrad solcher Maßnahmen, ihre Wirtschaftlichkeit und sonstigen technischen Einflüsse erforschen sollen. Hierzu gehört auch ein Großversuch an der Bundesautobahn Oberhausen-Frankfurt/Main bei Köln-Heumar. Klarheit über wirkungsvolle Schutzmaßnahmen kann nur durch Langzeitbeobachtungen gewonnen werden, da eine Vielzahl von wechselnden Einflüssen wie Verkehrsmischung, Fahrgeschwindigkeit, Straßenoberfläche, Witterung, Schallreflektion und ähnlichem beobachtet werden muß. Wirkungsvolle Schutzmaßnahmen werden sehr aufwendig sein und nach bisherigem Überblick Kosten von mindestens 0,5 bis 1,0 Millionen DM je Kilometer verursachen.

Für den von den Fahrzeugen ausgehenden Lärm legt eine Richtlinie der Europäischen Gemeinschaften vom 6. Februar 1970 Grenzwerte für höchstzulässige Lautstärken fest. Durch eine Änderungsverordnung zur Straßenverkehrszulassungs-Ordnung werden diese Grenzwerte auch innerstaatlich verbindlich vorgeschrieben werden.

206. Bereits in der 5. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages hatte die Bundesregierung den Entwurf eines Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen eingebracht. Dieser Entwurf konnte nicht mehr zu Ende beraten werden; er ist in der 6. Legislaturperiode von den Fraktionen erneut eingebracht worden. Eine der wesentlichen Aufgaben des Bundesministers für Verkehr wird nach dem Gesetz sein, Lärmzonen in der Umgebung von Flughäfen festzulegen.

Auch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat sich auf einer internationalen Konferenz im vergangenen Jahr eingehend mit dem Fluglärmproblem befaßt. Die dort festgelegten Lärmgrenzwerte für Flugzeuge sind von der Bundesrepublik inzwischen übernommen worden.

Die Entwicklung lärmarmen Triebwerke ist in Verbindung mit einer Lärmzulassung von Flugzeugen als ein besonders aussichtsreicher Weg anzusehen, Fluglärm wirkungsvoll zu bekämpfen. Auch Flugzeuge mit wenigen Triebwerken großer Leistung können in gleicher Richtung wirken. Die technischen Möglichkeiten, den Triebwerkclärm zu vermindern, sollten jedoch nicht überschätzt werden. In vielen Fällen wird möglicherweise der unangenehme und störende Spitzenlärm verringert werden können. Der äquivalente Dauerlärmpegel wird aber infolge der weiteren Zunahme der Zahl von Flugzeugbewegungen nur relativ wenig abnehmen oder sogar zunehmen.

Verschmutzung der Luft

207. Neben industriellen Anlagen, dem Kleingewerbe und privaten Hausbrennstellen sind Kraftfahrzeuge eine besonders lästige Quelle der Luftverunreinigung. Die Bundesregierung hat bereits im Jahre 1968 Vorschriften erlassen, durch die schädliche und belästigende Bestandteile in den Abgasen bei Neufahrzeugen begrenzt werden. Ziel dieser Maßnahmen ist,

- den Kohlenmonoxidanteil im Abgas von Ottomotoren bei Leerlauf zu vermindern,
- den Austritt von Kohlenwasserstoffen aus dem Kurbelgehäuse von Ottomotoren zu verhindern und
- den Kohlenmonoxid- und Kohlenwasserstoffanteil im Abgas der Ottomotoren bei allen Betriebszuständen zu begrenzen.

Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften, welche die gleiche Materie regeln, sind im Juni 1970 in das nationale Recht übernommen worden.

Die Bundesregierung bereitet eine Rechtsvorschrift vor, die den Bleigehalt im Kraftstoff für Ottomotoren begrenzen soll.

Gegenwärtig werden auf internationaler Ebene einheitliche Maßnahmen gegen das Qualmen von Dieselmotoren beraten.

208. Die Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in flughafennahen Gebieten wird gegenwärtig am Beispiel Düsseldorf untersucht. Ergebnisse der Untersuchung werden im Frühjahr 1971 vorliegen. Die deutschen Luftfahrtunternehmen wurden veranlaßt, bestimmte Triebwerke mit neuentwickelten Brennkammern auszurüsten, um dadurch den Rauch- und Rußausstoß zu vermindern.

Verschmutzung des Wassers

209. Auch im Verkehrsbereich ist zum Schutz der Gewässer und des Grundwassers das unkontrollierte Auslaufen oder Versickern von Mineralöl oder Mineralölbestandteilen zu verhindern. Die Bundesregierung ist bemüht, durch entsprechende Vorschriften die notwendigen Sicherungsvorkehrungen und Kontrollmöglichkeiten zu schaffen. So ist am 5. Juni 1970 die „Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Anlagen zur Lagerung, Abfüllung und Beförderung brennbarer Flüssigkeiten zu Lande“ neu gefaßt worden. Entsprechende Regelungen für den Rohrleitungsverkehr enthält die „Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten“ vom 6. Dezember 1968, die sich vor allem auf die Herstellung und Beschaffenheit der Rohre sowie die Verlegung, den Betrieb und die Überwachung der Rohrleitungen erstreckt.

210. Die Verschmutzung des Meeres vor allem durch das Ablassen von Öl aus Schiffen muß verhütet werden. Zu diesem Zweck muß vor allem die internationale Zusammenarbeit verstärkt werden. Unter maßgeblicher Mitwirkung der Bundesrepu-

blik hat am 21. Oktober 1969 die Vollversammlung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation (IMCO) eine zweite Änderung des internationalen Übereinkommens von 1954 zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl verabschiedet. Hierdurch sind die bisher gültigen Bestimmungen wesentlich verschärft worden. Ein Ausschuß aus Fachleuten des Bundes und der Küstenländer beschäftigt sich eingehend mit organisatorischen, technischen und finanziellen Maßnahmen, die zur Abwehr von Ölverschmutzungen der hohen See und der Küstenwässer infolge von Tankerhavarien getroffen werden müssen. Die in der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrtsorganisation zusammengeschlossenen Staaten beabsichtigen, auch die Verschmutzung des Meeres durch andere Stoffe als Öl im Wege internationaler Vereinbarungen zu verhüten. Da der Abschluß eines weltweiten Übereinkommens jedoch voraussichtlich mehr Zeit erfordern wird, als bei der ständigen Zunahme der industriellen Abfälle hingenommen werden kann, sollten regionale Abkommen über die Reinhaltung der Nordsee und der Ostsee abgeschlossen werden. Die Bundesregierung wird geeignete Schritte zur Einleitung entsprechender Verhandlungen unternehmen.

Beförderung gefährlicher Güter

211. Die Beförderung gefährlicher Güter nimmt ständig zu. In immer größerem Umfang werden explosive, entzündliche, giftige, ätzende und anderweitig gefährliche Stoffe transportiert. Die Umwelt kann, wenn solche Stoffe während der Beförderung frei werden, in erheblichem Maße gefährdet werden. Die Vielzahl der Güter und die ständig wachsenden Mengen stellen an den Verkehrsbereich immer neue Aufgaben. Gefährliche Güter werden heute mit allen Verkehrsmitteln befördert.

Besonders bedeutsam sind im Hinblick auf die Umweltgefährdung Großtransporte gefährlicher Güter in Eisenbahnkesselwagen, Straßentankfahrzeugen und Schiffen. Unfälle mit solchen Fahrzeugen können katastrophenartige Auswirkungen haben. Möglichst sichere Transportfahrzeuge sind daher notwendig. Für Eisenbahnkesselwagen und Straßentankfahrzeuge hat die Bundesregierung deshalb im Jahre 1969 auf europäischer Ebene Vorschläge mit neuen Maßstäben für deren Konstruktion vorgelegt. Umweltbeeinträchtigungen bei Unfällen mit gefähr-

lichen Gütern können auch durch geeignete Vorsorge- und Rettungsmaßnahmen vermindert werden. Mit einem Merkblatt- und Kennzeichnungssystem sollen neue Wege beschritten werden, die es den Rettungsmannschaften ermöglichen, frühzeitig die Art der gefährlichen Ladung zu erkennen und die notwendigen Maßnahmen zu treffen. In diesem Zusammenhang müssen Gesichtspunkte des Gewässerschutzes berücksichtigt werden.

212. Wegen der internationalen Verflechtung des Verkehrs ist es geboten, die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter international abzustimmen. Die Bundesrepublik ist Mitglied des am 1. September 1970 in Kraft getretenen Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR). Nach diesem Abkommen müssen in Zukunft Lastkraftwagen und Lastzüge mit gefährlichen Gütern durch besondere Warntafeln gekennzeichnet und den Fahrern schriftliche Weisungen für das Verhalten bei Unfällen mitgegeben werden.

Auf Grund der Verordnung über den Schutz vor Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 23. Juli 1970 ist die Beförderung besonders gefährlicher Güter auf der Straße nur noch mit Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde zulässig. Bestimmte Güter werden auf den Schienen- oder Wasserweg verwiesen, wenn Versender und Absender Gleis- oder Hafenananschluß haben. Werden besonders gefährliche Güter auf der Straße befördert, so muß durch technische Maßnahmen oder verkehrsmäßige Auflagen Vorsorge getroffen werden, daß bei Verkehrsunfällen das gefährliche Gut nicht frei wird.

Die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) ist im April 1970 von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt angenommen worden und wird am 1. Oktober 1971 in Kraft treten.

In der Luftfahrt wird eine international vereinbarte Regelung praktiziert.

213. Der steigende Umfang der Beförderung gefährlicher Güter macht es notwendig, deren Rechtsgrundlagen in einem Gesetz zusammenzufassen. Im Bundesverkehrsministerium wird daher ein entsprechender Entwurf vorbereitet. Das Gesetz soll Rechtsgrundlage für die durch Rechtsverordnung zu erlassenden Transportvorschriften bei der Beförderung gefährlicher Güter sein.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Festlegung von Lärmgrenzwerten für den Straßen- und Luftverkehr
- 2 Verbesserung der verkehrsbezogenen Vorschriften zur Reinhaltung der Luft
- 3 Einleitung von Verhandlungen über den Abschluß eines Abkommens zur Reinhaltung der Nordsee und der Ostsee
- 4 Vorlage eines Gesetzentwurfs über die Beförderung gefährlicher Güter

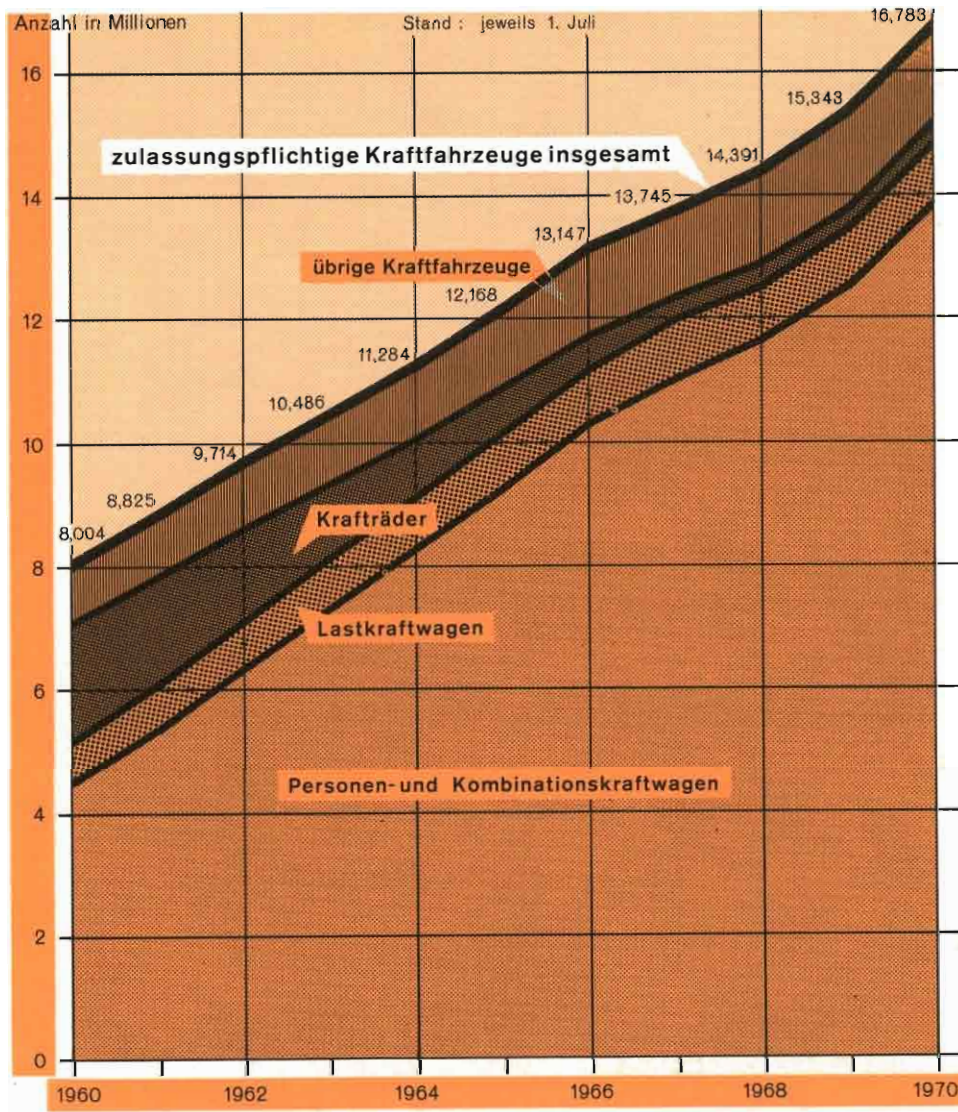
XII. Sicherheit im Straßenverkehr

214. In einer Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen des Verkehrs sind die Folgen von Unfällen im Straßenverkehr der größte negative Posten. Die Bundesregierung sieht es als einen permanenten Auftrag an, gegen den Unfalltod auf den Straßen anzugehen und für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen. Ihre Bemühungen richten sich dabei auf drei Ziele: sichere Verkehrsteilnehmer, sichere Kraftfahrzeuge und sichere Straßen. Aus dieser dreifachen Zielrichtung wird deutlich: Die Bundesregierung ist bei ihren Bemühungen um mehr Sicherheit auf den Straßen auf die Mithilfe der Automobilhersteller und der Verkehrsteilnehmer ange-

wiesen. Gesetzliche Vorschriften allein reichen nicht aus. Hinzukommen muß die Bereitschaft aller, deren Tun von Einfluß ist für ein Mehr an Sicherheit auf den Straßen, an dieser gemeinsamen Aufgabe verantwortungsbewußt mitzuarbeiten.

215. Im Jahre 1969 starben 16 623 Menschen auf den Straßen der Bundesrepublik, 472 181 Personen wurden mehr oder weniger schwer verletzt. Die Straßenverkehrsunfälle haben im Jahre 1970 in besorgniserregender Weise zugenommen. Bis einschließlich Juli ist die Zahl der Verkehrstoten gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um

**Bestand an Kraftfahrzeugen
in der Bundesrepublik Deutschland**

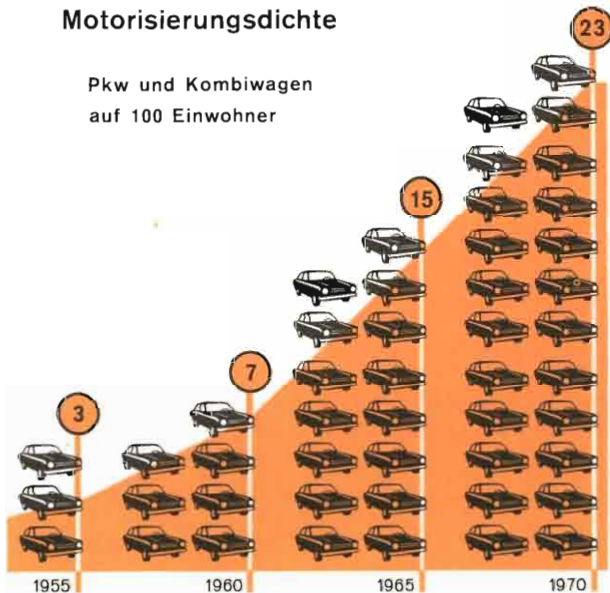


16,3 Prozent und die der Verletzten um 14,3 Prozent angestiegen. Darüber hinaus verursachen die Verkehrsunfälle durch Arbeitsausfall und Behandlungskosten, Zerstörung oder Beschädigung wertvoller Fahrzeuge und Anlagen sowie Transportgüter beträchtliche volkswirtschaftliche Verluste.

216. Die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik wird auch weiterhin erheblich zunehmen. Allein im ersten Halbjahr 1970 ist der Gesamtbestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen um rund 817 500 oder 5,1 Prozent auf 16,783 Millionen angestiegen. Die Zahl der Personenkraftwagen nahm dabei um 5,8 Prozent auf 12,905 Millionen, die der Kombinationskraftwagen um 6,8 Prozent auf 1,037 Millionen zu. Einschließlich der etwa 1,2 Millionen zulassungsfreien Fahrräder mit Hilfsmotor und Kleinkrafträder kamen am 1. Juli 1970 in der Bundesrepublik auf annähernd jeden dritten Einwohner ein Kraftfahrzeug und jeden vierten ein Personenkraftwagen.

Motorisierungsdichte

Pkw und Kombiwagen
auf 100 Einwohner



Steigende Unfallziffern und steigende Kraftfahrzeugzahlen machen es notwendig, ständig nach neuen und wirksameren Mitteln zu suchen, mit denen die Straßenverkehrssicherheit verbessert werden kann.

Die neue Straßenverkehrs-Ordnung

217. Nach jahrelangen langwierigen Verhandlungen mit den Bundesländern und allen interessierten Verbänden liegt nunmehr die neue Straßenverkehrs-Ordnung vor. Sie wird am 1. März 1971 in Kraft treten. Das vordringliche Ziel der neuen Straßenverkehrs-Ordnung ist die Unfallverhütung. Sie muß deshalb auch in ihrer Wirkung eine Unfallverhütungs-Vorschrift werden.

Auf Grund eingehender Untersuchungen steht fest, daß weitaus die meisten Verkehrsunfälle auf menschlichem Versagen beruhen; dies wiederum besteht zu einem ganz überwiegenden Teil in vermeidbaren Verstößen gegen wenige Hauptregeln, nämlich:

- ungenügendes Rechtsfahren,
- unangemessene Geschwindigkeit,
- zu geringer Abstand,
- Fehler beim Überholen,
- Vorfahrtsverletzung,
- Fehler bei der Richtungsänderung,
- Fehler beim Rückwärtsfahren.

In der neuen Straßenverkehrs-Ordnung werden daher alle die Verkehrsregeln besonders deutlich herausgestellt sowie eingehend und einprägsam formuliert, gegen die besonders häufig verstoßen wird. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, die Straßenverkehrs-Ordnung allgemein verständlich abzufassen und sie auf das absolut Notwendige zu beschränken.

Die neue Straßenverkehrs-Ordnung berücksichtigt außerdem vier internationale Abkommen, die unter deutscher Beteiligung erarbeitet worden sind, nämlich:

- das Wiener Weltabkommen über den Straßenverkehr,
- das Wiener Weltabkommen über Straßenverkehrszeichen, beide vom 8. November 1968,
- die beiden Europäischen Zusatzabkommen zu diesen Abkommen.

Alkohol am Steuer

218. Die erhebliche Zunahme der Verkehrsunfälle, die durch Alkohol am Steuer verursacht werden, erfordern neue Erwägungen und gegebenenfalls neue gesetzgeberische Initiativen. Im Jahre 1969 stand etwa jeder vierte Unfall mit Todesfolgen im Zusammenhang mit einer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkohol. Die Zahl der Verkehrsunfälle, in denen Alkohol eine Rolle spielt, nimmt zu; es stellt sich die Frage: Reichen die bereits geltenden Bestimmungen des Strafrechts mit einer durch die Rechtsprechung festgelegten Grenze von 1,3 Promille Blutalkoholkonzentration für die absolute Fahruntüchtigkeit noch aus, oder sollte das Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille und mehr ohne Rücksicht auf die individuelle Fahrtüchtigkeit verboten werden? Nach den Erkenntnissen in- und ausländischer Wissenschaftler und nach den bisherigen Erfahrungen treten bei einem Durchschnittsfahrer spätestens bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille in der Regel solche Leistungsminderungen auf, daß er den Anforderungen des heutigen Kraftfahrzeugverkehrs nicht mehr genügt. Deshalb hat auch eine Reihe von europäischen Ländern die 0,8-Promille-Grenze eingeführt (zum Beispiel: Oester-

reich, Großbritannien, Frankreich); in Schweden und Norwegen liegt die zulässige Grenze bereits bei 0,5 Promille. Die Bundesregierung erwägt einen Grenzwert von 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration.

Geschwindigkeitsbegrenzung

219. Die Freigabe der Geschwindigkeiten innerhalb geschlossener Ortschaften im Jahre 1953 hatte zur Folge, daß die Zahl und die Schwere der Straßenverkehrsunfälle in einem unvertretbaren Ausmaß zunahm. 1957 wurde daher die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Fahrzeuge auf 50 Kilometer/ Stunde festgesetzt. Als Folge dieser Geschwindigkeitsbegrenzung nahm die Anzahl und die Schwere der Straßenverkehrsunfälle stark ab.

Von verschiedenen Seiten wird gefordert, die innerhalb geschlossener Ortschaften zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 Kilometer/ Stunde anzuheben. Der Bundesminister für Verkehr ist der Ansicht, daß eine allgemeine Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit bei der außerordentlich ernsten Unfallsituation nicht zu verantworten ist. Die Wucht eines Fahrzeugs nimmt im Verhältnis zur Erhöhung der Geschwindigkeit quadratisch zu. Die Schwere der Unfälle steigt also mit zunehmender Geschwindigkeit erheblich. Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzungen innerhalb geschlossener Ortschaften schließen jedoch nicht aus, daß im Einzelfall auf solchen Straßen, auf denen die verkehrlichen Voraussetzungen vorliegen, die Geschwindigkeit bis 70 Kilometer/ Stunde angehoben wird. So ist auch bisher verfahren worden.

220. Die bisher außerhalb geschlossener Ortschaften bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen für einzelne Fahrzeugarten (zum Beispiel: Lastkraftwagen, Omnibusse) werden auch in der neuen Straßenverkehrs-Ordnung beibehalten.

Zur Frage einer für alle Kraftfahrzeuge geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung ist folgendes zu bemerken:

Die Zusammenhänge zwischen Fahrgeschwindigkeit, Verkehrssicherheit und Verkehrsflüssigkeit gehören zu den schwierigsten Problemen des Straßenverkehrs. Dementsprechend vielgestaltig sind die Argumente, mit denen einerseits eine Geschwindigkeitsbegrenzung nachdrücklich gefordert, andererseits diese Maßnahme entschieden abgelehnt wird. Es ist aber nicht zu verkennen, daß in Europa das Verhältnis der im Straßenverkehr Getöteten bei gleicher Kilometer-Leistung der Kraftfahrzeuge zwei- bis viermal so hoch ist wie in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo eine Begrenzung von 55 bis 75 Meilen/ Stunde — 88 bis 120 Kilometer/ Stunde — besteht.

Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) haben sich mit diesem Problem befaßt.

Einige europäische Länder (Großbritannien, Frankreich, Schweden) führen Versuche mit einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung durch, deren Ergebnisse vom Bundesminister für Verkehr aufmerksam verfolgt werden. Es bleibt zunächst abzuwarten, ob die weiteren Untersuchungen ergeben, daß eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr zu einem wesentlich höheren Maß an Verkehrssicherheit führt.

Erhöhung der Fahrzeugsicherheit

Sicherheitstechnische Vorschriften

221. Das bisherige nationale Vorgehen wird im Bereich der Kraftfahrzeugtechnik mehr und mehr durch ein gemeinsames Vorgehen innerhalb der Europäischen Gemeinschaften ersetzt. Hier zeichnen sich zwei Phasen ab: In der ersten Phase geht es darum, umfassende harmonisierte Vorschriften für alle für die Verkehrssicherheit bedeutsamen Fahrzeugteile und Fahrzeugmerkmale zu schaffen; dabei sind einerseits die in den Mitgliedstaaten bereits bestehenden nationalen Vorschriften zu werten, und andererseits ist eine Übernahme der von der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ausgearbeiteten Regelungen auf diesem Gebiet anzustreben. In der zweiten Phase müssen die harmonisierten Vorschriften von den Europäischen Gemeinschaften weiterentwickelt werden.

222. Vom Rat der Europäischen Gemeinschaften sind bisher bereits Richtlinien erlassen worden über:

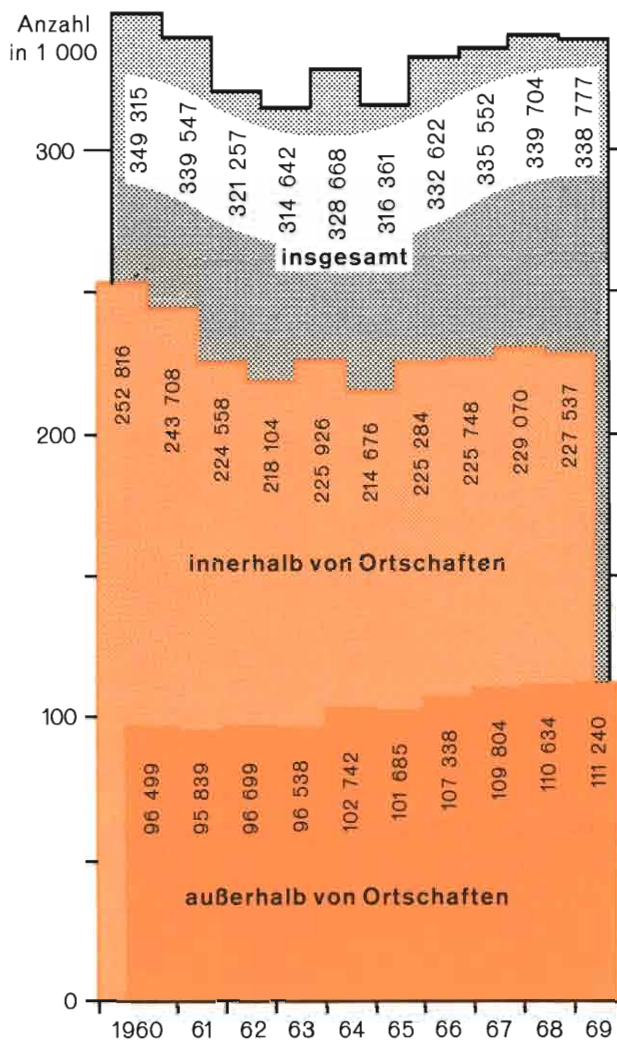
- Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger,
- Geräuschpegel und Auspuffvorrichtungen von Kraftfahrzeugen,
- Immissionsbegrenzung der Auspuffgase von Ottomotoren,
- Kraftstoffbehälter,
- Unterfahrschutz,
- Anbringung des amtlichen Kennzeichens,
- Lenkanlagen,
- Vorrichtungen für Schallzeichen,
- Türen.

In nächster Zeit ist mit der Verabschiedung weiterer Richtlinien zu rechnen, und zwar über:

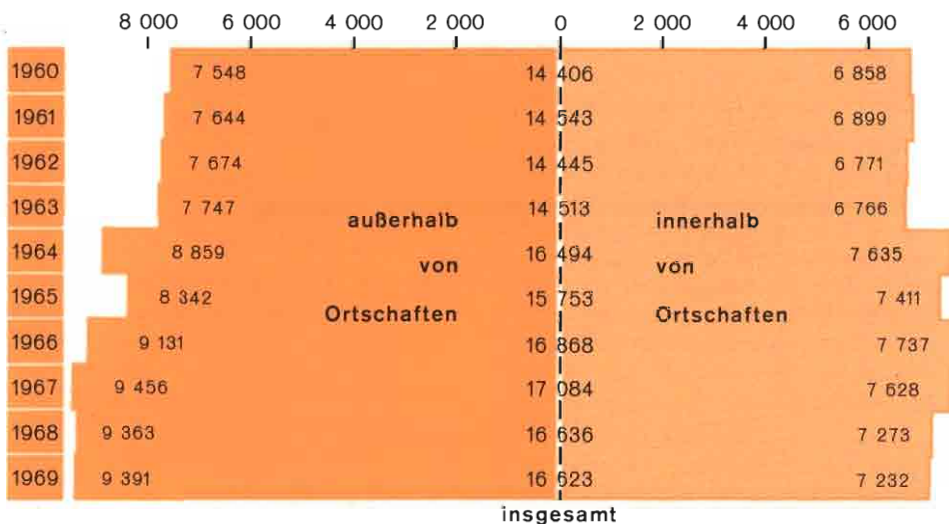
- Bremsanlagen,
- Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen,
- Sichtfeld und Rückspiegel,
- Scheibenwischer und Scheibenwascher,
- Steckvorrichtungen an Kraftfahrzeugen für den Anschluß der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen des Anhängers,
- Fahrtrichtungsanzeiger,
- Funkentstörung,
- Sicherheitsscheiben.

Straßenverkehrsunfälle

Unfälle mit Personenschaden



Getötete Personen



Die Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften müssen jeweils innerhalb von 18 Monaten nach ihrem Erlaß in das nationale Recht übernommen werden, soweit nicht im Einzelfall kürzere Fristen festgelegt werden.

223. Die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften werden ergänzt durch eine Reihe anderer bereits durchgeführter oder in Kürze zu treffender Maßnahmen:

- sonstige lichttechnische Einrichtungen
 - zur Kennzeichnung geöffneter Fahrzeugtüren und zur Kenntlichmachung von Fahrzeugen (reflektierender Anstrich),
 - für die Anhängerumgrenzung,
- Lenkhilfen bei Überschreiten festgesetzter Betätigungskräfte,
- Bauvorschriften für Kraftstoffbehälter zur Verringerung der Brandgefahr,
- Ausstattung der Vordersitze von Personenkraftwagen mit Dreipunktsicherheitsgurten, deren Befestigungspunkte bestimmte Bedingungen hinsichtlich ihrer Festigkeit und Anordnung im Fahrzeug erfüllen müssen — die bisher übliche statische Prüfung der Gurte wird durch eine dynamische Prüfung ersetzt —,
- Verriegelung der Rückenlehnen,
- Polsterung des Armaturenbrettes und anderer Teile des Insassenraums, Entschärfung der Bedienteile, verformungsfester Insassenraum,
- Sicherheitslenksäulen und -lenkräder.

Experimentelle Sicherheitsfahrzeuge

224. Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt alle Bemühungen, die Sicherheit der Kraftfahrzeuge zu erhöhen. Dazu trägt vor allem die ständige Verbesserung der vorhandenen Baumuster und die Fortentwicklung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften bei. Auf diesem Gebiet gibt es in der Bundesrepublik jahrelange Erfahrung. Daneben können durch experimentelle Sicherheitsfahrzeuge Erkenntnisse für die Verbesserung der Sicherheit serienmäßig hergestellter Kraftfahrzeuge gewonnen werden.

In den Vereinigten Staaten von Amerika wird an der Entwicklung eines 1 800 Kilogramm schweren Sicherheitsfahrzeugs gearbeitet, das nach Gewicht und Ausmaß der Größe des in den Vereinigten Staaten heute hergestellten üblichen Personenkraftwagens entspricht. Der Bundesminister für Verkehr hatte angeregt, daß die deutsche Automobilindustrie zusammen mit den übrigen europäischen Automobilherstellern ein etwa 900 Kilogramm schweres Sicherheitsauto entwickelt.

Während die übrigen europäischen automobilherstellenden Länder Großbritannien, Frankreich und Italien beschlossen haben, von der Entwicklung eines Sicherheitsfahrzeuges zunächst abzusehen und dafür stufenweise einzelne Sicherheitselemente in die Fahrzeugkonstruktion aufzunehmen, wurde die

Anregung des Bundesministers für Verkehr von den deutschen Automobilherstellern inzwischen aufgegriffen.

Ein Arbeitskreis der deutschen Automobilindustrie prüft zur Zeit die Anforderungen, die an ein solches Fahrzeug zu stellen sind. Ziel der Untersuchung ist, die Überlebenschancen der Fahrzeuginsassen bei Frontalzusammenstoß und Überschlag erheblich zu vergrößern. Die Untersuchungen sollen bis Ende 1970 abgeschlossen sein.

Ein deutsches Automobilwerk hat inzwischen seine Absicht angekündigt, ein Sicherheitsauto zu entwickeln, dessen Insassen einen Aufprall mit 80 Kilometer/Stunde ohne ernste Verletzungen überstehen können.

Fahrzeugüberwachung

225. Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger müssen regelmäßig überprüft werden, um das in jedem Fahrzeug bei der Erstzulassung vorhandene Maß an technischer Sicherheit zu erhalten.

Hierzu wurde im Jahre 1951 die technische Fahrzeugüberwachung (TÜV) eingeführt, nach der seit 1960 jeder Fahrzeughalter verpflichtet ist, die Überwachungszeiträume zu beachten. Die mit der Durchführung der Untersuchungen beauftragten Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr werden das in den vergangenen zwei Jahrzehnten geschaffene Prüfstellennetz so ausbauen, daß der Fahrzeughalter in der Regel nicht mehr als 15 Kilometer Anfahrtstrecke zu den Prüfstellen hat und die Fahrzeuguntersuchung ohne nennenswerte Wartezeiten durchgeführt werden kann. Zu diesem Zweck sollen bis 1972 weitere 78 Prüfstellen mit 182 Prüfassen errichtet werden.

Sicherungstechnische Anlagen für den Autobahnverkehr

226. Aufgrund der bisher aus Praxis und Forschung gewonnenen Erkenntnisse über die Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen sind folgende Maßnahmen dringlich:

- automatische Erfassung des Verkehrsablaufs auf besonders stark belasteten Autobahnabschnitten und -teilnetzen,
- zentrale Auswertung der erhaltenen Informationen über das Verkehrsgeschehen mittels Datenverarbeitungsanlagen und Übermittlung von rechtsverbindlichen oder empfehlenden Hinweisen an die Verkehrsteilnehmer mit Hilfe von optischen (Lichtzeichen, Wechselverkehrszeichen, Wechselwegweiser) und radiotechnischen Einrichtungen.

Die genannten Maßnahmen umfassen den Aufbau eines entsprechenden Wechselverkehrszeichen- beziehungsweise Wechselwegweisersystems mit De-

tektoren und die Einrichtung von Anlagen zur zentralen Datenerfassung, Datenaufbereitung und Fernsteuerung der Zeichen und Wegweiser. Entsprechende Forschungsarbeiten, die durch praktische Versuche an einzelnen Autobahnabschnitten unterstützt werden, sind eingeleitet worden. Die einzelnen Maßnahmen sollen stufenweise in den nächsten Jahren durchgeführt werden. Darüber hinaus wird an einem Regionalwarnfunksystem gearbeitet. Mit seiner Hilfe sollen die für den Verkehrsablauf auf dem dicht belegten Autobahnnetz wichtigen Verkehrslagemeldungen und andere Informationen an die Kraftfahrer regional ausgestrahlt werden.

Die genannten Vorhaben werden dazu beitragen, daß die Kraftfahrer auf optischem oder akustischem Wege jederzeit über die Verkehrssituation in ihrem engeren oder weiteren Fahrbereich unterrichtet sind und ihre Fahrwegwahl sowie ihr Fahrverhalten rechtzeitig darauf einstellen können.

Leitplanken

227. Gegenüber den herkömmlichen Leitplankenkonstruktionen werden an Neubaustrecken der Bundesautobahnen seit einem Jahr sogenannte Distanzleitplanken aufgestellt. Zahlreiche Anfahrversuche haben gezeigt, daß diese Konstruktion als Schutzeinrichtung besonders geeignet ist. Sie unterscheidet sich von den herkömmlichen Konstruktionen durch einen größeren gegenseitigen Abstand — 80 Zentimeter — der Leitplankenholme. Dadurch wird ein sanfteres Abbremsen des anfahrens Fahrzeuges erreicht. Zu den wesentlichen Aufgaben der nächsten Jahre wird es daher gehören, die Bundesfernstraßen mit den verbesserten Leiteinrichtungen auszurüsten. In diesem Zusammenhang sind auch Untersuchungen über neuartige Wildschutzzäune zu nennen, die das Wild von den Straßen fernhalten sollen.

Autobahnbeleuchtung

228. In der Öffentlichkeit ist vielfach vorgeschlagen worden, Bundesfernstraßen zu beleuchten und dadurch sicherer zu machen. Die Anregungen werden geprüft. Die einmaligen und laufenden Kosten für solche weit ausgedehnten Beleuchtungsanlagen sind erheblich: 250 000 DM je Kilometer einmalige Kosten; 25 000 DM je Kilometer laufende Unterhaltung im Jahr. Die mit ihnen erzielbare Senkung der Unfallziffer wird im übrigen zurückhaltend beurteilt. Aus diesem Grunde wurde zunächst folgender Weg beschritten: Schwerpunktmäßig wird eine Anzahl von Autobahnabschnitten, vor allem im Nahbereich von Großstädten beleuchtet, auf denen sich zahlreiche stark belastete Verkehrsknotenpunkte befinden. Insgesamt sind bisher rund 20 Kilometer Autobahn im Kölner Raum versuchsweise beleuchtet. Ferner werden die Verkehrsflächen aller Autobahntankstellen und Rastanlagen mit Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr auf der unbeleuchteten Autobahn mit möglichst blendarmen Beleuchtungsanlagen ausgestattet.

Verbesserung der Unfallrettung

229. Nach dem Urteil medizinischer Sachverständiger ließe sich die Zahl der Todesfälle erheblich vermindern, wenn Organisation, Ausbildung des Personals und materielle Voraussetzungen der Unfallrettung verbessert werden könnten.

Der Unfallrettungsdienst fällt in die Zuständigkeit der Bundesländer. Die Erstversorgung von Unfallverletzten ist eine Maßnahme zur Minderung der Schwere der Unfallfolgen. Sie gehört damit in den Bereich der Unfallbekämpfung. Die Bundesregierung fühlt sich verpflichtet, in engster Zusammenarbeit mit den Ländern auf eine grundlegende Verbesserung der Unfallrettung hinzuwirken. Sie hält hierfür folgende Maßnahmen für dringend erforderlich:

- Für den Rettungsdienst sind einheitliche Richtlinien zu schaffen. Der Bundesminister für Verkehr wird dabei koordinierend wirken.
- Die ausreichende Finanzierung des Rettungsdienstes ist wesentliche Vorbedingung einer Reform des Unfallrettungswesens.
- Die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe muß weiter intensiviert werden. Ärzte sollen hierfür in größerem Umfang tätig werden. Auch eine Ausbildung aller Lehrer wäre wünschenswert.
- Alle Ärzte sollen umfassende Kenntnisse in der Notfallmedizin erwerben. Ihre Ausrüstung mit Notfallkoffern sollte mit öffentlichen Mitteln gefördert werden. Der Bundesminister für Verkehr wird auch in den kommenden Jahren Notfallkoffer an Ärzte abgeben.
- Das Unfallmeldesystem ist auf den modernsten Stand zu bringen. Der Notruf 110 soll zu einer ständig besetzten Polizeidienststelle führen, die alle Notrufe weiterleitet.
- Öffentliche Münzfernsprecher sollen für Notrufe münzfrei benutzt werden können. Soweit notwendig, sind auch an Bundesstraßen Notrufsäulen einzurichten und an eine Polizeidienststelle anzuschließen.
- Die Zahl der Rettungsfahrzeuge muß erhöht werden. Sie müssen mit Sprechfunk ausgerüstet sein. Ein „Gesetz über die Beförderung von Personen mit Krankenkraftwagen“ ist in Vorbereitung. Der Notfallsanitäter wird eine bessere, vom Staat überwachte Ausbildung erhalten.
- Die Bemühungen der Träger des Rettungsdienstes, die Rettungswagen mit Ärzten zu besetzen (Notarztwagen), sollen aus öffentlichen Mitteln gefördert werden.
- Hubschrauber sollen im Rahmen eines Stufenplanes in den Rettungsdienst einbezogen werden. Zunächst wurde in einem Testzentrum in Ulm ein kombiniertes Rettungssystem unter Verwendung von Notarztwagen und Hubschraubern der Bundeswehr in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Roten Kreuz eingeführt. Die Errichtung weiterer

Testzentren hängt von der Entscheidung der Länder ab.

- Die Sanitätsdienste der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes sollen im Rahmen ihrer Möglichkeiten in den allgemeinen Rettungsdienst einbezogen werden.

Neuordnung der Schulferientermine

230. Einer der Hauptgründe für die Verkehrszusammenballungen in der Ferienzeit ist der gleichzeitige Beginn der Sommerschulferien in mehreren Bundesländern sowie in den angrenzenden Staaten im Norden und Nordwesten des Bundesgebietes.

Die Bundesregierung wird daher, unterstützt von der Verkehrsministerkonferenz der Länder, bei den zuständigen Kultusministern der Bundesländer weiterhin mit Nachdruck darauf hinwirken, daß eine langfristige, über einen Zeitraum von mehreren Jahren gültige Ferienordnung erarbeitet wird. Dabei sollen folgende wesentliche Grundsätze berücksichtigt werden:

- (1) Die Sommerferien aller Bundesländer sollten sich insgesamt auf eine längere Zeitspanne als bisher, nämlich von Mitte Juni bis Mitte September (insgesamt 90 Tage), erstrecken.
- (2) Die Sommerferien sollten jeweils 6 bis 7 Wochen betragen; unter Berücksichtigung der Reiseintensität sowie der Herkunft- und Zielgebiete der Ferienreisenden sollte der jeweilige Ferienbeginn der Länder oder bestimmter Ländergruppen mit Wochenabstand gestaffelt werden.
- (3) Grundsätzlich sollten Ferien in der Mitte der Woche beginnen.
- (4) Eine Abstimmung der Ferienordnung in der Bundesrepublik Deutschland mit den europäischen Nachbarstaaten ist unerläßlich; insbesondere muß im beiderseitigen Interesse vermieden werden, daß die Ferien in Nordrhein-Westfalen und in den Niederlanden zusammenfallen.

Autobahnbaustellen in der Sommerreisezeit

231. Reparaturarbeiten an den Bundesautobahnen werden in der Sommerreisezeit grundsätzlich ausgesetzt. Wenn in Einzelfällen weitergearbeitet werden muß, werden in den Baustellenbereichen für jede Fahrtrichtung zwei Fahrspuren bereitgestellt,

um den Reiseverkehr nicht über Gebühr zu behindern. Diese Maßnahmen fördern — wie auch das Lastkraftwagen-Fahrverbot auf Autobahnen und bestimmten Bundesstraßen während der Ferienwochenenden — nicht nur eine reibungslose Verkehrsabwicklung; sie verbessern auch wesentlich die Sicherheit auf den Autobahnen. Durch frühzeitige Mitteilungen an Presse und geeignete Institutionen (zum Beispiel: Reisebüros, Automobilverbände) wird dafür Sorge getragen, daß die Öffentlichkeit sich auf die Verkehrsbeschränkungen einstellen kann.

Verkehrserziehung

232. Die Erfahrung zeigt, daß verkehrserzieherische Maßnahmen um so erfolgreicher sind, je früher sie beginnen. Die Verkehrserziehung der Kinder muß daher bereits im Kindergarten einsetzen. Die mit der Schulverkehrserziehung gegebene Möglichkeit, auf das Verkehrsverhalten der Kinder und Jugendlichen einzuwirken, wird noch nicht im wünschenswerten Maße genutzt. Der Bundesminister für Verkehr bemüht sich daher zusammen mit den Kultusministern der Länder, den Verkehrsunterricht in den Schulen auszuweiten und zu intensivieren. Dieses Bemühen kann nur erfolgreich sein, wenn nicht nur die bereits tätigen Lehrer fortgebildet, sondern auch die angehenden Lehrer auf den in der Bundesrepublik für die Schulverkehrserziehung bestehenden fünf Lehrerseminaren genügend vorbereitet werden. Dies setzt wiederum voraus, daß an den Ausbildungsstätten für Lehrer eine ausreichende Anzahl von Lehrstühlen für Verkehrspädagogik eingerichtet, zumindest aber in erforderlicher Zahl Lehraufträge für Verkehrserziehung an den pädagogischen Hochschulen erteilt werden.

233. Die Verkehrserziehung und -aufklärung der Erwachsenen wird in Wort, Schrift und Bild außer von der Verkehrswacht von Automobilklubs, Kraftverkehrsorganisationen, Berufsverbänden, Gewerkschaften und Kirchen betrieben. Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen mit dem Ziel, alle Bevölkerungskreise möglichst einheitlich über Gefahr und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr aufzuklären. Eine weitreichende Aktion zur Einführung der neuen Straßenverkehrs-Ordnung wird mit einem Aufwand von mehr als zehn Millionen DM alle Haushalte in der Bundesrepublik durch Faltschreiben und Broschüren mit den Neuregelungen vertraut machen und über Presse, Rundfunk und Fernsehen der Öffentlichkeit die Forderung nach größerer Sicherheit im Straßenverkehr nahebringen.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Einführung der neuen Straßenverkehrs-Ordnung
- 2 Überprüfung der Grenze für die absolute Fahruntüchtigkeit (0,8 Promille Blutalkoholkonzentration)
- 3 Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf unfallvermindernde Wirkung
- 4 Weiterentwicklung und internationale Harmonisierung der sicherheitstechnischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge
- 5 Ausrüstung der Bundesautobahnen mit modernen verkehrslenkenden Anlagen
- 6 Verbesserung des Unfallrettungsdienstes
- 7 Verhinderung ferienbedingter Verkehrszusammenballungen
- 8 Vermehrung und Intensivierung der Verkehrserziehung

XIII. Meteorologische Sicherung des Verkehrs

234. Wettervorhersagen sind für den Verkehrsbereich zunehmend von Bedeutung. Nicht nur, daß sie unentbehrliche Voraussetzung für einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb der weltweit operierenden Verkehrsträger Seeschifffahrt und Luftfahrt sind. Auch für die Sicherheit des Straßenverkehrs sind Wettervorhersagen wichtig.

Der Deutsche Wetterdienst, der die meteorologischen Erfordernisse auch auf dem Gebiet des Verkehrs zu erfüllen hat, soll entsprechend den steigenden Anforderungen weiter ausgebaut werden. Diese Bemühungen laufen parallel und werden weitgehend mitbestimmt durch die Pläne der Weltorganisation für Meteorologie zum Aufbau der Welt-Wetter-Wacht und durch ergänzende Programme anderer internationaler Organisationen, beispielsweise für ein Gebietsvorhersagesystem der Luftfahrt. Die Pläne sehen den Aufbau beziehungsweise Ausbau globaler Wetterbeobachtungs- und Wettermeßnetze sowie weltweiter Systeme vor, die Wetterdaten und Wetternachrichten übermitteln, Wetterinformationen verarbeiten und sie an Wetterzentralen weiterleiten. Die Bundesrepublik arbeitet an diesen Programmen aktiv mit.

Die Wetterfernmeldezentrale des Deutschen Wetterdienstes wird als automatische Zentrale ausgebaut, um auch in der Bundesrepublik die Voraussetzungen für die geplante Umstellung der internationalen Hauptwetterfernmeldeverbindungen auf Hochgeschwindigkeitsübertragung zu schaffen. Es ist vorgesehen, nicht nur meteorologische Grunddaten, sondern auch ganze Wetterkarten, insbesondere die des Gebietsvorhersagesystems der Luftfahrt, über diese Leitungen zu verbreiten. Ferner soll durch Automation der nationalen Wetterfernmeldenetze die Datenübermittlung zum Endabnehmer (Flug-

gesellschaften, Flugsicherung, Allgemeine Luftfahrt, Reedereien und so weiter) wesentlich beschleunigt werden.

235. Meteorologische Informationen der Art, wie sie insbesondere die Luftfahrt benötigt, können heute nur noch mittels Großrechenanlagen gewonnen werden. Die Rechenprogramme zur automatischen Wettervorhersage müssen erweitert und verbessert werden, und zwar in Richtung auf

— räumlich detailliertere Vorhersagen;

dazu gehören gezielte Vorhersagen für Belange des Straßenverkehrs, der Luft- und Seeschifffahrt hinsichtlich Regen, Schnee, Nebel, Frost, Temperatur und Wind;

— längerfristige Vorhersagen über mehrere Tage, insbesondere für die Seeschifffahrt (Routenberatung).

Diesen notwendigen Programmen sind insofern Grenzen gesetzt, als die bestehende Rechenanlage des Deutschen Wetterdienstes mit den Programmen, die bisher für die Vorhersage der großräumigen atmosphärischen Strömung entwickelt wurden, nahezu voll ausgelastet ist. Es wird daher erforderlich sein, die Rechenkapazität des Deutschen Wetterdienstes zu erweitern.

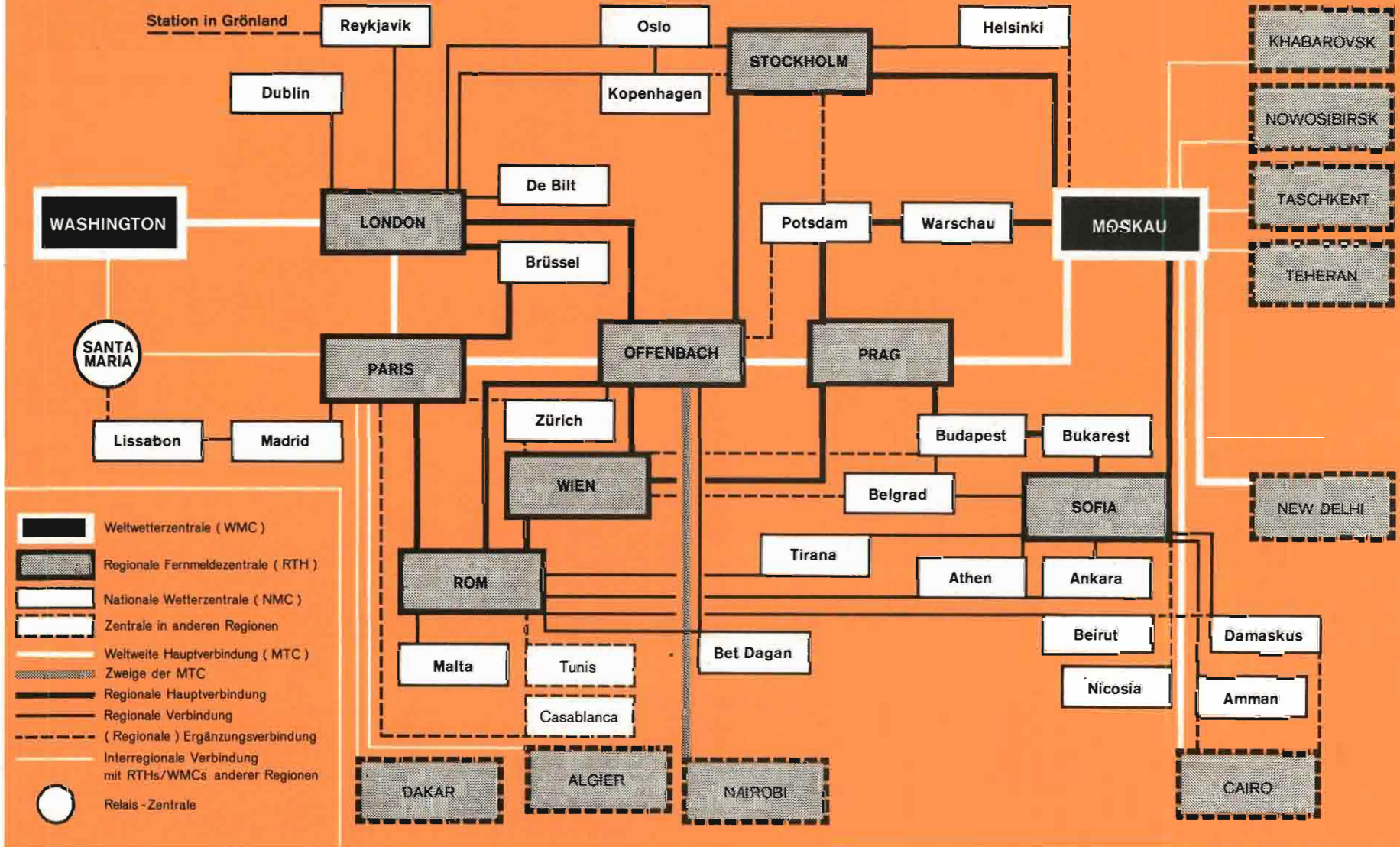
In der Wetterbeobachtung müssen die Meßnetze ausgebaut und die Meßverfahren verbessert werden. Es ist daran gedacht, die Handelsschifffahrt mehr als bisher für den Wetterbeobachtungsdienst auf See einzusetzen, auf Land und im Küstenbereich in größerer Zahl automatische Wetterstationen einzusetzen, das Wetterradarnetz zu vervollständigen sowie die Entwicklung einer neuen Radio-Sonde abzuschließen, die Messungen insbesondere für Zwecke des Überschallverkehrs bis 30 Kilometer Höhe vornehmen soll.

Maßnahmen in der 6. Legislaturperiode:

- 1 Automation der Wetterfernmeldezentrale des Deutschen Wetterdienstes
- 2 Beginn der Automation der innerdeutschen Fernmeldenetze
- 3 Vervollkommnung der Meßnetze

Wetterfernmeldenetz für die Region Europa

(Stand der Planung für das Wetterfernmeldenetz der Welt - Wetter - Wacht)



-  Weltwetterzentrale (WMC)
-  Regionale Fernmeldezentrale (RTH)
-  Nationale Wetterzentrale (NMC)
-  Zentrale in anderen Regionen
-  Weltweite Hauptverbindung (MTC)
-  Zweige der MTC
-  Regionale Hauptverbindung
-  Regionale Verbindung
-  (Regionale) Ergänzungsverbindung
-  Interregionale Verbindung mit RTHs/WMCs anderer Regionen
-  Relais - Zentrale

XIV. Ausblick auf Verkehrstechniken der Zukunft

236. Die Entwicklung verbesserter herkömmlicher oder neuartiger Transportsysteme und Antriebsarten rechtfertigt sich aus der Erkenntnis, daß die bestehenden Systeme oft bereits den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügen und aus der Sorge, daß sie um so weniger künftigen Bedürfnissen gerecht werden können.

Neuartige weltweit operierende Verkehrsmittel wie Überschallflugzeuge und atomgetriebene Schiffe sind ein Abbild technischen und wirtschaftlichen Fortschritts; möglicherweise werden auch Fluggeräte bis zu mehreren hundert Tonnen Nutzlast wie Flug-

Mögliche Verkehrssysteme

System	Merkmale
1. Ununterbrochenes Transportsystem	Fortlaufender ununterbrochener Transport, z. B. fortlaufendes Band
2. Automatische Fahrzeugführung	Automation von Straßen- und Schienenfahrzeugen
3. Mehrzwecksysteme	Mehrzweckfahrzeuge mit besonderen Leitbahnen für den Verkehr zwischen Städten
4. Autotransport-system	Fahrzeuge, die im zwischenstädtischen Verkehr auf besonderen Transportfahrzeugen befördert werden
5. Tunnelröhrensysteme	Transport von Fahrzeugen in Tunnelröhren auf, über oder unter der Erdoberfläche
6. Roll- oder Gleit-systeme	Spurgebundene Fahrzeuge mit Abstützung und Führung auf Rädern oder Gleiteinrichtungen unter Verwendung neuartiger Werkstoffe
7. Spurgebundene Schwebesysteme	Spurgebundene Fahrzeuge mit Abstützung und Führung auf Luft-, Magnet- oder Flüssigkeitskissen

boote, Luftschiffe mit Kernantrieb, flügellose Senkrechtstarter und Raketen zur Beförderung von Personen, Post und Fracht sowie Unterwasserfrachter eines Tages Bestandteil des Weltverkehrssystems sein. Heute ist es jedoch eher vordringlich, Entwicklungen zu fördern und voranzutreiben, die einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten können, denen sich Staaten wie die Bundesrepublik im Kurzstrecken-, Mittelstrecken- sowie im Stadtverkehr gegenübersehen. In diesen Entfernungsbereichen sind die negativen Folgen einer wachsenden Motorisierung besonders deutlich zu spüren; durch diese Verkehre werden die Umwelt des einzelnen und der Lebensraum der Gesellschaft nachhaltig beeinflusst. Nicht von ungefähr konzentrieren sich deshalb die Vorschläge für die Weiter- und Neuentwicklung von Verkehrsmitteln auf diese Verkehrsbereiche.

Kurzstrecken- und Mittelstreckenverkehr

237. Weiterentwickelte herkömmliche Systeme werden um so attraktiver sein können, je optimaler sie folgende Forderungen erfüllen:

- kurze „Haus zu Haus“-Reisezeiten,
- möglichst genaue Vorhersage der Ankunftszeit,
- große Beweglichkeit in der Verkehrsbedienung, um unterschiedlichen Beförderungswünschen gerecht zu werden,
- hoher Grad von Sicherheit und Komfort,
- Erweiterungsmöglichkeiten und
- geringe unerwünschte Nebenwirkungen für die Umwelt.

Innerhalb jedes Verkehrsträgers bemüht man sich, vorhandene Systeme wirtschaftlicher und sicherer im Betrieb, attraktiver für die Benutzer und weniger störend für die Umwelt zu machen. Diese Bemühungen schließen unter anderem ein:

- Übertragung von Steuerungsfunktionen im Straßenverkehr an selbsttätig wirkende Hilfsmittel (Ziel: vollautomatisch gesteuerte Kraftfahrzeuge und Sicherungseinrichtungen);
- Aufbau von Schnellbahnsystemen auf den bisherigen Trassen (Ziel: vollautomatischer Zugbetrieb mit zentraler Steuerung und Überwachung);
- Ausbau der Lash-Schiffahrt zu einem „Gleisanschlußähnlichen Verkehr“ auf den Binnenwasserstraßen;
- weitgehende Automatisierung der Abfertigungs-, Be- und Entladevorgänge im Luftverkehr, der Luftfahrzeugführung (insbesondere bei den

Starts und Landungen) und der Flugverkehrskontrolle (Flugsicherung).

Die Leistungsfähigkeit herkömmlicher Verkehrssysteme kann zwar durch geeignete, gegebenenfalls auch infrastrukturelle Maßnahmen erweitert werden; sobald aber die Leistungsgrenzen erreicht sind, stellt sich die Frage nach neuartigen Systemen.

238. Die Entwicklungsprobleme neuartiger Verkehrssysteme liegen darin, aus einer beinahe unendlichen Vielzahl möglicher Verbindungen und Endpunkte, Gestaltungsmöglichkeiten eines Streckennetzes, Verkehrsbeziehungen und anderen Systemmerkmalen eine relativ kleine Zahl von Verkehrssystemen auszuwählen, die den gestellten Anforderungen am besten entsprechen.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß ein schnelles und leistungsfähiges, für die Beförderung von Personen und Gütern — einschließlich Lastkraftwagen — geeignetes Verkehrsmittel die Wirtschafts- und Bevölkerungszentren der Bundesrepublik miteinander verbinden sollte. Die Aufgabe eines derartigen Verkehrsmittels wäre vor allem darin zu sehen, die einzelnen Wirtschaftsräume innerhalb der Bundesrepublik stärker zu integrieren, die Straßeninfrastruktur vom Wirtschaftsverkehr über weite — innerdeutsche — Entfernungen zu entlasten und damit dem Individualverkehr mehr Raum zu schaffen. Ein Verkehrsmittel dieser Art wäre geeignet, in einer späteren Entwicklungsphase über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus verlängert zu werden und damit für einen größeren — europäischen — Raum integrationsfördernde Wirkungen zu entfalten. Die Größe eines solchen Projekts und die Schwierigkeit seiner technischen Durchführung machen eine eingehende Prüfung aller hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen erforderlich. Die Bundesregierung hat deshalb im Juli 1969 eine Studie über ein Hochleistungsschnellverkehrssystem unter Einbeziehung aller Varianten neuer Technologien in Auftrag gegeben. Die Studie wird voraussichtlich Ende 1971 vorliegen. Die Bundesregierung erwartet von ihr Lösungsmöglichkeiten über den richtigen Weg zu einem Schnellverkehrsmittel der Zukunft.

Im Rahmen dieser Studie wird zum Beispiel untersucht, ob spurgebundene Schwebesysteme mit Höchstgeschwindigkeiten bis zu 500 Kilometer/ Stunde wesentliche Verbesserungen im zwischenstädtischen Reise- und Güterverkehr bringen können. Bis zu Geschwindigkeiten von etwa 300 Kilometer/ Stunde wird nach heutiger Erkenntnis das Rad als Konstruktionselement den an Landfahrzeuge zu stellenden Anforderungen hinsichtlich Stützung, Führung und Antriebs- beziehungsweise Bremskraftübertragung noch gerecht werden. Bei höheren Geschwindigkeiten kommt das Rad beim Umsetzen der hohen Antriebs- beziehungsweise Bremskräfte zur Überwindung der Massenträgheit der Fahrzeuge und des mit steigender Geschwindigkeit wachsenden Luftwiderstandes in Schwierigkeiten. Man muß deshalb nach Antriebsformen für erdgebundene Verkehrssysteme suchen, die nicht auf dem Adhäsionsprinzip beruhen, und nach Fahrtechniken, welche die hohe mechanische Beanspruchung

zwischen Fahrzeug und Fahrweg bei maximalen Geschwindigkeiten vermeiden. Als adhäsionsloser Antrieb könnte zum Beispiel der sogenannte Linear-Motor (Elektro-Motor) für künftige Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel zu Lande in Frage kommen. Für eine berührungsfreie Fahrtechnik kommen zum Beispiel Luftkissen- oder Magnetschwebefahrzeuge in Betracht. Dabei wirkt sich im Vergleich zu herkömmlichen Strecken und Fahrzeugen die gleichmäßige Lastverteilung günstig — weil verschleißhemmend — auf Fahrbahn, Fahrzeugstützkonstruktionen und Unterhaltung aus. Bei der Luftkissenteknik ist allerdings ein ziemlich hoher Energieaufwand für das Schweben erforderlich, dagegen lassen sich die steuerungstechnischen Probleme verhältnismäßig leicht lösen. Die Magnetschwebetechnik benötigt einen wesentlich geringeren Aufwand an Energie für das Schweben, ihre Steuerungsprobleme sind aber noch nicht vollständig gelöst.

239. Die Magnetschwebetechnik in Verbindung mit dem Linear-Motor würde sich zum Beispiel eignen, Fahrzeuge in Tunnelröhren mit geringem Luftdruck mittels hoher Geschwindigkeiten voranzutreiben. Eine Reihe von Gründen sprechen dafür, den Verkehr auf der Erdoberfläche mit hohen Geschwindigkeiten in Tunnelröhren abzuwickeln. Einer der wichtigsten Gründe liegt in der Möglichkeit, höhere Geschwindigkeiten zu erreichen, ohne den Energiebedarf für den dabei höheren Fahrzeugaufwiderstand zu benötigen. Das Flugzeug umgeht dieses Problem, indem es in große Höhen mit geringer Luftdichte aufsteigt. Dasselbe Ergebnis kann man auch mit luftleer gepumpten Tunnelröhren erreichen. Die gegenwärtigen Tunnelbaukosten lassen allerdings derartige Systeme wenig attraktiv erscheinen. Deshalb werden vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika zur Zeit neue Tunnelbaumethoden erforscht. So ist es zum Beispiel gelungen, Laserstrahlen zum Felsausbruch sowie bestimmte Chemikalien zur Herabsetzung der Gesteinhärte erfolgreich anzuwenden. Möglichkeiten des Drillbohrens großer Tunnelröhren mittels Heißluft werden ebenfalls untersucht. Außerdem wurde angeregt, hartes Gestein durch Flüssigkeitsstrahlen, die mit hoher Geschwindigkeit aus Düsen austreten, zu brechen.

Verkehr in Verdichtungsräumen

240. Die Verkehrslage in Verdichtungsräumen ist eines der bedrängendsten Probleme in verkehrsinintensiven Industriestaaten. Herkömmliche Verkehrsmittel wie Autobus und Straßenbahn sind — soweit sie zu ebener Erde operieren — schon heute vielfach nicht mehr in der Lage, den an sie gestellten Anforderungen zu entsprechen. Der Personenkraftwagen als Individualverkehrsmittel führt zu Straßenverstopfungen. Hohe Investitionen für den kommunalen Straßenbau nutzen immer weniger, weil die Verkehrsflächen in den Verdichtungsräumen inzwischen ausgenutzt sind.

Die kurz- und mittelfristig absehbare Entwicklung wird durch kreuzungsfreie Tief- und Hochbahnen

gekennzeichnet sein — technische Verbesserungen herkömmlicher Systeme. Es ist sehr schwierig, vorauszu sehen, ob und gegebenenfalls wie lange solche herkömmlichen Verkehrssysteme die derzeitige beziehungsweise erwartete Verkehrslage entscheidend bessern können. Es sind daher Untersuchungen darüber angestellt worden, inwieweit neuartige Verkehrssysteme, welche die wesentlichen Vorteile des Personenkraftwagenverkehrs und der öffentlichen Verkehrsmittel in sich vereinigen, künftige Verkehrsprobleme lösen können.

241. Für den Verkehr in Verdichtungsräumen bietet sich eine Reihe unterschiedlicher Verkehrssysteme an.

Je nach Verwendungszweck lassen sich vier Gruppen unterscheiden:

- kleine, vollautomatisierte Kabinen, die eigene Verkehrswege befahren
- „Dual-Mode-Fahrzeuge“, die sowohl auf besonderen Spuren als auch auf normalen Straßen verkehren können
- „Dial-a-Bus“-System
- Schnellverkehrssysteme mit hoher Reisegeschwindigkeit und großer Leistungsfähigkeit.

242. Zur ersten Gruppe gehört das sogenannte Teletrans-System, das besonders auf die individuellen Wünsche des Fahrgastes Rücksicht nimmt. Das System besteht aus 2- bis 4-Personenkabinen, die von Computern vorprogrammiert, durch Lochkarten gesteuert und mit Linearmotoren angetrieben werden. Der Transport mit Teletrans-Kabinen könnte sich folgendermaßen abspielen: Beim Betreten des Bahnsteiges wählt der Fahrgast den gewünschten Zielort; von einer zentralen Rechenanlage wird binnen kurzer Zeit eine entsprechende Lochkarte erstellt. Danach nimmt der Fahrgast in einer der Kabinen Platz und gibt seine Lochkarte ein. Elektronisch gesteuert gelangt die Kabine auf dem kürzesten Weg zum Zielort. Da die Kabinen sehr leicht gebaut werden könnten und damit die Fahrwegkosten sehr niedrig liegen, könnte das System eine Reihe von Forderungen erfüllen, die an heutige Personenkraftwagen in Verdichtungsräumen gestellt werden.

243. Das Dual-Mode-Fahrzeug ist ein kleines, gummiereiftes Fahrzeug, das im normalen Straßenverkehr durch einen batteriegespeisten Elektromotor angetrieben wird, der ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometer/Stunde ermöglicht. Will das Kleinfahrzeug auf den Schnellfahrweg, so fährt es in eine geschlitzte Hohlachse, die dem Fahrzeug die entsprechende Führung gibt. Jetzt erfolgt der Antrieb über einen Netzmotor mit 100 Kilometer/Stunde Höchstgeschwindigkeit.

244. Für dünner besiedelte Randgebiete ist das „Dial-a-Bus“-System anwendbar. Von bestimmten Haltestellen oder direkt aus der Wohnung kann ein Bus angewählt werden, der diese Bestellung registriert und die kürzeste Route zwischen den verschiedenen Abholpunkten von einem Computer ermitteln läßt.

245. Um die wesentlichen Vorteile des Individualverkehrs mit denen des Massenverkehrs zu vereinigen, sind auch Verkehrssysteme nach dem Prinzip des Behälterverkehrs denkbar.

Kleine Kabinen für zwei bis vier Personen werden unter Benutzung mehrerer Verkehrsträger vom Abfahrts- zum Zielort befördert. Durch die Anwahl verschiedener Linien bei Antritt der Fahrt kann der Fahrgast seine gesamte Route festlegen. Dabei kann die Einzelkabine von mehreren Verkehrsträgern (U-Bahn-System, Omnibus) befördert werden. Der Umsetzprozeß von einem Verkehrsträger zum anderen geschieht kontinuierlich und voll automatisiert. Der Nachteil dieses Systems liegt darin, daß der Umsetzungsvorgang bisher noch nicht optimal gelöst werden konnte.

Die Einzelkabinen-Systeme können in Richtung auf einen vollautomatischen Verkehr auf und unter der Erdoberfläche weiter vervollkommen werden. Die Steuerung auf Fernstraßen und Citystraßen ist vollautomatisiert, nur in Nebenstraßen könnten die Fahrzeuge von Hand gesteuert werden. In den Straßen müssen zu diesem Zweck Leitschienen oder Leitkabel installiert werden, die mit einer den jeweiligen Straßenzug und die Fahrtrichtung kennzeichnenden Frequenz gespeist wird. Über Abbiegekabel an Kreuzungen und Knotenpunkten ist eine Richtungsänderung der Kabinen möglich. Im Fahrzeug wird das gewünschte Fahrtziel durch Vorwahl einer entsprechenden Frequenz erreicht. Die Fahrzeuge selbst sind mit Systemen für die Fahrtrichtung, Vorfahrtsregelung an Kreuzungen sowie mit Regelorganen zum Beschleunigen, Bremsen, Geschwindigkeits- und Abstandhalten ausgestattet.

Die genannten Systeme haben eines gemeinsam: Sie versuchen die Vorteile des Personenkraftwagens in öffentliche Verkehrsmittel einzubeziehen und deren Nachteile aus der Sicht des Benutzers und aus der Sicht der Öffentlichkeit (Parkraumprobleme, Reisezeit) zu vermeiden. Alle Vorschläge können nur mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verwirklicht werden. Im Rahmen von Systemanalysen in Verbindung mit Kosten-Nutzen-Untersuchungen muß die volkswirtschaftlich beste Lösung gefunden werden, wenn es sich eines Tages als notwendig erweisen sollte, neuartige Verkehrssysteme einzuführen, weil durch eine Weiterentwicklung der bestehenden Systeme keine Verbesserung der Verkehrslage mehr zu erreichen ist.

VIERTER ABSCHNITT

Internationale Zusammenarbeit im Verkehr — Gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften

246. Die weltweit operierenden Verkehrsträger Luftfahrt und Seeschifffahrt können ihre Probleme nicht in internationalen Organisationen mit kleiner Mitgliederzahl lösen. Die bedeutendsten luft- und seeschifffahrtstreibenden Länder haben sich daher zu Organisationen mit weltweiter Mitgliedschaft zusammengeschlossen. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mit dem Sitz in Montreal hat beispielsweise zur Zeit 120 Mitglieder; zuletzt ist die UdSSR mit Wirkung vom 15. November 1970 beigetreten.

247. Anders ist die Situation bei den Binnenverkehrsträgern Eisenbahn, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt. Sie sind in Organisationen recht unterschiedlicher, jedoch beschränkter Mitgliederzahl zusammengefaßt; ihre Probleme beziehen sich auf Raumeinheiten wie Europa und lassen sich daher auch in kleinerem europäischem Rahmen lösen. Die Bindungswirkung der Beschlüsse der europäischen Verkehrsorganisationen verdichtet sich vom Kreis der 32 ost- und westeuropäischen Mitglieder der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) — einschließlich der Bundesrepublik und der Vereinigten Staaten von Amerika — über die 18 Mitglieder der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) bis hin zu den sechs Mitgliedern der Europäischen Gemeinschaften. Dieser dreifachen Stufenfolge entspricht eine andere: In der Wirtschaftskommission für Europa stehen verkehrstechnische und -rechtliche Probleme im Vordergrund, die ihrer Art nach Lösungen in einem größeren europäischen Raum erfordern. In der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister — ihrem Mitgliederbestand etwa der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) vergleichbar — ist ein Forum geschaffen

worden, das den Verkehrsministern die Möglichkeit bietet, persönlich zusammenzutreffen, ihre verkehrspolitischen Grundgedanken abzustimmen und Schlußfolgerungen zu allgemeinen und konkreten Verkehrsproblemen zu ziehen. Die im EWG-Vertrag verankerte gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften ist vorrangig auf verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen ausgerichtet, die für einen geschlossenen Wirtschaftsraum verbindlich geregelt werden müssen. So bilden die genannten multilateralen zwischen- und überstaatlichen Organisationen im europäischen Bereich drei in ihrer geographischen und sachlichen Reichweite und Wirkung abgestufte konzentrische Kreise.

248. Die bedeutendste Verpflichtung liegt bei der gemeinsamen Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaften. Sie hat in den letzten drei Jahren sichtbare Fortschritte gemacht. Wenn der Verkehr in der Europapolitik nicht im Vordergrund des öffentlichen Interesses steht, so hat das mehrere Gründe. Einmal sind die Verkehrsentscheidungen der Europäischen Gemeinschaften bisher überwiegend technischer oder marktordnender Art; sie sprechen — ungeachtet ihrer verkehrspolitischen Bedeutung — regelmäßig nur einen kleinen Kreis direkt betroffener Verkehrsunternehmen an. Ihnen fehlt die Ausstrahlung auf die Allgemeinheit, wie das bei anderen Entscheidungen, zum Beispiel auf dem Gebiet der Agrarpolitik, der Fall ist, denen sich täglich jeder Bürger gegenüber sieht. Zum anderen kann der Verkehr in der jetzigen Phase europäischer Integration auf einen Vorsprung an „Internationalisierung“ verweisen, den er gegenüber anderen Wirtschaftszweigen hat. Seit jeher gilt für alle Verkehrsträger eine Vielzahl inter-

nationaler Absprachen und Regelungen, die bei der Seeschifffahrt und der Luftfahrt weltweit sind und die Schiene, Straße und Wasserstraße zu einem Vorreiter europäischer Integrationsbestrebungen werden ließen.

So hat bereits der Wiener Kongreß 1815 für die internationale Flußschifffahrt, insbesondere für die Rheinschifffahrt, den Grundsatz einer Abstimmung zwischen den Uferstaaten in gemeinsam interessierenden Fragen festgelegt. Dieser Grundsatz hat sich in völkerrechtlichen Verträgen — Mainzer Akte von 1831 und Mannheimer Akte von 1868 — niederschlagen. Das TEE-Netz der Eisenbahnen reicht über den Bereich der Europäischen Gemeinschaften hinaus. Die großräumige Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen ist in zahlreichen Vereinbarungen enthalten, die von der Fahrplanabstimmung bis zum Europ-Waggon reichen; vielfach schließen sie Länder Osteuropas ein. Ähnlich ist die Situation im Straßenverkehr. Das einheitlich gekennzeichnete Europastraßennetz geht auf Empfehlungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister zurück. Die Arbeiten der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) an einer europäischen Straßenverkehrsordnung, die Verkehrsregeln und Verkehrsschilder vereinheitlichen soll, sind weit fortgeschritten; das im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen entstandene TIR-Abkommen für den Straßengüterverkehr erleichtert und vereinfacht die Abfertigung an den Grenzübergangsstellen.

Die gemeinsame Verkehrspolitik ist für die Verwirklichung der europäischen Wirtschaftsunion in zweifacher Hinsicht von erheblicher Bedeutung. Sie muß erstens dazu beitragen, daß zwischen den Mitgliedsländern für die weiter wachsenden Güterströme ein quantitativ und qualitativ ausreichendes preisgünstiges Angebot an Verkehrsleistungen bereitsteht. Zweitens müssen die Träger der gemeinsamen Verkehrspolitik dafür sorgen, daß dem Wegfall der Zölle und anderer den Warenverkehr behindernden Schranken eine gemeinschaftliche Ordnung der Güterverkehrsmärkte folgt. Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten wirken sich auch wettbewerbsverzerrend auf die Güterströme aus. Die Bundesregierung ist an einer raschen Verwirklichung der Wirtschaftsunion interessiert.

249. Innerhalb der Europäischen Gemeinschaften besteht Übereinstimmung darüber, daß zur Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik ein zeitlich und sachlich aufeinander abgestimmtes Vorgehen in den Bereichen

- Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen,
- Zugang zum Markt (Kapazitätsregelungen) und
- Vereinheitlichung der Tarifpolitik

notwendig ist.

Dies ist nach Auffassung der Bundesregierung weiterhin der am ehesten erfolgversprechende Weg. Dabei gebührt der praktischen Politik der kleinen, sachlich koordinierten und zeitlich synchronisierten

Schritte der Vorzug vor einer Politik des „Alles oder Nichts“. Diese theoretische Diskussion beherrschte in den ersten Jahren die Bemühungen um die gemeinsame Verkehrspolitik, brachte sie aber kaum weiter.

250. Die Bundesregierung hat wiederholt darauf hingewiesen, daß die schwierigen Fragen gemeinsamer Tarif- und Kapazitätspolitik leichter zu klären sein werden, wenn es gelungen ist, die staatlich beeinflussten Kosten der Verkehrsleistungen in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie zwischen den Verkehrsträgern anzugleichen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die stark voneinander abweichenden steuerlichen Belastungen im Straßengüterverkehr (Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer). Unabhängig von den bereits eingeleiteten Arbeiten zur Angleichung der nationalen Kraftfahrzeugsteuersysteme läßt sich ein wirkungsvoller Schritt in diese Richtung in der Weise unternehmen, daß jeder Mitgliedstaat die spezifischen Steuersätze für Dieselmotorkraftstoff denen für Benzin angleicht. Unter dem Gesichtspunkt der staatlichen Ausgaben für die Verkehrswege ist es nicht einzusehen, daß Lastkraftwagen gegenüber Personenkraftwagen steuerlich begünstigten Kraftstoff tanken. Für die Wasserstraßen fehlt bisher eine gemeinschaftliche Regelung zur Einführung von Schifffahrtabgaben. In einzelnen Mitgliedstaaten wurden solche Abgaben bisher überhaupt nicht erhoben. Schließlich sind auch die staatlich beeinflussten Kosten des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit noch sehr unterschiedlich und sollten harmonisiert werden. Insbesondere fehlt noch eine einheitlich geregelte Gesamtarbeitszeit im Straßenverkehr, die den Erfordernissen der Sicherheit und des Wettbewerbs Rechnung trägt; sie sollte vordringlich vereinbart werden. Die EWG-Sozialverordnung von 1969 läßt Schichtzeiten von insgesamt über 80 Stunden wöchentlich und bei doppelter Fahrzeugbesetzung von insgesamt über 100 Stunden zu. Die Bundesregierung wird auch weiterhin der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen den Vorrang bei den kommenden Beratungen in Brüssel geben.

251. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften sollten über die Tagesprobleme der gemeinsamen Verkehrspolitik hinaus sich schon jetzt über die längerfristigen Aufgaben des Verkehrs in der Europapolitik klarwerden. Eine möglichst breite Diskussion über die Phase, die das frühere Kommissionsmitglied Bodson als die „Gemeinsame Politik der Zweiten Generation“ bezeichnet hat, kann der Sache nur nützlich sein.

Der Ausbau des Gemeinsamen Marktes zu einer Wirtschafts- und Währungsunion wird heute sehr eingehend studiert. Ebenso gibt es zahlreiche Verkehrsfragen, die gemeinschaftlicher, aber nur längerfristig erreichbarer Lösungen bedürfen — langfristig nicht zuletzt deshalb, weil sie ein weiter fortgeschrittenes Stadium der Europäischen Integration voraussetzen.

Der EWG-Verkehrspolitik unterliegen bislang nur die binnenländischen Verkehrsträger. Langfristig —

insbesondere auch bei einer Erweiterung der Gemeinschaft — könnte erwogen werden, Luftfahrt und Seeschifffahrt im ganzen oder einzelne ihrer Bereiche in die gemeinsame Verkehrspolitik einzubeziehen. Zu denken wäre weiter an eine noch engere Kooperation der Eisenbahngesellschaften der Mitgliedstaaten. In einem fortgeschrittenen Stadium der Integration wird der Gedanke zu prüfen sein, die nationalen Eisenbahnen als regionale Unternehmen unter einem „europäischen Dach“ zu betreiben. Eine solche Entwicklung könnte auch die Diskussion über eine Air Union der Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaften neu beleben. Ein längerfristiger Ausblick wäre unvollständig ohne einen Hinweis auf den Nutzen, den die Wirtschaftsunion aus einer gemeinschaftlichen Planung des überregionalen Verkehrswegenetzes ziehen könnte. In der Bundesverkehrsverwaltung werden Methoden entwickelt, die für eine langfristige und nicht notwendigerweise auf die Europäischen Gemeinschaften beschränkte Planung eines europäischen Verkehrswegenetzes den Boden bereiten könnten.

252. Das Ziel, einen integrierten Verkehrsmarkt zu verwirklichen, verlangt von den sechs Partnern der Europäischen Gemeinschaften kurz- und mittelfristig ein gemeinsames Vorgehen in folgenden Bereichen:

— Regelung des Wegekostenproblems im Rahmen der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, insbesondere

Festlegung einer einheitlichen Berechnungsmethode für die Wegekosten unter Berücksichtigung der auf gemeinschaftlicher und nationaler Ebene dazu durchgeführten Untersuchungen,

Angleichung der Struktur der Kraftfahrzeugsteuer nach praktikablen Grundsätzen und gleichzeitige Harmonisierung der Besteuerung des Mineralöls,

Festlegung eines einheitlichen Abgeltungssystems für die Benutzung der Wasserstraßen;

— Ergänzung der EWG-Sozialvorschriften für den Straßenverkehr durch eine gemeinsame Regelung der aus Gründen des Wettbewerbs, der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes höchstzulässigen Schichtzeiten;

— Harmonisierung der Vorschriften des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt zur weiteren Angleichung der Kostengrundlagen;

— Schaffung marktkonformer Tarifstrukturen für Eisenbahn, Straßenverkehr und Binnenschifffahrt durch Vereinheitlichung der teilweise noch unterschiedlichen Systeme für den nationalen und den grenzüberschreitenden Verkehr;

— Einheitliche Grundsätze für den Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers sowie für eine Kapazitätsregelung im nationalen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr;

— Sicherung der einheitlichen Anwendung des Gemeinschaftsrechts in der Praxis der einzelnen Mitgliedstaaten.

Stichwortverzeichnis

Die Zahlen geben die Textziffern an

A

- Abwrackaktion
in der Binnenschifffahrt 12, 85
in der Seeschifffahrt 115
- Abwrackfonds 12
- Agrarluftfahrt 93
- Alkohol am Steuer 218
- Analyse
des Verkehrsangebots 160
des Verkehrsaufkommens 158
der Verkehrsmittel 159
- Arbeitsbedingungen (Arbeitsschutz)
an Bord der Seeschiffe 117
des Fahrpersonals im Straßenverkehrsgewerbe
31, 250, 252
der Rheinschiffer 89, 252
- Arbeitsluftfahrt 93, 96
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen 98
- Arbeitszeit, Staffelung der 198, 199, 200
- Ausbau des Schienennetzes 66, 67, 68
- Ausbauplan für die Bundesfernstraßen 19 ff., 41, 73, 156, 166
- Ausbildung
Berufsausbildung 89, 90, 102, 109, 118
in Erster Hilfe 229
- Ausflugsverkehr an Wochenenden 20
- Auto im Reisezug (Schaubild) Seite 11
- Autobahnen 22, 167, 171, 172
Einteilung und Numerierung 171, 172
Netz der (Schaubild) Seite 18
Service an 173
- Autobahnbaustellen in der Sommerreisezeit 231
- Autobahnbeleuchtung 228
- Autobahnnebenbetriebe 173
- Autobahnwegweisung 172
- Automatisierung des Verkehrs 237, 241

B

- Bahnhöfe, Ausbau, Modernisierung 71
- Bahnübergänge, Beseitigung schienengleicher 73, 193
- Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 19 ff., 156, 164, 166
- Beförderung gefährlicher Güter 76, 121, 209, 211 ff.

- Berufsausbildung 89, 90, 102, 109, 118
- Berufsverkehr, Abbau der Verkehrsspitzen 198 ff.
- Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur 157, 158
- Bildflüge 93
- Binnenschifffahrt 2, 12 ff., 46, 84 ff., 145, 151
- Binnenschiffsflotte, Entwicklung der deutschen (Schaubild) Seite 12
- Binnenschiffsverkehrsgesetz 12, 85
- Binnenverkehr (Schaubild) Seite 23
Luftfahrt 97
Straße 78
- Blutalkoholkonzentration 218
- Bruttosozialprodukt 43, 44, 45, 58, Schaubild Seite 22
- Bundesanstalt für Flugsicherung 107
- Bundesanstalt für Straßenwesen 53, 163, 172
- Bundesanstalt für Wasserbau 53
- Bundesausbaugebiete 23, 168
- Bundesautobahnen 22, 167, 171, 172, 173
Netz der (Schaubild) Seite 18
- Bundesbahn, Deutsche (DB) 2, 5 ff., 57 ff., 129, 131, 149
- Bundesbahndirektionen, Auflösung von 8
- Bundesfernstraßenbau 18 ff., 41, 164 ff.
- Bundesverkehrswegeplanung, Bundesverkehrswegeprogramm 20, 41, 49, 58, 154 ff.

C

- CEMT, Europäische Konferenz der Verkehrsminister 55, 65, 220, 247
- Charterverkehr 95
- Container, Containerverkehr 7, 124, 127 ff., 136, 137
- Container-Terminals 128, 133
- Container-Umschlagbahnhöfe (Schaubild) Seite 55

D

- Datenbank (Verkehrsdatenbank, Straßendatenbank) 163, 169
- Datenbasis, Verbesserung der 162
- Datenverarbeitung
bei der DB 64
in der Luftfahrt 107
- Deutsche Bundesbahn (DB) 2, 5 ff., 57 ff., 129, 131, 149
- Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten (Öffa) 166

- Deutsche Lufthansa 17, 94, 98
 Deutscher Aero-Club 103
 Deutscher Verkehrssicherheitsrat 26
 Deutsches Hydrographisches Institut 54
 Dial-a-Bus-System 241, 244
 Dokumentation 51
 Donaukommission 92
 Dual-Mode-Fahrzeuge 241, 243
- E**
- ECAC (Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz) 95, 100, 146
 ECE (Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) 138, 220, 221, 247, 248
 Eisenbahnen 57 ff.
 Nichtbundeseigene Eisenbahnen 75
 Eisenbahn der Zukunft 57
 Eisenbahnkreuzungsgesetz, Novellierung 74
 Elbe-Seitenkanal 178
 Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken 69, 70,
 Schaubild Seite 37
 Erste Hilfe 229
 EUROCONTROL (Internationales Übereinkommen über
 Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt) 17, 109
 Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) 55,
 65, 220, 247
 Europäische Zivilluftfahrt-Konferenz (ECAC) 95, 100, 146
 Europäische Zusammenarbeit
 Gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Ge-
 meinschaften 27 ff., 246 ff.
 in der Binnenschifffahrt 85, 87, 89, 91, 145, 248, 249
 im Eisenbahnverkehr 65, 248
 in der Flugsicherung (siehe EUROCONTROL)
 in der Luftfahrt 95, 100, 109, 112, 146, 206, 246
 im Straßenbau 20, 155, 251
 im Straßenverkehr 83, 153, 217, 222, 223, 248, 249
 in der Wegekostenfrage 141, 142, 145
 zur Anpassung der nationalen Systeme der Steuern für
 Nutzfahrzeuge 142, 144
- F**
- Fahrverbot für Lkw 26, 46, 231
 Fahrzeugsicherheit, Erhöhung der 221 ff.
 Fahrzeugüberwachung 225
 Fahrwasserhältnisse, Fahrwassertiefen (Seeschifffahrt)
 175, 176
 Ferientourenkarte 5
 Feuerschiffe 183
 Flaggenprotektionismus 116
 Flugalarmdienst 107
 Flugberatungsdienst 107
 Flugfernmeldedienst 107
 Fluggastaufkommen (Schaubilder) Seiten 17, 73
 Flughäfen, Verkehrslandeplätze 17, 93, 98, 186 ff.
 Fluglärm, Schutz gegen 206
 Fluglinienverkehr 17, 94, 95
 Flugnavigationsdienst 107
 Flugsicherheit, Schutz vor Gewaltakten 99 ff.
 Flugsicherung 17, 107 ff.
 Flugsicherungsgebühren 146
 Flugunfalluntersuchungen 106
 Flugunfallverhütung 106
 Flugverkehrskontrolldienst 107, 108, 109
 Flugwetterdienst 146
 Flugzeugbewegungen (Schaubild) Seite 73
 Forschung (Verkehr) 48 ff.
 Forschungsschiff 54
 Frachtenbildung, Tarifbildung 10, 12, 36, 57, 79, 148 ff.,
 195, 196
 Frachtenkontrolle in der Binnenschifffahrt 12
 Funkfeuer 183
 Funk-Seenotsystem 122
 Fünfjahresplan 1971 bis 1975 für die Bundesfernstraßen
 166 ff.
- G**
- Gefährliche Güter, Beförderung 76, 121, 209, 211 ff.
 Gemeinden, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse 23,
 24, 50, 75, 192
 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Entwurf) 193
 Gemeinsame Verkehrspolitik der Europäischen Gemein-
 schaften 27 ff., 65, 246 ff.
 Gemeinschaftskontingent im grenzüberschreitenden
 Güterkraftverkehr (Verordnung) 33
 Genehmigungskontingente im gewerblichen Güterfern-
 verkehr 16, 35, 79
 Geschwindigkeitsbegrenzung im Straßenverkehr 219
 Gleisanschlußverkehr, Förderung des 13, 51, 72, 75
 Großcontainerverkehr 7, 124, 127 ff., 136, 137
 Großraumflugzeuge 17, 93, 130
 Güterfernverkehr 10, 35, 46, 77 ff., 150
 Güterkraftverkehrsgesetz 10, 80
 Güternahverkehr 2, 10, 45, 77, 81, 150
 Güterumschlag der Seeschifffahrt (Schaubild) Seite 53
 Güterverkehr 2, 7, 10, 34, 35, 41, 42, 44 ff., 63, 77 ff., 84,
 150, 158
 auf den Binnenwasserstraßen des Bundes (Schaubild)
 Seite 43

Entwicklung des 34, 45, 46, Schaubilder Seiten 28, 29
 Güterverkehrsaufkommen (Schaubild) Seite 22
 Güterverkehrsleistungen, Nachfrage nach 42, 44, 45, 87
 Güterwagen, Neubau von 63

H

Häfen, Anpassung an die Erfordernisse einer modernen
 Binnenschifffahrt 88
 Handelsflotte 15, 113 ff.
 Entwicklung der deutschen (Schaubild) Seite 14
 Heißläuferortung 76
 Hochleistungsschnellbahn 238
 Huckepackverkehr 131, 132, 139
 Huckepackliniennetz (Schaubild) Seite 57

I

IATA (Internationaler Luftverkehrsverband) 95
 ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation)
 100, 109, 112, 146, 206, 246
 IMCO (Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrtsorga-
 nisation) 54, 119, 120, 122, 137, 138, 210
 Induktive Zugbeeinflussung (Indusi) 76
 Infrastrukturplanung 154 ff.
 Institut für Luftverkehrssicherheitsdienst 109
 Intercity-Netz A (Schaubild) Seite 35
 Intercity-Verkehr 60
 Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)
 100, 109, 112, 146, 206, 246
 Internationale Zusammenarbeit im Verkehr 27 ff., 246 ff.
 Binnenschifffahrt 85, 87, 89, 91, 92, 145, 248, 249
 Eisenbahnen 65, 248
 Forschung 55
 Kombiniertes Verkehr 82, 135, 136
 Luftfahrt, siehe EUROCONTROL, IATA und ICAO
 Seeschifffahrt, siehe IMCO
 Straßenverkehr 82, 83, 153, 217, 222, 223, 248, 249
 Internationaler Luftverkehrsverband (IATA) 95
 Internationales Übereinkommen über Zusammenarbeit zur
 Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) 17, 109

K

Kabinensysteme 241, 242, 245
 Kanäle 177 ff.
 Kilometer-Pauschale 202
 Kombiniertes Verkehr 13 ff., 29, 46, 51, 72, 75, 82, 126 ff.,
 135 ff.
 Containerverkehr 7, 124, 127 ff., 136 ff.
 grenzüberschreitender kombinierter Verkehr 82, 135 ff.
 Huckepackverkehr 131, 132, 139
 Wechselbehälterverkehr 133

Kombiverkehr, Deutsche Gesellschaft für kombinierten
 Güterverkehr mbH & Co. KG 131
 Kommission für den binnenländischen Luftverkehr 98
 Kommission für Tiefwasserhäfen 125
 Kontingentierung des gewerbl. Güterfernverkehrs
 16, 35, 79
 Kontrollgerät im gewerbl. Kraftverkehr 31
 Konzessionierung
 im Straßengüterfernverkehr 35, 79
 im Werkfernverkehr (Lizenzierung) 79
 Kooperation im Verkehr 2, 41, 58
 Kosten-Nutzen-Analysen im Verkehr 21, 49, 97, 147, 184
 Kraftfahrzeugbestand 37, 158, Schaubild Seite 82
 Kraftfahrzeugsicherheit 221 ff.
 Kraftfahrzeugsteuer 16, 25, 134, 142, 144, 195, 250, 252
 Kupplung, automatische 65
 Kybernetik 51, 64

L

Ladenöffnungszeiten 198, 200
 Lärmbekämpfung 205, 206
 Landegebühen 146
 Lash-System 85, 237
 Leitplanken 227
 Leuchtfener, Leuchttürme 183
 Liberalisierung des Verkehrs 58, 79, 83, 116, 150, 153
 Lizenzierung im Werkfernverkehr 79
 Lkw-Fahrverbot 26, 46, 231
 Luftfahrt-Bundesamt 104
 Luftfahrt, Luftverkehr 17, 93 ff., 187, 234, 235
 Binnendeutscher Luftverkehr 97
 Charterverkehr 95
 Fluglinienverkehr 17, 94, 95
 Schutz vor Gewaltakten 99 ff.
 Luftfahrtrat 98
 Luftfahrtverwaltung, Ausbau der 104
 Luftfahrtpersonal, Ausbildung, Prüfung 102
 Luftfrachtcontainer 130
 Luftfrachtverkehr 17, 130
 Lufthansa, Deutsche 17, 94, 98
 Lufthansa-Netz (Schaubild) Seite 46
 Luftkissentechnik 238
 Luftrecht 111
 Luftverkehrsabkommen 17
 Luftverkehrsrechte 94
 Lustverschmutzung 26, 110, 155, 207, 208

M

- Mainzer Akte von 1831 248
 Mannheimer Akte von 1868 145, 147, 248
 Margentarife 33, 148, 150, 152, 153
 Meeresforschung 54
 Meteorologische Sicherung des Verkehrs 234 ff.
 Mindestmotorleistung 26
 Mineralölleitungen 189 ff.
 Mineralölsteuer 23, 24, 25, 30, 142, 164, 165, 166, 193, 195
 250
 Motorisierungsgrad (Schaubild) Seite 17
 Motorisierungsdichte (Schaubild) Seite 83
 Mittellandkanal 178, 179

N

- Neubauförderung der Seeschifffahrt 15, 114, 115
 Nichtbundeseigene Eisenbahnen 75
 Nord-Ostsee-Kanal 177
 Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen
 28
 Notfallmedizin 229
 Notgenehmigungen nach § 19 a Güterkraftverkehrsgesetz
 35
 Notruf (Nr. 110) 229
 Null-Tarif 196
 Nutzen-Kosten-Untersuchungen 21, 49, 97, 147, 184

O

- OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit
 und Entwicklung) 55, 116, 247
 Offa (Deutsche Gesellschaft für öffentliche Arbeiten) 166
 Omnibusbahnhöfe, Bau von zentralen 24
 Omnibusdienste der Bundesbahn und Bundespost 6
 Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Ent-
 wicklung (OECD) 55, 116, 247

P

- Parkgebühren 201
 Personallage
 der Deutschen Bundesbahn 36
 der deutschen Handelsflotte 117, 118
 Personenbeförderungsgesetz 11
 Personennahverkehr, öffentlicher 2, 11, 23, 24, 193
 Verteilung der Bundeszuschüsse (Schaubild) Seite 77
 Personenverkehr 40, 41, 47, 158
 Entwicklung des Personenverkehrs (Schaubild) Seite 30
 Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen 42, 43, 47

- Prognose des Güter- und Personenverkehrs 42, 46, 158 ff.
 Prüfung
 des Luftfahrtgeräts 105
 des Luftfahrtpersonals 102, 108

R

- Radarkontrolle
 in der Luftfahrt 107
 in der Schifffahrt 183
 Raststätten 173
 Raumordnung 19, 20, 39, 50, 72, 155, 169
 Regionalwarnfunk 226
 Regionalluftverkehr 98
 Reinhaltung der Luft 26, 110, 155, 207, 208
 Reinhaltung der See 54, 210
 Rettungsdienst 229
 Rhein 180
 Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße 181
 Rohrleitungen, Rohrleitungsverkehr 46, 189 ff., 209
 (Schaubild) Seite 75

S

- S-Bahn-Verkehr 24, 47
 Schienennetz, Ausbau 66 ff.
 Schiffsabgaben 145, 147, 250, 252
 Schifffahrtspolitik 116
 Schiffsabgaben, siehe Wasserstraßen
 Schiffsfahrtszeichen 91
 Schiffbaudarlehen und -zuschüsse 15
 Schifferbetriebsverbände 12, 86
 Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung 118
 Schiffssicherheit 118
 Schiffssicherheitsvertrag 119
 Schnellverkehrssysteme 238, 241
 Schulden der DB, Übernahme durch den Bund 59
 Schülertarife 195
 Schulfertientermine, Neuordnung 230
 Seehäfen 15, 16, 124, 125, 174
 Seenotfunk 122, 123
 Seeschifffahrt, Seeverkehr 15, 113 ff.
 Seeschiffahrtsstraßenordnung 119
 Sicherheit im Verkehr, Sicherung 2, 26, 31, 41, 76, 91, 99,
 107, 119 ff., 175, 183, 214 ff., 234, 235
 in der Binnenschifffahrt 91, 183
 im Eisenbahnverkehr 76
 im Luftverkehr 99, 107 ff., 234, 235

- in der Seeschifffahrt 119 ff., 175, 183, 234, 235
im Straßenverkehr 26, 31, 41, 214 ff., 234, 235
- Sicherheitsfahrzeuge, experimentelle 224
- Sonderangebote der DB 5, 61
- Spediteursammelgutverkehr 152
- Sportschifffahrt 185
- Ständiger Sicherheitsausschuß der Zivilluftfahrt 99, 101
- Stilllegung von Eisenbahnstrecken 9, 23
- Straßenbahnen, Bau besonderer Bahnkörper 24
- Straßenbau 18 ff., 37, 164 ff.
- Straßenbaufinanzierung 164 ff.
- Straßenbautechnik 53
- Straßenbenutzungsabgabe 144, 147
- Straßenbewertung 19, 20, 21
- Straßenbanken 163, 169
- Straßengüterverkehrssteuer 10, 134, 144
- Straßenverkehr 10 ff., 77 ff.
- Straßenverkehrs-Ordnung, Die neue 217, 233
- Straßenverkehrssicherheit 26, 31, 41, 214 ff., 234, 235
- Straßenverkehrsunfälle 215, 217, 218, Schaubild Seite 85
- Straßenverkehrswirtschaft 77 ff.
- Straßenverschleiß durch Spikes 170
- Stückgutverkehr, Neuordnung 7, 10
- T**
- Tankerflotte 113
- Tankerunfälle, Vermeidung von 120
- Tankstellen an Bundesautobahnen 173
- Tariffbildung
in der Binnenschifffahrt 12, 148, 151
im Eisenbahngüterverkehr 36, 57, 148, 149
im Eisenbahnpersonenverkehr 36, 57
im Güterfernverkehr 79, 150
im Güternahverkehr 10, 150
im Personennahverkehr 195, 196
im Spediteur-Sammelgutverkehr 152
- Tarifpolitik 148 ff., 249, 250
- Tarifverbände 62
- Technischer Überwachungsverein (TUV) 225
- Teletrans-System 242
- Tiefwasserhäfen 125
- Transfracht — Deutsche Transportgesellschaft mbH 129
- Transitflüge (nach Japan) 94
- Transportketten 13, 51, 126
- Transportsteuerung 64, 226
- Transportraumkapazität 35, 36
Eisenbahnen 57, 63
Binnenschifffahrt 87
- Transportvolumen und Bruttosozialprodukt (Schaubild) Seite 22
- Treibstoff, abgabenfreie Einfuhr 16, 30
- TüV (Technischer Überwachungsverein) 225
- U**
- U-Bahn-Verkehr 24, 47
- Überschallflugzeuge 93, 236
- Umweltschutz 39, 155, 204 ff.
- Unfallmeldesystem 229
- Unfallrettung 229
- Unfallursachen, Unfallursachenforschung 52
- Unfallverhütung, siehe Sicherheit im Verkehr
- Urlaubsreisen ins Ausland (Schaubild) Seite 41
- V**
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden 23, 24, 50, 75, 192
- Verkehr in Verdichtungsräumen 62, 240, 241
- Verkehrsangebot und -nachfrage, Analyse 160
- Verkehrsaufkommen, Analyse 21, 158
- Verkehrsbeeinflussung, optisch, akustisch (radiotechnisch) 226
- Verkehrsentwicklung 34
- Verkehrserziehung 232, 233
- Verkehrsflughäfen 17, 93, 98, 186 ff.
- Verkehrsgemeinschaften, Verkehrsverbände 6, 62, 197
- Verkehrshaushalt 38, 114, 165
- Verkehrsinfrastruktur 37, 38, 46, 58, 93, 147, 154 ff.
- Verkehrslärm 205
- Verkehrslandeplätze 98
- Verkehrsleistungen (Schaubild) Seite 23
- Verkehrsministerkonferenz der Länder 75, 230
- Verkehrsmittel, Analyse 159
- Verkehrspolitik 1 ff., 39, 41, 42
- Verkehrspolitisches Programm 1 ff.
- Verkehrsrechte
für die Binnenwasserstraßen 91
für den Fluglinienverkehr 94
- Verkehrssicherheit, siehe Sicherheit
- Verkehrssicherheitsrat, Deutscher 26
- Verkehrsspitzen im Straßenverkehr 198 ff.
- Verkehrsstrafrecht 26

Verkehrstechnische Forschung 50, 51, 53
 Verkehrstechniken der Zukunft 51, 236 ff.
 Verkehrsunfälle 215, 217, 218, 219, Schaubild Seite 85
 Verkehrsverbünde 6, 62, 197
 Verkehrswegeplanung 20, 41, 49, 58, 154 ff.
 Vermessungsflüge 93
 Verschmutzung
 der Luft 26, 110, 155, 207, 208
 des Meeres 54, 210
 des Wassers 155, 209, 210
 Vierjahrespläne für den Straßenbau 18

W

Wahrschausignale 183
 Warnblinkanlage 26
 Warndreiecke 26
 Wasserbautechnik 53, 182, 183
 Wasserstraßen 88, 174 ff.
 Anpassung an die Erfordernisse der modernen Schifffahrt 88
 Anschluß des Saarlandes 184
 Kanäle 177 ff.
 im Seegebiet 175, 176
 für die Sportschifffahrt 185
 Netz der Binnenwasserstraßen des Bundes (Schaubild) Seite 69

Wasserverschmutzung 155, 209, 210
 Wechselbehälterverkehr 133
 Wegekosten 25, 140 ff., 153, 252
 Werkfernverkehr 10, 79, 132
 Werknahverkehr 81
 Wettbewerbsbedingungen, Angleichung der 27, 28, 32, 41, 140 ff., 153, 250, 252
 Wetterdienst 146, 234 ff.
 Wetterfernmeldenetz Europa (Schaubild) Seite 91
 Wetterschiff 54
 Wettervorhersagen 234
 Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) 138, 220, 221, 247, 248

Z

Zentrale für die Kontrolle des Luftverkehrs 109
 Zentrale Transportleitung der DB (ZTL) 8
 Zentrale Verkaufsleitung der DB (ZVL) 5, 8
 Zonenrandgebiet 23, 168
 Zugbahnfunk 76
 Zugbeeinflussung 76
 Zwischenstaatliche Beratende Seeschifffahrtsorganisation (IMCO) 54, 119, 120, 122, 137, 138, 210