

*für Pressekonferenz 11.5.90*

## Ausgestaltung ökonomischer Rahmenbedingungen der Verkehrs- und Wirtschaftsunion

Die Ausgestaltung der ökonomischen Rahmenbedingungen betrifft insbesondere 3 Problemkreise

1. Subventionierung der Leistungen im Güter- und Personenverkehr
2. Finanzierung der Aufwendungen für die Verkehrsinfrastruktur
3. Ökonomische Fördermaßnahmen für den internationalen Verkehr insbesondere auf dem Gebiet des Luft- und Seeverkehrs zur Sicherung gleicher Bedingungen im Wettbewerb auf den internationalen Verkehrsmärkten.

In den gemeinsamen Arbeiten mit dem Bundesministerium für Verkehr zur Lösung der o. g. Problemkreise hat das Ministerium für Verkehr der DDR folgende Arbeitsrichtungen vorgeschlagen:

### Zu den Subventionen:

Mit der Einführung der Währungsunion zum 1. 7. 1990 wird die Subventionierung von Gütertransportleistungen aufgehoben. Im internationalen Verkehr kommen marktgerechte Tarife bzw. Preise zur Anwendung. Im Binnengüterverkehr werden die bestehenden Festpreise aufgehoben. Die Preisbildung erfolgt in Anlehnung an das BRD-Tarif- und Preisniveau sowie auf der Basis des kalkulierten Aufwandes und in Abhängigkeit von Angebot und Nachfrage.

Auf dem Gebiet der Personenverkehrstarife werden wir in der 1. Etappe nach der Währungs- und Wirtschaftsunion für den Binnenpersonenverkehr die bestehenden Subventionierungen bis auf einige Ausnahmen wie z. B. den KOM-Gelegenheitsverkehr und den Taxiverkehr beibehalten.

In der 2. Etappe erfolgt die Angleichung an das Tarifsysteem und Tarifniveau der BRD. Es wird angestrebt, die 2. Etappe ab 1991 einzuleiten.

Was den öffentlichen Personennahverkehr anbetrifft, werden wir wie in der BRD ökonomische Förderungsmaßnahmen zur Anwendung bringen, d. h., die Einführung aufwandsdeckender Preise ist nicht vorgesehen.

#### Zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur:

In der DDR gibt es Regelungen, wonach der Staat für die Vorhaltung der Verkehrsinfrastruktur - d. h. der Verkehrswege und den mit ihnen funktionell verbundenen Anlagen - verantwortlich ist und die Aufwendungen dafür finanziert. Viele Länder beneiden uns um diese konsequente Lösung. Sie sichert, was die Verkehrswegekosten anbelangt, gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger.

Wir streben an, daß auch im Rahmen der Wirtschafts- und Währungsunion mit der BRD diese Regelungen prinzipiell beibehalten werden. Weiter auszugestalten wären jedoch 2 Probleme

- zum einen die Verantwortung der verschiedenen staatlichen Ebenen bis hin zu den Gemeinden für die Vorhaltung der Verkehrsinfrastruktur
- und zum anderen die Erwirtschaftung angemessener Deckungsbeiträge für die Finanzierung der Aufwendungen für die Verkehrsinfrastruktur durch Einführung entsprechender Gebühren, Nutzentsgelte oder Abgaben für die Nutzung der Verkehrswege.

#### Zu den ökonomischen Förderungsmaßnahmen im Luft- und Seeverkehr

Wir haben Berechnungen angestellt, wie die Betriebe des Verkehrswesens nach Einführung der Währungsunion unter den Bedingungen des harten internationalen Wettbewerbs ökonomisch bestehen können. Es zeigt sich schon heute, daß insbesondere im Luft- und Seeverkehr selbst bei Durchführung einschneidender Sanierungsmaßnahmen die ökonomische Selbständigkeit dieser Verkehrsunternehmen nicht gesichert ist.

Wir wissen aber auch, daß es gleiche Probleme für solche Verkehrsunternehmen in der BRD gibt und diese durch gezielte ökonomische Fördermaßnahmen unterstützt werden, um die Mehrbelastungen der BRD-Unternehmen im Rahmen des internationalen Wettbewerbs auszugleichen.

Wir streben an, daß gleiche oder ähnliche Regelungen auch für die DDR-Unternehmen zur Anwendung kommen.