

Eigentumsrechte ungeklärt sind, z. B. wenn Volkseigentum aus staatlicher Treuhandenschaft begründet wurde (darauf ist die Frage gerichtet) überprüft werden. Das gilt für alle Veräußerungen seit dem 18. Oktober 1989. Dazu hat der Ministerrat in seiner VO über die Anmeldung vermögensrechtlicher Ansprüche vom 11. Juni 1990 Regelungen zum Grundstücksverkehr getroffen, die eine sorgfältige Überprüfung sichern. So ist das Genehmigungsverfahren nach der Grundstücksverkehrsverordnung auf Antrag des früheren Eigentümers wieder aufzugreifen, und gegebenenfalls ist ein Widerspruch gegen die Richtigkeit des Grundbuches von Amts wegen zu veranlassen, wenn der Erwerber bereits als Eigentümer eingetragen wurde. Die Verordnung enthält Regelungen für ein Beschwerdeverfahren und läßt die gerichtliche Nachprüfung zu.

Die Regelungen der VO sind darauf gerichtet, daß bis zum Ablauf einer Anmeldefrist für vermögensrechtliche Ansprüche, die auf den 31. Januar 1991 festgesetzt wurde, praktisch keine Kaufverträge gegen berechnigte Interessen früherer Eigentümer, die sich aus dem Inhalt der Gemeinsamen Erklärung ergeben, durchgesetzt werden können.

Anlage 3

Antwort des Ministers für Verkehr, Herrn **Horst Gibtnier**, auf die Frage des Abgeordneten **Peter Oleikewitz (SPD)** - Drucksache Nr. 60

Frage 28

Welche Vorstellungen existieren im Verkehrsministerium zum Ausbau des Straßen- und Schienennetzes unter Beachtung der Umweltverträglichkeit und der ökologischen Bedingungen?

Antwort

Die Aufgaben zur Entwicklung der Infrastruktur, der Verkehrswege (Schiene, Straße und Wasserstraßen) werden in der gemeinsamen deutsch-deutschen Verkehrswegekommision in enger Abstimmung mit der BRD beraten.

Die Kommission hat sich zunächst vordringlich mit Schließung von Lücken in den Verkehrsverbindungen befaßt. Auf der Grundlage eines Briefwechsels zwischen den beiden Verkehrsministern wurden die Maßnahmen zur Schließung der Lücken abgestimmt. Das betrifft

- 10 Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenverbindungen
- 110 Maßnahmen im Straßennetz
- 6 Maßnahmen im S- und U-Bahnnetz Berlins
- 2 Maßnahmen auf dem Gebiet der Wasserstraßen (Fähranleger).

Dafür werden bis zum Beginn der Währungsunion

- 1,2 Mrd. Mark des Projektfonds
- 162 Mio DM der Transitpauschale und
- 150 Mio DM aus dem Nachtragshaushalt der Bundesregierung eingesetzt.

Ein besonders markantes Beispiel eines Lückenschlusses war die am 27. Mai vorgenommene Eröffnung der durchgehenden Eisenbahnverbindung zwischen Halle und Kassel über Arenshausen/Eichenberg.

Bei der Konzipierung des weiteren Ausbaues der Verkehrswege geht die gemeinsame Kommission davon aus, daß die Eisenbahn auf Grund ihrer unbestreitbaren wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern bevorzugt auszubauen ist. Das Konzept besteht darin, die Maßnahmen vorrangig auf 5 Hauptachsen zu richten. Diese haben sich aus einer ersten gesamtdeutschen Prognose der Verkehrsentwicklung im Personen- und Güterverkehr herauskristallisiert:

Hannover-Berlin (damit wird der vereinbarte Ausbau dieser Verbindung zur Schnellverkehrsstrecke durch weitere Untersuchungen untermauert)
Norddeutschland-Berlin

Berlin-Nürnberg-München
Sachsen/Thüringen-Rhein/Ruhr
Sachsen/Thüringen-Rhein/Main.

In diesen Tagen werden die erforderlichen Maßnahmen präzisiert und einer Bewertung unterzogen.

Auf der Grundlage einer Einschätzung des Zustandes der Infrastruktur, die von Experten der DDR und der BRD vorgenommen wird, soll eine Strategie zur Aufholung des Nachholbedarfs, zur Sanierung der Infrastruktur ausgearbeitet werden. Als Prämissen für eine solche Strategie gilt die Wirtschaftlichkeit und die Umweltverträglichkeit. Gedacht ist auch daran, daß im Interesse der Zurverfügungstellung einer geeigneten Infrastruktur auch auf bestimmten Abschnitten auf maximale technische Standards verzichtet werden kann, um der raschen und stürmischen Entwicklung des Verkehrs schnell gerecht werden zu können.

Im Straßenwesen zeichnet sich für diese Strategie ein Vorrangnetz ab, das durch die auf unserem Territorium vorhandenen Autobahnen und Fernverkehrsstraßen Umrissen wird.

Auf dem Gebiet der Wasserstraßen werden sich die Maßnahmen auf die Ost-West-Richtung, d. h. den Mittellandkanal, konzentrieren.

Gleichzeitig sind die Anforderungen des Verkehrs im europäischen Raum zu beachten. Dabei ist die günstige verkehrsgeografische Lage unseres Territoriums vor allem in der Nord-Süd-Richtung von Skandinavien nach Süd- bzw. Südosteuropa und in West-Ost-Richtung nach Osteuropa zu sehen. Des weiteren ist zu berücksichtigen, daß die DDR internationalen Abkommen verpflichtet ist, die einen anforderungsgerechten Ausbau der Schienenstränge und der Straßen für den Transitverkehr erfordern. Außerdem arbeitet unser Haus an Projekten einer Trans-europäischen Nord-Süd-Eisenbahnverbindung (TER) und einer entsprechenden Transeuropäischen Nord-Süd-Autobahn (TEM) mit.

Alle Projekte werden einer entsprechenden Bewertung unterzogen. In der ökologischen Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen stehen wir erst am Anfang. Wir stützen uns auf Bewertungsverfahren, die für den Bundesverkehrswegeplan angewendet werden. Experten beider Seiten sind gegenwärtig dabei, diese Bewertungskriterien abzugliedern und zu prüfen, ob von unserer Seite die entsprechenden Ausgangsdaten bereitgestellt werden können.

Wir denken daran, beispielsweise folgende Faktoren in die ökologische Bewertung einzubeziehen:

Belastungen der bestehenden Flächennutzungen (Gewerbe, Siedlung, Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Wasserwirtschaft, Erholung)

Schutzbedürftigkeit von eventuell betroffenen Naturpotentialen, wie des Wasserangebotes, des Biotops und der Erholung

Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Risikozonen, Zerschneidung durch Verkehrswege.

Hinzu kommen solche Beiträge zum Umweltschutz wie Verminderung von Geräusch- und Abgasbelastungen, die Verminderung von Trennwirkungen für Ansiedlungen und Gemeinden sowie die Verminderung von Beeinträchtigungen der Wohnqualität und der Kommunikation.

Die Arbeiten zur Gestaltung der Infrastruktur sind in der Kommission so angelegt, daß der erste Ansatz eines gemeinsamen Verkehrswegeplanes auf Ressortebene bis Ende dieses Jahres erstellt wird. Weitere umfangreiche Untersuchungen und die Abstimmung mit den entstehenden Ländern sowie mit den Verbänden werden sich anschließen müssen, damit 1991 ein gemeinsamer Verkehrswegeplan entsteht, den wir der deutschen Einheit mit in die Wiege legen können.