

den Leitern der zuständigen zentralen Staatsorgane folgendes bestimmt:

§ 1

Die Ministerien, anderen zentralen Staatsorgane, die Räte der Bezirke und Kreise und die Investitionsauftraggeber haben bei der Ausarbeitung der Standortvorschläge und bei der Vorbereitung der Investitionen zu sichern, daß die vorgesehenen Kooperationsbeziehungen, innerbetrieblichen Produktionsabläufe, Transport-, Umschlags- und Lagerprozesse sowie Transporttechnologien und Verkehrsträger bei der Betreibung der zu schaffenden Kapazitäten zu einem möglichst geringen gesellschaftlichen Transportaufwand führen.

§ 2

(1) Über die Auswahl eines transportökonomisch günstigen Standortes und von Lösungen mit hoher Transportökonomie bei der Betreibung der zu schaffenden Kapazitäten ist im Bereich der Industrie, des Bauwesens, der Land-, Forst- und Nahrungsgüterwirtschaft, der Materialwirtschaft, des Handels und des Verkehrswesens für Investitionen mit einem Gesamtwertumfang ab 1 Mio M ein Nachweis gemäß Anlage zu führen, wenn zur Betreibung der zu schaffenden Kapazitäten Transportprozesse erforderlich sind. Der Nachweis ist als Bestandteil des Antrages auf Standortzuordnung und des Antrages auf Standortbestätigung bzw. für Investitionen mit einem Gesamtwertumfang bis 5 Mio M als Bestandteil des Antrages auf Standortgenehmigung bei dem für die Standortentscheidung zuständigen staatlichen Organ vorzulegen.

(2) Die zuständigen staatlichen Organe haben, bei der Vorbereitung der Entscheidung über die Standortzuordnung und über die Standortbestätigung bzw. über die Standortgenehmigung den gemäß Abs. 1 vorzulegenden Nachweis in Zusammenarbeit mit den zuständigen Organen, Kombinat, Betrieben und Einrichtungen des Verkehrswesens zu prüfen. Mit der Standortentscheidung sind erforderlichenfalls Festlegungen zur Durchsetzung einer hohen Transportökonomie zu treffen. Bei Investitionsvorhaben, die in volkswirtschaftlich bedeutsamem Umfang Transporte auslösen, ist das für die Standortentscheidung zuständige staatliche Organ berechtigt, die Ausarbeitung von Transportsicherungskonzeptionen festzulegen.

§ 3

Diese Durchführungsbestimmung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Berlin, den 1. September 1982

**Der Vorsitzende
der Staatlichen Plankommission
S c h ü r e r**

Anlage

zu vorstehender Durchführungsbestimmung

Nachweis über die Auswahl eines transportökonomisch günstigen Standortes der Investition und von Lösungen mit hoher Transportökonomie bei der Betreibung der zu schaffenden Kapazität

1. Begründung des vorgeschlagenen Standortes der Investition hinsichtlich einer hohen volkswirtschaftlichen Transportökonomie

a) Der vorgeschlagene Ort (Stadt bzw. Gemeinde) ist in bezug auf die transportökonomisch wesentlichen Kooperationsbeziehungen zu bewerten. Zu den mit der

zu schaffenden Kapazität in Verbindung stehenden Transporten sind folgende Angaben zu machen:

Gutarten¹ * Ortsbe- Transport- Transport- Verkehrs-
zeichnung menge weite trägerart
(kt/a) (km)

Empfangs- Versandort
güter²

Versand- Empfangsort
güter²

Die Ergebnisse von transportökonomischen Variantenvergleichen bei der Standortauswahl bzw. von Transportoptimierungsrechnungen sind darzustellen.

b) Der vorgeschlagene Standort einer Investition innerhalb des Ortes ist in bezug auf folgende Kriterien zu bewerten:

- rationelle innerbetriebliche Transportökonomie, insbesondere im Hinblick auf Transporte zwischen Betriebsteilen
- Lage zu den zu nutzenden Verkehrsträgern und vorhandenen Verkehrsanlagen
- Lage zu den Wohnstandorten des Hauptteils der Beschäftigten und zu den vorhandenen Verkehrsmitteln.

2. Vorgesehene Maßnahmen zur Erzielung einer hohen Transportökonomie im Zusammenhang mit der Investition, insbesondere

- durch rationellere Gestaltung der überbetrieblichen Kooperationsbeziehungen
- durch Rationalisierung der innerbetrieblichen Produktionsabläufe zwischen den Betriebsteilen und der Transport-, Umschlags- und Lagerprozesse
- durch Übergang zu rationelleren Transporttechnologien und zur Nutzung rationellerer Verkehrsträger
- zur Gewährleistung und rationellen Gestaltung des Berufsverkehrs
- zur Nutzung von Möglichkeiten der territorialen Rationalisierung
- notwendiger Neuanschluß an Verkehrsanlagen und erforderliche Folgeinvestitionen.

3. Einschätzung der transportökonomischen Effekte aus der Standortwahl und den vorgesehenen Maßnahmen gemäß den Ziffern 1 und 2 im Vergleich zur gegenwärtigen Situation

- a) volkswirtschaftliche Effekte
- Verringerung des Transportbedarfes (t, tkm)
 - Übergang zu energiesparenden Verkehrsträgern (tkm)

¹ t entsprechend der Güternomenklatur, in „Ergänzende Bestimmungen zur Transportbilanzordnung“, in Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) Nr. 12/1982

² Aufzuführen sind Güter mit einer Menge von mehr als 10 kt/a Je Gutart bzw. die fünf transportaufwendigsten Gutarten, wenn die Summe der Empfangs- bzw. Versandgüter die Menge von 50 kt/a übersteigt.