

mit Argentinien oder mit Mexiko vergleichen. Es ist also so, daß wir die Wirtschaftskraft der Bundesrepublik ins Verhältnis setzen müssen zu den Staatsverschuldungsproblemen. Wir können mit unserer derzeitigen Wirtschaft doch nicht sagen, daß wir eventuell auf das gleiche Niveau wollen, und das wäre angemessen. Diese Dinge in Zusammenhang zu bringen, ist also nach unserer Auffassung nicht zulässig. Das Angemessene dürfte sich aus dem Leben ergeben. Vielleicht wird dann die Volkskammer auch noch einmal in bezug auf spezielle Dinge gefragt. Das sind Dinge, die in der Treuhand verhandelt werden müssen und auch im Ministerrat. Ich kann Ihnen nur sagen: Es ist hierfür noch keine Festlegung getroffen worden.

Präsidentin Dr. Bergmann-Pohl:

Herr Staatssekretär, gestatten Sie noch eine Zusatzfrage?

(Dr. Rudolf: Ja, bitte.)

Prof. Dr. Steinitz (PDS):

Gerade darauf bezieht sich mein Problem. Übrigens, diese Formulierung „angemessene Höhe der Staatsverschuldung“ stammt nicht von mir, sondern aus einem Papier der Koalitionsregierung, und ich möchte wissen, was darunter verstanden wird. Eine allgemeine Erklärung hilft uns nicht weiter. Es gibt einen, und ich bin der letzte, der davon ausgeht, daß wir dieselbe Pro-Kopf-Verschuldung haben sollen. Wenn man von dieser Analogie ausgeht - Pro-Kopf-Bruttosozialprodukt -, wäre das nach übereinstimmenden Einschätzungen - es gibt untere und auch mittlere Einschätzungen - 33 bis 50 % der Pro-Kopf-Produktion der BRD.

(Präsidentin Dr. Bergmann-Pohl: Herr Abgeordneter, ich hatte darauf hingewiesen: Bitte hier keine Statements!)

Ich wollte nur, daß das Problem, die Frage etwas deutlicher wird. 6 000 bis 8 000 DM, das wäre, bezogen auf die Bevölkerung der DDR, eine Größenordnung von 100 bis 140 Milliarden. Es ist nicht unwichtig, wovon man ausgeht. Deshalb erwarte ich, daß die Regierung bald eine solche Erklärung abgibt.

(Unruhe, besonders bei CDU/DA)

(Präsidentin Dr. Bergmann-Pohl: Herr Abgeordneter!)

Dr. Rudolf, Parlamentarischer Staatssekretär im Ministerium für Finanzen:

Ich sagte schon, und ich kann mich nur wiederholen: Es gibt hier keine Festlegung. Ich halte es auch nicht für vernünftig, darüber jetzt eine Festlegung zu treffen in Milliarden DM. Das ist nicht notwendig. „Angemessen“ heißt, in einem vernünftigen Verhältnis zu den Dingen, die in die Strukturmaßnahmen eingehen. Das ist angemessen. Darauf müssen wir uns konzentrieren, damit nicht die Mehrzahl der Mittel für das Decken von Haushaltslöchern usw. verwandt wird. Das ist eigentlich das Wesentliche.

Präsidentin Dr. Bergmann-Pohl:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Wir kommen nun zum Geschäftsbereich des Ministers für Verkehr. Ich bitte den Abgeordneten Selke von der CDU/DA-Fraktion, seine beiden Fragen Nr. 45 und 46 zu stellen.

Selke (CDU/DA):

Meine Frage Nr. 45: Angesichts des traurigen Zustandes unseres Straßennetzes frage ich, ob die jahrelange von der Bundesregierung an die DDR gezahlte Straßenbenutzungspauschale auch tatsächlich für die Instandsetzung und Instandhaltung der Tran-

sitstraßen verwendet wurde. Wofür wurden diese Gelder tatsächlich eingesetzt, und wie hoch ist die Summe, die die Regierung der DDR dafür erhielt?

Die zweite Frage: Bei Fahrten nach Berlin (West) sind viele Reisende gezwungen, mit dem Kraftfahrzeug bis in die Stadt hineinzufahren, wenn sie nicht sehr viel Zeit haben. Dies führt zu einer hohen Belastung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens. Warum wird nicht vorrangig an der Wiederherstellung der S-Bahn-Verbindungen ins Randgebiet gearbeitet? Viele Bürger würden ihr Auto z. B. in Potsdam, Oranienburg oder Teltow abstellen und mit der S-Bahn in die Stadt fahren. Ohne den Straßenbau zu vernachlässigen, sollte dies meiner Meinung nach mit ebensoviel Nachdruck geschehen.

G i b t n e r, Minister für Verkehr:

Herr Abgeordneter Selke! Meine Damen und Herren! Ich bin Ihnen für die erste Frage besonders dankbar. Sie wissen: Nach dem Transitabkommen von 1971 wurde eine jährliche Transitpauschale festgelegt. Sie betraf in den Jahren 1980 bis 1989 525 Mio DM pro Jahr, und ab 1990 war eine Summe von 860 Mio DM pro Jahr vereinbart. Diese Transitpauschale wurde jährlich in einer Summe an das Finanzministerium überwiesen, und es erfolgten aus dieser Zahlung keine speziellen Finanzierungen in D-Mark für Straßenbaumaßnahmen. Eine Ausnahme bildete das II. Quartal dieses Jahres, in dem für Lückenschließungen im Straßennetz zwischen beiden deutschen Staaten 21,9 Mio DM zur Verfügung gestellt wurden.

In den zurückliegenden Jahren wurden außer der Transitpauschale auch weitere Regelungen über die Finanzierung des Neubaus von Autobahnen und Grundinstandsetzungen von Transitautobahnstrecken mit finanzieller Beteiligung der Bundesrepublik vereinbart. Auch diese Mittel wurden dem Finanzministerium überwiesen. Das Ministerium für Verkehrswesen erhielt entsprechende materielle Fonds in Mark-Beträgen der DDR. So wurden beispielsweise die Abschnitte Berlin - Marienborn, Berlin - Wittstock - Zarentin, Eisenach - Wartha und Triptis - Hirschberg mit einem Gesamtaufwand von 3,6 Mrd. Mark der DDR gebaut. Das Ministerium für Verkehr erhielt ganze 6 Mio DM, die für Ersatzteile für Straßenunterhaltungstechnik eingesetzt wurden. Darüber hinaus erhielt das Ministerium für Bauwesen ca. 120 Mio DM für die Anschaffung von Baumaschinen.

Bei meinem Amtsantritt habe ich deutlich gemacht, daß ich mit einer solchen Verfahrensweise nicht einverstanden wäre. Es gab für das zweite Halbjahr dann noch eine Nachforderung gegenüber dem Finanzministerium, die auch realisiert wurde. Nun hat sich das Problem erledigt; die Transitpauschale ist in diesem Jahr letztmalig gezahlt worden.

Zur zweiten Frage: Es ging um die bessere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, also den gebrochenen Verkehr bezüglich der Benutzung des eigenen PKW. Diese Frage des Herrn Abgeordneten zielt ebenso genau auf einen von meinem Ressort vertretenen Schwerpunkt für die Ausbastrategie des Berliner ÖPNV. Auf Anregung meines Ministeriums und des provisorischen Regionalausschusses wurde deshalb festgelegt, folgende S-Bahn-Verbindungen kurzfristig wiederaufzubauen: vom Norden her die S-Bahn-Strecke Frohnau - Hohenneuendorf - Birkenwerder; vom Süden her Lichtenrade - Mahlow - Blankenfelde und vom Westen her Wannsee - Potsdam. Ebenso gehört dazu die Wiederherstellung der Verbindung Baumschulenweg - Neukölln. Im Bereich des Bahnhofs Bornholmer Straße wird die Errichtung einer Zugangsstelle zum S-Bahn-Abschnitt Schönhauser Allee - Pankow geprüft.

Diese Maßnahmen befinden sich in Vorbereitung der Ausschreibung, und mit den Leistungen wird noch in diesem Jahr begonnen. Sie wissen, daß in diesem Zusammenhang am 2. Juli auch der durchgehende S-Bahn-Verkehr zwischen Erkner bzw. Königs Wusterhausen und Charlottenburg bzw. Wannsee wiederaufgenommen wurde.

Unter Berücksichtigung der zur Realisierung dieser Maßnahmen erforderlichen Mittel - Wannsee - Potsdam wird allein mehr