

letzten Brikettfabrik vor über zehn Jahren und der Schließung des Braunkohlekraftwerks Mumsdorf im Jahr 2013 bereits vor langer Zeit beträchtlich abgenommen.

Weiterhin ist es zu allererst die Aufgabe der Länder, regionale Strukturanpassungsprozesse zu begleiten und den Regionen bei der wirtschaftlichen Entwicklung zu helfen. Erst wenn das Ausmaß des strukturellen Unterstützungsbedarfs so groß ist, dass das betroffene Land diesen kaum alleine bewältigen kann, ist es Aufgabe des Bundes, mit eigenen Maßnahmen größeren, bundesweiten Verwerfungen entgegenzuwirken.

Die Bundesregierung sieht mit Hinblick auf den Ausstieg aus der Kohleverstromung die Länder Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt in einer solchen Situation und wird daher diese mit dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen entsprechend unterstützen. Der Freistaat Thüringen hingegen ist mit dem Altenburger Land nur in einem geringen Maße betroffen, so dass eine gleichrangige Beteiligung nicht sachgerecht erscheint.

Gleichwohl ist sich die Bundesregierung durchaus bewusst, dass auch das Altenburger Land als ehemaliges Kohlerevier und nach wie vor strukturschwache Region vor nicht unerheblichen Herausforderungen steht. Sie hatte dies bereits in den Eckpunkten deutlich gemacht, in denen der Ausbau der B7 (zwischen Altenburg [B93] und der Landesgrenze zu Sachsen) als prioritäres Projekt für das Altenburger Land aufgenommen wurde. Gemeinsam mit Thüringen unterstützt der Bund den Landkreis Altenburger Land im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. So profitiert der Landkreis als Teil des Mitteldeutschen Reviers von der dortigen Experimentierklausel. Das Altenburger Land gehört zudem zum Fördergebiet des Modellwettbewerb „Unternehmen Revier“, dessen Fördermaßnahmen schon vor den Beratungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ einsetzen. Die Bundesregierung wird die spezifische Situation des Landkreises auch weiterhin berücksichtigen und ihre Maßnahmen entsprechend ausgestalten.

64. Abgeordneter
Dr. André Hahn
(DIE LINKE.)
- Wie viele der vom Bund mit 1 646 Mio. Euro in den Jahren 2008 bis 2018 geförderten 1 735 automobilen Forschungs- und Entwicklungsprojekte (siehe Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/7521) hatten ausschließlich oder als Schwerpunkt die Schaffung von Barrierefreiheit als Thema, und welche Ergebnisse bzw. Erkenntnisse wurden dabei erzielt?

**Antwort des Staatssekretärs Dr. Ulrich Nußbaum
vom 19. Juli 2019**

Im Rahmen der genannten Kleinen Anfrage wurde nach Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Bundes im Bereich Pkw und zur Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsmittel, intermodale Mobilität, Ausbau, Stärkung und Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs sowie Förderung des Fußverkehrs gefragt. In den insoweit geför-

derten Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde kein Schwerpunkt auf die Schaffung von Barrierefreiheit gelegt. In diesem Zusammenhang wird auf die Vorbemerkung zu der Antwort der Bundesregierung zu der genannten Kleinen Anfrage verwiesen, die unter anderem auf den Bundeshaushalt 2019 und den Bundesbericht Forschung und Innovation 2018 (<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/026/1902600.pdf>) verweist.

Auch wird darauf hingewiesen, dass in anderen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen Schwerpunkte auf Barrierefreiheit liegen können, die jedoch nicht Gegenstand der genannten Kleinen Anfrage waren. Ein Beispiel ist die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des Forschungsprogramms zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr geförderte Grundlagenstudie „Automatisiertes Fahren in peripheren Siedlungsstrukturen (Auto FipS)“. Das Projekt zielt auf eine wirtschaftliche Verkehrsanbindung ländlich geprägter Räume an urbane Oberzentren, was im Zuge des demographischen Wandels immer herausfordernder wird. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personengruppen bieten automatisierte Fahrzeuge große Potenziale, Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und eine hinreichende Standortattraktivität auf dem Land aufrechtzuerhalten.

65. Abgeordneter **Reinhard Houben** (FDP) Welche kurzfristigen und langfristigen Kosten kommen, nach Kenntnis der Bundesregierung, auf den Raketenbetreiber Arianespace durch den Verlust der Vega-Rakete und des an Bord befindlichen Erdbeobachtungssatelliten „FalconEye1“ der Vereinigten Arabischen Emirate zu?

Antwort des Staatssekretärs Dr. Ulrich Nußbaum vom 24. Juli 2019

Die kurz- und langfristigen finanziellen Auswirkungen des Fehlstarts können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genau abgeschätzt werden.

Raketenstartverträge beinhalten üblicherweise – und auch in diesem Fall – keine Erfolgsgarantie, so dass der Kunde aufgrund eines Fehlstarts keine finanziellen Ansprüche gegenüber Arianespace geltend machen kann. Üblicherweise versichert der Kunde deshalb auf seine Kosten den Start bzw. meist auch das Funktionieren seines Satelliten im All. Ob die Vereinigten Arabischen Emirate – hiervon abweichend – im vorliegenden Fall als Staat das Selbstversicherungsprinzip der öffentlichen Hand angewendet haben, ist nicht bekannt.

Da sich durch den Untersuchungsprozess die nächsten Vega-Starts um einige Wochen bzw. Monate verschieben werden, und deshalb die Startzahl im Jahr 2019 absinken wird, wird Arianespace die „Leerlaufkosten“ der Vega-Bodenanlage bzw. des Personals in Kourou vermutlich länger als geplant durchfinanzieren müssen, sofern das Personal nicht anderweitig ausgelastet werden kann. Hier werden geringfügige Kosten anfallen.

Weitere Kosten könnten beim Zulieferer der Vega (Avio S. p. A. in Italien) entstehen, um den derzeit noch unbekanntem Fehler zu beseitigen, der zum Absturz am 11. Juli führte. Da die Rakete bereits 14-mal ohne