

**Änderungsantrag**  
**der Fraktion der SPD**

**zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1984**  
**hier: Einzelplan 12**  
**Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr**  
**— Drucksachen 10/280 Anlage, 10/642, 10/659 —**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Im Einzelplan 12 – Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr – werden Ausgabemittel – entsprechend nachstehender Aufteilung – um insgesamt 890 000 000 DM erhöht:

1. Kapitel 12 02 – Allgemeine Bewilligungen –

In der Titelgruppe 02 – Seeschiffahrtshilfen – wird ein neuer Titel 892 14 – Finanzbeiträge (pauschalierte Zinsbeihilfen) an die Seeschiffahrt – mit einem Ansatz von 120 000 000 DM ausgebracht.

Darüber hinaus wird eine Verpflichtungsermächtigung von 180 000 000 DM ausgebracht.

Davon fällig: Haushaltsjahr 1985 bis zu 100 000 000 DM  
Haushaltsjahr 1986 bis zu 80 000 000 DM.

2. Kapitel 12 03 – Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – Bundeswasserstraßen –

Der Ansatz der Titelgruppe 02 – Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und Betrieb ihrer Anlagen – wird um 20 000 000 DM auf 652 460 000 DM erhöht.

3. Kapitel 12 18 – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden –

Der Titel 891 02 – zusätzliche Investitionszuschüsse an die Deutsche Bundesbahn sowie Zuschüsse zu Investitionen an Regionalverkehrsgesellschaften (Bahn/Post) zur Förderung von Einzelvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs – wird mit 150 000 000 DM neu eingestellt.

Die Leistung der Ausgaben bedarf der Einwilligung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages.

**4. Kapitel 12 20 – Sondervermögen Deutsche Bundesbahn –**

Der Ansatz der Titelgruppe 02 – Investitionshilfen und Kapitalzuführungen –

wird um 600 000 000 DM auf 4 058 400 000 DM erhöht.

**II. In Kapitel 12 03 – Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes – Bundeswasserstraßen –**

wird der Ansatz der Titelgruppe 08 – Bau der Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal und Kanalisierung der Bundeswasserstraße Donau – um 20 000 000 DM auf 100 000 000 DM gekürzt.

Bonn, den 6. Dezember 1983

**Dr. Vogel und Fraktion**

**Begründung****Zu I.1.**

Angesichts der anhaltenden weltweiten Rezession auf dem Schifffahrtsmarkt und der damit einhergehenden Verschlechterung der Beschäftigungs- und Ertragssituation der deutschen Seeschifffahrt besteht die Gefahr, daß der Kernbestand der deutschen Handelsflotte ernsthaft in Frage gestellt wird. Der Bestand der deutschen Handelsflotte hat sich innerhalb der letzten fünf Jahre um rund ein Drittel reduziert. Seit Beginn des Jahres 1983 ist ein Substanzverlust von monatlich rund 100 000 BRT festzustellen. Die Quote der unter fremde Flaggen verbrachten Schiffe deutscher Reeder hat sich inzwischen auf rund 40 v. H. erhöht. Hauptursache hierfür sind die hohen Betriebskosten, die deutschen Reedern beim Einsatz ihrer Schiffe unter deutscher Flagge entstehen.

Um dem Trend zur Ausflaggung und einem weiteren Substanzverlust der deutschen Handelsflotte entgegenzuwirken, muß die Finanzlage der Schifffahrtsunternehmen verbessert bzw. deren Liquiditätsprobleme verringert werden. Die Erfahrungen aus dem Jahre 1979 bis 1981 haben gezeigt, daß Finanzbeiträge eine Verringerung der Betriebskosten bewirken und darüber hinaus einen zusätzlichen Anreiz geben, die Schiffe unter deutscher Flagge zu betreiben. Die Finanzbeiträge haben sich zugleich als ein wichtiges investitionsförderndes Instrument zugunsten der deutschen Werften erwiesen, deren Hauptauftraggeber die deutschen Reeder sind. Deutsche Reeder sind trotz der gewährten Schiffbauzuschüsse nur in der Lage, Schiffe zu bestellen, wenn die Ertrags- und damit die Finanzlage wirksam verbessert wird.

**Zu I.2.**

Für die Substanzerhaltung im Wasserstraßenbereich sind nach wissenschaftlichen Untersuchungen für das kommende Jahrzehnt rund 500 Mio. DM pro Jahr erforderlich. Auch unter bestimmten Voraussetzungen beträgt der Mindestbedarf 400 Mio. DM pro Jahr bis 1990.

Dem stehen tatsächlich vorgenommene Ersatzinvestitionen in wesentlich geringerer Höhe gegenüber. Durch – überwiegend vertraglich festgelegten – Aus- und Neubau von Wasserstraßen wurden die für Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehenden Mittel weiter vermindert. Dies ging zu Lasten der Substanzerhaltung des Wasserstraßennetzes. Hier besteht ein Nachholbedarf.

*Zu I.3.*

Durch die 1983 vorgenommene Kürzung und für den Haushalt 1984 vorgesehene völlige Streichung zusätzlicher Investitionszuschüsse für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs sind erhebliche Auswirkungen bei einzelnen Bauvorhaben zu befürchten.

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs muß nach wie vor Vorrang haben. Eine detaillierte Betrachtung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr zeigt, daß dort die Fahrgastzahlen entscheidend gestiegen sind, wo eine Attraktivitätssteigerung erzielt werden konnte.

Allerdings sind die Investitionszuschüsse größtenteils in Vorhaben in Ballungsgebieten geflossen. Eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs auch außerhalb der Ballungsräume muß Ziel der Bemühungen sein.

*Zu I.4.*

Die Sicherung der Existenz der DB als positiver Faktor für die Fortentwicklung unserer Volkswirtschaft ist nur möglich, wenn Investitionen in zukunftssträchtige Bereiche des Eisenbahnverkehrs zum besonderen Schwerpunkt des Verkehrswegebbaus werden. Ohne entscheidende und schnelle Infrastrukturverbesserungen bei der Bahn würde allen übrigen Maßnahmen zur Gesundung der Bahn das zukunftsweisende Element fehlen.

Auch wenn die Bundesregierung bisher noch nicht das angekündigte Konzept für die Deutsche Bundesbahn vorgelegt hat, wird doch deutlich, daß durch die festgeschriebene Höhe der Bundesmittel die Finanzierung der Investitionen sehr problematisch geworden ist. Die DB darf nicht gezwungen werden, bei den Investitionen auf Kredite auszuweichen.

Die SPD-Bundestagsfraktion schlägt für den zusätzlichen Investitionszuschuß die nachstehende Verwendung vor:

| – in Mio. DM –                                                             |     |
|----------------------------------------------------------------------------|-----|
| Streckenausbau                                                             | 300 |
| Sonstige Bahnanlagen                                                       | 300 |
| davon                                                                      |     |
| zur Aufwandsminderung                                                      |     |
| — Bahnübergänge                                                            | 40  |
| — Modernisierung der Signalanlagen                                         | 30  |
| — kleinere Rationalisierungsmaßnahmen<br>(z. B. für die Fahrzeugreinigung) | 20  |
| zur Ertragssteigerung                                                      |     |
| — Verbesserung der Personenverkehrs-<br>anlagen                            | 30  |
| — sonstige Bahnanlagen<br>(z. B. im kombinierten Verkehr)                  | 10  |
| zur Substanzerhaltung                                                      |     |
| — Brücken                                                                  | 40  |
| — Oberbau                                                                  | 100 |
| — sonstige Bahnanlagen<br>(z. B. Bahnstromanlagen, Geräte)                 | 30  |
| Insgesamt                                                                  | 600 |

## **Zu II.**

Der Kürzungsantrag besorgt die nötigen Deckungsmittel zum Antrag zu I.2.

Die vorgenannten Maßnahmen sind Teilelemente der von der SPD-Bundestagsfraktion vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung. Zur Deckung dienen der Verzicht auf die Senkung der Unternehmensteuern, der vorgeschlagene Abbau von Steuervergünstigungen, das Aufkommen einer Ergänzungsabgabe sowie die erwarteten Mehreinnahmen aus dem Bundesbankgewinn.