

Änderungsantrag

des Abgeordneten Verheyen (Bielefeld) und der Fraktion DIE GRÜNEN

**zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1985
hier: Einzelplan 12**

**Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr
— Drucksachen 10/1800 Anlage, 10/2312, 10/2330 —**

Der Bundestag wolle beschließen:

Als Teil eines Entgiftungsprogramms werden

1. in Kapitel 12 03

- Titel 749 08 – Ausbau der Bundeswasserstraße Saar von Saarbrücken bis zur Mosel, 12. Teilbetrag
- Titel 751 03 – Maßnahmen am Main, insbesondere Umkanalisierung zwischen Offenbach und Groß Krotzenburg und Vertiefung zwischen Aschaffenburg und Würzburg
- Titel 751 71 – Kanalisierung der Donau von Regensburg bis Vilshofen
- Titel 861 71 – Beteiligung an den Bauvorhaben der Rhein-Main-Donau AG durch Gewährung von Darlehen, 36. Teilbetrag,

2. in Kapitel 12 10

- Titel 741 13 [Titel 741 18 der Anlage zu Kapitel 12 10]
 - Titel 741 23 [Titel 741 27 der Anlage zu Kapitel 12 10]
 - Erneuerung, Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen
 - Titel 821 11 – Grunderwerb (Bundesautobahnen)
 - Titel 821 21 – Grunderwerb (Bundesstraßen)
- gestrichen,

**3. die freiwerdenden Mittel dem Kapitel 12 20 Titel 682 21 –
Zuwendungen zur Erhaltung der Liquidität der Deutschen
Bundesbahn – zugeführt.**

Bonn, den 26. November 1984

Verheyen (Bielefeld)
Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion

Begründung umseitig

Begründung

Der Straßenverkehr ist für das heutige Ausmaß der Umweltvergiftung maßgeblich verantwortlich; eine Stärkung des Verkehrsträgers „Schiene“ stellt einen unmittelbaren Beitrag zum Umweltschutz dar. Dieser Verkehrsträger kann wirtschaftlich arbeiten, sobald die massive Subventionierung des Straßenverkehrs wegfällt.

Die Arbeitsgruppe „Bundesbahn“ beim Bundesverkehrsminister hat festgestellt, daß die heutigen finanziellen Probleme der DB weitgehend auf unzureichende Kapitalzuführungen durch den Eigentümer, d. h. den Bund, zurückzuführen sind und nicht auf mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Schienen- gegenüber dem Wasser-, Straßen- und Luftverkehr. Die erforderlichen Finanzmittel können durch Streichung fehlgeplanter Vorhaben im Bereich Kanal- und Straßenbau ohne negative Folgen für die bundesdeutsche Verkehrsinfrastruktur aufgebracht werden; diese Umverteilung knapper Finanzmittel würde zudem der jahrzehntelangen Bevorzugung der mit der DB konkurrierenden Verkehrsmittel entgegenwirken.

Die angesprochenen Kanalbauten – Saar- und Rhein-Main-Donau-Kanal – schwächen ebenfalls die Wettbewerbssituation der DB, indem sie Aufträge von den parallel verlaufenden Bundesbahnstrecken abziehen; sie stellen aber für sich betrachtet schon irreparable Eingriffe in Wasserhaushalt, Landschaftsbild und Flußökologie dar, die verhindert werden müssen.