

Änderungsantrag

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1995

– Drucksachen 13/50 Anlage, 13/414, 13/512, 13/527, 13/528, 13/966, 13/529 –

hier: Einzelplan 12

Geschäftszeichen des Bundesministeriums für Verkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 10 werden aus den Titeln 822 12-721 „Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte“ und 822 22-722 „Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte“ die Bundesfernstraßenmaßnahmen gestrichen, für die noch keine Verträge abgeschlossen wurden. Dies sind folgende Projekte:

- A 7 4. Elbtunnelröhre,
- A 60 Bitburg–Wittlich (Teilstrecke Badem–Landscheid),
- A 81 sechsstreifiger Ausbau bei Stuttgart (Engelbergtunnel),
- B 2 n Ortsumgehung Farchant,
- B 31 Ortsumgehung Freiburg Ost,
- A 93 Hof–Mitterteich,
- B 254 Ortsumgehung Schwalmthal–Brauerschwend.

Die Projekte, für die bereits Verträge abgeschlossen wurden (A 8 Borg/Perl–Merzig/Wellingen, 1. Fahrbahn und A 60 Bitburg–Wittlich, Teilstrecke Bitburg–Badem), bleiben erhalten.

Bonn, den 17. März 1995

Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Das Konzessionsmodell ist gegenüber einer Haushaltsfinanzierung unwirtschaftlich, da der Staat für die hohen Refinanzierungskosten der privaten Projektträger aufkommen muß. So hat der Bundesrechnungshof Berechnungen vorgelegt, nach denen die Kosten für das Projekt A 8 bei einer Privatfinanzierung um 11 Mio. DM teurer sind. Vor diesem Hintergrund ist nicht einsehbar, warum zusätzlich zu den beiden bereits begonnenen noch weitere Projekte notwendig sein sollten, um die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen einer privaten Vorfinanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu überprüfen.

Auch das Argument, der drängende Bedarf an Finanzmitteln mache eine private Vorfinanzierung nötig, ist unzutreffend, da der öffentliche Haushalt für Investitionen Kredite in unbegrenzter Höhe aufnehmen kann.