

Änderungsantrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1996

– Drucksachen 13/2000, 13/2593, 13/2627, 13/2630 –

hier: Haushaltsgesetz 1996

Der Bundestag wolle beschließen:

§ 28 Abs. 2 (laut Regierungsentwurf) des Haushaltsgesetzes 1996 wird ersatzlos gestrichen.

Bonn, den 6. November 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Gila Altmann (Aurich)

Kristin Heyne

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Ziel von Finanzmittelumschichtungen im Verkehrshaushalt ist nicht nur die Förderung der Schiene bei gleichzeitigem Zurückschrauben des Straßenaus- und -neubaus, sondern auch die Aufgabe nicht effizienter Hochgeschwindigkeitsprojekte zugunsten eines verbesserten Ausbaustandards auch im „konventionellen“ Schienennetz.

Bei der geplanten ICE-Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München handelt es sich weder um ein verkehrspolitisch sinnvolles noch um ein finanzpolitisch und verfassungsrechtlich verantwortbares Projekt. Die Strecke ist für ICE-Züge geplant, die längst nicht mehr dem technisch aktuellen Stand entsprechen (DER SPIEGEL: „Veraltet wie die Dampflok“). In verschiedenen europäischen Ländern wie Schweden und Italien, aber auch beispielsweise in Japan, kommen zum Teil seit Jahren Neigezüge zum Einsatz, mit denen bestehende Strecken wesentlich schneller befahren sowie Neubaustrecken umweltverträglicher und kostengünstiger tras-

siert werden können. Mit Neigezügen können Milliardenbeträge eingespart und zugunsten des Ausbaus einer „Flächenbahn“ verwendet werden.

Auch finanzpolitisch und verfassungsrechtlich ist die ICE-Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München nicht verantwortbar. Während der Dreijahresplan Schiene vom Juni 1995 die Baukosten auf 4,05 Mrd. DM beziffert, sieht das Haushaltsgesetz im Regierungsentwurf in § 28 Abs. 2 Bau- und Finanzierungskosten von 7 Mrd. DM vor, die sich nach privater Vorfinanzierung durch die Rückzahlungen über 25 Jahre auf 15,625 Mrd. DM steigern. Da jedoch auch die in den Jahren 2003 bis 2028 zurückzuzahlenden Jahresraten von 622 Mio. DM zumindest teilweise über Kredite finanziert werden müssen – dann ähnlich wie bei der klassischen Haushaltsfinanzierung –, werden die Gesamtkosten faktisch noch höher.

Somit werden de facto neben dem bzw. im „Schatten“ des „offiziellen“ Bundeshaushalts zusätzliche Bundesschulden zu Lasten künftiger Generationen aufgenommen. Jährliche Rückzahlungsraten von 622 Mio. DM werden den Gestaltungsspielraum künftiger Parlamente massiv einengen, weil ein großer Teil der Verkehrshaushalte allein durch die Rückzahlungen für dieses eine (!) Projekt aufgezehrt wird. Der vorgesehene Finanzierungsmodus verletzt damit nicht nur das Haushaltsgrundsätzegesetz (Periodenbindung, Wirtschaftlichkeit, Haushaltsklarheit und -wahrheit), sondern auch verfassungsrechtliche Grundsätze (Verbot der Kreditierung von Zinszahlungen).