

Änderungsantrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1997

– Drucksachen 13/5200 Anlage, 13/5836, 13/6012, 13/6025, 13/6026, 13/6027 –

hier: Einzelplan 12

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 22 wird

- der Titel 861 01-832 „Darlehen für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ (Ansatz: 3,032 Mrd. DM) gestrichen und
- der Titel 891 01-832 „Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ von 0,468 Mrd. DM um 1,032 Mrd. DM auf nunmehr 1,5 Mrd. DM aufgestockt.

Die damit insgesamt eingesparten Gelder in Höhe von 2 Mrd. DM werden zur Aufstockung der Titel 882 01, 882 02 und 891 01 in Kapitel 12 18 „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ von den im Entwurf vorgesehenen 3,28 Mrd. DM auf 5,28 Mrd. DM verwendet. Die Gelder sind zweckgebunden für Projekte des Schienennahverkehrs auszugeben.

Bonn, den 26. November 1996

Dr. Winfried Wolf
Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Bis zur Aufstellung eines Schienenbauplans als Anlage zum Bundeshaushalt, aus dem nachvollziehbar hervorgeht, für welche konkreten Projekte die Bundesmittel verwendet werden sollen, ist die

weitere Finanzierung von Bahnbauprojekten zu stoppen, bei denen damit zu rechnen ist, daß sie, wie die Anhörung des Ausschusses für Verkehr zur ICE-Strecke München–Erfurt gezeigt hat, sowohl ökologisch als auch ökonomisch sowie verkehrspolitisch äußerst zweifelhaft sind. Jede in solche Hochgeschwindigkeitsstrecken gesteckte Deutsche Mark verhindert faktisch den Erhalt und den Ausbau einer Flächenbahn, die die wirklichen Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung abdecken könnte. Da die Aufteilung der im Haushaltsentwurf vorgesehenen Mittel auf fragwürdige Neubaustrecken und vertretbare Ausbaustrecken nicht erkennbar ist, wird ein Drittel der Gesamtsumme als geschätzter Beitrag für Ausbaustrecken eingesetzt und in Form von Baukostenzuschüssen verwendet. Die Bundesregierung hat entsprechende Finanzierungsvereinbarungen mit der DB AG zu treffen. Mit den freiwerdenden Geldern kann stattdessen das GVFG-Programm verstärkt werden. Hier gibt es beträchtlichen Bedarf von kommunaler Seite, der bei der drohenden Mittelkürzung nicht mehr angemessen befriedigt werden kann. Gerade im Zuge der Regionalisierung des ÖPNV ist den Ländern und Gemeinden eine erhebliche Verantwortung für die regionale Schieneninfrastruktur aufgeladen worden. Eine bloße Verlagerung von GVFG-Mitteln in den Topf Regierungsgelder als weitgehendes Nullsummenspiel, wie im Haushaltsentwurf beabsichtigt – GVFG-Mittel minus 3 Mrd. DM, Regionalisierungsgelder plus 3,3 Mrd. DM – wird den Anforderungen nicht gerecht. Sobald ein Schienenbauplan als Anhang zum Verkehrshaushalt vorliegt, in dem auf verbindliche Weise ökologisch vertretbare und verkehrlich sinnvolle Projekte zum Ausbau der Bahn im Fernverkehr und in der Fläche festgelegt sind, können auch wieder verstärkt Haushaltsmittel für diese Titel zur Verfügung gestellt werden.