

Änderungsantrag

der Fraktion der SPD

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1998
– Drucksachen 13/8200 Anlage, 13/8883, 13/9012, 13/9025, 13/9026, 13/9027 –

hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Im Kapitel 12 02 – Allgemeine Bewilligungen – wird die gesamte Titelgruppe 03 – Magnetschwebbahnverbindung Berlin–Hamburg (Transrapid) – mit einem Ansatz von 100 Mio. DM gestrichen.
2. Im Kapitel 12 02 – Allgemeine Bewilligungen – werden bei Titelgruppe 04 – Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs – und bei Titel 892 41 – Baukostenzuschüsse an private Unternehmen für Investitionen zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs – für das Jahr 1998 10 Mio. DM angesetzt sowie bei Titel 892 41 für die Jahre 1999 und 2000 jeweils Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 10 Mio. DM ausgewiesen. Der Haushaltsvermerk zu Titelgruppe 04 wird wie folgt gefaßt: „Ausgaben dürfen bis zur Höhe von 30 000 DM der Einsparungen bei folgenden Titeln geleistet werden: Kapitel 12 03 Titel 740 61, Kapitel 12 10 Titel 741 11 und 741 21 und Kapitel 12 22 Titel 861 01.“
3. Im Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – werden der Titel 861 01 – Darlehen für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes – um 100 Mio. DM und der Titel 891 01 – Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes – um 200 Mio. DM erhöht.

Im Haushaltsvermerk zu Titel 861 01 werden die Sperrvermerke in Nummer 1 und 2 gestrichen. Ebenso wird Nummer 3 mit dem Deckungsvermerk für Kapitel 12 10 gestrichen. Gestrichen wird ferner Nummer 6 mit gegenseitiger Deckungsfähigkeit zu Titel 639 01. In einer neuen Nummer ist zu vermerken: „20 % der Mittel sind in Abstimmung mit den Ländern für Vorhaben, die dem Nahverkehr dienen, zu verausgaben.“ Ferner wird in einer neuen Nummer die gegenseitige

Deckungsfähigkeit mit dem neuzuschaffenden Titel 891 04 – Baukostenzuschüsse für Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen – vermerkt.

4. Im Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – wird ein neuer Titel 891 04 – Baukostenzuschüsse für Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen – in Höhe von 60 Mio. DM für das Jahr 1998 eingerichtet; für die Jahre 1999 und 2000 werden Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 120 Mio. DM und 200 Mio. DM ausgewiesen.
5. Im Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – wird ein Leertitel 891 05 – Baukostenzuschüsse zur Behebung von Unterhaltungsrückständen an Brücken über Eisenbahnen – eingefügt mit dem Haushaltsvermerk, daß Einsparungen bei den Titeln 861 01 und 891 01 bis zur Höhe von 100 Mio. DM für diesen Leertitel verausgabt werden können.
6. Im Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – wird ein Leertitel 891 06 – Zuschüsse für Investitionen in die Fahrleittechnik – eingerichtet mit dem Haushaltsvermerk, daß Einsparungen bei den Titeln 861 01 und 891 01 bis zur Höhe von 100 Mio. DM dafür verausgabt werden können.
7. Im Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – wird ein neuer Titel 659 03 – Zuschüsse an die Deutsche Bahn AG zur Schaffung zusätzlicher Ausbildungsplätze in Höhe von 30 Mio. DM eingerichtet. Für die Jahre 1999 und 2000 werden Verpflichtungsermächtigungen von je 30 Mio. DM ausgewiesen.

Bonn, den 24. November 1997

Rudolf Scharping und Fraktion

Begründung

Die Fraktion der SPD wendet sich mit dem Streichungsantrag nicht gegen die Magnetschwebetechnik als solche, hält jedoch die geplante Referenzstrecke Berlin–Hamburg für verkehrspolitisch falsch, technologie- und exportpolitisch unsinnig und für den Steuerzahler mit Risiken in Milliardenhöhe behaftet.

Darüber hinaus liegen die Voraussetzungen für finanzielle Festlegungen des Bundes nicht vor: Das ursprüngliche Finanzierungs-konzept der Bundesregierung, auf dessen Grundlage der Deutsche Bundestag das Magnetschwebebahnausbau-Gesetz beschlossen hatte, ist inzwischen zusammengebrochen. Die privaten Investoren, die ursprünglich den Transrapid-Betrieb durchführen wollten, haben sich völlig aus dem Betriebsrisiko zurückgezogen. Nunmehr soll der DB AG eine hochriskante Rolle bei der Finanzierung aufgezwungen werden. Zur Erschließung langfristiger Marktchancen des Transrapid reicht eine kurze Anwendungstrecke, die nicht parallel zu einer IC-Strecke steht, z. B. eine Flughafenanbindung.

Die von der Bundesregierung bisher nur behauptete Trendwende zugunsten der Bahn kann nur gelingen, wenn die Wettbewerbsbenachteiligung der Schiene im Bereich des Infrastrukturausbaus schrittweise beseitigt wird. Hierzu gehört auch der rasche Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere der Terminals des Kombinierten Verkehrs, die unverzichtbare Voraussetzung für eine Stärkung des Kombinierten Verkehrs ist. Ebenso muß sich der Bund mit Haushaltsmitteln an den Investitionen der DB AG zur notwendigen Modernisierung der Fahrleittechnik beteiligen, die notwendigerweise Maßnahmen auf der Fahrwegseite ebenso umfaßt wie die korrespondierende technische Ausstattung der Fahrzeuge. Dies alles bedingt eine Aufstockung der Mittel zugunsten des Streckenausbaus der DB AG. Eine Schienenvorrangpolitik ist anders nicht zu begründen. Die aufgestockten Mittel müssen als Voraussetzung für die nötige Planungssicherheit bei der DB AG gesichert im Haushalt zur Verfügung gestellt werden. Sperrvermerke und die Übertragbarkeit von Einsparungen auf den Straßenbautitel und den Verwaltungstitel des Bundeseisenbahnvermögens sind deshalb zu streichen.

Lärmsanierung im Verkehrsbereich, das heißt passive Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen, wird gegenwärtig nur an Bundesstraßen durchgeführt. Für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen gibt es keine Regelungen; die vom Schienenlärm Betroffenen sind bislang schutzlos geblieben. Wie das Bundesverkehrsministerium bereits in der Vergangenheit gegenüber dem Petitionsausschuß schriftlich festgestellt hat, ist es notwendig, eine „haushaltsrechtliche Lösung für die Finanzierung der Lärmsanierung an Schienenwegen zu schaffen“. Das knappe Haushaltsvolumen macht es zwingend, bei der Lärmsanierung schrittweise mit den höchstbelasteten Abschnitten zu beginnen. Die Einstellung von 60 Mio. DM liegt dafür an der unteren Grenze des Notwendigen.

Die von allen Fraktionen des Deutschen Bundestages beabsichtigten Neuregelungen zum Eisenbahnkreuzungsgesetz bedingen die zusätzliche Ausstattung der DB AG mit Haushaltsmitteln des Bundes, um eine vollständige Sanierung der Brücken über Schienenstrecken der DB AG durchführen zu können. Die Einstellung eines Leertitels trägt der Notwendigkeit Rechnung, unmittelbar nach der bevorstehenden Verabschiedung der Novelle zum Eisenbahnkreuzungsgesetz mit den Arbeiten zu beginnen.

Der dramatische Mangel an Ausbildungsplätzen erfordert eine breit angelegte Initiative auch im Bereich der Bundesverkehrsverwaltung und der Unternehmen, die sich im mehrheitlichen Besitz des Bundes befinden. Gerade im Bereich der DB AG stehen Ausbildungswerkstätten für den gewerblich-technischen Bereich ungenutzt zur Verfügung, da in der Vergangenheit die Zahl der Ausbildungsplätze von 7 000 auf 4 600 reduziert wurde und die Ausbildung deutlich auf Büroberufe, kaufmännische Berufe etc. konzentriert wurde. Es steht deshalb zu befürchten, daß in absehbarer Zeit die Ausbildungskapazitäten (Werkstätten, Ausbilder) im gewerblich-technischen Bereich reduziert werden. Durch einen Bundeszuschuß in Höhe von 30 Mio. DM können kurzfristig schon

im nächsten Jahr bei der DB AG mindestens 250 zusätzliche Ausbildungsplätze im gewerblich-technischen Bereich finanziert werden, ohne daß dafür zusätzliche Ausbildungskapazitäten aufgebaut werden müßten. Selbst wenn die Auszubildenden nach Beendigung ihrer Ausbildung nicht von der DB AG übernommen werden können, bekommen sie durch die mit dem beantragten Haushaltsansatz geförderte Ausbildung die Chance, in anderen Branchen im gewerblich-technischen Bereich einen Arbeitsplatz zu finden.