

## **Änderungsantrag**

**der Fraktion der CDU/CSU**

**zu der zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 2003  
– Drucksachen 15/150 Anlage, 15/402, 15/561, 15/572, 15/573 (neu), 15/574 –**

**hier: Einzelplan 12**

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr , Bau- und  
Wohnungswesen**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. In Kapitel 12 10 – Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) – Titelgruppe 01 – Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen – werden bei jeweiliger Aufnahme eines gegenseitigen Deckungsvermerks mit Kapitel 12 22, Titel 891 01 der Titel 741 11 – Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) – von 1 312 770 T Euro um 360 000 T Euro auf 1 672 770 T Euro und der Titel 741 22 – Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) – von 476 006 T Euro um 282 500 T Euro auf 758 506 T Euro erhöht.
2. In Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – wird bei Titel 891 01 – Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes – der gegenseitige Deckungsvermerk mit Kapitel 12 10, Titel 741 11 und Titel 741 22 entsprechend aufgenommen; ferner wird bei Titel 891 05 – Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes – die Verpflichtungsermächtigung von 60 000 T Euro um 93 390 T Euro auf 153 390 T Euro, davon fällig in den Haushaltsjahren 2004, 2005 und 2006 jeweils bis zu 51 130 T Euro, erhöht.

Berlin, den 17. März 2003

**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**

### **Begründung**

In den kommenden Jahren ist mit einem weiteren Anstieg des Straßenverkehrs bzw. des Straßengüterverkehrs zu rechnen. Die Investitionen in den Bundesfernstraßenbau werden diesem Wachstum nicht gerecht. So ist schon heute der Substanzverzehr beim Verkehrsträger Straße durch unterlassene Investitionen größer als der Zuwachs durch Investitionen. Die Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat in diesem Zusammenhang in ihrem Schlussbericht

zutreffend festgestellt, dass die für die Bundesfernstraßen notwendigen Neu- und Ausbauinvestitionen in den kommenden Jahren nicht auch nur annähernd bedarfsgerecht getätigt werden können. Der dadurch verursachte volkswirtschaftliche Schaden ist immens. Vor diesem Hintergrund müssen die Einnahmen, die dem Bund aus der streckenbezogenen LKW-Maut zufließen und die dem Verkehrsträger Straße direkt zuzuordnen sind, nach Abzug der Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen LKW-Maut wieder vollständig zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur investiert werden. Nur so kann einem dauerhaften Substanzverlust der Straßenverkehrsinfrastruktur – und damit auch einem dauerhaften Substanzverlust des Wirtschaftsstandorts Deutschland – entgegengewirkt werden.

Neben der Erhöhung der Flexibilität bei der Investitionsförderung durch die Ausbringung eines gegenseitigen Deckungsvermerks Straße/Schiene sind die Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes zu verstärken. Noch immer gibt es zahlreiche Streckenabschnitte, an denen entsprechende Lärmsanierungsmaßnahmen noch nicht vorgenommen wurden und an denen die betroffenen Anwohner unter der Lärmbelästigung zu leiden haben. Die Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung in diesem Bereich sorgt für eine Verstetigung der Investitionen auf einem der Problematik angemessenen Niveau.