

Änderungsantrag

der Fraktion der CDU/CSU

**zu der zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 2000
– Drucksachen 14/1400 Anlage, 14/1680, 14/1912, 14/1922, 14/1923, 14/1924 –**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 10 – Bundesfernstraßen – werden in der Titelgruppe 01 – Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen –

1. der Titel 741 11 – Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen) – von 3 097 102 TDM um 264 000 TDM auf 3 361 102 TDM erhöht,
2. der Titel 741 22 – Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesstraßen) – von 1 213 021 TDM um 264 000 TDM auf 1 477 021 TDM erhöht.

Berlin, den 23. November 1999

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Begründung

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind zugleich auch Investitionen in die Wirtschaft mit entsprechenden Wirkungen auf den Arbeitsmarkt. Die Beschäftigungseffekte, die sich aus der Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und aus den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ergeben, müssen stärker berücksichtigt werden. Eine vom Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Köln erstellte Studie weist nach, dass sich ein direkter und indirekter Beschäftigungseffekt aus dem Verkehrssektor in einer Größenordnung von 4,3 Millionen Erwerbstätigen ergibt. 1 Mrd. DM Investitionsvolumen im Verkehrswegebau entspricht 12 000 bis 15 000 Arbeitsplätzen im Bau- und Zulieferbereich.

Die Bundesregierung hat auf die von ihr beklagte Unterfinanzierung bei Neubau und Erhaltung von Bundesfernstraßen völlig unverständlich mit erheblichen Mittelkürzungen reagiert. Sie hat die Ansätze für Bedarfsplanmaßnahmen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) im Haushalt 1999 und im Entwurf des Haushalts 2000 gegenüber dem Ist-Wert von 1998 um über 500 Mio. DM gekürzt, obwohl ein dringender Bedarf besteht. Die Länderverkehrsminister haben auf ihrer Verkehrsministerkonferenz am 3./4. November 1999 erneut festgestellt, dass bei den Bundesfernstraßen die deutlich rückläufige Finanzausstattung in krassem Widerspruch zu ihren Beschlüssen vom 20./21. November 1997 und 16./17. April 1998 steht, wonach ein zusätzlicher jährlicher Finanzbedarf von etwa 4 Mrd. DM besteht. Dies führe dazu, dass der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur außerhalb der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nicht im notwendigen Umfang fortgeführt werden kann.

Der Investitionseinbruch gefährdet massiv viele dringliche Projekte, er gefährdet viele Tiefbauunternehmen in ihrer Existenz. Es ist zu befürchten, dass mittelfristig über 100 000 Arbeitsplätze in der Tiefbauwirtschaft verloren gehen werden.

Obwohl die enormen Investitionen in die Verkehrswege der neuen Bundesländer in den Jahren seit der Wiedervereinigung inzwischen zu einer weitgehenden Annäherung geführt haben, sind dennoch weiterhin beträchtliche Aufwendungen notwendig, um die Lebensverhältnisse im Osten denen des Westens anzugleichen. Die vorrangige Verwirklichung von „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ hat in den vergangenen Jahren aber auch insbesondere in den alten Bundesländern zu einem Investitionsstau baureifer Projekte in Höhe von inzwischen rd. 5 Mrd. DM geführt, der durch die im Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Haushaltsgesetz 2000 vorgesehenen Kürzungen der Straßenbaumittel weiter verschärft würde. Als Folge allgemeiner Überlastung bilden sich zunehmend Staus auf unseren Straßen. Dadurch entstehen volkswirtschaftliche Verluste, die jedes Jahr zweistellige Milliardenbeträge erreichen. Nach einer Studie der Universität Köln zieht jede Mark, die beim Ausbau des Straßennetzes eingespart wird, einen gesamtwirtschaftlichen Verlust von 3 DM nach sich.

Der weitere Bau von Fernstraßen des Bundes ist im Interesse eines gefährdungsaeren Individualverkehrs und der Gewährleistung eines im Interesse der Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitsplätzen erforderlichen Güterkraftverkehrs von vorrangiger Bedeutung. Mit der Mittelerhöhung soll dem dringlichsten Bedarf Rechnung getragen werden.