

## **Änderungsantrag**

**der Fraktion der CDU/CSU**

**zu der zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 2001  
– Drucksachen 14/4000 Anlage, 14/4302, 14/4512, 14/4521, 14/4522, 14/4523 –**

**hier: Einzelplan 12**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 10 – Bundesfernstraßen – wird der Mittelansatz in der Titelgruppe 01 – Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen – von 10 567 416 TDM um 1 041 600 TDM auf 11 609 016 TDM erhöht.

Hiervon sind einzustellen

bei Titel 741 11 (Bedarfsplanmaßnahmen an Bundesautobahnen) 4 368 018 TDM und bei Titel 741 22 (Bedarfsplanmaßnahmen an Bundesstraßen) 1 735 300 TDM.

Die Titelgruppe 01 (Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms) entfällt.

Berlin, den 27. November 2000

**Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion**

### **Begründung**

Der Neubau und die Unterhaltung von Fernstraßen des Bundes sind im Interesse einer möglichst sicheren und zugleich umweltgerechten Mobilität für Personen und Güter auf der Straße sowie eines Güterkraftverkehrs, der die Entwicklung von Wirtschaft und Arbeitsplätzen in erforderlichem Maß gewährleistet, von vorrangiger Bedeutung.

Die Bundesregierung hat die Mittel für Neubau und Erhaltung von Bundesfernstraßen seit 1999 erheblich gekürzt, obwohl ein dringender Bedarf besteht. Deshalb konnte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht im notwendigen

Umfang fortgeführt werden. Hinzu kommt, dass die Priorität der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ in den vergangenen Jahren zu einem Investitions- und Sanierungsstau geführt hat, der durch die Kürzungen der Straßenbaumittel in den Haushalten von 1999 und 2000 weiter verschärft wurde. Die „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat in ihrer Analyse festgestellt, dass Ende 1999 Bundesfernstraßenprojekte mit einem Investitionsvolumen von ca. 35 Mrd. DM mit Baurecht ausgestattet waren, wegen fehlender Mittel aber nicht in Angriff genommen werden konnten. Sie hält von den Bundesländern wiederholt benannten mittelfristigen Fehlbetrag beim Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen von jährlich 4 Mrd. DM gegenüber den gegenwärtigen Haushaltsansätzen im Bereich der Bundesfernstraßen eher für eine zurückhaltende Schätzung.

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.

Deshalb ist die aus der Verteilung der Zinserlöse aus der Versteigerung der UMTS-Lizenzen angekündigte Mittelaufstockung von insgesamt 2,7 Mrd. DM für einen Dreijahreszeitraum völlig unzureichend. Der Mittelansatz darf nicht ideologisch bestimmt werden, sondern muss sich an den Notwendigkeiten und den finanziellen Möglichkeiten ausrichten. 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. Einer Mrd. DM Investitionsvolumen im Verkehrswegebau entsprechen zwölf- bis fünfzehntausend Arbeitsplätze im Bau- und Zulieferbereich.

Mit der Mittelserhöhung soll dem dringlichsten Bedarf Rechnung getragen werden.