

Unterrichtung

durch den Bundesrechnungshof

Bericht des Bundesrechnungshofes gemäß § 99 BHO über die Beteiligung des Bundes am Neubau des Flughafens München II

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorbemerkung	2
Zusammenfassung	2
Abschnitt I	3
1 Unternehmensgegenstand und Finanzierungsvereinbarung	3
2 Interesse des Bundes am weiteren Ausbau des Flughafens München II nach dem Jahre 1992	3
Abschnitt II	5
3 Betragsmäßig unbegrenzte Verlustausgleichspflicht des Bundes	5
4 Unternehmerische Eigenverantwortung der Flughafen München GmbH .	5
5 Sonderfinanzierungsbeitrag der Stadt München	6
6 Aktualisierung der Finanzplanung des Bundes	6
Schlußbemerkung	7

Vorbemerkung

Der Bundesrechnungshof hat die Beiteiligung des Bundes am Neubau des Flughafens München II als Gesellschafter der Flughafen München GmbH vor allem im Hinblick auf die anstehende Entscheidung geprüft, ob der Bund auch eine zweite Ausbaustufe mitfinanzieren soll. Hiermit befaßt sich Abschnitt I des nachfolgenden Berichts.

Der Bundesrechnungshof hat darüber hinaus Beanstandungen erhoben und Probleme aufgegriffen, die vor der Entscheidung über eine weitere Mitfinanzie-

rung durch den Bund — teilweise auch unabhängig davon — zu klären sind (Abschnitt II).

Wegen der erheblichen Auswirkungen, die eine Entscheidung zugunsten der weiteren Mitfinanzierung des Flughafenneubaus durch den Bund auf den Bundeshaushalt haben wird, hält es der Bundesrechnungshof für geboten, seine Feststellungen dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat und der Bundesregierung vorzulegen.

Zusammenfassung

0.1 Interesse des Bundes am weiteren Ausbau des Flughafens München II nach dem Jahre 1992

Der neue Verkehrsflughafen München II wird mit Beendigung der ersten Ausbaustufe voraussichtlich im Jahre 1992 in Betrieb genommen. Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, daß das Interesse des Bundes an einer Mitfinanzierung der zweiten Ausbaustufe alsbald überprüft wird (Nr. 2).

0.2 Betragsmäßig unbegrenzte Verlustausgleichspflicht des Bundes

Verluste der Flughafen München GmbH sind vertragsgemäß von den Anteilseignern zu übernehmen, wenn die Liquiditätslage dies erfordert. Der Bundesminister für Verkehr sollte auf eine Neuregelung der Fehlbetragsfinanzierung hinwirken (Nr. 3).

0.3 Unternehmerische Eigenverantwortung der Flughafen München GmbH

Kostensteigerungen beim Flughafenneubau werden auf die öffentlichen Haushalte der Anteilseigner verlagert. Dies birgt die Gefahr unwirtschaftlichen Han-

delns. Der Bundesminister für Verkehr sollte dem entgegenwirken (Nr. 4).

0.4 Sonderfinanzierungsbeitrag der Stadt München

Die Stadt München hat sich vertraglich verpflichtet, aus der Verwertung des Flughafengeländes in München-Riem einen Sonderfinanzierungsbeitrag für den Flughafen München II zu leisten. Der Bundesminister hat nicht hinreichend darauf hingewirkt, über die Höhe des Sonderfinanzierungsbeitrags die notwendige Klarheit zu schaffen (Nr. 5).

0.5 Aktualisierung der Finanzplanung des Bundes

Der Finanzplan des Bundes berücksichtigt nicht die seit dem Jahre 1986 beim Bau des Flughafens München II eingetretenen Kostensteigerungen von 6,9 Mrd. DM auf nunmehr 8,5 Mrd. DM. Es ist erforderlich, den Finanzplan auf der Grundlage aktueller Kostenschätzungen fortzuschreiben und zugleich den Haushaltsgesetzgeber im Haushaltsplan über die künftig zu erwartenden Belastungen zeitnah und vollständig zu informieren (Nr. 6).

Abschnitt I

1 Unternehmensgegenstand und Finanzierungsvereinbarung

1.1

Der Bund ist seit dem Jahre 1973 Gesellschafter der Flughafen München GmbH (Gesellschaft) mit einer Kapitalbeteiligung von 26 v. H. Die übrigen Anteile werden vom Freistaat Bayern (Land) mit 51 v. H. und der Landeshauptstadt München (Stadt) mit 23 v. H. gehalten. Das Eigenkapital beträgt 800 Mio. DM (600 Mio. DM Stammkapital, 200 Mio. DM Kapitalrücklage). Seinem Anteil gemäß leistete der Bund 208 Mio. DM.

Unternehmensgegenstand sind der Betrieb des Verkehrsflughafens München-Riem sowie Planung, Bau und Betrieb des Flughafens München II (München II). Ausweislich des zwischen den Gesellschaftern abgeschlossenen Konsortialvertrages sollte München II als Großflughafen mit vier Start- und Landebahnen gebaut und für eine voraussichtliche Endkapazität von 30 Millionen Passagieren im Jahr geplant werden. In einer ersten Ausbaustufe sollten zunächst zwei Start- und Landebahnen für rd. 12 Millionen Passagiere im Jahr erstellt werden. Verwaltungsgerichtliche Verfahren verzögerten den Baubeginn und zwangen zu einer Änderung der ursprünglich beabsichtigten Konzeption. Nach dem vom Bundesverwaltungsgericht im Jahre 1986 bestätigten Änderungsbeschluß zur Planfeststellung erhält München II nunmehr ein „Zwei-Bahnen-System“, das einen unabhängigen Start- und Landebetrieb ermöglicht. Das dazugehörige Abfertigungsgebäude West ist auf 12 Millionen Passagiere im Jahr ausgelegt.

Unter Hinweis auf die wachsende Verkehrsentwicklung erwartet die Gesellschaft die Auslastung dieser Kapazität für das Jahr 1992. Sie hat mit der Planung des weiteren Ausbaus des Flughafens (zweite Ausbaustufe) begonnen.

1.2

Die Kosten der ersten Ausbaustufe hat die Gesellschaft im Jahre 1973 auf rd. 2 Mrd. DM geschätzt. Sie haben sich nach dem Stand vom Juni 1989 auf 8,5 Mrd. DM mehr als vervierfacht. Die Gesellschaft rechnet mit weiteren Steigerungen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Eigenkapital und Liquiditätsüberschüssen der Gesellschaft sowie aus Fremdmitteln und bedingt rückzahlbaren Gesellschafterdarlehen.

Als zusätzlichen Finanzierungsbeitrag hat die Stadt 30 v. H. des aus der Verwertung des Geländes in

München-Riem zu erzielenden Erlöses oder Entgelts zur Verfügung zu stellen (Sonderfinanzierungsbeitrag).

Der „Langfristplan 1985 bis 1995“ der Gesellschaft beruht noch auf der überholten Schätzung der Gesamtkosten von 6,9 Mrd. DM aus dem Jahre 1986 (vgl. Nr. 6.1). Der nach damaligem Stand verbleibende Finanzierungsbedarf von aufgerundet 2,25 Mrd. DM sollte von den Gesellschaftern mittels bedingt rückzahlbarer Darlehen erbracht werden.

Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der Höhe seiner Beteiligungsquote sah der Bund in seiner Finanzplanung einen Betrag von insgesamt 585 Mio. DM vor. Der Sonderfinanzierungsbeitrag ist in diese Berechnung nicht einbezogen worden.

2 Interesse des Bundes am weiteren Ausbau des Flughafens München II nach dem Jahre 1992

2.1

Der Ausbau von Flughäfen ist vor allem Aufgabe der Länder und Kommunen. Nach der derzeitigen Konzeption des Bundes wird jedoch die Beteiligung an dem Flughafen in Berlin und je einem Flughafen in der Mitte (Frankfurt) sowie im Norden, Westen und Süden des Bundesgebietes für notwendig gehalten.

Zur finanziellen Beteiligung des Bundes am Ausbau von München II führte der Bundesminister für Verkehr (Bundesminister) im Laufe der Jahre verschiedene Gründe an, insbesondere

- durch den Flughafenbetrieb am alten Standort ausgelöste Probleme des Umweltschutzes und der Sicherheit der Wohnbevölkerung der Stadt München,
- die Stimulanz der Wirtschaftsaktivitäten einer Region durch einen leistungsfähigen Verkehrsflughafen,
- die Erwartung, daß die Finanzkraft des Landes und der Stadt nicht ausreichen könnte, um das Vorhaben zu verwirklichen,
- das Interesse an einer leistungsfähigen, regional ausgewogenen und wirtschaftlichen Flughafeninfrastruktur der Bundesrepublik Deutschland,
- die Erhaltung der dezentralen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der Bundesrepublik Deutschland durch Förderung der dezentralen Bedarfsschwerpunkte für den Luftverkehr und des dezentralen Verkehrsflughafensystems,

- die Absicht, einer Kapazitätserschöpfung des Flughafens in Frankfurt vorzubeugen. Der von Frankfurt möglicherweise abwandernde Luftverkehr sollte durch Bildung von „Nebenknoten“ im Bundesgebiet mit dem Standort München im Süden gehalten werden.

2.2

Der Bundesrechnungshof ist der Auffassung, daß mit Abschluß der ersten Ausbaustufe von München II die genannten Ziele einer Mitfinanzierung des Flughafenneubaus erreicht sein werden:

- Den Aspekten des Umweltschutzes und der Sicherheit der Wohnbevölkerung wird mit der ersten Ausbaustufe Rechnung getragen. Die zweite Ausbaustufe leistet hierzu keinen weiteren Beitrag. Der stadtnahe Flughafen München-Riem wird nach Fertigstellung der ersten Ausbaustufe von München II geschlossen werden.
- Die Region wird mit der ersten Ausbaustufe von München II einen leistungsfähigen Verkehrsflughafen haben. Eine Stimulanz der Region ist damit erreicht.
- Soweit für die Mitfinanzierung durch den Bund die unzureichende Finanzkraft des Landes angeführt wurde, haben sich für das Land die Rahmenbedingungen seit dem Jahre 1973 erheblich verbessert. Das Land weist unter den Flächenländern mit Abstand die niedrigste Pro-Kopf-Verschuldung auf. Beim Länderfinanzausgleich hat es sich von einem Empfängerland zu einem „Überschußland“ entwickelt und befindet sich seit dem Jahre 1987 in der sogenannten ausgleichsfreien Zone. Ab dem Jahre 1988 erhält der Freistaat auch keine Ergänzungszuweisungen mehr. Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes wird auch für die Zukunft weiter positiv eingeschätzt.
- Nach dem Planungskonzept der Gesellschaft soll München II als „zweites nationales und internationales Drehkreuz neben Frankfurt zusätzlich nationale und internationale Verkehrsaufgaben erfüllen“.

Damit entfernt sich München II von der ursprünglichen Konzeption des Bundesministers, im Süden (lediglich) einen „Nebenknoten“ zum Flughafen Frankfurt zu schaffen. Mit Bundesförderung entstünde ein zweiter Hauptknoten. Die der Mitfinanzierung der ersten Ausbaustufe zugrundeliegende Gesamtkonzeption des Bundes einer ausgewogenen Infrastruktur des innerdeutschen Luftverkehrs (Hauptknoten in der Mitte, Nebenknoten im Norden, Westen und Süden) würde aufgegeben. Dies könnte für die anderen Nebenknotenflughäfen, aber auch für den bisher alleinigen Hauptknoten Frankfurt Anlaß sein, ebenfalls eine entsprechende Ausbauförderung durch Bundesmittel zu verlangen.

2.3

Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, das Interesse an einer Mitfinanzierung der zweiten Ausbaustufe unverzüglich zu überprüfen, und zwar auch unter Berücksichtigung der aufgrund der gesamtdeutschen Entwicklung ohnehin anstehenden Entscheidungen. Der Gesellschaftsvertrag eröffnet die Möglichkeit einer Überprüfung, indem er den weiteren Ausbau über die erste Ausbaustufe hinaus von der Zustimmung aller Gesellschafter abhängig macht.

Der Bundesrechnungshof hat darauf hingewiesen, daß eine Entscheidung über die Mitfinanzierung der zweiten Ausbaustufe nicht bis zum Abschluß der ersten Ausbaustufe aufgeschoben werden kann. Bis dahin sind nämlich die Planungen für den weiteren Ausbau auch unter Einbeziehung der Gesellschafter in die Planungsverantwortung so weit gediehen, daß dem Bund ein Ausstieg faktisch nicht mehr möglich sein wird.

Der Bundesminister hat sich zur Frage des Bundesinteresses nicht geäußert. Er hat jedoch die Anregung des Bundesrechnungshofes aufgenommen, daß möglichst bald entschieden werden sollte, ob der Bund eine zweite Ausbaustufe mitfinanzieren wird, und zwar bevor Aufsichtsrat und Gesellschafter über weitere Investitionsmaßnahmen beschließen.

Abschnitt II

Unabhängig von der Grundsatzentscheidung über die Mitfinanzierung des weiteren Ausbaus durch den Bund weist der Bundesrechnungshof auf wesentliche Mängel und Probleme hin.

3 Betragsmäßig unbegrenzte Verlustrückstellungspflicht des Bundes

3.1

Nach dem Konsortialvertrag sind die Gesellschafter verpflichtet, „im Verhältnis ihrer Kapitalbeteiligung am Stammkapital Bilanzverluste durch Zuschüsse abzudecken, wenn die Liquiditätsslage dies erfordert“.

Die Gesellschaft rechnet nach Eröffnung von München II mit einem Rückgang der Rentabilität, da die jährliche Kostenbelastung überproportional steigen werde. Das kann zu erheblichen Fehlbeträgen führen.

3.2

Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, daß der Bundesminister im Konsortialvertrag eine Verlustübernahmeverpflichtung und damit das Risiko einer unbegrenzten Haftung und dauerhafter Haushaltsbelastungen in betragsmäßig unbestimmter Höhe eingegangen ist. Dies widerspricht der Zielsetzung des § 65 Abs. 1 Nr. 2 BHO, wonach bei einer Beteiligung an privatrechtlichen Unternehmen die Einzahlungsverpflichtung des Bundes auf einen bestimmten Betrag begrenzt werden soll.

Die Verlustrückstellungspflicht ihrer Gesellschafter ermöglicht der Gesellschaft ein Geschäftsgebaren, das konkurrierenden Flughafenbetreibern verwehrt ist. Das kann Forderungen der Konkurrenten gegen ihre Gesellschafter der öffentlichen Hand auslösen.

Die Ausgleichsklausel würde zu weiteren Haushaltsbelastungen des Bundes führen, wenn — wie seitens der Gesellschaft erwogen wird — die zweite Ausbaustufe voll über den Kapitalmarkt finanziert werden sollte. Soweit die daraus entstehenden Zins- und Tilgungsbelastungen von der Gesellschaft nicht getragen werden können, wäre der zu erwartende jährliche Fehlbetrag nach den derzeitigen Regelungen im Rahmen des Verlustrückstellungs ausschließlicher von den Gesellschaftern aufzubringen.

Der Bundesrechnungshof hält daher eine Änderung der Konsortialvereinbarung für angezeigt. Er hat vorgeschlagen, zumindest darauf hinzuwirken, daß eine Nachschußpflicht zur Verlustabdeckung jeweils im Bedarfsfalle nur durch besonderen Beschluß der Gesellschafter begründet werden kann.

3.3

Der Bundesminister hat zugesagt, er werde mit den übrigen Gesellschaftern über eine Änderung des Konsortialvertrages verhandeln. Er werde vorschlagen, Verlustausgleichspflichten künftig von einem Gesellschafterbeschuß abhängig zu machen.

Der Bundesminister sollte seine Absicht unverzüglich verwirklichen.

4 Unternehmerische Eigenverantwortung der Flughafen München GmbH

4.1

Nach dem Konsortialvertrag soll zwischen der Finanzierung mit Eigenmitteln und Gesellschafterdarlehen einerseits sowie mit Fremdmitteln (Kapitalmarktfiananzierung) andererseits ein „ausgewogenes Verhältnis“ bestehen.

Die Gesellschafter kamen im Jahre 1987 überein, das „ausgewogene Verhältnis“ nicht mehr in einer festen Relation, sondern nach der „Selbstfinanzierungskraft“ der Gesellschaft auszurichten. Man wurde sich im übrigen einig, daß die im jetzigen Langfristplan enthaltene Verschuldung die Obergrenze dessen sei, was die Gesellschaft ohne künftige Liquiditätszuschüsse durch die Gesellschafter verkraften könne.

4.2

Gegen eine betragsmäßige Begrenzung des Finanzierungsbeitrags ohne gleichzeitige Begrenzung des Investitionsvolumens hat der Bundesrechnungshof grundsätzliche Bedenken. Die Finanzierung steigender Ausgaben wird fast ausschließlich auf die öffentlichen Anteilseigner und damit auf die öffentlichen Haushalte verlagert. Die Gesellschaft ist nicht mehr an den finanziellen Konsequenzen unternehmerischer Entscheidungen über Erweiterungs- und Änderungsinvestitionen beteiligt. Ihr Eigeninteresse an Kostenbegrenzungen nimmt ab. Das birgt die Gefahr, daß Projekterweiterungen großzügiger geplant werden, als wenn die Gesellschaft selbst in der Finanzierungsverantwortung stünde.

Der Bundesrechnungshof hat den Bundesminister aufgefordert darauf hinzuwirken, daß die Gesellschaft wieder in größerem Umfang in die Finanzierungs- und Kostenverantwortung eingebunden wird.

4.3

Der Bundesminister hält es demgegenüber nicht für sinnvoll, von der Gesellschaft „unrealistisch hohe“ Eigenfinanzierungsbeiträge zu erwarten, die ihr nur über eine noch umfangreichere Fremdkapitalaufnahme möglich wären.

Würden die Anforderungen höher gesetzt und wäre die Gesellschaft nicht in der Lage, „einen entsprechend höheren cash-flow zu erwirtschaften“, müßten doch wieder die Gesellschafter Kapital zuführen.

Im übrigen sei eine dauerhafte Limitierung der Leistungen der Gesellschaft nicht beabsichtigt gewesen. Nach Vorliegen der neuen Planungsrechnung werde auch die Finanzierungsvereinbarung erneut überprüft. Der Bundesminister werde dabei darauf achten, daß kein Zweifel an der Finanzierungs- und Kostenverantwortung der Gesellschaft bestehe.

4.4

Die Darlegung des Bundesministers ist zu allgemein gehalten, um die Bedenken auszuräumen. Der Bundesrechnungshof vermißt insbesondere eine Auseinandersetzung mit seinem Hinweis auf die Gefahr einer zu großzügigen Planung. Die Absprache wird daher nicht lediglich „fortgeschrieben“ werden können, sondern grundlegend dahingehend zu ändern sein, daß die Geschäftsführung der Gesellschaft die finanziellen Konsequenzen einer Abweichung von der Bau- und Investitionsplanung bei jedem einzelnen Vorhaben kaufmännisch vertreten muß.

5 Sonderfinanzierungsbeitrag der Stadt München

5.1

Nach Inbetriebnahme von München II soll das rd. 373 ha große Gelände in München-Riem, das die Stadt im Jahre 1958 vom Bund zu einem Preis von 3,95 Mio. DM erworben hatte, neu genutzt werden.

Im Konsortialvertrag vom 29. Juni 1972 hat sich die Stadt verpflichtet, bei Auflassung oder bei anderweitiger wirtschaftlicher Verwertung des Flughafens München-Riem 30 v. H. des erzielten Erlöses oder eines anderweitigen Entgeltes für München II ohne Zweckbindung zur Verfügung zu stellen.

Während Bund und Land — von einer Verwertungsfläche, wie im Konsortialvertrag vorgesehen, von mindestens 66 ⅔ v. H. der Gesamtfläche ausgehend — bereits im Jahre 1987 den Sonderfinanzierungsbeitrag auf 600 bis 800 Mio. DM schätzten, bot die Stadt im Jahre 1988 132,4 Mio. DM an. In diesem Zusammenhang erklärte die Stadt, sie werde einen erheblich größeren Teil der Gesamtfläche als im Konsortialvertrag vorgesehen als Gemeinbedarfs-, Sondernutzungs- und Landwirtschaftsfläche ausweisen. Dies führt nach Berechnungen der Gesellschaft zu einer Verminderung des in die Verwertungsfläche einge-

henden Anteils auf 43 v. H. statt der im Konsortialvertrag vorgesehenen mindestens 66 ⅔ v. H.

5.2

Die von der Stadt vorgenommene Flächenzuordnung widerspricht dem Konsortialvertrag. Sie sollte nicht hingenommen werden. Im übrigen macht die große Diskrepanz der Vorstellungen über Fläche und Preis deutlich, daß alsbald eine Klärung herbeizuführen ist.

Der Bundesrechnungshof hat dem Bundesminister empfohlen, nunmehr mit Nachdruck, gegebenenfalls unter Einleitung des im Konsortialvertrag vorgesehenen Schiedsgerichtsverfahrens, gegenüber der Stadt auf eine Berechnung des Betrages auf der Grundlage des Konsortialvertrages zu drängen.

5.3

Der Bundesminister teilt die Auffassung des Bundesrechnungshofes, das Schiedsgericht sei anzurufen, falls es zu keiner für den Bund akzeptablen Einigung kommt. Er weist jedoch darauf hin, daß die Zahlungsverpflichtung der Stadt noch nicht fällig sei.

5.4

Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes geht es nicht nur um die Fälligkeit eines Anspruchs, sondern um Grundlagen von Finanzierungsentscheidungen überhaupt. Der Bundesminister sollte auf Planungsentscheidungen zur Verwendung und Verwertung des Geländes drängen, wie es auch schon seine Auffassung in früheren Verhandlungen war.

6 Aktualisierung der Finanzplanung des Bundes

6.1

Entgegen der letzten aktualisierten Kostenschätzung nach dem Stand vom Juni 1989 von 8,5 Mrd. DM (Nr. 1.2) berechnet der Bundesminister den Finanzbedarf des Bundes auch derzeit noch anhand der Schätzung der Gesellschaft aus dem Jahre 1986. Bei den damals geschätzten Gesamtkosten von 6,9 Mrd. DM war ein Finanzierungsbedarf von 2,25 Mrd. DM verblieben, wovon auf den Bund als Zahlungsverpflichtung 585 Mio. DM entfielen. Der geltende Finanzplan des Bundes 1989 bis 1993 geht immer noch von diesem überholten und zu geringen Ansatz aus; er sieht auf dieser Grundlage für die Jahre 1990 bis 1993 unter Berücksichtigung der bisher geleisteten Zahlungen Ausgaben von 377 Mio. DM vor. Die Erhöhung der Ausgaben auf rd. 8,5 Mrd. DM führt dazu, daß gegenwärtig eine Deckungslücke von über 400 Mio. DM im Finanzplan besteht.

Ein Sonderfinanzierungsbeitrag der Stadt (Nr. 5) ist in dieser Berechnung nicht enthalten, da hierüber noch keine Klarheit besteht.

6.2

Der Bundesrechnungshof hat beanstandet, daß der Bundesminister der Finanzplanung des Bundes für die erste Ausbaustufe immer noch den Planungsstand der Gesellschaft aus dem Jahre 1986 zugrunde legt. Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, daß die Finanzplanung fortgeschrieben und umgehend eine neue Planungsrechnung erstellt wird. Dabei hat er angeregt, die neue Planungsrechnung und die ihr zugrundeliegenden Annahmen vom Abschlußprüfer begutachten zu lassen.

6.3

Der Bundesminister hat dazu erklärt, er werde gemeinsam mit den anderen Gesellschaftern darauf hinwirken, daß die Gesellschaft „baldigst“ einen aktuellen und transparenten Langfristplan vorlegt, der von einem externen Gutachter überprüft werden soll. Er hat darüber hinaus zugesagt, die Auswirkungen einer

Beteiligung der künftigen Nutzer an der Investitionsfinanzierung zu prüfen. Auf dieser Grundlage werde der Bund die Finanzplanung fortschreiben.

6.4

Der Bundesrechnungshof weist darauf hin, daß bei der Aktualisierung der Kostenschätzung die inzwischen spürbar angestiegenen Baupreise und das hohe Zinsniveau zu beachten sind.

Auf der Grundlage der Fortschreibung der Finanzplanung wird es nicht genügen, dem Haushaltsgesetzgeber — wie bisher geschehen — im jährlichen Haushaltsplan lediglich den Bedarf des jeweils nächsten Haushaltsjahres zum Zwecke der Beratung und Beschlußfassung offenzulegen. Im Interesse einer sachgerechten und umfassenden Unterrichtung des Parlaments sollte darüber hinaus in den Erläuterungen zu den entsprechenden Ausgabetiteln des Haushaltsplans die finanzielle Abwicklung so dargestellt werden, wie es bei Ausgaben für eine sich auf mehrere Jahre erstreckende Maßnahme in der Bundeshaushaltsordnung vorgesehen ist (vgl. § 17 Abs. 2 BHO in Verbindung mit Nr. 3.6.4 der Haushaltstechnischen Richtlinien des Bundes).

Schlußbemerkung

Der Bundesrechnungshof erwartet, daß der Bundesminister alsbald eine Entscheidung über eine Mitfinanzierung des weiteren Ausbaus durch den Bund herbeiführt.

Der Bundesminister sollte im übrigen den Vorschlägen des Bundesrechnungshofes zur Begrenzung der Verlustausgleichspflicht des Bundes, zur Wiederher-

stellung der unternehmerischen Eigenverantwortung der Gesellschaft und zum Sonderfinanzierungsbeitrag der Stadt München alsbald entsprechen sowie die Finanzplanung des Bundes unverzüglich aktualisieren.

Der Bericht ist vom Großen Senat des Bundesrechnungshofes beschlossen worden.

Frankfurt am Main, 20. Juni 1990

Bundesrechnungshof

Dr. Zavelberg

