

Änderungsantrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Gila Altmann (Aurich), Kristin Heyne und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1995

— Drucksachen 13/50 Anlage, 13/414, 13/512, 13/527, 13/528, 13/966, 13/529 —

hier: Einzelplan 12

Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Im Kapitel 12 10 – Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) – werden

- im Titel 822 12 „Erwerb privatfinanzierter Bundesautobahnabschnitte“ die Verpflichtungsermächtigungen für die Haushaltsjahre 1998 bis 2016 in Höhe von 3 663 105 TDM,
- im Titel 822 22 „Erwerb privatfinanzierter Bundesstraßenabschnitte“ die Verpflichtungsermächtigungen für die Haushaltsjahre 1999 bis 2015 in Höhe von 1 068 015 TDM

gestrichen.

Die durch die Streichung der Verpflichtungsermächtigungen eingesparten 4 700 000 TDM sind zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes, zur besseren Finanzausstattung der Länder und Kommunen im Vollzug der SPNV-Regionalisierung und zur Realisierung von Alternativlösungen umzuschichten. Alternativlösungen ergeben sich durch Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel, den ökologisch und sozial verträglichen Ausbau bestehender Schienenstrecken und durch den verstärkten Einsatz von Neigezügen auf maßvoll ausgebauten Strecken anstelle kostspieliger ICE-Neubautrassen.

Bonn, den 22. März 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Gila Altmann (Aurich)

Kristin Heyne

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

1. Schon der Begriff „Privatfinanzierung“ ist irreführend. In Wahrheit handelt es sich um eine Vorfinanzierung der umstrittenen Großprojekte durch private Investoren und Bankenkonsortien, die nach Fertigstellung der Bauten ihre Investitionsmittel einschließlich Zinsen und Gewinnmarge wieder vom Staatshaushalt zurückholen. Umfassende Kosten-Nutzen-Rechnungen für die private Vorfinanzierung einerseits und für die herkömmliche Haushaltsfinanzierung andererseits wurden bisher nicht vorgelegt. Auch die Gegenüberstellung der im Haushalt 1995 ausgewiesenen Verpflichtungsermächtigungen mit den „Gesamtkosten bei einer Haushaltsfinanzierung“ des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Februar 1995 ist nicht zulässig, da sie von einer Zeitersparnis von einem halben bis einem Jahr ausgeht (siehe Nummer 4), die nicht mit dem Finanzierungsmodus, sondern mit dem Planungs- und Baumodus zusammenhängt. So wird zwar der Anschein einer privaten Baufinanzierung erweckt, tatsächlich wachsen aber die Gesamtkosten je nach Baumaßnahme um bis zu 80 %. Schließlich müssen von den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern neben den Grunderwerbs-, Planungs- und Baukosten auch noch die erhöhten Zinssätze für die privaten Geldgeber sowie deren Gewinne mitfinanziert werden.
2. Es ist davon auszugehen, daß die private Vorfinanzierung von Bundesfernstraßen deutlich mehr Finanzmittel erfordert, als wenn der Bund das jeweilige Bauvorhaben direkt finanzieren würde. Eine „konventionelle“ Haushaltsfinanzierung als unaufschiebbar eingestuft Projekte wäre nach Artikel 115 des Grundgesetzes durch zusätzliche Kreditaufnahme zulässig. Dies hat auch der Bundesrechnungshof bestätigt. Insoweit ist das Argument des „Zeitkaufens“ durch private Vorfinanzierung nicht stichhaltig.
3. Bei den bisher angegangenen acht Bundesfernstraßen-Modellprojekten zeigt sich im Vergleich der noch im Dezember 1993 genannten Baukosten mit den im Haushalt 1995 eingestellten Kosten eine Kostensteigerung von über 100 % (siehe Tabelle auf der folgenden Seite). Das bedeutet, daß eine indirekte Verschuldung des Bundes auf dem Umweg über die privaten Vorinvestoren in erheblich höherem Umfang Platz greifen würde als bisher geplant. Bei einzelnen Projekten, z. B. bei der vierten Elbtunnelröhre, sind durch die private Umwegfinanzierung Mehrkosten in Höhe von etwa 80 % der Gesamtkosten entstanden.

Projektbezeichnung		Baukosten Stand Ende 1993 (in Mio. DM)	Ausgaben für Bau und Finanzierung Stand 1995 (in Mio. DM)	Differenz (in Mio. DM)
A 7	4. Elbtunnelröhre	474,0	1 791,9	+ 1 317,9
A 8	Perl/Borg-Merzig	130,1	294,2	+ 164,1
A 60	Bitburg-Wittlich (Eifel)	467,8	644,7	+ 176,9
A 81	Engelberg-Tunnel	637,0	1 231,9	+ 594,9
A 93	Hof-Mitterteich	519,3	305,1	– 214,2
B 2 n	Ortsumfahrung Farchant	178,9	464,1	+ 285,2
B 31	Ortsumfahrung Freiburg-Ost	211,1	553,1	+ 342,0
B 254	Ortsumfahrung Schwalmthal	23,5	50,8	+ 27,3
Insgesamt		2 641,7	5 335,8	+ 2 694,1

4. Dem oft gebrauchten Argument, der Kostennachteil durch die private Vorfinanzierung würde durch die Vorteile eines schnelleren Bauvollzugs kompensiert, wurde vom Bundesrechnungshof, aber auch vom Obersten Bayerischen Rechnungshof entgegengehalten, daß auch eine direkte Finanzierung über eine erhöhte, unmittelbare Kreditaufnahme des Bundes den gleichen Effekt des „Zeitkaufens“ hätte, in der Gesamtbilanz aber günstiger ausfallen würde. Auch die wirtschaftlich günstigere Vergabe an den beim Konzessionsmodell vorgesehenen „Generalunternehmer“ wäre bei normaler Haushaltsfinanzierung prinzipiell möglich.
5. Die private Vorfinanzierung von Verkehrsprojekten ist nichts anderes als ein Straßenkauf auf Raten nach dem Grundsatz: „Heute bauen, morgen bezahlen.“ Ratenkauf ist zumindest in diesem Fall die teuerste Lösung, da davon ausgegangen werden muß, daß die Finanzmittel der Verpflichtungsermächtigung nach Fertigstellung der Projekte dann doch über Kredite beschafft werden müssen (Doppelkreditierung mit potenziertem Zinseffekt).
6. Angesichts der offensichtlichen Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans von 1992 würde eine private Vorfinanzierung von Verkehrsprojekten nur verschleiern, daß diese Verkehrsplanungen maßlos überzogen und im Grunde derzeit nicht finanzierbar sind. Anstatt daraus die ehrliche Konsequenz zu ziehen und einzugestehen, daß wir uns diese Projekte weder ökologisch noch finanziell leisten können, werden diese Schulden in Form von Verpflichtungsermächtigungen kommenden Generationen aufgebürdet.
7. Sowohl der Oberste Bayerische Rechnungshof als auch der Bundesrechnungshof haben nach den ersten begonnenen Pilotprojekten, bei der A 8 im Saarland bzw. bei zwei bayerischen Staatsstraßen, eine unverantwortliche Abweichung vom Haushaltsgrundsatz der Wirtschaftlichkeit staatlichen Han-

delns beanstandet (Verstoß gegen das Haushaltsgrundsätze-gesetz).

8. Auf dem Weg über die Ausweisung von Verpflichtungs-ermächtigungen wird der verkehrspolitische Handlungsspiel-raum künftiger Parlamente im investiven Bereich unverant-wortlich eingeschränkt: Weil die Kreditkosten den Verkehrs-haushalt (Kapitel 12 10) direkt belasten würden, anstatt über den Einzelplan 32 abgewickelt zu werden, wird das Investi-tionsvolumen des Verkehrshaushaltes in den 15 Jahren der Schuldentilgung um die Höhe dieser Kreditkosten reduziert. Das bedeutet, daß der vermeintliche volkswirtschaftliche Effekt des angeblich früher möglichen Baus der Projekte durch die Minderung des Investitionsvolumens während der 15 Tilgungsjahre mehr als kompensiert wird, da eine Er-höhung des Plafonds des Verkehrshaushaltes nicht vorge-sehen ist.
9. Straßenkauf „auf Raten“ verstößt gegen den Haushaltsgrund-satz der Periodenbindung: Künftige Generationen und Parla-mente müßten noch in über 20 Jahren die heute eingegange-nen Verpflichtungsermächtigungen abzahlen.
10. Die bisherigen Modelle verstoßen gegen den Verfassungs-grundsatz der Haushaltsklarheit und -wahrheit, da die einge-gangenen Kauf- und Finanzierungsverpflichtungen nicht in der staatlichen Schuldenbilanz auftauchen, sondern sich über den Schatten- und Nebenhaushalt „Privatfinanzierung“ ordentlicher Rechnungslegung entziehen.