

Änderungsantrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Roland Claus, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/700, 18/702, 18/1012, 18/1023, 18/1024, 18/1025 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2014
(Haushaltsgesetz 2014)**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Kapitel 12 09 Titel 823 12 -721 Erwerbsanteile im Rahmen von ÖPP-Projekten sowie Erwerb privat vorfinanzierter unbeweglicher Sachen (Bundesautobahnen, A-Modell) werden in den Erläuterungen die lfd. Nr. 7 bis 13 gestrichen.

Die Ausgaben für die lfd. Nr. 1 bis 6 werden gesperrt. Die Aufhebung bedarf der Zustimmung des Haushaltsausschusses nach einer eingehenden Prüfung, ob noch zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten unter Berücksichtigung aller möglichen Risiken eines ÖPP-Projektes aus den geschlossenen Verträgen ausgestiegen werden kann.

Berlin, den 23. Juni 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Es werden keine neuen Projekte als Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) mehr durchgeführt. Der Deutsche Bundestag folgt damit der Empfehlung des Bundesrechnungshofes (BRH) in dessen „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Abs. 2 BHO über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau“ vom 4. Juni 2014, nach der die Bundesregierung „auf haushaltsfinanzierte ÖPP-Projekte im Straßenbau in der derzeitigen Ausgestaltung – unabhängig vom Vergütungsmodell – verzichten“ sollte. Der BRH weist nach, dass diese sog. A-Modelle gegenüber der Haushaltsfinanzierung nicht nur nicht wirtschaftlicher sind, sondern im Gegenteil fünf der ersten sechs Projekte im Vergleich zur konventionellen Beschaffungsvariante insgesamt 1,9 Mrd. Euro teurer sind. Hauptursache dafür ist der Zinsnachteil der Privaten, die um bis zu 4 Prozent der öffentlichen Hand liegen. Auf Grund der engen Vorgaben der Planfeststellungsbeschlüsse sowie der technischen Vorschriften seien durch ÖPP Kostenvorteile und technische Innovationen kaum zu erwarten.

Die grundsätzliche Kritik des BRH bleibt trotz der Umstellung bei den weiteren Projekten von einem verkehrsmengenabhängigen Modell – das nach Ansicht des BRH gar nicht mehr angewandt werden sollte – zu einem Verfügbarkeitsmodell bestehen. Die als Begründung für ÖPP angeführte begrenzte Personal- und Finanzausstattung der öffentlichen Hand dürfe „nicht dazu führen, dass Baumaßnahmen bevorzugt im Wege von ÖPP-Projekten realisiert werden“. Die Realisierung aus einer Hand – einziger echter Vorteil von ÖPP-Projekten – sei auch bei konventioneller Realisierung möglich. Auch seien bessere Qualitätswerte bei ÖPP-Projekten nicht belegbar, vielmehr wurden die vorgegebenen Qualitätswerte nicht durchgehend eingehalten.

Fehlreize wie die Nichtberücksichtigung dieser Projekte bei der Schuldenbremse des Bundes, indem die Ausgaben für diese Projekte erst in Folgejahren durch Mindereinnahmen bei der LKW-Maut haushaltswirksam werden, sowie die nur hälftige Anrechnung auf die jeweilige Länderquote müssen abgestellt werden.

Darüber hinaus würden allein durch das zusätzliche neue Projekt mit der lfd. Nr. 13 die langfristigen Verpflichtungen für den Bund um weitere 900 Mio. Euro von bislang bereits 10,5 Mrd. Euro auf 11,4 Mrd. Euro steigen, wodurch der zukünftige Spielraum des Haushaltsgesetzgebers unverhältnismäßig eingeengt wird.