

## ***Die perfide Strategie der Bundesregierung in Bezug auf die Verquickung des Länderfinanzausgleichs mit der Privatisierungsstrategie bei Bundesfernstraßen und Schulsanierung muss verhindert werden!***

Am 16.2.2017 hat der Bundestag in nur 90 Minuten in 1.Lesung ein Gesetzespaket beraten und an die Ausschüsse überwiesen, mit dem das Grundgesetz und eine Reihe anderer Gesetze geändert werden sollen.

Anlass war zwar die Neuregelung des Länderfinanzausgleichs; der Bundesregierung ist es jedoch gelungen, damit zwei andere – damit in keinem ursächlichen Zusammenhang stehende - Vorhaben zu verknüpfen: nämlich eine grundgesetzlich abgesicherte Zentralisierung und Privatisierungsmöglichkeit von Bundesfernstraßen und kommunalen Schulsanierungen.

### **Massive Eingriffe in staatliche Hoheits- und Gestaltungsbereiche**

Obwohl mit dem Gesetzespaket massive Eingriffe in staatliche Hoheits- und Gestaltungsbereiche von Bund, Ländern und Kommunen möglich gemacht werden würden und privaten Banken und Versicherungen hohe Gewinnspannen über ÖPP-Finanzinstrumente eröffnet werden sollen, erfährt die Öffentlichkeit so gut wie nichts darüber. Eine öffentliche transparente Diskussion über derart weitgehende Eingriffe findet nicht statt.

Die beteiligten Ressorts (Wirtschafts-, Finanz- und Verkehrsministerium) und die 16 Regierungschefinnen und -chefs der Länder scheuen das Licht der Öffentlichkeit und bügeln die kritischen Stimmen der Fachleute aus Gewerkschaften, Linkspartei und Grünen per Mehrheitsbeschluss einfach ab.

**Im Schweinsgalopp und unter weitgehendem Ausschluss der Öffentlichkeit** sollen massive Weichenstellungen in Bezug auf die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, die demokratischen Einflussmöglichkeiten und die Umverteilung von Steuer- und Mautgeldern zu Banken und Versicherungen über ÖPP-Modelle und „Infrastrukturgesellschaften“ erfolgen.

Weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit tagte seit Sommer 2014 die vom damaligen Wirtschaftsminister Gabriel einberufene sogen. „Fratzscher-Kommission“ mit Spitzenvertretern der deutschen Wirtschaft unter Leitung des Chefs des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Prof. Fratzscher, die im April 2015 einen „10-Punkte-Plan“ sowie ihren Abschlussbericht vorstellte.

Ein Jahr lang wurde mit den Ministerpräsidenten ohne parlamentarische Beratung verhandelt. Die Ministerpräsidenten fassten ihren Beschluss am 14.10.2016, die Einigung mit der Bundesregierung erfolgte am 8.12.2016, der Gesetzentwurf der Bundesregierung am 14.12.2016.

**Das gesamte Gesetzespaket sollte ursprünglich bis zum 24.März 2017 möglichst geräuschlos über die Bühne gehen. Inzwischen ist der Mai 2017 ins Auge gefasst**

### **Es gibt gewerkschaftliche Alternativen**

Während attac, campact und andere Initiativen noch mit den Freihandelsabkommen beschäftigt sind, geht vor allem die Antiprivatisierungs-Initiative GiB (Gemeingut in BürgerInnenhand) dagegen vor, dass mit der Änderung des Länderfinanzausgleichs gleichzeitig neue ÖPP-Finanzmodelle im großen Stil vorbereitet und grundgesetzlich abgesichert werden. (Bei GiB gibt es ein ausgezeichnetes Info) Auch die in der Fratzscher-Kommission vertretenen Gewerkschaften und der DGB haben ein ablehnendes (Minderheiten)Votum abgegeben und Gegenvorschläge gemacht. (siehe Anlage)

Die geplanten Gesetzesänderungen würden zudem die Chance verbauen, die Finanzierung der jahrzehntelang vernachlässigten staatlichen Infrastruktur auf eine Basis zu stellen, von der die von der Null-Zins-Politik betroffenen Sparer über staatliche Anleihen direkt profitieren könnten, ohne dass Banken und Versicherungen den Rahm abschöpfen und die Projekte verteuern.

Zu den von Finanzlobby und unterstützenden Ministerien geplanten und aus der Staatsverwaltung ausgegliederten Infrastrukturgesellschaften gibt es Alternativen.

Deshalb muss die unsinnige Verknüpfung des Länderfinanzausgleichs mit anderen Vorhaben wie der rechtlichen Absicherung von ÖPP-Modellen gestoppt werden. Hier sind vor allem die Länderregierungen, die Länderparlamente und die Kommunen zum Einspruch gefordert!

## **Warum ist der Bundeszuschuss für die kommunale Schulsanierung ein ‚Trojanisches Pferd‘?**

Mit einem Bundeszuschuss für die bundesweite Sanierung von Schulen in Höhe von 3,5 Mrd. € für dreieinhalb Jahre (30.6.2017 bis 31.12.2020) lockt das Bundesfinanzministerium die Kommunen in die ÖPP-Falle. (Zum Vergleich

Die Linke hat am 16.2.2017 im Bundestag bei der 1. Lesung erklärt, dass sie die Unterstützungsmöglichkeit des Bundes für die Sanierung von Schulen ausdrücklich begrüßt (Abgeordnete Bartsch und Claus), weil dadurch wenigstens ein wenig das ‚Kooperationsverbot‘ im Grundgesetz aufgelockert würde.

Das ist zwar nachzuvollziehen, wenn auch durch solche Zuschüsse das Grundproblem der mangelnden Finanzausstattung der Kommunen nicht gelöst wird. Das Problem (und der dahinter eingefädelt Schachzug) aber ist das Begleitgesetz, das sogen. ‚Artikelgesetz‘ und dort der Artikel 7, mit dem das **„Kommunalinvestitionsförderungsgesetz“** geändert werden soll.

Dort soll nämlich mit dem folgenden § 13 Absatz 2 (s.a. im Anhang) ÖPP als Finanzierungsvariante ermöglicht werden:

**„Förderfähig sind auch Investitionsvorhaben, bei denen sich die öffentliche Verwaltung zur Erledigung der von ihr wahrzunehmenden Aufgaben über den Lebenszyklus des Vorhabens eines Privaten im Rahmen einer vertraglichen Zusammenarbeit bedient. Dabei kann sie dem privaten Vertragspartner für den investiven Kostenanteil des Vorhabens eine einmalige Vorabfinanzierung gewähren. Fördermittel für derartige Vorabfinanzierungs-ÖPP können bis zum 31. Dezember 2021 beantragt werden, wenn bis zum 31. Dezember 2022 die Abnahme und Abrechnung des Investitionsvorhabens erfolgt.“**

Dieses Artikelgesetz als Begleitgesetz benötigt keine 2/3-Mehrheit im Bundestag, ist allerdings im Bundesrat zustimmungspflichtig.

**Alle kritischen Kräfte sollten also nicht vergessen, zu betonen und darauf hinzuwirken, dass dieser Absatz im o.g. Gesetz eindeutig abgelehnt wird und dass darauf auch bei der Debatte um Artikel 104c des Grundgesetzes schon einschränkend hingewiesen wird.**

Denn die Lobby der Banken war schon in der Fratzscher-Kommission aktiv, die ja die Privatisierungsstrategie mit den Bundesfernstraßen ausgearbeitet hat.

Das ‚Beratungs‘-Unternehmen *„Partnerschaften Deutschland - ÖPP Deutschland AG“* wurde ab Januar 2017 in *„PD - Der Inhouse-Berater der öffentlichen Hand-GmbH“* umbenannt, einerseits weil ÖPP mittlerweile ein negatives Image bekommen hat, andererseits, um kommunale Ausschreibungen zu vermeiden.

Dazu gingen die Mehrheits-Anteile der Banken und anderer Privater an der ehemaligen *„PD - ÖPP Deutschland AG“* inzwischen vollständig in die öffentliche Hand über und die AG wurde in eine GmbH umgewandelt. Aber das geschäftsführende (auf ÖPP ausgerichtete) Personal der GmbH ist dasselbe geblieben, im Aufsichtsrat sind weiterhin auch Private vertreten und an der Ausrichtung auf ÖPP hat sich bisher erkennbar nicht viel geändert, wie der nachfolgende Kasten zeigt - außer dass ÖPP damit noch einfacher werden soll.

Dies wird dadurch erreicht, dass Länder und Kommunen über den Erwerb von Anteilen an der GmbH ein Ausschreibungsverfahren vermeiden können.

PD - Berater der öffentlichen Hand GmbH unterstützt und berät bundesweit öffentliche Auftraggeber bei der Bewertung, Konzeption und Durchführung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften. Das Unternehmen wurde im November 2008 unter der Federführung des Bundesministeriums der Finanzen sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gegründet. Mehr Informationen und Referenzen unter [www.pd-g.de/referenzen](http://www.pd-g.de/referenzen). (Quelle: Homepage der GmbH 2017)

## **Können die 3,5 Mrd. € Bundeszuschuss für dreieinhalb Jahre (30.6.2017 – 31.12.2020) die Unterfinanzierung der kommunalen Finanzen bei der Schulsanierung tatsächlich beheben?**

Wenn man sich die 3,5 Mrd. € (für dreieinhalb Jahre!) ansieht, die das Bundesfinanzministerium für die Sanierung von Schulen bereits in seinen Nachtragshaushalt für 2016 eingestellt hat (aber noch im-

mer verzögert), so lässt sich unschwer erkennen, dass damit das Problem der Unterfinanzierung des Schulwesens nicht gelöst werden kann.

Wenn man den vom aktuellen KfW-Kommunalpanel angegebenen kommunalen Investitionsstau im Bildungsbereich mit rund 34 Mrd. € nicht ohnehin als absolute Untergrenze ansehen will, dann würde mit dem Bundeszuschuss von 1 Mrd. € pro Jahr gerade einmal 3% des Bedarfs befriedigt.

(Die Stadt Frankfurt beziffert den Investitionsbedarf in Bezug auf seine 150 Schulen allein auf 1 Mrd. € - wobei hier auch notwendige Neubauten enthalten sind.)

Von der 1 Mrd. € Bundeszuschuss pro Jahr würden auf Hessen 94 Mio. € für seine rund 2.000 Schulen entfallen.

Dass damit die Probleme auch nicht ansatzweise gelöst werden, liegt auf der Hand. Von daher kann man den Aussagen von **Tobias Kaphegyi in der neuen Broschüre der GEW vom Januar 2017 („Bildungsfinanzierung. Weiter denken: Wachstum, Inklusion und Demokratie.“)** nur zustimmen:

„Die bildungsrelevanten Ebenen Land und Kommune sind heute strukturell unterfinanziert. Die steuerreformbedingten Ausfälle für die nordrhein-westfälischen Kommunen und das Land Nordrhein-Westfalen finden sich beispielsweise aufgearbeitet bei Eicker-Wolf/Truger (2015, S. 33, Abbildung 38).

Die Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik zeigt anhand der mittelfristigen Finanzplanungen der Bundesländer bis 2017 auf, dass diese ohne einen Ausgleich der Steuerausfälle der letzten Jahre die geplanten Bildungsausgaben nicht stabilisieren können (Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik 2014, S. 245 ff.).

Da die Bundesländer kaum eigene Steuern erhöhen können, sind sie auf die Bundespolitik angewiesen. Durch die Verabschiedung von Schuldenbremsen und die „Politik der schwarzen Null“ in Bund und Ländern ist jedoch vor allem der Schuldenabbau die größte Finanzierungskonkurrenz gegenüber den Bildungsausgaben. Das ist kurzfristig, weil beispielsweise die vor den neoliberalen Finanzreformen weithin anerkannte „goldene Regel“ der Finanzwissenschaft vernachlässigt wird. Diese lautet, dass Zukunftsinvestitionen (z.B. Schulbau, Kitainfrastruktur etc.) in Höhe der Nettoinvestitionsquote auch über Verschuldung finanziert werden können.“

### **„Die drohende zweite Welle der ÖPP**

Durch die nach wie vor geleerten Kassen (siehe oben) herrscht immer noch deren Diktat vor, was neoliberal-ideologisch argumentierende Politikberater\_innen immer noch einflussreich macht. Im Falle der inzwischen allgemein anerkannten Investitionslücke plädieren sie nun wieder für eine zunehmende Privatisierung vor allem auch im Bildungsbereich über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP). Dies geschieht sowohl in der nationalen (siehe Expertenkommission 2015) als auch in der europäischen Debatte (kritisch zum Juncker-Plan: Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik 2016, S. 78 f.), obwohl Rechnungshöfe schon lange vor der Ineffizienz von ÖPP warnen (z.B. Bundesrechnungshof 2009) und Voraussagen von Kritiker\_innen wie dem Publizisten Werner Rügemer (Rügemer 2008, S. 103 ff. zum Schulbau in Offenbach, vgl. mit Wallmann 2015, S. 25) zur zunehmenden Verschuldung von Kommunen über ÖPP aus den 1990er und 2000er Jahren eingetroffen sind. Am Thema ÖPP kann man zeigen, dass die neoliberale Ideologie sich selbst immunisiert und durch die staatlichen Ausnahmefälle und Krisen, die sie selbst produziert, sich immer wieder auch selbst als Lösung zurück ins Spiel bringt: „Einige Mitglieder betonen, dass der erhebliche Rückstau bei Investitionen in die Erhaltung und den Ausbau öffentlicher Infrastruktur deutlich zeige, dass der Staat alleine dieser Herausforderung nicht gerecht werden könne [...]. Ziel der Politik müsse es sein, die in Deutschland überwiegend emotional geführte Debatte zu ÖPP zu versachlichen und deutlich mehr Infrastrukturprojekte ÖPP-fähig auszuschreiben“ (Expertenkommission 2015, S. 3).“

**Herbert Storn für den GEW Bezirksverband Frankfurt am Main, 21.2.2017**

## **Anlagen im Wortlaut**

Deutscher Bundestag Drucksache 18/11165

18. Wahlperiode 14.02.2017

### **Antrag**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Roland Claus, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Klaus Ernst, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

<b>Dieser Antrag wurde an die Ausschüsse überwiesen</b>
---

### **Autobahnprivatisierungen im Grundgesetz ausschließen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf zur Neufassung des Artikel 90 Grundgesetz enthält zwar die Regelung, dass Bundesautobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs sowie eine etwaige Gesellschaft für deren Betrieb im Bundeseigentum verbleiben müssen. Die Formulierung bietet jedoch keinen Schutz vor Privatisierungen. Im Gegenteil: Erstens kann die Autobahngesellschaft als juristische Person des privaten Rechts nach dem Vorbild der Bahn AG geführt werden. Das verhindert einen demokratischen Einfluss auf die Geschäftspolitik der „Autobahn AG“. Zweitens erhält die „Autobahn AG“ die Möglichkeit Teilaufgaben an Firmen in privaten Eigentum zu übertragen. Der Bundesrechnungshof hat dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags diesbezüglich bereits seine Bedenken mitgeteilt (vgl. Spiegel-Online, „Rechnungshof warnt vor Privatisierung durch die Hintertür“, 18.1.2017, 16:46 Uhr). Besonders problematisch ist, dass durch den Entwurf der Bundesregierung zukünftig Autobahnen funktional über „Öffentlich-Private-Partnerschaften“ für Teilnetze (Netz-ÖPPs) leichter privatisiert werden können. Derartige Netz-ÖPPs existieren bereits in Frankreich, wo Autofahrerinnen und Autofahrer bei der Nutzung von Autobahnen zur Zahlung von Mautgebühren gezwungen werden, um Umsatzrenditen für die davon profitierenden privaten Unternehmen in Höhe von 20 % bis 24 % zu finanzieren. Eine Gebührenerhebung für die Nutzung von Autobahnen würde sich bei Haushalten mit geringerem Einkommen besonders negativ auswirken, ist daher verteilungspolitisch abzulehnen und muss auch für die Zukunft konsequent ausgeschlossen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Entwurf zur Neufassung des Artikel 90 Grundgesetz vorzulegen, der sicherstellt, dass Bundesautobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs umfassend vor Privatisierungen geschützt werden. Ausgeschlossen werden müssen darin neben einer zivilrechtlichen Übertragung des Eigentums an den Bundesfernstraßen und an einer etwaigen Bundesautobahngesellschaft insbesondere Privatisierungen in Form von mittelbaren Beteiligungen an der Gesellschaft, in Form von unwirtschaftliche Formen der Fremdkapitalaufnahme sowie funktionale Privatisierungen nach dem ÖPP-Ansatz.

Berlin, den 14. Februar 2017

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

### **Begründung**

Die bisherigen Erfahrungen mit verschiedenen Formen der Privatisierung vormals staatlicher Aufgaben aus dem Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge haben gezeigt, dass die entsprechenden Aufgaben durch die Privaten weder besser noch kostengünstiger, teilweise sogar teurer, ausgeführt werden. Neben funktionalen Privatisierungen, wie im Fall der Bahn AG gilt dies insbesondere auch für die sogenannte öffentlich-privaten Partnerschaften, bei denen den Privaten eine bestimmte Rendite vertraglich garantiert wird, während die wirtschaftlichen Risiken einseitig zu Lasten der öffentlichen Hand gehen. Diese Privatisierungen sind für die öffentliche Hand und folglich für die Menschen im Land

nicht nur wirtschaftlich nachteilig, sondern sie gehen auch mit einem Verlust an politischer Steuerungsfähigkeit und damit demokratischer Kontrolle einher, wie dies am Beispiel der Bahn AG zu beobachten ist.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

**Deutscher Bundestag Drucksache 18/6547**  
**18. Wahlperiode 03.11.2015**

<b>Dieser Antrag wurde bei Stimmenthaltung der Grünen ab- gelehnt</b>
---

#### **Antrag**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Klaus Ernst, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**  
**Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung beabsichtigt, mit einem „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes“ (Bundestagsdrucksache 18/6487) der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) weitere Aufgaben und Zuständigkeiten zu übertragen. Im Zentrum steht dabei, dass die VIFG neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut zukünftig auch die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen verwalten und verteilen soll.

Der Bundesrat hat dazu die Befürchtung geäußert, „dass damit ein erster Schritt zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und damit einhergehend die Abschaffung der Auftragsverwaltung durch die Länder für die Bundesfernstraßen vollzogen werden könnte“. Er hat allen strukturellen Veränderungen, welche die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft vorbereiten, eine klare Absage erteilt (vgl. Bundesratsdrucksache 413/15 (Beschluss)).

Zuvor bereits haben die Länder eine „Kommission Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ (sog. Bodewig-II-Kommission) eingesetzt. Diese Kommission soll bis zum Frühjahr 2016 aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Auftragsverwaltung bewerten (vgl. „Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zur Umfrage vom 13. Juli 2015“). Ein Zwischenbericht der Kommission liegt bereits vor, zu dem die Länder auf der Verkehrsministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 (TOP 6.1) einen zielführenden Beschluss zur Optimierung der Auftragsverwaltung gefasst haben.

Die Bundesregierung macht nun aber – auch nach Ansicht vieler Fachverbände – den zweiten Schritt vor dem ersten. Statt, wie die Länder, eine gründliche Problemanalyse vorzunehmen, hat sich der Bund auf die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft neu festgelegt. Die ressortübergreifenden Planungen dienen dem Ziel, privates Kapital für den Straßenbau zu mobilisieren und institutionellen Kapitalanlegern sichere Anlagemöglichkeiten mit höheren Renditen zu verschaffen, als sie in der derzeitigen Niedrigzinsphase üblich sind. Die Planungen für eine Bundesfernstraßengesellschaft reihen sich damit in die geplante Privatisierungswelle ein, die mit der so genannten Fratzscher-Kommission im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, vorbereitet wurde.

Darüber hinaus scheint die Umgehung der Schuldenbremse eine Motivation für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft zu sein. Effizienzvorteile für die Bereitstellung von Straßenverkehrsinfrastruktur, die nicht auch durch Reformen der Auftragsverwaltung und der Bundesverkehrswegeplanung erzielt werden könnten, sind jedoch nicht erkennbar.

Eine Zentralisierung der in Länderzuständigkeit erbrachten Leistungen in einer Bundesfernstraßengesellschaft ist vielmehr mit erheblichen politischen Widerständen und administrativen Umsetzungsproblemen verbunden. Dies würde die Leistungsfähigkeit im Bereich Planung und Bau von Bundesfernstraßen über Jahre verringern.

Die „Reform“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat gezeigt, dass eine Bündelung von Kompetenzen gegen den Willen der Länder und Beschäftigten nicht erfolgreich sein kann.

Die Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft führt voraussichtlich zur Zerschlagung der Straßenbauverwaltungen der Länder mit ihren 30.000 Beschäftigten. Dadurch wären insbesondere im Bereich des Straßenunterhaltungsdienstes Arbeitsplätze bzw. durch Ausgliederungen tarifliche Sicherheiten und eine effiziente Bewirtschaftung der Landesstraßen gefährdet. Es ist fraglich, ob der volkswirtschaftliche Nutzen der geplanten Bundesfernstraßengesellschaft überwiegt im Vergleich zu der bestehenden Leistungserbringung aus einer Hand für alle überregionalen Straßen durch die Länder. Ein wirtschaftlicher Vorteil einer Bundesfernstraßengesellschaft ist schon deshalb nicht zu erwarten, weil die geplante Inanspruchnahme privaten Kapitals mit erheblichen Zinsnachteilen gegenüber der öffentlichen Finanzierung verbunden ist. Darauf hat der Bundesrechnungshof im Zusammenhang mit Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) bereits mehrfach hingewiesen. Mit ÖPP verbunden sind erfahrungsgemäß oft höhere Kosten und schlechtere Leistungen. Zu befürchten ist zudem, dass dann nicht mehr verkehrspolitische Aspekte, sondern Renditeerwartungen für Investitionsentscheidungen maßgeblich sind. Dadurch würde auch der Einfluss des Bundestages als Haushaltsgesetzgeber erheblich eingeschränkt.

Von Effizienzvorteilen gegenüber den bestehenden Straßenbauverwaltungen ist durch die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft nicht auszugehen, auch deshalb ist deren Gründung widersinnig. Alternativ ist angesichts des drängenden Sanierungsrückstandes des gesamten Straßennetzes die Auftragsverwaltung dringend unter Beteiligung der Länder und der fachkundigen Beschäftigten zu reformieren.

Diese Reform müsste vor allem auch bei der Bundesregierung selber ansetzen, die ihrer Aufsicht bislang nicht gerecht wird. Eine effektive Steuerung des Bundes im Sinne einer prioritären Umsetzung von Straßenprojekten ließe sich dabei durch einfach- oder untergesetzlich umzusetzende Maßnahmen sicherstellen, beispielsweise durch frühzeitige Finanzierungszusagen des Bundes (wie bei Investitionen in die Bundesschienenwege), durch mehrjährige Finanzierungspläne für Einzelprojekte oder durch die Erhöhung des Bundesanteils an den Planungskosten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. alle Aktivitäten zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft, welche mit der Bewirtschaftung des Bundesfernstraßennetzes oder Teilen des Netzes beauftragt wird, sofort einzustellen;
2. nach Vorliegen des Endberichts der von den Bundesländern ins Leben gerufenen Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ noch in dieser Legislaturperiode gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße zu erarbeiten und umzusetzen.

Berlin, den 3. November 2015

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

## **Zusammenstellung von relevanten Gesetzesteilen zur kommunalen Bildungsinfrastruktur**

### **Aus der Begründung des Gesetzentwurfs zur GG-Änderung (*Hervorhebungen H.S.*)**

Vor dem Hintergrund des bundesweit erheblichen Sanierungsbedarfs im Bereich der Bildungsinfrastruktur, der insbesondere für finanzschwache Kommunen eine besondere Herausforderung bedeutet, sieht der Beschluss der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern vom 14. Oktober 2016 vor, **die Mitfinanzierungskompetenzen des Bundes im Bereich der kommunalen Bildungsinfrastruktur finanzschwacher Kommunen zu erweitern.** Nach Artikel 104b setzt die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes für Investitionen der Länder und Gemeinden voraus, dass eine Gesetzgebungsbefugnis des Bundes vorliegt. Finanzhilfen für Investitionen im Bildungssektor sind angesichts der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder daher ohne Bezug zu einer anderweitigen Gesetzgebungsbefugnis des Bundes, wie z. B. im Bereich der energetischen Sanierung, nicht möglich. **Daher wird in Artikel 104c ein Sonderatbestand in das Grundgesetz aufgenommen, um es dem Bund zu ermöglichen, die auch aus gesamtstaatlicher Sicht dringend notwendige Sanierung und Modernisierung der schulischen Gebäudeinfrastruktur in finanzschwachen Kommunen gezielt mit Bundesmitteln zu unterstützen.**

### **Zu Nummer 3 (Artikel 104b)**

Die Ergänzung in Absatz 2 Satz 2 und 3 **eröffnet dem Bund die Möglichkeit, über die bei der Gewährung von Finanzhilfen vorgesehene Festlegung der Investitionsbereiche und der Arten der zu fördernden Investitionen hinaus auch die Grundzüge der Ausgestaltung der Länderprogramme zur Verwendung der Finanzhilfen festzulegen.**

Mit der Ergänzung soll **dem Bund ein verbessertes Steuerungsrecht eingeräumt** werden, um einen effektiven und effizienten Einsatz der Bundesmittel zur Erreichung der mit der Finanzhilfe angestrebten Förderziele zu gewährleisten. In Absatz 3 erhält der Bund die Möglichkeit, Einzelheiten der Unterrichtung im Einvernehmen mit den betroffenen Ländern zu vereinbaren. Die Vereinbarung betrifft die Modalitäten des Informationszugangs und ermöglicht zum Beispiel die Verständigung über die Vorlage von Akten oder über eine Erhebung bei mit der Bewirtschaftung der Mittel beauftragten Stellen. Die Entscheidung über den Unterrichtungsgegenstand obliegt dabei allein dem Bund (vgl. BVerfGE 127, 165 [199]).

### **Zu Nummer 4 (Artikel 104c)**

**Die Regelung schafft eine Ermächtigung des Bundes zur Gewährung von Finanzhilfen für gesamtstaatlich bedeutsame Investitionen finanzschwacher Gemeinden (Gemeindeverbände) im Bereich der Bildungsinfrastruktur.**

Es handelt sich um einen Ausnahmetatbestand zu Artikel 104b GG, der die Gewährung von Finanzhilfen im Bildungssektor aufgrund der insoweit gegebenen ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz der Länder nicht zulässt. **Der Sondertatbestand soll dem bundesweit zu verzeichnenden erheblichen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf im Bereich der kommunalen Bildungsinfrastruktur Rechnung tragen.** Vor allem für die finanzschwachen Kommunen stellt diese Aufgabe eine besondere Herausforderung dar. Die Sanierung und Modernisierung der Bildungsinfrastruktur ist ein wesentlicher Faktor, um die Zukunftsfähigkeit des Staates zu gewährleisten.

Damit ist sie auch gesamtstaatlich von besonderer Bedeutung.

**Die Finanzhilfen werden den Ländern gewährt, die die Bundesmittel zur Mitfinanzierung der förderfähigen**

**Investitionen ihrer finanzschwachen Kommunen weiterreichen. Die Kriterien für die Bestimmung der förderberechtigten finanzschwachen Kommunen werden durch Bundesgesetz oder in den abzuschließenden Verwaltungsvereinbarungen festgelegt.**

Im Übrigen gelten die Vorgaben des Artikels 104b Absatz 2 und 3 GG.

### **Aus der Stellungnahme des Bundesrats zu Autobahn-Infrastrukturgesellschaft**

4. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (Artikel 90 Absatz 2 Satz 3 und 4 GG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist Artikel 90 Absatz 2 Satz 3 und 4 wie folgt zu fassen:

"Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Privater an der Gesellschaft ist ausgeschlossen.

Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf."

Begründung:

Die Änderung ist erforderlich, weil Gesellschaftsanteile als schuldrechtliche Vermögensrechte kein Eigentum im sachenrechtlichen Sinne darstellen. Es bleibt beim Ausschluss von Beteiligungen Privater. Die Zustimmungsbedürftigkeit in Satz 4 ist erforderlich, um die Mitbestimmung der Länder bei der Ausgestaltung der Gesellschaft zu gewährleisten.

*Sogenanntes „Artikelgesetz“, also einfaches Gesetz, keine Grundgesetz-änderung, aber im Bundesrat zustimmungspflichtig*

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Maßstäbengesetzes

Artikel 2 Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

Artikel 3 Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes nach Artikel 104a

Abs. 4 des Grundgesetzes an die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein für Seehäfen

Artikel 4 Änderung des Stabilitätsratsgesetzes

Artikel 5 Sanierungshilfengesetz

Artikel 6 Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“

Artikel 7 Änderung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes

Artikel 8 Änderung des Finanzverwaltungsgesetzes

Artikel 9 Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen

Artikel 10 Änderung des Haushaltsgrundsätzegesetzes

Artikel 11 Änderung der Bundeshaushaltsordnung

Artikel 12 Änderung des Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetzes

Artikel 13 Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen

Artikel 14 Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes

Artikel 15 Gesetz zu Überleitungsregelungen zum Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen und zum Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes sowie steuerliche Vorschriften

Artikel 16 Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes

Artikel 17 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Artikel 18 Änderung des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs

Artikel 19 Änderung des Straßenbaufinanzierungsgesetzes

Artikel 20 Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes

Artikel 21 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Artikel 22 Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes

Artikel 23 Änderung des Unterhaltvorschussgesetzes

Artikel 24 Bekanntmachungserlaubnis

Artikel 25 Inkrafttreten

## **Artikel 6**

### **Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“**

Das Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“ vom 24. Juni 2015 (BGBl. I S. 974), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung



des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze vom 21. November 2016 (BGBl. I S. 2613) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4 Finanzierung des Sondervermögens

**Der Bund stellt dem Sondervermögen einen Betrag in Höhe von insgesamt 7 Milliarden Euro zur Verfügung.“**

2. Nach § 5 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 1 wird der Wirtschaftsplan für das Jahr 2017 als Anlage zum Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften veröffentlicht.“

*Hervorhebungen H.S.*

## **Artikel 7**

### **Änderung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes**

Das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz vom 24. Juni 2015 (BGBl. I S. 974, 975), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze vom 21. November 2016 (BGBl. I S. 2613) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 1 wird folgende Überschrift vorangestellt:

„Kapitel 1

Finanzhilfen zur Stärkung der Investitionstätigkeit finanzschwacher Kommunen nach Artikel 104b Grundgesetz“.

2. § 7 Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die zuständigen obersten Landesbehörden übersenden dem Bundesministerium der Finanzen halbjährlich jeweils zum 1. April und zum 1. Oktober eines Jahres Übersichten über die zweckentsprechende Verwendung der Bundesmittel der abgeschlossenen Maßnahmen.“

3. Folgendes Kapitel 2 wird angefügt:

„Kapitel 2

Finanzhilfen zur Verbesserung der Schulinfrastruktur finanzschwacher Kommunen nach Artikel 104c Grundgesetz

## **§ 10**

### **Förderziel und Fördervolumen**

Zur Verbesserung der Schulinfrastruktur allgemeinbildender Schulen und berufsbildender Schulen unterstützt der Bund die Länder bei der Stärkung der Investitionstätigkeit finanzschwacher Gemeinden und Gemeindeverbände. **Hierzu gewährt er aus dem Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“ den Ländern Finanzhilfen für Investitionen finanzschwacher Gemeinden und Gemeindeverbände nach Artikel 104c des Grundgesetzes in Höhe von insgesamt 3,5 Milliarden Euro.**

## **§ 11**

### **Verteilung**

(1) Der in § 10 Satz 2 festgelegte Betrag wird **nach folgenden Prozentsätzen auf die Länder aufgeteilt:**

Baden-Württemberg 7,1783

Bayern 8,3728

Berlin 4,0114

Brandenburg 2,9248

Bremen 1,2123

Hamburg 1,7550

**Hessen 9,4279**

Mecklenburg-Vorpommern 2,1494

Niedersachsen 8,2512

Nordrhein-Westfalen 32,0172  
Rheinland-Pfalz 7,3313  
Saarland 2,0572  
Sachsen 5,0831  
Sachsen-Anhalt 3,3266  
Schleswig-Holstein 2,8496  
Thüringen 2,0519.

(2) Die Flächenländer legen entsprechend den landesspezifischen Gegebenheiten die Auswahl der finanzschwachen Gemeinden und Gemeindeverbände, die Stadtstaaten dementsprechend die Auswahl der förderfähigen Gebiete, fest. Hierbei sind in der Verwaltungsvereinbarung nach § 16 zu vereinbarende Vorgaben für die Festlegung sachgerechter Kriterien einzuhalten.

## **§ 12**

### **Förderbereich und Fördervoraussetzungen**

(1) Die Finanzhilfen werden trägerneutral für Maßnahmen zur Verbesserung der Schulinfrastruktur allgemeinbildender und berufsbildender Schulen gewährt.

(2) **Förderfähig sind Investitionen für die Sanierung, den Umbau und die Erweiterung von Schulgebäuden einschließlich damit im Zusammenhang stehender Investitionen in die der jeweiligen Schule zugeordneten Einrichtungen zur Betreuung von Schülerinnen und Schülern; dabei sind auch die für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderliche Ausstattung sowie notwendige ergänzende Infrastrukturmaßnahmen einschließlich solcher zur Gewährleistung der digitalen Anforderungen an Schulgebäude förderfähig.**

(3) Förderfähig sind nur Investitionsmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von mindestens 40 000 Euro.

(4) Die Förderung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung. Hierbei sind in der Verwaltungsvereinbarung nach § 16 zu vereinbarende Grundzüge für die Ausgestaltung der Länderprogramme zu beachten. Die Prüfung und Genehmigung der Investitionsmaßnahmen obliegt der zuständigen Behörde/Bewilligungsstelle des jeweiligen Landes.

(5) Investive Begleit- und Folgemaßnahmen werden nur gefördert, wenn sie in Zusammenhang mit den Maßnahmen nach Absatz 2 stehen.

## **§ 13**

### **Förderzeitraum**

(1) **Investitionen können gefördert werden, wenn sie nach dem 30. Juni 2017 begonnen werden. Vor dem 1. Juli 2017 begonnene, aber noch nicht abgeschlossene Investitionen können gefördert werden, wenn gegenüber dem Bund erklärt wird, dass es sich um selbstständige Abschnitte eines laufenden Vorhabens handelt. Im Jahr 2021 können Finanzhilfen nur für Investitionsvorhaben oder selbstständige Abschnitte von Investitionsvorhaben eingesetzt werden, die bis zum 31. Dezember 2020 vollständig abgenommen wurden und die im Jahr 2021 vollständig abgerechnet werden.**

(2) **Förderfähig sind auch Investitionsvorhaben, bei denen sich die öffentliche Verwaltung zur Erledigung der von ihr wahrzunehmenden Aufgaben über den Lebenszyklus des Vorhabens eines Privaten im Rahmen einer vertraglichen Zusammenarbeit be-**

**dient. Dabei kann sie dem privaten Vertragspartner für den investiven Kostenanteil des Vorhabens eine einmalige Vorabfinanzierung gewähren. Fördermittel für derartige Vorabfinanzierungs-ÖPP können bis zum 31. Dezember 2021 beantragt werden, wenn bis zum 31. Dezember 2022 die Abnahme und Abrechnung des Investitionsvorhabens erfolgt.**

## **§ 14**

### **Förderquote, Bewirtschaftung und Prüfung der Mittelverwendung**

§ 4 Absatz 1 und 3, § 6 Absatz 1 und 2 sowie § 7 gelten auch für Finanzhilfen gemäß § 10 Satz 2.

## **§ 15**

### **Rückforderung**

(1) Die Länder zahlen die Finanzhilfen zurück, wenn geförderte einzelne Maßnahmen nicht die Voraussetzungen der § 4 Absatz 1 und 2, § 6 Absatz 1 und 2, § 11 Absatz 2 und § 12 erfüllen. Zurückgeforderte Mittel werden von dem jeweiligen Land an den Bund zurückgezahlt und können vorbehaltlich des Absatzes 2 Satz 1 dem Land erneut zur Verfügung gestellt werden.

(2) Nach dem 31. Dezember 2021 dürfen Bundesmittel nicht mehr zur Auszahlung angeordnet werden, bei Investitionsvorhaben nach § 5 Absatz 2 nicht mehr nach dem 31. Dezember 2022. Der Rückforderungsanspruch nach Absatz 1 bleibt unberührt.

(3) Nach Absatz 1 zurückzuzahlende Mittel sind zu verzinsen. Werden Mittel entgegen § 6 Absatz 2 Satz 2 und 3 zu früh angewiesen, so sind für die Zeit der Auszahlung bis zur zweckentsprechenden Verwendung Zinsen zu zahlen.

(4) Bestehen tatsächliche Anhaltspunkte, die eine Rückforderung von Bundesmitteln möglich erscheinen lassen, haben das Bundesministerium der Finanzen sowie der Bundesrechnungshof ein Recht auf einzelfallbezogene Informationsbeschaffung einschließlich örtlicher Erhebungsbefugnisse.

## **§ 16**

### **Verwaltungsvereinbarung**

Die Einzelheiten des Verfahrens zur Durchführung des Kapitels 2 dieses Gesetzes werden durch Verwaltungsvereinbarung geregelt. Die Inanspruchnahme der Finanzhilfen ist an das Inkrafttreten der Verwaltungsvereinbarung gebunden.“

Zusammenstellung H.S. 20.2.2017