

Antrag

der Abgeordneten Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Hartmut Schauerte, Christian Freiherr von Stetten, Dirk Fischer (Hamburg), Dagmar Wöhrl, Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, Ernst-Reinhard Beck (Reutlingen), Veronika Bellmann, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Helge Braun, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Ingrid Fischbach, Dr. Michael Fuchs, Georg Girisch, Peter Götz, Markus Grübel, Gerda Hasselfeldt, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Steffen Kampeter, Volker Kauder, Gerlinde Kaupa, Norbert Königshofen, Thomas Kossendey, Gunther Krichbaum, Dr. Günter Krings, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Hildegard Müller, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Dr. Heinz Riesenhuber, Peter Rzepka, Anita Schäfer (Saalstadt), Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Andrea Voßhoff, Gerhard Wächter, Werner Wittlich und der Fraktion der CDU/CSU

Wachstumsstrategie für Deutschland: Public-Private Partnership weiterentwickeln und nunmehr realisieren – Infrastruktur optimieren, Investitionsstau auflösen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Aufgabenverteilung zwischen Staat, Wirtschaft und Bürgern optimieren

Das künftige Wachstum des Standorts Deutschland hängt in hohem Maß davon ab, inwieweit es gelingt, einen schlanken, effizienten Staat zu schaffen, die Staatsquote zurückzuführen und die Aufgabenteilung zwischen Staat, Wirtschaft und Bürgern zu optimieren.

Es gilt, staatliches Handeln zunehmend auf Kernaufgaben zu konzentrieren und der Erledigung von Aufgaben durch Private einen höheren Stellenwert einzuräumen als bisher.

Die Effizienz privater Leistungserbringung ist vielfach – in qualitativer und ökonomischer Hinsicht – unbestritten. Auch gibt es in Deutschland bereits gute Beispiele für erfolgreiche Privatisierungen, wie zum Beispiel die von Deutscher Telekom AG und Lufthansa AG.

Effizienzgewinne durch strategische Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und privaten Leistungserbringern erzielen

Nicht immer können Aufgaben vollständig privaten Leistungserbringern überlassen werden. In diesen Fällen können aber Effizienzgewinne durch strategische Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und Privaten erzielt werden, eine Kooperationsform, die durch den Begriff Public-Private Partnership (PPP) bzw. öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) bezeichnet wird.

Dabei legt die öffentliche Hand Art, Umfang und Standard der gewünschten Leistung fest, die private Unternehmer alleine oder in Kooperation mit der öffentlichen Hand erbringen sollen, und tritt als Nachfrager auf dem Markt auf. Der Staat ist also nicht länger Investor und Produzent von Gütern und Dienstleistungen, sondern Konsument. Er kauft die von privaten Partnern bereitgestellten Infrastruktur- und Dienstleistungen. Da die privaten Unternehmen im Wettbewerb um die Leistungserbringung stehen, lassen sich die marktwirtschaftlichen Effizienzvorteile der Leistungsstellung nutzen. Der Staat kann so die benötigten Güter im Regelfall schneller, kostengünstiger und in besserer Qualität für den Bürger bereitstellen.

Die Grundidee von PPP ist es zwar, privates Kapital und Know-how für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zu nutzen. Doch PPP bedeutet mehr als die private Finanzierung bzw. Vorfinanzierung öffentlicher Investitionen. Der Ansatz von PPP-Konzepten ist ganzheitlich: Ziel ist es, durch die Integration des gesamten Lebenszyklus eines Projektes – Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb und Verwertung – in eine Public-Private Partnership die Gesamtkosten zu optimieren und Effizienzgewinne zu erzielen.

Während PPP sich in vielen europäischen Staaten als schnelles, effektives und finanziell vorteilhaftes Instrument zur Bewältigung öffentlicher Aufgaben bewährt hat, haben die Partnerschaften zwischen öffentlicher Hand und Privaten in Deutschland noch nicht diese Bedeutung erreicht.

Dabei gibt es für PPP ein breites Einsatzspektrum. Neben den klassischen Investitionsbereichen Verkehrsinfrastruktur und öffentlicher Hochbau werden zunehmend auch andere Bereiche, wie beispielsweise Kultur, Forschung, Bildung, Soziales, Verteidigung, Ver- und Entsorgungswirtschaft für öffentlich-private Partnerschaften interessant.

PPP ist kein Patentrezept zur Beseitigung des Haushaltsnotstands

Die Misere der öffentlichen Haushalte in Deutschland erhöht den Druck, PPP entschlossen voranzubringen und die Einspar- und Qualitätsverbesserungspotenziale so schnell und umfassend wie möglich zu nutzen.

Public-Private Partnership kann allerdings nicht das Patentrezept zur Beseitigung der Haushalts- und Infrastrukturmisere darstellen.

So sind Public-Private-Partnership-Projekte nur dann Maastricht-neutral, wenn der private Partner neben dem Baurisiko auch das Ausfall- oder das Nachfrageisiko eines Projektes trägt (s. Eurostat-Entscheidung vom 11. Februar 2004). In allen anderen Fällen werden die Investitionsausgabe und die daraus erwachsenden Verpflichtungen dem staatlichen Sektor zugerechnet und erhöhen so die staatliche Kreditaufnahme. In dem Maß aber, in dem durch Public-Private Partnerships der öffentlichen Hand zukünftige Zahlungsverpflichtungen erwachsen würden, würden sie die Handlungsmöglichkeiten künftiger Haushaltsgesetzgeber einengen und müssten letztlich von zukünftigen Generationen getragen werden.

Dies gilt es zu berücksichtigen, damit das Instrument richtig und sinnvoll eingesetzt und der Effizienzvorteil genutzt werden kann, den eine auf lange Sicht angelegte strategische Partnerschaft zweifellos in der Gesamtschau erwarten lässt.

Der Infrastrukturmisere und den Defiziten im öffentlichen Hochbau mit PPP entgegenwirken

Besonders große Defizite, die den Standort Deutschland schon jetzt nachhaltig beeinträchtigen, bestehen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und öffentlicher Hochbau. Hier macht sich auch der finanzielle Engpass bereits standort-

schädigend bemerkbar. Deshalb ist es in diesen Bereichen besonders dringend geboten, das Instrument Public-Private Partnership als mögliche Alternative zu berücksichtigen und zeitnah Schlüsselfragen zu klären, die der Anwendung bisher im Wege stehen.

Bund, Länder und Gemeinden stecken in allen Bereichen der Infrastruktur in einem riesigen Investitionsstau. Ausbau und Instandhaltung von Verkehrswegen halten nicht Schritt mit den Anforderungen, die ein verschärfter internationaler Wettbewerb an den Standort Deutschland stellt. Auch die Errichtung und Sanierung von öffentlichen Hochbauten stehen zunehmend hinter den Erfordernissen zurück, die sich aus der Aufrechterhaltung notwendiger Ausstattungsstandards und der Bereitstellung geeigneter Bauten an den richtigen Standorten ergeben.

Deutschland hat aufgrund seiner zentralen Lage im erweiterten Europa die besten Voraussetzungen, sich durch eine optimierte Infrastruktur wieder zum attraktiven und begehrten Wirtschaftsstandort zu entwickeln. Diese Chancen werden derzeit nicht genutzt, im Gegenteil: Der Investitionsanteil der öffentlichen Haushalte wird immer weiter zurückgefahren. So plant allein der Bund für die Jahre 2004 bis 2008 die Absenkung der Verkehrsinvestitionen um 7,7 Mrd. Euro unter das Niveau der bisherigen Finanzplanung.

- Die von der Bundesregierung eingesetzte Pällmann-Kommission sprach aber schon im Jahr 2000 von einer Instandhaltungskrise für Straße, Schiene und Wasserstraßen und forderte zusätzliche Investitionen in die Bundesverkehrswege von 3,8 Mrd. Euro jährlich.
- Vom Deutschen Institut für Urbanistik wurde für das laufende Jahrzehnt ein kommunaler Baubedarf von 488 Mrd. Euro ermittelt. Bis 2010 wären allein zur Sanierung maroder Schulgebäude bzw. für entsprechende Ersatzbauten 60 Mrd. Euro erforderlich.

Das immense Missverhältnis zwischen Investitionsausgaben der öffentlichen Haushalte und Investitionsbedarf führt zu substantiellen Schäden an der Infrastruktur sowie unverkennbaren Kapazitätsengpässen und bedingt in doppelter Weise eine wirtschaftliche Abwärtsspirale: Zum einen wird Deutschland als Unternehmensstandort immer weniger gefragt, da die Qualität der Infrastruktur ein entscheidendes Kriterium für die Standortwahl ist. Zum anderen fehlt es an Aufträgen für die deutsche Wirtschaft.

Investitionsstau bei gleichzeitigem Auftragsmangel ist ein Problem, das sich lösen lässt, wenn PPP als ein Weg weiterentwickelt wird, der eine wachsende Verschuldung öffentlicher Haushalte vermeidet.

Vorhandene Möglichkeiten nutzen – Managementgesellschaft kann PPP-Modelle beim Verkehrswegebau voranbringen

Soll Deutschland im internationalen Standortvergleich nicht dauerhaft zurückfallen, so müssen bei der Finanzierung von Infrastruktur die Möglichkeiten für öffentlich-private Partnerschaften bei Ausbau und Erhalt der Infrastruktur sowie für den öffentlichen Hochbau dringend erweitert werden. Bereits vorhandene Möglichkeiten müssen konsequenter als bisher zugänglich gemacht und genutzt werden.

Bei der Aufarbeitung des Investitionsstaus und der Entwicklung und Umsetzung von PPP-Projekten im Verkehrsinfrastrukturbereich kann einer unabhängigen und kreditfähigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft eine wichtige Funktion zukommen.

Der von der Bundesregierung gegründete Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrsweegen (VIFG) fehlen bisher entscheidende Kompetenzen, um auch bei PPP-Projekten erfolgreich tätig wer-

den zu können. Die VIFG muss umstrukturiert werden zu einer weitgehend unabhängigen Gesellschaft, der die Einnahmen aus der Lkw-Maut stetig zur Verfügung stehen. Mittelfristig sollte dabei auch über die Zuweisung von Haushaltsmitteln für Bau-, Betrieb und Unterhalt der Verkehrswege des Bundes nachgedacht werden. Darüber hinaus darf die VIFG im Rahmen einer parlamentarischen Ermächtigung Kredite zur Finanzierung der laufenden Geschäfte aufnehmen. Ausgestattet mit diesen Kompetenzen könnte unter dem Dach der VIFG als Managementgesellschaft die Entwicklung und Betreuung neuer Betreibermodelle vorangebracht werden.

Erfahrungen im Ausland zeigen, dass im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften Infrastrukturprojekte schneller und kostengünstiger realisiert werden können. So wird in Großbritannien beim staatlichen Eigenbau von Fernstraßen bei 70 Prozent der Projekte der geplante Fertigstellungstermin nicht eingehalten; außerdem werden in 73 Prozent der Fälle die Kosten überschritten. Wurden Fernstraßenprojekte privatwirtschaftlich realisiert, kommt es nach den britischen Erfahrungen nur noch bei 24 Prozent der Fälle zu Verzögerungen und bei 22 Prozent zu Budgetüberschreitungen.

Auch in Deutschland wurden bei der Ausschreibung und Vergabe der ersten echten PPP-Schulprojekte (in Offenbach, Monheim und Frechen) Effizienzvorteile zwischen 10 und 19 Prozent gegenüber der konventionellen Realisierung beziffert.

Die Fraktion der CDU/CSU hat frühzeitig erkannt, welche Chancen das Instrument PPP bietet. Bereits in den 90er Jahren hat die damalige Bundesregierung bundesweit Projekte nach dem Konzessionsmodell (= private Vorfinanzierung) ausgeschrieben und realisiert sowie das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz auf den Weg gebracht, das Möglichkeiten für die „echte“ Privatfinanzierung eröffnet. Darauf aufbauend müssen nun die nächsten Schritte gewagt werden.

PPP als Chance auch für den Mittelstand

Die Fraktion der CDU/CSU will sicherstellen, dass auch der Mittelstand als bedeutendster Arbeitgeber in Deutschland von PPP profitieren kann.

Das hohe Innovationspotential des Mittelstandes muss so weit wie möglich in PPP-Projekte integriert werden. Unabhängig von einer Beteiligung auf der Nachunternehmerebene muss versucht werden, mittelständische Unternehmen und Handwerksbetriebe als direkte Partner an PPP-Projekten zu beteiligen.

Dazu müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Beteiligung von Mittelständlern an PPP-Projekten verbessert werden. So muss es beispielsweise möglich werden, dass Bietergemeinschaften gleichberechtigt mit Einzelunternehmen zum Wettbewerb zugelassen werden.

Zudem sollten auch kleinere Projekte, die für mittelständische Unternehmen interessant sind, auf ihre PPP-Tauglichkeit hin untersucht werden. Im Bereich der Verteidigungswirtschaft muss darauf gedrängt werden, dass neue Methoden der Auftragsvergabe wie z. B. Customer Product Management (CPM) nicht dazu führen, dass der Mittelstand benachteiligt wird.

Optimierung von Rahmenbedingungen für PPP darf nicht weiter verschleppt werden

Die Bundesregierung ist auf dem Feld von PPP bisher nicht konkret geworden.

Die neuen Gremien Lenkungsausschuss und Task Force überzeugen noch nicht. Der Task Force fehlt es noch an umfassender Koordinierungskraft. Wünschenswert wären außerdem mehr dezentrale Task-Force-Stellen, die den Kommunen zur Seite stehen.

Nicht eingehalten hat die Bundesregierung das bereits im Dezember 1999 im Vertrag mit der Wirtschaft gegebene Versprechen, mehr Möglichkeiten für PPP im Verteidigungsbereich zu schaffen.

Die erforderliche Verbesserung wichtiger Rahmenbedingungen für PPP-Projekte wird verschleppt: Die Handlungsempfehlungen an die Bundesregierung durch ein von ihr selbst in Auftrag gegebenes Gutachten liegen seit Juni 2003 vor. Aus dem Beschluss des Deutschen Bundestages vom 1. April 2004 über die Prüfung dieser Handlungsempfehlungen, insbesondere zur Änderung rechtlicher Rahmenbedingungen, hat die Regierung noch keine gesetzgeberischen Konsequenzen gezogen.

Die Versuche der Bundesregierung mit PPP in der Praxis waren wenig erfolgreich: Die bereits voll durchgeplante Transrapidstrecke Hamburg–Berlin wurde von ihr nicht in öffentlich-privater Partnerschaft auf die Spur gebracht, sondern gestoppt. Die Umsetzung des bereits 2001 angekündigten Ausbauprogramms für die Bundesautobahnen, das Projekte nach dem Betreibermodell für den mehrstreifigen Autobahnausbau (A-Modelle) vorsieht, ist nur langsam vorangekommen. Die Realisierung der F-Projekte stagniert und wird teilweise sogar zurückgenommen: So wurde das Projekt Strehlasundquerung aufgehoben, die Präqualifikation für die Hochmoselquerung wurde eingestellt. Das Scheitern der streckenbezogenen Lkw-Maut im vergangenen Jahr hat die mangelnde Kompetenz der Bundesregierung auf dem Feld von PPP ganz deutlich unterstrichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bei Public-Private Partnership endlich den Schritt von der Analyse- zur Umsetzungsphase zu vollziehen und dafür zu sorgen, dass die Chancen für Public-Private Partnership in Deutschland in allen Bereichen konkret verbessert werden.

Dazu müssen

- die rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Realisierung von PPP-Projekten zeitnah überprüft und optimiert werden und bestehende Hemmnisse abgebaut werden;
- systematisch geeignete Pilotprojekte aus den verschiedenen Einsatzbereichen für PPP-Projekte ausgewählt, realisiert und evaluiert sowie die gewonnenen Erfahrungen für weitere Projekte praktisch nutzbar gemacht werden;
- die Erfahrungen aus bereits praktizierten PPP-Modellen gesammelt, dokumentiert, analysiert und veröffentlicht werden, um Wiederholungsfehler effektiv zu verhindern und die legislativen Rahmenbedingungen für zukünftige PPP-Projekte zu optimieren;
- Rahmenbedingungen geschaffen werden, die sicherstellen, dass auch der Mittelstand von PPP profitieren kann;
- geeignete gesetzliche Rahmenbedingungen entwickelt werden, durch die die parlamentarische Kontrolle der Vertragsvereinbarungen von PPP-Projekten gewährleistet wird; die Notwendigkeit dazu ergibt sich aus den schlechten Erfahrungen mit der Lkw-Maut.

Das bedeutet im Einzelnen:

1. Optimierung allgemeiner Rahmenbedingungen, dazu zählt:

- Entwicklung eines bundesweit einheitlichen Verfahrens für den Wirtschaftlichkeitsvergleich.

- Entwicklung standardisierter PPP-Vertragsstrukturen. Controlling als obligatorischer Vertragsbestandteil sowohl auf der strategischen Ebene (Gestaltung, Entscheidungen und die Folgen) als auch auf der operativen Ebene (Betrieb). Vertragliche Vereinbarung verbindlicher Regelungen im Hinblick auf einen Ausstieg der beteiligten Partner aus PPP-Projekten.
- Standardisierung der Ausschreibungs- und Vergabebedingungen in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden.

2. Optimierung rechtlicher Rahmenbedingungen, dazu zählt:

Investmentrecht: Privates Kapital zum Abbau des öffentlichen Investitionsstaus mobilisieren

- Prüfung der Erweiterung des Anlagekatalogs des § 67 des Investmentgesetzes um Beteiligungen an PPP-Projektgesellschaften, der Ergänzung des § 67 Abs. 1 Nr. 2 und 3 des Investmentgesetzes um die Möglichkeit zur Beimischung von Beteiligungen an PPP-Projektgesellschaften in offenen Immobilienfonds und der Einführung des Infrastrukturfonds als neuen Fondstyp für Investitionen in PPP-Projekte in einem neuen separaten Abschnitt des Investmentgesetzes.
- PPP-konforme Ausgestaltung der geplanten Gesetzgebung zur Einführung von Real-Estate-Investment-Trusts (REIT) in Deutschland. Sicherstellung, dass nach dem geplanten Besteuerungskonzept für REITs Ausschüttungen an ausländische Anteilseigner von Deutschland besteuert werden können.

Vergaberecht: Für fairen Wettbewerb

- Aufnahme des wettbewerblichen Dialogs als zusätzliche Verfahrensart in das deutsche Vergaberecht, um bei besonders komplexen Ausschreibungsprojekten die Möglichkeit des Dialogs mit potenziellen Partnern aus der Privatwirtschaft unter Beachtung des Wettbewerbsgrundsatzes ausschöpfen zu können.
- Ausgestaltung des Verhandlungsverfahrens zur vorrangigen Verfahrensart für die Ausschreibung von solchen Standard-PPP-Projekten, die mangels Voraussetzung nicht im wettbewerblichen Dialog vergeben werden können.
- Aufnahme einer Definition für Dienstleistungskonzessionen und Ausdehnung des vergaberechtlichen Primärrechtsschutzes auf die Überprüfung der Einhaltung der europarechtlichen Grundsätze der Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen.
- Lösung der so genannten Projektantenproblematik durch Aufnahme einer Regelung wonach Personen, die im Vorfeld der Ausschreibung bereits beratend tätig waren, grundsätzlich am anschließenden Vergabeverfahren teilnehmen dürfen, der Auftraggeber allerdings dafür zu sorgen hat, dass hierdurch der Wettbewerb nicht ausgeschaltet wird.
- Regelmäßige Überprüfung der materiellen Vergabevorschriften der VOL/A und VOB/A auf PPP-Hemmnisse aufgrund abgeleiteter Erfahrungen aus realisierten PPP-Projekten. Die Durchführung dieser Aufgabe durch die Fachausschüsse DVA und DVAL gewährleistet dabei eine schnelle Reaktionsmöglichkeit und bezieht die Erfahrungen von sachverständigen Vertretern der öffentlichen Hand und der anbietenden Wirtschaft gleichermaßen mit ein.

Steuerrecht: Für eine steuerrechtliche Gleichbehandlung von PPP-Modellen

- Herstellung von Klarheit in Bezug auf die steuerrechtliche Behandlung von PPP-Projekten, insbesondere auch hinsichtlich einer möglichen Anwendung der geplanten Verlustverrechnungsbeschränkung für Steuerstundungsmodelle.
- Senkung der Unternehmenssteuerbelastung auf ein international wettbewerbsfähiges Niveau einschließlich Integration der Gewerbesteuer in die Einkommen- und Körperschaftsteuer.
- Abschaffung der Mindestbesteuerung durch Aufhebung der Begrenzung des Verlustvortrags.
- Sicherstellung durch Verwaltungsanweisung, dass es bei PPP-Projekten aufgrund der langen Laufzeiten nicht zu einer steuerlichen Doppelbelastung durch Umsatz- und Grunderwerbssteuer kommt.
- Prüfung der Anwendbarkeit eines Tax-Refund-Systems als Instrument zur Beseitigung der umsatzsteuerlichen Diskriminierung von PPP-Projekten.

Haushaltsrecht und Förderrecht: Verwaltungsvollzug modernisieren

- Präzisierung der Regeln für den Wirtschaftlichkeitsvergleich in § 7 Abs. 2 BHO.
- Harmonisierung der Regeln für den Wirtschaftlichkeitsvergleich zwischen Bund und Ländern.
- Beseitigung der förderrechtlichen Benachteiligung von PPP-Projekten durch beschaffungsvariantenneutrale Ausgestaltung des Förderrechts.
- Förderung der Umsetzung der von der Innenministerkonferenz im November 2003 beschlossenen Reform des Gemeindehaushaltsrechts, damit die Einführung der Doppik in den deutschen Kommunen ermöglicht wird.

3. Optimierung von Rahmenbedingungen für PPP-Projekte speziell im Bundesfernstraßenbau

- Bessere Ausschöpfung der Potentiale des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes: Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes auf den Neu- und Ausbau, die Unterhaltung und den Betrieb von Autobahnstrecken, damit wichtige Projekte wie z. B. die Küstenautobahn A 20 schnell realisiert werden.
- Schaffung einer gemeinsamen gesetzlichen Grundlage für die PPP-Modelle (F- und A- Modelle) im Bundesfernstraßenbau.
- Herstellung von Klarheit bei den ertragssteuerlichen Rahmenbedingungen, um die Rentabilität der A-Modelle nicht zu gefährden und zu vermeiden, dass sich Fremdkapitalgeber aus der Finanzierung zurückziehen.
- Prüfung, ob die staatliche Maut nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz durch ein privatrechtliches Entgelt abgelöst werden kann oder dem privaten Investor zumindest ein Wahlrecht eingeräumt werden kann, da das deutsche Gebührenrecht als Grundlage für die Bemessung der Maut nur bedingt geeignet ist.
- Stetige Überweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut – gemäß § 11 des Autobahnmautgesetzes (AMG) zusätzlich zum Verkehrshaushalt – an eine weitgehend unabhängige Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), die nach Maßgabe des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und anhand des Bundesverkehrswegeplanes anste-

hende Baumaßnahmen durchführt und dabei auch verstärkt private Betreiber und Investoren einbinden kann. Zur Finanzierung laufender Geschäfte ist die VIFG im Rahmen einer parlamentarischen Ermächtigung zukünftig befugt, Kredite aufzunehmen.

Berlin, den 14. Juni 2005

Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Hartmut Schauerte
Christian Freiherr von Stetten
Dirk Fischer (Hamburg)
Dagmar Wöhrl
Eduard Oswald
Georg Brunnhuber
Ernst-Reinhard Beck (Reutlingen)
Veronika Bellmann
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Klaus Brähmig
Helge Braun
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Ingrid Fischbach
Dr. Michael Fuchs
Georg Girisch
Peter Götz
Markus Grübel
Gerda Hasselfeldt
Bernd Heynemann
Ernst Hinsken
Klaus Hofbauer
Steffen Kampeter
Volker Kauder
Gerlinde Kaupa
Norbert Königshofen
Thomas Kossendey
Gunther Krichbaum
Dr. Günter Krings
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Hildegard Müller
Henry Nietzsche
Günter Nooke
Dr. Heinz Riesenhuber
Peter Rzepka
Anita Schäfer (Saalstadt)
Wilhelm Josef Sebastian
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Andrea Voßhoff
Gerhard Wächter
Werner Wittlich
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion