

Antrag

des Abg. Nicolas Fink u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Staatsministeriums

Investitionen in Infrastrukturprojekte

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie die Landesregierung den Zustand der Infrastruktur des Landes bewertet und welche Schlussfolgerungen sie daraus zieht;
2. welche konkreten Sanierungsbedarfe die Landesregierung bei der Infrastruktur des Landes sieht, differenziert nach Infrastrukturprojekten;
3. auf welche betragsmäßige Größenordnung sich der Investitionsbedarf beläuft, insgesamt und differenziert nach einzelnen Infrastrukturprojekten;
4. wie die Landesregierung Pläne bewertet, Infrastrukturprojekte über langfristige Kredite zu finanzieren und wie dies in Einklang mit der Schuldenbremse im Grundgesetz sowie der Landesverfassung steht;
5. welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit eine wie in Ziffer 4 skizzierte Kreditfinanzierung von Infrastrukturprojekten aktuell, das heißt bei Beibehaltung der Schuldenbremse, möglich ist;
6. welche Gesetzesänderungen notwendig sind, um mit Hilfe von Krediten (außerhalb der Konjunkturkomponente) Infrastrukturprojekte, wie beispielsweise eine Wasserstoff-Infrastruktur des Landes, zu finanzieren.

6.8.2024

Fink, Gruber, Rivoir, Röderer, Cuny SPD

Begründung

Der Ministerpräsident hat ein kreditfinanziertes Sondervermögen für Investitionen in die Infrastruktur unter Beibehaltung der Schuldenbremse gefordert (vgl. Südkurier vom 5. August 2024 „Kretschmann will Sondervermögen“). Der Antrag soll in Erfahrung bringen, welche Maßnahmen das Land für ein solches Sondervermögen schon auf den Weg gebracht hat und welche Vorprüfungen schon erfolgt sind, um dies im Rahmen der Schuldenbremse darstellen zu können. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die anstehenden Haushaltsberatungen von Interesse, da es der letzte reguläre Haushalt einer von Ministerpräsident Kretschmann angeführten Landesregierung sein wird. Darüber hinaus soll in Erfahrung gebracht werden, welchen Sanierungsbedarf die Landesregierung bei Infrastrukturprojekten des Landes identifiziert hat und in welcher Höhe Investitionen erforderlich sind. Vor dem Hintergrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 stellt sich die Frage, wie ein vom Ministerpräsidenten gefordertes kreditfinanziertes Sondervermögen für Infrastrukturprojekte unter gleichzeitiger Beibehaltung der Schuldenbremse rechtlich in Einklang zu bringen ist.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 20. September 2024 Nr. STM11VBV-330-5/9/2 nimmt das Staatsministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration, dem Ministerium der Justiz und für Migration, dem Ministerium für Verkehr, dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie die Landesregierung den Zustand der Infrastruktur des Landes bewertet und welche Schlussfolgerungen sie daraus zieht;

Zu 1.:

Die Landesregierung beurteilt den Zustand der Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg differenziert.

Zunächst ist festzustellen, dass gemäß der Fragestellung des Antrags, der dazugehörigen Begründung und des zitierten Zeitungsartikels es insbesondere um die klassischen Bereiche der öffentlichen Infrastruktur wie etwa Energieversorgung (z. B. Netze für Wasserstofftransport und Elektroenergie), Verkehr und Telekommunikation geht. Diese fallen auch nur teilweise in die Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg.

Hinsichtlich der Krankenhausstruktur in Baden-Württemberg ist zu berichten, dass diese bereits sehr fortschrittlich aufgestellt ist. In den letzten Jahren hat Baden-Württemberg bereits starke Konzentrationen und den Abbau von Betten-Überkapazitäten vorangetrieben. Damit hat sich die Krankenhauslandschaft Baden-Württembergs durch Standortverlagerungen und -schließungen deutlich konsolidiert. Weitere Konzentrationen sind bereits im Bau oder geplant.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im Bereich der Energieversorgung ist zunächst anzumerken, dass Gas- und Stromnetze im Eigentum von Unternehmen oder Kommunen stehen. Die Landesregierung hat folglich keinen Einblick in deren betriebswirtschaftliche Daten wie z. B. Investitionsmittel für einzelne Projekte.

Der Zustand der Gas- und Stromnetze in Baden-Württemberg ermöglicht eine umfassende und sichere Bedienung der derzeitigen Nachfrage nach Strom und Gas. Die Netze sind jedoch noch nicht auf die Anforderungen einer klimaneutralen Energieversorgung ausgerichtet. Die von den Netzbetreibern dafür schon eingeleiteten Maßnahmen, z. B. die Planung der Transformation der Gasnetze (Umstellung auf den Betrieb mit Wasserstoff/Biogas und Stilllegung) und die Digitalisierung und Kapazitätserhöhung der Stromnetze zur Einbindung der erneuerbaren Energien müssen verstetigt und in den nächsten Jahren verstärkt werden.

Ein weiteres Infrastrukturvorhaben ist das landesweite Dammertüchtigungsprogramm. In Baden-Württemberg schützen rund 1 000 Kilometer landeseigene Schutzdämme Millionen Menschen und deren Eigentum vor den drohenden Gefahren durch Hochwasserereignisse. Wie jedes andere Bauwerk unterliegen auch diese einem Alterungsprozess, der ihre Betriebssicherheit mit den Jahren vermindert. Deshalb werden sie stetig saniert, um das Schutzniveau zu halten. Im Oktober 2022 wurden die Kosten für das gesamte Dammertüchtigungsprogramm fortgeschrieben. Das Gesamtprogramm enthält derzeit Kosten in Höhe von rund 1,12 Milliarden EUR für die Sanierung von rund 725 Kilometer Dämmen.

Das Integrierte Rheinprogramm (IRP) ist ein Vorhaben des Landes Baden-Württemberg, das auf ehemaligen Überflutungsflächen zwischen Basel und Mannheim die Errichtung von insgesamt 13 Hochwasserrückhalteräumen umfasst. Es geht auf eine vertragliche Vereinbarung zwischen der Republik Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland zurück. Vier Rückhalteräume konnten bereits in Betrieb genommen werden. Für die Fertigstellung und Errichtung der übrigen neun Rückhalteräume bis zum Jahre 2038 werden Kosten in Höhe von rund 1,285 Milliarden EUR veranschlagt. Die Finanzierung hierfür erfolgt seitens des Landes aus dem Aufkommen des Wasserentnahmeentgelts sowie durch Beteiligung des Bundes an 41,5 % der Kosten. Darüber hinaus erfolgt über das Nationale Hochwasserprogramm eine weitere Beteiligung des Bundes an bis zu 60 % des Landesanteils der Kosten (siehe hierzu auch Drucksache 17/1540).

Für die Verkehrsinfrastruktur ist festzuhalten, dass die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg zuletzt im Jahr 2020 für die Landesstraßen in Baden-Württemberg eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) durchgeführt hat. Laut den Ergebnissen der ZEB hat sich die Qualität der Landesstraßen in den vorangegangenen Jahren nicht wesentlich verändert. Das zeigt, dass die höheren Aufwendungen der letzten Jahre für den Erhalt das Niveau sichern konnten. Da in den kommenden Jahren vor allem Brücken und Straßen auf Grund des erhöhten Verschleißes durch hohe Verkehrsbelastungen vermehrt zur Sanierung anstehen, ist ein höherer Mittlereinsatz erforderlich, um die Substanz zu erhalten.

Zum Zustand der Ingenieurbauwerke ist festzuhalten, dass die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg für den Erhalt von rund 3 300 Brücken im Zuge der Landesstraßen sowie insgesamt 28 Landesstraßentunneln zuständig ist. Ein Großteil der vorhandenen Landesstraßenbrücken weist ein durchschnittliches Bauwerksalter von rund 50 Jahren auf. Daher ist auch die Erhaltung und Ertüchtigung der Brückenbauwerke eine anspruchsvolle Daueraufgabe. Mit Blick auf die Substanz und die Tragfähigkeit sind landesweit aktuell rund 330 Brücken im Landesstraßennetz durch einen Neubau zu ersetzen oder instandsetzungs-/ertüchtigungsbedürftig. Somit ist derzeit in Baden-Württemberg etwa für jede zehnte Brücke im Landesstraßennetz mittel- oder langfristige Erhaltungsinvestitionen einzuleiten.

Im Unterschied zu Brücken ist bei Tunneln nicht allein der bauliche Zustand maßgebend. Hier ist meist die Betriebstechnik mit einem Lebenszyklus von 15 bis 20 Jahren entscheidend. Aufgrund der erforderlichen ständigen Wartung der Betriebstechnik gibt es keine Bewertungszahlen zum Zustand. Die Erhaltung der Tunnel ist ein kontinuierlicher Prozess, der auf Grund der kürzer werdenden Lebenszyklen der Betriebstechnik immer häufiger erfolgen muss.

Die Zuständigkeit für die Eisenbahninfrastrukturen des Bundes (EdB) liegt beim Bund. Und auch bei sämtlichen nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen (NE) ist das Land Baden-Württemberg formal selbst weder Baulastträger noch Eigentümer oder Betreiber. Einzig bei der SWEG Schienenwege GmbH (SSG) als Tochterunternehmen der Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG) besteht – aber auch eine nur mittelbare – Anteilseignerschaft des Landes; Schienenbaulastträger ist hierbei aber ebenfalls nicht das Land, sondern die SSG.

Gerade die NE-Infrastrukturen sind integraler Bestandteil der Stärkung insbesondere der ländlichen Räume in Baden-Württemberg und für die Anbindung an die großen Eisenbahnmagistralen besonders wichtig. Sie dienen weiten Bevölkerungskreisen und dem Tourismus mit Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs und der regionalen Wirtschaft mit Leistungen des Schienengüterverkehrs und entlasten somit auch das Straßennetz.

Neben technischen Infrastrukturen im Bereich der Daseinsvorsorge (z. B. Energieversorgung, Verkehrsleistungen, Telekommunikation) ist auch der Auf- und Ausbau von Infrastrukturen von Hochschulen sowie sonstiger außeruniversitärer und wirtschaftsnaher Forschungseinrichtungen von großer Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Landes.

Mit über 100 staatlichen, staatlich anerkannten und privaten Hochschulen und mehr als 50 außeruniversitären und wirtschaftsnahen Forschungseinrichtungen zählt Baden-Württemberg zu den einrichtungsreichsten und forschungstärksten Regionen Europas. Grundlage für die internationale Führungsposition Baden-Württembergs in Forschung und Entwicklung ist die starke und ausdifferenzierte Forschungslandschaft, in die das Land mit Nachdruck investiert hat. Insgesamt besteht ein forschungsfreundliches und innovationsorientiertes Klima als Voraussetzung für leistungsfähige Forschung, qualifizierte Aus- und Weiterbildung sowie rasche Innovationsprozesse. Damit verfügt Baden-Württemberg über eine gute Ausgangsposition im Bereich Forschung und Entwicklung.

Landesuniversitäten sind vielfach sehr gut im nationalen und internationalen Vergleich platziert und im Rahmen der bundesweiten Exzellenzstrategie äußerst erfolgreich. Gemeinsam mit den anwendungsstarken Hochschulen des Landes bilden die Universitäten die in allen Gesellschaftsbereichen und insbesondere in der Wirtschaft dringend benötigten Fachkräfte aus. Das Land fördert im Rahmen vorhandener Mittel die herausragende Spitzenforschung an den baden-württembergischen Universitäten sowie die anwendungsorientierte Hochschulforschung auch durch Finanzierung nötiger Infrastruktur. Auch die zahlreichen ansässigen Institute bzw. Einrichtungen der Max-Planck-Gesellschaft sowie der Leibniz- und Helmholtz-Gemeinschaft werden in dieser Hinsicht durch das Land im Rahmen vorhandener Ressourcen vielfältig gefördert, zusätzlich zur regulären Bund-Länder-Finanzierung.

Zu ausgewählten Zukunftsbereichen hat das Land mit den Innovationscampus außerdem Strukturen geschaffen, die durch Synergiestärkung Potenziale von Forschungsinfrastruktur noch erweitern können.

Mit dem Innovationscampus Mobilität der Zukunft besteht ein europäisches Zentrum für die Forschung und Entwicklung in den Schwerpunkten emissionsfreie Mobilität und Software-defined Engineering/smarter Maschinenbau. Der Mobilitätswandel und die Transformation der Produktion werden so aktiv mitgestaltet.

Der Innovationscampus Health and Life Science Alliance bündelt das Potenzial und die Expertise von wissenschaftlichen Einrichtungen, Universitätskliniken und Unternehmen in der Region Rhein-Neckar, um Spitzenforschung zu betreiben und mit Unternehmen vor Ort in die Anwendung zu bringen.

Die Quantentechnologie bietet enorme Chancen in Schlüsselbereichen wie Gesundheit, Mobilität und Klimaschutz. Mit Unterstützung des Landes haben sich weltweit herausragende Unternehmen mit Hochschulen und weiteren Forschungseinrichtungen zum Innovationscampus QuantumBW zusammengeschlossen.

Mit dem Innovationscampus Cyber Valley hat das Land mit starken Partnern aus Wissenschaft und Wirtschaft der Forschung und Anwendung Künstlicher Intelligenz (KI) ein Zentrum in Baden-Württemberg gegeben. Als Leuchtturm mit weltweiter Strahl- und Anziehungskraft steht Cyber Valley für exzellente Grundlagen- und Anwendungsforschung, innovativen Transfer in die Anwendung und informierten Gesellschaftsdialog im Bereich KI.

Aktivitäten des jüngsten Innovationscampus Nachhaltigkeit sollen zu einer nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft beitragen. Dafür arbeiten die Partner aus Gesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft eng zusammen.

Im Bereich der wirtschaftsnahen Forschung werden Forschungsinfrastrukturen bei der Fraunhofer-Gesellschaft sowie beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt von Bund und Land gemeinsam finanziert. Zudem hat sich das Land an der Finanzierung der Forschungsinfrastrukturen bei den Instituten der Innovationsallianz Baden-Württemberg – InnBW beteiligt. Die Finanzierung erfolgt regelmäßig aus Eigenmitteln der Institute, Landesmitteln sowie teilweise auch aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE).

Darüber hinaus wird mit dem IPAI in Heilbronn eine wesentliche Innovationsinfrastruktur in Form eines Wertschöpfungscentrums für KI-basierte Produkte und Dienstleistungen mit internationaler Strahlkraft mit einer Landesförderung von bis zu 50 Millionen EUR in den Jahren 2021 bis 2027 aufgebaut. Auf dem rund 23 Hektar großen IPAI CAMPUS soll die gesamte Wertschöpfungskette abgebildet werden – von der Qualifizierung über die Forschung und Entwicklung bis hin zur Kommerzialisierung. Am Initialstandort Wohlgelegen bietet IPAI bereits vor Inbetriebnahme des IPAI CAMPUS in den IPAI SPACES insbesondere ein Besucherzentrum, Reallaborflächen, Coworking Spaces und Eventflächen.

Mit der Neuausrichtung in Folge des Strukturwandels und um die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg aufrechtzuerhalten, ist in den kommenden Jahren branchenübergreifend mit großem Unterstützungsbedarf zur Stärkung der Innovationsfähigkeit in den Unternehmen zu rechnen. Anspruch der Landesregierung ist es daher, durch Gestaltung der richtigen Rahmenbedingungen Baden-Württemberg auch in Zukunft als führenden Forschungs-, Innovations- und Wirtschaftsstandort zu positionieren. Auch zukünftig sind hierzu weitere Investitionen in Forschungsinfrastrukturen erforderlich. Die Bereitstellung moderner Infrastruktur ist eine entscheidende Bedingung für den Erhalt des Forschungsstandortes Baden-Württemberg. Im Übrigen erfolgt die Förderung und Umsetzung der Infrastrukturprojekte der Landesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

2. *welche konkreten Sanierungsbedarfe die Landesregierung bei der Infrastruktur des Landes sieht, differenziert nach Infrastrukturprojekten;*
3. *auf welche betragsmäßige Größenordnung sich der Investitionsbedarf beläuft, insgesamt und differenziert nach einzelnen Infrastrukturprojekten;*

Zu 2. und 3.:

Die Ziffern 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung rechnet, aufgrund der geplanten Krankenhausreform des Bundesgesetzgebers, mit einem weiteren Investitionsbedarf. Konkrete Aussagen, welche Auswirkungen dies für die Krankenhauslandschaft in Baden-Württemberg haben wird und wie die Umsetzung erfolgt, können zum jetzigen Zeitpunkt des Verfahrens noch nicht getroffen werden.

Für den Straßenbau wird der im Wesentlichen auf Basis von Gutachten ermittelte Sanierungsbedarf im Landesstraßennetz Baden-Württemberg aktuell auf rund 2 Milliarden EUR beziffert. Die vorhandene Infrastruktur des Landesstraßennetzes Baden-Württemberg unterliegt – insbesondere infolge der Beanspruchungen durch Verkehr, Witterung, etc. – einem kontinuierlichen Verschleiß.

Um der stetig steigenden Inanspruchnahme der Brückensubstanz entgegenzuwirken, müssen mittelfristig pro Jahr landesweit im Bereich Ingenieurbau bis zu 100 Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz grundhaft instandgesetzt, ertüchtigt bzw. neugebaut werden. Hinzu kommen bauliche und betriebliche Erhaltungsmaßnahmen an einer Vielzahl von Landesstraßentunneln.

Mit Blick auf die in Baden-Württemberg betriebenen NE-Bahnen besteht nach Kenntnis der Landesregierung ebenfalls ein hoher Sanierungsbedarf für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur. Das Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG) ist das zentrale Finanzierungsinstrument für die Sanierung der NE-Bahn-Infrastruktur und aktuell mit jährlich 18 Millionen EUR ausgestattet.

Hinsichtlich des Aus- und Neubaubedarfs beim Gas-Fernleitungsnetz und beim Strom-Übertragungsnetz im Land Baden-Württemberg ist festzuhalten, dass sich dieser aus den von der Bundesnetzagentur bestätigten Netzentwicklungsplänen (NEP) Gas und Strom ergibt (zu den derzeit gültigen NEP siehe NEP Gas 2022 bis 2032 und NEP Strom 2023 bis 2037/2045).

Der Aus- und Neubaubedarf bei den großen elf Strom-Verteilnetzbetreibern in der Planungsregion Südwest (entspricht im Wesentlichen dem Land Baden-Württemberg) ergibt sich aus den von diesen im April 2024 der Bundesnetzagentur vorgelegten Netzausbauplänen (NAP). Über den Aus- und Neubaubedarf der übrigen Gas- und Strom-Verteilnetzbetreiber in Baden-Württemberg liegen der Landesregierung keine entsprechenden Planungsdaten vor.

Daten über den Gesamtinvestitionsbedarf im Gas- und Stromnetz liegen der Landesregierung, wie schon in der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz vom 18. April 2024 zur Frage 10 des Antrags des Abgeordneten Frank Bonath u. a. FDP/DVP (Drucksache 17/4471) ausgeführt, nicht vor. Angaben zu Kosten sind im Einzelnen insbesondere aus Internetseiten der Unternehmen ersichtlich.

Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen der Gas-Fernleitungsnetzbetreiber sind in der NEP-Gas-Datenbank ausgewiesen. Die Netzentwicklungspläne der Strom-Übertragungsnetzbetreiber enthalten keine länderspezifischen Aussagen über die Kosten der Aus- und Neubaumaßnahmen.

Die Kosten für die Netzinvestitionen der elf berichtigungspflichtigen Netzbetreiber der Planungsregion Südwest für ihre unterschiedlichen Netzebenen sind für kommende Zeiträume bis 2045 jeweils in ihren Netzausbauplänen ausgewiesen.

Über die Kosten für die Transformation der Gasverteilnetze in Baden-Württemberg liegen der Landesregierung keine Zahlen vor.

Der Investitionsbedarf im Bereich der Forschungsinfrastrukturen ist einzelfallbezogen durch die Institute jeweils selbst zu ermitteln. Das Land hat in den Jahren 2013 bis 2023 in Summe 372,9 Millionen EUR Fördermittel aus dem Landeshaushalt und 106,7 Millionen EUR EFRE-Mittel für Forschungsinfrastrukturen der wirtschaftsnahen Forschung zur Verfügung gestellt.

Im Übrigen werden die Infrastrukturprojekte der Landesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt.

4. wie die Landesregierung Pläne bewertet, Infrastrukturprojekte über langfristige Kredite zu finanzieren und wie dies in Einklang mit der Schuldenbremse im Grundgesetz sowie der Landesverfassung steht;

5. welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit eine wie in Ziffer 4 skizzierte Kreditfinanzierung von Infrastrukturprojekten aktuell, das heißt bei Beibehaltung der Schuldenbremse, möglich ist;

6. welche Gesetzesänderungen notwendig sind, um mit Hilfe von Krediten (außerhalb der Konjunkturkomponente) Infrastrukturprojekte, wie beispielsweise eine Wasserstoff-Infrastruktur des Landes, zu finanzieren.

Zu 4. bis 6.:

Die Ziffern 4 bis 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zunächst ist festzustellen, dass sich die in der Begründung zum Antrag aufgeführten Aussagen von Herrn Ministerpräsidenten im Interview mit der Deutschen Pressagentur am 4. August 2024 auf ein Sondervermögen des Bundes bezogen haben. Dies ergibt sich insbesondere aus dem Kontext, da er ein solches explizit für das Wasserstoffnetz des Bundes und Infrastrukturmaßnahmen der Deutschen Bahn gefordert hat. Diese Vorhaben fallen in den Zuständigkeitsbereich des Bundes.

Die von Herrn Ministerpräsident genannten Investitionsbedarfe lassen sich aufgrund ihres finanziellen Umfangs nicht durch Umschichtungen aus dem laufenden Bundeshaushalt finanzieren.

Ein ähnliches Vorgehen für solche Bedarfe wurde mit der Einrichtung des Sondervermögens „Bundeswehr“ in Artikel 87a Absatz 1a GG gewählt. Aufgrund der Verankerung im Grundgesetz stehen die Regelungen zum genannten Sondervermögen und der Schuldenbremse auf einer Ebene. Somit werden Kreditermächtigungen im Rahmen des Sondervermögens „Bundeswehr“ nicht auf die Schuldenbremse angerechnet.

Für die bundesweit klar abgegrenzten Herausforderungen, den mehrjährigen Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur oder die Sanierung der Infrastruktur der Deutschen Bahn, sollte nach Ansicht des Staatsministeriums durch das Bundesfinanzministerium geprüft werden, ob hierfür nicht auch ein Sondervermögen des Bundes außerhalb der Schuldenbremse in Betracht kommt. Hierfür wäre eine Grundgesetzänderung erforderlich, für die es entsprechender parlamentarischer Mehrheiten bedarf.

Die Schuldenbremse im Land Baden-Württemberg wäre hiervon nicht betroffen. Ein Sondervermögen in der Landesverfassung, dessen Kreditermächtigungen nicht auf die Landesschuldenbremse angerechnet würde, stünde nicht im Einklang mit den Regelungen des Grundgesetzes und ist damit insoweit rechtlich nicht möglich.

Artikel 109 Absatz 3 GG legt fest, dass neben dem Bund auch die Haushalte der Länder grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen sind. Dabei ist der Spielraum der Länder noch strikter begrenzt: Anders als für den Bund (0,35 v. H. des nominalen Bruttoinlandsprodukts) ist den Ländern eine strukturelle Verschuldung nicht gestattet.

Hassler

Staatssekretär