

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Anja Hajduk, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8448 –**

Bundesfernstraßengesellschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen vom 11. Dezember 2015 umreißt die Bundesregierung ein Gesamtkonzept zur Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen. Dazu soll eine Infrastrukturgesellschaft des Bundes mit Fokus auf Bundesautobahnen gegründet werden. Die Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ hat im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz der Länder am 23. Februar 2016 einen Bericht vorgelegt, der sich kritisch zu einer Bundesfernstraßengesellschaft äußert. In einem Beschluss lehnt die Verkehrsministerkonferenz die bisher bekannten Vorschläge des Bundes zur Errichtung einer Bundesautobahngesellschaft bzw. einer Bundesfernstraßengesellschaft ab.

1. Aus welchen Gründen ist vorgesehen, die Bundesstraßen nicht durch die Bundesfernstraßengesellschaft zu verwalten bzw. zu bewirtschaften?

Maßgeblich für eine Abgrenzung des Zuständigkeitsbereichs der zu gründenden Verkehrsinfrastrukturgesellschaft sind organisatorische und funktionale Aspekte. Einzelheiten diesbezüglich werden innerhalb der Bundesregierung derzeit noch abgestimmt.

2. Inwiefern soll sichergestellt werden, dass die Bundesfernstraßengesellschaft und das Anlageneigentum dauerhaft im Besitz des Bundes bleiben und nicht privatisiert werden können, um der Forderung der Gewerkschaften IGM, ver.di, IG BCE, IG BAU und DGB nachzukommen (siehe „Ergänzende und abweichende Positionen zum Bericht der Expertenkommission Stärkung von Investitionen in Deutschland“), oder soll die Möglichkeit zu einer späteren Privatisierung offengehalten werden?

In dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Dezember 2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und

digitale Infrastruktur zum Thema „Reform der Bundesauftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“ ist als Eckpunkt unter anderem genannt, dass die Gesellschaft im Eigentum des Bundes steht. Die Umsetzung dieses Eckpunkts wird im Rahmen des noch einzuleitenden Gesetzgebungsverfahrens zu behandeln sein.

3. Wie soll sichergestellt werden, dass mit der Bundesfernstraßengesellschaft kein Schattenhaushalt entsteht, da sie über hinreichenden unternehmerischen Spielraum verfügen wird, betriebswirtschaftliche Risiken selbst tragen soll und über 50 Prozent der Kosten aus eigenen Mauterlösen stammen sollen, wodurch sie nicht automatisch dem staatlichen Bereich zugeordnet wird und Schuldenbremse nach Artikel 109 Absatz 3 des Grundgesetzes (GG) bzw. Artikel 115 GG sowie Maastricht-Kriterien demzufolge nicht greifen?
4. Inwiefern kann ein Schattenhaushalt vermieden werden, wenn gleichzeitig kein Haftungsverbund zwischen Gesellschaft und Bund vorgesehen ist?
5. Aus welchen Gründen soll die Bundesfernstraßengesellschaft eigene Kapazitäten zur Kreditaufnahme privaten Kapitals erhalten, da auch die Möglichkeit besteht, der Gesellschaft günstigere Zwischenfinanzierungen über die Bundesrepublik Deutschland – Finanzagentur GmbH zu ermöglichen?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geplante Infrastrukturgesellschaft soll nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten und so ausgestaltet sein, dass kein Schattenhaushalt entsteht. Sie soll nach dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Dezember 2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Reform der Bundesauftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“ in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet werden, in der generell kein unmittelbarer Haftungsverbund zum Gesellschafter – hier also dem Bund – besteht. Die Gesellschaft soll zur Verstetigung der Investitionsmittel über eine eigene Kapazität zur Kreditaufnahme verfügen, welche bei Bedarf und unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit in Anspruch genommen werden kann. Aussagen zu etwaigen künftigen Finanzierungsbedingungen der Gesellschaft wären zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht.

6. Inwiefern besteht die Gefahr, dass eine Beteiligung privaten Kapitals an Projekten der Gesellschaft nach Renditefähigkeit und nicht anhand einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung erfolgt, so dass weniger ertragreiche Projekte nicht oder nachrangig umgesetzt werden?
7. Wie kann ausreichend sichergestellt werden, dass eine Bundesfernstraßengesellschaft nur Projekte umsetzt, für die der Deutsche Bundestag den Bedarf gesetzlich festgelegt hat, damit die Gesellschaft nicht selbstständig Projekte „erfindet“, um eingenommene Mittel vollständig selbst verausgaben zu können?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Dezember 2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Reform der Bundesauftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“ sind als Eckpunkte unter anderem genannt, dass der

Deutscher Bundestag weiterhin gesetzlich festlegt, für welche Projekte es einen Bedarf gibt und dass, sofern zusätzlich privates Kapital in Infrastrukturmaßnahmen fließen soll, dies für Projekte der Gesellschaft möglich wäre, wenn die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Die Umsetzung dieser Eckpunkte wird im Rahmen des noch einzuleitenden Gesetzgebungsverfahrens zu behandeln sein.

8. Inwiefern hält es die Bundesregierung für möglich, dass eine Bundesfernstraßengesellschaft mittel- bis langfristig Überschüsse erwirtschaftet und diese an den Bundeshaushalt abführt?

Die Erwirtschaftung von Überschüssen und gegebenenfalls deren Verwendung durch eine Bundesfernstraßengesellschaft steht bei den entsprechenden Überlegungen der Bundesregierung nicht im Vordergrund.

9. Welche Personalübernahmemodelle für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Auftragsverwaltungen der Länder sind im Zuge der Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft vorgesehen, und wie wird sichergestellt, dass sich für diese keine wirtschaftlichen bzw. statusrechtlichen Einbußen ergeben?
10. Mit welchen Maßnahmen sollen Doppelstrukturen zwischen Bundesfernstraßengesellschaft und Verwaltungen der Länder vermieden werden?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Dezember 2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Reform der Bundesauftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“ ist als Eckpunkt unter anderem genannt, dass die Gesellschaft die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Ländern übernehmen wird, ohne dass sich für diese wirtschaftliche bzw. statusrechtliche Einbußen ergeben. Die Umsetzung dieses Eckpunkts wird im Rahmen des noch einzuleitenden Gesetzgebungsverfahrens zu behandeln sein. Gleiches gilt für künftige Verwaltungsstrukturen.

11. Inwiefern ist im Rahmen des geplanten kaufmännischen Rechnungswesens vorgesehen, eine umfassende Vermögensbilanz über das gesamte Anlagevermögen zu erstellen, und in welchem zeitlichen Rahmen kann eine Eröffnungsbilanz vorgelegt werden?

Die Gesellschaft soll zu Beginn ihrer Geschäftstätigkeit eine Eröffnungsbilanz aufstellen. Unabhängig davon ist vorgesehen, das relevante Infrastrukturvermögen in einem Anlagenverzeichnis zu erfassen und zu bewerten, um Informationen über den Zustand, die Verfügbarkeit und die Leistungsfähigkeit der Strecken sowie zu deren kurz-, mittel- und langfristigen Erhaltungs- und Ausbaubedarf zu erhalten.

12. Aus welchen Gründen prüft die Bundesregierung nur die Errichtung Bundesfernstraßengesellschaft in der Form einer GmbH, und inwiefern ist hierbei auch die Prüfung einer gemeinnützigen GmbH vorgesehen?
13. Aus welchen Gründen sollen die Rechtsformen „Anstalt öffentlichen Rechts“ sowie „Aktiengesellschaft“ nicht geprüft werden?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 11. Dezember 2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Thema „Reform der Bundesauftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“ ist als Eckpunkt unter anderem genannt, dass die Bundesregierung die Errichtung einer Gesellschaft in der Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) prüft.

Die Bundesregierung prüft die Rechtsform der GmbH für die angestrebte Gesellschaft insbesondere wegen der für eine GmbH generell bestehenden Regelungen im Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung und im Handelsgesetzbuch sowie insbesondere wegen aufsichts- und haftungsrechtlicher Regelungen. Eine gemeinnützige GmbH ist keine eigenständige gesellschaftsrechtliche Rechtsform.

14. Welche konkreten Einflussmöglichkeiten sind für den Deutschen Bundestag vorgesehen, damit er seine Beteiligungs-, Mitsprache- und Kontrollrechte umfassend wahrnehmen kann?
15. Wie steht die Bundesregierung zu Schaffung eines Aufsichtsgremiums für die Bundesfernstraßengesellschaft, in der neben der Bundesregierung, auch die Fraktionen entsprechend ihrer Fraktionsstärke und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vertreten sind?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diese Fragen werden im Rahmen des noch einzuleitenden Gesetzgebungsverfahrens zu behandeln sein.

16. Welche Position hat die Bundesregierung zur Schaffung einer zentralen, primär auf Nutzerfinanzierung und Haushaltsmittel gerichtete Finanzierungsgesellschaft, um eine überjährige Finanzierung über die gesamte Lebensdauer des jeweiligen Investitionsgutes ohne grundlegende Neuorganisation einer Bundesfernstraßengesellschaft sicherzustellen, wie es die Landesverkehrsminister fordern?

Die Bundesregierung nimmt den Abschlussbericht der Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ vom 23. Februar 2016 zur Kenntnis. Die Vorschläge der vorgenannten Kommission entsprechen nicht dem Ziel einer Zusammenführung von Aufgaben und Ausgabenverantwortung, die die Bundesregierung mit der Gründung einer Gesellschaft anstrebt.

17. Welche Position hat die Bundesregierung zur Schaffung eines „Sondervermögens nachholende Sanierung“, wie es die Landesverkehrsminister fordern?

Aus Sicht der Bundesregierung besteht keine Veranlassung für die Schaffung eines „Sondervermögens nachholende Sanierung“.