

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Cornelia Behm, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Ingrid Nestle, Dr. Hermann Ott, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft und Finanzierungskreislauf Straße

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP verpflichtet, die Möglichkeit einer Kreditfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) zu prüfen und weiter zu entwickeln.

Wir fragen die Bundesregierung?

1. Bis wann soll die Prüfung der Kreditfähigkeit der VIFG abgeschlossen werden?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine Voraussetzung für die Kreditfähigkeit der VIFG ist, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut direkt an die VIFG fließen?
3. Bis wann will die Bundesregierung über eine direkte Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut an die VIFG entscheiden?
4. Würde eine Direktzuweisung der Lkw-Maut zur VIFG zu einer entsprechenden Kürzung der Haushaltstitel für die Straße und einer entsprechenden Anhebung der Haushaltstitel für Schiene und Wasserstraße führen?
5. Wie würden nach einer Direktzuweisung konjunkturbedingte Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut, wie wir sie 2009 erlebt haben, ausgeglichen werden?
6. Welchen Sinn würden neue A-Modelle machen, wenn die VIFG kreditfähig würde und damit ihrerseits Investitionen vorziehen könnte?
7. In welcher Weise würde sich eine Kreditaufnahme durch die VIFG von der unter der rot-grünen Bundesregierung beendeten privaten Vorfinanzierung von Straßenbauprojekten unterscheiden, die heute noch abgezahlt werden und damit die Summe für Neuinvestitionen, insbesondere in Bayern und Baden-Württemberg, schmälert?
8. Inwieweit stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass eine Kreditaufnahme durch die VIFG kein zusätzliches Geld für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellt, sondern lediglich Geldmittel vorzieht, die dann den zukünftigen Investitionsrahmen einschränken?

9. Sind seit September 2009 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), der VIFG und/oder einer anderen Behörde Anwaltskanzleien bzw. Juristen, Investmentbanken, Corporate-Finance-Beratungsgesellschaften, Wirtschaftsprüfungsunternehmen oder sonstige Unternehmen damit beauftragt worden, Modelle für die Weiterentwicklung der VIFG zu untersuchen?
10. Welche Beratungsleistungen wurden durch das BMVBS, die VIFG und/oder eine anderen Behörde zur Weiterentwicklung der VIFG in Anspruch genommen?
11. Welche Unternehmen und Institutionen sind ggf. mit welchen Fragestellungen und in welchem zeitlichen und finanziellen Umfang mit Beratungsleistungen beauftragt worden?
12. Liegen bereits Ergebnisse aus diesen Beratungsaufträgen vor?
13. Ist geplant, Beratungsaufträge zur Weiterentwicklung der VIFG zu vergeben?
14. Gibt es Verfahren zur Auswahl von Auftragnehmern solcher Beratungsaufträge, und wie sehen diese aus?
15. Sind dem BMVBS und/oder dem Bundesministeriums der Finanzen (BMF) von Investmentbanken Modelle zur Kreditfähigkeit der VIFG vorgestellt worden?
16. Mit welchen Banken gab es derartige Treffen, und wie oft haben diese stattgefunden?
17. Sind Arbeitspapiere und Präsentationen von Investmentbanken zur Kreditfähigkeit der VIFG im BMVBS und im BMF aufbewahrt worden?
18. Ist es von den Vorgaben seitens der Bundesregierung an die VIFG gedeckt, dass die VIFG – wie bei dem von der VIFG und der Investmentbank UBS Deutschland AG durchgeführten parlamentarischen Abend zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur am 25. September 2008 erfolgt – gemeinsam mit Unternehmen im Allgemeinen und mit Investmentbanken im Speziellen Veranstaltungen durchführt?
19. Liegt es im Interesse der Bundesregierung, dass die VIFG die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und in diesem Zusammenhang auch die Erweiterung ihres eigenen Aufgabenumfangs in gemeinsamen Veranstaltungen mit Investmentbanken thematisiert?
20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Durchführung des parlamentarischen Abends zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur am 25. September 2008 durch die VIFG und die Investmentbank UBS Deutschland AG vor dem Hintergrund der Beteiligungssteuerung und Good Governance-Bestrebungen der Bundesregierung?
21. Ist der Bundesregierung bekannt, inwieweit die VIFG mit Investmentbanken und/oder anderen Beratungsunternehmen in einem Austausch gestanden hat und/oder steht, der sich auf Modelle für eine Maastricht-neutrale Kreditfähigkeit der VIFG bezieht?
22. Auf welcher Grundlage ist Torsten R. Böger (Geschäftsführer der VIFG) als Mitglied einer Arbeitsgruppe der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD zum „PPP-Vereinfachungsgesetz“ (ÖPP-Beschleunigungsgesetz II) tätig gewesen?
23. Inwieweit hat die Bundesregierung die Arbeit von Torsten R. Böger hinsichtlich seines Engagements unterstützt?
Ist dieses Engagement im Aufsichtsrat oder sonstigen Gremien thematisiert worden?

24. Trifft es zu, dass im Auftrag der Bundesregierung ein Rechtsgutachten erstellt worden ist, indem die Maastricht-neutrale Kreditfähigkeit der VIFG betrachtet worden ist?
25. Trifft es zu, dass dieses Rechtsgutachten zu dem Schluss kommt, dass eine Maastricht-neutrale Kreditfähigkeit der VIFG erfordert, dass Artikel 90 Absatz 3 des Grundgesetzes geändert wird und in diesem Zusammenhang die Auftragsverwaltung abzuschaffen ist bzw. dass die Länder die Verwaltung von Bundesfernstraßen freiwillig zurück an den Bund übertragen?
26. Wann wird dieses Rechtsgutachten zur Kreditfähigkeit der VIFG veröffentlicht?

Berlin, den 10. September 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

