

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Cornelia Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2909 –

Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft und Finanzierungskreislauf Straße

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Bis wann soll die Prüfung der Kreditfähigkeit der VIFG abgeschlossen werden?

Die Kreditfähigkeit der VIFG wird in der laufenden Legislaturperiode geprüft. Feste Zeitvorgaben gibt es nicht.

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?

Nein.

3. Bis wann will die Bundesregierung über eine direkte Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut an die VIFG entscheiden?

Eine mögliche direkte Zuweisung der Einnahmen aus der Lkw-Maut an die VIFG wird in der laufenden Legislaturperiode geprüft. Feste Zeitvorgaben gibt es nicht.

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?

Im Rahmen der Prüfung sind auch die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger zu berücksichtigen. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Wie würden nach einer Direktzuweisung konjunkturbedingte Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut, wie wir sie 2009 erlebt haben, ausgeglichen werden?

Im Rahmen der Prüfung ist auch zu entscheiden, wie mit konjunkturbedingten Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut umgegangen wird. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Welchen Sinn würden neue A-Modelle machen, wenn die VIFG kreditfähig würde und damit ihrerseits Investitionen vorziehen könnte?

Die Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und privatem Sektor im Rahmen der ÖPP (Öffentlich-Private Partnerschaft) kann effizienzsteigernd wirken, denn u. a. werden durch die Lebenszyklusbetrachtung und den Risikotransfer wirksame Anreize für eine qualitativ hochwertige, nutzerorientierte und wirtschaftliche Projektumsetzung gesetzt. Durch ÖPP werden hoch belastete, längere Autobahnstrecken mit vordringlichem (Aus-)Baubedarf früher begonnen und schneller realisiert. Von ÖPP-Projekten können zudem Innovationen ausgehen, die auch auf die sogenannte konventionelle Straßenbewirtschaftung Einfluss haben. Die Einbringung privaten Kapitals in Form von Eigen- und Fremdkapital in ÖPP-Projekte stellt ebenfalls ein Element zur Anreizregulierung dar. Vor diesem Hintergrund würde die Kreditemächtigung der VIFG keine Alternative zur ÖPP-Umsetzung darstellen.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beantwortung hängt von der Ausgestaltung einer möglichen Kreditfähigkeit der VIFG ab. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

	Unternehmen	Beratungsauftrag/ Fragestellung	Auftraggeber	Finanzieller Umfang	Zeit- raum
1	Hogan & Hartson Raue L.L.P	Rechtsgutachten zu Fragen der Kredit- fähigkeit der VIFG	BMVBS	insgesamt 83 T €	2005/ 2006
2	Haarmann, Hemmelrath & Partner GbR, Berlin	Rechtsberatung	VIFG	10 T €	2004
3	Servatius Rechtsanwälte, Hamburg	Rechtsberatung	VIFG	35 T €	2006– 2009
4	Graf von Westphalen Rechtsanwälte, Hamburg	Rechtsberatung	VIFG	50 T €	2010
5	PricewaterhouseCoopers Aktien- gesellschaft Wirtschaftsprüfungs- gesellschaft Rechtsanwälte, Hamburg	Rechtsberatung	VIFG	25 T €	2010

12. Liegen bereits Ergebnisse aus diesen Beratungsaufträgen vor?

Ja.

13. Ist geplant, Beratungsaufträge zur Weiterentwicklung der VIFG zu vergeben?

Nein.

14. Gibt es Verfahren zur Auswahl von Auftragnehmern solcher Beratungsaufträge, und wie sehen diese aus?

Die Bundesregierung wie auch die VIFG als reines Bundesunternehmen handeln jeweils entsprechend den vergaberechtlichen Vorschriften.

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?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS und das BMF stehen im regelmäßigen Gedankenaustausch mit allen gesellschaftlichen Interessengruppen. Hierzu gehören beim Thema Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auch alle führenden Investmentbanken. In Gesprächen zwischen dem BMVBS, dem BMF und den Investmentbanken wurde unter anderem auch eine mögliche Kreditfähigkeit der VIFG thematisiert.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung darüber, welche Veranstaltungen sie durchführt und wie diese im Einzelnen ausgestaltet werden, obliegt der VIFG.

Eine wichtige Aufgabe der VIFG ist die Beratung des BMVBS bei der Planung, Umsetzung, Evaluation und Weiterentwicklung von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau sowie allgemein die Entwicklung von Konzepten zur Weiterentwicklung von ÖPP. Hierbei ist ein regelmäßiger Austausch mit allen relevanten Akteuren am Markt unerlässlich. Auch die gemeinsame Durchführung von Veranstaltungen mit privaten Partnern kann vor diesem Hintergrund sinnvoll sein.

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?

Die im Jahr 2009 eingeführten „Grundsätze guter Unternehmens- und Beteiligungsführung im Bereich des Bundes“, bestehend u. a. aus dem „Public Corporate Governance Kodex des Bundes“ und den „Hinweisen für gute Beteiligungsführung bei Bundesunternehmen“, stehen der gemeinsamen Durchführung von Veranstaltungen von juristischen Personen des Privatrechts des Bundes mit privaten Partnern nicht entgegen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 18 und 19 verwiesen.

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?

Die VIFG steht mit allen relevanten Marktteilnehmern in einem regelmäßigen Austausch zu Fragen der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Gegenstand der Diskussionen ist dabei auch die Frage der Verbuchung von Fremdkapital nach den Vorschriften des Europäischen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen (ESVG) in den verschiedenen Sektoren im In- und Ausland.

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?

Bei den Arbeiten für ein „PPP-Vereinfachungsgesetz“ handelt es sich um eine Parlamentsinitiative. Auf die Zusammensetzung der verschiedenen Arbeitsgruppen sowie deren Arbeitsweise hatte die Bundesregierung keinen Einfluss.

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?

Eine Unterstützung des Engagements von Torsten R. Böger in der Arbeitsgruppe der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zum „PPP-Vereinfachungsgesetz“ seitens der Bundesregierung ist nicht erfolgt. Über die Tätigkeiten der Arbeitsgruppe „ÖPP-Beschleunigungsgesetz 2“ hat die Geschäftsführung der VIFG den Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

24. Trifft es zu, dass im Auftrag der Bundesregierung ein Rechtsgutachten erstellt worden ist, in dem die Maastricht-neutrale Kreditfähigkeit der VIFG betrachtet worden ist?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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?

Das Gutachten aus dem Jahr 2005 untersucht dem damaligen Erkenntnisinteresse entsprechend vier mögliche Fallgestaltungen einer kreditfähigen VIFG, die sich im Umfang der Aufgabenübertragung auf die VIFG unterscheiden. Geprüft wurden deren Auswirkungen auf die Maastricht-Kriterien, auf das nationale Haushaltsrecht sowie auf die verfassungsrechtliche Kompetenzverteilung. Laut Rechtsgutachten ist Maastricht-Neutralität bei einer bloßen Finanzierung der Bundesautobahnen durch die VIFG nicht gegeben, selbst wenn sie das Eigentum oder eine Nutzungsbefugnis an den Bundesautobahnen übertragen bekäme. Maastricht-Neutralität könne nur erreicht werden, wenn die VIFG das Bundes-

autobahnnetz betreiben, unterhalten, erneuern und ausbauen würde, was entsprechende Anpassungen im Bereich der Bundesauftragsverwaltung (s. Artikel 90 des Grundgesetzes) voraussetzen würde.

26. Wann wird dieses Rechtsgutachten zur Kreditfähigkeit der VIFG veröffentlicht?

Eine Veröffentlichung des Gutachtens ist nicht vorgesehen.

