

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Klaus Ernst, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung beabsichtigt, mit einem „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes“ (Bundestagsdrucksache 18/6487) der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) weitere Aufgaben und Zuständigkeiten zu übertragen. Im Zentrum steht dabei, dass die VIFG neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut zukünftig auch die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen verwalten und verteilen soll.

Der Bundesrat hat dazu die Befürchtung geäußert, „dass damit ein erster Schritt zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und damit einhergehend die Abschaffung der Auftragsverwaltung durch die Länder für die Bundesfernstraßen vollzogen werden könnte“. Er hat allen strukturellen Veränderungen, welche die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft vorbereiten, eine klare Absage erteilt (vgl. Bundesratsdrucksache 413/15 (Beschluss)).

Zuvor bereits haben die Länder eine „Kommission Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ (sog. Bodewig-II-Kommission) eingesetzt. Diese Kommission soll bis zum Frühjahr 2016 aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Auftragsverwaltung bewerten (vgl. „Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zur Umfrage vom 13. Juli 2015“). Ein Zwischenbericht der Kommission liegt bereits vor, zu dem die Länder auf der Verkehrsministerkonferenz am 8./9. Oktober 2015 (TOP 6.1) einen zielführenden Beschluss zur Optimierung der Auftragsverwaltung gefasst haben.

Die Bundesregierung macht nun aber – auch nach Ansicht vieler Fachverbände – den zweiten Schritt vor dem ersten. Statt, wie die Länder, eine gründliche Problemanalyse vorzunehmen, hat sich der Bund auf die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft zur Bewirtschaftung des Bundesfernstraßennetzes bzw. der Bundesautobah-

nen festgelegt. Die ressortübergreifenden Planungen dienen dem Ziel, privates Kapital für den Straßenbau zu mobilisieren und institutionellen Kapitalanlegern sichere Anlagemöglichkeiten mit höheren Renditen zu verschaffen, als sie in der derzeitigen Niedrigzinsphase üblich sind. Die Planungen für eine Bundesfernstraßengesellschaft reihen sich damit in die geplante Privatisierungswelle ein, die mit der so genannten Fratzscher-Kommission im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, vorbereitet wurde.

Darüber hinaus scheint die Umgehung der Schuldenbremse eine Motivation für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft zu sein. Effizienzvorteile für die Bereitstellung von Straßenverkehrsinfrastruktur, die nicht auch durch Reformen der Auftragsverwaltung und der Bundesverkehrswegeplanung erzielt werden könnten, sind jedoch nicht erkennbar.

Eine Zentralisierung der in Länderzuständigkeit erbrachten Leistungen in einer Bundesfernstraßengesellschaft ist vielmehr mit erheblichen politischen Widerständen und administrativen Umsetzungsproblemen verbunden. Dies würde die Leistungsfähigkeit im Bereich Planung und Bau von Bundesfernstraßen über Jahre verringern. Die „Reform“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat gezeigt, dass eine Bündelung von Kompetenzen gegen den Willen der Länder und Beschäftigten nicht erfolgreich sein kann.

Die Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft führt voraussichtlich zur Zerschlagung der Straßenbauverwaltungen der Länder mit ihren 30.000 Beschäftigten. Dadurch wären insbesondere im Bereich des Straßenunterhaltungsdienstes Arbeitsplätze bzw. durch Ausgliederungen tarifliche Sicherheiten und eine effiziente Bewirtschaftung der Landesstraßen gefährdet. Es ist fraglich, ob der volkswirtschaftliche Nutzen der geplanten Bundesfernstraßengesellschaft überwiegt im Vergleich zu der bestehenden Leistungserbringung aus einer Hand für alle überregionalen Straßen durch die Länder.

Ein wirtschaftlicher Vorteil einer Bundesfernstraßengesellschaft ist schon deshalb nicht zu erwarten, weil die geplante Inanspruchnahme privaten Kapitals mit erheblichen Zinsnachteilen gegenüber der öffentlichen Finanzierung verbunden ist. Darauf hat der Bundesrechnungshof im Zusammenhang mit Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) bereits mehrfach hingewiesen. Mit ÖPP verbunden sind erfahrungsgemäß oft höhere Kosten und schlechtere Leistungen. Zu befürchten ist zudem, dass dann nicht mehr verkehrspolitische Aspekte, sondern Renditeerwartungen für Investitionsentscheidungen maßgeblich sind. Dadurch würde auch der Einfluss des Bundestages als Haushaltsgesetzgeber erheblich eingeschränkt.

Von Effizienzvorteilen gegenüber den bestehenden Straßenbauverwaltungen ist durch die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft nicht auszugehen, auch deshalb ist deren Gründung widersinnig. Alternativ ist angesichts des drängenden Sanierungsrückstandes des gesamten Straßennetzes die Auftragsverwaltung dringend unter Beteiligung der Länder und der fachkundigen Beschäftigten zu reformieren.

Diese Reform müsste vor allem auch bei der Bundesregierung selber ansetzen, die ihrer Aufsicht bislang nicht gerecht wird. Eine effektive Steuerung des Bundes im Sinne einer prioritären Umsetzung von Straßenprojekten ließe sich dabei durch einfach- oder untergesetzlich umzusetzende Maßnahmen sicherstellen, beispielsweise durch frühzeitige Finanzierungszusagen des Bundes (wie bei Investitionen in die Bundesschienenwege), durch mehrjährige Finanzierungspläne für Einzelprojekte oder durch die Erhöhung des Bundesanteils an den Planungskosten.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. alle Aktivitäten zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft, welche mit der Bewirtschaftung des Bundesfernstraßennetzes oder Teilen des Netzes beauftragt wird, sofort einzustellen;
 2. nach Vorliegen des Endberichts der von den Bundesländern ins Leben gerufenen Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ noch in dieser Legislaturperiode gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße zu erarbeiten und umzusetzen.

Berlin, den 3. November 2015

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

