

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Anja Hajduk, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bundesfernstraßengesellschaft

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?
8. Inwiefern hält es die Bundesregierung für möglich, dass eine Bundesfernstraßengesellschaft mittel- bis langfristig Überschüsse erwirtschaftet und diese an den Bundeshaushalt abführt?
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?
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?
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?
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?
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?
17. Welche Position hat die Bundesregierung zur Schaffung eines „Sondervermögens nachholende Sanierung“, wie es die Landesverkehrsminister fordern?

Berlin, den 11. Mai 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion