

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/10581 –

Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Bund und Länder haben sich auf die Gründung einer „unter staatlicher Regelung stehenden privatrechtlich organisierten Infrastrukturgesellschaft Verkehr“ geeinigt (Beschluss der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern am 14. Oktober 2016 in Berlin). Dazu soll das Grundgesetz geändert werden. Weiterhin muss sich über die genaue Ausgestaltung mit einem Zeitplan, Regelungen in der Übergangsphase, Übergang von Personal-, Pensions- und Sachmitteln unter Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten hinsichtlich Status, Arbeitsplatz und Arbeitsort geeinigt werden.

1. Aus welchen Gründen enthält der Referentenentwurf für den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 74, 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g) im Änderungsvorschlag für Artikel 90 Absatz 2 den Passus „Formulierung wird nachgereicht“?

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung ist diesbezüglich aktualisiert worden.

2. Inwiefern gibt es eine Einigung, ob sich private Kapitalgeber an der neu zu schaffenden Infrastrukturgesellschaft Verkehr beteiligen können?

Die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen sowie etwaige Tochtergesellschaften sollen nach dem Beschluss der Bundesregierung für das Begleitgesetz im vollständigen, unveräußerlichen Eigentum des Bundes stehen.

3. Wie steht die Bundesregierung zur Möglichkeit, die unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Privater an der Infrastrukturgesellschaft Verkehr grundgesetzlich auszuschließen?

Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Privater an der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen ist verfassungsrechtlich

ausgeschlossen. Hierzu wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

4. Welche Rechtsformen hat die Bundesregierung für eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr geprüft, und zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung hierbei gekommen?

Es wurden verschiedene Rechtsformen des privaten und öffentlichen Rechts geprüft und bewertet.

5. Inwiefern wird eine bestimmte Rechtsform bevorzugt, und aus welchen Gründen soll diese Rechtsform gewählt werden?

In der Gesamtschau hat sich u. a. mit Blick auf Haftung, Steuerungs- und Weisungsmöglichkeiten sowie einfacher Umsetzung als Vorzugsvariante die Führung der geplanten Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen in der Rechtsform einer GmbH herausgestellt.

6. Welche Gesetzesänderungen bzw. welche neuen Gesetze sind notwendig, um eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr zu gründen und ihre Aufgaben festzulegen?

Neben der Änderung des Grundgesetzes sind einfachgesetzliche Änderungen erforderlich. Dieses Begleitgesetz wurde am 14. Dezember 2016 vom Kabinett beschlossen. Im Übrigen wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

7. Wie interpretiert die Bundesregierung die Formulierung „Reform der Bundesauftragsverwaltung mit Fokus auf Bundesautobahnen und Übernahme in die Bundesverwaltung (übrige Bundesfernstraßen opt out)“ im Beschluss der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern am 14. Oktober 2016, und welcher Auftrag erschließt sich daraus für die Gründung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr?

Der Beschluss der Bundesregierung zur Änderung des Grundgesetzes sieht vor, dass die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung geführt wird. Auf Antrag eines Landes kann die Zuständigkeit des Bundes respektive der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen um die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs erweitert werden, soweit diese im Gebiet des antragstellenden Landes liegen. Im Übrigen wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

8. Inwiefern ist es zutreffend, dass Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen zukünftig durch die Infrastrukturgesellschaft Verkehr gebaut, erhalten und verwaltet werden sollen?

Es trifft zu, dass auf Grundlage der gegenwärtigen Gesetzentwürfe Bundesautobahnen zukünftig durch die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen gebaut, erhalten, betrieben und finanziert werden sollen. Für Bundesstraßen trifft dies auf Grundlage der gegenwärtigen Gesetzentwürfe nur im Falle entsprechender Anträge der Länder zu (vgl. Antwort zu Frage 7).

9. Welche sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs sollen in der Bundesauftragsverwaltung durch die Länder verbleiben, und wann und wie soll festgelegt werden, um welche Bundesfernstraßen es sich hierbei handelt?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

10. Welche Verwaltungsform ist ggf. für Fernstraßen vorgesehen, die nicht durch die Infrastrukturgesellschaft Verkehr verwaltet werden sollen?

Sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, die nicht in den Verantwortungsbereich der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen fallen werden, sollen die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften wie bisher im Auftrage des Bundes verwalten.

11. Inwiefern ist vorgesehen, den Ländern Anteile an den erhobenen Mautmitteln auf Fernstraßen zufließen zu lassen, die nicht in Bundesverwaltung verbleiben sollen?

Das Mautaufkommen für die Bundesfernstraßen steht grundsätzlich dem Bund zu.

12. Inwiefern sind ggf. Kompensationen für die Länder vorgesehen, falls sie bestimmte Bundesstraßen in ihre Hoheit übernehmen, und inwiefern können Angaben zur Höhe möglicher Kompensationen gemacht werden?

Es ist nicht vorgesehen, dass anlässlich des Reformvorhabens die Länder Bundesstraßen des Fernverkehrs in ihre Baulast übernehmen.

13. Welchen Einfluss auf die Geschäftsentscheidungen können Anteilseigner in einer Minderheitsbeteiligung nehmen?

Die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen wie auch Tochtergesellschaften sollen nach dem Beschluss der Bundesregierung im vollständigen, unveräußerlichen Eigentum des Bundes stehen.

14. Welche Mechanismen sind für die Infrastrukturgesellschaft Verkehr vorgesehen, um die Erfüllung ihrer Aufgaben zu kontrollieren?

Die Mechanismen ergeben sich aus den entsprechenden Rechtsvorschriften. Im Übrigen wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

15. Welche Instrumente sind vorgesehen, damit der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung auch zukünftig Planung, Bau und Erhalt der im öffentlichen Besitz befindlichen Bundesfernstraßen kontrollieren und Einfluss auf die Verwendung der Finanzierungsmittel nehmen?

Auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung wird verwiesen.

16. Inwiefern gibt es schon Festlegungen bezüglich des möglichen Übergangs von Personal-, Pensions- und Sachmitteln, bzw. wann und wie sollen diese Details festgelegt werden?

Hierzu wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

17. Wie hoch werden die Kosten für den Übergang von Personal-, Pensions- und Sachmitteln geschätzt?
18. Wie hoch werden die Gesamtkosten bis zur vollen Funktionsfähigkeit der Infrastrukturgesellschaft Verkehr derzeit angenommen?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu wird auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung verwiesen.

19. Inwiefern ist die Aufstellung einer Vermögensbilanz für die Infrastrukturgesellschaft Verkehr vorgesehen?

Es ist vorgesehen, dass die Infrastrukturgesellschaft nach den üblichen handelsrechtlichen Maßstäben bilanzieren wird.