

Antrag

der Fraktion der SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Die neue Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes – eine Herausforderung für die Straßenbauverwaltung des Landes

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Folgen das Reformvorhaben des Bundes, die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes mit Fokus auf die Bundesautobahnen, für die Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg insgesamt haben wird;
2. welche gesetzlichen und grundgesetzlichen Änderungen zur Umsetzung dieses Reformvorhabens notwendig sind;
3. ob sie davon ausgeht, dass alle Bundesländer einer Opt out-Option zustimmen werden, nach der die Bundesstraßen in der Verantwortung der Länder verbleiben sollen;
4. von welchem Umsetzungszeitraum sie für diese Reform ausgeht;
5. welche konkreten bezifferbaren Effizienzgewinne sie bei einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes sieht;
6. welche organisatorische Form, z. B. Management-Gesellschaft als bloßes Dach oder Gesellschaft mit operativem Durchgriff, sie für die neue Verkehrsinfrastrukturgesellschaft als geeignet ansieht;
7. wie sich die Reform konkret in den Straßenbauverwaltungen der jeweiligen Regierungspräsidien auswirken wird;
8. welche finanziellen Folgen die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes je nach gewähltem Modell für Baden-Württemberg hat;

9. welche Folgen diese Reform für den Stellenplan des Landes in der Straßenbauverwaltung in personeller und finanzieller Hinsicht hat;
10. wie sich diese Reform auf den Anteil Baden-Württembergs an den Straßenbaumitteln des Bundes auswirken wird.

08. 11. 2016

Stoch, Gall, Rivoir, Binder, Hofelich
und Fraktion

Begründung

Die Reform der Straßenbauverwaltung in Deutschland und die Schaffung einer neuen Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes, zuständig für die Bundesautobahnen, stellt den größten Eingriff in die Straßenbauverwaltung in Deutschland seit den 1950er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts dar.

Aus dieser Reform ergeben sich zahlreiche einschneidende Konsequenzen, die in ihrer Gesamtschau vermutlich noch gar nicht alle absehbar sind. Dennoch sind schnell Konzepte und Strategien zu entwickeln, die die Straßenbauverwaltung des Landes in die Lage versetzen, diesen Reformprozess zu meistern, ohne dass dies zum Nachteil der Beschäftigten und der künftigen personellen Ausstattung der Straßenbauverwaltung geschieht.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 1. Dezember 2016 Nr. 2-0144/164*60 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Folgen das Reformvorhaben des Bundes, die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes mit Fokus auf die Bundesautobahnen, für die Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg insgesamt haben wird;*

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Autobahnen und die unmittelbar an die Autobahnen angeschlossenen autobahnähnlichen Bundesstraßen in die Bundesverwaltung zu übernehmen. Dazu sollen eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr in der vorläufigen Rechtsform einer GmbH mit regionalen Tochtergesellschaften und ein Fernstraßen-Bundesamt eingerichtet werden. Die Infrastrukturgesellschaft Verkehr soll mit ihren regionalen Tochtergesellschaften die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung und die vermögensmäßige Verwaltung an den vom Bund übernommenen Straßen wahrnehmen. Das Fernstraßen-Bundesamt soll zukünftig Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die vom Bund übernommenen Straßen sein. Hierzu gehören im Vorfeld auch die Bestimmung der Planung und der Linienführung. Sie wird zudem die Fach- und Rechtsaufsicht über die Infrastrukturgesellschaft Verkehr und über die bei den Ländern mit der Verwaltung der verbleibenden Bundesstraßen befassten Behörden übernehmen.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Die Herausnahme des Autobahnnetzes aus dem gesamten Straßennetz des Landes führt zu neuen Schnittstellen, die einheitliche Aufgabenwahrnehmung durch die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg geht verloren. Damit verbunden ist die Schwierigkeit, eine erforderliche Fachkompetenz gerade für spezifische Aufgabenstellungen, wie z. B. den Brückenbau, weiterhin gewährleisten zu können.

Das Land wendet sich derzeit insbesondere gegen eine Ausweitung der Bundesverwaltung auch auf die autobahnähnlichen Bundesstraßen. Damit gingen Gestaltungsmöglichkeiten bei der für die verkehrliche Erschließung der ländlichen Regionen und der dezentralen Wirtschaftsstruktur wichtigen Hauptverkehrsachsen verloren. Die Heraustrennung der zweibahnigen Bundesstraßen aus dem Straßennetz würde tief in die bestehenden Betriebsstrukturen eingreifen und eine Vielzahl schwer beherrschbarer Schnittstellen bei Planung, Bau und Betrieb (z. B. Winterdienst mit den anderen Baulasträgern der nachgeordneten Netze) schaffen. Dies würde sowohl bei Bund als auch bei den Ländern und Kommunen zu unwirtschaftlichen Ergebnissen führen. Auch mit Blick auf eine nachhaltige, zukunftsfähige Finanzierung des restlichen Bundesstraßennetzes ist eine Herauslösung der autobahnähnlichen Bundesstraßen als ertragsstärkste Maut-Straßen abzulehnen.

2. welche gesetzlichen und grundgesetzlichen Änderungen zur Umsetzung dieses Reformvorhabens notwendig sind;

Für die Übernahme der Bundesautobahnen (BAB) und möglicherweise der autobahnähnlichen Bundesfernstraßen in bundeseigene Verwaltung ist eine Änderung des Artikel 90 Grundgesetz erforderlich. Zur Umsetzung des gesamten Reformvorhabens liegt darüber hinaus ein Entwurf eines Begleitgesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 vor. Er beinhaltet ein Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr, das Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes, das Gesetz zu Überleitungsregelungen zum Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr und zum Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes sowie Änderungen des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes, des Bundesfernstraßengesetzes, des Gesetzes über die vermögensrechtliche Verhältnisse der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, des Straßenbaufinanzierungsgesetzes, des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes, des Bundesfernstraßenmautgesetzes und des Infrastrukturabgabengesetzes.

3. ob sie davon ausgeht, dass alle Bundesländer einer Opt out-Option zustimmen werden, nach der die Bundesstraßen in der Verantwortung der Länder verbleiben sollen;

Wie Baden-Württemberg sprechen sich die Flächenländer überwiegend für eine Führung der Bundesstraßen in einer modifizierten Auftragsverwaltung oder in künftig eigener Zuständigkeit der Länder aus.

4. von welchem Umsetzungszeitraum sie für diese Reform ausgeht;

Der Bund geht von einer Umsetzung bis Ende 2020 aus.

5. welche konkreten bezifferbaren Effizienzgewinne sie bei einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes sieht;

Für die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg sind keine Effizienzgewinne ersichtlich.

6. welche organisatorische Form, z. B. Management-Gesellschaft als bloßes Dach oder Gesellschaft mit operativem Durchgriff, sie für die neue Verkehrsinfrastrukturgesellschaft als geeignet ansieht;

Um ausreichende Einwirkungs- und Kontrollmöglichkeiten des Bundes auf die Gesellschaft zu gewährleisten, soll diese nach derzeitigem Stand zunächst für drei Jahre als GmbH geführt werden. Danach erfolgt eine Überprüfung. Prüfungsüberlegungen bestehen außerdem bezogen auf die Ausgestaltung als Anstalt öffentlichen Rechts. Allerdings ist diese Ausgestaltung nicht im Einklang mit dem Beschluss der Kanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 14. Oktober 2016.

7. wie sich die Reform konkret in den Straßenbauverwaltungen der jeweiligen Regierungspräsidien auswirken wird;

Die Regierungspräsidien werden anteilig zum Übergang von Aufgaben bei den Bundesfernstraßen an den Bund Personal-, Sach- und Investitionsmittel verlieren. Mangels abgestimmtem Umsetzungskonzept des Bundes können über den Umfang der Veränderungen bei den Regierungspräsidien noch keine konkreten Aussagen gemacht werden. Das Land fordert vom Bund jedoch, insbesondere die Vertretungen des Personals bereits frühzeitig am Umsetzungsprozess zu beteiligen.

8. welche finanziellen Folgen die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes je nach gewähltem Modell für Baden-Württemberg hat;

9. welche Folgen diese Reform für den Stellenplan des Landes in der Straßenbauverwaltung in personeller und finanzieller Hinsicht hat;

Zu Fragen 8. und 9.:

Im Umfang des Aufgabenübergangs werden künftig die entsprechenden Kosten für Personal und Planungen an Bundesfernstraßen vom Bund übernommen. Der Personalbestand der Straßenbauverwaltung wird sich beim Übergang der Bundesautobahnen an den Bund um voraussichtlich 20 bis 25 % verringern. Nähere Angaben auch in personeller und finanzieller Hinsicht sind derzeit nicht möglich.

10. wie sich diese Reform auf den Anteil Baden-Württembergs an den Straßbaumitteln des Bundes auswirken wird.

Der Anteil der für die BAB aufgewendeten Bundesmittel liegt – in Abhängigkeit von den jeweils laufenden Maßnahmen – im Durchschnitt bei ca. 25 bis 30 %.

Hermann
Minister für Verkehr