

Stellungnahme

Zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes

Zum Entwurf eines Begleitgesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab 2020

Dokumenten Nr.
D

Datum
28. November 2016

Seite
1 von 3

Der BDI spricht sich bereits seit längerer Zeit für die Gründung einer sogenannten Verkehrsinfrastrukturgesellschaft aus, in der die Finanzierungs-, Planungs-, Bau- und Betriebsverantwortung in einer Hand auf der Ebene des Bundes zusammengeführt wird. Dadurch können Ineffizienzen überwunden werden, wie sie sich in der Vergangenheit aus Interessensunterschieden zwischen Bundesverkehrsministerium, Ländern und Landesstraßenbauverwaltungen ergeben haben.

Ein weiterer Vorteil der Gesellschaft besteht in der Herstellung von stabilen, verlässlichen Finanzierungskreisläufen, in denen die Nutzerentgelte zweckgebunden für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden. Hierdurch kann die Fernstraßenfinanzierung von der Haushaltspolitik entkoppelt und eine Verstetigung der Investitionsmittel erreicht werden.

Der BDI begrüßt grundsätzlich die jetzt vorgelegten Gesetzentwürfe. Aufgrund der nur sehr kurzen Frist zur Stellungnahme können wir nur eine erste, vorläufige Einschätzung abgeben. Positiv ist aus unserer Sicht:

- die Ausgestaltung der Gesellschaft als privatrechtliche Organisation, da die Gesellschaft dadurch selbstständig und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien agieren kann.
- die Möglichkeit zur Errichtung bedarfsgerechter regionaler Tochtergesellschaften, da aus unserer Sicht die Aufbauorganisation der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft zwei Gegebenheiten berücksichtigen muss. Zum einen muss sie eine zentrale Steuerung für Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb gewährleisten und entsprechende Standards vorgeben, zum anderen muss sie im Rahmen der Ausführung vor Ort für Ausschreibungen von Leistungen über regionale Kenntnisse in der Fläche verfügen. Daher erscheint uns eine schlanke Managementgesellschaft mit bedarfsgerechten regionalen Ablegern, die die ortskundigen Kompetenzen haben und die mit der Planung und Vergabe von Bau- und Betriebsleistungen vertraut sind, als ein richtiger Weg.

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Telekontakte
T: +493020281528
F: +493020282528

Internet
www.bdi.eu

E-Mail

M.Lederer@bdi.eu

- dass sowohl die Bundesfernstraßen, als auch die Gesellschaft im unveräußerlichen Eigentum des Bundes bleiben soll.
- die Zuweisung der Mittel aus dem Gebührenaufkommen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz und dem Infrastrukturabgabegesetz an die Gesellschaft. Dieses bietet die Möglichkeit einer „echten“ Überjährigkeit in der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen. Dadurch können Projekte von Beginn an durchfinanziert werden und deren Realisierungsgrad ist nicht mehr abhängig von der Mittelbereitstellung im Bundeshaushalt und aktuellen landespolitischen Einflussnahmen. Die so zustande kommende Planbarkeit der Mittel ermöglicht auch eine Projektfinanzierung nach dem Lebenszyklusansatz.
- die Möglichkeit, der Gesellschaft auch zukünftig bedarfsgerecht Haushaltsmittel zuzuweisen.
- die Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes, das Anhörungs-, Planfeststellungs- und Plangenehmigungsbehörde ist und die Rechts- und Fachaufsicht der Gesellschaft innehat.

Das führt dann zu einigen Punkten, die in Folge der Gesetzgebung besonders beachtet werden müssen.

Da die Planungs- und Genehmigungskompetenz des Fernstraßen-Bundesamtes laut Gesetzentwurf nur Landesgrenzen überschreitende Planungen und den Ersatzneubau von Brücken zum Gegenstand hat, ist auch weiterhin eine enge Abstimmung zwischen Bund und Länderbehörden notwendig. Hier wäre es wünschenswert, wenn im Rahmen der dann gesammelten Erfahrungen das Bundesamt weiterentwickelt wird.

Die Gesellschaft sollte sich unter Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes streng an dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit orientieren. Dies bedeutet auch, dass die Gesellschaft aus der Vielfalt an Beschaffungsvarianten, von der konventionellen Beschaffung über Design-and-Build-Verträge bis hin zu Funktionsbauverträgen und Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP), die in Bezug auf das konkrete Projekt wirtschaftlichste Umsetzungsmöglichkeit auszuwählen hat. Wir schlagen deshalb vor, die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verbindlich festzuschreiben. Gleichzeitig sollte die Gesellschaft bundesweit einheitliche Standards für die unterschiedlichen Beschaffungsvarianten sowie einheitliche technische Regelwerke über die Landesgrenzen hinaus festlegen.

Die Gesetzentwürfe lassen völlig offen, ob und in wie fern in der Gesellschaft mit Fremdkapital umgegangen werden soll. Für den BDI sollte die Übertragung von Staatsschulden auf die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft ausgeschlossen werden. Eine Übertragung könnte zu Zielkonflikten füh-

ren, da verkehrspolitische und finanzpolitische Aspekte miteinander vermischt würden, zum grundsätzlichen Nachteil der Verkehrspolitik. Zudem würde die Umstellung von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung in Frage gestellt, da die Mittelverwendung für die Tilgung von Staatsschulden zweckentfremdet würde.

Offen scheinen aus unserer Sicht auch die Mitwirkungsmöglichkeiten des Deutschen Bundestages zu sein. Aus unserer Sicht sollte der Deutsche Bundestag auch weiterhin seine Kontrollrechte wahren können. So sollte er, mit fachlicher Begleitung der Gesellschaft, auch weiterhin bei der Bedarfsplanung (Bundesverkehrswegeplan) über verkehrspolitische Schwerpunkte entscheiden können. Die Kontrolle des operativen Geschäfts sollte bei der Bundesregierung bzw. beim BMVI liegen.