

**Annette Sawade**

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzende des Unterausschusses Kommunales
Stv. Sprecherin der AG Petitionen der
SPD-Bundestagsfraktion

Annette Sawade, MdB • Keltergasse 47 • 74653 Künzelsau

Annette Sawade, MdB

Platz der Republik 1
11011 Berlin
Paul-Löbe-Haus, Raum 5.331
Telefon: +49 30 227-71210
Fax: +49 30 227-76501
annette.sawade@bundestag.de

Wahlkreisbüro

Keltergasse 47
74653 Künzelsau
Telefon: +49 7940 9829 947
Fax: +49 7940 9824 604
annette.sawade@wk.bundestag.de

Mitglied im Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Mitglied im Petitionsausschuss

Mitglied im Unterausschuss
Kommunales

Stellvertretendes Mitglied des
Finanzausschusses

Sehr geehrter XY,

vielen Dank für Ihr Schreiben zum Thema der Infrastruktargesellschaft. Gerne nehme ich zu den von Ihnen genannten Punkten, als Ihre zuständige SPD-Bundestagsabgeordnete Stellung.

Ausgangspunkt des Gesetzgebungsverfahrens war eine Einigung zwischen allen 16 Landesregierungen und der Bundesregierung im Oktober und Dezember 2016 über ein Paket von Maßnahmen, die zum Teil Änderungen des Grundgesetzes erfordern, zum Teil einfachgesetzlich geregelt werden.

Kernpunkte des Pakets sind:

1. die Neuregelung des Länderfinanzausgleichs ab dem Jahr 2020.
2. Lockerung des Kooperationsverbots im Bildungsbereich, die es dem Bund ermöglicht, Geld für Bildungsinfrastruktur in finanzschwachen Kommunen zur Verfügung zu stellen, um beispielsweise Schulgebäude zu sanieren und zu modernisieren. 3,5 Mrd. Euro stehen dafür zur Verfügung.
3. Neuregelung des Unterhaltsvorschlusses, den Alleinerziehende erhalten, wenn das eigentlich unterhaltspflichtige Elternteil nicht zahlt: künftig wird nicht nur bis zum 12. Geburtstag des Kindes gezahlt, sondern bis zum 18. Geburtstag.
4. Neuordnung von Verwaltung und Bau von Autobahnen und sonstigen Bundesfernstraßen in Deutschland. Im Grundgesetz selbst wird in Artikel 90 geregelt werden, dass nicht nur die Bundesfernstraßen selbst im unveräußerlichen, 100prozentigen Eigentum des Bundes stehen, sondern auch die Infrastruktargesellschaft, die für deren Planung, Bau und Betrieb zuständig sein wird.



Zur Bundesfernstraßengesellschaft im Einzelnen:

In intensiven und schwierigen Verhandlungen mit CDU/CSU haben wir als SPD-Bundestagsfraktion zwei weitere Grundgesetz-Änderungen bezüglich der Verwaltung der Bundesfernstraßen durchgesetzt:

- 1) Ausgeschlossen wird eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Infrastrukturgesellschaft und deren Tochtergesellschaften in Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes. Damit ist klar: die Gesellschaft bleibt zu 100 Prozent staatlich.
- 2) Ausgeschlossen wird auch eine funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte, z.B. durch sogenannte Teilnetz-ÖPP. In Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes wird dazu der Satz eingefügt: „Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen.“ Einfachgesetzlich wird geregelt, dass Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) nur auf der Ebene von Einzelprojekten bis maximal 100 Kilometer Länge erfolgen, die nicht räumlich miteinander verbunden sein dürfen.

Vieles, was bislang rechtlich möglich gewesen wäre bei der Einbeziehung privater Betreiber und institutioneller Investoren, ist jetzt erstmals rechtlich ausgeschlossen.

Auch der Bundesrechnungshof (BRH) bestätigt in seinem jüngsten Bericht vom 24. Mai 2017:

„Der Änderungsantrag berücksichtigt in weiten Teilen die Anregungen des Bundesrechnungshofes zur Organisation der Infrastrukturgesellschaft. Danach muss das Parlament einem möglichen Rechtsformwechsel der Infrastrukturgesellschaft zustimmen. Darüber hinaus ist jegliche Privatisierung der Bundesautobahnen ausgeschlossen. Anstatt der ursprünglich geplanten staatsfernen soll eine staatsnahe Infrastrukturgesellschaft entstehen.“

Daneben verweise ich auf folgende Punkte:

- Die Gesellschaft wird nicht kreditfähig. Damit ist die Gefahr einer Aufnahme von privatem Kapital zu hohen Zinsen gebannt. Um effizient wirtschaften zu können, kann die Gesellschaft aber Liquiditätshilfen (zinslose Darlehen) aus dem Bundeshaushalt erhalten, wie andere Bundesgesellschaften auch.
- Eine Übertragung von sog. Altschulden auf die Gesellschaft wird ausgeschlossen.



- Das wirtschaftliche Eigentum an den Bundesautobahnen bleibt beim Bund, es geht nicht an die Gesellschaft über. Die Übertragung und die Überlassung von Nießbrauch-Rechten und anderen Rechten werden ausgeschlossen.
- Mautgläubiger der LKW-Maut und der PKW-Maut bleibt der Bund. Die Option, dass die Gesellschaft das Mautaufkommen direkt vereinnahmen kann, wird gestrichen.
- Die neue Gesellschaft wird als GmbH errichtet und damit als juristische Person des privaten Rechts. Deutschland organisiert zum Beispiel einen Großteil seiner internationalen Entwicklungshilfe über die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), die ebenfalls eine GmbH ist. Trotzdem hat wohl noch niemand ernsthaft behauptet, Deutschland habe seine Entwicklungshilfe privatisiert.
- Eine öffentlich-private Partnerschaft ist nicht das gleiche wie Privatisierung. ÖPP sind immer nur dann erlaubt, wenn sie wirtschaftlicher sind als die herkömmliche Beschaffung (Staat bzw. Gesellschaft bauen und betreiben selbst). ÖPP bleibt auf Einzelprojekte beschränkt, und durch die von uns durchgesetzte Grundgesetz-Änderung ist es dauerhaft verboten, ein ÖPP-Projekte an das andere zu setzen, bis irgendwann wesentliche Teile des Autobahnnetzes oder des Bundesstraßennetzes in einem Bundesland als ÖPP betrieben werden.

Für die Beschäftigten wurde folgendes vereinbart:

Uns Sozialdemokraten war die Zukunft der Beschäftigten, die gegenwärtig in den Straßenbauverwaltungen der Länder beschäftigt sind und künftig zum Bund wechseln sollen, wichtig.

- In enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften haben wir die Rechte der Beschäftigten beim geplanten Personalübergang von den Straßenbauverwaltungen der Länder auf den Bund festgeschrieben.
- Widerspruchsrecht gegen den Übergang inklusive der besonderen Situation des beamteten Personals.
- alle wechselbereiten Beschäftigten der Straßenbauverwaltungen der Länder werden vom Bund übernommen und grundsätzlich dort eingesetzt werden, wo sie bisher arbeiten.
- Die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft ist verpflichtet, Tarifverträge für alle Beschäftigten abzuschließen.

Steuerungsrechte des Bundestages

Der Gesellschaftsvertrag der GmbH und wesentliche Änderungen benötigen die vorherige Zustimmung durch den Haushaltsausschuss und den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.



Mitglieder des Deutschen Bundestages werden im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten sein.

Der fünfjährige Finanzierungs- und Realisierungsplan der Gesellschaft bedarf der vorherigen Zustimmung durch den Haushaltsausschuss und den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.

Eine unabhängige externe Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft sowie möglicher Töchter wird sichergestellt, indem entsprechende Prüfrechte des Bundesrechnungshofes verankert werden.

Das wirtschaftliche Eigentum der Bundesfernstraßen bleibt unveräußerlich beim Bund. Die neue Gesellschaft ist lediglich für die Verwaltung zuständig, auch die Übertragung von Nießbrauch-Rechten – also die gewinnbringende Nutzung durch die Gesellschaft – ist ausgeschlossen. Die Gesellschaft wird auch nicht als Mautgläubigerin auftreten. Eine funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte ist nicht möglich.

Was ist für den Übergang wichtig

- Wechsel des Systems ohne größere Friktionen
- Keine deutliche Verzögerungen und Effizienzverluste
- Gestaltung des neuen Gesellschaftervertrags im Sinne einer effizienten Arbeitsweise der neuen Gesellschaft.

Durch unsere Änderungen am Gesetz wird hierfür das Parlament zuständig sein. Trotz gewisser Unsicherheiten bei der Umsetzung sind für mich die Verbesserungen, die wir im parlamentarischen Verfahren erreicht haben, entscheidend:

1. Mit dem Gesetz errichten wir Schranken gegen Privatisierung, auch im Grundgesetz;
2. Wir haben die berechtigten Interessen der Beschäftigten geschützt;
3. Der Einfluss des demokratisch gewählten Parlaments auf die Verkehrsinvestitionen, sowie Betrieb und Verwaltung der Autobahnen bleibt gesichert.

Deshalb habe ich dem Gesetzespaket letztendlich zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen,

Annette Sawade, MdB