

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L)**

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 19.01.2017**

Sachstand der Bundesautobahngesellschaft

Sachdarstellung:

Der Abgeordnete Herr Pohlmann (SPD) hat am 22. November 2016 um einen Sachstandsbericht zum Thema „Bundesautobahngesellschaft“ gebeten.

Der Sachstand zum Thema „Bundesautobahngesellschaft“ stellt sich aktuell wie folgt dar:

Das Thema Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen wird im Zuge der laufenden Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzierungssystems ab 2020 als Teil des gesamten Reformpakets behandelt.

Eine erste Konkretisierung erfolgte auf der MPK am 14. Oktober 2016, hier wurden u.a. folgende Eckpunkte bezüglich einer künftigen Infrastrukturgesellschaft Verkehr beschlossen:

- Übernahme der Bundesautobahnen in die Bundesverwaltung (übrige Bundesfernstraßen Opt-out)
- Errichtung einer unter staatlicher Regelung stehenden privatrechtlich organisierten Infrastrukturgesellschaft Verkehr
- Festschreibung des unveräußerlichen Eigentums des Bundes an Autobahnen und den anderen Bundesstraßen im Grundgesetz
- Schaffung entsprechender Ermächtigungen in Art. 90 GG¹ zur Gesellschaftsgründung
- Festlegung der Eckpunkte für die Ausgestaltung der Reform (u.a. Zeitplan, Regelungen in der Übergangsphase, Übergang von Personal-, Pensions- und Sachmitteln).

¹ Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland Art 90 (derzeitige Fassung)

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2438) geändert worden ist.

- (1) Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichsautobahnen und Reichstraßen.
- (2) Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes.
- (3) Auf Antrag eines Landes kann der Bund Bundesautobahnen und sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übernehmen.

Quelle: <http://norm.bverwg.de/jur.php?gg,90>

Für die Umsetzung dieses Beschlusses ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen:

1. Eine Grundgesetzänderung zum Artikel 90 GG, der das Thema der sog. Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder regelt sowie weiterer Artikel des GG, die die Finanzbeziehungen Bund-Länder betreffen.
2. Nähere Ausgestaltung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 durch eine einfachgesetzliche Regelung und in diesem Zusammenhang der Bundesinfrastrukturgesellschaft.

Die Verhandlungen wurden am 8. Dezember 2016 vorläufig mit einer Einigung abgeschlossen. Das Bundeskabinett hat die Gesetzentwürfe des BMF - das Gesetz zur Änderung des GG (vgl. [1.]) und das Gesetz zur Neuregulierung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften (vgl. [2.]) - am 14. Dezember 2016 entsprechend beschlossen. Das beschlossene Reformpaket wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren im Bundestag und Bundesrat verhandelt. Die o. g. Gesetze sollen endgültig im Frühjahr 2017 verabschiedet werden.

Für die beschlossene Gründung einer Infrastrukturgesellschaft für Bau, Planung und Betrieb der Bundesautobahnen gibt es seitens des Bundes bzw. des zuständigen Ministeriums keine eigenständige Darstellung. Aus den im Kabinett beschlossenen Gesetzen² lassen sich folgende Aussagen bezüglich der künftigen Organisations- und Aufgabenstruktur im Bereich der Bundesfernstraßen ableiten.

1. Der Bund übernimmt die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung und bedient sich dabei einer **Gesellschaft des privaten Rechts**, der sog. **Infrastrukturgesellschaft Verkehr**. Für diese geänderten Kompetenzen wird **Art. 90 des GG** entsprechend angepasst. Für die sonstigen Bundesstraßen verbleibt die Auftragsverwaltung bei den Ländern. Die bisher bestehende Möglichkeit zur Übernahme von sonstigen Bundesstraßen durch den Bund bleibt erhalten. Die Infrastrukturgesellschaft Verkehr übernimmt die alleinige Verantwortung für die **Aufgaben Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung**, aber **keine Aufgaben der Straßenverkehrsverwaltung**.

In **Art. 143e GG** werden der **Zeitplan** sowie die Übergangsvorschriften für die Umwandlung der Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung formuliert. Die Verwaltung der Autobahnen und der autobahnähnlichen Bundesstraßen durch die Länder soll bis zum 31. Dezember 2020 fortgesetzt werden. Der **Bund übernimmt verpflichtend auch die sonstigen Bundesstraßen auf Antrag eines Landes, der bis zum 31. Dezember 2018** zu stellen ist. Dieser Antrag kann nicht abgelehnt werden.

2. Die Gründung, der Gegenstand, die Aufgaben sowie die Finanzierung der **Infrastrukturgesellschaft** des Bundes wird im Artikel 13 Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (InfrGG) konkret geregelt [2.].

Die Gesellschaft wird in der Rechtsform einer GmbH gegründet. Die Rechtsform soll nach einer Evaluierungsphase von 4 Jahren überprüft werden. Die Gesellschaft steht im Eigentum des Bundes. Einbeziehung von privatem Kapital soll nur auf Projektebene möglich sein.

3. Als weitere organisatorische Veränderung wird ein **Fernstraßen-Bundesamt** ebenfalls zum 1. Januar 2021 gegründet (vgl.[2.], Art. 14 Gesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes (FStrBAG)). Im FStrBA werden hoheitliche Aufgaben wie die **Widmung und Umstufung, die Linienbestimmung und Plangenehmigung** für die Bundesfernstraßen angesiedelt. **Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde** sind hier angesiedelt,

² Die Errichtung der Infrastrukturgesellschaft wird durch die Änderungen im GG Art. 90, die Ergänzung mit dem Art. 143e (vgl. [1.] sowie den Erlass des Gesetzes über die Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und anderer Bundesstraßen (siehe [2.], Art. 13 bis 22) gesetzlich festgeschrieben.

soweit ein Land nicht auf Antrag dies in Landeshoheit fortführen möchte. Weiterhin übt das Fernstraßen-Bundesamt die Rechts- und Fachaufsicht über die Bundesinfrastrukturgesellschaft aus und unterstützt das BMVI fachlich bei der Wahrnehmung der Bundesaufsicht über die Landesbehörden, sofern dem Bund die Verwaltung der Bundesstraßen nicht zusteht.

4. **Planfeststellungen und Plangenehmigungen, die zum 1. Januar 2021 bereits eingeleitet worden sind, werden von den Ländern fortgeführt.**

Die Länder können jeweils bis zum **01.01.** beantragen, die Planfeststellungen und Plangenehmigungen für **alle** Bundesautobahnen, die in dem jeweiligen Land liegen, zu übernehmen. Der Antrag wird nach zwei Jahren wirksam. Das Antragsrecht besteht generell für das Gebiet eines Landes und nicht maßnahmenspezifisch.

Die Länderzuständigkeit für Raumordnungsverfahren bleibt unberührt.

5. Die **Überleitungsregelungen für das Personal bei den Ländern**, die die Aufgaben der Straßenbaulast an den Bundesautobahnen wahrgenommen haben und zu den Bundesinstitutionen wechseln sowie die Erfassung und die Dokumentation der Infrastrukturbestandes sind in dem **Artikel 15 Gesetz zu Überleitungsregelungen** (vgl. [2.], Art. 15) geregelt.
6. Darüber hinaus hat das BMVI eine **Liste sowie eine Karte der autobahnähnlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen mit unmittelbarer Anbindung an Bundesautobahnen** vorgelegt, die aus Sicht des BMVI geeignet sind, in Bundesverwaltung übernommen zu werden. In Bremen handelt es sich dabei um Abschnitte der B6 mit Anbindung an die BAB A 27 und BAB A1, der Autobahnzubringer Bremen Überseestadt, Bremen-Brinkum sowie Bremen-Arsten und der B 75 zwischen BAB A 281 und BAB A2 8. Diese Thematik wird in den Gesetzentwürfen nicht weiter verfolgt.

Die Vorstellungen des Bundes zur Errichtung der Infrastrukturgesellschaft und des Fernstraßen-Bundesamtes sind nach der vorläufigen Auswertung der vorgelegten Gesetze aus fachlicher Sicht wie folgt zu bewerten.

- **Aufgaben und Gesellschaftsform der künftigen Bundesautobahngesellschaft; Bundesautobahnen/Bundesstraßen (opt-out)**

Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in eine unter staatlicher Regelung stehende privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft Verkehr überführt. Die Gesellschaftsform der Bundesinfrastrukturgesellschaft als GmbH entspricht den Forderungen der Länder bezüglich der Unveräußerlichkeit des Eigentums des Bundes an den Bundesfernstraßen. Der Verkauf von Anteilen an Private soll ausgeschlossen werden. Somit kann sichergestellt werden, dass Interessen der Raumordnung und der Steuerung und Lenkung des Verkehrs nicht in unmittelbare Konflikte mit privatwirtschaftlichen Interessen der Gewinnmaximierung treten werden.

Ein Verbleib der Bundesstraßen bei den Ländern ist nach den Regelungen des Art. 90 Abs. 3 GG gesichert. Eine Übernahme von Bundesstraßen durch den Bund ist entsprechend nur auf Antrag des betreffenden Landes möglich.

- **Zukünftige Aufgabenwahrnehmung bei Planfeststellung, Verkehrsbehörde und Verkehrsmanagement**

Aus fachlicher Sicht ist der örtliche Bezug der Planfeststellungsbehörde zur Planung auch in Zukunft zwingend erforderlich.

Aus Bremer Sicht sind die Aufgaben des Straßenverkehrsverwaltung und des Verkehrsmanagements für die Bundesfernstraßen vom Land mit entsprechender Kostenerstattung durch den Bund wahrzunehmen. Dies ist u.a. für den Fortbestand der Verkehrsmanagement-Zentrale von Bedeutung, in der baulastträgerübergreifend der Kfz-Verkehr in Bremen und umzu gesteuert wird.

- **Mitwirkung der Länder bei der Planung, Finanzierung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen**

Die Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes muss unter Mitwirkung der Länder entsprechend der bisherigen Bedarfsplanung festgelegt und vom Bundestag beschlossen werden. Planung und Mitteleinsatz der Infrastrukturgesellschaft in den einzelnen Ländern muss sich an diesen politischen Vorgaben, den anteiligen Streckenlängen und der Erhaltungsbedarfsprognose orientieren. Der Bund muss dauerhaft eine auskömmliche, überjährige Gesamtfinanzierung auch der Bundesstraßen (einschließlich der Unterhaltung und des Betriebs) gewährleisten.

- **Optimierung der Auftragsverwaltung**

Nach wie vor besteht aus Sicht der Länder die Notwendigkeit der Optimierung des Zusammenwirkens von Bund und den Auftragsverwaltungen der Länder für die Bundesstraßen, die im Verantwortungsbereich der Länder verbleiben. Dabei muss sich der Bund auf strategische Aufgaben konzentrieren, die Auftragsverwaltungen der Länder übernehmen eigenverantwortlich die operativen Aufgaben. Bund und Länder sind sich einig, dass die verbleibende Auftragsverwaltung insbesondere durch Modernisierung und Entbürokratisierung von Verwaltungsabläufen und die Schaffung von klaren Strukturen deutlich vereinfacht wird.

- **Gestaltung der Übergangszeit hinsichtlich der Kostenübernahme für die Planung, des Übergangs des Personals und der Maßnahmen in Bau**

Die Länder werden Projekte des neuen Bedarfsplangesetzes solange und soweit sie für deren Planung und Realisierung oder nur für deren Planung zuständig sind, weiter zügig bearbeiten und umsetzen. Für das zum Bund wechselnde Personal ist eine Bestandsgarantie für Status, Arbeitsplatz und Arbeitsort einzufordern.

Beim Personalwechsel ist sicher zu stellen, dass durch den Bund keine „Rosinenpickerei“ zu Lasten der Länder stattfindet. Die Länder werden sich dafür einsetzen, dass die Fragestellungen der Freiwilligkeit, Wechselbereitschaft, Belange von Personalvertretungen und Gleichstellungsbeauftragten sowie, die Beachtung des Tarifrechts nur einvernehmlich bzw. unter Zustimmung zu regeln sind. Für das bei den Ländern verbleibende Personal ist eine Finanzierung der Stellen sicher zu stellen.

Der Transformationsprozess wird von einem beratenden Bund-Länder-Gremium begleitet, das sich aus Länder- und Bundesvertretern zusammensetzt.

In der Übergangszeit von der Grundgesetzgesetzänderung im Jahr 2017 bis zur Übernahme der Projekte durch die Infrastrukturgesellschaft erwarten die Länder, dass die Planungskosten vom Bund in voller Höhe erstattet werden. Inwieweit dies möglich wird, ist noch nicht geklärt. Zu der Frage der Kostentragung für Planung und Bauaufsicht in der Übergangszeit, sowie für die fortbestehende Auftragsverwaltung werden Bund und Länder Gespräche mit dem Ziel der Einigung in der Gesetzgebungsphase beginnen

Bremen hat ein hohes Interesse, die Realisierung der BAB A 281 auf Grundlage der bisherigen Vertragsgrundlagen mit der DEGES abzuschließen, um somit weitere Verzögerungen durch die Gesellschaftsgründung zu vermeiden. Dies ist durch die Übergangsregelung bezüglich der laufenden Planungsverfahren im Artikelgesetz zur Errichtung eines Fernstraßen-Bundesamtes (vgl. [2.], Art. 14) sichergestellt.

Weiterhin ist beabsichtigt, auch den 8-streifigen Ausbau der A 1 sowie der Übergabeparkplätze für Großraum- und Schwertransporte durch Bremen zu forcieren, um eine baldige Umsetzung dann durch den Bund zu ermöglichen.

Beschlussvorschlag:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Quellen:

- [1.] Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g). – Stand 12.12.2016 18:04 Uhr.
- [2.] Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften.