

Die wichtigsten Fragen und Antworten zur neuen Infrastrukturgesellschaft

1) Welche Aufgaben wird die Infrastrukturgesellschaft übernehmen?

Sie wird vom 1. Januar 2021 an „alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben“ übernehmen (§ 3 des Bundesfernstraßengesetzes).). Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Der Bund wird künftig Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung unserer 13.000 Kilometer Autobahnen übernehmen – effizient zentral organisiert und kompetent regional aufgestellt.“

2) Was genau wird mit der Reform bezweckt?

Ziel ist, das Bundesfernstraßennetz als Gesamtheit zu betrachten und effizienter zu verwalten als bislang. Das Geld des Bundes soll schnell und unmittelbar dort landen, wo es am dringendsten benötigt wird. Scheuer: „Wir treiben die größte Reform in der Geschichte der Autobahnen voran und ordnen das System komplett neu.“

3) Wie lief es bislang ab?

Bislang hatten die Länder im Auftrag des Bundes die Autobahnen verwaltet. Das System sah, vereinfacht ausgedrückt, so aus: Der Bund legte über den Bundesverkehrswegeplan und den Bedarfsplan die groben Linien fest und beauftragte die Länder mit der Planung der Projekte. Dann gab er ihnen das Geld für Ausbau und Sanierung. Der Bund stellte also das Geld zur Verfügung, aber es waren die Länder, die planen, bauen und die Autobahn betreiben mussten.

Im Behördendeutsch heißt das: Ausgaben- und Aufgabenverwaltung fielen auseinander. Der Bund hatte dabei relativ wenig Einfluss darauf, wie schnell die Länder mit den Planungen für bestimmte Projekte vorankamen.

4) Was war das Problem?

Weil sich die Finanz- und Personalsituation von Land zu Land unterscheidet, kamen einige Länder mit der Planung neuer Bauprojekte deutlich langsamer voran als andere. Dennoch sahen sich manche Länder gezwungen, ihr Personal weiter zu reduzieren – unter anderem wegen der Schuldenbremse. In manchen Ländern führte das dazu, dass die Bauindustrie zuletzt Schwierigkeiten hatte, in den Straßenbauabteilungen überhaupt noch einen Ansprechpartner zu finden.

In der Folge kamen die Länder bei der Umsetzung wichtiger Straßenprojekte sehr unterschiedlich voran. Mittel, die der Bund einem Land für ein bestimmtes Projekt zur Verfügung stellen wollte, konnten teilweise nicht abfließen, da die zuständige Straßenbauverwaltung mit dem Planen noch nicht fertig war. Deshalb flossen am Jahresende nicht abgerufene Mittel des Bundes häufig stattdessen in solche Länder, die noch diverse Projekte fertig geplant in der Schublade hatten, was perspektivisch zu einem gewissen Ungleichgewicht führen konnte.

5) Wird die Infrastrukturgesellschaft nun bundesweit über anstehende Bauprojekte entscheiden?

Auch die Infrastrukturgesellschaft kann künftig nicht nach Belieben Autobahnen bauen oder sanieren. Sie ist dabei – wie bisher die Auftragsverwaltungen auch – an den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen gebunden, mit dem der Bund den Bundesverkehrswegeplan gesetzlich verankert. Der Bedarfsplan ist eine Anlage des „Gesetzes über den Ausbau für die Bundesfernstraßen“ - und damit Grundlage für die Planung, Priorisierung und den Bau der Bundesfernstraßen.

6) Wie finanziert sich die Infrastrukturgesellschaft?

Sie erhält die Einnahmen aus der Lkw- und später auch aus der Pkw-Maut für Autobahnen zweckgebunden über den Bundeshaushalt. Somit wird der Finanzierungskreislauf Straße gesetzlich fixiert: Geld, das auf der Straße eingenommen wird, wird auch wieder in die Straße investiert. Gegebenenfalls

wird die Infrastrukturgesellschaft weitere Mittel aus dem Haushalt erhalten. Kredite am Markt darf sie nicht aufnehmen.

7) Wo hat die Infrastrukturgesellschaft ihren Sitz?

Die Zentrale ist in Berlin. Zudem wird es bundesweit zehn Niederlassungen geben, die im Jahr 2030 jeweils ein vergleichbar großes Streckennetz betreuen sollen. Die zehn Niederlassungen sind: Nord (in Hamburg), Nordost (in Stolpe), Nordwest (in Hannover), Ost (in Halle/Saale), Nordbayern (in Nürnberg), Südbayern (in München), Südwest (in Stuttgart), West (in Montabaur), Westfalen (in Hamm) und Rheinland (in Krefeld). Scheuer: „Wir stärken die regionale Verantwortung und zeigen breite Präsenz in der Fläche.“

Den Niederlassungen werden 30 dauerhafte sowie elf temporäre Außenstellen zugeordnet - zur Betreuung laufender Projekte. Vorgesehen sind zudem- wie bisher- mindestens 185 Betriebsdienst-Standorte, 42 Fernmeldemeistereien und Verkehrs- und Tunnelleitzentralen. Im Einzelfall sind mit den Ländern noch Vereinbarungen zu treffen.

Wichtig: Bei dem Standortkonzept wurden insbesondere auch die Interessen der Beschäftigten im Hinblick auf ihren Arbeitsort beachtet. Ihr weiterer Einsatz erfolgt grundsätzlich am bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort.

8) Welche Rechtsform erhält die Infrastrukturgesellschaft und wie ist sie aufgebaut?

Die Infrastrukturgesellschaft ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, also eine GmbH. Alleiniger Gesellschafter ist der Bund; laut Grundgesetz darf er seine Gesellschaftsanteile auch nicht verkaufen. In der Gesellschafterversammlung wird der Bund durch das BMVI vertreten.

Übrigens: Anders als die Deutsche Bahn AG wird die Infrastrukturgesellschaft als GmbH gegründet. Eine GmbH zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass der Gesellschafter gegenüber der Geschäftsführung weitgehende Weisungsbefugnisse hat. Damit werden die Einfluss- und Kontrollmöglichkeiten

des Bundes als Gesellschafter im Interesse des Gemeinwohls und der Daseinsvorsorge gewährleistet.

9) Was hat es mit dem Fernstraßen-Bundesamt auf sich?

Dabei handelt es sich um eine neue Bundesoberbehörde. Sie wird zum Geschäftsbereich des BMVI gehören und zum 1.10.2018 errichtet. Im Wesentlichen hat sie hoheitliche Aufgaben. Eine ihrer Hauptaufgaben wird von 2021 an beispielsweise darin bestehen, dass sie Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde in Planfeststellungsverfahren für Autobahn-Projekte ist. Das Fernstraßen-Bundesamt hat die geplanten Projekte aus einem umfassenden, neutralen und übergeordneten Blickwinkel zu beurteilen.

Ferner wird es die Dienstherreneigenschaft für die Beamtinnen und Beamten übernehmen, die aus den Ländern kommen und gemäß Verwendungsvorschlag des Landes der IGA zugewiesen werden.

9) Wo hat es einen Sitz?

Der Hauptsitz wird in Leipzig sein. Scheuer: „Damit setzen wir ein starkes Signal für die neuen Länder. Für Leipzig spricht zum einen die Erreichbarkeit. Es ist hervorragend angebunden an Straße, Schiene und den Luftverkehr. Zudem ist Leipzig Universitätsstadt – mit exzellenten Köpfen. Und hier ist die Nähe zum Bundesverwaltungsgericht gegeben, einer auch für Infrastrukturprojekte wichtigen Institution.“

Zudem wird das Fernstraßen-Bundesamt bis zu vier weitere Standorte haben. Drei davon stehen bereits fest: Bonn, Gießen und Hannover.

10) Wie sieht die Zusammenarbeit zwischen Ländern, Fernstraßen-Bundesamt und Infrastrukturgesellschaft künftig aus?

Grob skizziert wird der Ablauf bei Autobahn-Bauprojekten künftig so aussehen:

a) Basis für die Realisierung von Autobahn-Projekten wird weiterhin der Bundesverkehrswegeplan sein, in dem unter anderem festgelegt wird, welche

überregionalen Straßen wie dringend neu gebaut, ausgebaut, erhalten oder saniert werden müssen. Dabei handelt es sich um ein reines Regierungsprogramm – ohne Gesetzescharakter. Auf Basis des Bundesverkehrswegeplans beschließt der Bundestag schließlich das Fernstraßenausbaugesetz samt dem dazugehörigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Beides zusammen bildet die rechtliche Grundlage um Autobahn-Projekte in Angriff zu nehmen.

Übrigens: Es werden zwar in Zukunft weiterhin vereinzelt auch neue Autobahnprojekte gebaut. Die Mehrzahl der anstehenden Projekte betrifft jedoch einen sechs- oder achtstreifigen Ausbau von bereits vorhandenen Autobahnen.

b) Grundlage für das weitere Vorgehen, also das Planen und Bauen, ist die Aufnahme in den Finanzierungs- und Realisierungsplan der Infrastrukturgesellschaft.

c) Bei Großprojekten, wie etwa dem Neubau einer Autobahn, der stark ins Landschaftsbild eingreift, wird es wie bislang auch zunächst ein Raumordnungsverfahren geben. Es wird also geprüft, wie sich ein konkretes Vorhaben aus dem Bedarfsplan in die Gegebenheit vor Ort einfügt. Die Zuständigkeit dafür bleibt bei den Ländern und schließt dort mit der landesplanerischen Feststellung ab.

d) Ist das Raumordnungsverfahren abgeschlossen, wird die Infrastrukturgesellschaft einen Vorschlag für eine sogenannte Linienführung beim Fernstraßen-Bundesamt einreichen, also vorschlagen, wie die geplante Autobahn in etwa verlaufen soll.

e) Die genaue Linienführung legt dann das Fernstraßen-Bundesamt fest, dazu bezieht es das BMVI und eventuell weitere Ressorts ein. Das gilt jedenfalls beim *Autobahnneubau*. Bei einem reinen *Autobahnausbau* steht die Linienführung in der Regel von Anfang an bereits fest.

f) Daraufhin beginnt die Infrastrukturgesellschaft mit den Details für den Entwurf der neuen Strecke. Hierzu wird beispielsweise der Baugrund untersucht sowie der erforderlichen Lärm- und Umweltschutz ermittelt.

g) Anschließend werden die Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren vorbereitet, das in der Regel erforderlich ist.

h) Die fertigen Unterlagen werden beim Fernstraßen-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde eingereicht. Im Planfeststellungsverfahren und vorgelagerten Anhörungsverfahren muss das Fernstraßen-Bundesamt die geplanten Projekte aus einem umfassenden, neutralen und übergeordneten Blickwinkel beurteilen. Dabei hat es sämtliche Belange von eventuell Betroffenen zu berücksichtigen, also etwa von Anwohnern, Kommunen oder Grundstückseigentümern entlang der Trasse. Auch Lärmschutz und Umweltschutz sind zu beachten.

i) Wenn das Projekt planfestgestellt ist, steht fest, wo die Trasse genau verläuft, wie breit sie ist und welche Anforderungen für den Lärm-, Umwelt- und Wasserschutz zu beachten sind.

j) Auf Basis des festgestellten Plans kann dann die Infrastrukturgesellschaft mit der Ausführungsplanung beginnen. Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Regelungen dienen auch als Grundlage für die Ausschreibung der einzelnen Bauleistungen.

k) Wenn die Straße fertig gebaut ist, wird sie vom Fernstraßen-Bundesamt in einem hoheitlichen Akt zur Autobahn gewidmet. Theoretisch zumindest. Denn meist erfolgt diese Widmung bereits vorab im Planfeststellungsbeschluss.

11) Was bedeutet die Reform für die Beschäftigten der Länder?

Die Beschäftigten der Länder, die bisher für Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Autobahnen zuständig waren, sollen die gleichen Aufgaben in den neuen Strukturen beim Fernstraßen-Bundesamt und bei der Infrastrukturgesellschaft fortführen. Das Standortkonzept wurde extra so gestaltet, dass ihr weiterer Einsatz grundsätzlich am bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort erfolgen kann. Scheuer: „Wir setzen auf die bewährte Expertise der Mitarbeiter vor Ort und geben ihnen umfassende Sicherheit, was ihren Arbeitsplatz angeht.“

Derzeit wird eine Überleitung zum Bund vorbereitet, die sicherstellt, dass die Beschäftigten sämtliche ihrer erworbenen Rechte behalten und sie auf keinen Fall schlechter gestellt werden als bislang. Die Beschäftigten erhalten dann Gelegenheit, sich für einen Wechsel zum Bund zu entscheiden oder in ihren bisherigen Beschäftigungsverhältnissen bei den Ländern zu verbleiben. Denkbar ist auch, dass sie weiter beim Land beschäftigt, aber für den Bund tätig sind (zum Beispiel im Wege der Abordnung).

12) Verlieren die Länder jegliche Zuständigkeit in Bezug auf Straßen des Bundes?

Nein. Für die Bundesstraßen bleibt es bei der Auftragsverwaltung durch die Länder. Das heißt: Die Länder werden die Bundesstraßen weiterhin im Auftrag des Bundes planen, bauen, betreiben und erhalten. Der Bund wird weiterhin die Zweckausgaben für diese Straßen tragen. Hierbei handelt es sich um Ausgaben, die unmittelbar für die Erfüllung der einzelnen Verwaltungsaufgabe anfallen. Auf Antrag eines Landes können allerdings die Bundesstraßen, die im Gebiet dieses Landes liegen, auch in Bundesverwaltung übergehen und lägen dann im Zuständigkeitsbereich der IGA und des FBA.

13) Sind sogenannte öffentlich-private Partnerschaften, also ÖPP-Projekte, weiterhin möglich?

Ja. Private dürfen allerdings bei Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung von Autobahnen oder sonstigen Bundesfernstraßen nur einbezogen werden, wenn sich der Vertrag auf einzelne Vorhaben mit einem Gesamtumfang von bis zu 100 Kilometern erstreckt. Mehrere Vorhaben dürfen nicht miteinander verbunden werden. Eine Beteiligung Privater im Rahmen von ÖPP-Projekten, die das gesamte Autobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen, ist ausgeschlossen.

14) Wie ist es überhaupt zu der Reform gekommen?

Die Regierungschefs von Bund und Ländern haben am 14. Oktober 2016 Eckpunkte beschlossen, mit denen die Finanzbeziehungen und der Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern vom Jahr 2020 an neu geregelt werden soll. Anlass war ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 11.11.1999, in dem das höchste deutsche Verfassungsgericht den bisherigen Finanzausgleich nur noch bis zum Jahr 2019 für zulässig erklärt hatte.

In den Eckpunkten für eine Reform verständigten sich die Regierungschefs von Bund und Ländern auf ein neues Konzept für den Finanzausgleich sowie auf Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, dass Bund und Länder ihre jeweiligen Aufgaben im föderalen System besser erfüllen können. Eine dieser Maßnahmen sieht vor, dass sich vom 01.01.2021 an nicht mehr die Länder im Auftrag des Bundes um den Bau, Ausbau und Erhalt der Autobahnen kümmern sollen, sondern der Bund als Eigentümer der Autobahnen diese Aufgabe selbst übernimmt. Zu diesem Zweck soll der Bund eine Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen gründen.

Der Deutsche Bundestag hat am 1.6.2017 in 2./3. Lesung die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft und des Fernstraßen-Bundesamts beschlossen und der Bundesrat hat dem Gesetespaket anschließend zugestimmt.