



Dagmar Freitag

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzende des Sportausschusses
Mitglied des Auswärtigen Ausschusses

Berlin, den 1. Juni 2017

Erklärung

**zum Abstimmungsverhalten gem. § 31 der Geschäftsordnung
des Deutschen Bundestages zur**

**2./3. Lesung des Regierung-Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes
(Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g)**

Dieser Bundestag hat für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in den letzten Jahren deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt, auch um den Investitionsstau unserer Straßen zu beenden.

Organisatorische Mängel verhindern häufig, dass das zur Verfügung stehende Geld für den Bau von Bundesfernstraßen zielgenau und an verkehrlichen Maßstäben orientiert abfließen kann. Auch bei Planung und Betrieb gibt es vielerorts unbestreitbaren Optimierungsbedarf. Das ist auf nahezu allen politischen Ebenen erkannt und benannt worden. Eine Reform dieser Strukturen ist deshalb dringend geboten.

Neben einer Reform der Auftragsverwaltung war hierzu schon länger die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft im Gespräch, die Planung, Bau und Betrieb in die Hände des Bundes legt. Da der Bund am besten in der Lage ist, seine eigenen Prioritäten umzusetzen und ich das angesichts des Nachholbedarfs in der Verkehrsinfrastruktur für notwendig erachte, habe ich diese Idee immer befürwortet. Ein entsprechendes Konzept, wie es die Arbeitsgruppen Verkehr, Wirtschaft und Haushalt der SPD-Bundestagsfraktion vorgelegt haben, fand und findet meine volle Unterstützung.

Der von der Bundesregierung ursprünglich vorgelegte Entwurf hat den verkehrspolitischen Anforderungen jedoch zum einen nicht ausreichend Rechnung getragen, zum anderen gravierende Mängel hinsichtlich Privatisierung, Struktur, Beteiligung der Politik und Mitarbeiterrechten aufgewiesen. Er war daher nicht zustimmungsfähig. Deshalb haben wir in langen Verhandlungen aus meiner Sicht wesentliche Änderungen durchgesetzt.

Der häufigste Vorwurf gegen den vorliegenden Vorschlag zur Bundesfernstraßengesellschaft ist der, er ermögliche Privatisierungen durch die Hintertür. Festgemacht wird dies an der Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Es gibt aber genug Praxisbeispiele –zum Beispiel die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) oder die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) – die beweisen, dass eine GmbH in öffentlichem Besitz nicht gewinnorientiert sein muss. Hierfür galt es die notwendigen Schranken dauerhaft zu setzen. Die von der SPD verhandelten Begrenzungen für die Privatisierung sind daher für mich eine notwendige Voraussetzung für meine Zustimmung.

Den Einfluss von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) wird mit der vorliegenden Reform weiter beschränkt. ÖPP für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentlicher Teile davon umfassen, sind

ausgeschlossen. Es werden Möglichkeiten zur Einbeziehung privater Betreiber und institutioneller Investoren ausgeschlossen, die bislang noch bestehen. Hier ist der Gesetzentwurf ein echter Fortschritt. Dem Deutschen Bundestag – namentlich dem Haushalts- und dem Verkehrsausschuss - werden durch die Reform neue Kontrollmöglichkeiten eingeräumt, die dieser auch im Sinne des Interesses der Bürgerinnen und Bürger nutzen werden.

Bereits vor dieser Reform hat die Koalition im aktuellen Bundesverkehrswegeplan den Anreiz für ÖPP gemindert, da Gelder nicht mehr nach Ländern sondern nach Prioritäten vergeben werden. Auch durch die neu eingeführten, realistischeren Wirtschaftlichkeitsberechnungen werden ÖPP reduziert, ebenso wie das in der neuen Gesellschaft eingeführte Planungsprinzip nach der Lebenszeit.

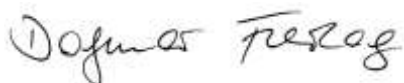
Wichtig für mich ist auch, dass mit der vorliegenden Reform das wirtschaftliche Eigentum der Bundesfernstraßen unveräußerlich beim Bund bleibt. Die neue Gesellschaft ist lediglich für die Verwaltung zuständig, auch die Übertragung von Nießbrauch-Rechten – also die gewinnbringende Nutzung durch die Gesellschaft – ist ausgeschlossen. Die Gesellschaft wird auch nicht als Mautgläubigerin auftreten. Auch eine funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte ist nicht möglich.

In enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften haben wir zudem die Rechte der Beschäftigten beim geplanten Personalübergang von den Straßenbauverwaltungen der Länder auf den Bund festgeschrieben. So gibt es zum Beispiel ein Widerspruchsrecht gegen den Übergang und die besondere Situation des beamteten Personals wird berücksichtigt. Auch das ist für mich eine notwendige Voraussetzung für meine Zustimmung.

Bedenken habe ich allerdings, ob ein Wechsel des Systems ohne größere Friktionen möglich ist und in absehbarer Zeit die gewünschte größere Effizienz und Effektivität tatsächlich erreicht werden können. Vielmehr sind durch die Umstellung deutliche Verzögerungen und Effizienzverluste möglich. Wichtig ist nun, dass Gesellschaftsvertrag entsprechend im Sinne einer effizienten Arbeitsweise der neuen Gesellschaft gestaltet wird. Durch unsere Änderungen am Gesetz wird hierfür das Parlament zuständig sein.

Obwohl ich weiterhin nicht sicher bin, dass die erhofften Verbesserungen mit der vorliegenden Reform der Straßenbauverwaltung tatsächlich erreicht werden können, habe ich bei meiner Entscheidung auch die anderen Aspekte dieses Gesetzes zu berücksichtigen. Die umfassende Reform der Bund-Länder-Beziehungen ist ein wichtiger Schritt zu einer nachhaltigen Finanzierung der Länder. Zusätzlich sind die Einschränkung des Kooperationsverbots, das milliarden schwere Investitionsprogramm für Kommunen und der Ausbau des Unterhaltsvorschlusses für Alleinerziehende wichtige Zukunftsprojekte, die das Leben vieler Menschen spürbar verbessern werden. In Abwägung dieser Dinge und angesichts der Tatsache, dass die noch vorhandenen Mängel der Infrastrukturgesellschaft Verkehr einfachgesetzlich behoben werden können, stimme ich dem Gesetzentwurf zu.

Mit freundlichen Grüßen



Dagmar Freitag MdB