



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Martin Burkert MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Enak Ferlemann MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269
psts-f@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: Bericht zum Thema „Reform der Auftragsverwaltung im
Bereich der Bundesfernstraßen“**

Aktenzeichen: L 14/154.2/2-02/18
Datum: Berlin, 11.12.2015
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegend übersende ich den vom Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur erstellten Bericht zum Thema „Reform der Auf-
tragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen.

Für eine Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses durch Ihr
Sekretariat wäre ich dankbar.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Anlage



Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen

Nach dem 2. Weltkrieg legten die Alliierten die Verwaltung der Fernstraßen in die Verantwortung der Länder. Diese verwalteten die Straßen treuhänderisch bis zur Gründung der Bundesrepublik Deutschland. Um den Bau großer Durchgangsstraßen für den Verkehr im Bundesgebiet sicherstellen zu können, entschied der Parlamentarische Rat nach kontroverser Diskussion, die Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes durch die Länder verwalten zu lassen (sog. Bundesauftragsverwaltung).¹

Diese Entscheidung wurde in den vergangenen Jahren immer wieder hinterfragt und z. B. in den frühen 50er Jahren eine bundesunmittelbare Verwaltung der Bundesautobahnen vorgeschlagen; darüber hinaus haben der Bundesrechnungshof² und zuletzt die vom Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel eingesetzte Expertenkommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ zu Änderungen geraten. Denn das System der Auftragsverwaltung ist u. a. durch eine Verflechtung von Aufgaben und Ausgaben beim Bund und bei den Ländern gekennzeichnet, die Fehlanreize und Ineffizienzen bedingt. Zudem verändert sich auch die Bedarfssituation, die andere organisatorische Herausforderungen stellt.

Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, dass gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung erarbeitet und umgesetzt werden sollen.

Vor diesem Hintergrund soll eine Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen in Angriff genommen werden, um die zum Teil schwierige Situation der Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung zu reformieren und modernisieren. Ziel ist eine höhere Organisationseffizienz. Zentraler Aspekt der Reform ist dabei die bestehende Vermischung von Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern bei den Aufgaben und Ausgaben zu entflechten und die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zu synchronisieren. Dadurch wird die Verantwortung klarer zugeordnet, was zur Optimierung der Prozesse beiträgt. Ferner soll die Netzbewirtschaftung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen erfolgen, wodurch Effizienzvorteile realisiert werden. Zudem soll die Kostentransparenz im Bundesfernstraßenbereich erhöht werden.

I. Hintergrundinformationen: Der Status quo

1. Die Bundesfernstraßen stehen im Eigentum des Bundes. Das Parlament bestimmt den Aus- und Neubaubedarf (insbes. im Rahmen des FStrAusbauG), den die Bundesregierung umzusetzen hat; auch die Prioritätensetzung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erfolgt durch das Parlament.
2. Die Bundesfernstraßen werden nach Artikel 90 Absatz 2, 85 GG im Auftrag des Bundes von den Ländern verwaltet, d. h. es handelt sich um Länderverwaltungen. Die Länder haben nach dem Grundgesetz die sog. Wahrnehmungskompetenz und vertreten den Bund daher stets nach außen. Die Auftragsverwaltungen nehmen die zugewiesenen Aufgaben als eigene Aufgaben

¹ Auftragsverwaltung i.S.d. Art. 85 GG gibt es außer für die Bundesfernstraßen (Art. 90 Abs. 2 GG) sonst nur noch im Atomrecht (Art. 87c GG) und in Teilen der Finanzverwaltung (Art. 108 Abs. 3 GG); zugelassen ist diese Verwaltungsform darüber hinaus in weiteren Bereichen, z. B. in der Luftverkehrsverwaltung nach Artikel 87d Abs. 2 GG.

² Der BRH hat z.B. im BWV-Gutachten vom 11.10.04 gefordert, für die Bundesautobahnen eine eigene Bundesverwaltung aufzubauen (s. S. 5).

wahr. Die sog. Sachkompetenz liegt primär beim Bund und kommt nur sekundär den Ländern zu (sie ist den Ländern also grundsätzlich durch Aufsichtsmittel entziehbar).

3. Folgende weitere Elemente ausgewählter Bereiche kennzeichnen den Status quo der „Auftragsverwaltung“ im Bereich der Bundesfernstraßen:

a) Planung und Organisation

- Die Länder errichten ihre eigenen Behörden und stellen Personal ein, der Bund hat darauf und auf deren Organisation(en) keinen Einfluss. Einige Länder haben in der Vergangenheit landesintern zahlreiche Verwaltungsreformen durchgeführt, mittlerweile sind 12 der 16 Auftragsverwaltungen als Gesellschafter der DEGES³ beigetreten, um mit deren Unterstützung die ihnen obliegenden Aufgaben zu erledigen.⁴ Wie aus dem Zwischenbericht der Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ vom 08/09.10.2015⁵ ersichtlich, sind die Strukturen zur Wahrnehmung der Aufgaben in den Ländern sehr unterschiedlich. Dies gilt auch für die Länder, die DEGES-Leistungen in Anspruch nehmen.
- Bei der Planung von Projekten erarbeiten die Länder bzw. die von ihnen beauftragten Büros die Planungsunterlagen für Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren. Raumordnungsverfahren werden von den Landesplanungsbehörden durchgeführt, die Linie wird dagegen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bestimmt. Anschließend erstellen die Auftragsverwaltungen bzw. die von ihnen beauftragten Büros detaillierte Planungsunterlagen, die wiederum bei Projekten ab einem bestimmten Volumen dem BMVI vorzulegen sind. Das BMVI prüft im Rahmen des sog. Gesehenvermerks derartige Planungen und erteilt seine Zustimmung - ggf. auch unter Bedingungen - zu Inhalten und Kosten. Anschließend erstellen die Auftragsverwaltungen bzw. die von ihnen beauftragten Büros die Unterlagen für die Planfeststellung und lassen z. B. bauvorbereitende Untersuchungen wie die Baugrunduntersuchungen durchführen. Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts sind Anhörungsverfahren durchzuführen und unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange eine Zulassungsentscheidung (i.d.R. Planfeststellungsbeschluss) herbeizuführen. Das Planfeststellungsverfahren wird von Länderbehörden außerhalb der Auftragsverwaltungen durchgeführt, wobei Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde identisch sein können. Nach Erlangung des Baurechts erstellen die Auftragsverwaltungen bzw. die von ihnen beauftragten Büros Unterlagen für die Ausschreibung - inkl. der sog. Ausführungsplanung - und beauftragen Unternehmen mit der Realisierung der Maßnahmen. Die Vergabeentscheidung trifft bei kleineren Maßnahmen die Auftragsverwaltung alleine, bei größeren benötigt es die Zustimmung des BMVI. Über Nachträge, die der Bund als Teil der Zweckausgaben zu begleichen hat, entscheiden die Auftragsverwaltungen.
- Auch Erhaltungsmaßnahmen und zum Teil die Betriebsdienstleistungen an Bundesfernstraßen werden von Auftragsverwaltungen, regelmäßig unterstützt durch von ihnen beauftragte Büros, ausgeschrieben.
- Die Auftragsverwaltungen müssen die von ihnen ausgeschrieben Leistungen überwachen; diese Prüftätigkeit gilt auch, wenn die Länder die Aufgaben mit ihrem eigenen Personal durchführen.
- Durch den Einsatz ihres Personals für aus Landessicht vorrangig zu planende und zu realisierende Projekte haben die Länder erheblichen Einfluss auf den Netz(aus)bau.

³ DEGES = Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH, Gesellschaft im Eigentum von Ländern und Bund.

⁴ Nicht der DEGES beigetreten sind Bayern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und das Saarland.

⁵ Bei dieser Kommission handelt es sich um ein Ländergremium; Bezug genommen wird auf die Anlage 10 des Zwischenberichts.

- Zwischenfazit: Der Prozess zur Erstellung und Bewirtschaftung einer Bundesfernstraße ist durch wechselnde, zum Teil verknüpfte Zuständigkeiten von mehreren Gebietskörperschaften geprägt.

b) Finanzierung

- Auch die Finanzierungszuständigkeit ist verteilt, nämlich auf den Bund und die Länder. Kennzeichnend für die Bundesauftragsverwaltung in monetärer Hinsicht ist, dass der Bund ganz überwiegend die Finanzierungsverantwortung trägt (Art. 104a Absatz 2 GG) und die Länder grds. die Umsetzung verantworten:
- Der Bund trägt als Straßenbaulastträger der Bundesfernstraßen die „Zweckausgaben“ (insbesondere Bau-, Erhaltungs- und Betriebsdienstkosten). Die Länder tragen ihre Verwaltungskosten (insbesondere Kosten der Planung, des eigenen Personals, des Verfahrens inkl. etwaiger Rechtsverfahren, der Gebäude für eigene Mitarbeiter). Ebenso wie die Länder muss auch der Bund gemäß Artikel 104a Absatz 5 GG die Kosten für die eigene Verwaltung tragen (insbesondere Kosten für eigenes Personal und Gebäude).
- Der Bund trägt als Zweckausgaben darüber hinaus ganz überwiegend die Kosten für das Betriebsdienstpersonal: Lediglich das Leitungs- und Verwaltungspersonal einer Meisterei wird vom Land auf Kosten des Landes vergütet, sämtliche übrigen Beschäftigten der Meisterei sind Landespersonal, werden aber vom Bund vergütet.
- Die Abgrenzung der Zweckausgaben und Verwaltungskosten bereitet in der Praxis immer wieder Schwierigkeiten und führt zu Reibungsverlusten. Zwar sind bereits diverse Fälle in der sog. „Ausgabenzuordnung“ geregelt, aber auch deren mehrfach fortgeschriebene Fassung wirft häufig weitere Fragen auf (z. B. ob bzw. ab wann kostenintensive Baugrunduntersuchungen der Planung und damit den Länderkosten oder der unmittelbaren Bauvorbereitung und damit den vom Bund zu tragenden Zweckausgaben zuzurechnen sind).
- Der Bund stellt den Ländern jährlich Mittel auf Basis des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Rahmens zur Verfügung, die sie für die Bundesmaßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich nutzen.⁶ Da die Länder bei der Erstellung von Planungen und der Bauaufsicht auch Zweck-Aufgaben des Bundes mit ihrem Personal erledigen, erstattet der Bund den Ländern diese Ausgaben pauschal mit 3% der Baukosten (gesetzliche Festlegung gemäß § 6 Absatz 3 Satz 2 BStrVermG, sog. „UA3-Pauschale“). Deren Auskömmlichkeit wird von Ländern verneint, was ebenfalls regelmäßig Diskussionen bedingt.
- Zwischenfazit: Diese Verzahnung im Bereich der Finanzierung führt zu Fehlanreizen und immer wieder zu unwirtschaftlichem Handeln (z. B. führen durch ein Land hervorgerufene Planungsverzögerungen und/oder der Verlust an Bauherrenkompetenz der Länder zu (Bau-)Mehrkosten für den Bund und die Qualität der Ausschreibungsunterlagen der Länder bestimmt Art und Umfang etwaiger Nachträge zu Lasten des Bundes). Weil die Länder die Verantwortung für Planung und Organisation einschließlich deren Kosten tragen, haben sie einen großen Einfluss auf Realisierung, Qualität und Kosten von Bundesmaßnahmen (obwohl diese Maßnahmen kostenmäßig überwiegend dem Bund zugeordnet sind).

⁶ Die Mitteldisposition erfolgt z. T. bereits zentral über das System der VIFG.

c) Aufsicht

- Der Bund muss die Aufsicht hinsichtlich der Gesetzmäßigkeit und Zweckmäßigkeit der Ausführung durch die Länder ausüben, d. h. die sog. Rechts- und Fachaufsicht (Art. 85 Absatz 4 Satz 1 GG). Er ist hierzu berechtigt und verpflichtet. Aus diesem Grund und wegen der erstrebten Einheitlichkeit bei der Durchführung der Aufgaben der Bundesfernstraßenverwaltung in den 16 Ländern kann der Bund sowohl technische als auch rechtliche Vorgaben machen; allgemeine Verwaltungsvorschriften sind aber jeweils nur mit Zustimmung des Bundesrates möglich, weshalb dieser Weg bisher selten gewählt wurde; alternativ hat sich das System sogenannter „Allgemeine Rundschreiben“ (ARS) entwickelt, die das BMVI herausgibt mit der Bitte an die Länder, diese in ihrem Zuständigkeitsbereich einzuführen; in der Praxis werden diese Regeln, die in abstimmungsintensiven Verfahren mit Ländern ausgearbeitet werden, nicht stets 1:1 von den Ländern eingeführt, sondern z. B. mit landesbezogenen Ergänzungen.
- Die verfassungsrechtlich verankerten Aufsichtsmittel nach Art. 90 GG (Entsendung von Beauftragten zu den örtlichen Behörden, Anforderung von Berichten und als sog. ultima ratio die Weisung) sind schwer handhabbar. Denn dem Bund liegen nicht durchgängig Informationen vor, um die Aufsicht stringent auszuüben. Darüber hinaus wurden in Einzelfällen auch Weisungen des Bundes von Ländern zunächst nicht akzeptiert, obwohl die Länder zu deren unmittelbarer Umsetzung verfassungsrechtlich verpflichtet sind. Dies bedingte nicht nur hohe Reibungsverluste, sondern führte auch zu mehrjährigen Verzögerungen von Bundesprojekten. Auch diese Fälle zeugen vom starken landespolitischen Einfluss im Rahmen der Auftragsverwaltung, der durch Aufsichtsmittel schwer zu steuern ist.
- Zwischenfazit: Die Einflussmöglichkeiten des Bundes im Rahmen der Aufsicht sind begrenzt.

Gesamtfazit: Das bestehende System der Auftragsverwaltung ist u. a. durch folgende Problembe-
reiche gekennzeichnet:

- Die Verantwortung für die Bundesprojekte ist in funktionaler und in finanzieller Hinsicht ge-
teilt: Wahrnehmungskompetenz Länder, Sachkompetenz und Rechts- und Fachaufsicht Bund;
überwiegende Finanzierungsverantwortung Bund (Zweckausgaben), Länder tragen ihre Ver-
waltungskosten,
- kein Einfluss des Bundes auf Verwaltungsstruktur und Personaldisposition, zudem relativ
geringer Einfluss auf die Priorisierung von Planungsprozessen der Länder,
- erschwerte Durchsetzung von Bundesinteressen: Bund ist auf Berichtswesen der Länder an-
gewiesen (Prinzipal-Agent-Problematik), in der Praxis de facto keine Sanktionsmöglichkei-
ten, Erteilung von Weisungen als ultima ratio schwer handhabbar, so dass Bundesziele nicht
stets planmäßig umgesetzt werden können,
- Setzen von Fehlanreizen (z. B. Steuerung von Planungsprozessen auf Landesebene nach Um-
satzzahlen, durch Kostenaufteilung zwischen Bund und Land, durch landes- statt netzbezoge-
ner Sichtweise)),
- Intransparenz,
- Personalabbau der letzten Jahrzehnte, durch Notwendigkeit der Haushaltskonsolidierung mit
tendenzieller Verschärfung durch die Schuldenbremse,
- damit einhergehend steigende Heterogenität der Leistungsfähigkeit der Auftragsverwaltungen
der einzelnen Länder mit Rückwirkung auf die Anzahl von planfestgestellten bzw. realisierten
Projekten,
- unzureichende Nutzung von länderübergreifenden Synergieeffekten.

II. Ziele der Reform und Ausblick

1. Zur Überwindung der genannten Probleme wird angestrebt, den Bereich der Bundesautobahnen aus dem System der Auftragsverwaltung herauszulösen und in eine bundeseigene Gesellschaft zu überführen. Mit dem Anstieg der Verkehrsinvestitionen des Bundes (sog. „Investitionshochlauf“) sollte eine Effizienzsteigerung der Verwaltung einhergehen, um nicht zusätzliche Mittel in ineffiziente Strukturen fließen zu lassen.

In der Vergangenheit gab es im In- und Ausland in verschiedenen Infrastrukturbereichen ebenfalls weitreichende Umstrukturierungen, deren Erkenntnisse im Fall der Übertragbarkeit in den Reformprozess einfließen können. Der Bereich der Bundesfernstraßen unterscheidet sich aber in einigen wichtigen Aspekten von Reformen anderer Verkehrsträger: zum einen kommt dem Straßennetz eine Daseinsvorsorgefunktion und zum anderen sind hierbei Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Länder in den Reformprozess zu integrieren.

Um das Reformziel zu erreichen, sind folgende Elemente maßgeblich:

- Synchronisierung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung möglichst in einer Hand,
- Verstärkte Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte bei Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung (Lebenszyklus),
- Transparenz, z. B. bei Kosten und Abläufen,
- Bündelung gleichartiger Teilaufgaben z. B. in länderübergreifenden Organisationsstrukturen, Entfallen von Verwaltungsinstanzen sowie Straffung von Verfahrensabläufen,
- Verbesserung der personellen Situation bei der Verwaltung der Bundesfernstraßen,
- einheitliche Standards hinsichtlich bedarfsgerechter Aus- und Weiterbildung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern,
- Veränderung der Anreizstrukturen,
- dauerhafte Sicherstellung eines hohen Qualitätsstandards der Bundesfernstraßen und
- Mobilisierung privater Investitionen mit der Maßgabe der Wirtschaftlichkeit.

2. Daher arbeitet die Bundesregierung gegenwärtig an einem Gesamtkonzept zur Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen entlang folgender Eckpunkte:

- Gründung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes mit Fokus auf den Bundesautobahnen.⁷
- Das Eigentum der Bundesfernstraßen verbleibt beim Bund.
- Die Gesellschaft steht im Eigentum des Bundes.
- Der Deutsche Bundestag legt weiterhin gesetzlich fest, für welche Projekte es einen Bedarf gibt.
- Die zu gründende Infrastrukturgesellschaft wird so ausgestaltet, dass kein Schattenhaushalt besteht.
- Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen bei dem Ausbau und Erhalt des vorhandenen Netzes Rechnung getragen wird.
- Die Gesellschaft soll zentralisiert ihre Aufgaben erledigen, Grundsatzaufgaben sind zu bündeln; gleichzeitig wird sie in den Regionen für ihre Aufgabenwahrnehmung präsent sein müssen (Vor-Ort-Präsenz). Der Betriebsdienst muss weiterhin grundsätzlich durch Autobahnmeistereien als nachgeordnete Einheiten der Gesellschaft erfolgen. Die Gesellschaft muss auf allen Ebenen über Kernkompetenzen verfügen und Kernaufgaben selbst erledigen können, sowohl

⁷ In einigen Ländern wird das Autobahnnetz schon heute durch gesonderte Verwaltungseinheiten betrieben, weshalb eine sachgerechte Abgrenzung der Bewirtschaftung von Autobahnen und Bundesstraßen ohne Doppelstrukturen auch im neuen System möglich sein wird.

in der Zentrale als auch in ihren nachgeordneten Einheiten. Deshalb ist für ausreichend Personal zu sorgen. Die Gesellschaft wird daher die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Ländern übernehmen, ohne dass sich für diese wirtschaftliche bzw. statusrechtliche Einbußen ergeben.

- Auch in einer vsl. längeren Übergangsphase ist eine nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen durchgeführte Netzbewirtschaftung unter Einbeziehung von Personal und Know-how der Länder vorzusehen.
- Die Gesellschaft ist zuständig für den Lebenszyklus Straße, d. h. gebündelt für die Aufgaben Planen (einschließlich Grunderwerb), Bauen, Betreiben, Erhalten und Finanzieren.
- Die genannten Leistungselemente werden nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen umgesetzt, d. h. es ist ein kaufmännisches Rechnungswesen aufzubauen und zu pflegen. Es soll erstmals eine einheitliche IT-gestützte Bestandsverwaltung aufgebaut und eingesetzt werden, auf deren Grundlage z. B. eine strategische, überregionale und nachhaltige (Erhaltungs-) Planung im gesamten Netz möglich ist.
- Die Gesellschaft muss für ihre Aufgabenwahrnehmung mit einer überjährigen Finanzierungssicherheit und damit Planungssicherheit ausgestattet sein. Hierfür wäre vorzusehen, dass der Gesellschaft die Mauteinnahmen für das in ihrer Zuständigkeit befindliche Streckennetz (als eigene Einnahmen oder aufgrund abgeleiteten Rechts) zufließen. Diese sind ggf. um weitere Mittel zu ergänzen.
- Zur Verstetigung der Investitionsmittel muss die Gesellschaft über eine eigene Kapazität zur Kreditaufnahme verfügen, die bei Bedarf in Anspruch genommen wird.
- Sofern zusätzlich privates Kapital in Infrastrukturmaßnahmen fließen soll, wäre dies, wenn die Wirtschaftlichkeit gegeben ist, für Projekte der Gesellschaft möglich. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Private am Netzausbau und -erhalt beteiligen können, so dass die Investitionsstrategie der Bundesregierung in ihrer Wirkung noch verstärkt werden kann.
- Die Bundesregierung prüft die Errichtung einer Gesellschaft in der Form einer GmbH. Über die weitere Ausgestaltung der Gesellschaft ist unter Berücksichtigung der verfolgten Ziele zu entscheiden. Neben Geschäftsführung und Gesellschafterversammlung wäre voraussichtlich ein paritätisch besetzter Aufsichtsrat Organ der Gesellschaft.
- Der Bund als alleiniger Gesellschafter und das Parlament verfügen über angemessene Einflussmöglichkeiten in Form von Beteiligungs-, Mitsprache- und Kontrollrechten. Sie unterliegt dem Public Corporate Governance Codex⁸ des Bundes. Die Aufsicht erfolgt durch Einrichtung einer Governance-Struktur unter alleiniger Kontrolle der öffentlichen Hand.
- Da die Gesellschaft bei ihrer Aufgabenerledigung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten soll, müssen ihr insoweit die notwendigen Entscheidungsspielräume verbleiben.
- Ein Haftungsverbund zwischen der Gesellschaft und dem Bund besteht nicht.
- Hoheitliche Aufgaben sollten prinzipiell bei der staatlichen Verwaltung (Bundesministerium oder andere Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVI) verbleiben. Sie können zum Teil durch Beleihung auf die Gesellschaft übergehen. Die hoheitliche Aufgabe der Planfeststellung als zentrales Element für die spätere Realisierung von Straßeninfrastruktur wäre ebenfalls durch den Bund wahrzunehmen.
- Für den Fall, dass sich künftig der Aufgabenkanon der Gesellschaft ändern sollte, ist gesetzgeberisch hierfür Vorsorge zu treffen. Es könnte z. B. wie im derzeitigen Artikel 90 Absatz 4 GG eine Öffnung vorgesehen sein, wenn ein Land künftig auch für den Bereich der Bundesstraßen die Auftragsverwaltung an den Bund übertragen möchte, der diese dann der Infrastrukturgesellschaft zur Ausübung weiterleiten würde.

⁸ Public Corporate Governance Codex: Dieser Kodex enthält wesentliche Bestimmungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

- Forschungsaufgaben werden weiterhin durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) oder das BMVI wahrgenommen.
- Im weiteren Verfahren wäre auch eine (möglicherweise teilweise) Integration der vorhandenen Gesellschaften des Bundes (im Alleineigentum: VIFG GmbH, im Miteigentum: DEGES GmbH) im Detail zu prüfen.

III. Nächste Schritte

Das beschriebene Vorhaben „Reform der Auftragsverwaltung“ mit Fokus auf den Bundesautobahnen erfordert eine Änderung des Grundgesetzes. Diese setzt eine Abstimmung zwischen Bund und Ländern und eine mehrheitliche Zustimmung der Länder für das Reformvorhaben voraus.⁹ Die Gesellschaftsgründung selbst ist einfachgesetzlich regelbar. Die notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen sollen in der 18. Legislaturperiode umgesetzt werden.

In der nächsten Legislaturperiode sind - im Rahmen einer mehrjährigen Übergangsphase - durch den Bund und die Gesellschaft die notwendigen Vorarbeiten zu erledigen, um schnellstmöglich die Arbeitsfähigkeit der Gesellschaft herzustellen. Während der Übergangsphase sollen die bisherigen Strukturen für die operative Aufgabenwahrnehmung genutzt werden, um die Reform zielorientiert und im Sinne der Nutzer so wirtschaftlich wie möglich umzusetzen und die Investitionsstrategie der Bundesregierung in ihrer Wirkung noch zu verstärken.

Nach Abschluss der Übergangsphase wird die Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Aufgaben und Ausgaben im Bereich der Bundesautobahnen zuständig sein und dieses Netz nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen transparent bewirtschaften.

⁹ 2/3 Mehrheit im BR für GG-Änderung