

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Margit Stumpp, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Berichte über die Verzögerung der Reform der Autobahnverwaltung

Am 28. April 2019 berichtete das Handelsblatt über immense zeitliche Verzögerungen der Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen gegenüber den ursprünglichen zeitlichen Planungen der Bundesregierung: „Interne Unterlagen der Gesellschaft, die dem Handelsblatt vorliegen, zeigen: Bis 2021 sollen „Mindeststandards“ erreicht werden, danach soll es „pragmatische Zwischenlösungen wie Kooperationen mit Ländern/Dienstleistungs-Verträge“ geben. Das alles bis „2025+““ (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019: „Die Angst vor einem Baustopp verzögert die Reform der Autobahnverwaltung“).

Am 5. April 2019 fasste die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Bundesländer einen einstimmigen Beschluss zur Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen. In Ziffer acht machen die Verkehrsminister der Länder klar, dass aus ihrer Sicht „die störungsfreie Migration der notwendigen IT-Anwendungen bis zum Start der Autobahn GmbH des Bundes aus jetziger Sicht nicht realisierbar erscheint“ und bitten den Bund, entsprechende Vorkehrungen zu treffen (vgl. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 5. April 2019).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wann soll die Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein?
2. Wird die IGA ab dem 1. Januar 2021 in vollem Umfang in der Lage sein die Planungen für den Fernstraßenbau in allen Bundesländern zu übernehmen, so wie es in § 5 Absatz 1 InfrGG vorgesehen ist, wenn nein, warum nicht (bitte detailliert begründen)?
3. Wie hat sich die Anzahl der Beschäftigten der Autobahn GmbH seit deren Gründung monatlich entwickelt und wie soll sie sich bis Ende 2020 weiter entwickeln (bitte die Anzahl der Beschäftigten in jeder Abteilung monatlich differenziert darstellen und auch die künftig geplante Entwicklung aufzeigen)?
4. Wann sollen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung die Verhandlungen für einen Tarifvertrag für die Autobahn GmbH und für einen Einführungs- und Überleitungstarif mit einem Tarifvertragsabschluss beendet werden?

5. Trifft es zu, so wie es das Handelsblatt Ende April berichtete (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019), dass die Autobahn GmbH derzeit ca. 130 000 Euro/Monat Miete für Büroräume am Leipziger Platz in Berlin zahlt?

Wenn ja, welche Bürofläche wird dort angemietet?

Wenn nein, welchen Betrag hat die monatliche Miete für die Büroräume (bitte Bürofläche benennen), wann wurde der entsprechende Mietvertrag abgeschlossen und wie lange läuft der Mietvertrag?

6. Trifft es zu, so wie es das Handelsblatt Ende April berichtete (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019), dass das Bundesverkehrsministerium durch die Beratungsgesellschaften Roland Berger, Bearing Point und Beiten Burkardt für den Betrag von 24 Millionen Euro ein Konzept für die Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen entwerfen ließ, das nun nicht realisiert werden soll?

Wenn ja, welche Eckpunkte hatte dieses Konzept, welche konkreten (Teil-)Leistungen wurden von den drei Beratungsunternehmen bisher konkret erbracht und abgerechnet und aus welchen Gründen wurde das Konzept vom Bundesverkehrsministerium verworfen?

7. Trifft es zu, so wie es das Handelsblatt Ende April berichtete (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019), dass der Geschäftsführer der Autobahn GmbH Stephan Krenz in Gesprächen mit den Ländern „klar signalisiert“ hat, dass „die Länder [...] auch über das Jahr 2020 hinaus, ihre Verwaltungen samt IT-Systemen behalten [sollen]“?

8. Trifft es zu, so wie es das Handelsblatt Ende April berichtete (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019), dass bei der Reform der Auftragsverwaltung bis 2021 lediglich „Mindeststandards“ erreicht werden sollen und es danach „pragmatische Zwischenlösungen wie Kooperationen mit Ländern und/oder Dienstleistungsverträge“ geben wird?

Wenn ja, welche Mindeststandards sollen bis wann für welche Prozesse und Abläufe etabliert werden?

Welche „pragmatischen Zwischenlösungen wie Kooperationen mit Ländern und/oder Dienstleistungsverträge“ plant die Bundesregierung derzeit und welche Kosten plant sie hierfür jeweils in 2020, 2021, 2022 und 2023 ein?

9. Prüft das Bundesverkehrsministerium, so wie es das Handelsblatt Ende April berichtete (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019), inwiefern bestehende Dienstleistungen der Länder nach dem 1. Januar 2021 weitergenutzt werden können?

Wenn ja, in welchem konkreten Umfang erfolgt die Prüfung, seit wann wird diese Frage geprüft, sind die Prüfungen zwischenzeitlich abgeschlossen, wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, wann sollen die entsprechenden Prüfungen voraussichtlich abgeschlossen werden?

10. Inwiefern ist es für die Bundesregierung ein mögliches Szenario, dass die Straßenbauverwaltungen der Länder auch nach 2020 in einem Übergangszeitraum Aufgaben im Autobahn-Bereich für die Autobahn GmbH des Bundes wahrnehmen bis diese Aufgaben voll auf die GmbH übergehen und dass diese Tätigkeit der Länder gegen eine (Voll-)Kostenerstattung durch den Bund realistisch vorstellbar ist?

Welche Kosten erwartet der Bund für diese Option bzw. dieses Szenario in den Jahren 2021, 2022 und 2023?

11. Inwiefern ist es für die Bundesregierung ein mögliches Szenario, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Verwaltungen der Länder im Zuge von Gestellungen auch nach dem 1. Januar 2021 bei den Länderverwaltungen verbleiben und durch die Autobahn GmbH im Zuge einer Vollkostenerstattung bezahlt werden?
Welche Kosten erwartet der Bund für diese Option bzw. dieses Szenario in den Jahren 2021, 2022 und 2023?
12. Wie viele Mitarbeiter aus den Landes- und Kommunalverwaltungen werden nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung bis 1. Januar 2021 in die IGA und das FBA wechseln (bitte differenziert nach IGA und FBA darstellen)?
13. Wie viele Mitarbeiter plant der Bund 2019 und 2020 für die IGA und das FBA neu anzuwerben und welche Kosten für das Recruiting plant die Bundesregierung hierfür in diesen Jahren ein?
14. Geht die Bundesregierung aufgrund ihrer aktuellen Planungen und in Folge der Gespräche mit den Ländern davon aus, dass alle gemeldeten Beschäftigten und Beamten in den Landes- und Kommunalverwaltungen pünktlich zum 1. Januar 2021 zur Autobahn GmbH bzw. zum Fernstraßenbundesamt gewechselt sein werden, wenn nein, warum nicht?
15. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die störungsfreie Migration der notwendigen IT-Anwendungen der Länder zur Autobahn GmbH bis zum Start der Autobahn GmbH des Bundes realisiert werden kann?
16. Wie viele IT-Systeme sollen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung ab 2021 für die Prozesse der Autobahn GmbH genutzt werden und trifft es zu, so wie es das Handelsblatt Ende April berichtete (vgl. Handelsblatt, 28. April 2019), dass 2025 von heute ca. 1 400 IT-Systemen in den Ländern nur noch 100 genutzt werden sollen?
17. Wie ist der aktuelle Status der Migration der IT-Anwendungen von den Ländern zur Autobahn GmbH und aus welchen Gründen kommt es bei der Migration welcher IT-Anwendungen zu Verzögerungen (bitte den konkreten Status der einzelnen IT-Anwendungen tabellarisch auflisten und jeweils begründen, aus welchen Gründen es zu Verzögerungen gekommen ist)?
18. Welche IT-Systeme der Länder können nicht in die IT und Software der Autobahn GmbH integriert werden und was sind hierfür jeweils die Gründe (bitte tabellarisch auflisten)?
19. Welche IT-Anwendungen und Systeme/Software der Autobahn GmbH müssen für die Integration der IT-Anwendungen und der Software der Länder weiterentwickelt werden, wer entwickelt sie weiter, wie ist der Status der jeweiligen Weiterentwicklung, wann sollen die Weiterentwicklungen jeweils abgeschlossen sein und welche Kosten entstehen für die Weiterentwicklungen jeweils?
20. Welche Standortentscheidungen hat der Bund noch nicht getroffen (vgl. Ziffer 5 des VMK-Beschlusses vom 5. April 2019: „Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, die noch ausstehenden Standortentscheidungen zeitnah zu treffen.“) und wann sollen diese noch ausstehenden Standortentscheidungen getroffen werden?
21. Inwiefern hat der Bund alle Voraussetzungen für den vorzeitigen Übergang einzelner Auftragsverwaltungen zum 1. Januar 2020 geschaffen?

22. Plant die Bundesregierung, so wie von der VMK am 5. April 2019 gefordert einen dauerhaften, projektunabhängigen Beirat aller Länder bei der Autobahn GmbH einzurichten, der den Ländern die Möglichkeit gibt, die Vorhaben an Bundesautobahnen dauerhaft zu begleiten und ihre Belange vorbringen zu können?

Wenn ja, wann soll dieser Beirat eingerichtet werden, welche Länder und weitere Akteure sollen an ihm als Beiratsmitglieder in welcher Form beteiligt werden, wie oft soll er zusammentreten und welche konkreten Befugnisse soll er haben (bitte detailliert auflisten)?

Wenn nein, warum nicht?

23. Wann plant die Bundesregierung die Beteiligungen der 12 Bundesländer an der DEGES (je 5,9 Prozent; insgesamt 70,02 Prozent) zu erwerben, welche Kosten erwartet die Bundesregierung hierfür?

Aus welchem Haushaltstitel/-n sollen sie finanziert werden?

Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits eine Genehmigung für den Erwerb der DEGES-Anteile beim Bundesministerium für Finanzen eingeholt?

Hat das Bundesministerium für Finanzen bereits seine Einwilligung entsprechend § 65 Bundeshaushaltsordnung (BHO, „Beteiligung an privatrechtlichen Unternehmen“) erteilt, wenn ja, wann?

Wenn nein, warum noch nicht?

24. Welches Auftragsvolumen und welche Vertragslaufzeit haben die von der DEGES bzw. vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abgeschlossenen Dienstleistungsverträge über „ausgewählte, abgegrenzte Projektleistungen“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Frage 15 der Kleinen Anfrage der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 19/8629), wann und für welche Dienstleistungen wurden sie jeweils abgeschlossen?

Berlin, den 4. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion