

STRASSENWÄRTER

Fachzeitschrift

für die Straßen- und Verkehrsbeschäftigten in Deutschland

6 – Juni 2017 – 112. Jahrgang



**! Grundgesetzänderung beschlossen!
Bundesautobahngesellschaft wird kommen**





Grundgesetzänderung beschlossen! Bundesautobahngesellschaft wird kommen!

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

nach kontroversen Diskussionen und großen Meinungsverschiedenheiten bei dem Thema „Bundesautobahngesellschaft“ in den Koalitionsfraktionen und nach mehr als zwei Jahren Verhandlungen wurde durch den Deutschen Bundestag in namentlicher Abstimmung am 1. Juni 2017 mit einer deutlichen Zweidrittelmehrheit sowie bereits einen Tag später im Bundesrat mit einem einstimmigen Votum eine Änderung des Grundgesetzes beschlossen.

Im Fokus der politischen Diskussionen standen neben Finanzfragen vor allem das Vorhaben, mit der Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes von 2021 an den Bau, die Planung und die Verwaltung der Autobahnen und weitere Bundesstraßen durch die Änderungen der Artikel 90 und 143e neu zu organisieren. Als wesentlicher Teil dieses umfangreichen Gesetzespakets mit 13 Änderungen des Grundgesetzes und zahlreichen einfachgesetzlichen Änderungen hat sich der Bund damit künftig mehr Kompetenzen und Kontrollmöglichkeiten geschaffen.

In einem Gesetzespaket zur Reform der Bund-Länder-Beziehungen nach dem Auslaufen der bisherigen Regeln und dem Ende des Solidarpakts II für Ostdeutschland sollen die Bundesländer von 2020 an als Ersatz des bisherigen Länderfinanzausgleichs jährlich rund 9,7 Milliarden Euro vom Bund erhalten.

Den Finanzausgleich hatten die Bundesregierung und die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder allein unter sich verhandelt und im Dezember letzten Jahres beschlossen. Die dort beinhaltete Verkehrsinfrastrukturgesellschaft war so konzipiert, dass die Parlamentarier völlig ausgebootet waren.

Die ursprünglichen Pläne aus dem Bundesfinanzministerium und dem Bundesverkehrsministerium sahen weitreichende Möglichkeiten vor, damit sich Banken, Versicherungskonzerne und andere institutionelle Investoren umfangreich an den Autobahnen in Deutschland beteiligen könnten.

Auch auf erheblichen Druck der VDStra.-Fachgewerkschaft durch viele Aktionen, Gespräche und Einwendungen an Parlamentarier des Bundes und der Ländern konnte erreicht werden, dass die nunmehr beschlossenen Veränderungen mit den ursprünglich vorgelegten Entwürfen, – wenn es um die Bundesautobahngesellschaft geht –, nicht mehr sonderlich viel zu tun haben.

In gemeinsamer Solidarität mit den Organisationen in der „Plattform gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft“ und den Personalvertretungen im Straßenwesen konnten die Ursprungspläne im Gesetzentwurf der Bundesregierung entscheidend entschärft werden.

Die Koalitionsfraktionen einigten sich schließlich auf eine ganz andere Lösung als ursprünglich die Entwürfe der Regierung vorsahen.

Künftig wird zwar der Bund die alleinige Zuständigkeit für das Planen und Bauen der Autobahnen erhalten, welche bisher durch die Länder im Auftrag des Bundes mit ihren Straßenbauverwaltungen und Landesbetrieben erledigt wurden.

Ob man will oder auch nicht, muss man jedoch zur Kenntnis nehmen, dass viele Bundestagsabgeordnete zunehmend unzufrieden damit sind, zwar das Geld an die Länder zu geben, aber wenig Einfluss auf die Umsetzung von Autobahnprojekten zu haben.

Letztendlich wird zwar die neue „Infrastrukturgesellschaft“ als Bundesautobahngesellschaft privatrechtlich als GmbH gegründet, aber die Regierungslinie – eine Art Autobahn-AG analog zur Deutschen Bahn AG zu schaffen und dabei auch eine Privatisierungspolitik durch die Vergabe von großen Autobahnprojekten an Konzerne und Finanzinvestoren fern der Kontrolle durch das Parlament zu ermöglichen – wurde durchkreuzt.

Deutlich möchten wir sagen, dass durch bewusste Desinformation und Beeinflussung teilweise die entstandenen Behauptungen falsch sind, welche die verhandelten Begrenzungen für eine Privatisierung betreffen:

Wir sind gegen ÖPP-Projekte im Straßenwesen. Das haben wir als VDStra. immer deutlich und konsequent erklärt und überzeugende Argumente vorgetragen.

Der Status Quo in Bezug auf Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) ist wesentlich weitreichender, als die durch die künftig geltenden Bestimmungen.

ÖPP-Projekte für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen, sind ausgeschlossen. Es werden also Möglichkeiten zur Einbeziehung privater Betreiber und institutioneller Investoren weitestgehend ausgeschlossen, die bislang noch bestehen.

Bereits vor dieser Reform hatte die Regierungskoalition in Berlin im aktuellen Bundesverkehrswegeplan den Anreiz für ÖPP gemindert. Finanzmittel werden demnach nicht mehr nach Ländern, sondern nach Prioritäten vergeben. Auch durch die neu einge-



fürten, realistischeren Wirtschaftlichkeitsberechnungen werden ÖPP-Maßnahmen reduziert, ebenso wie das künftig in der Bundesautobahngesellschaft eingeführte Planungsprinzip nach dem sogenannten Lebenszyklusprinzip vorsieht.

Wichtig ist auch, dass mit der vorliegenden Reform das wirtschaftliche Eigentum der Bundesfernstraßen unveräußerlich beim Bund bleibt. Die Bundesfernstraßengesellschaft ist lediglich für die Verwaltung zuständig, auch die Übertragung von Nießbrauch-Rechten – also die

gewinnbringende Nutzung durch die Gesellschaft – ist ausgeschlossen. Des Weiteren wird diese auch nicht als Mautgläubiger auftreten. Auch eine funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte ist nicht möglich.

Grundgesetz-Änderungen Artikel 90 Absatz 2:

(2) 1Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt. 2Der Bund kann sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. 3Diese Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum des Bundes. 4Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen. 5Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen. 6Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.

Nachfolgend geben wir aufklärend die wesentlichen Eckpunkte der Grundgesetzänderung zur Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes durch die Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen wieder:

Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

- › Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, wird die Verwaltung für Planung, Bau und Erhalt der Bundesautobahnen und Bundesstraßen reformiert, um Aufgaben- und Ausgabenverantwortung stärker zu bündeln und die Effektivität und Effizienz der Verwaltung zu verbessern.
- › Für die Autobahnen wird die Auftragsverwaltung durch die Länder durch eine bundeseigene Verwaltung ersetzt, für die sich der Bund einer privatrechtlichen Gesellschaft (Verkehrsinfrastrukturgesellschaft) bedienen kann, die – grundgesetzlich abgesichert – im unveräußerlichen Eigentum des Bundes steht.
- › Die Bundesstraßen bleiben entweder in der Auftragsverwaltung oder gehen, sofern ein Land dies beantragt, ebenfalls in Bundesverwaltung.
- › Neben der privatrechtlichen Infrastrukturgesellschaft wird das Fernstraßen-Bundesamt neu geschaffen. Als Oberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums übernimmt es einen wesentlichen Teil der hoheitlichen Aufgaben.

Änderungen im parlamentarischen Verfahren

Eine Privatisierung der Autobahnen und Bundesstraßen ist ausgeschlossen. Im Ergebnis wurde die doppelte Privatisierungsschranke (Bund ist 100-prozentiger Eigentümer erstens der Autobahnen und zweitens der Autobahngesellschaft) um eine dritte Schranke ergänzt, um eine mögliche Privatisierung der Autobahnen „durch die Hintertür“ zu verhindern.

Diese Schranke besteht aus mehreren Maßnahmen, darunter zwei Grundgesetz-Änderungen:

- › Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Infrastrukturgesellschaft und möglichen Tochtergesellschaften wird ausgeschlossen. Dies wird verfassungsrechtlich und einfachgesetzlich geregelt. In Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes wird der Satz eingefügt: „Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen.“
- › Eine funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte, zum Beispiel durch Teilnetz-ÖPP, wird ausgeschlossen. In Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes wird dazu der Satz eingefügt: „Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen.“ Wie vom Koalitionsausschuss vereinbart, kann eine Beschaffung im Rahmen von ÖPP nur auf der Ebene von Einzelprojekten erfolgen (maximal 100 Kilometer, nicht räumlich miteinander verbunden).
- › Eine Übertragung von Altsschulden auf die Gesellschaft wird ausgeschlossen. Die Gesellschaft wird nicht kreditfähig. Damit ist die Gefahr einer Aufnahme von privatem Kapital zu hohen Zinsen gebannt. Um effizient wirtschaften und „atmen“ zu können, kann die Gesellschaft aber Liquiditätshilfen (zinslose Darlehen) aus dem Bundeshaushalt erhalten, wie andere Bundesgesellschaften auch.
- › Das wirtschaftliche Eigentum geht nicht an die Gesellschaft über, sondern bleibt beim Bund. Die Übertragung und die Überlassung von Nießbrauch-Rechten werden ausgeschlossen.
- › Mautgläubiger bleibt der Bund (für LKW-Maut und PKW-Maut). Die Option, dass die Gesellschaft das Mautaufkommen direkt vereinnahmen kann, wird gestrichen.
- › BMVI kann Befugnisse und Aufgaben der Gesellschaft und des Fernstraßen-Bundesamtes nur dann auf andere vom Bund gegründete Gesellschaften übertragen, wenn diese im ausschließlichen Eigentum des Bundes stehen.
- › Spartengesellschaften sind ausgeschlossen. Zur Herstellung der Präsenz in der Fläche kann die Gesellschaft aber bedarfsgerecht bis zu zehn regionale Tochtergesellschaften gründen.



- › Der Personalübergang von den Straßenbauverwaltungen der Länder zum Bund wird im Interesse der Beschäftigten gestaltet, Kernforderungen der Gewerkschaften umgesetzt.
- › Der Bund wird alle wechselbereiten Beschäftigten (Beamte, Arbeitnehmer und Auszubildende) unter Wahrung ihrer Besitzstände übernehmen (keine „Rosinenpickerei“). Nicht wechselbereite Beschäftigte bei Ländern und Kommunen werden weiterbeschäftigt, deren Personalkosten werden voll erstattet.
- › Das Widerspruchsrecht wird unmissverständlich verankert: Die Vorschriften des § 613a des BGB über den Betriebsübergang finden Anwendung. Die Weiterverwendung erfolgt grundsätzlich am bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort.
- › Für die Beschäftigten bei der Gesellschaft sind Tarifverträge abzuschließen. Für die Überleitung der Beschäftigten werden Überleitungstarifverträge angestrebt. Beides wird gesetzlich geregelt.
- › Die Personalvertretungen werden an der Arbeit des begleitenden Bund-Länder-Gremiums beteiligt, sofern Belange der Beschäftigten berührt sind. Es wird schneller Sicherheit hergestellt, die Übergangsphase wird verkürzt.
- › Die neue Gesellschaft ist im Jahr 2018 zu gründen.
- › Die Bundesautobahnen werden längstens bis 31. Dezember 2020 in Auftragsverwaltung geführt, ein vorzeitiger Übergang ist ab dem 1. Januar 2020 möglich. Kontroll- und Einflussmöglichkeiten des Parlaments auf Verkehrsinvestitionen bleiben erhalten.
- › Die Gesellschaft wird als GmbH errichtet. Die Evaluationsklausel, die eine einfache Umwandlung zur AG ermöglicht hätte, wird gestrichen.
- › Der Gesellschaftsvertrag (=Satzung) der GmbH und wesentliche Änderungen bedürfen der vorherigen Zustimmung durch den Haushaltsausschuss und den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.
- › Mitglieder des Deutschen Bundestages sind im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertreten.
- › Die zweckgebundenen Einnahmen (LKW-Maut, PKW-Maut) fließen der Gesellschaft wie bisher über den Bundeshaushalt zu.
- › Der 5jährige Finanzierungs- und Realisierungsplan der Gesellschaft bedarf der vorherigen Zustimmung durch den Haushaltsausschuss und den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.
- › Das nach § 69a BHO für die Beteiligungsführung zuständige Gremium ist über die neue Gesellschaft zu unterrichten. Vertreter der Geschäftsführung der Gesellschaft sind zur Auskunft vor dem Gremium befugt und verpflichtet.
- › Eine unabhängige externe Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft sowie möglicher Töchter wird sichergestellt, indem entsprechende Prüfrechte des Bundesrechnungshofes verankert werden.

Der Übergang erfolgt zügig, die neue Struktur soll schnell leistungsfähig sein

- › Die Gesellschaft soll deutlich früher den Betrieb aufnehmen als zum 1. Januar 2021, wie im Regierungsentwurf vorgesehen. Sie wird 2018 gegründet. Ferner wird die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zum 1. Januar 2019 auf die neue Gesellschaft verschmolzen, anstatt ihre Aufgaben scheinbarweise zu übertragen und die VIFG dann aufzulösen.
- › Die Auftragsverwaltung kann schon vor dem 31. Dezember 2020 beendet werden. Die Gesellschaft kann ab dem 1. Januar 2020 im Einvernehmen mit dem jeweiligen Land die Planung und den Bau von Bundesautobahnen wahrnehmen.
- › Sobald ein Land sein auf die Gesellschaft zu übertragendes Personal und die Sachmittel vollständig übertragen hat, übernimmt der Bund auch vor 2021 die Kosten für die vom Bund veranlassten Planungen. Damit wird Fehlanreize für die Länder bei ihren Planungsleistungen entgegengesteuert.

Wie wir an dieser Stelle und mit Rundschreiben über unsere Mandatsträger an alle Mitglieder immer aktuell informiert haben, stehen nach wie vor die Sorgen um die Arbeitsplätze und die Ungewissheit der zukünftigen Arbeitserledigung im Straßenwesen an erster Stelle.

Wir haben immer eine Privatisierung und ÖPP-Projekte der Bundesfernstraßen abgelehnt und uns für eine wirtschaftliche und transparente Aufgabenerledigung der Daseinsvorsorge im Straßenwesen eingesetzt.

Das werden wir nach unserem satzungsgemäßen Auftrag auch weiterhin nach besten Kräften tun.

Danken möchten wir allen Kolleginnen und Kollegen für die aktive Beteiligung bei vielerlei Gelegenheiten, unsere gu-

ten sachlichen und fachlichen Argumente darzulegen und so Schlimmeres zu verhindern.

Unser Dank gilt aber auch denjenigen, die politische Verantwortung tragen und die mit dafür gesorgt haben, dass eben unsere Argumente gehört wurden und Beachtung gefunden haben.

Nummehr sind die Bundesländer am Zuge, um die Auftragsverwaltung des Bundes für die Bundesstraßen zu erhalten und weiter erfolgreich nach vorn zu bringen. Gelingen kann dies nur gemeinsam mit dem Personal und den Gewerkschaften, um sozialverträglich in Tarifverträgen abgesichert die Zukunft zu gestalten und in neue, transparente und erfolgreiche Strukturen – nach der Ausgliederung der Bundesautobahnen – zu führen.

Wir werden als VDStra.-Fachgewerkschaft der Straßen- und Verkehrsbeschäftigten mit Nachdruck gemeinsam mit unserer Dachorganisation dbb beamtenbund tarifunion dafür sorgen, dass die Interessen unserer Mitglieder gewahrt werden.

Deshalb gilt:

Mitglied bleiben beziehungsweise Mitglied in unserer Solidargemeinschaft werden!

Mit kollegialen Grüßen

Siegfried Damm,
Bundesvorsitzender



Herzlichen Dank allen Kolleginnen und Kollegen, die uns bei den Aktionstagen unterstützt haben!

