Beschluss des DGB-Bundesvorstands zur Bundesfernstraßengesellschaft vom 6.12.2016

Der DGB begrüßt die Anstrengungen der Politik, den Investitionsstau in der Verkehrsinfrastruktur aufzulösen. Für alle Netze müssen künftig deutlich mehr Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesvorstand des Deutschen Gewerkschaftsbundes unterstreicht folgende Punkte im Hinblick auf die Pläne der Bundesregierung, eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr zu errichten:

- Der DGB stellt sich gegen jede Grundgesetzänderung, die zu einer – auch mittelbaren – Privatisierung der Infrastruktur – ob Straße, Schiene oder Wasserwege – führen kann. Jegliche Infrastruktur muss vollständiges, dauerhaftes und unveräußerliches Eigentum des Staates bleiben. Dies gilt gleichermaßen für die Nutzungsrechte der Infrastruktur und für die öffentliche Aufgabe der Planung, des Baus, der Unterhaltung und des Betriebs. Es muss auch für Neubauprojekte gelten.
- Die Bundesfernstraßengesellschaft wie auch die zu gründenden Regionalgesellschaften müssen sich zu 100 Prozent in Bundesbesitz befinden. Dies muss im Grundgesetz verankert sein, so dass auch eine Teilprivatisierung dauerhaft ausgeschlossen bleibt. Der Bund haftet für die Verbindlichkeiten der Gesellschaften. Dadurch können sich die Gesellschaften zu gleichen Konditionen wie der Bund am Markt finanzieren.
- Die vorgeschlagenen Begleitgesetze hingegen könnten zu einer Privatisierung durch die Hintertür führen und müssen deshalb grundsätzlich überarbeitet werden.
- Die Eigentumsgarantie in Artikel 90 Absatz 2 GG-E ist keine hinreichende verfassungsrechtliche Privatisierungsschranke. Folglich kommt der Steuerung und der Kontrollierbarkeit der Gesellschaft eine entscheidende Bedeutung zu, wofür eine Anstalt öffentlichen Rechts die adäquate Rechtsform ist.
- Der DGB hält die Namensgebung „Infrastrukturgesellschaft Verkehr" für problematisch, da „Verkehr" mit „Straßenverkehr" gleichgesetzt wird und die Übertragung des Modells auf andere Verkehrsträger präjudiziert werden könnte.
- ÖPPs, insbesondere ÖPPs mit Blick auf ganze Netze haben sich als für die Allgemeinheit teurer erwiesen und stellen über ihre in der Regel jahrzehntelange Bindung eine schleichende Kapitalprivatisierung öffentlicher Infrastruktur dar. Soweit ÖPPs im Bereich des Fernstraßenbaus überhaupt zulässig sein sollen, muss jede Projektvergabe an sogenannte Öffentlich-Private Partnerschaften vorab einer externen Wirtschaftlichkeitsprüfung nach einer z.B. vom Bundesrechnungshof zu erstellenden Methodik unterzogen und von neutraler Seite (BRH) kontrolliert werden.
- Eine Reform der bisherigen Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder wäre ein richtiger Weg und könnte deutliche Verbesserungen der Leistungsfähigkeit erbringen. Dazu gehört eine personell und finanziell angemessene Ausstattung.
- Im Interesse der Beschäftigten sind die Personalvertretungen vom ersten Schritt an einzubeziehen. Für die bestehenden Personalvertretungen sind bei der Überführung Übergangsregelungen zu schaffen, damit die betroffenen Beschäftigten weiter von den von ihnen gewählten Personalvertretungen betreut und unterstützt werden können. Bei Personalüberleitungen sind Datenschutz, Gleichheitsgrundsatz und Widerspruchsrecht der Beschäftigten zu gewährleisten. Bei Versetzungen, Beurlaubungen und Zuweisungen ist die Einwilligung der Beamtinnen und Beamten zwingend erforderlich.

- Der DGB fordert den Abschluss eines Tarifvertrags zur Überleitung. Betriebsbedingte Kündigungen sind auszuschließen. Auch mit den Ländern sind tarifvertragliche Regelungen zu Schutz der Beschäftigten erforderlich. Darüber hinaus muss die Anwendung des TVöD tarifvertraglich geregelt werden.
- Der DGB fordert, an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über die Lkw-Maut und Haushaltsmittel festzuhalten. Getreu der Maxime „Verkehr finanziert Verkehr" müssen Investitionsentscheidungen immer wieder mit politischen Prioritäten, einschließlich der möglichen Umverteilung zwischen den Verkehrsträgern, abgeglichen werden. Eine Pkw-Maut und die angestrebte Umstellung auf eine vollständige Nutzerfinanzierung lehnt der DGB als sozial ungerecht ab. Sie belastet die Autofahrer und den Wirtschaftsstandort zusätzlich. Dagegen ist die Begebung von Anleihen wie bei der österreichischen ASFINAG durchaus vorstellbar.
- Die parlamentarische Kontrolle der Gesellschaft muss sichergestellt werden. Dazu gehört auch eine transparente Berichterstattung über ihre Investitionstätigkeit durch einen jährlichen Verkehrsinvestitionsbericht direkt an den Bundestag.