Beschluss des DGB-Bundesvorstandes am 28.02.2017

Resolution für eine zukunftsfeste Verkehrsinfrastruktur und gegen eine Privatisierung der Autobahnen

Eine moderne und intakte Verkehrsinfrastruktur ist ein zentraler Faktor für nachhaltige Mobilität und inklusives Wachstum. Doch Deutschlands Verkehrsinfrastruktur ist marode. Sie wird zunehmend zu einem Risiko für Wirtschaft und Gesellschaft. Allein die Kosten für ihre nachholende Sanierung belaufen sich inzwischen auf 45 Milliarden Euro. Deshalb muss schnellstmöglich der Investitionsstau real abgebaut und ein Fahrplan für eine moderne und intakte Verkehrsinfrastruktur entwickelt werden.

Die Politik hat das Problem zwar erkannt und die Finanzierungsbasis hierfür deutlich verbreitert. Mit der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr des Bundes beabsichtigt die Bundesregierung zudem, zukünftig Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung der Autobahnen und angebundenen Bundesstraßen aus einer Hand zu organisieren. Sie verspricht sich mehr Effizienz und weniger Kosten. Doch der Schein trügt: Die Ertüchtigung der Verkehrswege ist hoch komplex. Die Umsetzung setzt Wissen und Erfahrung von Personal und Fachkräften vor Ort in den Auftragsverwaltungen der Länder und Kommunen voraus und ist nicht durch die Gründung einer zentralen Gesellschaft zu lösen. Das zeigt sich aktuell: Wo man in der Vergangenheit Personal und Planungskompetenz abgebaut hat, können die endlich zur Verfügung stehenden Gelder für den Erhalt und Neubau von Bundesfernstraßen nicht abfließen. Dies schädigt den Wirtschaftsstandort Deutschland und hat negative makro-ökonomische Effekte.

Wir begrüßen die Absicht der Politik, die Missstände in der Verkehrsinfrastruktur zu beheben. Aber weder die Fokussierung auf die Beteiligung privaten Kapitals noch die Gründung einer zentralen Mammutorganisation bedeuten automatisch mehr Effizienz und bessere Straßen. Zentralisierte Organisationen können ihr eigentliches Ziel verfehlen, wenn regionale Kompetenz fehlt. Bei der Neustrukturierung kann auf positive Beispiele wie eine regionalisierte ASFINAG zurückgegriffen werden. Transformationsprozesse über mindestens zwei Legislaturperioden hingegen verzögern den Abfluss des bereit gestellten Geldes und die dringend notwendige Umsetzung bei Lückenschlüssen und Sanierung. Neben zusätzlichen Finanzmitteln sind eine personalpolitische Offensive und eine Verbesserung der Prozesse zwischen Bund und Ländern erforderlich. Hierzu liegen tragfähige Vorschläge der Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ (Bodewig II) auf dem Tisch, auf die auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Gesetzesentwurf verwiesen hat.

Sollte die Politik weiterhin an der Gründung der zentralen Infrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen festhalten, müssen aus unserer Sicht folgende Kriterien erfüllt werden:

1. **Privatisierung unserer Autobahnen verhindern**

Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Privater an der Gesellschaft und deren Regionalgesellschaften müssen grundgesetzlich ausgeschlossen werden, auch, um eine verdeckte Privatisierung über stille Beteiligungen, Genussscheine usw. zu verhindern. Die Bundesrepublik Deutschland muss Eigentümer bleiben und für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft haften (im Grundgesetz zu regeln). Die Gesellschaft sollte in der Form einer Anstalt öffentlichen Rechts zu führen sein. Ein Rechtsformwechsel bedarf der Zustimmung des Bundestags. Die Rechtsform der Aktiengesellschaft, wie bei der Deutschen Bahn, ist grundgesetzlich auszuschließen. Öffentliche Private Partnerschaften (ÖPP)-Vorhaben lehnen wir ab - insbesondere Netz-ÖPP und Strecken-ÖPP müssen ausgeschlossen werden. Der Deutsche Bundestag braucht gesetzliche Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten – das betrifft unter anderem die Investitionspriorisierung, die Aufgaben und die Finanzierung der Gesellschaft und ihrer Töchter. Eine Gründungsverschuldung muss grundgesetzlich untersagt werden.

2. **Personal und Arbeitsplätze tarifvertraglich schützen**

Solange und soweit eine Überleitung der Beschäftigten durch Tarifvertrag nicht geregelt ist, ist zur umfassenden Absicherung der Besitzstände der Beschäftigten bei Ländern und Kommunen in der Übergangsphase zum Bund eine Regelung erforderlich, wonach die Beschäftigten unter Fortsetzung ihres bestehenden Beschäftigungsverhältnisses im Wege der Personalgestellung beim Bund tätig werden. Die Infrastrukturgesellschaft muss im Gesellschaftervertrag verpflichtet werden, eine Tarifbindung durch Abschluss eines Tarifvertrages herzustellen. Darüber hinaus brauchen die Beschäftigten eine langfristige und rechtlich verbindliche Standortgarantie und Arbeitsplatzsicherheit; auch das muss tarifvertraglich ausgestaltet werden können. Wie im Bund–Länder-Beschluss vom 14.10.2016 vereinbart, muss die umfassende Einbeziehung der Personalvertretungen und Gewerkschaften in allen Phasen des Transformationsprozesses sichergestellt werden.

3. **Bestehende Kompetenzen der Länder nutzen**

Die Straßenbauverwaltungen der Länder müssen die Kompetenzen für Planung, Bau, Erhalt und Betrieb der Bundesfernstraßen „aus einer Hand" behalten und (von der Infrastrukturgesellschaft) als Projektträger eingesetzt werden. Die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft kann als Funktionsebene zwischen Bundesministerium und Auftragsverwaltung der Länder fungieren und zentrale Management- und Finanzierungsaufgaben übernehmen. Dazu gehören Datensammlung, Steuerungs- und Controlling-Systeme, Standardisierung und Kostenmanagement sowie womöglich die Koordinierung bei länderübergreifenden Großprojekten. Die Entwicklung der Bundesfernstraßen muss einen integrativen Ansatz verfolgen. Die Einheit des Straßennetzes aus Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen ist zu bewahren, die Übergänge zu den übrigen Verkehrsnetzen sind zu verbessern.

Wir fordern den Deutschen Bundestag und den Bundesrat auf, jede Form der Privatisierung der Autobahnen zu verhindern, Beschäftigung zu sichern und eine leistungsfähige Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu schaffen.

Online-Unterstützung dieser Resolution unter: **www.dgb.de/unsere-autobahn**