



S t e l l u n g n a h m e

des dbb

zum

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen
Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung
haushaltsrechtlicher Vorschriften**

BT – Drucksache 18/11135



A. Vorbemerkungen:

Im Rahmen der Einigung über die Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs wurde festgelegt, dass die Verwaltung von Bundesautobahnen zukünftig zentral vom Bund ausgeführt wird. Für die Ausgestaltung des Übergangs haben sich die Ministerpräsidenten der Länder gemeinsam mit der Bundeskanzlerin am 8. Dezember 2016 sowohl über grundgesetzliche Regelungen als auch über Leitlinien für die einfachgesetzliche Reform der Bundesfernstraßenverwaltung verständigt. Darin war vereinbart worden, dass durch möglichst umfassende Garantien die Interessen der betroffenen Beschäftigten hinsichtlich Status, Arbeitsplatz und Arbeitsort gewahrt werden und besonderes Augenmerk auf eine sozialverträgliche Gestaltung des Übergangs gerichtet wird. Die Weiterverwendung soll grundsätzlich am bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort erfolgen. Ausgeprägte Organisationsstrukturen für Autobahnen bleiben an ihren Standorten erhalten. Versetzungen gegen den Willen der Beschäftigten soll es nicht geben.

Diese Vereinbarungen sieht der dbb im vorliegenden Gesetzentwurf in vielen wichtigen Punkten als nicht eingehalten an, auch wenn die aktuelle Fassung gegenüber dem Vorgänger an einigen Stellen nachgebessert worden ist. Dem Entwurf merkt man an, dass er unter Zeitdruck erstellt worden ist. So wird zum Teil nicht klar unterschieden, dass die Länder dem Bund auch die Bundesfernstraßen übertragen können.

Der dbb schließt sich weitestgehend der Stellungnahme des Bundesrates zu den Kritikpunkten des Gesetzentwurfes hinsichtlich der Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft und den weitergehenden Gesetzentwürfen an. Das gilt in besonderem Maße für verlässliche und verträgliche Regelungen für das betroffene Personal.

1. Gründung der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft

Der dbb stellt fest, dass der Entwurf zur Änderung des Grundgesetzes bezüglich Artikel 90 Absatz 2 GG vorsieht, dass der Bund sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts (GmbH) bedient, diese Gesellschaft aber im unveräußerlichen Eigentum des Bundes steht.

Damit sieht der dbb sich in seiner Forderung bestätigt, eine direkte materielle Privatisierung der zukünftigen Infrastrukturgesellschaft und der Bundesautobahnen grundgesetzlich weitestgehend auszuschließen. Jedoch sieht der dbb in dem Gesetzesentwurf die Möglichkeit einer Privatisierung „durch die Hintertür“ gegeben, wie schon der Bundesrat in seiner Stellungnahme ausgeführt hat. Die Bundesregierung geht in ihrer Gegenäußerung auf diese Gefahren nur unzureichend ein.

Der dbb lehnt jegliche Finanzierung im Rahmen von ÖPP ab, befürchtet aber, dass der Bau, der Erhalt, der Betrieb und die Finanzierung der Bundesautobahnen zukünftig vermehrt im Rahmen von ÖPP erfolgen wird. Daher fordert der dbb, im weiteren Gesetzgebungsverfahren verbindlich zu regeln, dass ÖPP, wenn dies für unausweichlich gehalten wird, zwingend unter den Vorbehalt einer weiteren gesetzlichen Regelung gestellt wird,



die der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Zudem muss nachgewiesen werden, dass die Finanzierung durch ÖPP deutlich wirtschaftlicher ist als eine Finanzierung durch die öffentliche Hand. Außerdem muss gesetzlich bestimmt sein, dass durch den ÖPP-finanzierten Straßenbau es weder beim Bund noch in den Ländern zu Personalabbau kommen darf. Grundsätzlich dürfen Fremdvergaben (dazu zählen u. a. auch ÖPP-Projekte) maximal der Spitzenabdeckung dienen, um Know-how und Qualität der öffentlichen Straßenbauverwaltungen nicht zu gefährden.

Bereitstellung und Unterhaltung einer öffentlichen Infrastruktur sind Teil der Daseinsvorsorge des Staates und damit Aufgabe der öffentlichen Hand. Diesem Anspruch muss auch die zu gründende Bundesautobahngesellschaft mbH gerecht werden. Wir fordern daher ein Personalbemessungssystem, welches eine dauerhafte Eigenleistungsquote durch die öffentliche Hand festschreibt und garantiert.

2. Beschäftigte

Der dbb erwartet, dass der Übergang der Beschäftigten, Beamten und Beamtinnen, Tarifangehörigen sowie der Auszubildenden, im Sinne der am 08.12.2016 vereinbarten Leitlinien unter Beteiligung der Personalvertretungen, Berufsverbände und Gewerkschaften so berechenbar und so sozialverträglich wie möglich ausgestaltet wird.

Leider wurde den Gewerkschaften keine angemessene Möglichkeit eingeräumt, zu dem aktuellen Entwurf Stellung zu nehmen. Vielmehr hat die Bundesregierung diesen Gesetzesentwurf in einem Eilverfahren beschlossen. Ein solches Verfahren widerspricht einer vertrauensvollen Beteiligung. Die Frist zum ersten Referentenentwurf war unverhältnismäßig kurz.

Der Beschluss aus der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 08. Dezember 2016 wird im Übrigen im Entwurf zwar in Bezug genommen. Der Beschluss sieht u.a. vor:

„Bund und Länder werden durch möglichst umfassende Garantien die Interessen der betroffenen Beschäftigten hinsichtlich Status, Arbeitsplatz und Arbeitsort wahren und besonderes Augenmerk auf eine sozialverträgliche Gestaltung des Übergangs richten. Versetzungen gegen den Willen der Beschäftigten wird es nicht geben. Dies bedeutet insbesondere, dass der Bund alle vom Übergang betroffenen wechselbereiten Beschäftigten unter Wahrung ihrer Besitzstände übernehmen wird. Er wird auch die von der Neuregelung betroffenen und nicht wechselbereiten Beschäftigten im Rahmen der bestehenden dienst-, arbeits- und tarifrechtlichen Möglichkeiten (z.B. Personalgestellung bzw. Zuweisung) weiterbeschäftigen. ...“

Abgesehen davon, dass auch diese Garantien relativ vage sind, gehören die Inhalte, soweit sie die Situation der Beschäftigten betreffen, aus Gründen der Rechtssicherheit jedenfalls in das Gesetz selbst. Ein bloßer allgemeiner Verweis in Art. 15 § 1 Abs. 4 des Entwurfs, dazu noch in Form einer „Leitlinie“ stellt die notwendige Rechtssicherheit jedenfalls nicht her.



Insbesondere fordert der dbb, dass die Weiterbeschäftigung grundsätzlich am bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort erfolgen muss, soweit kein freiwilliger Standortwechsel seitens der oder des Einzelnen gewünscht wird.

Es ist aus Sicht des dbb geboten, zwischen den Tarifpartnern umgehend Verhandlungen über einen Überleitungstarifvertrag aufzunehmen, um zu klaren Vereinbarungen für den Personalübergang zu kommen.

Für die Begleitung des Transformationsprozesses sollten über Art. 15 § 1 S. 1 Abs. 5 hinaus dem beratenden Bund-Länder-Gremium auch Vertreter der obersten Straßenbaubehörden der Länder angehören. Vertreter der Personalvertretungen sowie der Gewerkschaften sollten zwingend einbezogen werden, soweit Belange der Beschäftigten berührt werden.

Bevor die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft mit Personal ausgestattet werden kann, ist es aus Sicht des dbb zwingend geboten, dass der Bund zusammen mit den Ländern die notwendige Personalausstattung ermittelt. Generell sieht der dbb das Problem, dass viele Straßenbauverwaltungen bereits heute chronisch unterbesetzt sind. Die Aufteilung in Bundesfernstraßengesellschaft und Länderverwaltungen darf nicht zu einer „personellen Kanibalisierung“ zu Lasten einer Ebene führen.

Der dbb widerspricht der Gegenäußerung der Bundesregierung, dass der Gesetzesentwurf dem Anliegen des Bundesrates, die Übernahme dürfe nicht nur diejenigen Personalkörper betreffen, die im Straßenbetriebsdienst unmittelbar mit Aufgaben der Straßenbaulast an den Bundesautobahnen befasst sind, schon hinreichend Rechnung trägt. Der dbb sieht die Gefahr, dass ohne Rücksprache mit den Ländern der Bund einseitig das Personal aussuchen und übernehmen kann. Aber auch die Länder, wie der Bundesrat es plant, dürfen nicht alleine entscheiden, welches Personal auf den Bund übergehen soll. Daher muss eine klare gesetzliche Regelung getroffen werden, dass das gesamte Personal, das mit der Verwaltung der Bundesautobahnen befasst ist, erfasst wird. Nur dadurch ist es möglich, alle Beschäftigten insgesamt zu erfassen, die sich einen Wechsel in die Infrastrukturgesellschaft vorstellen können. Daher kann es aus Sicht des dbb bei einer gesetzlichen Regelung nicht darum gehen, wie in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 ÜberleitungsG vorgesehen, einzelne Personen zu benennen, die übergehen sollen. Eine solche gesetzlich vereinbarte Konkretisierung ist, auch im Hinblick auf die sozialverträgliche Auswahl, die notwendige Beteiligung der Personalvertretungen, Berufsverbände und Gewerkschaften und den Datenschutz, nicht sinnvoll.

3. Modernisierung und Entbürokratisierung der Auftragsverwaltung

Da nicht alle Bundesstraßen auf den Bund übergehen sollen, muss auch geregelt werden, wie es mit der Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen weitergehen soll.

Die Ministerpräsidenten der Länder haben sich gemeinsam mit dem Bund am 8. Dezember 2016 darüber verständigt, dass die verbleibende Auftragsverwaltung, insbesondere durch Modernisierung und Entbürokratisierung von Verwaltungsabläufen sowie die



Schaffung von klaren Strukturen deutlich vereinfacht werden soll. Nun ist es notwendig, diese Vereinbarung gesetzgeberisch umzusetzen.

Die Bodewig-II-Kommission hatte Vorschläge erarbeitet, wie eine sichere, nachhaltige, auskömmliche, zugriffssichere und überjährige Finanzierung, eine konsequente Priorisierung und Synchronisierung der Aufgaben, die Minimierung von Transaktionskosten und Unsicherheiten aussehen können. Der dbb ist weiterhin der Meinung, dass diese Vorschläge aufgegriffen werden sollten. Gegenüber einer kompletten Umstrukturierung und zur Vermeidung aufwändiger Gesetzgebungsverfahren wäre dies der bessere Weg, die Aufgaben der Länder zukunftsweisend zu verbessern. Insbesondere sollte zukünftig für die bei den Ländern in der Auftragsverwaltung verbleibenden Bundesstraßen ein System weg von der Auftragsverwaltung hin zur Auftragsverantwortung geschaffen werden. Dabei müsste der Bund die Bundesstraßen bestellen, finanzieren und kontrollieren; die Länder sollten mit Leistungsanreizen (Bonus-/Malus-Regelungen) planen, bauen, erhalten und betreiben. Dabei ist der Lebenszyklus der Straße von der Planung über den Bau, Erhalt bis zu dem Betrieb zu berücksichtigen. Es muss dies als Einheit betrachtet werden.

Planung, Bau und Betrieb der Straßennetze in den Bundesländern sind nur dann wirtschaftlich darstellbar, wenn Bundes- und Landesstraßen gemeinsam von den Ländern verwaltet werden. Daher bedarf es einer auskömmlichen Finanzierung für die Verwaltung der in den Ländern verbleibenden Bundesstraßen.

B. Zu dem Gesetzesentwurf im Einzelnen:

Zu Artikel 11 Nummer 4 (§ 48 BHO):

§ 48 BHO regelt die Höchstaltersgrenzen für die Ernennung und Übernahme von Beamtinnen und Beamten in den Bundesdienst neu. Die Anhebung der Altersgrenze auf 50 Jahre wird seitens des dbb begrüßt. Damit wird die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zur Höchstaltersaltersgrenze verfassungskonform umgesetzt.

Zu Artikel 13 § 1 InfrGG:

Der dbb fordert an dieser Stelle ein ausdrückliches Verbot der unmittelbaren oder mittelbaren Beteiligung Privater an der Gesellschaft. Die Position des Bundesrates wird an dieser Stelle ausdrücklich begrüßt und die Gegenäußerung der Bundesregierung abgelehnt. Nur mit einem kompletten gesetzlich geregelten Ausschluss kann einem umfassenden Privatisierungsverbot Rechnung getragen werden, das nach dem Beschluss der Bundeskanzlerin und der Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten vom 8. Dezember 2016 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g) festgelegt wurde. Dazu müssen alle denkbaren Formen auch der Kapitalprivatisierung einschließlich "stiller Beteiligungen" ausgeschlossen werden. Privaten darf keine wirtschaftliche Beteiligung am Eigenkapital möglich sein. Sie dürfen ferner keinen direkten oder indirekten Einfluss auf die Willensbildung der Infrastrukturgesellschaft haben. Damit wären auch



Einflussmöglichkeiten wie bei einer direkten Beteiligung an den Gesellschaftsanteilen unzulässig.

Ferner muss geregelt werden, dass der Bund für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft haftet. Dies stellt sicher, dass der Gesellschaft die gleichen günstigen Konditionen zur Verfügung stehen wie dem Bund und sie nicht durch unnötigerweise erhöhte Zinszahlungen an private Kapitalgeber belastet wird.

Zu Artikel 13 § 2 InfrGG:

Die in § 2 Absatz 3 festgelegte Frist von vier Jahren für eine Evaluierung erscheint zu kurz. Die Erfahrungen aufgrund der Struktur der Gesellschaft und damit auch der Rechtsform lassen in diesem Zeitraum eine verlässliche Beurteilung noch nicht zu. Außerdem muss für einen längeren Zeitraum Klarheit über die Rechtsform der Infrastrukturgesellschaft bestehen. Dies schafft auch für mögliche Kreditgeber Rechtssicherheit.

Der dbb unterstützt die Forderung des Bundesrates, dass eine Änderung der Rechtsform der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nur mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen darf. Die Gegenäußerung der Bundesregierung überzeugt dabei in keiner Weise. Die Rechtsnatur der Gesellschaft hat nichts mit dem Ziel der Zuständigkeitsentflechtung zu tun und wirkt sich nicht auf die Effektivität der Verwaltung der Autobahnen aus. Vielmehr muss verhindert werden, dass der Bund ohne Rücksprache und Zustimmung die Gesellschaftsform ändert und eine Teilprivatisierung ermöglicht.

Zu Artikel 13 § 4 InfrGG:

Mit der im Gesetzesentwurf vorgesehen Formulierung wird eine dauerhafte regionale Präsenz der Gesellschaft in jedem Land nicht nachhaltig sichergestellt. Sie ermöglicht es nur am Bedarf der Gesellschaft ausgerichtet, regionale Tochtergesellschaften zu errichten. Dieser Feststellung des Bundesrates stimmt der dbb zu. Die Formulierung lässt offen, ob überhaupt Tochtergesellschaften in den Regionen gegründet werden. Nach Auffassung des dbb ist dies aber ratsam. Einen Hinweis dazu gibt es nur in der Gesetzesbegründung. Es stellt sich die Frage, warum man dies nicht dann auch ins Gesetz mit aufgenommen hat. Zudem würde damit garantiert, dass eine Beschäftigung weitestgehend am bisherigen Arbeitsort erfolgen kann.

Die vom dbb im Einklang mit dem Bundesrat geforderte umfassende Privatisierungsschranke und die Staatsgarantie für die Infrastrukturgesellschaft müssen natürlich auch für deren möglichen Tochtergesellschaften gelten. Die Gegenäußerung der Bundesregierung überzeugt hier nicht und wird vom dbb abgelehnt. Die Privatisierungsschranke und Staatshaftung beeinträchtigen nicht die effektive Verwaltung der Autobahnen.



Zu Artikel 13 § 5 InfrGG:

Entgegen der Überschrift des Zweiten Abschnitts fehlt eine passgenaue Umschreibung der Aufgaben der Gesellschaft. Eine solche ausdrückliche und überprüfbare Beschreibung der für die Mobilität in ganz Deutschland zentralen Aufgaben der Gesellschaft ist auch als ein Gegengewicht zu der betriebswirtschaftlichen Ausrichtung unerlässlich, die mit einer privatrechtlichen Infrastrukturgesellschaft verbunden ist. Schließlich soll die Infrastrukturgesellschaft nicht nur betriebswirtschaftlich agieren, sondern ein funktionierendes, bedarfsgerechtes und mit dem nachgeordneten Straßennetz abgestimmtes Netz an Bundesautobahnen errichten und unterhalten. Die in § 5 Absatz 3 InfrGG vorgesehene Bindung an die Bundesfernstraßenausbaugesetze allein genügt nicht. So sehen diese Gesetze bei der Erhaltung keine projektgenauen Maßnahmen vor.

Außerdem fehlt eine Sicherstellung, dass der Einfluss des Bundes bei der Aufgabenerfüllung stets gewährleistet ist. Es muss auch im Fall des § 5 Abs. 2 rechtlich ausgeschlossen sein, dass der Bund seinen Einfluss auf Bau- oder Instandhaltungsmaßnahmen abgibt. Der Bund darf nicht durch Verträge mit privaten Gesellschaften die Entscheidungshoheit über die Autobahnen und seinen Einfluss auf Bau und Erhalt verlieren. Dies betrifft insbesondere die Überwachungsaufgaben beim Bau von Autobahnen. Das dazu benötigte Personal, um diese Aufgaben wahrzunehmen, muss der Bund der Infrastrukturgesellschaft bereitstellen.

Ferner muss als Aufgabe der Infrastrukturgesellschaft gesetzlich festgeschrieben werden, dass der Bund neben den Aufgaben des Neu- und Ausbaus auch die Aufgaben der Erhaltung übernehmen und das benötigte Personal bereitstellen muss.

Zu Artikel 13 § 7 InfrGG:

Da die Bundesländer für den Bund die Bundesstraßen weitestgehend in der bisherigen Auftragsverwaltung bauen und erhalten müssen, muss für diese Maßnahmen die Finanzierung der Bundesstraßen gesichert sein. Hierfür fehlt es an einer eindeutigen Regelung in dem Gesetzesentwurf. Diese erscheint aber sinnvoll, damit es in Deutschland nicht ein Zwei-Klassen-Straßennetz gibt.

Außerdem fordert der dbb an dieser Stelle eine gesetzliche Verpflichtung, dass die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft all ihre Mittel nach den Vorgaben des Bundes sparsam und wirtschaftlich einzusetzen hat. Zudem wird dadurch der Einfluss des Bundes auf die Gesellschaft abgesichert.

Zu Artikel 13 § 8 InfrGG:

Der dbb begrüßt, dass die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nach Maßgabe des Bedarfsplans – damit ist wohl der Verkehrswegeplan gemeint – einen Finanzierungs- und Realisierungsplan aufstellt. Der fünfjährige Finanzierungs- und Realisierungsplan ist damit das zentrale Steuerungsinstrument für die gesamte Tätigkeit der Gesellschaft. Aber es fehlt hier die Letztverantwortlichkeit des Bundes, die sich aus Artikel 90 Absatz 2 GG



ergeben soll. Daher fordert der dbb, dass dieser Finanzierungs- und Realisierungsplan mindestens vom zuständigen Bundesministerium, wenn nicht sogar von der Bundesregierung vorher genehmigt werden muss. Nur so kann der Bund seiner Letztverantwortlichkeit gerecht werden. Die in der Begründung des Gesetzentwurfes genannte Zustimmung des dafür im Gesellschaftsvertrag festgelegten Gesellschaftsorgans ist schon deswegen nicht ausreichend, weil dieses Organ allein den Interessen der Gesellschaft verpflichtet ist und nicht den Interessen des Bundes.

Zu Artikel 14 § 1 FStrBAG:

Der dbb fordert, dass das Fernstraßenbundesamt in jedem Bundesland eine Niederlassung errichten muss. Die Ortsnähe für die Planung von Autobahnen ist unerlässlich. Eine zentralisierte Wahrnehmung dieser Aufgabe führt nach der Auffassung des dbb zu längeren Planungsphasen, da die Beschäftigten nicht mit notwendiger Sicherheit über die notwendigen Kenntnisse über die örtlichen Begebenheiten, etwa die Einbindung in das regionale Straßennetz, verfügen.

Zu Artikel 15 ÜberleitungsG:

Beim dbb stößt das Überleitungsgesetz auf weitgehende Ablehnung. Der jetzige Entwurf unterscheidet sich nicht wesentlich von dem ersten Referentenentwurf, den der dbb in seiner Stellungnahme vom 28.11.2016 bereits kritisiert hatte. Die Vereinbarung zwischen der Bundeskanzlerin und den Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten vom 08.12.2016 wird mit diesem Entwurf nur ungenügend umgesetzt oder gar nicht beachtet. Vielmehr entsteht das Gefühl, dass der Bund den Versuch unternimmt, sich beim Personal bei den Ländern zu bedienen, und an einem fairen und möglichst sozialverträglichen Übergang des Personals nicht interessiert zu sein scheint. Aber auch die Stellungnahme des Bundesrates erweckt den Eindruck, einseitig über das Personal, welches zum Bund soll und will, zu entscheiden.

Zu Artikel 15 § 1 ÜberleitungsG:

Die Überführung aus den bestehenden Verwaltungsstrukturen der Länder, die auch nicht einheitlich sind, in die Verkehrsinfrastrukturgesellschaft sowie zum Bundesfernstraßenamt erfordert sowohl bei den Methoden als auch beim Betrachtungszeitraum das Einvernehmen des Bundes, der Länder, der betroffenen Gewerkschaften sowie die rechtzeitige Beteiligung der Personalvertretungen. Der Personal- und Aufgabenübergang greift tief in die Personalhoheit und Organisationsstruktur der Länder ein. Auch die Situation der betroffenen Beschäftigten wird grundlegend geändert.

Daher ist, bevor Personalmaßnahmen getroffen werden, eine sorgfältige Erfassung und Dokumentation der Verwendung des Personals für einen sachgerechten Personalübergang erforderlich. Aus diesem Grund sollte man den Ländern statt einem Jahr einen Zeitraum von zwei Jahren zugestehen. Notwendig erscheint eine möglichst einvernehmliche Klärung, wieviel und welches Personal für die künftigen / verbleibenden Aufgaben



beider Ebenen benötigt werden. Schließlich sind jetzt schon zahlreiche Straßenbauverwaltungen chronisch unterbesetzt. Am Ende muss sichergestellt sein, dass Bundes- wie Landesebene den Aufgaben gemäß handlungsfähig bleiben.

Aus der Sicht des dbb ist es deshalb erforderlich, bevor man irgendwelche Maßnahmen ergreift, eine Bedarfs- und Bestandsanalyse durchzuführen. Daran müssen sowohl die Länder als auch der Bund gemeinsam mitarbeiten, um festzustellen, wieviel Beschäftigte in der Verkehrsstruktargesellschaft notwendig sind, damit diese ihre Aufgaben, der Planung, Überwachung und Erhaltung, selbst erledigen kann.

Die sich anschließende Methode und das Format für die Erfassung und Dokumentation, einschließlich Abgrenzungs- und Bewertungskriterien, sowie die zu erfassenden Daten sollte der Bund im Einvernehmen mit den Ländern bestimmen und mit den Gewerkschaften und Personalvertretungen abstimmen. Da die Beschäftigten aufgrund unterschiedlicher Verwaltungsstrukturen der Landesstraßenbauverwaltungen häufig nur teilweise und projektbezogen für Bundesautobahnen zuständig sind, sollte möglichst vermieden werden, dass es zu Zufallsergebnissen kommt. Daher ist ein entsprechend großer Betrachtungszeitraum zu wählen.

Zur Vermeidung von Unklarheiten sollte daher auch eindeutig geregelt werden, dass auch Beamtinnen und Beamte sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und Auszubildende, welche zum Stichtag Querschnittsaufgaben (z. B. Finanz-, Personal-, Organisations- oder Controllingaufgaben) im Zusammenhang mit Aufgaben der Straßenbaulast an den Autobahnen wahrgenommen haben, von der Verpflichtung der Erfassung und Dokumentation mitumfasst werden. Personalveränderungen, die sich im Rahmen der normalen Personalfluktuation ergeben, sind im Rahmen der Abstimmung zu berücksichtigen.

Bei der Erfassung und Dokumentation der Verwendung des Personals ist der Wunsch der Beschäftigten hinsichtlich des Status, des Arbeitsortes und des Arbeitsplatzes zwingend mit aufzunehmen. Bei dem dann zu erarbeitenden Verwendungsvorschlag haben die Wünsche der Beschäftigten Vorrang und dürfen nur aus zwingenden dienstlichen Gründen nicht berücksichtigt werden. Der spätere Verwendungsvorschlag ist insbesondere mit den Personalvertretungen vorher zu besprechen. Eine zwangsweise Versetzung, Zuweisung oder Personalgestellung muss vermieden werden.

Die Zusicherung möglichst ortsnaher künftiger Verwendung sollte in § 1 Abs. 4 konkret aufgenommen werden. Wie bereits in der Einleitung dargestellt, reicht die bloße Verweis auf den Beschluss vom 8. Dezember 2016 als „Leitlinie“ nicht aus.

Ferner muss es verpflichtend sein, dass Beamtinnen und Beamten, die sich zum Zeitpunkt der Erfassung in einem Beamtenverhältnis auf Widerruf oder auf Probe befinden, sowie Beschäftigte, die sich in einem Ausbildungsverhältnis befinden, bei Bewährung bzw. Abschluss auf jeden Fall übernommen werden - sei es beim Bund oder beim Land.



Dieses Verfahren kostet sicherlich Zeit, wie die Gegenäußerung der Bundesregierung ausführt, aber es gewährleistet ein faires Verfahren und schafft auch bei den betroffenen Beschäftigten eine hohe Akzeptanz, die notwendig ist, um die Beschäftigten bei dieser Transformation mitzunehmen. Daher wäre dieser Weg sicherlich zielführender als die Auffassung der Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung.

Letztendlich muss auch bei der Personalauswahl sichergestellt werden, dass nach Abschluss der Transformationsphase der Bund, aber auch die Länder ihre Aufgaben für die Planung, Überwachung und Erhaltung des Straßennetzes, für die sie zuständig sind, erfüllen können.

In Artikel 15 sind nach Auffassung des dbb in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 nach den Wörtern "des Bundesfernstraßengesetzes" die Wörter "und Grundstücke, die den Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe durch den Bau und die Änderung von Bundesautobahnen dienen" einzufügen. Mit der Übernahme der Bundesautobahnen in Bundesverwaltung erfolgt ein vollständiger Aufgabenübergang. Die Unterhaltung und Sicherstellung der Kompensationsmaßnahmen gehört zu den Aufgaben aus der Straßenbaulast. Deshalb sind auch diese Grundstücke bei Erfassung und Dokumentation der Grundstücke zu berücksichtigen.

Zu Artikel 15 § 2 ÜberleitungsG:

Sollte es bei den Verhandlungen des Bundes und einem Land beim Personalübergang zu keiner Einigung bis zu einem Stichtag kommen, sollte das beratende Bund-Länder-Gremium, welches gemäß § 1 Absatz 5 des Gesetzesentwurfes gegründet wird, das Letztentscheidungsrecht haben.

Zu Artikel 15 § 3 ÜberleitungsG:

Der Bund und die Länder tragen für die Beschäftigten bei der Umwandlung besondere Fürsorgepflichten. Diese betreffen sowohl die Beamtinnen und Beamten als auch die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Daher ist eine Gleichbehandlung der Statusgruppen zu fordern. Alle vom Übergang betroffenen wechselbereiten Beschäftigten müssen übernommen und die nicht wechselbereiten Beschäftigten weiterbeschäftigt werden. Die sozialverträgliche Überführung der bisherigen Verwaltungsstrukturen in die Bundesverwaltung auf der Basis der einvernehmlichen Festlegung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder verlangt eine sichere Beschäftigungsperspektive für alle betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es ist eine Regelung notwendig, dass wechselwillige Beamtinnen und Beamte, die aber nicht wechseln konnten, gegenüber den nicht wechselwilligen Beamtinnen und Beamten nicht schlechter gestellt werden.

Treten Personalveränderungen nach der Einigung unerwartet ein, dann muss den Beschäftigten, deren Wünsche nicht erfüllt worden sind, ein gesetzlicher Vorrang eingeräumt werden.



Zu Artikel 15 § 5 ÜberleitungsG:

Es muss eine gesetzliche Regelung getroffen werden, dass allen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Schutzvorschriften des § 613 a BGB eingeräumt werden. Es darf nicht sein, dass nur die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer geschützt werden, die zum Bund wechseln. Genauso schutzwürdig sind die bei den Ländern verbliebenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Außerdem muss sichergestellt werden, dass die wechselwilligen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die aber aufgrund der Stellsituation nicht wechseln können, gegenüber ihren nicht wechselwilligen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern gleichbehandelt werden.

Für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die zum Bund wechseln, ist ein Überleitungstarifvertrag zu schließen. Die Verhandlungen darüber sind mit den betroffenen Gewerkschaften sofort aufzunehmen. Es darf nicht sein, dass zum Zeitpunkt des Übergangs noch kein rechtlich geregeltes Verhältnis besteht. Außerdem muss bis dahin die tarifliche Eingruppierung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft als auch beim Bundesfernstraßenamt geregelt sein. Auch hierzu müssen unverzüglich die Tarifverhandlungen aufgenommen werden. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass es auch in den Länderauftragsverwaltungen Organisationsveränderungen geben wird, muss tarifvertraglich festgeschrieben werden, dass die Besitzstände der hier betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer weiter garantiert werden.

Zu Artikel 15 § 8 ÜberleitungsG:

Der dbb fordert, dass die Befristung der Fortdauer von Dienstvereinbarungen gestrichen wird. Dies kann zu einem Druckmittel des Dienstherrn bzw. des Arbeitgebers werden, wenn er sich nicht mit dem Betriebs- bzw. Personalrat einigen kann bzw. will. Denn das Ergebnis kann nicht sein, dass dann keine Dienstvereinbarung mehr gilt.

Zu Artikel 15 § 10 ÜberleitungsG:

Die Regelung des § 10 ÜberleitungsG ist zwar verständlich, jedoch stellt sich die Frage, was dann mit den Bundesautobahnen nach Fertigstellung geschieht. Sie müssten dann im Landesbesitz bleiben. Nur führt dies bei der Unterhaltung der Autobahnteile zu nicht handhabbaren Problemen.

Zu Artikel 18 Nr. 2 (§ 8 BABG):

Der dbb fordert, um auch eine materielle Privatisierung auszuschließen, dass in Artikel 18 Nummer 2 (§ 8 Absatz 1) ein Satz aufgenommen wird, dass die Übertragung oder Überlassung der Rechte im Sinne von Satz 2 und 3 an Dritte ausgeschlossen bleibt.

Der Nießbrauch und andere Rechte an Grundstücken, die der Bund der Gesellschaft nach dem Gesetzentwurf einräumen könnte, können nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) an private Dritte übertragen oder privaten Dritten überlassen werden. Dies kann



sowohl dingliche Rechte an Grundstücken (wie etwa Dienstbarkeiten und den Nießbrauch) als auch schuldrechtliche Rechtsverhältnisse (wie etwa die Pacht) betreffen. Mit der Übertragbarkeit dieser Rechte wäre eine materielle Privatisierung möglich, die der grundgesetzlichen Regelung eines umfassenden Privatisierungsverbots in Artikel 90 Absatz 1 und 2 des Grundgesetzes widerspräche.

Zu Artikel 19 Nummer 2 (StrBauFG):

Für den dbb fehlt eine verbindliche gesetzliche Regelung, dass die im Straßenbauplan bereitgestellten Haushaltsmittel für die Bundesstraßen, soweit nicht dem Bund die Verwaltung der Bundesstraße zusteht, sich an einer auskömmlichen und bedarfsgerechten Aufgabenerledigung durch die Länder orientieren müssen. Es muss sichergestellt werden, dass die Länder auch in Zukunft für die in ihrer Auftragsverwaltung verbleibenden Bundesstraßen ausreichende finanzielle Mittel vom Bund bekommen. Es muss gesichert werden, dass die Länder diese Bundesstraßen planen, bauen, erhalten, unterhalten und verwalten können. Es darf zu keiner einseitigen Verschiebung der Finanzierung von Bundesautobahnen kommen.