



SPD-BUNDESTAGSFRAKTION PLATZ DER REPUBLIK 1 11011 BERLIN

An die
Mitglieder der SPD-Bundestagsfraktion

Berlin, den 17. Mai 2017

Änderung des Grundgesetzes und weitere Gesetze zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen und zur Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes

Liebe Genossinnen und Genossen,

in der nächsten Sitzungswoche beraten wir abschließend über das umfangreichste Paket an Grundgesetzänderungen und Gesetzesänderungen in dieser Legislaturperiode. Die Vorsitzenden der Koalitionsfraktionen haben sich heute über die letzten noch offenen Fragen verständigt und eine Einigung erzielt.

Nach mehr als zwei Jahren Verhandlungen hatten sich die Länder mit der Bundesregierung – ohne Beteiligung des Parlaments – im Dezember 2016 auf eine **Neuordnung der Finanzbeziehungen für die Zeit nach 2019** verständigt. Das Ergebnis dieser Verhandlungen lässt sich verkürzt so zusammenfassen: Der Bund übernimmt künftig eine deutlich stärkere Rolle beim Ausgleich der Finanzkraft zwischen den Bundesländern und entlastet dadurch die finanzstarken Länder. Um dieser gestiegenen Verantwortung besser gerecht werden zu können, erhält der Bund in einigen Feldern zusätzliche Steuerungsrechte.

Neben diesen Finanzfragen steht politisch vor allem das Vorhaben im Fokus, mit der Gründung einer **Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes** den Bau, Planung und die Verwaltung der Autobahnen und weitere Bundesstraßen neu zu organisieren. Die ursprünglichen Pläne von CDU-Finanzminister Schäuble und CSU-Verkehrsminister Dobrindt sahen weitreichende Möglichkeiten vor, damit sich Banken, Versicherungskonzerne und andere institutionelle Investoren umfangreich an den Autobahnen in Deutschland beteiligen können. Auf Druck der SPD wurden diese Ursprungspläne bereits im Gesetzentwurf der Bundesregierung entscheidend entschärft.

Dies entsprach der Position, die die Arbeitsgruppen Haushalt, Verkehr und Wirtschaft schon im Januar 2016 in einem gemeinsamen Papier bezogen hatten: Mit der SPD gibt es keine Privatisierung der Autobahnen und Bundesstraßen, weder ganz noch teilweise. Daran haben wir auch im parlamentarischen Verfahren festgehalten. In intensiven und schwierigen Verhandlungen mit dem Koalitionspartner haben wir zwei weitere Grundgesetz-Änderungen durchgesetzt. Mit diesen Grundgesetz-Änderungen und vielen einfachgesetzlichen Änderungen haben wir sichergestellt, dass der Regierungsentwurf hier weiter verbessert wurde, so dass auch theoretisch mögliche Hintertüren für eine Privatisierung fest verschlossen sind.



Im Ergebnis sind die Autobahnen und Bundesstraßen jetzt viel sicherer in öffentlicher Hand, als sie das bislang waren. Vieles, was bislang rechtlich möglich gewesen wäre an Einbeziehung privater Betreiber und institutioneller Investoren ist jetzt erstmals rechtlich ausgeschlossen. Manche Kritiker und manche Kampagne hat uns in den letzten Wochen unterstellt, mit den Grundgesetz-Änderungen würden wir die Türen für eine Privatisierung öffnen. Das Gegenteil ist richtig: Wir schließen Türen, die bislang offen standen.

Darüber hinaus haben wir Veränderungen durchgesetzt, die vor allem im Interesse der Tausenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liegen, die heute in den Straßenbauverwaltungen der Länder arbeiten und die zum Bund wechseln sollen. Die neue Gesellschaft wird tarifgebunden sein und die Überleitung soll im Rahmen eines Überleitungstarifvertrags erfolgen. Wir haben für diese und andere Forderungen Seite an Seite mit den Gewerkschaften gestritten und gemeinsam viel erreicht.

Gemeinsam mit der CDU/CSU-Fraktion haben wir den Regierungsentwurf etwas parlamentsfreundlicher gestaltet und sichergestellt, dass die neue Gesellschaft nicht nur durch die Exekutive begleitet, sondern auch durch das Parlament kontrolliert wird. Öffentliches Eigentum wie die Autobahnen gehört in öffentliche Hand und gehört demokratisch transparent kontrolliert.

Mit einem weiteren Baustein des Gesetzespakets stellen wir **3,5 Mrd. Euro für die Bildungsinfrastruktur in finanzschwachen Kommunen** zur Verfügung. Dadurch können wir den teils massiven Sanierungsstau an deutschen Schulen – zumindest teilweise – abbauen und stärken gleichermaßen finanzschwache Kommunen. Möglich wird das dadurch, dass wir im Grundgesetz das Kooperationsverbot endlich aufbrechen. Das ist ein wichtiger Erfolg der SPD.

Darüber hinaus leisten wir mit dem **Online-Zugangsgesetz** der digitalen Verwaltung einen wichtigen Schub und vereinfachen den Zugang der Bürgerinnen und Bürger zu Verwaltungsleistungen erheblich.

Zu guter Letzt findet sich in dem Gesamtpaket noch eine großartige Neuerung, die fast einer Million alleinerziehender Eltern und ihren Kindern das Leben deutlich erleichtern wird: Der **Unterhaltsvorschuss**, der gezahlt wird, wenn das unterhaltspflichtige Elternteil seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, wird deutlich ausgebaut, und zwar so, wie wir das auf unserer Fraktionsklausur im September 2016 beschlossen haben. Erstens wird die Altersgrenze angehoben von jetzt 12 auf 18 Jahre. Zweitens wird die bisherige zeitliche Befristung von maximal 6 Jahren Bezugsdauer abgeschafft. Der Bund beteiligt sich nach der Ausweitung deutlich mehr an den Kosten des Unterhaltsvorschlusses. Da es für Alleinerziehende besonders schwer ist, Erwerbsarbeit und Kinderbetreuung miteinander zu vereinbaren, ist diese Reform ein echtes Plus an sozialer Gerechtigkeit in unserem Land.

Abschließend dürfen wir uns als Sprecher der federführenden Arbeitsgruppe Haushalt bzw. als zuständiger stellvertretender Fraktionsvorsitzender bedanken bei den mitberatenden Arbeitsgruppen und letztlich bei Euch allen für die gute und solidarische Zusammenarbeit. Das Gesetzgebungsverfahren war für das Parlament nicht einfach, weil es als ein großes Paket zu uns kam, auf das sich 16 Regierungschefinnen und -chefs der Länder zuerst untereinander und dann mit der Bundesregierung verständigt hatten. Wir haben seit der 1. Lesung im Deutschen Bundestag sachlich und ernsthaft unsere Arbeit als Abgeordnete und Vertreter des ganzen Volkes gemacht und dieses vielschichtige Gesetzespaket sorgfältig beraten, unter anderem in sechs mehrstündigen Anhörungen mit Dutzenden Sachverständigen. Wir haben uns nach intensiven Verhandlungen in der Koalition auf Änderungen verständigt, die den Entwurf verbessern. Bei allen Details, die den einen oder anderen von uns immer noch stören mögen, sollten wir nicht aus dem Blick verlieren, wie viel gute



sozialdemokratische Politik in diesem Paket steckt: ein Aufbrechen des Kooperationsverbots im Bildungsbereich, verbunden mit 3,5 Milliarden Euro für Bildungsinvestitionen in finanzschwachen Kommunen, ein gewaltiger Fortschritt für Alleinerziehende und ihre Kinder durch die Ausweitung des Unterhaltsvorschlusses sowie eindeutige Schranken gegen eine Privatisierung der Autobahnen und Bundesstraßen, die es bisher nicht gab. Wir empfehlen Euch die Zustimmung.

Mit solidarischen Grüßen

Carsten Schneider

Johannes Kahrs



Im Folgenden geben wir Euch einen Überblick über die wesentlichen Inhalte des Gesetzespakets zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen und erläutern die Änderungen, auf die wir uns im parlamentarischen Verfahren verständigt haben.

I. Bund-Länder-Finanzbeziehungen, Bildungsinfrastruktur finanzschwacher Kommunen, Verbesserung des Unterhaltsvorschussgesetzes, Digitalisierung

Neuordnung Bund-Länder-Finanzbeziehungen im engeren Sinne

a) Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs:

- Der Länderfinanzausgleich (LFA) zwischen den Ländern wird in seiner jetzigen Form abgeschafft und der Umsatzsteuervorwegausgleich entfällt. Die Verteilung der Umsatzsteuer erfolgt künftig allein nach Einwohnern ergänzt um Zu- und Abschläge für einen Ausgleich der unterschiedlichen Finanzkraft. Der Ausgleichstarif wird so gestaltet, dass die Abzüge für die finanzstarken Länder begrenzt werden.
- Die kommunale Finanzkraft wird künftig etwas stärker bei der Ermittlung der Finanzkraft der Länder berücksichtigt. Darüber hinaus werden zwei neue Zuweisungen des Bundes für den Ausgleich geringer kommunaler Steuerkraft (1,5 Mrd. Euro) und unterdurchschnittlicher Forschungszuweisungen geschaffen (180 Mio. Euro).
- Die Notlagenländer Saarland und Bremen erhalten je 400 Mio. Euro jährlich, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Bundesprogramm wird entfristet fortgeführt (333 Mio. jährlich), die Entflechtungsmittel laufen Ende 2019 aus.
- Insgesamt erhalten die Länder im Jahr 2020 rd. 9,7 Mrd. Euro vom Bund, davon 4 Mrd. Euro zusätzliche Umsatzsteuereinnahmen. Dieser Betrag wird ansteigen, da ein Teil der Umsatzsteuer dynamisch ausgestaltet ist und die neuen Finanzkraftzuweisungen des Bundes die zusätzliche Lücke aus dem bisherigen LFA schließen.

b) Änderungen im parlamentarischen Verfahren:

- Auch der Bundestag erhält ein eigenes Kündigungsrecht für das neue System (im Entwurf nur für die Bundesregierung oder mindestens drei Länder gemeinsam vorgesehen).
- Ein jährlicher Statusbericht an den Bundestag soll zukünftig die verschiedenen Zahlungsströme und deren Ursachen transparent machen.

c) Politische Bewertung:

Alle Länder erhöhen durch die Neuordnung ihre Einnahmen, besonders die finanzstarken Länder profitieren. Die Maßnahmen bedeuten eine Belastung des Bundes von 10 Mrd. jährlich ab 2020 (steigt auf 14 Mrd. in 2030). Positiv ist, dass die kommunale Finanzkraft bei der Umsatzsteuerverteilung stärker berücksichtigt wird. Gleichzeitig führt die Abschaffung des bisherigen Länderfinanzausgleichs finanziell zu einer gewissen Entsolidarisierung innerhalb des Föderalismus. Die finanzschwachen Länder sind damit zukünftig noch stärker auf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Bundes angewiesen, der durch die Reform in seiner Verantwortung für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gestärkt wird.



Investitionen in die Bildungsinfrastruktur finanzschwacher Kommunen

a) Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfes:

- Durch eine Änderung des Grundgesetzes kann der Bund künftig in die Bildungsinfrastruktur finanzschwacher Kommunen investieren. Dadurch wird das Kooperationsverbot aufgebrochen.
- Der bereits bestehende Investitionsfonds für finanzschwache Kommunen wird dafür um 3,5 Mrd. Euro aufgestockt (auf dann 7 Mrd. Euro). Die Verteilung der Mittel auf die Länder erfolgt nach einem Schlüssel, der zu je einem Drittel aus den Kriterien Einwohnerzahl, Arbeitslosigkeit und Höhe der Kassenkredite besteht.

b) Änderungen im parlamentarischen Verfahren:

- Wir verlängern auf Bitten der Länder die Laufzeit des Investitionsprogramms für Schulen um zwei Jahre gegenüber dem Gesetzentwurf (von 2020 auf 2022).
- Wir stellen klar, dass auch Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit förderfähig sind.
- Außerdem schreiben wir im Gesetzestext fest, dass auch der Ersatzneubau einer Schule möglich ist, sofern eine Sanierung des bestehenden Schulgebäudes teurer wäre.
- Die Auswahl der förderfähigen Kommunen durch die Länder soll im Einvernehmen mit dem Bund erfolgen. Es geht darum, die Mittel gezielt auf finanzschwache Kommunen zu konzentrieren.

c) Politische Bewertung:

Das Programm ist ein großer Erfolg für die SPD. Und zwar in dreifacher Hinsicht. Erstens helfen wir, den massiven Investitionsstau – zumindest teilweise – abzubauen. Zweitens setzen wir als SPD den Kurs der vergangenen Jahre fort und stärken vor allem die finanzschwachen Kommunen. Und Drittens brechen wir mit der Grundgesetzänderung das Kooperationsverbot auf. Das ist eine alte Forderung der SPD, die wir jetzt durchgesetzt haben.

Weiterentwicklung der Kontroll- und Steuerungsrechte des Bundes

a) Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfes:

- Beim IT-Einsatz in der Steuerverwaltung erhält der Bund im Grundgesetz ein erweitertes Weisungsrecht gegenüber den Ländern zur Gewährleistung gleicher Standards. Außerdem wird das bereits bestehende allgemeine Weisungsrecht des Bundes in der Steuerverwaltung gestärkt, indem die Länder Weisungen schwerer widersprechen können (Ablehnungsquorum wird auf 11 Länder erhöht).
- Die Erhebungsrechte des Bundesrechnungshofes bei Stellen außerhalb der Bundesverwaltung werden gestärkt, wenn diese Stellen im Rahmen von Mischfinanzierungen Mittel des Bundes erhalten und verausgaben.
- Der Bund erhält bei Finanzhilfen an die Länder mehr Steuerungs- und Kontrollrechte.
- Der Stabilitätsrat wird gestärkt. Er überwacht künftig die Einhaltung der Verschuldungsregeln des Bundes und jedes einzelnen Landes.



b) Änderungen im parlamentarischen Verfahren:

- Das allgemeine Weisungsrecht des Bundes in der Steuerverwaltung wird auch im Grundgesetz abgesichert. Außerdem wird die Widerspruchshürde der Länder im Bereich IT – analog zu den Regelungen beim allgemeinen Weisungsrecht – auf 11 Länder angehoben. Zusätzlich integrieren wir die ursprünglich als Verordnung geplante Umsetzung der neuen Zusammenarbeit in das Gesetz. Schließlich soll künftig ein jährlicher Bericht an den Bundestag die Fortschritte in der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern in der Steuerverwaltung dokumentieren.
- Um Rechtssicherheit zu gewähren, werden die Erhebungsrechte des Bundesrechnungshofes präzisiert. Außerdem wird rechtlich klargestellt, dass Anfechtungsklagen gegen Prüfungs- und Erhebungsanordnungen des Bundesrechnungshofes künftig keine aufschiebende Wirkung haben.
- Um die Zahlen vergleichbar zu machen, wird festgelegt, dass der Stabilitätsrat ein einheitliches Verfahren anwendet, wenn er die Einhaltung der Verschuldungsregeln jedes einzelnen Landes überwacht. Für die Landeshaushalte selbst bleibt es aber dabei, dass die Länder im Rahmen ihrer Haushaltsautonomie gewisse Gestaltungsmöglichkeiten haben, wie sie Konjunkturzyklen und Notsituationen berücksichtigen.
- Die Kontroll- und Steuerungsrechte des Bundes bei Finanzhilfen an die Länder werden gestärkt. Dies betrifft vor allem die Ausgestaltung der jeweiligen Programme und die Möglichkeiten der Prüfung der Mittelverwendung.

c) Politische Bewertung:

Der Bund erhält infolge der Neuregelung der Bund-Länder-Finzen mehr Verantwortung für die Finanzausstattung der Länder. Um dieser gestiegenen Verantwortung auch gerecht werden zu können, ist es richtig, dass die Steuerungs- und Kontrollrechte des Bundes mit dem Gesetzespaket gestärkt werden. Die Stärkung des Bundes in der Steuerverwaltung wird dazu führen, dass es künftig zu einer einheitlicheren Rechtsanwendung und mehr Steuergerechtigkeit kommt. Nur mit einheitlichen Standards wird ein gerechterer Vollzug möglich und großzügige Prüfungen von Unternehmen oder Einkommensmillionären als Standortvorteil werden schwieriger.

Verbesserung der Regeln zum Unterhaltsvorschuss

a) Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs:

- Bislang bestand Anspruch auf Unterhaltsvorschuss nur für Kinder bis 12 Jahren und maximal 72 Monate lang. Mit dem Gesetz wird der Anspruch jetzt deutlich ausgeweitet: künftig gilt er für Kinder bis zum 18. Geburtstag und ohne Begrenzung der Leistungsdauer.
- Für Alleinerziehende und ihre Kinder, die auf SGB II – Leistungen angewiesen sind, gibt es Sonderregelungen. Diese berücksichtigen, dass der Unterhaltsvorschuss bereits nach aktueller Rechtslage auf Grundsicherungsleistungen angerechnet wird.
- Finanziert wird der Unterhaltsvorschuss künftig zu 40 Prozent vom Bund und zu 60 Prozent von den Ländern. Damit stärkt der Bund auch in diesem Bereich sein finanzielles Engagement gegenüber den Ländern.



b) Änderungen im parlamentarischen Verfahren:

- Neben redaktionellen Änderungen stellen wir klar, dass der Anspruch gegenüber Unterhaltspflichtigen im SGB II-Bezug lediglich nicht vollstreckt wird, rechtlich aber fortbesteht.
- Außerdem legen wir fest, dass Leistungen aus dem Bildung- und Teilhabepaket nicht auf den Unterhaltsvorschuss angerechnet werden. Gleiches gilt für besondere, nicht in der Regelleistung des SGB II enthaltene Sonderbedarfe.

c) Politische Bewertung:

Die SPD-Fraktion unterstützt Alleinerziehende. Auch gegen zum Teil harte Widerstände aus der Union haben wir sie in den letzten Jahren steuerlich und mit besserer Kinderbetreuung entlastet. Wir halten Kurs, indem wir jetzt den Unterhaltsvorschuss ausbauen. Der Staat springt in Zukunft deutlich länger ein, wenn Unterhaltszahlungen für Kinder ausbleiben. Dabei beziehen wir endlich auch die Kinder zwischen 12 und 18 Jahren mit ein und verzichten auf eine Höchstbezugsdauer. Die Verbesserungen für Alleinerziehende sind ein großer Erfolg der SPD, für den Manuela Schwesig und die SPD-Fraktion gekämpft haben.

Digitalisierung

a) Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs:

- Die Online-Angebote der Verwaltung von Bund, Länder und Kommunen sollen besser verknüpft werden. Durch das Online-Zugangsgesetz werden Bund und Länder verpflichtet, ihre Verwaltungsangebote innerhalb von 5 Jahren elektronisch zur Verfügung zu stellen. Das Gesetz regelt die Kompatibilität der Zugänge, die einheitlichen Vorgaben für IT-Anwendungen, Kommunikation und die Sicherheitsstandards.

b) Änderungen im parlamentarischen Verfahren:

- Wir erhöhen die Nutzerfreundlichkeit dadurch, dass eine Registrierung bei mehreren Stellen möglich sein wird. Außerdem stellen wir sicher, dass ein Nutzerkonto von allen öffentlichen Stellen anzuerkennen ist.
- Wir vereinheitlichen die Abstimmungswege und vermeiden eine Doppelbeteiligung der Länder.
- Die Nutzerfreundlichkeit haben wir auch hinsichtlich der Speicherung von Dokumenten verbessert und stellen Datenschutz und Datensicherheit sicher sowie die Möglichkeit, dass ein einmal eingerichtetes Nutzerkonto auch wieder komplett gelöscht werden kann.

c) Politische Bewertung

Mit dem Online-Zugangsgesetz vereinfachen wir den Zugang der Bürgerinnen und Bürger zu Verwaltungsleistungen erheblich. Wir leisten damit der Digitalisierung der Verwaltung einen wichtigen Schub und bauen bisher bestehende administrative und bürokratische Hürden ab.



II. Gründung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes

a) 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.

b) Änderungen im parlamentarischen Verfahren

Eine Privatisierung der Autobahnen und Bundesstraßen ist ausgeschlossen.

Nachdem es Sigmar Gabriel gelungen war, den Gesetzentwurf der Bundesregierung an entscheidenden Stellen zu entschärfen im Vergleich zu den ursprünglichen Plänen des CDU-Finanzministers und des CSU-Verkehrsministers, haben wir in mühsamen Verhandlungen mit dem Koalitionspartner weitere Verbesserungen durchgesetzt.

Im Ergebnis haben wir die doppelte Privatisierungsschranke (Bund ist 100prozentiger 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, z.B. 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 Altschulden 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 31.12.2020 in Auftragsverwaltung geführt, ein vorzeitiger Übergang ist ab dem 1.1.2020 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 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.

c) Politische Bewertung:

Die im Regierungsentwurf angelegte Reform und teilweise Beendigung der Auftragsverwaltung ist sinnvoll. Die bundeseigene Verwaltung verspricht zügigere Baumaßnahmen und einen effizienteren



Mitteinsatz. Der Bund kann ist künftig weniger abhängig von Kooperationsbereitschaft und Leistungsfähigkeit von Landesstraßenbauverwaltungen, um seine Prioritätensetzungen bei den Verkehrsinvestitionen umzusetzen. Ferner wird der Lebenszyklus einer Bundesautobahn in den Fokus gerückt. Bundesweit können einheitliche wirtschaftliche Gesichtspunkte bei Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb verstärkt berücksichtigt werden. Die Transparenz, insbesondere bei Kosten und Abläufen, wird erhöht. Ziel sind ferner eine Verbesserung der personellen Situation sowie einheitliche Standards hinsichtlich bedarfsgerechter Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten.

Entscheidend sind aber die Verbesserungen, die wir im parlamentarischen Verfahren erreicht haben. (1) Eine Privatisierung der Autobahnen und Bundesstraßen findet nicht statt; mit dem Gesetz errichten wir Schranken, wo es vorher keine gab, auch im Grundgesetz. (2) Wir haben Kernforderungen der Gewerkschaften durchgesetzt, um die berechtigten Interessen der Beschäftigten zu schützen und eine leistungsfähige neue Organisation zu schaffen, die ein attraktiver Arbeitgeber wird. (3) Der Einfluss des demokratisch gewählten Parlaments auf die Verkehrsinvestitionen bleibt gewahrt.

Anhang: Grundgesetz-Änderungen zum weiteren Ausschluss möglicher Privatisierungsoptionen:

Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes wird wie folgt gefasst:

(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. ⁴**Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen.** ⁵**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.** ⁶Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.