Melkkuh Autobahnen

Bundesregierung macht aus der Daseinsvorsorge ein Anlageprodukt

Foto: Tilyo Rusev/123RF

Die Bundesregierung plant ein lukratives Geschäftsmodell für KapitalanlegerInnen. Sie will den Autobahnbau in einer privatrechtlichen »Bundesfernstraßengesellschaft« zentralisieren. Private InvestorInnen könnten Anteile der Gesellschaft kaufen oder sich an einzelnen Bau- projekten beteiligen. Dem Staat eröffnet sich ein Weg, die Schuldenbremse zu umgehen. Dazu soll das Grundgesetz geändert werden. Von Carl Waßmuth

300 Milliarden Euro – so viel werden Erhaltungsmaßnahmen, Neu- und Ausbauvorhaben sowie der Betrieb von Fernstraßen in den kommenden 30 Jahren kosten. Und für eben diesen Zeitraum sollen diese Maßnahmen privatisiert werden: in öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) mit drei Jahrzehnten Laufzeit oder sogar durch die Privatisierung der neuen Fernstraßengesellschaft mit all ihren Aufgaben. Denn Fernstraßen sind begehrt: Zwar machen sie weniger als zehn Prozent des Straßennetzes aus, dafür rollen aber fast drei Viertel des Straßenverkehrs über sie hinweg. Im Bundeshaushalt ist ihnen deswegen im Land der Autofahrer ein großer Posten sicher. Darüber hinaus spülen die Autobahnen über die Lkw-Maut und zukünftig auch über die Pkw-Maut weiteres Geld in die Kasse. Wenn es nach den Plänen der großen Versicherungskonzerne geht, dann steht diese Kasse – eine wahre Melkkuh – künftig bei Allianz, Axa, Ergo und Co.

Treibende Kräfte dieses größten Privatisierungsvorhabens der letzten 15 Jahre sind die Minister Dobrindt, Gabriel und Schäuble. Ihre Motive sind dabei unterschiedlich: Der mögliche Kanzlerkandidat der SPD Sigmar Gabriel will als Wirtschaftsminister beweisen, dass er »Wirtschaft kann«. Deutschland ist bei den Investitionen in Europa Schlusslicht, seit 15 Jahren wird weniger nachinvestiert als gleichzeitig verfällt. Sigmar Gabriel träumt davon, der Mann zu sein, der Deutschland auf den Pfad üppiger Investitionen zurückführt. Die von ihm einberufene »Fratzscher-Kommission« hat den Vorschlag zur Autobahnprivatisierung aufgebracht. Verkehrsminister Alexander Dobrindt hat sich wie kein Minister vor ihm dem Modell öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) verschrieben. Mit der neuen Bundesfernstraßengesellschaft könnte ÖPP von Einzelprojekten auf bisher 5 Prozent der Autobahnstrecken zum Standard auf 100 Prozent der Fernstraßen erhoben werden. Entsprechend treibt Alexander Dobrindt die Gründung einer solchen Einrichtung voran. Finanzminister Wolfgang Schäuble sieht in dem kaum zu leugnenden Investitionsbedarf eine Bedrohung für sein Lebenswerk »schwarze Null«. Also hilft er dabei, ein Konstrukt aus der Taufe zu heben, mit dem Milliardenkredite an der Schuldenbremse vorbei aufgenommen werden können und der Bundeshaushalt – zumindest auf dem Papier – weiter ausgeglichen bleibt.

Am 14. Oktober 2016 einigten sich Bundesregierung und MinisterpräsidentInnen auf den Einstieg in die Autobahnprivatisierung. Eine »privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft Verkehr« soll künftig anstelle der Länder die Autobahnen verwalten. Und die Länder haben gleich einen Blankoscheck für das Privatisierungsvorheben des Bundes unterschrieben: »Dazu entsprechende Ermächtigungen in Art. 90 Grundgesetz. Eckpunkte für die Ausgestaltung sind festzulegen.«

Es ist nicht nachvollziehbar, wie Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel nur wenige Stunden später in einem Rundbrief an alle SPD-Mitglieder stolz frohlocken kann: »Wir konnten durchsetzen, dass die Privatisierung von Autobahnen und Bundesstraßen ausgeschlossen wird.« Entlarvt wird die Aussage des SPD-Vorsitzenden durch die Protokollerklärung von Thüringen: »In der Ermächtigung des Art. 90 Grundgesetz soll aus Sicht des Freistaats Thüringen geregelt werden, dass das unveräußerliche und vollständige Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen sowie an der Infrastrukturgesellschaft Verkehr festgeschrieben werden soll.« So eine Protokollerklärung ist nur eine »Nice to have«-Notiz, auf den Beschluss hat sie kaum Einfluss. Hier aber führt sie vor Augen, was genau im Beschluss fehlt – nämlich der Erhalt des Eigentums in der öffentlichen Hand. Nach jetzigem Stand ist sowohl ein Komplettverkauf der Autobahnen als auch ein Verkauf oder Teilverkauf der neugegründeten Gesellschaft möglich.

Gegen den Ausverkauf formiert sich zu Recht Widerstand: Gewerkschaften, Umweltverbände und Bürgerinitiativen haben sich schon zusammengeschlossen. Jetzt müssten noch die AutofahrerInnen dazukommen.

Noch vor dem Abgang der Großen Koalition ein vergiftetes Geschenk:

Neuer Länderfinanzausgleich und zwei Privatisierungsweichen!

Politikwechsel‘ nicht in Sicht. Die letzten Tage der Großen Koalition werden von allen drei Parteien der GroKo dazu genutzt, noch schnell Autobahnen, Fernstraßen und Schulen als Finanzobjekte zu etablieren.

Es sickert langsam, sehr langsam auch in einer breiteren Öffentlichkeit durch, dass die große Koalition - ausgerechnet in Gestalt der drei Ministerien Finanzen (federführend, CDU), Wirtschaft (SPD) und Verkehr (CSU) und damit aller Parteien dieser Koalition - zusammen mit der Neuregelung des Länderfinanzausgleichs ab 2020 zwei Vorhaben erpresserisch verknüpft haben, die originär nichts damit zu tun haben.
Es handelt sich um die Übergabe der Länderverwaltung für die Autobahnen und (wahlweise) der Bundesfernstraßen an den Bund und dort an eine „Infrastrukturgesellschaft“ und um die Verquickung von 3,5 Mrd. € (für 3,5 Jahre) Bundessubvention für die Schulsanierung in „finanzschwachen“ Kommunen mit PPP.
Mit der „Infrastrukturgesellschaft“ wird die „funktionale Privatisierung“ der Autobahnen (und auf Wunsch auch der Bundesfernstraßen) vorbereitet.
Käme das Gesamtpaket aus 13 Grundgesetzänderungen, 11 Begleitgesetzen und 4 neuen Gesetzen so durch Bundestag und Bundesrat, wäre das die geräuschärmste und gleichzeitig größte Weichenstellung der letzten 8 Jahre für die Umwandlung öffentlicher Güter in Finanzprodukte.

Es kann den einflussreichen Parteispitzen der drei Parteien der Großen Koalition der letzten Tage gar nicht schnell genug gehen. Kurz vor Weihnachten, am 14. Dezember 2016 stellte das Bundeskabinett das Gesetzespaket vor, am 16. Februar 2017 gab es 90 Minuten lang die 1. Lesung und im März konnten von den Parlamentariern/innen immerhin 3 Anhörungsserien durchgesetzt werden.
Aber wenn es nach Hannelore Kraft und einigen anderen gegangen wäre, hätte der Bundestag unmittelbar danach Ende März in 2. und 3. Lesung endabgestimmt und dann noch schnell der Bundesrat, bevor das Thema in den Wahlkämpfen eine Rolle spielen könnte. Denn 78% der Wähler wollen keine weiteren Privatisierungen (Forsa-Umfrage des Beamtenbunds).

Täuschen und desinformieren

Deshalb muss man täuschen und desinformieren: Niemand habe die Absicht, die Autobahnen zu privatisieren.

Tatsächlich geht es aber um nichts anderes. Selbstverständlich bleibt das juristische Eigentum an den Straßen beim Staat. Aber die materielle Verfügung - von den Finanzmitteln über Gebühren (Maut), Tarife, Beschäftigte, Bewirtschaftung usw. - geht auf eine private Gesellschaft über, die vom Staat formell getrennt werden soll, damit sie in großen Mengen private Kredite anziehen und verzinsen kann. Diese Gesellschaft kann jederzeit weitere Untergesellschaften ausgründen. Die Bundesautobahnen (und optional die Bundesfernstraßen) werden zu handelbaren Finanzobjekten und sind deren Renditevorstellungen unter-worfen.

Ebenso verhält es sich mit den 1 Milliarde Euro pro Jahr, die für dreieinhalb Jahre „finanzschwachen“ Kommunen in ganz Deutschland für die Schulsanierung zur Verfügung gestellt werden. Das Geld ist bereits im Bundeshaushalt eingestellt, die Beschlussfassung wird aber bewusst verzögert, um ein Druckmittel gegenüber den Bundesländern zu haben.
Damit das Geld auch hier gleichzeitig als Renditeobjekt dienen kann, soll begleitend das „Kommunalinvestitionsförderungsgesetz“ geändert werden, um PPP als Finanzierungsvariante zu ermöglichen.
Für den nötigen Druck soll die alte Lobby-Organisation „Partnerschaften Deutschland – ÖPP Deutschland AG“ sorgen, die im Januar 2017 extra in „PD – Der Inhouse-Berater der öffentlichen Hand-GmbH“ umfirmiert wurde. An dieser können Kommunen Anteile erwerben und müssen dann ihre Sanierungsprojekte nicht mehr ausschreiben. Die für PPP lästigen (und meist manipulierten) ‚Wirtschaftlichkeitsvergleiche‘ entfallen so. Das Personal dieser ‚Beratungs‘-GmbH ist nach wie vor das gleiche, ebenso die Adresse, aber das mittlerweile negative Image von PPP ist aus dem Firmennahmen verschwunden. In England und Frankreich ist man da schon weiter: Dort wird statt PPP bereits das neue Kürzel „PFI“ benutzt (Private Finanzierungs Initiative), aber auch Modelle wie „sale-and-lease-back“ tauchen immer wieder aus der Versenkung auf.

Das Ausbreiten von Schattenhaushalten

Es zeigt sich immer mehr: Der Einbau von Verschuldungsgrenzen dient nicht der ‚Haushaltsdisziplin‘, ein eigentlich zynischer Euphemismus angesichts der vorherrschenden Demontage des Sozialstaats, sondern der Wegbereitung für die Privatisierung öffentlicher Güter.
Über ‚Schattenhaushalte‘, so sie sich denn weiter durchsetzen, können Fiskalregeln scheinbar oder anscheinend legal umgangen werden, allerdings um einen hohen Preis: der Einfluss demokratisch bestimmter politischer Entscheidungen nimmt ab, es wird teurer, Steuergeld wird umverteilt, die Renditeerwartungen gewinnen die Oberhand gegenüber gesellschaftlichen Überlegungen. Und schließlich schlagen die Schattenhaushalte auf die regulären Haushalte zurück.
Obendrein wird es auch noch ökonomisch pervers: der finanziell ausgetrocknete Staat subventioniert über teurere Zinsraten auch noch Finanzprodukte von Banken und Versicherungen.
Das, was man den Banken angesichts der sogenannten „Finanzkrise“ erlaubt hat, nämlich ihre Schrottpapiere in „bad banks“ auszulagern, scheint jetzt auch einen neuen Schub durch das im Gesetzgebungsverfahren befindliche Gesetzespaket in Bundestag und Bundesrat zu erfahren.

Und dies gilt es zu verhindern:

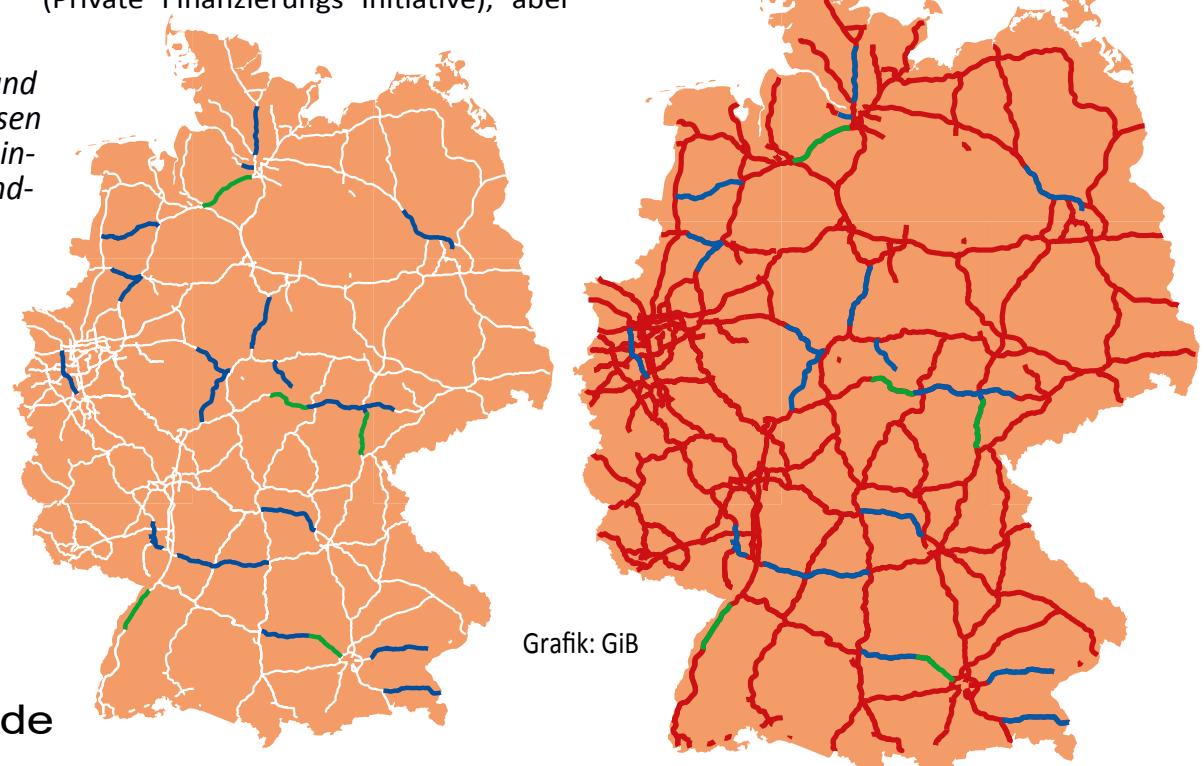
Die zentrale Infrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen ist ein Schritt in die falsche Richtung, erst recht in privater Rechtsform.

Das Begleitgesetz zur Unterstützung der Schulsanierung muss um den Passus „auch für PPP“ bereinigt werden.

Der Länderfinanzausgleich darf nur ohne diese beiden Privatisierungsweichen beschlossen werden!

Herbert Storn

Herbert Storn *gehört dem Landesvorstand der Bildungsgewerkschaft GEW in Hessen an. Er koordiniert dort die Auseinandersetzung mit den geplanten Grundgesetzänderungen.*



Grafik: GiB

Hier droht Autobahnprivatsierung

Privat betriebene Autobahnabschnitte heute (links) Bundesfernstraßengesellschaft (rechts)

- ÖPP-Autobahnabschnitte (bereits im Bau/in Betrieb)
- ÖPP-Autobahnabschnitte (geplant/in Ausschreibung)
- ÖPP-Autobahnabschnitte (künftig in Verwaltung der Bundesfernstraßengesellschaft)

Diese Information erhalten Sie vom
Bündnis gegen PrivatisierungFrankfurt

www.privatisierung-nein.de

Unter Verwendung der GIB-Sonderveröffentlichung vom 16.10.2016 erstellt.
Downloadbar unter www.gemeingut.org

Das wird teuer

Die Autobahnprivatisierung kommt in ganz unscheinbarem Gewand: verkleidet als reine Verwaltungsreform.
Es gehe um »die Bündelung der Investitionen und die Beseitigung von Reibungsverlusten«. Kurzum: Das nützt irgendwie und tut niemandem weh. Schaut man genauer hin, geht es um ein Geschäft, bei dem es klare Gewinner und gleichzeitig viele Verlierer gibt.
Von **Laura Valentukeviciute**

Die Einführung des Prinzips der Gewinnmaximierung beim Bau und Betrieb von Autobahnen wird die Umwelt zusätzlich belasten. Es drohen: mehr Straßen, mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Feinstaub und andere Umweltgifte ... Die BürgerInnen verlieren an Lebensqualität, gesundheitliche Risiken nehmen zu. Klima und Biodiversität werden zusätzlich belastet.

Alle, die Auto fahren (müssen), werden ebenfalls zu den Verlierern gehören. Die neue Pkw-Maut ist bereits als feste Einnahme für die angepeilte Autobahngesellschaft verplant. Verkehrsminister Dobrindt hat zwar versprochen, dass kein deutscher Autofahrer zusätzlich belastet werde. Die EU hat aber Deutschland gerade in dieser Sache verklagt. Die Pkw-Maut kommt – es ist nur noch nicht klar, ob 2017 oder 2018. Auch bitter für AutofahrerInnen: Das teure ÖPP-Modell wird erheblich ausgeweitet (siehe Grafik Seite 3). Damit bleibt für Investitionen weniger Geld. Nach einem kreditfinanzierten Strohfeuer werden noch mehr Straßen und Brücken verfallen. Das werden auch alle anderen im Land zu spüren bekommen. Letztlich kommt jeder Autobahn-Euro aus Steuern und Gebühren. Fließen 30 Cent an Investoren ab, bevor ein Bagger rollt, muss man sich um den verbleibenden Rest streiten.

Ebenfalls verlieren werden rund 18 000 Beschäftigte in den Straßenbauverwaltungen. Als die Berliner Wasserbetriebe 1999 privatisiert wurden, entfielen in den folgenden zehn Jahren 30 Prozent der Stellen. Weitere Folge: Abwasserrohre wurden im Durchschnitt theoretisch nur noch alle 300 Jahre erneuert.

Auch die Demokratie verliert. Die privatrechtliche Gesellschaftsform verhindert jedes Mitentscheiden, jede demokratische Kontrolle. Schon beim Bundesverkehrswegeplan ist ersichtlich, daß Wünsche und Nöte von AnwohnerInnen kaum berücksichtigt werden müssen. Ei-ner »Fernstraßen AG« wird es erst recht leichtfallen, Proteste, zum Beispiel gegen einen neuen Auto-bahnabschnitt oder für die Instand-setzung einer Brücke, zu ignorieren.

V.i.S.d.P.:
Gerhard Velten,
Frankfurt, Leuchte 92