

Wird unser Grundgesetz geändert, um massive Privatisierungen durchzusetzen?

Präsentation von Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.

Was ist geplant?

13 Grundgesetzänderungen:

Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f und 143g.

9 Gesetzesänderungen:

- Maßstäbengesetz
- Finanzausgleichsgesetz
- Gesetz über Finanzhilfen für Seehäfen
- Stabilitätsratsgesetz
- Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Kommunalinvestitionsförderungsfonds“
- Kommunalinvestitionsförderungsgesetz
- Finanzverwaltungsgesetz
- Haushaltsgrundsätzegesetz
- Bundeshaushaltsordnung



Bild: Tim Reckmann, flickr, CC BY-NC-SA 2.0

4 neue Gesetze:

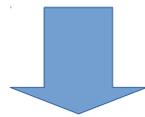
- Gesetz über die Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr
- Begleitgesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichs ab dem Jahr 2020 insgesamt und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften
- Sanierungshilfengesetz
- Gesetz zur Verbesserung des Online-Zugangs zu Verwaltungsleistungen

Warum wird diese Änderung angestrebt?

1. Der Staat hat kein Geld → er investiert zu wenig → Infrastruktur verfällt
2. Versicherungen suchen nach Anlagemöglichkeiten



„Fratzscher-Kommission“ (2014-2015)



Bildquelle: Heinrich-Böll-Stiftung

Allianz 

ERGO

Deutsche Bank 

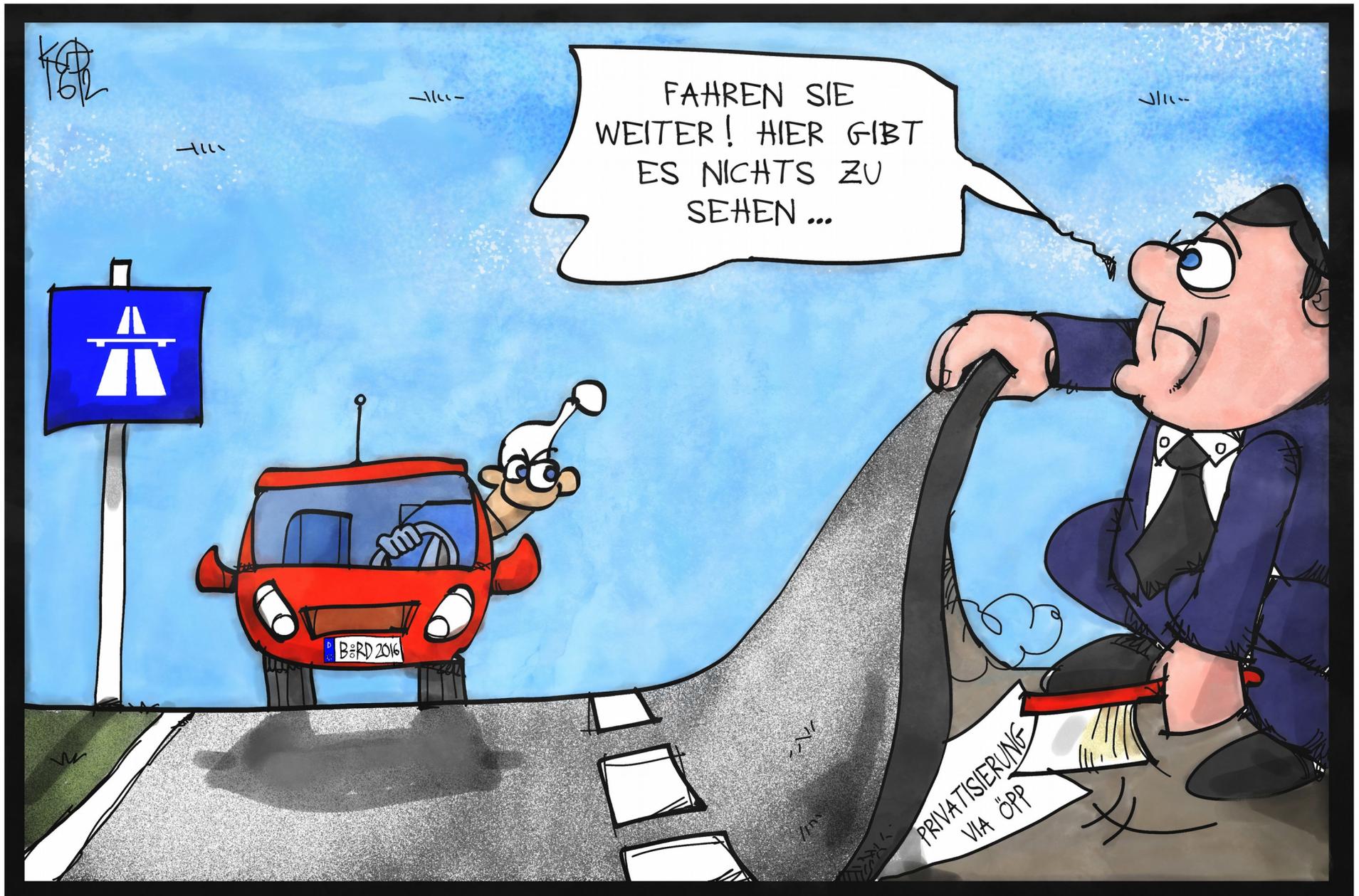
- Zentralisierung der Autobahnen
- Beteiligung Privater an der Infrastrukturfinanzierung (auch in Kommunen, z.B. Schulen)
- Umstrukturierung der „ÖPP Deutschland AG“

Zentralisierung der Autobahnen schon heute möglich:

„Auf Antrag eines Landes kann der Bund Bundesautobahnen und sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übernehmen.“
(Art. 90 GG)



- Anlagemöglichkeiten für Versicherungen
- Umgehung der Schuldenbremse



Wie genau wird privatisiert?

- Verkauf von Tochterfirmen
- Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs)
- stille Beteiligungen und andere eigenkapitalähnliche Anlageformen
- Fremdkapital, das direkt oder indirekt über den Bundeshaushalt besichert wird.

„Sofern zusätzlich privates Kapital in Infrastrukturmaßnahmen fließen soll, wäre dies, wenn die Wirtschaftlichkeit gegeben ist, für Projekte der Gesellschaft möglich. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Private am Netzausbau und –erhalt beteiligen können, so dass die Investitionsstrategie der Bundesregierung in ihrer Wirkung noch verstärkt werden kann.“ (Begleitgesetz-Entwurf)

Mehr ÖPP bei Schulen?

- Direkte Finanzhilfen vom Bund an Ländern:

„Der Bund kann den Ländern Finanzhilfen für gesamtstaatlich bedeutsame Investitionen der finanzschwachen Gemeinden und Gemeindeverbände im Bereich der kommunalen Bildungsinfrastruktur gewähren.“ (Artikel 104c GG-Entwurf)

- ÖPP wird gefördert:

„Förderfähig sind auch Investitionsvorhaben, bei denen sich die öffentliche Verwaltung zur Erledigung der von ihr wahrzunehmenden Aufgaben über den Lebenszyklus des Vorhabens eines Privaten im Rahmen einer vertraglichen Zusammenarbeit bedient. Dabei kann sie dem privaten Vertragspartner für den investiven Kostenanteil des Vorhabens eine einmalige Vorabfinanzierung gewähren – im Folgenden Vorabfinanzierungs-ÖPP (Öffentlich Private Partnerschaft).“ (Begleitgesetz-Entwurf)

ÖPP würde künftig erheblich gefördert

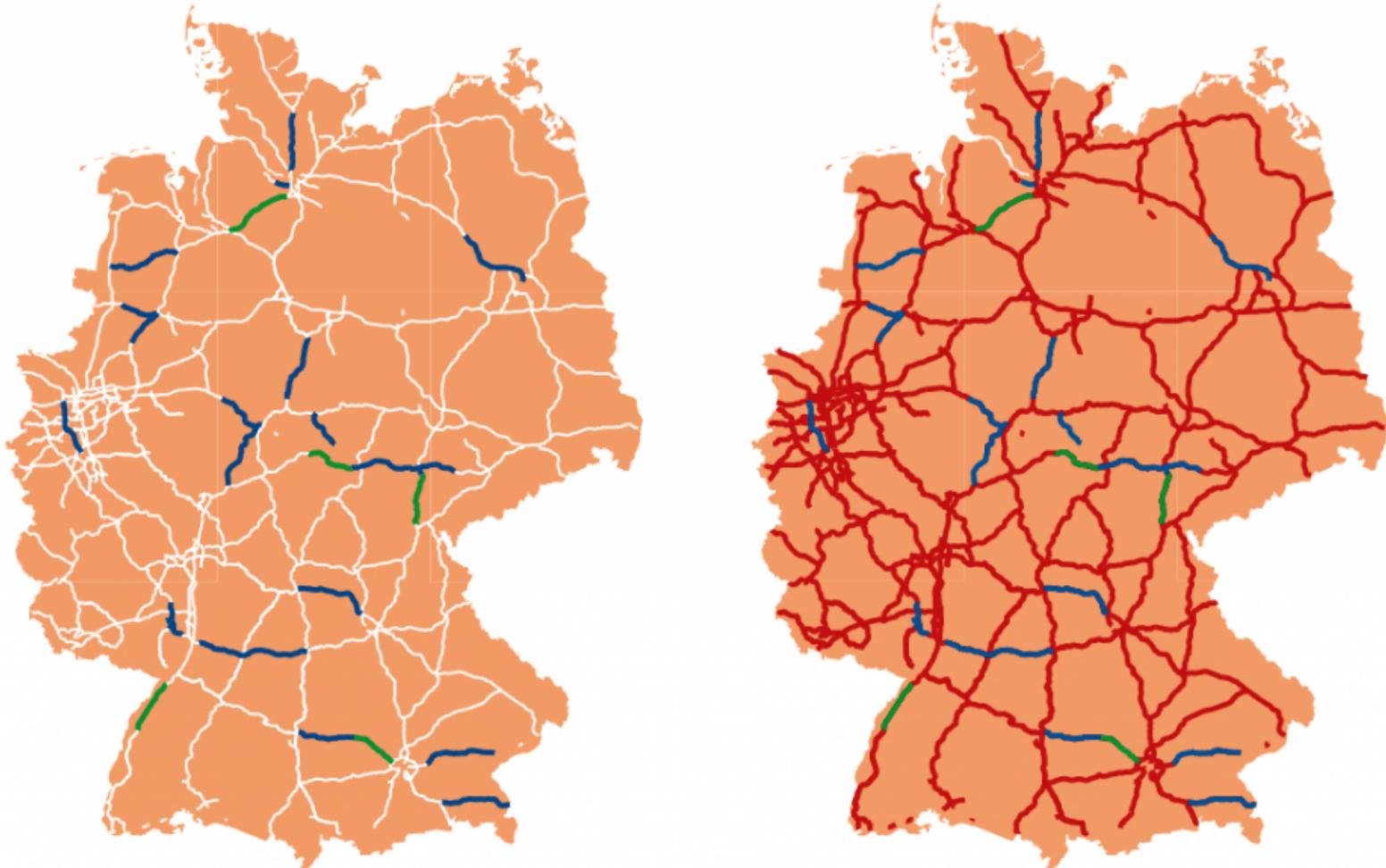


Tobias Koch, wikipedia, CC BY-SA 3.0 de



- „ÖPP gibt es auch heute und wird es auch künftig geben“
- „ÖPPs auf 3,6 Prozent der Autobahnstrecken;
- Dafür werden 8,8 Prozent der für die Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel verwendet“
- parlamentarische Schranken werden aufgehoben
→ deutliche Ausweitung von ÖPP
- Management der neuen Gesellschaft kann alleine entscheiden, ob und in welchem Umfang ÖPP-Verträge abgeschlossen werden

Hier droht Autobahnprivatisierung



Privat betriebene Autobahnabschnitte heute (links) und im Rahmen einer Bundesfernstraßengesellschaft (rechts)

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

Weitere Kritik des Bundesrechnungshofs

- Umgehung der Schuldenbremse:

„Die Kredite der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, sofern diese selbstständiger Rechtsträger ist, werden bei der Berechnung der zulässigen Neuverschuldung nicht berücksichtigt.“

- Unbeschränkte Kreditaufnahme: Die Gesellschaft könnte sich so hoch verschulden, wie Investoren bereit sind, ihr Geld zu leihen.
- Evaluation nach 4 Jahren → AG, keine AÖR
- Keine Kontrolle durch den Bundesrechnungshof im Gesetz

„Der Bundesrechnungshof könnte somit nicht die Haushalts- und Wirtschaftlichkeitsführung der Infrastrukturgesellschaft prüfen. Damit wäre es ihm künftig nicht möglich, das Parlament umfassend über die Tätigkeit der Infrastrukturgesellschaft zu informieren und zu beraten.“

- Der Plan sehr ambitioniert

„Ist der Bunderegierung bekannt ...

1. ... wie viel Beschäftigte in den Auftragsverwaltungen tätig sind?
2. ... wie viel Gehalt diese Beschäftigte zusammen pro Jahr bekommen?
3. ... wie hoch die Rentenzahlungen derzeit zusammen pro Jahr sind?
4. ... wie hoch die Rentenzahlungen bis 2075 sein werden?
5. ... in welcher Höhe die Länder Rückstellungen für diese Rentenzahlungen gebildet haben?“

Antwort für alle fünf Fragen: **„Ist der Bundesregierung nicht bekannt.“**

Welche Folgen sind zu erwarten?

1. Schattenhaushalt: 300 Mrd. Euro
2. Enorme Mehrkosten durch die teuren Kredite und die Gewinnerwartungen der privaten Investoren
3. Schuldenbremse = Investitionsbremse. Durch die Mehrkosten mittelfristig weniger statt mehr Investitionen
4. Pkw-Maut: Steigt tendenziell erheblich (in Frankreich 20% Rendite)
5. 30.000 Beschäftigte betroffen, Stellenabbau, Arbeitsverdichtung, Tarifflicht, Schwächung Mittelstand
6. Ökologie: Blockade einer Verkehrswende, neuer Schub für den Autobahnbau

Schwache Legitimation

- Parteitage von SPD, CDU und CSU haben zu dem Thema keine Beschlüsse gefasst
- Gegenläufige Beschlüsse in sieben Landtagen
- Widerstand von allen 16 VerkehrsministerInnen
- MinisterpräsidentInnen stimmen für 9,75 Mrd. Euro zu

Bund-Länder-Ausgleich und Autobahnprivatisierung haben nichts mit einander zu tun

Jede Verfassungsänderung soll einzeln diskutiert und für sich auch mehrheitsfähig sein

Wer ist gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft?

- Mittelständische Bauwirtschaft, ZDB
- Wenn sich herausstellt, dass Privatisierung ermöglicht wird: 70 bis 80 Prozent der Menschen in Deutschland
- Kritische Wissenschaftler: Hermes, Weiß, Beckers, Mühlenkamp, Engartner, Broß, Fisahn
- Gewerkschaften, insbesondere Ver.di, VdStra, aber auch DGB mit IGMetall und IG BAU
- Bündnis „keine Fernstraßengesellschaft“

Widerstand



Bürgerbahn statt Börsenbahn



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Weitere Informationen: www.gemeingut.org

Aufruf gegen Bundesfernstraßengesellschaft unterschreiben:
www.gemeingut.org/keine-autobahnprivatisierung

Monatlichen Infobrief bestellen: info@gemeingut.org