

#0

Zehn Fakten zur geplanten Grundgesetzänderung und Autobahnprivatisierung.

Die Bundesregierung strebt eine Reform der Autobahnverwaltung an. Vorgeschlagen wird eine zentrale »Infrastrukturgesellschaft Verkehr«. Sie soll privates Kapital einbeziehen dürfen, im Privatrecht verfasst sein und später die Maut erheben. Den Bürgerinnen und Bürgern wird dabei zugesichert, dass jede Privatisierung der Autobahnen ausgeschlossen würde. Die Fakten sprechen aber eine andere Sprache...



#1 **Mogelpackung: Privatisierung ist doch nicht ausgeschlossen.**



Entgegen den Behauptungen, Privatisierung sei »ausgeschlossen« oder eine »doppelte Privatisierungsbremse« eingebaut, werden mit der geplanten Grundgesetzänderung samt Begleitgesetz Strukturen geschaffen, die eine Privatisierung gezielt und umfangreich ermöglichen. Künftige Privatisierungsmöglichkeiten wären:

- Verkauf von Tochterfirmen und Beteiligung an Tochterfirmen
- Unbegrenzter Einsatz öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP)
- Stille Beteiligungen und andere eigenkapital-ähnliche Anlageformen (Mezzanine-Kapital)
- Unbeschränkte Aufnahme von Fremdkapital, das direkt oder indirekt über den Bundeshaushalt besichert wird

#2 Zentralisierung der Autobahn- verwaltung – das geht auch ohne Grund- gesetzänderung.



Das Grundgesetz erlaubt den Ländern schon heute, die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vollständig an den Bund abzugeben. Im Artikel 90 des Grundgesetzes heißt es in Absatz 3:

»Auf Antrag eines Landes kann der Bund Bundesautobahnen [...], soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übernehmen.«

Das bedeutet: Mit der geplanten Grundgesetzänderung werden andere Ziele verfolgt, die von der Bundesregierung nicht transparent kommuniziert werden. Dazu zählen beispielsweise die Schaffung von Anlagemöglichkeiten für Versicherungen und Banken oder die Umgehung der Schuldenbremse oder der Maastricht-Kriterien. Diese Ziele wurden in einem am 10. März 2017 für das Verkehrsministerium vorgelegten Gutachten genannt.

#3

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) werden mit der Grundgesetzänderung massiv vorangetrieben.

Für den Erhalt, Ausbau und Betrieb der Autobahnen kann und soll die geplante Infrastrukturgesellschaft Verkehr öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) nutzen. Dazu Finanzminister Wolfgang Schäuble am 14. Dezember 2016 im Bundestag:

»Jedenfalls enthalten die Gesetzesentwürfe, die wir heute im Kabinett beschlossen haben, keine Einschränkung der Möglichkeiten, Verkehrsinfrastrukturprojekte in öffentlich-privaten Partnerschaftsprojekten umzusetzen.«

Öffentlich-private Partnerschaften werden bereits jetzt beim Autobahnbau genutzt, sie sind eine Form funktionaler Privatisierung. Durch ÖPP werden Projekte nachweislich teurer. Zudem verliert die öffentliche Hand ihren Einfluss. In der Folge kommt es bei ÖPP immer wieder vor, dass sich der Zustand von Infrastrukturen verschlechtert.

#4

Was steckt hinter der Grundgesetzänderung? Die Schaffung lukrativer Finanzanlageprodukte für Banken und Versicherungen.

Die Bundesregierung will Versicherungen und anderen großen Kapitalgebern lukrative und sichere Geldanlagen verschaffen. In der derzeitigen Niedrigzinsphase erzielen die Gesellschaften bei der Neuanlage von Versichertengeldern nicht die gewünschten Renditen. Infrastrukturprojekte, beispielsweise Autobahnen, sind für Versicherungen und andere Kapitalgeber daher seit Längerem ein profitabler Hafen für ihr Geld. Damit werden der Bau und Betrieb der Autobahnen und autobahnähnlichen Fernstraßen aber zu einem Anlageprodukt. Ziel dieser Kapitalanleger ist nur der eigene Profit. Am Gemeinwohl und an einer funktionierenden Daseinsvorsorge haben sie kein Interesse.



#5

Es droht ein Schattenhaushalt: Zuerst beschließt die Bundes- regierung die Schuldenbremse und dann deren teure Umgehung.

Die Schuldenbremse steht im Grundgesetz. Der Bundesrechnungshof kritisierte im November 2016, dass mit der Grundgesetzreform eine Umgehung der Schuldenbremse möglich sei:

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

Mitte Januar 2017 warnte der Bundesrechnungshof außerdem davor, dass im Entwurf keine Grenzen für eine private Kreditaufnahme festgelegt seien. Die Gesellschaft könne sich also beliebig hoch verschulden. Eine Schuldenbremse gebe es für den Autobahnbau dann nicht mehr – im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern. Zudem stellen private Kredite eine teure Verschuldungsform dar.



#6

Die Bürgerinnen und Bürger müssen zugunsten der Kapitalanleger mit einer saftigen Maut rechnen.



Privat betriebene Autobahnen erweisen sich auf der ganzen Welt als die teuerste Betriebsform. Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen sowohl die SteuerzahlerInnen als auch die AutofahrerInnen die höheren Kosten tragen. Dazu ist geplant, die zeitabhängige Vignette in eine streckenbezogene Maut umzuwandeln. Dann können private Investoren Teilnetze selbst betreiben – wie in Frankreich. Dort ist die Maut schon heute viermal höher. Dabei geht es nicht um die Umwelt: Die Mehrkosten fließen in die Rendite der Privaten. Die liegt in Frankreich bei traumhaften 20 bis 24 Prozent.

#7

Schlechte Perspektiven für MitarbeiterInnen der Straßenmeistereien und Verwaltungen.

Angst geht um: 30.000 Arbeitsplätze sind von dem vorgeschlagenen Umbau betroffen. Die neue Gesellschaft soll nur 1.300 Beschäftigte übernehmen. Zu den Anliegen der Beschäftigten gibt es nur einen kurzen Vermerk in einem Protokoll der Bundesregierung und der MinisterpräsidentInnen der Länder. Versprochen wurde die »umfassende Einbeziehung der Personalvertretungen und Gewerkschaften in allen Phasen des Transformationsprozesses«. Im Gesetzentwurf steht dazu nichts. Auch ein Tarifvertrag ist nicht vorgeschrieben. Arbeitnehmerrechte? Pustekuchen!



#8

Die ökologische Verkehrswende bleibt auf der Strecke.



Die Einführung des Prinzips der Gewinnmaximierung beim Bau und Betrieb von Autobahnen wird die Umwelt zusätzlich belasten. Ökologische Verkehrsträger wie die Bahn müssen die Schuldenbremse einhalten – die neue Gesellschaft darf uneingeschränkt losbauen. Die Kapitalgeber sind an immer neuen Autobahnprojekten interessiert, denn damit verdienen sie Geld. Entsprechend drohen mehr Straßen, mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Feinstaub und mehr Umweltgifte.

#9

Nicht nur Autobahnen, auch Schulen werden privatisiert: Der Bund will Schul-ÖPP fördern.



Mit der geplanten Grundgesetzänderung will der Bund finanzschwachen Gemeinden Hilfen für die kommunale Bildungsinfrastruktur geben dürfen. Das untersagt bisher das Kooperationsverbot. Das dazugehörige Begleitgesetz legt aber perfiderweise fest, dass bei diesen Hilfen öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) besonders förderfähig sind. Dabei haben die Rechnungshöfe von Bund und Ländern vor ÖPP bei Schulen gewarnt. Mit dem neuen Gesetz würde der Bund Kommunen in eine teure Privatisierung locken. Die neuen Investoren eignen sich bei ÖPP die Schulen auf ihre Weise an: Klassenzimmer werden abends vermietet, Lehrerparkplätze kosten Parkgebühren. Anliegen von Eltern, Lehrerschaft oder Schülerinnen werden abgewiesen oder kosten extra.

#10

13 auf einen Streich: Die Änderung von mehreren Grundgesetzartikeln in einem Gesamtpaket ist undemokratisch.



Es geht um insgesamt 13 Änderungen im Grundgesetz – in einem einzigen, riesigen Gesamtpaket. Jede einzelne Verfassungsänderung sollte für sich genommen mehrheitsfähig sein und öffentlich diskutiert werden. Stattdessen haben die Regierungen von Bund und Ländern drei Jahre lang in nicht öffentlichen »Kamingesprächen« verhandelt. Die Länder bekommen für ihre Zustimmung 9,75 Milliarden Euro – jährlich! Bei so viel Geld ist ihr Jawort sicher. Nun soll der Bundestag noch schnell zustimmen. Anhörung, Abstimmung, fertig. Änderungen diskutieren? Fehlanzeige!

**!! Daseinsvorsorge und Grundgesetz
sind keine Handelsware. Darum gilt:**

**Jetzt aktiv
werden**

**und die Grund-
gesetzänderung
zur Privatisierung
der Autobahnen
verhindern!**

www.gemeingut.org

