

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

13.03.2015

Schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes (VerkehrStÄndG 2)“, BT-Drucksache 18/3991

Der Gesetzentwurf steht im Zusammenhang mit dem „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ (Bundesrats-Drucksache 648/14). Angegebenes Ziel ist unter anderem ein Übergang zur nutzerbasierten Infrastrukturfinanzierung im Bereich der Bundesfernstraßen. Es sollen „größere Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt und mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von dringend erforderlichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erlangt werden. Die beiden Gesetzentwürfe wurden unter dem Begriff „Ausländermaut“ bereits breit kritisiert. Vorgebracht wurden vor allem die europapolitisch fatale Signalwirkung und die labile europarechtliche Konstruktion, die mangelhafte Normenklarheit, die ökologischen Fehlanreize sowie neue Risiken des Datenschutzes.

Aus Sicht von Gemeingut in BürgerInnenhand e.V. ist dieser Kritik vorrangig voranzustellen: Die beiden Gesetzesentwürfe führen eine Strukturveränderung im Bereich des Steuerrechts und der Infrastrukturfinanzierung herbei, die mittelbar und unmittelbar der Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen und öffentlicher Infrastrukturen dient. Die drohenden Nachteile durch Privatisierung stehen in keinem Verhältnis zu den möglichen Nutzen durch „größere Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt“ und „mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen“.

Die Strukturveränderung mit dem Ziel der Privatisierung soll in mehreren Schritten erfolgen:

1. Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe soll der Betrieb des Systems zur Erhebung der Infrastrukturabgabe an einen privaten Betreiber vergeben werden. Dazu liegen seitens der Bundesregierung Schätzungen vor, die Einmalkosten von 335 Mio. Euro sowie Kosten in Höhe von 164 Mio. Euro für den laufenden Betrieb benennen. Wird ähnlich wie beim Lkw-Maut-Projekt Toll Collect ein 15-Jahresvertrag abgeschlossen, so handelt es sich um einen 2,8-Milliarden-Euro-Vertrag. Die Kosten hierfür fallen zusätzlich an und sie sind weder bezogen auf Europa als Wirtschaftsraum noch bezogen auf Deutschland volkswirtschaftlich ein Mehrwert.
2. Der Übergang von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung ist wie bei der Lkw-Maut ein Einfalltor für ÖPP-Projekte und Privatisierungsvorhaben. Die als Ziel angeführte „größere Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt“ ermöglicht dabei eine Abkopplung dieser ÖPP-Projekte von Entscheidungen des Parlaments. Das als Ziel angeführte Mehr an „Planungssicherheit für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen“ stellt eine langfristige Zweckbindung von vormals nicht zweckgebundenen Steuergeldern dar. Mit den Mitteln aus der Infrastrukturabgabe ist offensichtlich vorgesehen, langfristige Verträge mit privaten Kapitalgebern auf der einen Seite sowie mit privaten Betreibern auf der anderen Seite einzugehen.

Die Entwürfe für ein zweites Verkehrsteueränderungsgesetz sowie für ein Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen sind im Zusammenhang weiterer Aktivitäten der Bundesregierung zu bewerten:

- Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel hat eine hochrangig besetzte Expertenkommission einberufen, die Vorschläge zur Stärkung der Investitionen in Deutschland unterbreiten soll. Die bisherigen Vorschläge der Kommission im Verkehrssektor zielen auf weitere und größere ÖPPs ab - eventuell unter neuem Namen, aber in jedem Fall mit den wesentlichen Merkmalen der bisherigen ÖPPs, die nicht kritisch hinterfragt werden.
- Außerdem wird von Sigmar Gabriels Kommission die Schaffung einer „Bundes-Autobahnen Infrastrukturgesellschaft (BAutIG)“ angeraten. Damit soll die Finanzierung der Bundesfernstraßen bzw. Bundesautobahnen unter Einbeziehung Privater erfolgen. Entsprechend der bisherigen Vorschläge der Kommission soll die „Schaffung einer privatwirtschaftlich organisierten Betreibergesellschaft einhergehen mit einer Umstellung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung von einer größtenteils Haushalts- zu einer vollständigen Nutzerfinanzierung. Damit verbunden sein muss eine Zweckbindung der Nutzungsentgelte für den Betrieb, den Erhalt sowie den Ausbau der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur.“ Der vorliegende Gesetzentwurf bereitet somit zusammen mit dem Vorschlag der Infrastrukturabgabe haargenau diesen auf Privatisierung abzielenden Sachverhalt vor, den Gabriels Kommission bisher der Öffentlichkeit noch gar nicht vorgestellt hat.
- Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble lässt eine Änderung von Artikel 90 des Grundgesetzes über Eigentum und Verwaltung von Autobahnen und Bundesstraßen prüfen, mit dem Ziel, den Ländern die Auftragsverwaltung zu entziehen.
- Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereitet konkret weitere ÖPP-Projekte im Autobahnbau vor – obwohl der Bundesrechnungshof bereits die erhebliche Unwirtschaftlichkeit solcher ÖPP-Projekte nachgewiesen hat.
- Das Bundeskabinett hat für die vorrangig als Kapitalgeber anvisierten Versicherungskonzerne und privaten Pensionsfonds eine Aufweichung von deren Anlagevorschriften beschlossen. Dank einer Einschränkung des Konzernverbots können Versicherungsunternehmen und Pensionsfonds dann stärker in Infrastrukturprojekte investieren, auch die Kreditvergabe an Infrastrukturprojekte soll erleichtert werden.

Die extreme Intransparenz im Vorgehen der Bundesregierung ist zusätzlich zu kritisieren. Es wurde bisher in der Öffentlichkeit nicht zur Diskussion gestellt - auch nicht der in bayerischen -, ob diese Privatisierung der Infrastrukturfinanzierung gewünscht wird. Stattdessen werden die ganz offensichtlich zusammengehörenden Gesetzesinitiativen getrennt eingebracht.

Gegen die mit den Gesetzesinitiativen intendierte Infrastrukturprivatisierung in ihren verschiedenen Ausprägungen sprechen viele Gründe. Allem voran ist die Finanzierung um ein Vielfaches teurer, die Kosten für die Zinsen bei den in der Infrastrukturfinanzierung üblichen langen Laufzeiten werden sich bei privater Finanzierung mindestens verdoppeln.

Privatisierungen in Bereichen der Daseinsvorsorge sind auch aus grundsätzlichen Erwägungen abzulehnen. Dieser Auffassung ist nach einer repräsentativen Umfrage ein ganz überwiegender Anteil der deutschen Bevölkerung. Eine Umfrage von forsa im Auftrag des deutschen Beamten-Bunds dbb ergab: 84 Prozent wünschen keine weiteren Privatisierungen oder sogar die Rekommunalisierung bereits privatisierter Leistungen.

Der Gesetzentwurf ist daher wegen seiner Rolle im Gesamtkonzept zur Privatisierung der Daseinsvorsorge abzulehnen.

Laura Valentukeviciute, Carl Waßmuth