

Schriftliche Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 27.3.2017 zur Gründung einer „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“

(Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g, Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften)

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) tritt ein für die Bewahrung und Demokratisierung öffentlicher Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Gemeingüter wie Wasser, Bildung, Mobilität und Energie sollen unter demokratische Kontrolle zurückgeführt werden. Ein Schwerpunkt von GiB ist die Aufklärung über Privatisierung und Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP).

Sofern wie vorgeschlagen über alle Grundgesetzänderungen samt Begleitgesetzen im Paket abgestimmt werden soll, empfiehlt Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) dringend die Ablehnung des Pakets.

Es würde damit eine massive Privatisierung im Bereich der Autobahnen gestartet. Für die Bürgerinnen und Bürger ergeben sich zahlreiche Nachteile und Risiken, denen kein erkennbarer Nutzen gegenübersteht.

Die Elemente, die den Einbezug privaten Kapitals ermöglichen, sind so weitgreifend und zahlreich, dass einfache Änderungen nicht imstande sind, sie auszuschließen. Es wäre ein völlig neuer Gesetzentwurf erforderlich, den zu diskutieren fraglos die Zeit fehlt.

Die Zentralisierung der Autobahnen als solche ist auch ohne die Privatisierungselemente mindestens überhastet und unserer Einschätzung nach für Bürgerinnen und Bürger auch generell nachteilig.

Die im Paket enthaltene Autobahnreform ist allein ausreichend für eine Ablehnung.

Sofern über alle Grundgesetzänderungen und Begleitgesetze getrennt abgestimmt wird, empfiehlt Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB):

(a) die Ablehnung der Änderung des Artikels 90 GG sowie der zugehörigen Begleitgesetze.

(b) die Ablehnung der Änderung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes. Über § 13 (2) würden sonst ÖPP im Bereich Schulen erheblich gefördert.

Die Vorschläge werden nachfolgend ausführlicher begründet.

Generell gibt GiB in Bezug auf die oben genannten Gesetzesentwürfe zu bedenken:

Die in der Umstellung vom Länderfinanzausgleich auf einen Bund-Länder-Finanzausgleich enthaltene Veränderung der föderalen Struktur in Deutschland wurde nicht annähernd ausreichend breit diskutiert. Unserer Einschätzung nach werden damit solidarische Elemente der Verfassung geschwächt und finanzschwächere Länder in eine stärkere Abhängigkeit vom Bund gebracht. Die parallel vorgesehene Stärkung des Stabilitätsrats reduziert die demokratische Kontrolle der Parlamente weiter.

Fakten über die geplante Grundgesetzänderung

Die Bundesregierung schlägt dem Parlament eine Reform der Autobahnverwaltung vor. Für die Autobahnen wird eine zentrale „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“ vorgeschlagen, 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. Privatisierung wird ermöglicht, nicht ausgeschlossen

Entgegen den Behauptungen, Privatisierung wäre „ausgeschlossen“ oder eine „doppelte Privatisierungsbremse“ eingebaut, werden mit der geplanten Grundgesetzänderung samt Begleitgesetzen Strukturen geschaffen, die eine Privatisierung gezielt und umfangreich ermöglichen. Allein der direkte Verkauf der geplanten Infrastrukturgesellschaft Verkehr ist vom Tisch. Es verbleibt aber viel Spielraum für künftige Geldanlagen institutioneller Investoren. Privatisierungsmöglichkeiten wären insbesondere:

- Verkauf von Tochterfirmen, Beteiligung an Tochterfirmen
- Schrankenloser Einsatz von ÖPP
- Stille Beteiligungen und andere eigenkapitalähnliche Anlageformen („Mezzanine-Kapital“)
- Unbegrenzte Aufnahme von Fremdkapital, das direkt oder indirekt über den Bundeshaushalt besichert wird.

Alle Anlageformen können in weltweit handelbare Anlageprodukte eingebracht werden – und von Finanzmarktakteuren weltweit erworben und gehandelt werden, auch von solchen mit Sitz in Steueroasen.¹

2. Eine Grundgesetzänderung ist für die Zentralisierung der Autobahnverwaltung nicht nötig

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:

¹ Eine aktuelle Studie der European Services Strategy Unit (ESSU) zeigt, dass durch einen regen Handel mit Anteilen an ÖPP-Projekten inzwischen Infrastrukturfonds mit Sitz in Steueroasen an 74% der 735 aktuellen ÖPP-Projekte Großbritanniens beteiligt sind. Allein die fünf größten dieser Fonds machten 2011-2015 rund 2,1 Milliarden Euro Gewinne, die laut ESSU nicht in Großbritannien besteuert wurden. <http://www.european-services-strategy.org.uk/publications/essu-research-reports/the-financial-commodification-of-public-infras/>

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

Das bedeutet, mit der geplanten Grundgesetzänderung werden andere Ziele verfolgt. Dazu zählen beispielsweise die Schaffung von Anlagemöglichkeiten für die wegen der Niedrigzinsphase in Not geratenen Versicherungen oder die Umgehung von Schuldenregeln wie der Schuldenbremse oder der Maastricht-Kriterien. Diese Ziele wurden in einem am 10. März für das Verkehrsministerium vorgelegten Gutachten genannt. Die Regierung hat dazu aber bisher weder Stellung genommen noch solche Ziele anderweitig transparent kommuniziert. Eine öffentliche Diskussion zu solch wichtigen Grundlagen und Zielen einer Verfassungsänderung muss die Regierung aber noch vor der Abstimmung im Bundestag führen.

3. ÖPP werden mit der Grundgesetzänderung massiv vorangetrieben

Für den Erhalt, Ausbau und Betrieb der Autobahnen kann und soll die geplante Infrastrukturgesellschaft Verkehr ÖPP nutzen. Dazu Finanzminister Wolfgang Schäuble am 14.12.2016 im Bundestag:

„Jedenfalls enthalten die Gesetzentwürfe, die wir heute im Kabinett beschlossen haben, keine Einschränkung der Möglichkeiten, Verkehrsinfrastrukturprojekte in öffentlich-privaten Partnerschaftsprojekten umzusetzen. Das machen wir ja auch bisher. Diese Möglichkeiten werden in der Zukunft nicht eingeschränkt.“

ÖPP werden bereits jetzt beim Autobahnbau genutzt, sie sind eine der Formen von funktionaler Privatisierung. Durch ÖPP werden die Projekte nachweislich teurer. Tatsächlich gab es 2016 auf 3,6 Prozent der Autobahnstrecken in Deutschland bereits ÖPP. 8,8 Prozent der für die Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel werden dafür aufgewendet.²

Die geplante Grundgesetzänderung ermöglicht eine deutliche Ausweitung von ÖPP, denn es werden die bisherigen parlamentarischen Schranken aufgehoben. Das Management der neuen Gesellschaft kann dann allein die Entscheidungen treffen und innerhalb weniger Jahre das Auftragsvolumen der Gesellschaft für 30 Jahre (250 bis 300 Milliarden Euro) per ÖPP privatisieren. Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofs sind im vorliegenden Gesetzesentwurf künftig nicht mehr vorgesehen. Aber gerade der Bundesrechnungshof war in der Frage der Wirtschaftlichkeit von ÖPP bisher eine wichtige Kontrollinstanz. Bereits im Jahr 2014 stellte der Bundesrechnungshof für vier von fünf ÖPP-Projekte Mehrkosten von durchschnittlich 38 Prozent gegenüber staatlichen Projekten fest.

4. Das Grundgesetz wird geändert, um Anlage- und Renditemöglichkeiten für Versicherungen und Banken zu schaffen

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 momentan nicht die gewünschten Renditen. Infrastrukturprojekte wie Autobahnen sind weltweit für Versicherungen, Banken und andere Kapitalgeber daher seit längerem ein profitabler Hafen für ihr Geld. Damit wird der Bau und Betrieb der Autobahnen und autobahnähnlichen Fernstraßen zu einem Anlageprodukt. Ziel dieser

² Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig (02.03.2016): Bericht zum Forschungsvorhaben „ÖPP- Infrastrukturprojekte und Mittelstand“, http://www.zdb.de/zdb-cms.nsf/res/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf?file/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf

Kapitalanleger ist nur der eigene Profit, an einer funktionierenden Daseinsvorsorge, die für die Allgemeinheit zugänglich und auch bezahlbar ist, haben sie kein Interesse. Die Profite speisen sich aus drei Quellen: Kosteneinsparungen, Steuern und Gebühren.

Um die gewünschten Margen der Kapitalgeber zu erwirtschaften, werden die Projekte teurer. Das bedeutet, dass entweder mehr Geld ausgegeben werden muss, um das gewünschte Produkt Autobahn zu erhalten bzw. weniger für das gleiche Geld gebaut oder saniert werden kann.

5. Gewaltige Schattenhaushalte drohen: Zuerst beschließt die Bundesregierung die Schuldenbremse und dann deren Umgehung

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.“

Und er sprach gleich auch eine Warnung aus:

„Der Bundesbeauftragte sowie die Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe der Länder sind der Auffassung, dass die Gründung der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nicht dem Ziel dienen darf, Schulden aus den Kernhaushalten des Bundes auszulagern und die Schuldengrenzen zu umgehen.“

Mitte Januar 2017 bekräftigte der Bundesrechnungshof seine Aussage und warnte außerdem davor, dass im Entwurf keine Grenzen für private Kreditaufnahme festgelegt sind. Die Gesellschaft könne sich also so hoch verschulden, wie Investoren bereit sind, ihr Geld zu leihen. Eine Schuldenbremse gebe es für Autobahnbau, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, dann nicht.

6. Eine teure Angelegenheit: Die Bürgerinnen und Bürger müssen mit einer Maut rechnen, die zugunsten der Rendite von Kapitalanleger erheblich erhöht werden kann

Privat betriebene Autobahnen erweisen sich auf der ganzen Welt als die teuerste Betriebsform. Nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf sollen die höheren Kosten nicht nur auf die AutofahrerInnen, sondern auch auf alle SteuerzahlerInnen umgelegt werden. Die geplante Maut wird bisher als Maut für StraßenverkehrsteilnehmerInnen aus anderen Ländern ausgegeben. Am Ende der bereits eingeleiteten Entwicklung wird jedoch eine Straßennutzungsmaut für alle (Infrastrukturabgabe) stehen:

„Allerdings bietet das vorgeschlagene Reformkonzept die Perspektive zum Ausbau der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft zur Infrastrukturbetreiberin, welche die ihr entstehenden Kosten der Bereitstellung der Bundesautobahnen als Gläubigerin von Lkw-Maut und Infrastrukturabgabe vollständig außerhalb des Haushalts durch Nutzerentgelte refinanziert. In den gutachtlichen Erwägungen wird eine solche Konstellation auch als Zielstruktur bezeichnet.“³

³ Gutachtliche Stellungnahme zur Gründung einer privatwirtschaftlich agierenden Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes für den Bau, die Erhaltung, den Betrieb, die Unterhaltung und die Finanzierung der Bundesautobahnen in der Rechtsform einer GmbH, 10. März 2017, Graf von Westphalen. Die gutachtlichen Erwägungen befassen sich mit einer möglichen Reform der künftigen Verwaltung der Bundesautobahnen und dienen der gutachterlichen Beratung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei der Gestaltung des Reformvorhabens.

Eine Maut könnte aus ökologischer Sicht durchaus sinnvoll sein, wenn sie denn dazu dient, Verkehrsströme neu auszurichten und eine Lenkungswirkung ausübt, indem die Einnahmen beispielsweise für Investitionen in ökologische Mobilität eingesetzt werden und Anreize zum Umstieg geschaffen werden. Die geplante Maut jedoch dient nur dazu, die höheren Kosten von ÖPP-Projekten aufzufangen. Sie wird sozial Schwächere finanziell belasten, ohne in irgendeiner Weise einen gesamtgesellschaftlich positiven Effekt zu haben.

Die neue Gesellschaft wird „Mautgläubigerin“, sie darf als nicht regulierbare Monopolistin die Mauthöhe selbst bestimmen. Das bedeutet: Wenn die Autobahnen privatisiert sind, müssen wir alle kräftig in die Tasche greifen. Das belegen auch die Beispiele Frankreich und Spanien.

7. Auswirkungen der geplanten Reform auf die MitarbeiterInnen der Straßenmeistereien und Verwaltungen

Die Zusagen betreffs der Beschäftigten werden als „feste Vereinbarung“ dargestellt. Tatsächlich sind sie nicht mehr als eine Notiz in einem Protokoll von einem Treffen der Bundesregierung mit den MinisterpräsidentInnen der Länder. Es ist weder vorgeschlagen, das gesetzlich noch tarifvertraglich zu regeln. Auch liegen keine solchen Regelungsentwürfe vor. Oder noch genauer: Die „umfassende Einbeziehung der Personalvertretungen und Gewerkschaften in allen Phasen des Transformationsprozesses“ ist anders als am 14.10.2016 zugesagt im Gesetzentwurf nicht sichergestellt, siehe dazu auch die Resolution des DGB gegen die Autobahnprivatisierung.⁴ Es fehlt laut DGB auch eine „langfristige und rechtlich verbindliche Standortgarantie und Arbeitsplatzsicherheit“.

Der Bund hat auch die alleinige Hoheit über das Verfahren. Er kann allein bestimmen, wie viele und welche Beschäftigte er übernimmt. Bisher ist dazu keine Zahl genannt. Es könnten viele Beschäftigte bei den Ländern belassen werden, aber deren Aufgabenbereiche gehen an den Bund. Es fehlt eine verbindliche Mitbestimmung der Beschäftigten in dem umfangreichen Umbauprozess. Die Beschäftigten haben nach Einschätzung der Gewerkschaften kein Widerspruchsrecht bei Versetzung respektive beim Übergang in die neue Gesellschaft, da die einzige vorgesehene Regelung dazu in 613a BGB wohl nicht gilt bzw. nicht greift. Nicht umsonst sind vermutlich auch die in der CDU organisierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (CDA) für eine Änderung des Gesetzentwurfs: Sie fordern statt einer GmbH eine Anstalt öffentlichen Rechts. Außerdem verlangen sie, die auf den Bund überzuleitenden Beschäftigten sozial umfassend abzusichern.⁵

8. Die Grundgesetzänderung gefährdet die ökologische Verkehrswende

Die Einführung des Prinzips der Gewinnmaximierung beim Bau und Betrieb von Autobahnen wird die Umwelt zusätzlich belasten. Die Kapitalgeber sind an immer neuen Autobahnprojekten interessiert, denn damit verdienen sie Geld. Entsprechend drohen mehr Straßen, mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Feinstaub und andere Umweltgifte.

Eine privatrechtlich organisierte Autobahngesellschaft würde den Grundsatz Erhalt vor Neubau konterkarieren. 58,7 Prozent der Neu- und Ausbau-km im deutschen

⁴ <http://www.dgb.de/uber-uns/dgb-heute/dgb-fachabteilungen/struktur-industrie-und-dienstleistungspolitik/unsere-autobahn/>

⁵ https://www.cda-bund.de/home/home-aktuelles-detailansicht/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=3440&cHash=d0bfd676f141b6b0801ee92314b54517

Autobahnbau seit 2007 erfolgten im Rahmen von ÖPP⁶. Die Zahlen belegen, dass ÖPP-Modelle vor allem beim Straßenneubau zum Zuge kommen. Das ist auch nicht verwunderlich, denn im Straßenneubau kann gegenüber dem Erhalt schneller mehr Geld investiert und dann entsprechend auch schneller mehr Rendite gemacht werden.

Das bedeutet aber, dass weiter zusätzliche Milliarden in den Straßenneu- und -ausbau fließen, obwohl wir eigentlich ein gut ausgebautes Straßennetz im ganzen Land haben. Mehr Straßen bedeuten mehr induzierten Verkehr – genau so, wie es in den letzten Jahrzehnten immer war. Straßenverkehr wird dadurch also wieder attraktiver gemacht, und es werden nochmals mehr Autos und Lkw unterwegs sein. Eine Verkehrsverlagerung weg von der Straße wird so blockiert.

9. Nicht nur Autobahnen, auch Schulen werden privatisiert. Der Bund lockt klamme Kommunen mit Vorfinanzierung und erklärt ÖPP per Gesetz als förderfähig

Mit der geplanten Grundgesetzänderung will der Bund auch Finanzhilfen für die kommunale Bildungsinfrastruktur finanzschwachen Gemeinden gewähren dürfen. Das untersagt bisher das Kooperationsverbot. Das dazugehörige Begleitgesetz legt fest, dass bei diesen Investitionen in die Bildungsinfrastruktur ÖPP besonders förderfähig ist. Dort heißt es im Absatz 2:

„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).“

So dringt Privatisierung noch mehr als bisher in den Bildungssektor ein. Aus den vergangenen Jahren liegen bereits Erfahrungen mit ÖPP im Bildungsbereich vor, z.B. bei den 88 Schulen im Landkreis Offenbach. Für zahlreiche Schul-ÖPP-Projekte gibt es Prüfberichte der Rechnungshöfe, die belegen, dass diese Projekte deutlich teurer sind als vergleichbare öffentlich durchgeführte Vorhaben. Schon aus diesem Grund sollten ÖPP-Projekte, dazu auch noch ohne Wirtschaftlichkeitsvergleich, keiner Kommune aufgedrängt werden.

Mit der Vorabfinanzierung macht der Bund ÖPP noch schmackhafter. Vorabfinanzierung ist die Startfinanzierung – der schwierigste Abschnitt im Projekt, weil die Kommunen besonders für die großen Anfangsinvestitionen keine Mittel haben und sich nicht verschulden dürfen. Wenn der Bund aber bereit ist, das Geld dafür vorzuschießen, braucht man doch gar keine privaten Partner mehr, die diesen Part übernehmen und den Projektstart mit teuren privaten Krediten vorabfinanzieren.

10. Die Änderung von 13 Grundgesetz-Artikeln in einem Gesamtpaket ist undemokratisch

Jede einzelne Verfassungsänderung sollte für sich mehrheitsfähig sein und öffentlich diskutiert werden. Stattdessen war das ganze bisherige Verfahren von einer beispiellosen Intransparenz geprägt. Die Exekutive in Bund und Ländern hat

⁶ Siehe Thiele/Waßmuth (2016): Aktuelle Entwicklungen bei der Privatisierung der Daseinsvorsorge in Deutschland mit besonderem Fokus Bundesfernstraßen, Studie im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung und der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, online: <https://www.gemeingut.org/Privatisierungsstudie>

über drei Jahre lang in nicht öffentlichen "Kamingesprächen" verhandelt, nun soll das Parlament z.B. zur Autobahnreform nach einer dreistündigen Anhörung und wenigen Fachausschusssitzungen darüber entscheiden. Werden an den Entwürfen noch Änderungen vorgenommen, besteht keine Zeit mehr diese gutachterlich prüfen zu lassen.

In Deutschland können bekanntermaßen die beiden Kammern Bundestag und Bundesrat mit einer 2/3-Mehrheit die Verfassung ändern, man benötigt kein Referendum. Das ist, insbesondere in Zeiten der großen Koalition, keine hohe Hürde für Verfassungsänderungen. Durch das Koppelungsgeschäft mit insgesamt 13 Artikeln wird allerdings faktisch auch diese 2/3-Mehrheit ausgehebelt. Die wenigsten der Änderungen würde ja für sich genommen eine solche Mehrheit in den beiden Kammern bekommen, und so bekommen zahlreiche Minderheiten ihre je eigene Grundgesetzänderung: Die SPD bekommt die Lockerung des Kooperationsverbots und 3,5 Mrd. für die Kommunen und den NRW-Wahlkampf, die CDU bekommt die Autobahnprivatisierung, und die CSU bekommt die strukturelle Festigung der Ausländermaut. Die Länder bekommen ab 2020 9,75 Milliarden Euro jährlich (zu Lasten des Bundes).

Das Verfahren steht wegen des nahenden Endes der Legislaturperiode unter einem ungeheuerem Zeitdruck, der der Größenordnung des Vorhaben völlig unangemessen ist. Wenn das Grundgesetzänderungspaket in dieser Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet wird, passiert den Bürgerinnen und Bürgern nichts Schlimmes. Für den Bund-Länder-Finanzausgleich sind noch über zwei Jahre Zeit. Die 3,5 Milliarden Euro für die Kommunen stehen jetzt schon im Entwurf für den Nachtragshaushalt. Und selbst die Zentralisierung der Autobahnen kann noch erfolgen: Wenn die Länder das so dringend wollen, erlaubt ihnen das Grundgesetz schon heute, die Auftragsverwaltung an den Bund abzugeben.

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.
Weidenweg 37
10249 Berlin

Tel.: +49(0) 30 37300442
E-Mail: info@gemeingut.org
Web: www.gemeingut.org

Literatur zur Stellungnahme

- Die **GiB-Broschüre „Grundgesetzänderung: Auswirkungen auf Verkehrs- und Bildungsinfrastruktur“** ist eine Zusammenstellung von Argumenten (und Behauptungen) zu den vorgeschlagenen Grundgesetzänderungen. Die acht-seitige Broschüre ist zum Selbst-Ausdrucken im Format DIN A 5 formatiert. Download der PDF-Datei: <https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/01/Flyer-Grundgesetz-%C3%A4nderung-Auswirkungen.pdf>
- Für ein Gespräch mit dem Verkehrsministerium am 18.1.2017 erarbeitete der **Bundesrechnungshof** einen **„Vortrag zum Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zu Organisationsformen und Finanzierungsvarianten für die Bundesfernstraßen“** (https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/02/BRH-Bericht_2017_01_18.pdf), in dem es seine Prüfungsergebnisse zur geplanten Grundgesetzänderung darstellt. Es wird deutlich: Das Parlament hätte nur noch sehr mittelbar Einfluss, der Bund würde bei einer Privatisierung kaum noch direkte Steuerungsmöglichkeiten besitzen und das staatliche Monopol würde auf Private übergehen. Eine Maut wie in Frankreich mit 20 bis 24 Prozent Umsatzrenditen für die Privaten wäre möglich und könnte auch durch Regulierung nicht effektiv verhindert werden. In der Frage der Autobahnprivatisierung hatte der BRH die Gesetzentwürfe der Bundesregierung 2016 in einem eigenen umfangreichen Gutachten untersucht (<http://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/berichte/langfassungen/2016-bwv-gutachten-organisationsformen-und-finanzierungsvarianten-fuer-die-bundesfernstrassen>). Es kann und soll demnach formell, materiell und funktional (d.h. per ÖPP) privatisiert werden.
- Der Verfassungsrechtler **Prof. Dr. Georg Hermes**, der Infrastrukturrechtsexperte **Dr. Holger Weiß** sowie der auf Infrastrukturen spezialisierte Ökonom **Prof. Dr. Thorsten Beckers** haben mehrere Gutachten zu dem Thema erstellt: für ADAC, für das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg und für den Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB). Hermes/Weiß/Beckers warnen dringend vor den verschiedensten Privatisierungsformen im vorgelegten Gesetzentwurf. Hier das letzte **Gutachten** von Hermes/Weiß/Beckers: http://www.w2k.de/fileadmin/medien/pdf/news/2016/ZDB_-_Kurzgutachten_Beurteilung_Art-90-GG-Entwurf_der_Bundesregierung_hinsichtlich_Privatisierungsschranken-v90.pdf
- **Prof. Dr. Christoph Möllers** war bereit, einen von Attac und Gemeingut in BürgerInnenhand „geleakten“ Zwischenstand des Gesetzgebungsverfahrens zu bewerten (im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis90/Die Grünen). Möllers ist Professor für öffentliches Recht in Münster und sieht erhebliche Privatisierungsgefahren. Das **Gutachten** kann hier eingesehen werden: https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/02/160620_M-%C3%B6llers_BFernstra%C3%9FenGafin_Wi.docx. Der Gesetzentwurf, den Möllers bewertet hat, wurde inzwischen zwar von der Regierung überarbeitet. Dennoch bleibt das meiste von den Aussagen Möllers' weiterhin gültig, insbesondere seine Analyse bestehender Privatisierungsmöglichkeiten sowie sein Kommentar zur Umgehung der Schuldenbremse.
- In seinem **Positionspapier** schreibt der **ADAC**: „Gegen umfangreiche funktionale Privatisierungen (Teilnetzbezogene ÖPP - und Konzessionsgesellschaften) sollten aus Sicht der Nutzer ebenfalls grundgesetzliche Schutzmechanismen normiert werden.“ Das Positionspapier ist hier zu finden: https://www.adac.de/_mmm/pdf/sp_reform_bundesfernstrassen_fi_289098.pdf
- Der ADAC hat auch ein weiteres **Gutachten** bei **Hermes/Weiß/Beckers** beauftragt. Darin wird hervorgehoben: „Die BAB-Gesellschaft unterliegt hinsichtlich funktionaler Privatisierungen nach dem ÖPP-Ansatz grundsätzlich keinerlei Beschränkungen. Folglich besteht die Möglichkeit, dass die BAB-Gesellschaft Teilnetz-ÖPP realisiert, was aus Sicht der Nutzer nachteilig ist und unterbleiben sollte. Weiterhin kann die

unmittelbare Bundesverwaltung Konzessionen gemäß dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) an Private vergeben; nach einer einfachgesetzlichen Modifikation könnte dies auch bei Teilnetzen erfolgen.“ Das Gutachten ist hier zu finden:

https://www.adac.de/_mmm/pdf/sp_privatisierungsschranken_gutachten_289099.pdf

- Der **DGB** hat eine „**Resolution für eine zukunftsfeste Verkehrsinfrastruktur und gegen eine Privatisierung der Autobahnen**“ verabschiedet (<http://www.dgb.de/unsere-autobahn>). Bundestag und Bundesrat werden aufgefordert, „jede Form der Privatisierung der Autobahnen zu verhindern, Beschäftigung zu sichern und eine leistungsfähige Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu schaffen.“

Wir veröffentlichen immer wieder Beiträge auf unseren Blog zu diesem Thema. Alle Beiträge, die die Grundgesetzänderungen betreffen, sind hier zu finden:

<https://www.gemeingut.org/category/gg-aenderung/>

Nachfolgend eine Auswahl:

23.03.2017 „Zwei bisher geheime Gutachten zur Autobahnprivatisierung aufgetaucht“: <https://www.gemeingut.org/zwei-bisher-geheime-gutachten-zur-autobahnprivatisierung-aufgetaucht/>

15.03.2017 „Erste Reaktion auf das Erklärvideo“: <https://www.gemeingut.org/erste-reaktion-auf-das-erklaervideo/>

09.03.2017 „Diskussion Autobahnreform – Grundgesetzänderung für eine Privatisierung?“ <https://www.gemeingut.org/diskussion-autobahnreform/>

06.03.2017 „Der Ausverkauf der Autobahn“ (Veröffentlichung bei „Blätter für Deutsche und internationale Politik“): <https://www.gemeingut.org/der-ausverkauf-der-autobahn/>

28.02.2017 „Autobahnprivatisierung: Dem GroKo-Kroko fällt die Maske herunter“: <https://www.gemeingut.org/autobahnprivatisierung-dem-groko-kroko-faellt-die-maske-herunter/>

27.02.2017 „GEW gegen die Grundgesetzänderung“: <https://www.gemeingut.org/gew-gegen-die-grundgesetzaenderung/>

23.02.2017 „Erklärvideo: Niemand hat die Absicht, eine Autobahn zu privatisieren?“: <https://www.gemeingut.org/erklaervideo-niemand-hat-die-absicht-eine-autobahn-zu-privatisieren/>

23.02.2017 „Aktionsseite Autobahnprivatisierung – nein, danke!“: <https://www.gemeingut.org/aktiv-werden/>

07.02.2017 „Schulprivatisierung per Grundgesetz“: <https://www.gemeingut.org/schulprivatisierung-per-grundgesetz/>

25.01.2017 „Donald Trump will die US-amerikanische Infrastruktur privatisieren“: <https://www.gemeingut.org/donald-trump-will-die-us-amerikanische-infrastruktur-privatisieren/>

23.01.2017 „Grundgesetzänderung – Auswirkungen auf Verkehrs- und Bildungsinfrastruktur“: <https://www.gemeingut.org/grundgesetzaenderung-zu-verkehrs-und-bildungsinfrastruktur/>

25.12.2016 „Die große Bescherung“: <https://www.gemeingut.org/die-grosse-bescherung/>

15.12.2016 „Autobahnprivatisierung – jetzt erst recht“: <https://www.gemeingut.org/autobahnprivatisierung-jetzt-erst-recht/>

- 14.12.2016 „Kabinettt bringt Autobahnprivatisierung in den Bundestag ein“:
<https://www.gemeingut.org/kabinettt-bringt-autobahnprivatisierung-in-den-bundestag-ein/>
- 08.12.2016 „Protest gegen geplante Grundgesetzänderung vor dem Bundesrat“:
<https://www.gemeingut.org/protest-gegen-geplante-grundgesetzänderung-vor-dem-bundesrat/>
- 07.12.2016 „Kabinettt will Autobahnprivatisierung beschließen“:
<https://www.gemeingut.org/kabinettt-will-autobahnprivatisierung-beschliessen/>
- 05.12.2016 „Bundesrechnungshof warnt in neuem Gutachten vor Autobahnprivatisierung per ÖPP“: <https://www.gemeingut.org/bundesrechnungshof-warnt-in-neuem-gutachten-vor-autobahnprivatisierung-per-oepp/>
- 27.11.2016 „Gabriel rettet die Autobahnen doch nicht vor der Privatisierung“:
<https://www.gemeingut.org/gabriel-rettet-die-autobahnen-doch-nicht-vor-der-privatisierung/>
- 25.11.2016 „Trump und die Privatisierung von Autobahnen“:
<https://www.gemeingut.org/trump-und-die-privatisierung-von-autobahnen/>
- 18.11.2016 „Sitzen unsere Autobahnen auch bald in Steueroasen?“:
<https://www.gemeingut.org/sitzen-unsere-autobahnen-auch-bald-in-steueroasen/>
- 14.11.2016 „Kaspertheater: Autobahnprivatisierer Gabriel präsentiert sich als Retter vor Privatisierung“: <https://www.gemeingut.org/kaspertheater-autobahnprivatisierer-gabriel-praesentiert-sich-als-retter-vor-privatisierung/>
- 03.11.2016 „Einschätzung zum Stand der Autobahnprivatisierung“:
<https://www.gemeingut.org/einschaetzung-zum-stand-der-autobahnprivatisierung/>
- 03.11.2016 „Offener Brief zur Autobahnprivatisierung: Keine Vorentscheidungen außerhalb der Parlamente“: <https://www.gemeingut.org/offener-brief-zur-autobahnprivatisierung-keine-vorentscheidungen-ausserhalb-der-parlamente/>
- 02.11.2016 „Das wird teuer“: <https://www.gemeingut.org/texte-aus-der-taz-sonderbeilage-das-wird-teuer/>
- 01.11.2016 „Geheimsache Grundgesetzänderung“: <https://www.gemeingut.org/texte-aus-der-taz-sonderbeilage-geheimsache-grundgesetzänderung/>
- 01.11.2016 „Wie die Privatisierung umgesetzt werden soll“:
<https://www.gemeingut.org/texte-aus-der-taz-sonderbeilage-wie-die-privatisierung-umgesetzt-werden-soll/>
- 05.07.2016 „Offener Brief – keine Vorfestlegung auf die Autobahnprivatisierung“:
<https://www.gemeingut.org/offener-brief-keine-vorfestlegung-auf-die-autobahnprivatisierung/>
- 16.06.2016 „BürgerInnen fordern MinisterpräsidentInnen auf: Keine Autobahnprivatisierung“: <https://www.gemeingut.org/buergerinnen-fordern-ministerpraesidentinnen-auf-keine-autobahnprivatisierung/>
- 16.06.2016. „Neues Rechtsgutachten zeigt: Autobahnprivatisierung löst keine Probleme, aber schafft viele neue“: <https://www.gemeingut.org/neues-rechtsgutachten-zeigt-autobahnprivatisierung-loest-keine-probleme-aber-schafft-viele-neue/>