

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 Bauprojekten 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 Do-

brindt, 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 »Fratzschers-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 Investitions-

bedarf 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 Privatisierungsvorhaben 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.

Inhalt

Im siebten Zinshimmel
Seite 2

**Geheimsache Grundgesetz-
änderung**
Seite 2

Das wird teuer
Seite 2

Besser mobil statt mehr Verkehr
Seite 3

Freie Fahrt für Privatinvestoren
Seite 3

Hier droht Autobahnprivatisierung
Seite 3

Aufruf: Jetzt unterschreiben!
Seite 4

WerthaltIG investieren

Wir haben Autobahnen mit Schlaglöchern. Brücken werden gesperrt wegen Einsturzgefahr. In unseren Schulen regnet es durchs Dach. Abwasserrohre platzen unter der Erde. Die ICE-Strecke Hannover–Berlin: für ein halbes Jahr gesperrt. Das Schwimmbad: seit zwei Jahren geschlossen. Und was sagen die Politiker dazu? Sie sagen: Man muss investieren, reparieren, sanieren, ausbauen, umbauen, neu bauen. Und zwar Kitas, Schulen, Straßen, Brücken, Bahnstrecken, die Wasserversorgung. Die Politiker sagen auch: Investieren hilft nicht nur, Schäden zu beheben. Investieren belebt die Wirtschaft und schafft Arbeitsplätze. Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel präsentiert uns dazu eine Studie: Allein durch kräftige öffentliche Investitionen in Schulen und Kitas würden in den nächsten fünf Jahren 400000 Arbeitsplätze entstehen. Donnerwetter! Und bezahlen würde sich das geradezu von allein: Für jeden investierten Euro bekommen wir 1,14 Euro wieder raus! Man fragt sich: Was um Himmels willen bremst die Entscheidungsträger noch? Wieso investieren sie nicht? Ach so, die SB, die Schuldenbremse. Es ist kein Geld mehr da, es gibt nur Schulden, und neue Schulden sind verboten. Aber jetzt wurde etwas Tolles gefunden: die IGs. Die Infrastrukturgesellschaften. Mit den IGs trotz SB investieren – das ist die Lösung! Und zwar für alles. Die IGs machen für uns die Schulden. Gründet eine IG Autobahn, und das Geld sprudelt! Die IGs machen für uns auch die Arbeit: Die IG Wasser flickt die Rohre, die IG Schule repariert das Schuldach. IG Bahn? Gibt es sogar schon, heißt Bahn AG und macht einen tollen Job. Oder etwa nicht?

Im siebten Zinshimmel

Rendite: Versicherungsgesellschaften verdienen im hartnäckigen Niedrigzinsumfeld nicht genug. Deshalb wollen sie, dass der Staat sie an Infrastrukturprojekten und -gesellschaften beteiligt. Es winken sichere Renditen auf Kosten der Steuerzahler und der künftigen Nutzer. Von **Norbert Häring**

Als Sigmar Gabriel im Sommer 2014 anfang uns zu erzählen, der Staat müsse privates Kapital hinzuziehen, um angemessen in Infrastruktur investieren zu können, da konnte sich der Bund für 0,9 Prozent Zinsen langfristig Geld am Kapitalmarkt besorgen – abzüglich der gleich hohen Inflationsrate also zu Kosten von Null. Zwischenzeitlich sind Zins und Inflationsrate etwa im Gleichschritt gesunken. Jede Investition mit einer positiven Rendite aus gesellschaftlicher Sicht sollte entsprechend unverzüglich ausgeführt werden.

Private Geldgeber, die an einzelnen Projekten beteiligt werden, anstatt dem Staat allgemein Geld zu leihen, erwarten dagegen eine auskömmliche Rendite. Der Chefanlagestrategie der Allianz, Andreas Lindner, spricht im Interview mit dem Handelsblatt (19.9.2016) von 2,5 Prozent Rendite, wenn der Versicherer Fremdkapitalgeber ist, und von fünf bis acht Prozent, wenn er als Eigenkapitalgeber und Betreiber auftritt. Projekte, die weniger abwerfen, müssen also unterbleiben – oder den Nutzern wird zusätzlich Geld zur Finanzierung dieser privaten Renditen aus der Tasche gezogen. Die Rechnungshöfe stellen demgemäß immer wieder fest, welch schlechtes Geschäft die staatlich-private Finanzierungs Kooperation für Bürger und Steuerzahler ist.

Warum ist unsere Bundesregierung dennoch erpicht darauf, privates Kapital einzubeziehen? Die Antwort liefert die Entstehungsgeschichte. »Allianz wittert Chancen bei der Infrastruktur«, titelte die Börsen-Zeitung am 28.8.2014. Bei der Finanzierung staatlicher Infrastruktur zu helfen sei sehr attraktiv für die Assekuranz, sagte Allianz-Anlagestrategie Lindner. Denn der Staat garantiere einen stabilen Cashflow. Übersetzung: hohe Rendite, kein Risiko – auf Kosten des Steuerzahlers.

Lindners Interview war nur ein Beitrag von vielen, in denen die Versicherungsbranche bekundete, sich zu attraktiven Konditionen an der Infrastrukturfinanzierung beteiligen zu wollen.

Denn aufgrund der Niedrigzinsen kann sie die Renditeerwartungen der Versicherten und die Dividenden Erwartungen ihrer Anleger nicht mehr ohne weiteres erfüllen. Hinzu kommt die große Peinlichkeit für die Politik, dass die privaten Rentenvorsorgeprodukte, in die sie die Menschen durch Absenkung des gesetzlichen Rentenniveaus gezwungen hat, sich dadurch als schlechtes Geschäft herausstellen. Und so machte sich Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel die Allianz-Argumente zu eigen und gab die Gründung einer Kommission aus Versicherungslobbyisten, Industrievertretern und Alibi-Wissenschaftlern zur Infrastrukturfinanzierung bekannt. Zu den ersten Mitgliedern der vom Chef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung geleiteten »Fratzcher-Kommission« gehörten Jürgen Fitschen (Deutsche Bank), Helga Jung (Allianz) und Torsten Oletzky (Ergo) sowie eine Reihe von Industrievertretern. Dabei ging es vor allem darum, die Offensichtlichkeit der Subvention von Versicherern durch überhöhte, staatliche garantierte Renditen zu vernebeln. Das gelang nicht gut.

Besonders im ersten Entwurf des Fratzscher-Berichts von Anfang 2015 wird nur allzu deutlich, warum es geht. Dort ist ganz offen von Zusatzkosten der privaten Kofinanzierung die Rede, die man klein halten will. Zur Begründung, warum die vorgeschlagene Infrastrukturgesellschaft keinesfalls Staatsgarantien bekommen sollte, schrieb Fratzscher im ersten Entwurf sogar selbstentlarvend, der Anschein eines Risikos müsse aufrechterhalten werden, weil es sonst keine Rechtfertigung der erwünschten hohen Renditen gebe. Weil das kritisch thematisiert wurde, hat Fratzscher die Argumentation umgestellt. Im Abschlussbericht heißt es, um »die Konformität einer Gesellschaft mit den Maastricht-Kriterien zu gewährleisten«, müsse »eine klare Abgrenzung der Gesellschaft zum Staatssektor erfolgen«. Deshalb dürfe es keine Staatsgarantie geben.

Das hat den Hintergrund, dass ein Nebenzweck der privaten Finanzierung darin besteht, staatliche Verschuldung zu verstecken, indem man die Schuldenaufnahme in eine privatrechtliche Gesellschaft auslagert, die vom Staat keine Garantien beanspruchen darf. Doch das Schulden verstecken in Europa geht auch mit Staatsgarantie, was die Kommissionmitglieder auch wussten, denn sie schreiben im selben Bericht: »In Österreich finanziert die ASFINAG, die ein privatrechtliches Unternehmen im Bundesbesitz ist, die circa 2200 Kilometer Fernstraßen [...] Zur Kapitalaufnahme gibt die ASFINAG Anleihen aus, die mit einer Garantie der Republik Österreich ausgestattet sind. Die ASFINAG wird nicht dem österreichischen Staatssektor zugeordnet. Ihre Verschuldung wird somit bei der Prüfung zur Einhaltung der Maastricht-Kriterien nicht berücksichtigt.«

Das darf aber in Deutschland so nicht sein, denn die ASFINAG nimmt privates Kapital zu fast gleich niedrigen Zinsen auf wie der Staat. Eine Infrastrukturgesellschaft, die privaten Kapitalgebern keine höheren Renditen beschert, ist für diese völlig uninteressant. Also muss ein theoretisches Risiko erhalten bleiben, mit dem man die Subventionierung der Versicherungsbranche notdürftig verschleiern kann.



Norbert Häring ist promovierter Volkswirt, Wirtschaftsjournalist, Blogger (www.norberthaering.de), Autor populärer Wirtschaftsbücher und Ko-Direktor der World Economics Association sowie ehemaliger Bankenanalyst. Zuletzt erschien von ihm bei Quadriga: »Die Abschaffung des Bargelds und die Folgen: Der Weg in die totale Kontrolle«. Norbert Häring lebt und arbeitet in Frankfurt am Main. Foto: privat



Aktion von campact und GiB vor dem Bundeskanzleramt Foto: campact

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 18000 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. Einer »Fernstraßen AG« wird es erst recht leichtfallen, Proteste, zum Beispiel gegen einen neuen Autobahnabschnitt oder für die Instandsetzung einer Brücke, zu ignorieren.

Wie die Privatisierung umgesetzt werden soll

Status quo: Alle Autobahnen und Bundesstraßen gehören dem Bund. Sie werden jedoch von den Bundesländern betrieben, erhalten und ausgebaut. Beides ist im Grundgesetz so geregelt. Die Vorgaben und das Geld dafür erhalten die Länder vom Bund. Zur Aufgabenerfüllung unterhalten sie eine Verwaltung mit insgesamt circa 18000 Beschäftigten. Die Planungsleistungen müssen die Länder allerdings zu rund 80 Prozent selbst bezahlen, das sind etwa 15 Prozent der Gesamtkosten. Besonders in den Erhalt der Fernstraßen hat der Bund in den letzten 15 Jahren zu wenig investiert. So sind viele Strecken, Brücken und Tunnel sanierungsbedürftig. **Privatisierung:** Der Bund möchte den Ländern nun die Zuständigkeit abnehmen und einer bundeseigenen, aber privatrechtlichen Gesellschaft übertragen, einer »Bundesfernstraßengesellschaft« (BFG). Die BFG soll nicht nur die für den Fernstraßenbau bestimmten Gelder aus

dem Bundeshaushalt bekommen, sie soll auch die Lkw-Maut und die Pkw-Maut einnehmen. Alle Gelder zusammen würden allerdings nicht ausreichen, um den Sanierungstau abzubauen. Deswegen soll die Gesellschaft selbst am Kapitalmarkt Kredite aufnehmen oder Anteile verkaufen dürfen. Vor allem aber würde mit einer BFG durch die Zentralisierung die Umsetzung von öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) erheblich vereinfacht. Mehrere Bundesländer hatten sich gestraubt, per ÖPP zu bauen und zu betreiben, weil das Modell so teuer ist.

Keine Privatisierung: Immer wieder wird betont, »die Privatisierung von Autobahnen wird ausgeschlossen« (zum Beispiel Sigmar Gabriel am 14.10.2016). Das ist – pardon – Wortklauberei. Der pure Asphalt ist auch für Private nutzlos. Richtig Geld bringen der Ausbau und der Betrieb – und die sollen selbstverständlich privatisiert werden.

Geheimsache Grundgesetzänderung

Die Bundesregierung versucht nach eigener Aussage, eine formelle und materielle Privatisierung im Autobahnbau zu erreichen. Dabei geht sie allerdings denkbar intransparent vor. Von **Jana Mattert**

Wie viele Beschäftigte, wie viele Gehälter und Pensionen sind von der geplanten »Reform der Auftragsverwaltung« betroffen? Die Bundesregierung weiß es nicht, und das ist auch schon das konkreteste Ergebnis mehrerer parlamentarischer Anfragen zur Autobahnprivatisierung. Derweil finden Gespräche mit den MinisterpräsidentInnen der Länder statt, bei denen maßgebliche Entscheidungen getroffen werden. Von diesen Treffen gibt es aber weder öffentliche Tagesordnungen noch Protokolle. Selbst Landesparlamente und der Bundestag erfahren nichts über die Inhalte der Gespräche.

Sollen die Autobahnen privatisiert werden, bedarf es dazu einer Grundgesetzänderung. Das gab die Bun-

desregierung bereits im April 2016 im Verkehrsausschuss bekannt. Der zugehörige Änderungsentwurf ist jedoch Verschlussache. Ein Whistleblower spielte im Juni 2016 Gemeingut in BürgerInnenhand den Entwurf zu – er ist auf der GiB-Website dokumentiert. Die Grünen im Bundestag beauftragten auf Basis des geleakten Entwurfs ein Rechtsgutachten. In einer Anfrage wollte die Linke im Bundestag wissen, von welchem Ministerium der Entwurf stammt. Antwort der Bundesregierung: »Nicht vom Verkehrsministerium.« Später wiegelte man in einer internen Sitzung ab, es handele sich um eine frühere Version, nicht um den aktuellen Bearbeitungsstand der Bundesregierung. Aber was ist

der aktuelle Stand? Wann dürfen wir davon erfahren? Wann öffentlich darüber diskutieren?

Privatisierungen im Bereich der Daseinsvorsorge sind nach den Erfahrungen der letzten 30 Jahre bei den BürgerInnen extrem unbeliebt. Nach einer repräsentativen Umfrage, die der Deutsche Beamtenbund seit 2007 jährlich von forsa durchführen lässt, wollen im Durchschnitt 78 Prozent der Deutschen keine weiteren Privatisierungen. Der Trend geht vielmehr hin zur Rekommunalisierung bereits privatisierter öffentlicher Dienstleistungen. Je weniger öffentlich debattiert werden kann, desto sicherer kann die Regierung Privatisierungsvorhaben durchsetzen. Die Autobahnen sind da nur ein Beispiel.

Besser mobil statt mehr Verkehr

Warum Ökos ihre Autobahnen behalten wollen.
Von **Monika Lege**

Autobahnen als Teil der Daseinsvorsorge? Da sträuben sich der Umweltbewegten erstmal die Nackenhaare. Autobahnen sind aus Umweltsicht eher ein Problem. Sie zerschneiden Naturräume, sind die Rollbahn für Blechlawinen. »Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten«, so das Credo kritischer Verkehrswissenschaft.

Ein Fünftel der energiebedingten Treibhausgase emittieren wir in Deutschland durch unsere Wege von A nach B und das Herumfahren von Sachen. Ohne den von Deutschland ausgehenden Luft- und Seeverkehr ist es ganz überwiegend der Straßenverkehr, der die Klimabilanz belastet. Zum Schutz von Umwelt und Klima müssen wir Verkehrspolitik anders denken.

Vor allem das alte Dogma, Verkehrswachstum sei ein Zeichen volkswirtschaftlicher Prosperität, ist längst überholt. Verkehrswachstum gehört so wenig zum guten Leben wie Müllwachstum. Dekarbonisierung bedeutet auch für unsere Mobilität, weg von fossilen Kraftstoffen zu kommen. Die effektivste Form der E-Mobilität sind nicht hochsubventionierte E-Autos, Lkw und Busse. Sie rollt auf der Schiene. Viel wirksamer für den Klimaschutz wäre es also, endlich das gesamte Schienennetz zu elektrifizieren.

Der Business Plan privatisierter Autobahnen ist darauf nicht angelegt. Als Anlageoption für privates Kapital müsste die Immobilie Autobahn Gewinn abwerfen. Dieser Gewinn soll über Nutzungsgebühren reinkommen, also eine Maut für alle Fahrzeuge. Während eine Maut, die in den Bundeshaushalt geht, für ein postfossiles Umsteuern der Verkehrsströme genutzt werden könnte – runter von der Straße, rauf auf die Schiene – hat eine Autobahn AG das Interesse, dass möglichst viele Kunden ihre Immobilien und nicht die der eisernen Konkurrenz nutzen.

Schon mit der Umwandlung von Bundes- und Reichsbahn in die privatrechtlich verfasste Deutsche Bahn AG hat der Bund viel Gestaltungs-

potential aus der Hand gegeben. Auch hier war der Immobilienschatz der Bahn, besonders in Innenstadtlagen, eine treibende Kraft für die Verfechter von Börsengang und Anteilsverkäufen an Privatanleger. Aus dem Privatisierungskurs bei der DB AG lässt sich viel für die Folgen privatisierter Autobahnen lernen:

- Die planerische Trennung von Nah- und Fernverkehr bevorzugt den Fernverkehr und vernachlässigt das nähräumliche Netz.
- »Cashcow« sind die Einnahmen aus den Trassenpreisen, vergleichbar der Maut.
- Das Sachziel – ein funktionierender inländischer Eisenbahnbetrieb nicht nur im ICE, sondern im ganzen Netz – ist dem Gewinnziel einer privatrechtlichen AG nachgeordnet.
- Die Vertretung des Bundes als Eigentümer hat keine Kontrolle über das Unternehmen. Teils fehlt die Transparenz, weil die DB AG extensiv auf die Geheimhaltung von Unternehmensdaten pocht. Teils fehlt der Wille.

Deutschland wird das Klimaziel von Paris nur mit einer ökologischen Verkehrswende erreichen. Teil davon ist die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Dafür brauchen wir nicht nur das Schienennetz, sondern auch die Straßen in öffentlicher Hand. Deshalb gehören Autobahnen auch aus Umweltsicht zur Daseinsvorsorge.



Monika Lege ist Verkehrsreferentin bei der Umweltorganisation ROBIN WOOD e. V. und hat das Bündnis »Bahn für Alle« (www.bahn-fuer-alle.de) mitgegründet. Sie ist Politikwissenschaftlerin und arbeitet seit dem Jahr 2000 zu Klima, Energie und Mobilität. Foto: Walter Keber

Freie Fahrt für Privatinvestoren

Eine kleine Revolution bricht sich Bahn im »Land der Autofahrer« – fast unbemerkt. Um trotz klammer Kassen und Schuldenbremse weiter in die Straßeninfrastruktur investieren zu können, setzt die Bundesregierung wie schon bei Bahn, Post und Telekom auf das vermeintliche Allheilmittel Privatisierung. Von **Tim Engartner**

Immer mehr Autobahnen werden nach dem Modell öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) ausgebaut. Dabei übernimmt ein privater Investor die Bauleistungen, die Finanzierung sowie den Betrieb des Autobahnteilstücks. »Entlohnt« werden die Privatunternehmen durch die Beteiligung an den Einnahmen aus der Lkw-Maut oder durch direkte Bezahlung aus dem allgemeinen Staatshaushalt. Damit geht eine Privatisierung der Gewinne und Sozialisierung der Verluste einher, obwohl die Errichtung von Schulen, Rathäusern und Justizvollzugsanstalten nach ÖPP-Arithmetik den Steuerzahlern langfristig deutlich höhere Kosten beschert.

Prominente Pilotprojekte

Zahlreiche Autobahnabschnitte wurden bislang nach dem ÖPP-Modell fertiggestellt, darunter die Teilstücke Malsch–Offenburg (A5), Augsburg West–München-Allach (A8), Bremer Kreuz–Buchholz (A1), Landesgrenze Hessen–Thüringen (A4), die »Feste Warnowquerung« in Rostock und die »Travequerung« in Lübeck. Ein Dutzend weiterer Projekte ist im Bau oder in Planung.

Bereits 2014 kam der Bundesrechnungshof zu dem Ergebnis, dass vier geprüfte Autobahnabschnitte, die als ÖPP-Projekt gebaut und betrieben wurden, 1,9 Milliarden Euro teurer seien als vergleichbare staatliche Projekte. Die Unwirtschaftlichkeit liegt vor allem darin begründet, dass der Bund die für die Bauvorhaben benötigten Kredite wesentlich günstiger aufnehmen könnte als Privatunternehmen.

Neue Pläne

Dessen ungeachtet hat die von Sigmar Gabriel eingesetzte »Fratzscher-Kommission« einen Zehn-Punkte-Plan entwickelt, der ein Investitions-

volumen von mehr als 130 Milliarden Euro in Autobahnen und Bundesfernstraßen vorsieht. Private Investoren stehen in den Startlöchern. Um das gewaltige Volumen zu stemmen, soll eine Bundesfernstraßengesellschaft gegründet werden. Sie ist eng mit laufenden und geplanten ÖPP-Projekten verbunden. Mit privatrechtlich organisierten Unternehmen des Bundes wie einer Fernstraßengesellschaft oder auch einer »Kapitalsammelstelle für Fernstraßen« würden ÖPPs dauerhaft institutionalisiert werden.

Drohende Gefahren

Es steht zu befürchten, dass dieses Modell auch in anderen Bereichen der öffentlichen Daseinsvorsorge Schule macht. Denn letztlich hat die »Fratzscher-Kommission« mit den Infrastrukturgesellschaften eine weitere Methode entdeckt, die Kosten der Finanz- und Eurokrise in Zeiten historisch niedriger Zinsen von den Kapitalanlegern auf die Verbraucher und Steuerzahler zu verlagern. Infrastrukturgesellschaften können eigenständig ÖPPs auflagen oder Privatkapital per Anleihen einbeziehen. Während die Aufträge für Anwaltskanzleien, Baufirmen und Consultingfirmen ausgesprochen profitabel sind, verliert die öffentliche Hand bei nahezu allen ÖPP-Projekten. Kurzum: Bei ÖPPs handelt es sich nicht um Partnerschaften zu Gunsten, sondern um Komplizenschaften zu Lasten der Allgemeinheit.

Das Erklärungsmuster ist einfach: Bei einer Finanzierung durch die öffentliche Hand muss der Staat die Kredite unmittelbar als Schulden verbuchen, bei einer ÖPP-Konstruktion nimmt der private Partner einen Kredit auf, und die öffentliche Hand zahlt ihn mehrere Jahrzehnte in Raten zurück. Auch wenn die Gesamtkosten durch die höheren

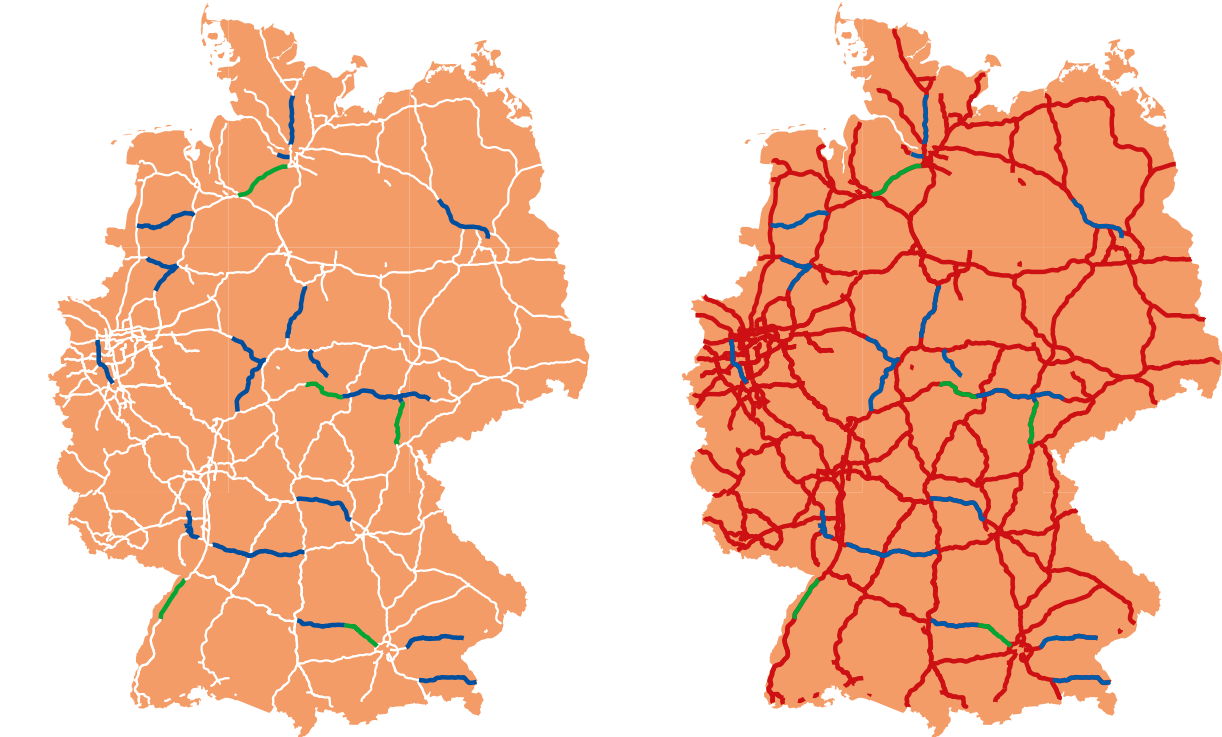
Zinsen so letztlich deutlich höher ausfallen, scheint die Staatsschuld zunächst geringer. Nur die erste Jahresrate wird in den Haushalt eingestellt, der Rest der Schuld bleibt unsichtbar. Man muss ÖPP-Projekte insofern als eine versteckte staatliche Kreditaufnahme ansehen, mit der die Schuldenbremse zwar umgangen, der Schuldenberg aber nicht abgetragen wird.

Für Politiker, die mit Blick auf ihre Wiederwahl auf einen (tendenziell) ausgeglichenen Haushalt verweisen wollen, dürfen Privatisierungen auch nach der ÖPP-Arithmetik nicht länger attraktiv sein. Dazu braucht es informierte Bürger, die sich auflehnen, und politische Entscheidungsträger, die dem Lobbyismus von Baukonzernen wie Hochtief widerstehen. Andernfalls werden wir die langen Schatten der Privatisierung nicht nur spüren, wenn wir wie am Warnowtunnel plötzlich vor einer Bezahlschranke stehen: »Geld her oder umdrehen!« heißt es da schon seit 2003. Werden ÖPPs endgültig salonfähig, wird uns der »schlanke« Staat auch bei jeder Bahn- und Busfahrt sowie bei jedem Schwimmbad- und Theaterbesuch auf die Füße fallen.



Tim Engartner, Jahrgang 1976, ist Professor für Didaktik der Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt schulische Politische Bildung am Fachbereich Gesellschaftswissenschaften der Goethe-Universität Frankfurt am Main sowie Direktor der Akademie für Bildungsforschung und Lehrerbildung. Foto: Goethe-Universität

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-Autobahnabschnitt (künftig in Verwaltung der Bundesfernstraßengesellschaft)

Grafik: GiB

GiB unterstützen und das neue Buch gegen Privatisierung bekommen!

In seinem neuen Buch »Staat im Ausverkauf: Privatisierung in Deutschland«, erschienen im September 2016, rechnet Tim Engartner mit der Privatisierungspolitik in Deutschland ab: Er zerschlägt den Mythos vom Privatisierungserfolg Telekom, hinterfragt den Sinn der Bildungsprivatisierung, schildert den Einbezug der Privaten in die Bundeswehr und vieles mehr.

Wenn Sie bis zum 30. November 2016 Fördermitglied von Gemeingut in BürgerInnenhand werden, schenken wir Ihnen dieses Buch.

Schreiben Sie uns an: info@gemeingut.org
Oder rufen Sie uns an: **+49 (0)30 37300442**
Sie können Ihren Beitrag auch sicher und bequem online überweisen: www.gemeingut.org/spenden



Tim Engartner:
»Staat im Ausverkauf. Privatisierung in Deutschland«
Campus Verlag,
268 Seiten, 22,95 €
ISBN:
978-3593506128

Oder schicken Sie diesen Coupon an: GiB e. V., Weidenweg 37, 10249 Berlin

☐ Ich werde Fördermitglied mit einem monatlichen Beitrag von
☐ 5 € ☐ 10 € ☐ 20 € ☐ ____ €

Konto-InhaberIn

Bank

IBAN

BIC

Datum und Unterschrift

GiB ist als gemeinnütziger anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – bitte teilen Sie uns dafür Ihre Postadresse mit!

Das Bündnis steht

Widerstand: Anfang 2016 gründeten Gewerkschafter, Privatisierungskritiker, Umwelt- und Verkehrsverbände sowie Parlamentarier aus drei im Bundestag vertretenen Fraktionen die »Plattform gegen die Bundesfernstraßengesellschaft«. Von **Katrin Kusche**



Aktion 18. Februar vor dem Bundesverkehrsministerium Foto: Rolf Zöllner

Dringendstes Ziel der Plattform ist die Verhinderung einer Grundgesetzänderung, die eine Bundesfernstraßengesellschaft ermöglicht und damit der Privatisierung von Autobahnen Tür und Tor öffnet. Vor dem Hintergrund einer ersten gelungenen öffentlichen Aktion der Plattform sammelten das Online-Kampagnen-Netzwerk campact und Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) gemeinsam im Frühjahr über 250 000 Unterschriften und überreichten sie den Ministerpräsidenten der Länder. Die Überschrift der Petition lautete »Keine Privatisierung der Autobahnen«. Ende Mai/Anfang Juni fand bundesweit eine Aktionswoche mit vielfältigen Protestformen statt. Trotz des massiven Widerspruchs legte der Bund seine Pläne jedoch bisher nicht zu den Akten. Er möchte privatem Kapital ei-

nen deutlich erweiterten Zugang zur öffentlichen Infrastruktur verschaffen. Mit der Absprache zwischen Bundesregierung und Ministerpräsidenten vom 14. Oktober beginnt nun für das Vorhaben die heiße Phase. Besonders kritisch ist der Dezember, eine Zeit, in der schon häufiger kritisierte Projekte Gesetzesform angenommen haben, ohne öffentliches Aufsehen zu erregen. Im vorliegenden Fall wird geleugnet, dass die Grundgesetzänderung eine Vorarbeit für die Privatisierung darstellt. Wichtigste Aufgabe des Bündnisses ist es daher, zu jeder Entscheidung im Bundestag und Bundesrat präsent zu sein und den Privatisierungscharakter hervorzuheben. Die neuesten Informationen dazu unter: www.gemeingut.org und www.keine-fernstrassengesellschaft.de

Aufruf: Jetzt unterschreiben!

Noch besteht die Chance, die Bundesfernstraßengesellschaft zu verhindern!

Privatem Kapital soll über eine Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) der Zugriff auf Autobahnen und Bundesstraßen ermöglicht werden. Wir sagen: Nein! Denn das ist nur der Anfang einer großen Privatisierungsinitiative.

Der Neu- und Ausbau und der Betrieb der Bundesfernstraßen sollen privatisiert werden, damit Versicherungen, Banken und Baukonzerne daraus hohe Renditen ziehen können. Insgesamt geht es dabei um ein Privatisierungsvorhaben von mindestens 150 Milliarden Euro.

Dazu sagen wir: NEIN!

- Wir wollen eine ökologische Verkehrswende mit gut funktionierenden und bezahlbaren öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Bundesfernstraßengesellschaft stärkt den schädlichen Straßenverkehr. Wie das geht? Die Bundesfernstraßengesellschaft soll sich jenseits der Schuldenbremse verschulden dürfen. Gleichzeitig soll sie die Lkw- und Pkw-Mautgebühren sowie erhebliche Haushaltsmittel erhalten. Dem Verkehrssektor droht damit eine gravierende Strukturveränderung zu Lasten ökologischer Verkehrsträger. In einer Renaissance des Autobahnneubaus würden Fernbusse und GIGALINER die Bahn niederkonkurrieren.
- Durch die Privatisierung entstehen erheblich höhere Kosten, denn in Geheimverträgen wird Kapitalanlegerinnen und Kapitalanlegern über 30 Jahre eine hohe Rendite garantiert. Dieses Geld fehlt im Haushalt dann auch für umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das Modell der Public Private Partnership (PPP, auch bekannt als ÖPP – öffentlich-private Partnerschaft) soll wiederbelebt werden. Diese Zweckgesellschaften sind längst in Verruf geraten, weil sie schon immer nur den Privaten nützten.
- Mit der Bundesfernstraßengesellschaft wird die Schuldenbremse umgangen und damit die Finanzierung der Infrastruktur undurchsichtig. Öffentliche Schulden verschwinden in Schattenhaushalten.
- Das Grundgesetz soll geändert werden, damit die Auftragsverwaltung der Länder für die Autobahnen und Bundesstraßen abgeschafft werden kann. Die Bundesfernstraßengesellschaft soll privatrechtlich angelegt werden und wäre damit der parlamentarischen Kontrolle entzogen. Sie könnte dann nach eigenem Gutdünken beispielsweise PPP als Standardmodell einsetzen.
- Mit dieser Privatisierung werden öffentliche Institutionen abgebaut und in die Abhängigkeit von Privaten getrieben. Besonders betroffen sind die Beschäftigten in den Straßenbauverwaltungen und Straßenmeistereien. Tarifgebundene Stellen fallen weg, und den Ländern und Kommunen geht das Wissen über Bau und Erhalt von Bundesfernstraßen dauerhaft verloren. Damit bleiben sie auch nach Ablauf der Verträge von den Privaten abhängig.

Die Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft muss gestoppt werden – jetzt!

Die Zeit ist knapp: Noch in dieser Legislaturperiode soll eine zugehörige Grundgesetzänderung verabschiedet werden. Gibt es die BFG erst einmal, werden die weiteren Schritte deutlich schwieriger zu verhindern sein. Einen Teilverkauf könnte die nächste Regierung schon ohne Beteiligung des Parlaments umsetzen.

Wir fordern die Regierungen und Parlamente der Bundesländer auf:

Verhindern Sie die Bundesfernstraßengesellschaft!

Am 4. November übernimmt Ministerpräsidentin Malu Dreyer für Rheinland-Pfalz den Vorsitz im Bundesrat. Gleich zum Start der neuen Sitzungsperiode will das Bündnis „Keine Fernstraßengesellschaft“ Frau Dreyer auf das Thema Bundesfernstraßengesellschaft ansprechen. Anders als die Ministerpräsidentenkonferenz ist der Bundesrat ein reguläres Verfassungsgremium, erstellt Protokolle und hat eine öffentlich einsehbare Tagesordnung. Wir wollen Frau Dreyer bitten, das Thema dort zu platzieren.

Unterstützen Sie uns dabei, unterschreiben Sie den Aufruf möglichst noch vor dem 3. November – wobei wir auch weiterhin Unterschriften sammeln, bis die Privatisierungspläne vom Tisch sind.

www.gemeingut.org/keine-autobahnprivatisierung

Helfen Sie uns, diese Informationen breiter zu streuen:

Bestellen Sie weitere Exemplare dieser taz-Beilage – und legen Sie sie am Arbeitsplatz oder bei Veranstaltungen aus, geben Sie sie an Ihre FreundInnen weiter, bringen Sie die Beilage den Abgeordneten in Ihrem Wahlkreis vorbei. Auf Wunsch bekommen Sie die Sonderbeilage von uns zugeschickt: Bestellen Sie die Beilage unter www.gemeingut.org/bestellen, und wir senden Ihnen die gewünschte Stückzahl zu. Um Druck- und Portokosten zu decken, bitten wir um eine Spende.

Unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende!

Noch ist die Autobahnprivatisierung nicht gestoppt. Die Bundesregierung will die dafür nötige Grundgesetzänderung noch in dieser Legislaturperiode durchsetzen. Wir schaffen es, sie zu verhindern, wenn sich möglichst viele BürgerInnen einbringen. Seien Sie dabei, unterstützen Sie unsere Arbeit mit einer Spende!

Sie können schnell, sicher und bequem online spenden: www.gemeingut.org/spenden

Sie können Ihre Spende auch direkt auf unser Konto überweisen:

Gemeingut in BürgerInnenhand
Bankverbindung: GLS Bank
IBAN: DE20 43060967 1124229100
BIC: GENODEM1GLS

Oder schicken Sie diesen Coupon an: Gemeingut in BürgerInnenhand e. V. Weidenweg 37, 10249 Berlin

☐ Ich möchte die **Arbeit gegen die Privatisierung der Daseinsvorsorge** unterstützen:

Ich spende ☐ einmalig ☐ monatlich ☐ _____

einen Beitrag von ☐ 5 € ☐ 10 € ☐ 20 € ☐ _____ €

Konto-InhaberIn _____

Bank _____

IBAN _____

BIC _____

Datum und Unterschrift _____

GiB ist als gemeinnütziger anerkannt, Ihr Förderbeitrag ist steuerlich absetzbar. Die Spendenquittung versenden wir am Anfang des nächsten Jahres – bitte teilen Sie uns dafür Ihre Postadresse mit!

Was macht GiB?

Im Jahr 2008, als der Börsengang der Deutschen Bahn verhindert wurde, stellten Aktive auch die Weichen für die Gründung von Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB). GlobalisierungskritikerInnen und AktivistInnen aus der Umweltbewegung boten damals über die nächsten Kämpfe gegen Privatisierung und plädierten für eine Organisation, die sich gegen öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) auflehnt. Denn unter diesem verharmlosenden Namen treiben PolitikerInnen seit Ende der 1990er Jahre massiv die Privatisierung der Daseinsvorsorge voran. Zwei Jahre später, im Jahr 2010, wurde GiB schließlich gegründet und ein Büro in Berlin etabliert. Es folgten zahlreiche Aktivitäten: von Straßenaktionen über offene Briefe, Vorträge, Pressekonferenzen und Interviews bis hin zu Gutachten, Gesprächen mit Abgeordneten oder Stellungnahmen als Sachverständige in den Landtagen und im Bundestag.

Schon 2011 beklagte der Aufsichtsratschef der ÖPP-Lobbyagentur Partnerschaften Deutschland AG »die Eintrübung des generellen Meinungsumfeldes für ÖPP«, die wegen der »verstärkenden kritischen Haltung der Politik und mancher gesellschaftlicher Gruppen gegenüber dem zweiten »P« entstanden« sei. Zusammen mit anderen war es GiB gelungen, ÖPP in die öffentliche Wahrnehmung zu heben und auf die negativen Folgen dieser Privatisierungsform aufmerksam zu machen. Daraufhin stagnierte das ÖPP-Geschäft.

Doch dann kam 2014 die »Fratz-scher-Kommission« und schlug Infrastrukturgesellschaften vor, quasi ÖPP im Tausender-Paket – und wieder ist Aufklärung bitter nötig!

Finanzieren: Der größte Anteil unserer Mittel stammt von Fördermitgliedern und SpenderInnen. Diese Gelder ermöglichen uns, beharrlich am Thema bleiben zu können. Dazu werben wir Stiftungsgelder ein: von der Bewegungsstiftung, der Stiftung Nord-Süd-Brücken, vom Netzwerk Selbsthilfe sowie von der Stiftung Menschenwürde und Arbeitswelt.

Mitmachen: Im Berliner Büro teilen sich fünf Hauptamtliche zwei Vollzeitstellen. Darüber hinaus arbeiten rund 30 Personen bundesweit ehrenamtlich für GiB. Wir haben jährliche Bundestreffen, Monatstreffen im GiB-Büro in Berlin sowie regelmäßige Telefonkonferenzen. Und natürlich freuen wir uns über weitere

Aktive! Wenn Sie mitarbeiten möchten, schreiben Sie uns an info@gemeingut.org oder kommen Sie zu unseren Monatstreffen an jedem ersten Montag im Monat ab 19.00 Uhr im GiB-Büro, Weidenweg 37, 10249 Berlin.

Informieren: In unseren monatlichen E-Mail-Infobriefen ziehen wir kritisch Bilanz zu ÖPP, zeigen Alternativen auf und weisen auf Termine hin. Hier können Sie den Infobrief bestellen: www.gemeingut.org/infobrief

Impressum

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e. V.
Weidenweg 37
10249 Berlin
Telefon +49 (0)30 37300442
www.gemeingut.org
info@gemeingut.org

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Laura Valentukeviciute, Carl Waßmuth und Dorothea Härlin

V.i.S.d.P.: Carl Waßmuth
Redaktion: Katrin Kusche, www.wortformer.de

Redaktionsschluss: 16.10.2016

Auflage: 65 000 Exemplare
Erscheint als taz-Beilage am 21.10.2016