

D-15

Titel	Bundesfernstraßen Gesellschaft verhindern – STOPP der indirekten Privatisierung der Bundesautobahn	
AntragstellerInnen	Göppingen	
Zur Weiterleitung an	SPD-Bundestagsfraktion, alle SPD-Landtagsfraktionen, Bundesparteitag, Landesparteitag	
<input type="checkbox"/> angenommen	<input type="checkbox"/> mit Änderungen angenommen	<input type="checkbox"/> abgelehnt

Bundesfernstraßen Gesellschaft verhindern – STOPP der indirekten Privatisierung der Bundesautobahn

1 Die im Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 14. Oktober 2016 beschriebene Grundgesetzänderung von
2 Artikel 90 Abs. 2 GG führt formell, materiell und funktional zu einer Privatisierung der Bundesautobahn. Daher
3 fordern die Jusos-BW:

4

5 1. Alle SPD-Landesverbände und die SPD-Bundestagsfraktion auf sich klar gegen diesen Schritt der Pri-
6 vatisierung der Bundesautobahn zu stellen und die Reform von Artikel 90 GG in seiner jetzigen Form
7 nicht zu unterstützen, sowie in dem entsprechenden Bundesgesetz sicherzustellen das es zu keiner
8 Form der Privatisierung kommen kann.

9 2. Alle SPD-Landesverbände und die SPD-Bundestagsfraktion auf sich von dem Konzept der ÖPP bei In-
10 frastrukturprojekten zu verabschieden und zukünftig solche Projekte wieder über die öffentliche Hand
11 zu realisieren.

12 **Begründung**

13 Deutschland verfügt über ein Autobahnnetz von einer Länge von 12.949 Kilometer, dessen Wert auf etwa
14 200 Milliarden Euro geschätzt wird. Damit ist das deutsche Autobahnnetz mehr Wert als jeder deutsche DAX-
15 Konzern. Das deutsche Straßennetz wurde bis jetzt von der öffentlichen Hand finanziert und betrieben und
16 ist deswegen auch in öffentlicher Hand. Auch bekannt ist, dass die deutschen Autobahnen vielerorts einer
17 Sanierung, einer Modernisierung oder eines Ausbaus bedürfen. Diese Investition in die Infrastruktur ist nötig,
18 jedoch mit hohen Kosten verbunden. Da wir im Artikel 109 Abs. 3 des Grundgesetzes eine Schuldenbremse
19 haben, sucht die Bundesregierung schon lange nach einem Weg, genügend Kapital für diese Investitionen zu
20 bekommen.

21

22 Der aktuelle Weg führt hierzu über so genannte öffentliche-private Partnerschaften, kurz ÖPP. Dafür werden
23 öffentliche Gesellschaften gegründet. Die öffentlichen Auftraggeber, die Anteilnehmer an diesen Gesellschaf-
24 ten sind, können diese Gesellschaft über eine In-House-Vergabe ohne weitere Ausschreibung mit der Umset-
25 zung solcher Infrastruktursanierungen beauftragen (§ 108 Abs. 4 GWB).

26

27 Das wohl bekannteste Beispiel ist die „ÖPP Deutschland AG“. Mit deren Hilfe vor allem Schulen und andere
28 öffentliche Einrichtungen renoviert oder neu gebaut wurden. Aus der Antwort der Bundesregierung auf die
29 kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE – Drucksache 18/4231 geht hervor, welche Firmen alles
30 an dieser ÖPP Deutschland AG beteiligt waren. Hierbei ein kleiner Auszug größerer Anteilseigner:

31 – COMMERZBANK Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, 2,97 %

- 32 – UniCredit Bank AG, München, 2,97 %
- 33 – DEUTSCHE BANK AKTIENGESELLSCHAFT, Frankfurt am Main, 5,94 %
- 34 – IBM Deutschland GmbH, Ehingen, 2,48 %
- 35 – Deutsche Post AG, Bonn, 2,48 %
- 36 – Atos IT Solutions and Services GmbH, Bonn, 2,48 %
- 37 – arvato direct services GmbH, Gütersloh, 2,48 %

38

39 Die ÖPP Deutschland AG erwirtschaftet dabei einen Umsatz von 9,3 Millionen Euro (2015) und hatte 2014 einen
40 Reingewinn von über 600.000 Euro. Die privaten Investoren sind an ÖPPs sehr interessiert, da in Zeiten von
41 Niedrigzinsen, eine solche Investition eine mögliche Rendite von bis zu 20% verspricht.

42

43 Doch was ist das Problem einer solchen Beteiligung der Privatwirtschaft?

44 Es lassen sich folgende Kritikpunkte finde:

45

46 1. Direkte Teilhabe von privaten Investoren

47 Die Kritik an der ÖPP Deutschland AG war, dass private Investoren direkt Anteile an der Gesellschaft hielten
48 und gleichzeitig durch die Projekte solcher ÖPP indirekt oder direkt profitierten, eine win-win Situation. Daher
49 wurde diese zur ‚PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH‘ (PD) umgewandelt. Die bisherigen Aktionäre der
50 Privatwirtschaft zogen sich 2016 aus der Gesellschaft zurück. Seitdem sind direkte Beteiligungen der Privat-
51 wirtschaft ein einer solchen öffentlichen Gesellschaft nicht mehr gerne gesehen.

52

53 1. Nutzungsgebühren für die Nutzung von Strecken aus ÖPP-Projekten

54 Ein bekanntes Beispiel einer ÖPP ist der Ausbau der A1 von Bremen nach Buchholz. Hierbei wurde dem pri-
55 vaten Investor eine Betriebslizenz für 30 Jahre ausgestellt. In dieser Zeit kommt er für sämtliche Kosten dieser
56 Strecke auf (Ausbau, Sanierung, etc.), erhält dafür aber auch den Umsatz der diese Strecke generiert, z. B.
57 LKW-Maut. Wichtig ist dabei zu erwähnen, dass eine gesonderte Gebühr für die Nutzung einer solchen, durch
58 ÖPP betriebenen, Strecke durchaus möglich wäre. Sprich der private Investor, bzw. die Gesellschaft, erhebt
59 eine Maut für seine Strecke, um sie zu finanzieren. Bestes Beispiel hierbei ist Frankreich. Dort wurden viele
60 Strecken der Autobahn bereits direkt privatisiert und eine Nutzungsgebühr erhoben. Hierbei ist die Nutzungs-
61 gebühren der Strecken in den letzten 10 Jahre sogar um 20 Prozent gestiegen. Auch wenn eine solche Nut-
62 zungsgebühr auf ÖPP-Strecken bis jetzt noch Zukunftsmusik ist, ist es nur eine Frage der Zeit bis eine solche
63 „Private Maut“ auch auf deutschen Strecken zu finden ist. Dies bestätigt auch ein Gutachten des Bundesrech-
64 nungshofes.

65

66 1. ÖPP-Projekte in der Infrastruktur sind unwirtschaftlich

67 Eines der häufigsten Argumente für öffentliche-private Partnerschaften ist, dass sie auch günstiger wären, als
68 Projekte die rein von der öffentlichen Hand umgesetzt werden. Doch dies ist nicht der Fall. So ist die oben
69 genannte Strecke der A1 von Bremen nach Buchholz nicht wie vom Bundesverkehrsministerium geplant um
70 rund 40 Prozent günstiger gewesen, sondern fast 28 Prozent teurer. Auch ein ÖPP Ausbau der A4 von Hessen
71 nach Thüringen weist nicht den versprochenen Kostenvorteil von 32 Prozent auf, sondern kommt auf satte
72 Mehrkosten von satten 12,4 Prozentpunkten. Hierbei handelt es sich nicht um Einzelfälle. So besagt ein Gut-
73 achten des Bundesrechnungshofs vom Juni 2014:

74 *„Vielmehr haben Berechnungen des Bundesrechnungshofs zu fünf der sechs bereits vergebenen*
75 *ÖPP-Projekte ergeben, dass allein diese um insgesamt über 1,9 Mrd. Euro teurer sind, als es eine konventionelle*

76 Realisierung gewesen wäre. (...) Der Bundesrechnungshof ist der Auffassung, dass die bisherigen ÖPP-Projekte
77 unwirtschaftlich sind.“

78

79 Der Bundesrechnungshof und das Verkehrsministerium Niedersachsen haben sich ein geplantes ÖPP-Projekt
80 an der A7 geprüft und kamen zum Ergebnis, dass die Umsetzung rund 25 Millionen Euro teuer wird, als eine
81 klassische Vergabe.

82 Es lässt sich also leicht zusammenfassen, dass ÖPP-Projekte im Infrastrukturbereich meist teurer sind, als eine
83 klassische Vergabe der öffentlichen Hand.

84

85 1. Private Rechtsform verhindert parlamentarische Kontrolle

86 Ein weiterer Nachteil einer solchen Gesellschaft ist ihre Rechtsform. Bei einer Aktiengesellschaft (AG), wie der
87 Deutsche Bahn AG, unterliegen sämtliche relevanten Daten dem Firmengeheimnis. So ist es hier dem Parla-
88 ment nicht mehr möglich seine Kontrolle über das Schienennetz voll aus zu üben. Ähnliches gilt auch für eine
89 Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH). Daher bedeutet die Schaffung einer Gesellschaft des privaten
90 Rechts zur Erledigung der Aufgaben rund um die Autobahn nichts weiter, als dass dem Parlament die Mög-
91 lichkeit genommen wird eine effektive Kontrolle der Bundesautobahn, welche vom Parlament über Steuern
92 finanziert wurde, durchzuführen. In der oben genannten Drucksache 18/4231 konnte die Bundesregierung auf
93 einige Punkte der kleinen Anfrage nicht antworten, da die Rechtsform der ÖPP Deutschland AG es unmöglich
94 macht, an die notwendigen Informationen zu kommen.

95 Der Bundesrechnungshof hat für ein Gespräch mit dem Verkehrsministerium am 18.01.2017 eine Präsentati-
96 on erstellt. Dort macht der BRH deutlich, dass das deutsche Parlament nur noch sehr mittelbar Einfluss und
97 der Bund kaum noch direkte Steuerungsmöglichkeiten hätte. Dort wird auch bestätigt, dass ein Maut-
98 system nach französischen Beispiel möglich ist und sich einer gesetzlichen Regulierung fast voll entziehen
99 würde.

100

101 1. Das Risiko liegt bei den Steuerzahlern

102 Mit dem Setzen auf ÖPP bei Autobahnen kommen auch große Risiken für Steuerzahler. So trägt der Staat
103 die Kosten, sollte eine solche Gesellschaft bankrottgehen. Bestes Beispiel ist hierbei Spanien. Nach der Wirt-
104 schaftskrise und den anhaltenden Schwierigkeiten der spanischen Wirtschaft gingen hier die privaten Inves-
105 toren bankrott. Die spanischen Bürger und Steuerzahler konnten sich weder das Auto, noch die Gebühr für
106 die Nutzung der Strecken leisten. So sind 625 Kilometer Strecke von der Notverstaatlichung betroffen und
107 kosten den spanischen Steuerzahler rund 5,5 Milliarden Euro[7]. Sollten private Investoren an deutschen ÖPP-
108 Projekten bankrottgehen, würde der deutsche Steuerzahler dafür haften.

109

110 Mögliche Folgen aus der geplanten Gesetzesänderung

111 Trotz aller Negativbeispiele setzt die Bundesregierung nach wie vor verstärkt auf eine ÖPP-Finanzierung der
112 Autobahn. Wegbereiter hierfür ist die Neuregelung der Bund-Länder-Finanzierung. Dort treten die Länder
113 Kompetenzen an den Bund ab und erhalten dafür finanzielle Unterstützung in Höhe von 9,751 Milliarden
114 vom Bund. Um diese Neuregelung zu ermöglichen sind einige Änderungen im Grundgesetz nötig. So finden
115 wir im Gesetzesentwurf der Bundesregierung: Teil B des Beschlusses vom 14. Oktober 2016 folgende Erläute-
116 rung:

117 „Durch die Änderung des Artikels 90 GG wird die Verwaltung der Bundesautobahnen in Bundes-
118 verwaltung überführt. Der Bund kann sich dazu einer Gesellschaft des privaten Rechts bedienen.“

119 Die geplante Änderung des Artikels 99 Grundgesetz im Wortlaut:

120 „(2) Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt. Der Bund kann sich zur Erledigung
121 seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. Diese Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum
122 des Bundes. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.“

123

124 Auch wenn hier eine direkte Beteiligung der Privatwirtschaft an dieser Gesellschaft – wie bei der ÖPP Deutsch-
125 land AG – ausgeschlossen werden könnte, heißt es nicht das es sich hierbei nicht auch um eine indirekte
126 Privatisierung handeln kann.

127

128

129 Nach wie vor besteht die Möglichkeit einer indirekten bzw. materiellen Privatisierung der Autobahn. So gibt
130 es mehrere denkbare Möglichkeiten:

131 1. a) Diese Gesellschaft gibt selbst Anleihen aus, hebelt damit die Schuldenbremse aus und haftet damit
132 auch für die Nichterfüllung dieser Anleihen.

133 2. b) Diese Gesellschaft wird in eine Rechtsform des privaten Rechts überführt, z. B. GmbH oder AG die
134 sich der parlamentarischen Kontrolle entzieht und sich so erneut die Möglichkeit der direkten Teilhabe
135 von privaten Investoren eröffnet.

136 3. c) Diese Gesellschaft bildet Tochtergesellschaften aus, welche jede erdenkliche Rechtsform annehmen
137 können und somit eine materielle Privatisierung über einen Zwischenschritt bedeuteten.

138

139 **Zusammengefasst**

140 Der Plan der Bundesregierung die Bundesautobahn in die Obhut einer Gesellschaft des privaten Rechtes zu
141 überführen, öffnet einer möglichen Veräußerung selbiger Tür und Tor. Das Konzept der ÖPP ist unwirtschaft-
142 lich und mit enormen Risiken für den Steuerzahler verbunden. Die einzigen Gründe warum die öffentliche
143 Hand weiter an ÖPP festhält, sind zum einen eine einfache Möglichkeit an das Kapital für die nötigen Investi-
144 tionen zu kommen ohne auf die Schuldenbremse Rücksicht nehmen zu müssen. Zum anderen um den Ver-
145 sicherungen in Zeiten von Niedrigzinsen Schutz durch eine sichere Kapitalanlage zu bieten. Dies ist ein klarer
146 Schritt der Bundesregierung hin zur Privatisierung der Bundesautobahn.

147

148

149 **Quellenangabe**

150 – Zeit.de, „Verscherbelt die Regierung unsere Autobahn?“, 14.07.2016

151 – tagesspiel.de, „Umsatzsteuer auf die Pkw-Maut“, 27.03.2017

152 – Spiegel.de, „Wut auf die Wegelagerer“, 18.10.2014

153 – Spiegel.de, „Private Autobahnen sind teurer“, 12.06.2014

154 – deutschlandfunkkultur.de, „Pleiten, Pech und Pannen“, 03.02.2015

155 – https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/02/BRH-Bericht_2017_01_18.pdf

156 – taz.de, „Nach der Pleite wieder staatlich“, 13.12.2016

157 – [https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/gutachten-bwv-](https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/gutachten-bwv-schriftenreihe/langfassungen/2016-bwv-gutachten-organisationsformen-und-finanzierungsvarianten-fuer-die-bundesfernstra)
158 [schriftenreihe/langfassungen/2016-bwv-gutachten-organisationsformen-und-finanzierungsvarianten-fuer-die-bundesfernstra](https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bwv/gutachten-bwv-schriftenreihe/langfassungen/2016-bwv-gutachten-organisationsformen-und-finanzierungsvarianten-fuer-die-bundesfernstra)

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

160 – [http://www.dgb.de/uber-uns/dgb-heute/dgb-fachabteilungen/struktur-industrie-und-](http://www.dgb.de/uber-uns/dgb-heute/dgb-fachabteilungen/struktur-industrie-und-dienstleistungspolitik/unsere-autobahn/)
161 [dienstleistungspolitik/unsere-autobahn/](http://www.dgb.de/uber-uns/dgb-heute/dgb-fachabteilungen/struktur-industrie-und-dienstleistungspolitik/unsere-autobahn/)

162 – [https://gemeinden.verdi.de/themen/public-private-partnership-ppp/++co++6359342e-d673-](https://gemeinden.verdi.de/themen/public-private-partnership-ppp/++co++6359342e-d673-11e5-becb-525400438ccf)
163 [11e5-becb-525400438ccf](https://gemeinden.verdi.de/themen/public-private-partnership-ppp/++co++6359342e-d673-11e5-becb-525400438ccf)

164 – [https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/02/160620_M%C3%B6llers_BFernstra%C3%9FenGa-](https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/02/160620_M%C3%B6llers_BFernstra%C3%9FenGa-fin_Wi.docx)
165 [fin_Wi.docx](https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/02/160620_M%C3%B6llers_BFernstra%C3%9FenGa-fin_Wi.docx)