

# D-16

<b>Titel</b>	Nein zur Privatisierung von Autobahnen und Bundesstraßen!		
<b>AntragstellerInnen</b>	Zollernalb		
<b>Zur Weiterleitung an</b>	SPD-Bundesparteitag, SPD-Bundestagsfraktion, Juso-Bundeskongress		
<input type="checkbox"/> angenommen	<input type="checkbox"/> mit Änderungen angenommen	<input type="checkbox"/> abgelehnt	

---

## Nein zur Privatisierung von Autobahnen und Bundesstraßen!

### 1 Die Jusos Baden-Württemberg fordern:

2 Bundesautobahnen und sonstige Bundesstraßen müssen in öffentlicher Hand bleiben. Zur Wahrung dessen  
3 gilt folgendes:

- 4 1. Jegliche Schritte in Richtung einer Privatisierung oder Teilprivatisierung sind abzulehnen!
- 5 2. Sollte durch den Bund tatsächlich eine Infrastrukturgesellschaft gegründet werden, so ist gesetzlich  
6 zu verhindern, dass diese zur Aktiengesellschaft (umgewandelt) werden könnte. Die entsprechenden  
7 Kontrollrechte des Bundestags sowie des Bundesrechnungshofs bleiben unangetastet!

### 8 Begründung

9 Zahlreiche Gründe sprechen gegen die Privatisierung von Autobahnen und Bundesstraßen:

10 Bisherige Formen der Privatisierung – insbesondere in anderen Ländern wie Großbritannien oder Frankreich–  
11 haben aufgezeigt, dass Privatisierungen von öffentlichen Gütern alles andere als kostengünstiger oder qualita-  
12 tiv besser sind. Der französische Staat entschied sich beispielsweise im Jahr 2005, die eigenen Autobahnen zu  
13 privatisieren und vergab das Recht, Maut für bestimmte Strecken zu erheben, an unterschiedliche Unterneh-  
14 men (Konzessionäre). Knapp zehn Jahre später wuchs die Kritik an dem zweifelhaften Deal: Der französische  
15 Rechnungshof kritisierte die Intransparenz bezüglich der Festlegung der Tarife und rügte unverhältnismäßig  
16 hohe Preissteigerungen. Auch die französische Regierung hatte einiges zu beklagen: Der Zustand der privati-  
17 sierten Straßen wurde als mangelhaft empfunden. Bei genauem Betrachten der Lage blieb und bleibt bis heute  
18 nur eine Interessengruppe, die kräftig von der Privatisierung profitiert – die involvierten Unternehmen. Immer-  
19 hin legte deren Umsatz laut der Zeitung „Le Monde“ zwischen 2005 und 2011 um rund ein Fünftel zu.

20

21 Im Falle der Umsetzung eines Privatisierungsmodells in Deutschland würde ebenso die Erhebung von Maut-  
22 gebühren drohen – die Entscheidung über die Höhe läge bei den beteiligten Unternehmen. Das bloße Gewinn-  
23 streben würde sich mutmaßlich belastend auf die Autofahrer\*innen auswirken, ähnlich wie bei vergleichbaren  
24 Maßnahmen wären die Leidtragenden vor allem Menschen mit geringem Einkommen sowie Familien.

25 Des Weiteren verlöre der Bund die Möglichkeit der Steuerung von Projekten, im Konkreten der Sanierung, des  
26 Umbaus etc. von Bundesstraßen und Autobahnen. Als Sozialdemokrat\*innen stehen wir zu der Überzeugung,  
27 dass der Staat die Pflege von Infrastruktur im Sinne aller Bürger\*innen übernehmen sollte – und hierfür auch  
28 am ehesten befähigt ist.

29 Das Hauptziel von durch den Staat vergebenen Leistungen ist außerdem nicht nur die Maßnahme an sich,  
30 sondern auch die aktive Arbeitspolitik; Aspekte wie das öffentliche Vergaberecht sind ferner zu nennen. Eine  
31 derart nachhaltige Vergabe von Leistungen können Privatunternehmen nicht garantieren.

32 Als Ergänzung ist anzuführen, dass im politischen Berlin die Idee grassiert, eine Infrastrukturgesellschaft -  
33 zum Zwecke der effizienten Sanierung, des Baus etc. von Autobahnen und Bundesstraßen- zu gründen. Dem  
34 Vernehmen nach soll diese Gesellschaft formell zu 100% im Besitz des Bundes sein, jedoch sind Zweifel an-  
35 gebracht: Die ursprünglichen Pläne der Bundesregierung würden private Beteiligungen zulassen, gar die Um-  
36 wandlung in eine Aktiengesellschaft wäre durch eine Entscheidung der Regierung zumindest möglich. Diese  
37 Privatisierung „durch die Hintertür“ birgt dieselben Risiken wie oben aufgezählt.