

I-1

Titel Privatisierung durch die Hintertür? Autobahnen gehören in die öffentliche Hand – ohne Kompromisse!

AntragstellerInnen Alb-Donau, Biberach, Bodensee, Göppingen

angenommen

mit Änderungen angenommen

abgelehnt

1 Nach monatelangem Ringen fiel die Entscheidung bedenklich schnell: Bundestag und Bundesrat beschlos-
2 sen Anfang Juni ein umfassendes Gesetzespaket zur Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und
3 Ländern – ohne sich an die sonst übliche Frist zu halten, bei Eingriffen in die Verfassung zwischen Parlaments-
4 beschluss und dem der Länderkammer mindestens drei Wochen verstreichen zu lassen. Mitunter im Paket
5 enthalten sind Regelungen zur Schaffung einer „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“. Was zunächst unspekta-
6 kulär, eventuell gar nach einer notwendigen Vereinfachung von Investitionen in die Infrastruktur klingt, birgt
7 Risiken einer Teilprivatisierung: Trotz einiger Verbesserungen am ursprünglichen Gesetzesentwurf.

8

9 Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) heg-
10 ten Ende 2016 noch wesentlich radikalere Pläne: So sollte das gesamte Autobahnnetz nach Vorstellung der
11 beiden Konservativen in eine private Gesellschaft überführt werden, an der auch privatwirtschaftliche Inves-
12 toren Anteile erwerben könnten. Ferner war vorgesehen, dass jene Gesellschaft umfangreiche Kredite aufneh-
13 men könnte, die keinerlei parlamentarischen Kontrollen mehr unterlägen. Schlussendlich sollten Öffentlich-
14 Privaten-Partnerschaften (ÖPP) nahezu unbegrenzt Tür und Tor geöffnet werden, was zusätzlich eine große
15 Privatisierungswelle ausgelöst hätte.

16 Glücklicherweise kam es hierzu jedoch nicht: Der Gesetzesentwurf wurde in Folge massiven Widerstands der
17 SPD-Bundestagsabgeordneten deutlich abgeändert. Die Einschränkung von Privatisierungsmöglichkeiten, das
18 Verbot einer eigenständigen Verschuldung der Gesellschaft, ihre Finanzierung über den Bundeshaushalt sowie
19 die Ausweitung von Kontrollrechten des Parlaments und des Bundesrechnungshofs sind im entsprechenden
20 Gesetz festgeschrieben.

21

22 Die Crux liegt jedoch in den Ergänzungen des Grundgesetzes: Während die Union verfassungsrechtliche Priva-
23 tisierungsschranken zunächst ablehnte, pochte die SPD auf zwei Änderungen. In Artikel 90 des Grundgesetzes
24 wird zum einen festgeschrieben, dass sich die Infrastrukturgesellschaft im unveränderlichen Eigentum des
25 Bundes befindet. Sowohl eine mittelbare als auch eine unmittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft
26 und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen. Zum anderen werden ÖPP (bei denen -grob formuliert-
27 Privatunternehmen die Fernstraßen planen und umsetzen, die Finanzierung wiederum über einen langen Zeit-
28 raum durch Mauteinnahmen oder Steuern gesichert wird) erschwert.

29

30 An exakt dieser Stelle ist nun eindeutige Kritik angebracht: Laut Grundgesetz gilt künftig, ÖPP sind „ausge-
31 schlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bun-
32 desfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen“ (Art. 90 (2) GG). Im Klartext bedeutet
33 dies: Eine materielle Privatisierung, sprich eine Privatisierung im engeren Sinne, ist nicht umsetzbar, ÖPP auf
34 Teilstrecken aber sehr wohl.

35

36 Wir Jusos Baden-Württemberg bemängeln an der Schaffung der Infrastrukturgesellschaft Verkehr sowie den
37 damit verbundenen Grundgesetzänderungen:

38 • ÖPP -welche von uns laut Beschlusslage auf Bundes- und Landesebene abgelehnt werden- sind wei-
39 terhin auf Einzelstrecken realisierbar. Der Begriff „wesentliche Teile“ kann juristisch zu weit ausgelegt
40 werden. Außerdem ist eine Beteiligung privaten Kapitals auch fortan über Genussscheine (Rechte am
41 Reingewinn der Gesellschaft) möglich.

42 • Die Schuldenaufnahme durch die Gesellschaft ist zwar im Bundesgesetz untersagt, nicht jedoch in der
43 Verfassung.

44 • Im Gesetzespaket zur Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern wurden insge-
45 samt 13 Grundgesetzänderungen und zahlreiche Begleitgesetze zusammengefasst – dies erhöhte den
46 Druck auf Mitglieder des Bundestags und des Bundesrats, den Maßnahmen trotz der unzureichenden
47 Regelungen bezüglich der Infrastrukturgesellschaft zuzustimmen, da vor allem die Länder positive Ef-
48 fekte des Pakets erreichen wollten und eine Einzelabstimmung über die Gesetze verhindert wurde.

49

50 Wir stehen unverändert dazu, dass Autobahnen und andere Fernstraßen von staatlichen Institutionen
51 geplant und verwaltet werden müssen – ohne Ausnahme! Jegliche Formen von (Teil-)Privatisierung sowie
52 entsprechende gesetzliche Möglichkeiten, dies zuzulassen, lehnen wir rigoros ab!

53

54 **Begründung**

55 Erfolgt mündlich!