

Die Quasi-Privatisierung der öffentlichen Fernstraßen: Ein politischer Krimi mit Schäuble als Strippenzieher

Von Axel Troost, stellvertretender Vorsitzender der Partei DIE LINKE und finanzpolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion DIE LINKE

Es ist bereits viel über die drohende Privatisierung der Fernstraßen, einem Filetstück unseres öffentlichen Eigentums, geschrieben worden.¹ Leider machen die Umstände eine weitere Kolumne unumgänglich. Denn es ist geradezu ein politischer Krimi, wie Finanzminister Schäuble und die CDU/CSU die Privatisierung öffentlichen Eigentums gegen alle Widerstände vorangetrieben haben und kurz vor der Durchsetzung stehen.

Worum geht es? Die Konservativen wollen die bislang durch die Bundesländer verwalteten Fernstraßen beim Bund zentralisieren und mittels Öffentlich-Privater-Partnerschaften (ÖPP) für private Kapitalanleger öffnen. Dabei erpresst Schäuble die Bundesländer, indem die Quasi-Privatisierung der Fernstraßen mit in das Paket zur Neuordnung des Länderfinanzausgleichs geschnürt wurde, von dessen Fortführung das Schicksal gerade strukturschwacher Bundesländer abhängt. Somit müssen auch Mitte-Links geführte Bundesländer (wie Thüringen, Brandenburg, Berlin) dieses lebenswichtige, aber kontaminierte Paket wohl zähneknirschend durch den Bundesrat passieren lassen. Und der Druck von Zivilgesellschaft, politischer Opposition und Privatisierungskritischen Teilen der SPD gegen diese Quasi-Privatisierung der Fernstraßen wird zersetzt durch vielerlei kleinere Zugeständnisse, die bei näherem Hinsehen nur zum Teil echte Verbesserungen darstellen, sich in vielen Fällen jedoch als kosmetische Änderungen und wage Versprechungen entpuppen.

Wie ist nun der aktuelle Stand? Der letzte, und nun endgültige Kompromiss² zwischen SPD und CDU/CSU bedeutet für die deutschen Fernstraßen eine Quasi-Privatisierung – ähnlich der Deutschen Bahn, die vor 23 Jahren zu einer privatwirtschaftlich geführten Aktiengesellschaft in öffentlicher Hand gemacht wurde. Die entsprechenden Gesetzes- und Grundgesetzänderungen wurden heute, am 1. Juni, durch den Bundestag gepeitscht, und schon morgen sollen sie auch durch den Bundesrat gedrückt werden.

Druck von Zivilgesellschaft und politischer Opposition teilweise erfolgreich

Positiv ist zunächst, dass die ursprünglich für den 19. Mai angesetzten Bundestags-Abstimmung platzte und bei Nachverhandlungen nun grundgesetzlich „eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung privater Dritter“ an der Infrastrukturgesellschaft Verkehr und ihren Tochtergesellschaften ausgeschlossen wird (Artikel 90 (2) GG) sowie auch das wirtschaftliche Eigentum beim Bund verbleiben soll (Artikel 90 (1) GG). Eine Ände-

¹ Vgl. z.B. Axel Troost: „Maut, ÖPP, Autobahn-GmbH – Das Abschiedsgeschenk der Großen Koalition ist die schleichende Privatisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur als Renditeobjekt“, online hier verfügbar: <https://www.axel-troost.de/de/article/9513.maut-öpp-und-die-autobahn-gmbh.html>

² Vgl. Änderungsanträge der Arbeitsgruppen Haushalt der Fraktionen CDU/CSU und SPD, Ausschussdrucksachen 4314 <https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/05/%C3%84nderungsantr%C3%A4ge-Autobahn.pdf> und 4315 <https://www.gemeingut.org/wp-content/uploads/2017/05/%C3%84nderungsantr%C3%A4ge-Autobahn-1.pdf>, sowie die Synopse Grundgesetz (Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g) und die Synopse Begleitgesetz (Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften) woraus auch die folgenden Zitate entnommen sind.

rung der Rechtsform bedarf nun der Zustimmung des Haushalts- und des Verkehrsausschusses des Bundestages.³ Zudem sind nun (wenn auch nicht grundgesetzlich ausgeschlossen) weder eine eigene Kreditaufnahme der Gesellschaft erlaubt⁴ noch fließen die Mauteinnahmen direkt an die Gesellschaft sondern zunächst an den Bund.⁵

Diese – teilweise einfachgesetzlichen, teilweise grundgesetzlichen – Zugeständnisse sind ein großer Erfolg und die direkte Folge unseres gemeinsamen Protests von politischer Opposition (der LINKEN und der Grünen) sowie der Zivilgesellschaft, u.a. organisiert von der „Plattform gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft“.⁶ Nur so konnte zusammen mit privatisierungskritischen Teilen der SPD genug Druck auf die CDU/CSU aufgebaut werden, um in letzter Minute noch Schlimmeres zu verhindern.

Von einem durchschlagenden Erfolg kann jedoch keine Rede sein, denn die Quasi-Privatisierung und die Festlegung auf einen hermetisch geschlossenen Finanzierungskreislauf aus Mauteinnahmen und Straßenbau sind keineswegs verhindert, sondern kommen nun wie befürchtet (nur etwas verklausulierter) durch die Hintertür. Dies lässt sich wie folgt aufzeigen:⁷

CDU/CSU drücken jedoch unbeirrt die Quasi-Privatisierung der Fernstraßen durch

Erstens ist trotz des Verbleibs in Bundesbesitz sogar grundgesetzlich(!) festgeschrieben, dass sich der Bund „*einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen*“ kann (Artikel 90 (2) GG). Das bedeutet, dass der Straßenbau künftig rein betriebswirtschaftlich geführt wird, öffentliche Interessen müssen hinten anstehen und auch demokratisch wird die Verkehrspolitik damit weniger beeinflussbar. Künftig wird sich eine konservative Regierung noch leichter aus ihrer Verantwortung für eine sozial-ökologische Verkehrspolitik stehlen können mit dem Verweis auf eine autonom agierende Infrastruktur-Gesellschaft, der man nicht in ihre „Geschäft“ hineinregieren dürfe. Auch die Regionalentwicklung verliert damit einen wichtigen Hebel: Wie schon bei den kleineren Bahnhöfen und Bahn-Nebenstrecken drohen weite Teile des Landes als „betriebswirtschaftlich unrentabel“ abgehängt zu werden. Wie aber sollen strukturschwache Regionen eine wirtschaftliche Chance haben, wenn sie weder über Zug noch Straße ordentlich angebunden sind?

Zweitens ist die von Sozialdemokraten, wie Fraktionsvorsitzendem Oppermann, medial und auch in internen Papieren verbreitete Behauptung höchst irreführend, eine *funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte, z.B. durch „Teilnetz-ÖPP“, wird ausgeschlossen*“.⁸ Denn grundgesetzlich ausgeschlossen ist zwar „*eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften*“, jedoch nicht generell, sondern ausschließlich „*für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen*“ (Artikel 90 (2) GG). ÖPP sind also nicht

³ Siehe Begleitgesetz: Artikel 13 „Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen §2 Errichtung der Gesellschaft (3)

⁴ Ebenda Artikel 13 §7 Finanzierung (1)

⁵ Siehe Begleitgesetz Artikel 21 Bundesfernstraßenmautgesetz §2 (2)

⁶ <http://www.keine-autobahnprivatisierung.de/was-wir-wollen/>

⁷ Siehe auch die Analysen von Gemeingut in BürgerInnenhand: Autobahnprivatisierung. Ein Fall für Sherlock Holmes und Dr. Watson <https://www.gemeingut.org/autobahnprivatisierung-ein-fall-fuer-sherlock-holmes-und-dr-watson/> sowie aktuell: <https://www.gemeingut.org/gesetzentwurf-zur-autobahnprivatisierung-liegt-vor/>

⁸ Internes SPD-Papier vom 17. Mai, in denen den Abgeordneten

ausgeschlossenen, sondern nur die individuellen Projekte größenbeschränkt. Möglich bleiben beliebig viele kleine ÖPP-Stückelungen, und zwar „*einzelne Vorhaben mit einem Gesamtumfang von bis zu 100 Kilometern*“ die „*nicht miteinander verbunden werden*“ dürfen.⁹ Im Klartext: Durch diese Regelung dürfte ein ÖPP-Mosaik entstehen, welches die drohende flächendeckende Kontrolle der Fernstraßen durch eine Handvoll ÖPP-Betreiberesellschaften nicht etwa verhindert, sondern nur verschleiert – und damit erst recht zu Intransparenz und Betrug einlädt. Denn, wie die Rechnungshöfe immer wieder aufzeigen, kommen ÖPP die Bürger fast immer teurer zu stehen und bergen durch überkomplexe Geheimverträge zudem noch hohe zukünftige Risiken für die Öffentliche Hand.

„Finanzierungskreislauf Straße“ auf der Überholspur – sozialökologische Verkehrswende auf dem Pannestreifen

Drittens werden die gerade beschlossenen Mauteinnahmen zweckgebunden¹⁰ und vollständig an die quasi-privatisierte Bundesfernstraßen-Gesellschaft fließen. Selbst wenn sie nun aus kosmetischen Gründen durch den Bundeshaushalt „durchgeleitet“ werden sollen, das Ergebnis ist das gleiche: Die Maut-Einnahmen können dann nur noch für Straßenbau verwendet werden. Zur Linderung der externen (Umwelt- und Gesundheits-) Kosten des Autoverkehrs oder zur Querfinanzierung anderer Verkehrsträger, wie Schiene, ÖPNV oder Fahrrad, könnten diese Einnahmen nicht mehr genutzt werden.

Somit wird auch der sozialökologischen Verkehrswende eine wichtige Finanzierungsquelle abgeschnitten. Gerade das macht die offizielle Bezeichnung „Infrastrukturabgabe“ für die PKW-Maut so irreführend, weil die Zweckbindung eben nicht auf die gesamte Verkehrsinfrastruktur gerichtet ist, sondern ein „geschlossener Finanzierungskreislauf“ ausschließlich für Bundesfernstraßen etabliert wird (O-Ton der Unternehmensberatung).¹¹

DIE LINKE als einzige Kraft gegen Privatisierung und Sozialabbau

Fazit ist: Kanzlerin Merkel und Finanzminister Schäuble haben erstens die Verwaltung der Fernstraßen privatrechtlich organisiert, zweitens die Tür für flächendeckende Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) weit geöffnet, und drittens die Mauteinnahmen exklusiv an den Straßenbau gebunden. Trotz aller Beteuerungen („Niemand hat vor die Autobahnen zu privatisieren“) wird das Ergebnis nicht weit entfernt von einer herkömmlichen Privatisierung liegen¹²: Systematisch werden große Teile der öffentlichen Verkehrs-Infrastruktur der demokratischen Kontrolle und Lenkung entzogen sowie künftig

⁹ Siehe Begleitgesetz: Artikel 13 Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen §5 Gegenstand der Gesellschaft (2)

¹⁰ Siehe Begleitgesetz Artikel 21 Bundesfernstraßenmautgesetz §11 Mautaufkommen (2) sowie Artikel 22 Infrastrukturabgabengesetz §15 (2)

¹¹ Graf von Westphalen für PWC: „Reform der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen: 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 <http://www.berliner-zeitung.de/blob/26765016/ffb06e1228c1bf948f8f1e9dda47a4dc/pdf-autobahn-data.pdf>

¹² Auch der Staats- und Verwaltungsrechtler Prof. Christoph Degenhart schätzt den aktuellen Kompromiss daher wie folgt ein: „Es handelt sich hier um eine formelle oder Rechtsform-Privatisierung, die allerdings auf der Projektebene durchaus Effekte einer materiellen Teil-Privatisierung haben könnte.“ Zitiert nach GiB-Infobrief: Innerhalb von 24 Stunden das Grundgesetz ändern? <https://www.gemeingut.org/gib-infobrief-innerhalb-von-24-stunden-das-grundgesetz-aendern/>

nicht mehr nach gemeinschaftlichen Bedürfnissen, sondern primär nach privatwirtschaftlichen Profitinteressen betrieben.

Bei der Bundestagswahl am 24. September wird die CDU/CSU hoffentlich auch daran gemessen werden, dass sie die Kontrolle über unser öffentliches Eigentum in die Hände privater Kapitalinteressen überwiesen hat. Und auch wenn die Grünen aktuell mit uns LINKEN gegen eine Privatisierung trommeln: Bei entsprechendem Wahlergebnis im September stehen sie für eine Koalition mit CDU/CSU (und evtl. FDP) sicherlich gerne zur Verfügung. Daher gilt weiterhin und jetzt erst recht: DIE LINKE ist die einzige parlamentarische Kraft gegen Privatisierung und Sozialabbau. Wir lassen uns weder vor noch nach den Wahlen einlullen durch substanzlose Beruhigungs-Formeln, sondern kämpfen für eine gute Infrastruktur in öffentlicher Hand, die alle Menschen unabhängig von Wohnort und Geldbeutel gleichermaßen zur Verfügung steht!