



15.11.2016: Bundesfinanzminister

Schäuble will Anteile der geplanten Autobahngesellschaft an private Investoren verkaufen. Die SPD spielt auf empört. Besonders dreist täuscht wieder einmal Wirtschaftsminister Gabriel (SPD). Er hat die Privatisierung der Autobahnen eingefädelt.

Im Oktober haben sich Bundregierung und die Länderregierungen auf einen Deal geeinigt: Milliarden vom Bund im Rahmen des Finanzausgleichs gegen die Zustimmung der Länder zur Bildung einer 'privatrechtlich organisierten Infrastrukturgesellschaft', in deren Besitz die Autobahnen und Bundesstraßen übergehen.

Nun ist vergangene Woche der Plan von Bundesfinanzminister Schäuble bekannt geworden, 49,9% der Anteile der Gesellschaft an private Investoren zu verkaufen. Interessiert sind vor allem Banken und Versicherungen. Angesichts von Niedrigzinsen und einem 'Anlagenotstand' für renditesuchendes Kapital halten sie Ausschau nach Investitionsmöglichkeiten mit höheren und sicheren Gewinnen. "Investoren könnten mit der Übernahme von Projektrisiken höhere Renditen erzielen als etwa mit Bundesanleihen", heißt es in einer [gemeinsamen Stellungnahme](#) der Bauindustrie und der Versicherungswirtschaft zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft.

Gabriel Arm in Arm mit den Konzernen

Die SPD gibt sich empört. "Es wird weder eine Privatisierung von Straßen noch der Bundesfernstraßengesellschaft geben", lässt Wirtschaftsminister Gabriel (SPD) verlautbaren. Dabei war es Gabriel selbst, der die Idee der Ausgliederung der Autobahnen in eine GmbH oder AG populär gemacht hat. Im Sommer 2014 gab er den Startschuss für die Privatisierung der Autobahnen, um damit "Lebensversicherungskonzernen attraktive Angebote (zu) machen, sich an der Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zu beteiligen". In seinem Auftrag wurde eine 'Expertenkommission' mit Jürgen Fitschen, Co-Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bank und anderen Vertretern von Versicherungskonzernen und Banken unter Vorsitz des DIW-Chefs Marcel Fratzscher gebildet. Nicht überraschend, dass diese 'Experten' im Frühjahr 2015 zu dem Ergebnis kamen, dass für die "Finanzierung öffentlicher Infrastrukturprojekte auch privates Anlagekapital stärker einzubinden" sei. In diesem Zusammenhang erachteten sie auch die "Schaffung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft für Bundesfernstraßen für notwendig". ([Expertenkommission stellt 10-Punkte-Plan für mehr Investitionen, Wachstum und Arbeitsplätze vor](#))

Wenn Gabriel jetzt versichert, dass die Infrastrukturgesellschaft nicht privatisiert wird, rennt er bei den Konzernen offene Türen ein. Denn der Verband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie (HDB) haben bereits im letzten Jahr erklärt: "Eine Beteiligung privater Partner an der Gesellschaft lehnen GDV und HDB ab. Eine

solche Gesellschaft böte jedoch auf Projektebene viele Möglichkeiten, privates Kapital zu beteiligen.“ Sie fordern, dass die "zentrale Finanzierungsverantwortung und die Schaffung eines Finanzierungskreislaufs per Maut" bei der Bundesfernstraßengesellschaft liegen müssen. ([Versicherungswirtschaft und Bauindustrie fordern bessere Rahmenbedingungen für Infrastrukturinvestitionen](#))

'Milliardengeschenk' für Banken und Versicherungen

Bei der Frage, ob die deutschen Autobahnen privatisiert werden dürfen oder nicht, geht es immerhin um einen Wert zwischen 200 und 300 Mrd. Euro; ein Wert, der von Generationen als öffentliches Eigentum erarbeitet worden ist.

In einer E-Mail an alle SPD-Mitglieder versucht Sigmar Gabriel zu beruhigen. "Wir konnten durchsetzen, dass die Privatisierung von Bundesstraßen und Autobahnen ausgeschlossen wird", behauptet er.

Der Frankfurter Jura-Professor Georg Hermes entlarvt diese Aussage als Betrug. Er bezieht sich auf den im Beschluss der Regierungschefs von Bund und Ländern stehenden Satz: "Es soll eine unter staatlicher Regelung stehende privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft eingesetzt und das unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen im Grundgesetz festgeschrieben werden."

"So wie die Einigung formuliert ist", sagt Hermes, "könnte der Staat 100 Prozent der Anteile verkaufen." Eine "unter staatlicher Regelung stehende privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft" bedeutet zum Beispiel eine AG oder GmbH – und nicht eine Anstalt öffentlichen Rechts, wie sie Privatisierungskritiker gefordert hatten. In der Einigung ist auch keine Rede davon, dass der Staat die Mehrheit der Anteile an der Infrastrukturgesellschaft behalten müsste. Um eine Privatisierung tatsächlich auszuschließen, hätte es in der Einigung heißen müssen, dass auch die Infrastrukturgesellschaft im Eigentum des Bundes bleibt. Für eine entsprechende Formulierung hatte sich das Bundesland Thüringen mit Ministerpräsident Bodo Ramelow (DIE LINKE) vergeblich stark gemacht.

Und wenn es im zweiten Teil des Satzes heißt, dass das "unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen im Grundgesetz festgeschrieben werden" soll, dann bezieht sich das nur auf den privatrechtlichen Eigentumsbegriff, sagt Hermes. "Das bedeutet lediglich, dass der Bund formal noch als Eigentümer im Grundbuch stünde." Planung, Bau, Finanzierung und Erhalt der Straßen – das, was Juristen die öffentliche Bundesfernstraßenverwaltung nennen – könnten aber komplett an Private übertragen werden. "Auch die Erhebung von Mautgebühren durch Private wäre kein Problem", so der Jurist. Damit schließt sich auch der Kreis zum sturen Festhalten der Bundesregierung an der PKW-Maut.

Und genau darum geht es: Der Erhalt, der Betrieb und der Bau der Autobahnen soll, wie es die Bauindustrie und die Versicherungswirtschaft in ihrer Stellungnahme (siehe oben) fordern, als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) erbracht werden.

Demokratie wird ausgehebelt



Damit werden nicht nur die Kosten nach Oben getrieben, sondern auch die Demokratie ausgehebelt, warnt *Carl Waßmuth* von der Organisation Gemeingut in BürgerInnenhand. Bei der künftigen Infrastrukturgesellschaft, die eine privatrechtliche Gesellschaftsform bekommen soll, kann es dann immer heißen: Kein Kommentar, Geschäftsgeheimnis! „Selbst wenn sich Mitglieder des Bundestages später gegen Privatisierung aussprechen, kann die Infrastrukturgesellschaft künftig jedes einzelne Autobahnprojekt privatisieren – als ÖPP und unter Ausschluss der Öffentlichkeit“, warnt er.

Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE und Vorstandsmitglied von marxistische linke, sagt: "Die Privatisierung kommt die Allgemeinheit teuer zu stehen. Private Investoren können sich beteiligen, entweder direkt oder in einzelnen Autobahnprojekten. Beides wird richtig teuer, denn Zinsforderungen und Renditen werden die Kosten nach oben treiben. Zudem geht die demokratische Kontrolle verloren. Und Wirtschaftsminister Gabriel spielt in dem Ganzen wieder mal eine sehr unrühmliche Rolle: Erst leiert er das größte Privatisierungsvorhaben seit der Wiedervereinigung an und dann versucht er, die Öffentlichkeit zu täuschen!" Leidig weist auch darauf hin, dass mit dem Inkrafttreten des Handels- und Investitionsabkommens der EU mit Kanada (CETA) eine Ratchet-Klausel (Sperrklinken-Klausel) in Kraft tritt, die eine Rücknahme von Privatisierungen verbietet.

Auch der Bundesrechnungshof hat in zwei Gutachten "Dobrindt wegen Bau-Partnerschaften abgewatscht" (welt.de). Der Bundesrechnungshof belegt, dass sich der privat finanzierte Autobahnbau nicht rechnet. Er weist nach, dass die Beteiligung privater Investoren an Autobahnprojekten eine Kostensteigerung von bis zu 28% zur Folge hatte. Als Grund für Mehrkosten haben die Prüfer vor allem die höheren Finanzierungskosten von Unternehmen identifiziert. Dies gilt heute umso mehr, als die Bundesregierung gegenwärtig zinslose Kredite auf den Finanzmärkten aufnehmen könnte.

Doch der Bundesregierung geht es nicht um eine günstige Finanzierung des Straßenbaus, sondern um neue Profitmöglichkeiten für die Konzerne. "Die Koalition in Berlin will nicht nur die verfehlte Verkehrspolitik fortschreiben, sondern die Autobahnen in eine Goldgrube für Konzerne verwandeln", meint *Sabine Leidig*.

foto: Chris Grodotzki|Campact

Milliardengeschenk an die Konzerne

Kategorie: Deutschland

Veröffentlicht: Dienstag, 15. November 2016 04:15

siehe auch:

- [Sabine Leidig: Autobahnen als Goldgrube für Konzerne?](#)