Kategorie: Deutschland
Veröffentlicht: Donnerstag, 30. März 2017 09:19

30.03.2017: Vergangene Woche stimmte der Bundestag der Autobahnmaut zu, mit den Stimmen der SPD * Am Montag stand im Finanzausschuss des Bundestags die Privatisierung der Autobahnen auf der Tagesordnung. Bei der SPD keine Anzeichen einer Richtungswende * 'Berliner Zeitung' veröffentlicht Geheimdokumente aus dem Verkehrsministerium: Maut ist Voraussetzung für Autobahnprivatisierung

Am Freitag, 24. März, beschloss der Bundestag die Pkw-Maut. Auch die meisten SPD-Abgeordneten stimmten für das von der CSU vorangetriebene Vorhaben - unter "großen Bauchschmerzen", wie SPD-Vize-Fraktionschef Sören Bartol betonte. Seine Partei halte das Projekt zwar für unsinnig, stehe aber zur Koalition.

PKW-Maut ist Mittel zum Zweck: Privatisierung der Autobahnen

Linkspartei und Grüne stimmten gegen die Maut. Die Sprecherin der Linksfraktion, Sahra Wagenknecht, wies darauf hin, dass es bei der Autobahnmaut "nicht um ein albernes CSU-Projekt (geht), sondern um ein abgekartetes Spiel der Koalitionsspitzen, bei dem auch die SPD - allen Gerechtigkeitsreden von Martin Schulz zum Trotz - mitspielt. Denn die heute auf der Tagesordnung stehende PKW-Maut ist Voraussetzung für ein anderes, viel zentraleres und noch gefährlicheres Projekt: die geplante Infrastrukturgesellschaft Verkehr - im Klartext: die Teilprivatisierung unserer Autobahnen!" An die SPD gerichtet, meinte Wagenknecht: "Die SPD will angeblich den Wechsel, Martin Schulz macht soziale Gerechtigkeit zum zentralen Wahlkampfthema. Um dann noch schnell gemeinsam mit der CDU/CSU die größte Privatisierung seit den Neunziger durchzuziehen."

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) verteidigte die Maut-Pläne gegen die heftige Kritik. Die deutsche Pkw-Maut sei "ein europäisches Projekt", so Dobrindt. Für die Maut soll es keine Klebevignetten geben, sondern die Autos werden elektronisch über das Nummernschild erkannt. Im Endausbau kann dann 'Big Brother' europaweit die Autos verfolgen – und kassieren.

Aber der Hauptgrund, für den Verkehrsminister Dobrindt (CSU) jede Kritik und Häme an seinen Mautplänen erträgt, liegt darin, dass die Maut die zwingende Voraussetzung für die Privatisierung der Autobahnen ist.

Phoca PDF

Bundesregierung hat es eilig, die Autobahnen zu privatisieren

Weil die damit verbundenen Grundgesetzänderungen eine der "einschneidendsten Veränderungen im föderalen Gefüge Deutschlands für die nächsten Jahrzehnte“ bedeuten, wie der SPD-Haushaltsexperte Carsten Scheider sagte, muss die Große Koalition das Vorhaben bis zur Bundestagswahl durchziehen. Da dürfen SPD-Abgeordnete dann schon "Bauchschmerzen" haben, Hauptsache sie stimmen zu.

Man wolle "die Sache vor der Wahl unbedingt eintüten, weil ein neoliberales Projekt dieser Tragweite, mit all den dafür nötigen Grundgesetzänderungen, nur eine Große Koalition mit ihrer parlamentarischen Übermacht im Bundestag ins Werk setzen kann", sagt die Berliner SPD-Politikerin Gerlinde Schermer, die einen Aufruf im Namen der SPD-Basis gegen die drohende Autobahnprivatisierung gestartet hat. Und so muss der von SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz angekündigte Neubeginn noch warten, bis gemeinsam mit der CDU/CSU die Privatisierung der Autobahnen über die Bühen gebracht worden ist.

Trojanisches Pferd: Länderfinanzausgleich

Zwar beteuert der ehemalige SPD-Vorsitzende und Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel immer wieder, dass es keine Privatisierung der Autobahnen geben werde. Doch es Gabriel war selbst, der die Idee der Ausgliederung der Autobahnen in eine GmbH oder AG populär gemacht hat. Im Sommer 2014 gab er als Wirtschaftsminister 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)

Daraufhin machten sich Beraterfirmen, u.a. PricewaterhouseCoopers (PWC), in enger Absprache mit dem Kanzleramt an die Arbeit, entwickelten ein Konzept und brachten es in eine Gesetzesform, mit der sie die Autobahnprivatisierung klammheimlich durch die Hintertür durchsetzen wollten – und zwar als ein Unterpunkt des "Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems", also des berühmten "Länderfinanzausgleichs“. Dieser läuft 2019 aus und soll ab 2020 durch ein neues Regelwerk ersetzt werden, das mit zahlreichen Grundgesetzänderungen verbunden ist. Darin versteckt, die Gründung der 'Infrastrukturgesellschaft', über die die Autobahnen privatisiert werden können. Der Deal den die Bundesregierung den Ländern vorschlägt: Die Länder schlucken die 'Infrastrukturgesellschaft', die sie entmachtet und erhalten dafür über 9,75 Milliarden Euro jährlich zusätzlich vom Bund.

Geheime Unterlagen aus dem Bundesverkehrsministerium

Am Tag vor der Abstimmung über die PKW-Maut berichtete die 'Berliner Zeitung' über neue, interne Dokumente des Verkehrsministeriums, "die nicht für die Öffentlichkeit gedacht sind. Es sind mehrere Gutachten, die eine Art Betriebssystem einer harmlos klingenden

Phoca PDF

'Infrastrukturgesellschaft' beschreiben. Es geht aber um eine privatrechtliche Firma, die künftig den Erhalt, den Betrieb, den Bau und die Finanzierung von rund 13.000 Kilometern Autobahnen steuern wird." (Berliner Zeitung, 23.3.2017)

Und weiter: "Die Dokumente sind aus diesem März, den Gesetzentwurf zu der Gesellschaft hat die Regierung bereits im vergangenen Dezember vorgelegt. Möglichst lange sollte wohl nicht bekannt werden, wie diese Gesellschaft funktioniert. Am Reißbrett von privaten Beratern konzipiert, um die Autobahnen in Deutschland zu privatisieren und komplexe Finanzprodukte für Banken und Versicherungskonzerne zu schaffen. Und um einen Schattenhaushalt zu entwickeln, der jenseits aller parlamentarischen Kontrolle mit privatem Geld gefüttert wird. Diese Infrastrukturgesellschaft ist das wichtigste verkehrspolitische Vorhaben der Regierung. Die Details werden gehütet wie eine Geheimsache."

Zu diesen Details zählt, wie die Schuldenbremse umgangen werden kann. Georg Hermes, Rechtsprofessor der Uni Frankfurt am Main, sagte der Berliner Zeitung: "Der Regierungsvorschlag zur Ausgestaltung der Bundesautobahngesellschaft ist darauf ausgerichtet, dass die Gesellschaft Kredite aufnehmen kann, die im Lichte der europäischen Schuldenbremse nicht dem Staat zugerechnet werden.“ Die Infrastrukturgesellschaft ist so konstruiert, dass ihr der Bundesfinanzminister bei ihrer Gründung Schulden im Milliardenbereich übertragen und damit die Staatsverschuldung deutlich absenken könnte, ohne dass das Parlament dieser Finanzoperation zustimmen müsste.

Autobahnen werden zu 'Finanzprodukten'

Mit einem komplizierter Trick werden dann aus Autobahnen neue Finanzprodukte. Die 'Berliner Zeitung' beschreibt dies so:
"Die Gesellschaft bekommt das Recht am wirtschaftlichen Eigentum der Autobahnen und daran, die Maut einzuziehen, muss dafür aber einen Gegenwert leisten. Sie zahlt dem Bund den Gegenwert der Autobahnen. Der Wert der Straßen wird auf rund 100 Milliarden Euro geschätzt. Schäuble kann durch diesen Trick seinen Haushalt um 100 Milliarden entlasten, die dem Bund von der Infrastrukturgesellschaft überwiesen werden.

Und das wiederum ist im Sinne von Gabriel, der bei der Idee zur Gesellschaft versprochen hatte, den Versicherungskonzernen "attraktive Angebote (zu) machen, sich an der Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zu beteiligen". Um Schäuble die 100 Milliarden zu überweisen, leiht sich die Infrastrukturgesellschaft das Geld bei Banken oder Versicherungen. Tatsächlich steht das auch so im geheimen Betriebssystem. In den Unterlagen heißt es, für diese Rechte an den Autobahnen würde sich die Gesellschaft zu einer 'Gegenleistung verpflichten. Die Gegenleistung kann durch eine Kaufpreiszahlung erfolgen. Die erforderlichen Mittel könnte sich

Phoca PDF

die Gesellschaft ggf. auf dem Kapitalmarkt beschaffen.'

Die Infrastrukturgesellschaft muss aber höhere Zinsen zahlen als der Staat, wenn er Kredite aufnimmt. Da aber der Staat hinter der Gesellschaft steht, bedeutet das, dass schon zur Gründung der Infrastrukturgesellschaft staatlich garantierte Renditen in Form der Zinsen auf Kosten der Steuerzahler an Konzerne fließen."

Ein neuer milliardenschwerer Markt mit garantierten Renditen wäre eröffnet; unaufhörlich flößen Steuergelder an Versicherungen, Banken und andere Finanzinvestoren.

Aber PricewaterhouseCoopers (PWC) und die anderen Erfinder dieses neuen Geschäftsmodells haben noch weiter gedacht: "Sofern der Bundesgesetzgeber die Weichen entsprechend stellt, wären in der vorgeschlagenen Zielstruktur Beteiligungen Privater am Stammkapital der Gesellschaft und ggf. auch deren Umwandlung in eine Aktiengesellschaft denkbar“, heißt es in den geheimen Unterlagen des Verkehrsministeriums. Carl Waßmuth von der Initiative 'Gemeingut in BürgerInnenhand' schlussfolgert: "Am Ende steht eine Aktiengesellschaft, dann gilt das Aktienrecht und es gibt für das Parlament keine Chance mehr diese Monstergesellschaft zu überwachen."

Das sieht der Bundesrechnungshof ähnlich. In einer internen Präsentation steht: "Nach vier Jahren ist nur noch Wandlung in eine Aktiengesellschaft möglich. Das Parlament müsste dieser nicht zustimmen. Das staatliche Monopol würde auf Private übergehen."

Partnerschaft für den Profit

Eine weitere Variante für die Beteiligung von Finanzinvestoren sind öffentlich-private Partnerschaften. Dabei übernehmen Privatunternehmen den Bau und Betrieb von Autobahnen und erhalten im Gegenzug die dort anfallende Maut. Nach allen Erfahrungen sind mit dieser Art von Partnerschaft Kostensteigerungen verbunden, denn der private Partner will abkassieren. Bereits in zwei Gutachten hat der Bundesrechnungshof "Dobrindt wegen Bau-Partnerschaften abgewatscht".

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.

Um diese Vorwürfen des Bundesrechnungshofes künftig auszuschalten, haben sich die Bundesregierung und ihre Berater etwas einfallen lassen: Im Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft sind keine Prüfungsrechte für den Bundesrechnungshof vorgesehen.

Denn 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, verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion und Vorstandsmitglied von *marxistische linke*.

Phoca PDF

Maut wird automatisch teurer

Mit der Infrastrukturgesellschaft soll ein Mechanismus installiert werden, der eine steigende Maut vorsieht. Die Berater von PricewaterhouseCoopers (PWC) gehen von "einem geschlossenen Finanzierungskreislauf“ aus, schreibt die 'Berliner Zeitung' über ein ihr vorliegendes Dokument von PWC. Klar sei, "dass sich die Infrastrukturabgabe (Anm.: Verkehrsminister Dobrindt hat die Pkw-Maut 'Infrastrukturabgabe' getauft) erhöht, soweit die Lkw-Maut nicht zur Deckung der Kosten ausreicht“, zitiert die 'Berliner Zeitung' aus dem Dokument. Und: "In der Praxis wird eine Adjustierung zwischen Lkw-Maut und Infrastrukturabgabe erforderlich sein.“

ExpertInnen gegen Gesetzentwurf

Bei der Anhörung von ExpertInnen am Montag (27.3.) im Finanzausschuss des Bundestags warnten diese einhellig vor dem Gesetzentwurf der Bundesregierung. Die VertreterInnen des Bundesrechnungshofs, des DGB, vom Verein 'Gemeingut in BürgerInnenhand', renommierte JuristInnen und VerwaltungswissenschaftlerInnen kritisierten detailliert den Gesetzentwurf und widerlegten eindeutig die Behauptung von Sigmar Gabriel, dass es zu keiner Privatisierung komme. Georg Hermes, Professor für öffentliches Recht an der Frankfurter Goethe-Universität, sagte, das Hauptziel des Gesetzes sei es, privaten Anlegern bessere Renditen als auf dem Kapitalmarkt zu verschaffen.

DGB gegen Privatisierung

"Wir begrüßen die Absicht der Politik, die Missstände in der Verkehrsinfrastruktur zu beheben. Aber weder die Fokussierung auf die Beteiligung privaten Kapitals noch die Gründung einer zentralen Mammutorganisation bedeuten automatisch mehr Effizienz und bessere Straßen", heißt es in einer Resolution des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB).

Die Resolution "Wir fordern den Deutschen Bundestag und den Bundesrat auf, jede Form der Privatisierung der Autobahnen zu verhindern, Beschäftigung zu sichern und eine leistungsfähige Infrastruktur für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu schaffen." kann online

Phoca PDF

unterstützt werden: www.dgb.de/unsere-autobahn

SPD vor Neubeginn?

Am 16. Februar fand im Bundestag die erste Lesung zum Änderungskatalog des Grundgesetzes statt. Die Linksfraktion stellte zwei Anträge – die Autobahnprivatisierung im Grundgesetz auszuschließen und die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einzustellen. Beide Anträge wurden von der übergroßen Mehrheit der Privatisierungsbefürworter im Bundestag abgelehnt.

Jetzt will die SPD mit Martin Schulz angeblich den Wechsel; soziale Gerechtigkeit soll zum zentralen Wahlkampfthema werden. Da passt es nicht, noch schnell gemeinsam mit der CDU/CSU die größte Privatisierung seit den Neunziger durchzuziehen. Der Neuanfang kann jetzt gemacht werden. Indem die SPD der die Gründung der 'Infrastrukturgesellschaft' ablehnt und die Autobahnprivatisierung im Grundgesetz ausschließt. Die Mehrheiten im Bundestag sind vorhanden.

Mitte Mai, wenn der Bundestag über diese Gesetze und Grundgesetzänderung abstimmt, kann die SPD zeigen, ob sie es ernst meint mit dem Politikwechsel.

foto: Campact, DGB

---

siehe auch:

- Video: Niemand hat die Absicht, eine Autobahn zu privatisieren
- Campact: Appell gegen die Autobahn-AG

Phoca PDF

- Milliardengeschenk an die Konzerne

Phoca PDF