

18. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Autobahnprivatisierung verhindern

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, in geeigneter Weise tätig zu werden, um eine Privatisierung von Autobahnen und Bundesfernstraßen wirksam auszuschließen.

Insbesondere soll der Senat sich dafür einsetzen, dass

- a) der Betrieb und Neubau von Autobahnen nicht privatisiert wird.
- b) die zu gründende Infrastrukturgesellschaft in der Rechtsform einer Gesellschaft öffentlichen Rechts gegründet wird, diese zumindest aber verfassungsrechtlich ermöglicht und eine Umwandlung der geplanten GmbH in eine Aktiengesellschaft im Grundgesetz ausgeschlossen wird.
- c) neben einer eigentumsrechtlichen Privatisierung grundgesetzlich auch die Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums an den Autobahnen auf die Infrastrukturgesellschaft Verkehr sowie Nießbrauchmodelle rechtssicher ausgeschlossen werden.
- d) eine Privatisierung von eventuellen Tochtergesellschaften sowie in Form von eigenkapitalähnlichen Anlageformen ebenfalls sicher im Grundgesetz ausgeschlossen wird
- e) im Grundgesetz eine Haftung für von der Infrastrukturgesellschaft aufgenommene Schulden zu verankern.
- f) Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren auch weiterhin in Zuständigkeit der Länder wahrgenommen werden können.
- g) Autobahnen nicht gegen den Willen des betroffenen Bundeslandes gebaut werden.

Begründung:

Der Bundesrechnungshof und verschiedene Gutachten haben festgestellt, dass zahlreiche Privatisierungsvarianten der Bundesautobahnen und der Infrastrukturgesellschaft in dem vorliegenden Gesetzesentwurf der Bundesregierung nicht ausgeschlossen werden. Die Bundesautobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs sind jedoch ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge, weshalb eine (Teil-)Privatisierung von Fernstraßen oder von Anteilen der Infrastrukturgesellschaft ausgeschlossen werden sollte. Auch der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 10. Februar 2017 kritisch zu dem geplanten Gesetzesentwurf der Bundesregierung Stellung genommen und u.a. gefordert, auch die mittelbare Beteiligung Dritter an der Infrastrukturgesellschaft auszuschließen.

Zu den Punkten im Einzelnen:

Zu b)

Nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll die Gesellschaft in einer privaten Rechtsform, zunächst als GmbH, gegründet werden. Ohne Erfordernis der Zustimmung des Bundestages könnte diese nach vier Jahren in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) bietet deutlich höheren parlamentarischen Einfluss, Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten durch den Bund und Transparenz und wäre mit einer Gewährleistungspflicht des Bundes für die Verkehrsnetze verbunden. Eine AöR sollte daher im Grundgesetz zumindest nicht ausgeschlossen werden.

Zu c)

Zwar wird in dem vorliegenden Entwurf zur Grundgesetzänderung festgelegt, dass Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen ebenso wie eine eventuelle Gesellschaft zum Bau und Betrieb im Eigentum des Bundes verbleiben müssen, jedoch bietet dieses keinen ausreichenden Schutz vor Privatisierungen (vgl. u.a. die Gutachten von Prof. Dr. Thorsten Beckers, Prof. Dr. Georg Hermes und Dr. Holger Weiß im Auftrag des ZDB und des ADAC sowie die Stellungnahme des DGB in der Anhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 27. März 2017). Mittelbare Beteiligungen privater Investoren und Nießbrauchmodelle werden nicht ausgeschlossen.

Netz-ÖPP sind für die Allgemeinheit teuer und eine schleichende Privatisierung öffentlicher Infrastruktur. Da sie „einen effektiven Weg darstellen, um ein grundgesetzliches Verbot der Kapitalprivatisierung einer BAB-Gesellschaft zu umgehen“ (Beckers/Hermes/Weiß), sollen (Teil-)Netz-ÖPP auch im Grundgesetz ausgeschlossen werden. In Frankreich führen die Netz-ÖPPs zu hohen Mautgebühren und Umsatzrenditen für private Unternehmen von 20 bis 24 Prozent.

Mautgebühren wirken sich im Unterschied zur Finanzierung aus der progressiven Einkommenssteuer besonders negativ auf Haushalte mit geringen Einkommen aus. Eine vollständige Nutzerfinanzierung über Mauteinnahmen ist daher nicht sozial gerecht und daher aus verteilungspolitischen Gründen auch für die Zukunft auszuschließen.

Zu d)

Das vollständige Eigentum des Bundes sollte auch für eventuelle Tochterunternehmen der Infrastrukturgesellschaft festgeschrieben werden, damit diese nicht als Mittel für die Beteiligung von Privatinvestoren genutzt werden. In den aktuellen Vorlagen ist das Eigentum des Bundes nur im neuen InfrGG, nicht jedoch verfassungsrechtlich vorgeschrieben.

Zu e)

Ohne Staatsgarantie würden Herstellung und Betrieb von Autobahnen zum Vorteil privater Investoren und zum Nachteil von Maut- und Steuerzahlern teurer werden. Auch der Bundesrat fordert daher in seiner Stellungnahme vom 10. Februar 2017, eine Staatshaftung festzuschreiben. Eine solche Regelung würde darüber hinaus auch die Finanzierung durch eigenkapitalähnliche Instrumente wie Genussscheine ausschließen.

Zu f)

Siehe Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Februar 2017, Punkt 5.

Berlin, d. 09. Mai 2017

Saleh Schopf
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
der SPD

Bluhm U. Wolf H. Wolf
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke

Kapek Gebel Moritz
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen