



Wird die Hintertüre der Privatisierung der Bundesautobahnen geschlossen?

Liebe Kolleginnen und Kollegen, in den letzten Tagen wurde die mögliche Privatisierung der Bundesautobahnen durch die Hintertüre heftig in den sozialen Medien, in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages, aber auch in vielen Publikationen und Berichterstattungen kontrovers diskutiert.

Die am 14. Dezember 2016 im Bundeskabinett getroffene Vereinbarung zur Grundgesetzänderung des Art. 90 als ein Teil der Neuregelungen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen soll Mitte Mai 2017 im Deutschen Bundestag in einem Gesetzespaket verabschiedet werden. Es besteht bisher die Absicht, die Überführung der Bundesautobahnen in ein Fernstraßen-Bundesamt und eine sogenannte „Infrastrukturgesellschaft“, die als GmbH organisiert sein soll, mit Zweidrittelmehrheit zu verändern.

Dieses gesamte Gesetzespaket aus dem Bundesfinanzministerium und dem Bundesverkehrsministerium sah in den ersten Entwürfen vor, dass die Autobahnen in eine private Gesellschaft überführt werden sollten, an der auch Privatinvestoren bis zu 49 Prozent Anteile kaufen könnten. Auch sollte diese Gesellschaft umfangreich Kredite aufnehmen können, die nicht mehr der parlamentarischen Kontrolle unterliegen. Des Weiteren sollten die wesentlichen Privatisierungsschranken lediglich in einem Begleitgesetz und nicht im Grundgesetz verankert werden.

Die Absichten, ganze Autobahnnetze in Deutschland zu privatisieren, wurden, noch bevor das Gesetzgebungsverfahren den Bundestag erreichte, verhindert. Neben den bereits unwirtschaftlich durchgeführten Privatisierungen in Form von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) wäre das möglich geworden, weil sich die „Infrastrukturgesellschaft“ aus den Einnahmen aus Pkw- und Lkw-Maut finanzieren soll.

Eine solche Umsetzung würde eine erhebliche Verschärfung mit extre-

men Kostensteigerungen für die Autofahrer bedeuten. Durch hohe Renditeerwartungen privater Investoren entsteht eine Rosinenpickerei aus den bereits mit teurem Geld optimierten Autobahnnetzen. Als aktuell negatives Beispiel sei hier das zuletzt mit Wirkung zum 1. Mai 2017 vollzogene und auch durch den Bundesrechnungshof als total unwirtschaftlich nachgewiesene ÖPP-Projekt der A7 im südlichen Niedersachsen genannt, welches zur Schließung der Autobahnmeisterei Seesen geführt hat.

Aktuell ist festzustellen, dass alles andere als Einigkeit zwischen den Koalitionspartnern in Berlin herrscht, auch in Bezug auf das, was bereits im Bundeskabinett beschlossen wurde. „Unabhängige Bundestagsabgeordnete“, insbesondere aus den Reihen des kleineren Regierungspartners, bestehen nach erfolgten ausgiebigen Anhörungen von Expertenmeinungen jetzt auf einer Klarstellung im Grundgesetz, die eine „mittelbare und unmittelbare Privatisierung“ ausschließt.

Deshalb sollen die Gesetzentwürfe der Bundesregierung in weiteren Beratungen verändert werden, um auch die Interessen der Beschäftigten zu wahren und die demokratische Kontrolle und Steuerung über Verkehrsinvestitionen beizubehalten. Dieses Vorgehen begrüßen wir als Fachgewerkschaft der Straßen- und Verkehrsbeschäftigten ausdrücklich.

Die sehr große Hintertüre für Privatisierungen der Bundesautobahnen im Grundgesetz könnte also noch geschlossen werden. Wenn das nicht geschieht, dann wären künftig nach den Bundestagswahlen neu gebildete Bundesregierungen in der Lage, ohne eine Zweidrittelmehrheit – also mit einer einfachen Mehrheit – eine weitergehende Privatisierung umzusetzen.

Auch soll für die Beschäftigten aus den Straßenverwaltungen und Landesbetrieben, die zum Bund wechseln, die „Infrastrukturgesellschaft“ gesetzlich verpflichtet werden, einen Überleitungsvertrag mit den Ge-

werkschaften im Straßenwesen abzuschließen, der die unterschiedlichen Besitzstände aus den einzelnen Ländern auch künftig sicherstellt.

Es geht um Daseinsvorsorge. Es geht um die wichtige, öffentliche Infrastruktur der bereits durch die Steuerzahler einmal bezahlten Autobahnen in Deutschland, die für Mobilität, Wirtschaft und Wohlergehen im gesamten Land stehen.

Die Entscheidungen über Neubau, Ausbau und Sanierung müssen weiterhin dem Allgemeinwohl im Rahmen der Daseinsvorsorge dienen und grundsätzlich vom demokratisch gewählten Parlament getroffen und kontrolliert werden.

Die Sicherheit, eine Privatisierung der Autobahnen ein für allemal klar im Grundgesetz auszuschließen, – denn ein einfachgesetzlicher Ausschluss von Privatisierung reicht offensichtlich nicht aus, – ist das Gebot der Stunde.

Einen Milliardendeal für Banken und Versicherungskonzerne, zulasten von Autofahrern und Steuerzahlern, gilt es zu verhindern.

Es bleibt zu hoffen, dass die überzeugenden Argumente gegen die Privatisierungstendenzen greifen werden und in der Regierungskoalition in Berlin die Beratungen ohne Scheuklappen zur Vernunft führen.

Wenn keine Grundgesetzänderung mit einer Zweidrittelmehrheit zustande kommt – was dann?

Dann könnte zum Beispiel auf die Optimierung der Prozesse innerhalb der bewährten Auftragsverwaltungen gesetzt werden, welche die sogenannte „Bodewig 2-Kommission“ vorgeschlagen hat. Darum geht es – auch wenn das in der Regierungskoalition in Berlin niemand offen sagen will.

Mit kollegialen Grüßen
Siegfried Damm,
Bundesvorsitzender