



Montag, 29. Mai 2017, 17:34 Uhr
~9 Minuten Lesezeit

Feindliche Übernahme

Willfähige Politiker übereignen immer mehr staatliche Infrastruktur in private Hand. Nun wollen sie einem von Banken und Versicherungen begehrten Finanzprodukt zu Verfassungsrang verhelfen.

von Herbert Storn
Bildlizenz CC0

In einem von der Öffentlichkeit weitgehend abgeschirmten Verfahren soll ein hoch brisantes Mammut-Gesetzgebungswerk von 13 Grundgesetz- und 14 Gesetzesänderungen am 1. Juni 2017 im Bundestag über die Bühne gehen. Darin werden ein geänderter Länderfinanzausgleich mit der funktionalen Privatisierung von Autobahnen und Schulsanierungen zu einem Erpressungspaket verknüpft. Die Proteste von Initiativen und Gewerkschaften haben bereits zu zwei Abstimmungsverschiebungen im Bundestag geführt. Vor der Bundestagsabstimmung soll die SPD-Fraktion

am 30. Mai auf Zustimmung eingeschworen werden. Insbesondere die von der Finanzbranche gewollte Verankerung der Privatisierung Öffentlicher Güter durch Öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) wird von Fachleuten bis hin zum Bundesrechnungshof scharf kritisiert. Mit ÖPP werden Autobahnen und Schulen in der Regel 30 Jahre lang von Finanzinstituten abhängig, die daraus ein Finanzprodukt machen. Die Bundestagsabgeordneten, speziell der SPD, wo die Unruhe am größten ist, haben es in der Hand, die Weichen richtig oder falsch zu stellen.

Bisher einmalig: Eine besondere Finanzierungsvariante

öffentlicher Güter über ÖPP hätte zum ersten Mal ihren Auftritt im Grundgesetz! Und würde damit zementiert.

Zwar wären private Beteiligungen in Form von klassischen Gesellschaftsanteilen per Grundgesetz ausgeschlossen, aber die funktionale Privatisierung über ÖPP käme zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik ins Grundgesetz. Die dafür vorgesehene Änderung des Artikels 90 ist im Kasten dokumentiert. Dass die Beschränkung von ÖPP („nicht das gesamte Netz ... oder wesentlicher Teile davon“) in dieser vagen Form auch noch ins Grundgesetz soll, ändert daran nichts.

Man kann sich die Umgehungstatbestände und ihre jahrelangen Rechtsstreitigkeiten vor Schiedsgerichten schon lebhaft vorstellen. Schließlich laufen ja noch immer die Rechtsstreitigkeiten in Bezug auf die LKW-Maut.

Wie wichtig der noch amtierenden Großen Koalition die funktionale

Privatisierung über ÖPP ist, zeigt sich in der weiteren Verankerung von ÖPP bei der Bundesunterstützung zur Schulsanierung finanzschwacher Kommunen (dieser vage Ausdruck soll übrigens ebenfalls ins Grundgesetz, in Form des neuen Art. 104c).

In Verbindung mit der in eine „Beratungsgesellschaft“ umgewandelten „ÖPP-Deutschland-AG“ und dem dramatischen Personalabbau beim Staat wird hier ein „Sachzwang“ geschaffen, der Bund, Länder und Kommunen in die Fänge von Banken und Versicherungen treiben und das in Deutschland in Misskredit geratene ÖPP-Geschäft wieder beleben soll.

Schwer nachvollziehbare Eingrenzungen von Privatisierung nur in einfacher Gesetzesform

Alle anderen Regelungen zur Privatisierung oder ihrer angeblichen Eingrenzung befinden sich in den Entwürfen der 23 Begleitgesetze in Form eines langen „Artikelgesetzes“. Das bedeutet, solche Gesetze können mit einfacher Mehrheit einer neuen Bundesregierung jederzeit geändert werden.

Da gegenwärtig nicht damit zu rechnen ist, dass sich die Privatisierungspolitik im Rahmen ihrer neoliberalen Einbettung in den nächsten Jahren zum Besseren ändert, können sich etwaige Beschränkungen oder „Reparaturversuche“ einer solchen Politik, wie sie mit den neu ausgehandelten Änderungsentwürfen versucht werden, jederzeit in ihr Gegenteil verwandeln.

Auch ist eine Umsteuerpolitik in Bezug auf staatliche Einnahmen (von der Verteilungsgerechtigkeit gar nicht zu reden), die notwendig wäre, um „Sachzwängen“ und „Schuldenbremse“ zu entgehen, nicht zu erkennen, im Gegenteil.

Gespensstische Mauer des Schweigens

Dass es überhaupt gelungen ist, die Auseinandersetzungen zu weit zu führen, dass Abstimmungstermine im Bundestag bereits zweimal verschoben werden mussten, ist fast ein Wunder. Denn noch nie war bei einem derart ins Gefüge der Beziehungen von Bund, Ländern und Kommunen eingreifenden, aber auch die Verfügung über öffentliche Güter verändernden Gesetzespaket dieser Größenordnung die Öffentlichkeit und selbst die Medien so außen vor.

Für mich hatte und hat das etwas Gespensstisches und kommt mir wie ein Schweigekartell vor.

Es ist im Grund wenigen AktivistInnen von ‚Gemeingut in BürgerInnenhand‘, später auch von Marianne Grimmenstein mit ‚change-org‘ im Verein mit kritischen Magazinen wie ‚frontal 21‘ und ‚monitor‘, auch ‚Der Anstalt‘ und wenigen Zeitungen und Magazinen zu verdanken, die, bis auf die ‚Berliner Zeitung‘, die sich stärker einmischt, nur sporadisch und meist punktuell berichteten bzw. kommentierten.

Wie sehen nun die Beschränkungs- und „Reparaturversuche“ ex ante (!) in den Änderungsanträgen zu den vorliegenden Gesetzentwürfen aus?

Zuerst einmal wird Gas gegeben: Die neue zentrale Gesellschaft „wird in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet.“ Diese soll schon zum 1. Januar 2019, also in eineinhalb Jahren stehen.

Kontrolle des Bundestags nur über

kleine Gremien

Die versprochene ‚Kontrolle des Bundestages‘ findet in Gestalt von AufsichtsratsvertreterInnen dieser GmbH aus dem Haushalts- und Verkehrsausschuss statt. Welche Kontrollmöglichkeiten aus möglicherweise zwei VertreterInnen dieser Ausschüsse für den Bundestag ersprießen, kann man sich jetzt schon ausmalen, insbesondere, wenn sie dann noch den Regierungsparteien angehören.

Ähnlich verhält es sich mit dem Gesellschaftsvertrag. Er bedarf wie auch seine Veränderung nur der Zustimmung der beiden genannten Ausschüsse, nicht des gesamten Parlaments.

Auch der „Finanzierungs- und Realisierungsplan bedarf der Zustimmung der für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüsse des Deutschen Bundestags.“

Und schließlich bekommt noch „das für die parlamentarische Kontrolle von Bundesbeteiligungen zuständige, in § 69a der Bundeshaushaltsordnung benannte Gremium“ das Recht, „von der Bundesregierung laufend über alle die Beteiligungsführung betreffenden Fragen unterrichtet (zu werden).“ „Das Gremium ist befugt, Vertreter der Geschäftsführung der Gesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften zu laden. Diese sind zur Auskunft vor dem Gremium berechtigt und verpflichtet.“

Der – auch publizistische – Druck des Bundesrechnungshofs hat dazu geführt, dass ihm jetzt die Prüfrechte über „die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft sowie möglicher Tochtergesellschaften“ eingeräumt wird.

Die gesamte Aufgabe darf nicht privatisiert werden, Teile aber schon. Welche Sahneteile das werden, kann man sich leicht ausmalen.

Die GmbH ist für „Aufgaben der Straßenbaulast ... Aufgaben des Bundes der Planung, des Baus, des Betriebs, der Erhaltung, der vermögensmäßigen Verwaltung und der Finanzierung der Bundesautobahnen ... auch für das Finanzmanagement für die Bundesstraßen zuständig.“

Die GmbH kann bis zu zehn regionale Tochtergesellschaften einrichten, die im unveräußerlichen Eigentum des Bundes stehen. Die Beteiligung Dritter an den Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen.“

„Die Aufgabe selbst darf nicht auf Dritte übertragen werden. Die Einbeziehung Privater bei Planung, Bau, Betrieb und Erhalt von Bundesautobahnen oder sonstigen Bundesstraßen darf nur erfolgen, wenn sich der Vertrag auf einzelne Vorhaben mit einem Gesamtumfang von bis zu 100 Kilometern erstreckt. Mehrere Vorhaben dürfen nicht miteinander verbunden werden.“

Die GmbH erhält „die für eine ordnungsgemäße Geschäftsführung erforderlichen Mittel aus dem Gebührenaufkommen ... aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung. Ergänzend kann der Bund zur Finanzierung der in Satz 1 genannten Aufgaben weitere Haushaltsmittel zur Verfügung stellen. Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, Kredite am Markt aufzunehmen.

Damit sollen anscheinend Schattenhaushalte vermieden werden. Da alle diese Regelungen nur in einfachen Gesetzen gefasst sind, können sie ggfs. auch relativ schnell und geräuschlos wieder geändert werden.

Neues „Fernstraßen-Bundesamt“ mit oszillierenden Aufgaben

Und hier kommt insbesondere die Einflussnahme von ver.di ins

Spiel.

So kann das Personal „freiwillig“ in die neue GmbH wechseln oder am bisherigen Standort bleiben, wenn die neue GmbH entsprechende Tochtergesellschaften gründet und das Personal übernimmt. Ansonsten scheint das Fernstraßen-Bundesamt die Funktion eines Schwamms zu erfüllen, der all diejenigen Teile des bisherigen Personals der Länder aufsaugt, welche die GmbH nicht benötigt, weil sie beispielsweise ÖPP wählt.

Für das Fernstraßen-Bundesamt gilt der Tarifvertrag für die Bundesbeschäftigten, die GmbH soll einen eigenen Tarifvertrag aushandeln.

Resümee

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Bisher so gut wie gar nicht in der Öffentlichkeit zur Kenntnis genommen, geschweige denn diskutiert wurde die mit dem geplanten neuen Länderfinanzausgleich verbundene Zentralisierung der Macht beim Bund. Schon ein flüchtiger Blick in die Gesetzesänderungen vermittelt das Gefühl, die Bundesländer stärker an die ‚Schuldenbremse‘ zu binden und sie dabei zu kontrollieren. Dafür macht Finanzminister Schäuble ihnen auch schon mal ein finanzielles Zugeständnis. Die ‚Schuldenbremse‘ ist aber eines der großen Hindernisse bei der Instandhaltung der Infrastruktur. Damit erstrahlt der propagierte Ausweg ÖPP in neuem Glanz - und die Finanzbranche jubelt.

Und so schließt sich der Kreis: Denn das ganze Gebilde der Autobahnprivatisierung und die Ideen dahinter stammen aus Gabriels Wirtschaftsministerium. Er hatte die Fratzscher-Kommission eingesetzt, deren Ergebnisse jetzt umgesetzt werden.

Und davor hatte schon die Regierung Schröder-Fischer das ÖPP-Beschleunigungsgesetz auf den Weg gebracht. Und diese Art von Privatisierung wurde immer so geräuschlos wie möglich umgesetzt. Es ist ähnlich wie bei den Hartz-Gesetzen. Nur sind die wenigstens öffentlich gehandelt worden.

Die Dimensionen des neuen Gesetzespaktes werden sich erst in den kommenden Jahren erschließen. So verwundert es nicht, dass Bundestagspräsident Lammert (CDU) bereits öffentlich gewarnt und angekündigt hat, diesem Paket seine Zustimmung zu verweigern. So etwas geschieht nicht alle Tage!

Leider scheint die SPD zu ‚übersehen‘, dass sie es in der Hand hat, dem Hauptanliegen, Zentralisierung und ÖPP über eine Grundgesetzänderung und damit eine 2/3-Mehrheit den Weg zu bereiten oder dies zu verhindern. Tatsächlich ‚übersieht‘ sie das nicht, sondern ist tief verstrickt in ihre eigenen Initiativen, die in Wirklichkeit mehr sind als nur 'Mittäterschaft'.

CDU und CSU haben damit weniger Probleme, leider zu Unrecht. Wurde Bundeskanzlerin Merkel etwa der Lüge bezichtigt, weil sie ihr Versprechen gebrochen hat, mit ihr werde es keine Maut geben?!

Was die SPD diesmal image-mäßig sehr trifft, ist, dass diese Politik unter 'Privatisierung' gehandelt wird. Das möchte die SPD denn doch nicht an sich kleben haben. Tun ja, aber nicht damit identifiziert werden! Auf keinen Fall! Deshalb diese konstanten Beteuerungen, wenn Dinge in die Öffentlichkeit gelangen und es sich absolut nicht vermeiden lässt, etwas zu erwidern.

Ob die SPD-Abgeordneten in Bundestag und Bundesrat in den nächsten Tagen noch die Kurve kriegen, darf bezweifelt werden. Wünschen würde man es sich.

„SPD verweigert einer Autobahn-Privatisierung schließlich doch noch ihre Zustimmung. Große Teile der Bevölkerung können aufatmen. Der Bundestagswahlkampf bekommt einen völlig neuen Schwung. Grüne und Linke erleichtert. Merkel, Dobrindt und Seehofer kalt erwischt.“

So könnten Schlagzeilen lauten.

Hier der Art 90 Grundgesetz in seiner geltenden Fassung:

- (1) *Der Bund ist Eigentümer der bisherigen Reichsautobahnen und Reichsstraßen.*
- (2) *Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes.*
- (3) *Auf Antrag eines Landes kann der Bund Bundesautobahnen und sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übernehmen.*

Nach dem bereits im Februar 2017 vorgelegten Gesetzentwurf (DS 18/11131) sähe Artikel 90 wie folgt aus:

- (1) *Der Bund ist Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs. Das Eigentum ist unveräußerlich.“*
- (2) *Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt. Der Bund kann sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. Diese Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum des Bundes. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.“*
- (3) *Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen*

Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes.

(4) Auf Antrag eines Landes kann der Bund die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in Bundesverwaltung übernehmen.

Nach Auseinandersetzungen in der Koalition liegt eine weitere in der Koalition geeinigte Änderung von Art. 90 vor. Danach sähe der Art. 90 GG so aus:

(1) Der Bund bleibt Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs. Das Eigentum ist unveräußerlich.

(2) Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt. Der Bund kann sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. Diese Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum des Bundes. Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen. Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.“

(3) Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes.

(4) Auf Antrag eines Landes kann der Bund die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in Bundesverwaltung übernehmen.

Dieser Artikel erschien bereits auf www.rubikon.news.



Herbert Storn ist Mitglied im Landesvorstand der Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW) Hessen. Für diesen koordinierte er die Auseinandersetzungen um die im Bundestag geplanten Gesetzesänderungen für ÖPP-Privatisierungen.

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz (Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>))** lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.