

Wie die Privatisierung des Verkehrssektors vorangetrieben wird

22 Dezember 2015 - <https://commons.wikimedia.org>

Bundesfernstraßen-Gesellschaft - Teil I

Dem Verkehrssektor droht eine gravierende Strukturveränderung zulasten ökologischer Verkehrsträger. Neubau, Ausbau und Betrieb von Bundesfernstraßen sollen zentralisiert, ins Privatrecht ausgelagert und dann privatisiert werden. Autobahnneubau bekommt eine Renaissance. Für die Verkehrswende bleibt kein Geld mehr übrig.

Carl Waßmuth

Bundesfernstraßen-Gesellschaft zur Umgehung der Schuldenbremse

Der Vorschlag zu einer Bundesfernstraßen Gesellschaft (BFG) wurde von der Fratzscher-Kommission vorgeschlagen. Diese sogenannte Experten-Kommission war 2014 von Sigmar Gabriel einberufen worden. Versicherungen und Banken waren in der Kommission überproportional vertreten. Bei der BFG (1) geht es um 150 Milliarden Euro – so hoch ist etwa der Investitionsstau im Verkehrsbereich. Das ist der halbe Bundeshaushalt. Dieses Geld hat der Staat nicht bar, deswegen soll die vorgeschlagene BFG sich verschulden dürfen, und sie soll schuldenfinanzierte Autobahn-Projekte auflegen. Die aufgenommenen Kredite gelten wegen der speziellen Konstruktionsweise der BFG nicht als Schulden im Sinne der Schuldenbremse. Nichtsdestotrotz müssen die Schulden aus diesem gigantischen Schattenhaushalt aus Steuern und Gebühren zurückbezahlt werden. Und zwar zuzüglich der sehr teuren Zinsen, die der Preis wären für das Schuldenverstecken.

Die Interessen von Bauindustrie, Autoindustrie und Versicherungen

Doch es könnte sein, dass die Schuldenbremse nur ein vorgeschobenes Argument ist. Tatsächlich gibt es noch ganz andere Interessen. Es sieht danach aus, dass eine Allianz aus Bau-, Autoindustrie und Versicherungswirtschaft versucht, mit dem Vorschlag für eine BFG die Kontrolle über einen riesigen Anteil des Verkehrssektors zu erringen. Die großen Versicherungskonzerne haben von kleinen Leuten, die Angst vor der Altersarmut haben, Billionen an Euro eingesammelt. Daraus wollen sie eine Rendite für ihre Eigentümer erwirtschaften. Doch wo gibt es noch hochverzinsliche Anlagen? Die Zinsen für Staatsanleihen liegen nahe Null, also soll der Staat nach Auffassung der Versicherungskonzerne für sie andere hochverzinsliche Anlagemöglichkeiten schaffen.

Das geht im Straßenbau, und das geht mit öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPPs). Deswegen soll der Staat viel Straßenbau machen und viele, viele ÖPPs auflegen. Als Druckmittel für die Forderung nach höheren Renditen werden die Kleinanleger angeführt, denen man sonst keine angemessene Rente mehr ausbezahlen könne. Besonders interessant für Versicherungen sind Autobahn-Neubauprojekte, denn dort fließt viel schneller viel Geld als bei dem etwas mühsamen Erhalt. Die Autobahnen selbst interessieren die Versicherungen dabei vermutlich nicht, und erst Recht nicht der Verkehrssektor insgesamt und ökologische Fragestellungen.

Stets wird betont, die Autobahnen würden auf keinen Fall privatisiert. Das ist zutreffend: Die Autobahnen sollen vielmehr den Versicherungen als Pfand dienen für staatliche Gewinn garantien – die dann bezahlt werden aus Steuergeldern und staatlich festgelegten Gebühren. Und die Bauindustrie? Das Interesse der Bauindustrie ist nicht einfach, Geld durch Straßenbau zu verdienen. Sie wollen hochprofitabel bauen, sie wollen langfristige Verträge, die ihnen dauerhafte Geldflüsse garantieren. Das alles gibt es mit ÖPP. Also wollen sie möglichst eine Struktur, bei der Widerstand gegen ÖPP schwer oder gar nicht möglich ist. Das Interesse der Autoindustrie ist schlicht, weiterhin viele Autos, Busse, Lkws und vielleicht bald auch Gigaliner zu verkaufen. Dafür scheint ihnen die BFG eine geeignete Struktur, dem Straßenneubau einen neuen Schub zu geben.

Eine teilprivate Deutsche Autobahn AG?

Heute verwalten 30.000 öffentlich Beschäftigte den Straßenbau, 18.000 davon die Bundesfernstraßen. Diese Verwaltungen sind bei den Ländern angesiedelt, das hat das Grundgesetz so vorgesehen. Der Bund bezahlt die Baumaßnahmen, die Länder halten die sogenannten Auftragsverwaltungen vor und bezahlen die Planungskosten. In den vergangenen Jahren wurden allerdings viele Stellen abgebaut, das hat diese Verwaltungen nicht verbessert. Aber um eine Verwaltungsreform geht es der Fratzscher-Kommission nicht. Man schlägt nicht vor, die Verwaltungen wieder so auszustatten, dass sie eine seriöse Arbeit machen können. Die Verwaltungen sollen auch nicht demokratisiert und für Bürgeranliegen stärker geöffnet werden.

Das Kind soll stattdessen mit dem Bade ausgeschüttet werden: An Stelle der Auftragsverwaltungen soll die BFG den Bundesfernstraßenbau komplett übernehmen, eine privatrechtliche Gesellschaft soll gebildet werden, eine Art „Deutsche Autobahn AG“. Das Parlament soll diese GmbH oder AG wie bei der Deutschen Bahn nicht kontrollieren dürfen. In der Fratzscher-Kommission hatte man allerdings eine Vorstellung davon, wie die Interessen der Mitglieder der Kommission selbst die BFG kontrollieren könnten: Die BFG soll selbst teilprivatisiert werden. Dann säßen Versicherungen und Banken im Aufsichtsrat und könnten auch die Vorstandsposten besetzen.

Das Beispiel ASFINAG

In Österreich gibt es bereits seit 1982 eine Autobahn- (und Schnellstraßen)-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, kurz ASFINAG. Die ASFINAG wird in der Debatte um die BFG von vielen Seiten als positives Beispiel dargestellt. Die ASFINAG ist zu 100 Prozent in öffentlichem Eigentum, der österreichische Staat garantiert für die Schulden der AG. ÖPPs lehnt die ASFINAG nach eigenen schlechten Erfahrungen ab. Allerdings ist das Positiv-Beispiel ASFINAG bei genauerem Hinsehen enorm teuer, wie die Gewerkschaft ver.di am Beispiel Nordrhein-Westfalen (2) dargelegt hat: Nordrhein-Westfalen und Österreich haben ein etwa gleich großes Autobahnnetz. Die ASFINAG erhält und betreibt dieses Netz für zuletzt 1,28 Mrd. Euro pro Jahr, Nordrhein-Westfalen für 0,34 Mrd. Euro jährlich. Umgerechnet auf den Autobahn-km ist die ASFINAG damit 3,7-mal teurer.

Dazu kommt: An vielen Stellen gehen die Vorschläge der Fratzscher-Kommission über das hinaus, was bei der ASFINAG schon institutionell umgesetzt wurde. Die BFG soll nicht nur teilprivatisierbar sein, sie soll auch keine Staatsgarantie bekommen und soll vorrangig mit ÖPP arbeiten. Diese drei Zuschärfungen werden die BFG noch einmal deutlich verteuern: Sofern die BFG Gewinne macht, wird ein Teil an die privaten Anteilseigner abfließen. Die Kredite, die die BFG aufnimmt, werden ohne Staatsgarantie und somit ohne AAA-Rating deutlich teurer ausfallen. Und ÖPPs selbst sind per se enorm teuer: 2014 wurden vom Bundesrechnungshof fünf Autobahn-ÖPP-Projekte mit einem Gesamtvolumen von 5,1 Milliarden Euro geprüft (3). Festgestellt hat man voraussichtliche Mehrkosten von 1,9

Milliarden Euro – das entspricht einem durchschnittlichen Kostennachteil von 38 Prozent für ÖPP.

Der gesamte Beitrag wurde zuerst veröffentlicht in: mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik & Bewegung, 4/15 November 2015

Endnoten:

(1) Tatsächlich gibt es noch keinen offiziellen Namen für das Projekt. Die eigentlich recht griffige Abkürzung aus einem frühen Berichtsentwurf Fratzscher-Kommission lautete BautIG für „Bundesautobahn-Infrastrukturgesellschaft“, taucht aber im Abschlussbericht nicht mehr auf. Vielleicht war der Begriff zu griffig auch für Kritiker... Die Abkürzung „BFG“ wurde gewählt, um das Wort-Ungetüm handhabbar zu machen.

(2) ver.di-Stellungnahme zum Vorschlag der Expertenkommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ (Fratzscher-Kommission): Einrichtung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, Juli 2015

(3) Bundesrechnungshof, „Bericht an der Haushaltsausschuss des Bundestags über Öffentlich Private Partnerschaften im Bundesfernstraßenbau“, Juni 2014

Betonierung des Verkehrsetats für den Autobahnbau - Teil II

Kommt die BFG, werden erhebliche Teile des Verkehrsetats fest für sie reserviert. In einem ersten Schritt wird eine Vorläufer-GmbH der BFG, die sogenannte Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft VIFG (1) mit erheblich mehr Geld ausgestattet: Nach einem aktuell beim Bundesrat liegenden Gesetzentwurf soll die VIFG ab 2016 zu den Mitteln aus der Lkw-Maut Mittel auch Geld aus der ehemaligen Mineralölsteuer, heute Energiesteuer bekommen.

Wir wissen, dass von externen Kosten des Verkehrs 96 Prozent auf den Straßenverkehr entfallen. In Deutschland fallen durch den Straßenverkehr rund 75 Milliarden Euro an Kosten an, die nicht von den Verursachern getragen werden. Deswegen war es lange Konsens bei allen im Bundestag vertretenen Parteien, dass ein Teil der Einnahmen aus dem Straßenverkehr an die Schiene, Rad- und Fußverkehr geht. Dieser Teil fällt schon seit Jahren zu klein aus, mit der BFG wird es womöglich überhaupt keinen nennenswerten Ausgleich mehr geben. Der Straßenverkehr darf dann immense Kosten verursachen, aber seine Einnahmen muss er nie mehr abgeben. Diese abstruse Konstruktion wird dann „Straße finanziert Straße“ oder „geschlossener Finanzierungskreislauf Straße“ genannt – eine an Orwell'sches Neusprech erinnernde Täuschung.

Schuldenbremse für ökologische Verkehrsträger

Nun könnte man die Hoffnung hegen, mit einer BFG würden in Deutschland bald 3,7-mal weniger Autobahnen gebaut oder betrieben. So wird es allerdings vermutlich nicht kommen. Wer sich für eine bessere Bahn einsetzt, wird stattdessen vielleicht bald erleben müssen, dass für Bahnverkehr nur noch ein kleiner Teil des Verkehrshaushalts übrigbleibt – und dass für Investitionen in die Schiene wegen der Schuldenbremse überhaupt kein Geld mehr da ist. Das Geld aus dem Haushalt sowie Lkw- und Pkw-Maut wird womöglich fest verbucht sein für die BFG, wird privaten Investoren auf 30 Jahre zugesagt für ÖPP-Projekte im Autobahnbau.

Dort werden auch Schulden gemacht – die nicht unter die Schuldenbremse fallen. Dort wird die Infrastruktur ausgebaut – mit deren Hilfe dann die Bahn niederkonkurriert werden kann. Wer sich für eine Stadt der kurzen Wege einsetzt, wird feststellen, dass die Zentren Platz machen und Infrastrukturen ausbauen für riesige Busbahnhöfe. Die Autobahnen werden auch für die Busse in einen Top-Zustand gebracht, Engpässe werden beseitigt. Statt Güterzüge fahren bald Riesen-Lkws – die Autobahnen werden dazu verbreitert.

Wann wird das alles passieren?

Man könnte einwenden: „So was dauert doch. Das wird doch erst lang und breit diskutiert.“ Tatsächlich kann niemand in die Zukunft sehen. Vielleicht ist das ein Vorhaben für die nächste Legislaturperiode. Es sieht aber nicht danach aus. Der Bericht der Fratzscher-Kommission wurde im April diesen Jahres vorgestellt. Seither sind die Aktivitäten in der Bundesregierung, in den Regierungen der Länder und bei den betroffenen Fachverbänden geradezu hektisch. Für die BFG ist eine Grundgesetzänderung erforderlich. Im Bundestag ist das kein Problem: Die große Koalition hat ja 80 Prozent der Sitze. Aber 2017 sind die nächsten Bundestagswahlen. Wenn das Grundgesetz geändert werden soll, dann müsste das vor dem Wahlkampf passieren. Wer weiß, wer danach mit wem regiert. Und es muss extra schnell gehen, denn die Bundesländer müssen zustimmen.

Die Bundesländer sind eigentlich nicht so begeistert. Sie wollen weiter mitbestimmen, ob und wie die Straßen durch ihre Bundesländer gebaut werden. Da kommt es dem Bund zupass, dass er sich gerade mit den Ländern in Finanzverhandlungen befindet. Darin enthalten sind legales Erpressungspotential ebenso wie legale Bestechungsmöglichkeiten. Sollen wir euch die Regionalisierungsmittel für den Zugverkehr kürzen? Nein? Dann stimmt der BFG zu. Ist da ein Land, das hochverschuldet ist, und Angst hat vor der Schuldenbremse der Länder? Ja? Hier ist Geld für eine Teilentschuldung, dafür aber bitteschön der BFG zustimmen. Die Länder wissen, was da kommt, ihre Gremien tagen in doppelter Taktichte. Sie haben schon im Juli eine neue Kommission eingesetzt – „Bodewig II“, die vierte Kommission zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in drei Jahren. Dazu gehört ein enger Fahrplan von Treffen der Verkehrsminister, Ministerpräsidenten und den Gremien der Bundesregierung. Im Frühjahr 2016 soll demnach die Entscheidung fallen. Öffentliche Diskussionen sind bisher nicht vorgesehen. Der Prozess soll wohl Technokraten vorbehalten werden.

Was kann man noch tun?

Zur Verhinderung dieses Prozesses bieten sich drei Hebel an: die Bundesländer, die Zeit und das Grundgesetz. Wenn die Bundesländer die BFG ablehnen, wird es sie schlicht nicht geben. Und wenn der ganze Prozess zu lange dauert, kommt er in den Wahlkampf oder muss sogar infolge der Neuwahlen ganz neu aufgestellt werden. Und all denen, die lamentieren: „Wie sollen wir aber sonst investieren?“ kann man entgegen halten: Statt für eine derart schädliche Konstruktion das Grundgesetz zu ändern, um damit die Schuldenbremse zu umgehen, ändert lieber das Grundgesetz und behebt einen fundamentalen Fehler der Schuldenbremse: Nehmt öffentliche Investitionen von den Regelungen der Schuldenbremse aus.

Alles drei, der Widerstand der Länder das Gewinnen von Zeit und eine sinnvolle Investitionsregel kann mit Aufklärung und öffentlichem Protest erreicht werden. Je mehr Gremien sich mit der Frage befassen, desto besser. Aber es bedarf neben der Diskussion auch öffentlichem Druck. Es sollte vielen Menschen und vielen Gruppen aufgezeigt werden, dass sie betroffen sein werden. Unmittelbar betroffen sind die Beschäftigten: In ihrem Bereich wird es Stellenabbau und Arbeitsverdichtung geben. Tatsächlich sind die Gewerkschaften zu dem Thema schon aktiv, insbesondere ver.di. Aber auch IGMetall, IG BAU, IG BCE, VDStr, komba und der DGB sind gegen die Pläne. Es gibt zudem viele Menschen, die generell keine weiteren Privatisierungen mehr möchten. Nach repräsentativen Umfragen, die der

Deutscher Beamtenbund dbb und Forsa seit 2007 jährlich durchführen, sind das 80 Prozent der Bevölkerung.

Betroffen sein wird last but not least die Umwelt: Alle, die sich wegen der Klimaerwärmung sorgen, die sich für eine Verkehrswende einsetzen, für eine Welt mit weniger Abgasen, Feinstaub und Verkehrslärm, für kinderfreundliche, lebenswerte Städte und gut angeschlossene ländliche Räume – all die könnten helfen, dieses schädliche Projekt abzuwenden.

Endnoten:

(1) Die VIFG wurde 2003 gegründet, um die durch das ÖPP-Projekt „Toll Collect“ eingenommene Lkw-Maut wieder zu verausgaben. Die VIFG ist seit jeher eine treue Lobbyistin von ÖPP. Unter anderem tritt die VIFG in parlamentarischen Anhörungen als Verfechterin von ÖPP auf, sie unterstützt auch das Verkehrsministerium in dessen Bemühungen, darzulegen, der Bundesrechnungshof würde hinsichtlich ÖPP völlig falsch rechnen.