

31.10.2016

## Antrag

der Fraktion der PIRATEN

**Kein Blanko-Scheck für eine ‚Infrastrukturgesellschaft Verkehr‘ – NRW muss drohender Privatisierung der Autobahnen jetzt einen Riegel vorschieben!**

### I. Sachverhalt

Kürzlich haben sich Bund und Länder nach jahrelangen Verhandlungen auf eine grundsätzliche Neuordnung ihrer künftigen Finanzbeziehungen verständigt ("Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab 2020"). Im Rahmen der Neuregelung des Finanzausgleichs wurde auch die Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes, auch Bundesautobahngesellschaft genannt, mitverhandelt.

Der Beschluss vom 14. Oktober 2016, dem alle Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern zugestimmt haben, hält unter Spiegelstrich B.) 1.) "Infrastrukturgesellschaft Verkehr" fest: "[...] Es soll eine unter staatlicher Regelung stehende privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft Verkehr eingesetzt und das unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen im Grundgesetz festgeschrieben werden. Dazu entsprechende Ermächtigungen in Art. 90 GG. Eckpunkte für die Ausgestaltung sind festzulegen (u.a. Zeitplan, Regelungen in der Übergangsphase, Übergang von Personal-, Pensions- und Sachmitteln). Dabei sollen die Interessen der Beschäftigten hinsichtlich Status, Arbeitsplatz und Arbeitsort beachtet werden. Die Personalvertretungen werden eingebunden."

Gegenstand der Vereinbarung waren darüber hinaus mehrere andere Themenfelder angefangen von der Stärkung der Rechte des Bundes bei der Steuerverwaltung über eine Ausweitung des Unterhaltsvorschusses bis hin zur Schaffung der besagten Infrastrukturgesellschaft Verkehr auf Bundesebene. Auch wenn man bei einem solchen vielschichtigem und komplexen Verhandlungspaket schwerlich abschätzen kann, welche konkreten Vereinbarung letztlich herauskommen werden, ist es umso wichtiger, jetzt schon den Verhandlungskorridor an akzeptablen Verhandlungslinien festzulegen. Denn das Land NRW hat als Transitland Nr. 1 in Deutschland ein virulentes Interesse daran, eine gut erhaltene und für jedermann zugänglich Autobahn – und Bundesfernstraßeninfrastruktur vorzuhalten.

Datum des Originals: 31.10.2016/Ausgegeben: 31.10.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Eine Infrastrukturgesellschaft des Bundes würde die Zuständigkeit für alle Bundesautobahnen (opt out für übrige Bundesfernstraßen) hinsichtlich Pflege, Planung, Bau, Sanierung und Finanzierung auf den Bund übertragen - und somit sämtliche Aufgaben der Straßenbaubehörden der Länder, wovon mit rund 6.000 Mitarbeitern "Straßen.NRW" die größte ist, übernehmen. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und andere Politiker und Interessengruppen werben seit längerem für die Einrichtung einer Bundesautobahngesellschaft. Obwohl seitens des SPD-geführten Bundeswirtschaftsministeriums öffentlich beteuert wird, dass es zu keiner Vollprivatisierung der Bundesfernstraßen in Deutschland kommen wird, gehen viele Rechtsexperten davon aus, dass genau dies durch die nun getroffene Regelung möglich wird.

Denn eine "unter staatlicher Regelung stehende privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft" kann sowohl eine AG als auch eine GmbH bedeuten. Diese Rechtsformen stehen im Gegensatz zur Anstalt öffentlichen Rechts (AöR), bei der der Bund 100-prozentiger Eigentümer wäre. Somit gibt es laut Beschlusstext keinerlei Schutz vor einem Verkauf der Anteile an der Infrastrukturgesellschaft durch den Bund.

Privatisierungstendenzen spiegeln sich ebenfalls im Beschlusssatz "[...] das unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen [soll] im Grundgesetz festgeschrieben werden". Bezieht man dies allein auf den privatrechtlichen Eigentumsbegriff, hieße das, dass lediglich der Bund noch formal als Eigentümer im Grundbuch stehen muss. Sämtliche Kompetenzen der öffentlichen Bundesfernstraßenverwaltung an private Investoren zu übertragen, wird keinesfalls verhindert.

Nicht nur wäre bei einer privatrechtlichen Organisation die demokratische Kontrolle der Gesellschaft über die Parlamente massiv eingeschränkt, auch bestätigte der Bundesrechnungshof in der Vergangenheit, dass über private Investoren finanzierte Autobahnprojekte (oft in Form von öffentlich-privaten Partnerschaften, ÖPP) am Ende für die Allgemeinheit meistens teurer sind.

Um eine Privatisierung auszuschließen, muss die Gesellschaft zu 100 Prozent Eigentum des Bundes bleiben. Das Land Thüringen hatte zu diesem Zwecke im Rahmen der Beschlussverhandlungen gefordert, auch die Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) für eine Bundesinfrastrukturgesellschaft zu prüfen. Das Land Niedersachsen führte in seiner Protokollerklärung zum Beschluss vom 16.10.2016 sogar aus, dass „eine grundlegende Neuordnung der Aufgaben beim Bundesfernstraßenbau nicht geboten [sei]“.

Ein weiteres Problem: Eine Privatisierung der Autobahnen überträgt die Kontrolle der gesamten Infrastruktur der Lkw-Maut, und möglicherweise einer zukünftigen Pkw-Maut, privaten Investoreninteressen. Somit verfügen diese über ein großflächiges Überwachungsinstrument, welches fernab der Kontrolle durch Parlamente und Regierungen für eigene privatwirtschaftliche Zwecke, beispielsweise der Autoversicherungsindustrie, missbraucht werden kann.

Zudem ist die Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes ein weiterer Schritt hin zu einer bürgerfernen Zentralisierung wichtiger Staatsaufträge.

Letztendlich ist die Einrichtung einer privatrechtlich organisierten Verkehrsinfrastrukturgesellschaft ein Vehikel zur Finanzierung der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen über den Kapitalmarkt, am regulären Staatshaushalt vorbei. Somit entstünde ein weiterer intransparenter Schattenhaushalt jenseits der parlamentarischen Haushaltskontrolle. Für Hedgefonds, Großbanken oder Versicherungskonzerne würde eine neue attraktive Investitionsmöglichkeit geschaffen mit einer Rendite, die sich am Kapitalmarkt aufgrund des

derzeitigen Nullzins-Umfeldes nicht realisieren ließe. Diese erhöhte Rendite müssten letztlich die Nutzer der Autobahnen und Bundesfernstraßen zahlen. Also der weitaus überwiegende Teil der Menschen in Deutschland – mehr oder weniger jeder.

## **II. Der Landtag stellt fest:**

1. Die Einrichtung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft auf Bundesebene öffnet die Tür zu einer Teil- bzw. Vollprivatisierung der Bundesfernstraßen, inklusive der Etablierung einer Finanzierungspraxis über ÖPP.
2. Es darf keinen Privatisierungs-Blankoscheck geben. Es ist essentiell, bereits jetzt klarzustellen, dass eine Voll- oder auch Teilprivatisierung des Autobahn- und Bundesfernstraßennetzes nicht in Frage kommt und auch nicht Gegenstand von faulen Kompromissen sein kann.
3. Mit der Übertragung der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen auf eine Bundesinfrastrukturgesellschaft könnte eine Überwachungsinfrastruktur (Lkw- bzw. Pkw-Maut) unter die Kontrolle privater Investoren gelangen.
4. Die Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft auf Bundesebene stellt einen weiteren Schritt hin zu einer bürgerfernen Zentralisierung wichtiger Staatsaufträge dar.
5. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ("Straßen.NRW") und seine knapp 6.000 Mitarbeiter würden überproportional von der Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes in Mitleidenschaft gezogen.

## **III. Der Landtag beschließt:**

1. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich auf allen politischen Ebenen für den Fortbestand der aktuellen Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und somit für den vollumfänglichen Fortbestand des Landesbetriebs Straßen.NRW einzusetzen.
2. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich bei den Bund-Länder-Verhandlungen gegen eine Privatisierung der Bundesfernstraßen auszusprechen und keiner Regelung zuzustimmen, die eine sofortige oder zukünftige Privatisierung zulässt.
3. Der mögliche weitere Ausbau der Überwachungsinfrastruktur im Verkehrswesen in Form eines elektronischen Mautwesens auch für PKW und deren Übertragung an private Investoren muss unterbunden werden.

Michele Marsching  
Marc Olejak  
Nicolaus Kern  
Oliver Bayer

und Fraktion