

Infrastrukturgesellschaft Verkehr

Die Bundesregierung plant in Abstimmung mit den Bundesländern die Gründung einer privatrechtlichen Infrastrukturgesellschaft für Finanzierung, Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen mit dem Fokus auf Bundesautobahnen. In einer Pressemitteilung vom 14. Oktober 2016 zur „Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern am 14. Oktober in Berlin - Beschluss“ wird das Projekt vage wie folgt beschrieben:

„Reform der Bundesauftragsverwaltung mit Fokus auf Bundesautobahnen und Übernahme in die Bundesverwaltung (übrige Bundesfernstraßen opt out). 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.“^[1]

Nach Darstellung der komba Gewerkschaft schafft der Bund damit eine zentrale Behörde, die privatrechtlich in Form einer GmbH oder als Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) organisiert werden soll und damit Kredite aufnehmen kann, die der Bund ab 2010 wegen der Schuldenbremse nicht mehr aufnehmen darf.^[2] Es sei zu vermuten, dass die Gesellschaft in naher Zukunft nicht nur die Autobahnprojekte steuere und finanziere, sondern auch die LKW- und ggfs. eine PKW-Maut vereinnahme und verwalte. Nach Informationen des „Spiegel“ sieht das Projekt die Option vor, bis zu 49,9 % der Gesellschaft an private Investoren - insbesondere aus der Banken- und Versicherungsbranche - zu veräußern.^[3] Finanzinstitute wie Allianz und AXA versprechen Milliardeninvestitionen in das Autobahnnetz und erwarteten im Gegenzug stabile Renditen, die letztlich die Nutzer der Infrastruktur bezahlen müssen. Am 8. Dezember 2016 soll die Reform ins Kabinett eingebracht werden.

SPD-Fraktionsvize Sören Bartol erklärte, es gehe um bessere Steuerung bei den Investitionen des Bundes in die Infrastruktur und nicht um das Verschern der Bundesstraßen an private Investoren.^[4] Die neue Gesellschaft werde es nur zusammen mit der Privatisierungsbremse im Grundgesetz geben. Dagegen vermutet Laura Valentukeviciute von Gemeingut in BürgerInnenhand, dass die Zentralisierung direkt in die Privatisierung des Autobahnbaus führe.^[5] Private Investoren könnten sich beteiligen, entweder direkt oder in einzelnen Autobahnprojekten. Beides werde richtig teuer, zudem die demokratische Kontrolle verloren gehe. Nach Auffassung des haushaltspolitischen Sprechers der Grünen, Sven-Christian Kindler, will Schäuble Banken und Versicherungen ein Milliardengeschenk machen.^[6]

Attac Deutschland, Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB), Naturfreunde Deutschland, Verband der Straßenwärter (VdStra), Wassertisch Berlin, Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ (BsB) und Ver.di zur haben sich zur „Plattform gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft“ zusammengeschlossen, die unter www.keine-fernstrassengesellschaft.de über ihre Aktivitäten informiert.

Einzelnachweise

- ¹ ↑ [Pressemitteilung](#), bundesregierung.de, abgerufen am 11.11.2016
- ² ↑ [Mitglieder-Info Oktober 2016 Auf dem Weg zur Bundesinfrastrukturgesellschaft für Verkehr](#), komba-strassen-nrw.de, abgerufen am 11.11.2016

3. ↑ [Bundesregierung will Autobahnen privatisieren](#), [spiegel.de](#) vom 12.11.2016, abgerufen am 12.11.2016
4. ↑ [Länder akzeptieren Bundesfernstraßengesellschaft](#), [dvz.de](#) 14.10.2016, abgerufen am 11.11.2016
5. ↑ [Pressemitteilung: Bund will Länder zur Autobahnprivatisierung drängen](#), keine [fernstrassengesellschaft.de](#) 12.10.2016, abgerufen am 11.11.2016
6. ↑ [Bundesregierung will Autobahnen privatisieren](#), [spiegel.de](#) vom 12.11.2016, abgerufen am 12.11.2016