

Infrastrukturgesellschaft Verkehr

Die Bundesregierung plant in Abstimmung mit den Bundesländern die Gründung einer privatrechtlichen Infrastrukturgesellschaft für die Finanzierung, den Bau und den Betrieb von Bundesfernstraßen (im Wesentlichen Bundesautobahnen).

Inhaltsverzeichnis

1 Konzeption und Entwicklung des Vorhabens	1
2 Mitwirkung der Finanzwirtschaft bei der Konzeptgestaltung	2
3 Kritik	3
4 Kritiker	3
5 Weiterführende Informationen	3
6 Einzelnachweise	3

Konzeption und Entwicklung des Vorhabens

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]

Laut dem inzwischen vorliegenden Referenten-Entwurf der Bundesregierung zur Änderung des Grundgesetzes (Referenten-Entwurf) wird die Gesellschaft keine Anstalt öffentlichen Rechts sein, sondern eine Gesellschaft privaten Rechts, wobei offen bleibt, ob das Eigentum an der Gesellschaft eindeutig öffentlich zugeordnet bleibt.^[2] 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. In Frankreich, wo 2006 große Teile der Autobahnen auf Private übertragen wurden, liegen die Renditen der Konzessionäre bei 20 bis 24 Prozent.^[4]

Gegen die von Bundesfinanzminister [Wolfgang Schäuble](#) und anderen CDU-Politikern geforderte Beteiligung privater Investoren wendet sich die SPD. "Die Pläne von Herrn Schäuble werden in dieser Form nicht Realität werden, da er dafür keine Mehrheit im Bundestag hat", sagte SPD-Fraktionsvize [Sören Bartol](#).^[5] Es gehe um bessere Steuerung bei den Investitionen des Bundes in die Infrastruktur und nicht um das Verschern der Bundesstraßen an private Investoren.^[6] Die neue Gesellschaft werde es nur zusammen mit der Privatisierungsbremse im Grundgesetz geben. Im Referentenentwurf der Bundesregierung heißt es

hierzu: „Der Bund ist Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs. Das Eigentum ist unveräußerlich.“^[7] Entscheidend ist jedoch nicht das zivilrechtliche, sondern das wirtschaftliche Eigentum: Der Eigentümer kann einem Dritten (zum Beispiel der künftigen Autobahn-AG bzw. Autobahn-GmbH) die Nutzungsrechte übertragen und die Anteile an der betreffenden Gesellschaft an Private verkaufen.^[8] So könnten die rein rechtlich im Eigentum des Bundes verbleibenden Autobahnen faktisch privatisiert werden. Ein Kurzgutachten im Auftrag des baden-württembergischen Verkehrsministeriums kommt zu dem Schluss, dass eine sukzessive Privatisierung des Autobahnverkehrs nur durch ein klares Verbot im Grundgesetz verhindert werden könne.^[9]

Am 8. Dezember 2016 soll die Reform ins Kabinett eingebracht werden.

Mitwirkung der Finanzwirtschaft bei der Konzeptgestaltung

Die Versicherungskonzerne [Allianz](#) und [ERGO](#) hatten sich schon früh für Investitionen in deutsche Autobahnen ausgesprochen und erhofften sich dabei eine hohe Rendite.^[10] Markus Faulhaber, Chef der [Allianz](#) Lebensversicherung, erklärte zu den Renditevorstellungen: "Wenn wir Eigenkapital einsetzen, erwarten wir schon etwa sieben Prozent, bei riskanteren Investments auch mehr".^[11] Die [Deutsche Bank](#) warb damit, dass sie im Bereich [Public Private Partnership](#) (PPP) bereits Erfahrung in anderen europäischen Ländern gesammelt habe.^[12]

Das Konzept einer Privatisierung der deutschen Autobahnen über eine [Public Private Partnership](#) (PPP), die Banken und Versicherungen Kapitalanlagen zu garantierten Renditen erlauben würde, ist von der [Expertenkommission zur Stärkung von Investitionen in Deutschland](#) („Fratzscher Kommission“) entwickelt worden.^{[13][14]} Zu den Mitgliedern der Kommission wurden neben Repräsentanten mehrerer Wirtschaftsverbände die folgenden hochrangigen aktuellen und ehemaligen Mitarbeiter von [Deutsche Bank](#), [Allianz](#) und [ERGO](#) ernannt, die ihr Interesse an renditeträchtigen Kapitalanlagemöglichkeiten besonders deutlich geäußert hatten:

- [Jürgen Fitschen](#)
 - [Deutsche Bank](#), ehem. Co-Vorstandsvorsitzender, betreut weiterhin Firmenkunden
 - [Bundesverband Deutscher Banken](#), ehem. Präsident
 - [European Banking Association](#), ehem. Mitglied des Board
 - [House of Finance](#), Mitglied des Kuratoriums
- Helga Jung, Mitglied des Vorstand der [Allianz SE](#)
- Thomas Mayer
 - [Deutsche Bank](#), ehem. Chefvolkswirt
 - Think tank [Flossbach von Storch Research Institute](#), Gründungsdirektor
 - [Friedrich August von Hayek-Stiftung für eine freie Gesellschaft](#), Mitglied des Kuratoriums
 - [Prometheus](#), Mitglied des Kuratoriums
 - [Center for Financial Studies](#), Senior Fellow
- Torsten Oletzky
 - [ERGO](#) Versicherungsgruppe, ehem. Vorstandsvorsitzender
 - [Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft](#) (GDV), ehem. Mitglied des Präsidiums

Quelle: Webseiten der genannten Organisationen (Stand: November 2016)

Die Kommission kam zum Ergebnis, dass die geplante Infrastrukturgesellschaft zumindest mehrheitlich in öffentlicher Hand sein und über eine eigene Kreditaufnahmekapazität ohne staatliche Garantie verfügen soll (Bericht der Kommission, S. 6 f.). Auf dieser Grundlage beruht der Referentenentwurf zur Infrastrukturgesellschaft. Die in der Kommission vertretenen Gewerkschaften (IG Metall, ver.di, IG BCE, IG Bau und DGB) vertraten in ihrer abweichenden Position die Auffassung, dass die Gesellschaft vollständig im Besitz des Bundes bleiben müsse. Privates Kapital könne sich als Fremdkapital über den Erwerb von Anleihen und Wertpapieren an der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen beteiligen (Bericht der Kommission, S. 15).

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist auch der Empfehlung der Kommission nachgekommen, Möglichkeiten zu prüfen, wie mehr privates Kapital für öffentliche Infrastruktur insbesondere im kommunalen Bereich mobilisiert werden könnte. Hierzu wurde der Auftrag für ein Gutachten an [PricewaterhouseCoopers](#) vergeben, das in seinem Schlussbericht empfiehlt, mehrere ähnliche kommunale Investitionsprojekte zu bündeln und über eine Infrastrukturgesellschaft umzusetzen.^[15]

Kritik

Laura Valentukeviciute von [Gemeingut in BürgerInnenhand](#) vermutet, dass die Zentralisierung direkt in die Privatisierung des Autobahnbaus führe.^[16] 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.^[17]

Kritiker

[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.

Weiterführende Informationen

[Rechtliches Kurzgutachten zur geplanten Änderung des Art. 90 GG erstellt im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg](#)

Einzelnachweise

- ↑ [Pressemitteilung](#), bundesregierung.de, abgerufen am 11.11.2016
- ↑ [Die Maut, ein Leckerli für Investoren](#), sueddeutsche.de vom 18.11.2016, abgerufen am 19.11.2016
- ↑ [Bundesregierung will Autobahnen privatisieren](#), spiegel.de vom 12.11.2016, abgerufen am 12.11.2016
- ↑ [Länder stemmen sich gegen Autobahn-Privatisierung](#), spiegel.de vom 16.11.2016, abgerufen am 21.11.2016
- ↑ [Koalition streitet um Privatisierung von Autobahnen](#), zeit.de vom 12.11.2016, abgerufen am 12.11.2016

6. ↑ [Länder akzeptieren Bundesfernstraßengesellschaft](#), dvz.de 14.10.2016, abgerufen am 11.11.2016
7. ↑ [Deutschlands Autobahnen werden nicht verkauft](#), faz.net vom 15.11.2016, abgerufen am 19.11.2016
8. ↑ [Die Maut, ein Leckerli für Investoren](#), sueddeutsche.de vom 18.11.2016, abgerufen am 19.11.2016
9. ↑ [Länder stemmen sich gegen Autobahn-Privatisierung](#), spiegel.de vom 16.11.2016, abgerufen am 19.11.2016
10. ↑ [Allianz und Ergo wollen in Infrastrukturprojekte wie Autobahnen investieren](#), versicherungsbote.de vom 06.10. 2014, abgerufen am 23.11.2016
11. ↑ [Allianz will die Sieben-Prozent-Autobahn](#), spiegel.de vom 06.10.2014
12. ↑ [Ich kaufe mir eine Autobahn](#), zeit.de vom 21.11.2014, abgerufen am 23.11.2016
13. ↑ [Bericht der Expertenkommission im Auftrag des Bundesministers für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, übergeben](#) am 21.04.2015, bmwi.de, abgerufen am 23.11.2016
14. ↑ [Gabriel und die Autobahn](#), panorama 16.11.2016, daserste.ndr.de, abgerufen am 23.11.2016
15. ↑ [BMW: Gutachten zeigt neue Möglichkeiten für private Finanzierung öffentlicher Investitionen - Beitrag zu Diskussionsprozess](#), bayrvr.de vom 09.11.2016, abgerufen am 23.11.2016
16. ↑ [Pressemitteilung: Bund will Länder zur Autobahnprivatisierung drängen, keine fernstrassengesellschaft.de](#) 12.10.2016, abgerufen am 11.11.2016
17. ↑ [Bundesregierung will Autobahnen privatisieren](#), spiegel.de vom 12.11.2016, abgerufen am 12.11.2016