

Staat rettet Profite privater Autobahnbetreiber

Rasend in die Pleite

Es klingt wie ein Stück aus dem Tollhaus. Da hat ein Konsortium aus den Bauunternehmen Bilfinger und Bunte sowie dem Infrastrukturfinanzierer John Laing ab 2008 ein Stück der A1 zwischen Bremen und Hamburg gebaut und wird es bis 2038 betreiben. Kredite in Höhe von 515 Millionen Euro mussten aufgenommen werden, die aus den Einnahmen der LKW-Maut finanziert werden sollten. Doch die Krise ab 2009 führte dazu, dass der Verkehr hinter den Prognosen zurückblieb. Gut, mag man sich denken, so ist das halt mit dem unternehmerischen Risiko: Bringt eine Investition nicht den erwarteten Umsatz, bleibt der Gewinn aus. Nicht so in diesem Fall. Denn es handelt sich um eine »öffentlich-private Partnerschaft«, kurz ÖPP. Und da soll das Risiko nach Ansicht des Konsortiums allein bei der öffentlichen Hand liegen – während die Gewinne privatisiert werden. Deshalb verklagt das Konsortium die Bundesrepublik auf entgangene Einnahmen in Höhe von 645 Millionen Euro.

Versagen mit Ansage

Der zuständige Verkehrsminister Dobrindt (CSU) hat von den Vorgängen um die A1

Bundesrechnungshof zur Autobahn

Der Bundesrechnungshof hat sich kritisch zur geplanten Überführung der Autobahnen aus der Auftragsverwaltung der Länder in eine Verkehrsinfrastrukturgesellschaft geäußert. Höhere Kosten entstünden allein dadurch, dass eine solche Gesellschaft – vor allem wenn sie (teils) privatisiert ist – am Kapitalmarkt deutlich höhere Zinsen zahlen müsste als der Staat (mit derzeit Zinsen um 0 Prozent).

Bereits im Jahr 2014 hatte der Bundesrechnungshof die schon durchgeführten ÖPP-Vorhaben deutlich kritisiert.

Mobil schon seit 2013 gewusst. Doch offensichtlich hat er alles getan, um das alles unter der Decke zu halten. Der Grund ist einfach. Er hat in der Koalition durchgesetzt, dass in diesem Sommer durch eine Grundgesetzänderung der gesamte Autobahnbetrieb in Deutschland in eine ÖPP überführt werden kann. Gegenfinanzierung und Profite sollen über die LKW-Maut und über Pläne für eine PKW-Maut sichergestellt werden. Doch statt der Maut sollen die privaten Betreiber eine Pauschale pro Fahrzeug erhalten, um ihre Risiken zu minimieren. Damit ist klar: Die Profite der über ÖPP betriebenen Autobahnen sollen auch weiterhin über Zuzahlungen aus dem Staatshaushalt gesichert werden. Letztlich landen sie bei den Banken, denn wie im Fall von A1 Mobil werden solche Projekte zu fast 100 Prozent über Kredite finanziert. Das macht den Staat erpressbar, denn eine drohende Pleite der Banken würde zu einer noch größeren Krise führen. Mit weiteren 11 Projekten einer neuen »ÖPP-Generation« (Finanzierungsvolumen 15 Milliarden Euro) sollen ausdrücklich Anlagemöglichkeiten für private Rentenversicherungen und Pensionsfonds geschaffen werden. Ein weiteres Motiv für Dobrindt und Finanzminister Schäuble (CDU), das Scheitern von A1 Mobil unter der Decke zu halten.

Privat vor Staat = Profit vor Bedarf

Öffentliche Infrastruktur wie Autobahnen und Eisenbahnverkehr sollen den gesellschaftlichen Bedarf an Mobilität sichern. Beschäftigte müssen zu ihren Arbeitsstätten, produzierte Waren zu den Kundinnen und Kunden transportiert werden, Menschen besuchen sich. Dies kann nicht überall gewinnbringend gelingen, gerade in dünn besiedelten Räumen. Große Teile der Infrastruktur können also gar nicht gewinnbringend betrieben werden. Hier wird offensichtlich, dass bei privatisierten öffentlichen Infrastrukturen ein unauflösbarer Zielkonflikt zwischen gesellschaftlichem Bedarf und privatem Profitinteresse besteht. Deshalb ist für uns klar: Die Infrastruktur gehört in öffentliche Hand!

DIE LINKE fordert:

- Alle geplanten ÖPP-Vorhaben müssen gestoppt und alle abgelaufenen Vorhaben durch den Bundesrechnungshof überprüft und abgewickelt werden.
- Eine sozial gerechte und ökologische Verkehrswende: Statt Milliarden in den Autobahnausbau zu stecken, brauchen wir einen Ausbau des Güterzugnetzes. Der Regionalbahnverkehr muss elektrifiziert werden. Der gesamte Bahnverkehr muss in die öffentliche Hand überführt werden. Wir brauchen eine Verkehrsinfrastruktur, die sich am gesellschaftlichen Bedarf ausrichtet, und nicht am Profitstreben von Unternehmen und Banken.
- Keine Privatisierung der Autobahnen! Die Grundgesetzänderung im Juni 2017 hat eine Verkehrsinfrastrukturgesellschaft des Bundes geschaffen, die die Privatisierung der Autobahnen vorbereiten soll. Sie muss wieder gestrichen oder um die Klarstellung ergänzt werden, dass es keinerlei Privatisierungen oder ÖPP mit dieser Gesellschaft geben darf.
- Die CSU darf nie wieder den Verkehrsminister stellen.

Mehr Informationen unter:
www.die-linke.de
kontakt@die-linke.de

DIE LINKE.