



**komba**  
gewerkschaft

# *Positionspapier*

**„Zur geplanten Gründung einer bundesweiten  
Infrastrukturgesellschaft und dem damit einhergehenden Ausbau  
von ÖPP-Modellen und anderer privater Beteiligungsformen im  
Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.“**

## **Mehr Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur notwendig**

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur steht Deutschland vor einem erheblichen Investitionsstau. Eine aktuelle Studie im Auftrag des Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) stellt einen jährlichen Mehraufwand von zehn Milliarden Euro fest.

Eine vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) einberufene Expertenkommission, die sogenannte Fratzscher-Kommission, schlägt zur Lösung dieses Problems vor vermehrt auf Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) zu setzen.

Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU), Bundesfinanzminister Schäuble (CDU) und Bundeswirtschaftsminister Gabriel (SPD) unterstützen einmütig die Vorschläge der Kommission zur Gründung einer bundesweiten Infrastrukturgesellschaft für Planung, Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen in Deutschland.

Die Infrastrukturgesellschaft soll ähnlich wie die österreichische ASFINAG arbeiten und sich außerhalb des Bundeshaushaltes aus den Einnahmen der Maut sowie privaten Kapitalanlagen sogenannter institutioneller Anleger (wie z. B. Versicherungen und Banken) finanzieren. Zudem soll die Gesellschaft eigene Kredite aufnehmen können.

Der Bund will also privates Kapital zur Finanzierung der maroden Verkehrsinfrastruktur aktivieren und mittels ÖPP beispielsweise den 6-streifigen Ausbau und Betrieb einer Autobahn für ca. 30 Jahre komplett an ein privates Betreiberkonsortium vergeben.

## **Schuldenbremse**

Derzeit werden ÖPP-Modelle für zehn Projekte mit einem Gesamtvolumen von 14 Milliarden Euro geprüft, darunter erstmals auch zwei Bundesstraßen. Befürworter von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften verweisen unter anderem darauf, dass die Aktivierung privaten Kapitals für den Bundesfernstraßenbau den Bundeshaushalt entlaste und die Einhaltung der Schuldenbremse ermögliche.

Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestags bestätigt, dass eine privatwirtschaftliche Infrastrukturgesellschaft, auch wenn sie mehrheitlich dem Bund gehört, nicht automatisch dem Bundeshaushalt zugeordnet werden würde. Die Schuldenbremse nach Art. 109 Abs. 3 GG und Art. 115 GG wäre daher tatsächlich nicht einschlägig.

Faktisch würde der Bund jedoch einen Großteil des unternehmerischen Risikos tragen und attraktive Renditen für private Kapitalgeber sicherstellen. Damit wird die Schuldenbremse umgangen und es werden Schulden durch die Hintertür gemacht.

**Die komba gewerkschaft fordert eine grundsätzlich steuerfinanzierte Verkehrsinfrastruktur. Die Schuldenbremse darf nicht als Pseudo-Argument für eine Strukturumstellung genutzt werden.**

## **Günstige Kredite**

Auch nach Inkrafttreten der Schuldenbremse ist es dem Staat unter bestimmten Voraussetzungen weiter möglich Kredite aufzunehmen. Das Bundesministerium für Finanzen geht aktuell für die kommenden Jahre von einer zulässigen Nettokreditaufnahme zwischen 11,5 und 13,1 Milliarden Euro jährlich aus.

In unserer aktuellen wirtschaftlichen Situation steht das Zinsniveau auf einem historischen Tiefstand. Kredite sind für den Bund daher derzeit zu sehr günstigen Bedingungen zu bekommen. Private Kapitalgeber werden sich an Infrastrukturprojekten hingegen nur beteiligen, wenn ihnen eine entsprechend hohe Rendite in Aussicht gestellt wird. Die Kosten für den Bund werden daher bei ÖPP-Projekten unter Berücksichtigung der Gesamtlaufzeit der Finanzierung deutlich höher ausfallen als bei einer Finanzierung über eine direkte Kreditaufnahme.

**Der öffentlichen Hand ist es derzeit ohne erhebliche Mehrbelastungen möglich, einen Teil der notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur über eine Kreditaufnahme zu finanzieren. Der unter Berücksichtigung der Regelungen zur Schuldenbremse gegebene Spielraum für Neuverschuldungen muss vorrangig genutzt werden. Das politische Ziel einer „schwarzen Null“ darf nicht über die wirtschaftliche Vernunft gestellt werden.**

## **Rettungsschirm für die Versicherungsbranche?**

Das geringe Zinsniveau, welches für den Bundeshaushalt durchaus als Chance gesehen werden kann, stellt die Versicherungsbranche vor erhebliche Herausforderungen. Um mit dem vorhandenen Kapital möglichst hohe Renditen zu erwirtschaften ohne ein zu hohes wirtschaftliches Risiko eingehen zu müssen, sucht sie nach neuen Anlagemöglichkeiten.

Beteiligungen an ÖPP-Projekten würden ohne Zweifel eine solche neue Anlagemöglichkeit darstellen. Der wirtschaftliche Nutzen käme auch den Versicherungsnehmern und den Aktionären zugut. Das Risiko und die damit verbundenen Lasten würden aber vom Staat und damit von allen Steuerzahlern getragen werden müssen.

**Die komba gewerkschaft lehnt es ab, die Masse der Steuerzahler zu belastet um einem Teil von Aktionären und Begünstigten eine hohe Rendite zuzusichern. Die Bereitstellung und**

**Unterhaltung einer öffentlichen Infrastruktur sind Teile der Daseinsvorsorge des Staates. Die verkehrspolitischen Interessen von Ländern und Kommunen dürfen der Gewinnorientierung von privatwirtschaftlichen Kapitalanlegern nicht untergeordnet werden.**

## **Effizienzsteigerung durch ÖPP?**

In der öffentlichen Diskussion über ÖPP-Modelle wird oft behauptet, private Unternehmen könnten schneller und effizienter bauen als die öffentlichen Straßenbauverwaltungen. In einem Gutachten für den Haushaltsausschuss des Bundestags widerlegt der Bundesrechnungshof diese Annahme jedoch. Die Untersuchung belegt, dass die ÖPP-Projekte deutlich teuer sind, als eine konventionelle Realisierung gewesen wäre. Die Mehrkosten belaufen sich allein bei fünf der sechs untersuchten ÖPP-Projekte auf 1,9 Milliarden Euro. Für privatwirtschaftliche Akteure gelten die gleichen Rahmenbedingungen wie für die öffentliche Bauverwaltung, gleichzeitig unterliegen sie aber einem deutlich höheren Gewinndruck.

Auch unser Nachbarland Frankreich hat ähnliche Erfahrungen machen müssen. Die Mautgebühren die zur Refinanzierung von ÖPP-Projekten in Frankreich dienen, sind innerhalb von 10 Jahren um 22 Prozent angestiegen. In Portugal und Zypern stellte der Internationale Währungsfonds (IWF) ebenfalls erhebliche Mehrkosten durch ÖPP-Projekte fest, forderte deren Nachverhandlung und vorerst den Stopp weiterer ÖPP-Projekte.

**Kredite an privatwirtschaftliche Unternehmen haben auf Grund des höheren Risikos immer ein höheres Zinsniveau als Kredite an den Staat. Zudem verfolgen privatwirtschaftliche Unternehmen grundsätzlich das Ziel der Gewinnmaximierung. Beide Faktoren spiegeln sich auch in den Kosten für ÖPP-Projekte wieder. Von einer Effizienzsteigerung durch Öffentlich-Private-Partnerschaften kann daher nicht ausgegangen werden.**

## **Personaldecke ausbauen, Subsidiarität erhalten**

Auch wenn das Gutachten des Bundesrechnungshofes belegt, dass die öffentliche Straßenbauverwaltung kostengünstiger arbeiten kann als ÖPP-Modelle, in der öffentlichen Straßenbauverwaltung sind Effizienzsteigerungen möglich. Hierfür braucht es mehr und gut ausgebildetes Personal. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) musste beispielsweise alleine im Jahr 2013 40 Millionen Euro an den Bund zurückgeben, da das Geld aufgrund fehlenden Personals nicht abgerufen werden konnte.

Eine bundesweite Infrastrukturgesellschaft könnte diese Mittelausschöpfung jedoch ebenso wenig garantieren, sollte sie mit einer ähnlichen Personaldecke arbeiten. Sie bietet hier also

keinen Lösungsansatz, birgt aber die Gefahr, dass ein regionaler und lokaler Einfluss auf wichtige Infrastrukturprojekte völlig abhandenkommt.

**Die komba gewerkschaft fordert daher den Erhalt und den Ausbau von qualifizierten Arbeitsplätzen im Öffentlichen Dienst der Straßenbauverwaltung. Einsparungen bei den Personalkosten führen an anderen Stellen zu Mehrkosten beziehungsweise zu hohen Opportunitätskosten und gefährden das Subsidiaritätsprinzip.**

## **Fazit**

**Die komba gewerkschaft fordert...**

- **...eine grundsätzlich steuerfinanzierte Verkehrsinfrastruktur. Die Schuldenbremse darf nicht als Pseudo-Argument für eine Strukturumstellung genutzt werden.**
- **...den unter Berücksichtigung der Regelungen zur Schuldenbremse gegebene Spielraum für Neuverschuldungen vorrangig zu nutzen. Das politische Ziel einer „schwarzen Null“ darf nicht über die wirtschaftliche Vernunft gestellt werden.**
- **...die verkehrspolitischen Interessen von Ländern und Kommunen nicht der Gewinnerorientierung von privatwirtschaftlichen Kapitalanlegern zu unterwerfen. Die Bereitstellung und Unterhaltung einer öffentlichen Infrastruktur sind Teile der Daseinsvorsorge des Staates.**
- **...konventionellen Finanzierungsmodellen grundsätzlich Öffentlich-Privaten-Partnerschaften vorzuziehen. Der Staat kann günstiger Kredite aufnehmen und unterliegt nicht dem Ziel der Gewinnmaximierung. Diese Vorteile müssen genutzt werden.**
- **... den Erhalt und den Ausbau von qualifizierten Arbeitsplätzen im Öffentlichen Dienst der Straßenbauverwaltung. Einsparungen bei den Personalkosten führen an anderen Stellen zu Mehrkosten beziehungsweise zu hohen Opportunitätskosten.**