



So besser nicht: In einer Grundgesetzänderung sollte auch drin sein, was drauf steht
(Zeichnung: Kostas Koufogiorgos 2016)

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) tritt ein für die Bewahrung und Demokratisierung öffentlicher Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Gemeingüter wie Wasser, Bildung, Mobilität, Energie und vieles andere sollen zurückgeführt werden unter demokratische Kontrolle. Ein inhaltlicher Schwerpunkt unserer Arbeit gegen Privatisierung ist die Aufklärung über PPP. Weitere Informationen unter: www.Gemeingut.org

GiB ist Mitglied der Plattform gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft. Weitere Mitgliedsorganisationen der Plattform sind: Attac Deutschland, Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ (BsB), Naturfreunde Deutschland, Robin Wood, Verband der Straßenwärter VdStra-ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Wassertisch Berlin

Die Webadresse der Plattform lautet: www.keine-Fernstrassengesellschaft.de

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V., Weidenweg 37, 10249 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 373 00 442, E-Mail: info@gemeingut.org

Grundgesetzänderung: Auswirkungen auf Verkehrs- und Bildungsinfrastruktur

Das Bundeskabinett hat am 14. Dezember den Entwurf zu einer umfangreichen Grundgesetzänderung samt Begleitgesetz vorgestellt - ein großes Reformvorhaben, vergleichbar mit den Föderalismusreformen I und II. Zuvor hatte man ein Jahr lang mit den Ministerpräsidentinnen und -präsidenten verhandelt, der Bundestag war bis dato noch nicht eingebunden worden. Nun soll alles aber recht schnell gehen: Ende März soll das Paket schon verabschiedet werden – nicht viel Zeit für Abgeordnete, sich zu Folgen und wechselseitigen Bezügen eine fundierte Meinung zu bilden. Nachfolgend werden wichtige Aspekte der Gesetzesvorschläge mit Blick auf ihren Privatisierungsgehalt bewertet.

Das Grundgesetz gestattet eine Zentralisierung der Autobahnen schon heute

Das Grundgesetz erlaubt den Ländern schon heute, die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vollständig an den Bund abzugeben. Siehe dazu Art. 90 GG, Absatz 3:

„Auf Antrag eines Landes kann der Bund Bundesautobahnen und sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übernehmen.“

Sind die Länder sich also einig, dass künftig der Bund die Autobahnen verwalten soll, ist nicht mehr als ein (gemeinsamer) Antrag nötig. Die vorgeschlagenen Grundgesetzänderungen dienen also anderweitigen Zielen, wie z.B. der Schaffung von Anlagemöglichkeiten für die wegen der Niedrigzinsphase in Not geratene Versicherungen und einer Umgehung von Schuldenregeln wie der Schuldenbremse oder der Maastricht-

Kriterien. Diese Ziele müssten erst noch transparent dargelegt und diskutiert werden.

Wie viel Privatisierung steckt in der Reform?

Im Vorfeld des Kabinettsbeschlusses war die Presseberichterstattung recht turbulent, sie reichte von „die Autobahnen werden privatisiert“ bis hin zu „jede Privatisierung ist ausgeschlossen“. Letztlich haben sich die maßgeblichen Vertreter der Bundesregierung und später auch der Länder gegen Privatisierungen im Bereich der Autobahnen ausgesprochen. Auch im Bundestag haben sich viele in diesem Sinne deutlich positioniert. Sie wurden bestätigt durch Umfrageergebnisse, wie sie etwa im „Spiegel“ oder im „ARD-Politbarometer“ veröffentlicht wurden. Allerdings erlauben die nun vorgelegten Texte weiterhin Privatisierungen. Da-

rauf weisen der Bundesrechnungshof (BRH)¹ und ein aktuelles Gutachten im Auftrag des Zentralverbands des Deutschen Baugewerbes (ZDB)² hin. Künftige Privatisierungsmöglichkeiten bezogen auf die Autobahnen wären:

- Verkauf von Tochterfirmen
- Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs)
- stille Beteiligungen und andere eigenkapitalähnliche Anlageformen („Mezzanine-Kapital“)
- Fremdkapital, das direkt oder indirekt über den Bundeshaushalt besichert wird.

Zudem werden einzelne Privatisierungsmöglichkeiten grundgesetzlich zunächst erlaubt und nur einfachgesetzlich wieder ausgeschlossen, wodurch bestehende Privatisierungsschranken deutlich gesenkt werden. So könnte der Verkauf der neuen Autobahn-Gesellschaft später mit einfacher Mehrheit beschlossen werden.

Eine künftige Förderung von Privatisierungen bezogen auf die Bildungseinrichtungen wie Schulen bestünde in der

Festlegung von der grundsätzlichen Förderfähigkeit von ÖPP.

Mit der Formulierung „privates Kapital kann in [öffentliche] Infrastrukturmaßnahmen fließen“ wird für Autobahnen zugestanden, dass sich Private beteiligen dürfen:

„Sofern zusätzlich privates Kapital in Infrastrukturmaßnahmen fließen soll, wäre dies, wenn die Wirtschaftlichkeit gegeben ist, für Projekte der Gesellschaft möglich. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Private am Netzausbau und –erhalt beteiligen können, so dass die Investitionsstrategie der Bundesregierung in ihrer Wirkung noch verstärkt werden kann.“ (Begründung Begleitgesetz zur Grundgesetzänderung)

Alle genannten Privatisierungsformen können ohne Einschränkungen auch vorgenommen werden, wenn statt einer privatrechtlichen GmbH eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) eingesetzt wird.

Es entsteht ein offener Widerspruch zwischen mündlichen Aussagen von Regierungsvertretern, dass Privatisierungen ausgeschlossen seien und den vorgelegten Gesetzentwürfen.

Alle genannten Privatisierungsformen können ohne

Einschränkungen auch vorgenommen werden, wenn statt einer privatrechtlichen GmbH eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) eingesetzt wird.

Denn auch bei einer AöR bleiben ÖPPs, stille Beteiligungen und Verkäufe von Tochtergesellschaften weiter erlaubt. Die Privatisierung der Berliner Wasserbetriebe (BWB) wurde mit der Umwandlung in eine AöR eingeleitet. Stille Beteiligungen und ÖPPs wurden damit möglich, ebenso wie Renditegarantien für private Kapitalanleger. Das

chen Aufgabe „Bereitstellung von Bundesfernstraßen“. Die Eigentumsgarantie in Artikel 90 Absatz 2 GG-E ist keine hinreichende verfassungsrechtliche Privatisierungsschranke.“⁶

Bei ÖPP planen, finanzieren, bauen, betreiben und verwerten private Firmen Schulen, Krankenhäuser, Wasserbetriebe und andere Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Die Privaten tun dies mit öffentlichem Geld. Die zuvor privat aufgenommenen Kredite werden zuzüglich einer Rendite vom öffentlichen Auftraggeber in Raten zurückgezahlt. ÖPPs haben stets die Form lang laufender, kreditähnlicher Rechtsverträge. „Lang“ bedeutet im Falle von ÖPP 25 oder 30 Jahre, gelegentlich auch 40 oder 50 Jahre. Eine ordentliche Kündigung ist zumeist nicht vorgesehen. Insgesamt wird deswegen bei ÖPP auch von einer „funktionalen Privatisierung“ gesprochen.⁷

Umgehung von Schuldenbremse und Maastricht-Kriterien möglich

Nach Aussage des BRH wäre mit der Grundgesetzreform eine Umgehung der Schuldenbremse möglich:

⁶ Ver.di-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 74, 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g) sowie zum Entwurf eines Begleitgesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften: <https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/kritik-verdi-autobahnprivatisierung-100.pdf>

⁷ Thiele, Waßmuth (2016): Aktuelle Entwicklungen bei der Privatisierung der Daseinsvorsorge in Deutschland mit besonderem Fokus auf Bundesfernstraßen, Studie im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, www.gemeingut.org/privatisierungsstudie

„Die Kredite der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, sofern diese selbstständiger Rechtsträger ist, werden bei der Berechnung der zulässigen Neuverschuldung nicht berücksichtigt. Da zur Ermittlung der Kreditgrenze die Einnahmen und Ausgaben um finanzielle Transaktionen bereinigt werden, könnte der Bund Kredite aufnehmen und mit diesem Geld das Eigenkapital der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft erhöhen. Der Bund könnte damit laufende Verluste, die durch zu hohe Aufwendungen (z. B. für Personal- oder Instandhaltung) entstanden sind, durch Einzahlungen ins Eigenkapital ausgleichen, ohne dass sich dies auf die Neuverschuldung auswirkt.“

Auch eine Umgehung der Maastricht-Kriterien wäre möglich, wenn die Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten des Bundes und der Einfluss des Parlamentes auf die Entscheidungen der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft gering wäre. Das veranlasst die Rechnungshöfe, hinsichtlich der Ausgestaltung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft folgende Warnung auszusprechen:

„Der Bundesbeauftragte sowie die Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe der Länder sind der Auffassung, dass die Gründung der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nicht dem Ziel dienen darf, Schulden aus den Kernhaushalten des Bundes auszulagern und die Schuldengrenzen zu umgehen.“

Schulden für Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge sollten vollständig und transparent in den öffentlichen Haushalten dargestellt werden.

Stand: 11. Januar 2017

¹ BRH-Gutachten zu Organisationsformen und Finanzierungs-Varianten für die Bundesfernstraßen Gz.V 3-2015-1068, Bonn, den 30. November 2016 <https://www.gemeingut.org/bundesrechnungshof-warnt-in-neuem-gutachten-vor-autobahnprivatisierung-per-oeppl/>

² Hermes / Weiß / Beckers (6.12.16): Kurzgutachten im Auftrag des ZDB, „Verhindert der Vorschlag der Bundesregierung vom 24.11.2016 zur Neufassung des Art. 90 GG eine Privatisierung der Bundesautobahnen?“

Für den Verwaltungsumbau wäre das Verkehrsministerium zuständig. Ob dort die erforderliche Kompetenz vorliegt, darf in Frage gestellt werden. Die Umstände und das Ergebnis der Verwaltungsreform des Wasser- und Schifffahrtsamts durch das Verkehrsministerium wurden bereits breit kritisiert. Für die neue, wesentlich größere Reform wurde noch nicht einmal ein Konzept vorgelegt.

Die Bundesländer präferieren die zusätzlichen 9,75 Mrd. Euro als einen spürbaren Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger. Dabei handelt es sich aber nicht um zusätzliches Geld. Ob die Bürgerinnen und Bürger am Ende aus der Steuergeld-Rochade einen Vorteil haben, hängt davon ab, wo infolge der jährlich an die Länder abzugebenden 9,75 Mrd. Euro beim Bund gekürzt werden soll. Bereits heute investiert der Bund deutlich zu wenig in die Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, nun hat er insgesamt weniger Geld zur Verfügung, übernimmt aber zusätzliche Aufgaben im Bereich der Autobahnverwaltung.

ÖPP ist Privatisierung

Dass ÖPP eine Form von Privatisierung ist, ist schon länger Stand der wissenschaftlichen Literatur. Nichtsdestotrotz wird dieser Umstand zuweilen ignoriert. Folgende Merkmale machen den Privatisierungscharakter von ÖPP deutlich:

Die Infrastruktur der Daseinsvorsorge wird mit ÖPP-Verträgen zu einem Finanzprodukt. Das Eigenkapital der ÖPP-

Projektgesellschaften kann weiterverkauft werden. In Großbritannien wurden bereits für 20 Mrd. Euro Anteile an den ÖPP-Projekten weiterverkauft, ein relevanter Anteil davon an Firmen mit dem Sitz in den Steueroasen. Eine Studie der European Services Strategy Unit (ESSU) zeigt, dass Infrastrukturfonds mit dem Sitz in Steueroasen mittlerweile an 74% der 735 aktuellen ÖPP-Projekte Großbritanniens beteiligt sind. Allein die fünf größten dieser Fonds machten 2011-2015 rund 2,1 Milliarden Euro Gewinne, die laut ESSU nicht in Großbritannien besteuert wurden.⁵

Entscheidende Rechte am öffentlichen Eigentum werden bei ÖPP an die privaten Partner übertragen. Dazu ver.di:

"Nicht der Eigentümer, sondern der Straßenbaulastträger und der Nutzungsberechtigte (siehe ASFINAG) entscheidet über das Schicksal der Straße, ihre Nutzung und ihre Veränderung. Die verfassungsrechtliche Garantie in Absatz 1 trifft deshalb letztlich nur das zivilrechtliche „Resteigentum“, das trotz der Widmung und nach der Nutzungsübertragung noch übrig bleibt. Eigentum und durch die Unveräußerlichkeit bewirkte Eigentumsgarantie schützen somit nicht vor einer weitgehenden Privatisierung der Straßen bzw. der staatli-

⁵ Henn (2016): Netzwerk Steuergerechtigkeit, Blog Steuergerechtigkeit, „Sitzen unsere Autobahnen auch bald in Steueroasen?“, <http://stauergerechtigkeit.blogspot.de/2016/11/sitzen-unsere-autobahnen-auch-bald-in.html>

Parlament hatte nach der Vertragsunterzeichnung in diesen Fragen nahezu keine Einflussmöglichkeiten mehr und konnte nur sehr wenig kontrollieren. Der Weisungsausschuss, der nach Forderung des Berliner Landesverfassungsgerichts eingerichtet wurde und die öffentliche Legitimation in dem mehrheitlich öffentlichen Unternehmen sicherstellen sollte, hat nie getagt.³

Werden ÖPPs gefördert?

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs) gibt es sowohl im Autobahnbereich als auch bei Schulen schon heute. Dazu Finanzminister Dr. Schäuble am 14.12.2016 im Bundestag:

„Jedenfalls enthalten die Gesetzentwürfe, die wir heute im Kabinett beschlossen haben, keine Einschränkung der Möglichkeiten, Verkehrsinfrastrukturprojekte in öffentlich-privaten Partnerschaftsprojekten umzusetzen. Das machen wir ja auch bisher. Diese Möglichkeiten werden in der Zukunft nicht eingeschränkt.“

Tatsächlich gibt es auf 3,6 Prozent der Autobahnstrecken bereits ÖPPs; 8,8 Prozent der für die Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel werden dafür aufgewendet.⁴

³ Siehe auch Berliner Wassertisch, Klärwerk-Info Nr. 3, <http://blog.klaerwerk-berlin.net/wp-content/uploads/2012/01/KlaerwerkNr3.pdf>

⁴ Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig (2.3.2016): Bericht zum Forschungsvorhaben „ÖPP- Infrastrukturprojekte und Mittelstand“, [http://www.zdb.de/zdb-cms.nsf/res/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf/\\$file/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf](http://www.zdb.de/zdb-cms.nsf/res/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf/$file/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf)

Die geplante GG-Änderung ermöglicht gleichwohl eine deutliche Ausweitung von ÖPP, denn es werden die bisherigen parlamentarischen Schranken aufgehoben. Das Management der neuen Gesellschaft kann dann alleine die Entscheidungen darüber treffen, ob und in welchem Umfang ÖPP-Verträge abgeschlossen werden. Zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden sie nicht verpflichtet sein. So könnte das Management innerhalb weniger Jahre das Auftragsvolumen der Gesellschaft für 30 Jahre (250 bis 300 Milliarden Euro) per ÖPP privatisieren.

Die Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofs könnten künftig eingeschränkt umsetzbar sein. Der BRH war in der Frage der Wirtschaftlichkeit von ÖPP bisher eine wichtige Kontrollinstanz.

Welche Legitimation hat die Grundgesetzänderung?

Formal hat die Große Koalition im Bundestag eine 80-Prozent-Mehrheit. Wenn also die Abgeordneten den Vorschlägen ihrer Regierung folgen, wäre die Grundgesetzänderung im Bundestag juristisch hinreichend legitimiert. Es ist allerdings fraglich, ob den Bürgerinnen und Bürger eine rein formale Legitimation ausreicht. In vielen Bereichen fühlen sich WählerInnen von der offiziellen Politik an den Rand gedrängt und getäuscht, sie wenden sich deswegen Parteien und Strömungen am (aktuell vorwiegend rechten) Rand der Gesellschaft zu. Das Grundgesetz dient dazu, einen breiten gesellschaftlichen Konsens rechtssicher festzuhalten. Ob die große Koalition kurz vor Neuwahlen

Bereits heute investiert der Bund deutlich zu wenig in die Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, nun hat er insgesamt weniger Geld zur Verfügung, übernimmt aber zusätzliche Aufgaben im Bereich der Autobahnverwaltung.

Auf 3,6 Prozent der Autobahnstrecken gibt es bereits ÖPPs; 8,8 Prozent der für die Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel werden dafür aufgewendet.

einen solchen Konsens noch repräsentiert, darf nicht als selbstverständlich angesehen werden. Es ist sogar unbekannt, ob es in den Regierungsparteien zu dem Vorschlag einer Grundgesetzänderung eine eigene Mehrheit gibt, denn bisher gibt es auf Bundesebene keine Parteitagsbeschlüsse zu der Frage. Die nächsten Bundesparteitage von CDU, CSU und SPD finden erst nach der anvisierten Abstimmung im Bundestag statt. Die Reform erfüllt auch die im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarungen nicht vollumfänglich. Demnach sollte mit den Ländern Einvernehmen hergestellt werden:

„Zudem werden wir gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße erarbeiten und umsetzen.“

Im Gegensatz dazu wurden die Vorschläge der Länder aus der Bodewig-II-Kommission im Entwurf des Bundeskabinetts nicht berücksichtigt. Die Länder hatten die Bodewig-Kommission einberufen, weil sie eigene Konzepte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur einbringen wollten. Den Vorschlag des Bundes zur völligen Aufgabe des bisherigen Systems lehnten die Verkehrsminister einstimmig ab. Sieben Landesparlamente hatten zudem schon im Vorfeld Beschlüsse zum Erhalt der Auftragsverwaltung gefasst. Allein die MinisterpräsidentInnen der Länder

haben im Zusammenhang mit der Zusage eines jährlichen Finanztransfers in Höhe von 9,75 Milliarden Euro ihre vorläufige Zustimmung gegeben. Letztlich wurden inhaltliche Bedenken wegen der großen Geldsumme hintangestellt. Grundgesetzartikel sind aber keine Tauschware. Der Bundesländer-Finanzausgleich und Autobahnprivatisierung haben im Grundsatz nichts mit einander nichts zu tun. Jede einzelne Verfassungsänderung sollte für sich mehrheitsfähig sein. Die Türkei wird von vielen Seiten kritisiert, weil sie sich von demokratischen und rechtsstaatlichen Grundsätzen immer weiter entfernt. Bei der geplanten Änderung von 18 Verfassungsartikeln der Türkei soll aber jeder Artikel einzeln diskutiert und abgestimmt werden. Hierzulande soll die Änderung von 14 Verfassungsartikeln im Paket erfolgen. Das ist formal und von den Mehrheitsverhältnissen eventuell möglich, allerdings könnte die Glaubwürdigkeit der handelnden Politiker nach innen und außen beschädigt werden.

Die geplante GG-Änderung weitet in Form von gezielter Förderung von ÖPP Privatisierungen im Bereich kommunaler Bildungsinfrastruktur aus. Nach Artikel 104b GG soll folgender Artikel 104c eingefügt werden:

Das ist formal und von den Mehrheitsverhältnissen eventuell möglich, allerdings könnte die Glaubwürdigkeit der handelnden Politiker nach innen und außen beschädigt werden.

Mehr ÖPP im Bereich von Schulen und Kitas?

Die geplante GG-Änderung weitet in Form von gezielter Förderung von ÖPP Privatisierungen im Bereich kommunaler Bildungsinfrastruktur aus. Nach Artikel 104b GG soll folgender Artikel 104c eingefügt werden:

Ein gesellschaftlicher Konsens für eine Grundgesetzänderung, kann abgelesen werden an:

- *Volksentscheiden*
- *Koalitionsverträgen*
- *Mitgliederentscheiden von Regierungsparteien*
- *Parteitagsbeschlüsse der Regierungsparteien mit stabilen Mehrheiten*
- *breiten gesellschaftlichen Debatten, die eine weitgehende Übereinstimmung aufzeigen*
- *repräsentativen Meinungsumfragen*

„Der Bund kann den Ländern Finanzhilfen für gesamtstaatlich bedeutsame Investitionen der finanzschwachen Gemeinden und Gemeindeverbände im Bereich der kommunalen Bildungsinfrastruktur gewähren. Artikel 104b Absatz 2 und 3 gelten entsprechend.“

Das dazugehörige Begleitgesetz legt dann fest, dass ÖPP förderfähig ist. Dort heißt es im Absatz 2:

„Förderfähig sind auch Investitionsvorhaben, bei denen sich die öffentliche Verwaltung zur Erledigung der von ihr wahrzunehmenden Aufgaben über den Lebenszyklus des Vorhabens eines Privaten im Rahmen einer vertraglichen Zusammenarbeit bedient. Dabei kann sie dem privaten Vertragspartner für den investiven Kostenanteil des Vorhabens eine einmalige Vorabfinanzierung gewähren – im Folgenden Vorabfinanzierungs-ÖPP (Öffentlich Private Partnerschaft).“

Eine solche Ausweitung von ÖPP im Bildungsbereich durch die zweistufige Kaskade Grundgesetz-Begleitgesetz könnte die öffentlichen Mittel beschränken statt sie wie intendiert auszuweiten. Für zahlreiche Schul-ÖPP-Projekte liegen Prüfberichte der Rechnungshöfe vor, die belegen, dass diese Projekte deutlich teurer sind als vergleichbare öffentlich durchgeführte Vorhaben. Die Mehrkosten gehen in solchen Fällen den Infrastrukturen und somit der Daseinsvorsorge verloren, man kann in der Summe weniger bauen statt mehr.

Welche Vorteile haben die Bürgerinnen und Bürger durch die Autobahnreform?

Autobahnbrücken verfallen, zahlreiche Baustellen behindern den Verkehr – wird das durch die Autobahnreform besser? Zweifel sind angebracht.

Dabei gibt es zwei Möglichkeiten, wie es für die Allgemeinheit ungünstig verlaufen könnte:

1. Wenn die zentrale Infrastrukturgesellschaft alles selbst machen soll, muss eine Mammutbehörde komplett neu errichtet werden. Man wird auch neue regionale Satellitengesellschaften benötigen, um die Arbeit der Bundesbehörde vor Ort erledigen zu können. Gleichzeitig werden die Länder für die Verwaltung der bei ihnen verbleibenden Bundesstraßen ihre Ländergesellschaften weiterhin betreiben. Es entstehen teure Doppelstrukturen. Ob es also insgesamt - nach einer belastenden und teuren Umbauphase von vermutlich 10 Jahren - eine effizientere Struktur geben wird, steht in den Sternen.

Für zahlreiche Schul-ÖPP-Projekte liegen Prüfberichte der Rechnungshöfe vor, die belegen, dass diese Projekte deutlich teurer sind als vergleichbare öffentlich durchgeführte Vorhaben.

2. Hält man die neue Infrastrukturgesellschaft hingegen schlank, muss der Großteil der Leistungen schon auf dieser Ebene privatisiert werden. Man müsste zahlreiche private Betreiber, Planer und Projektgesellschaften einbeziehen. Es könnte ähnlich wie bei der DB AG (derzeit ca. 950 Tochtergesellschaften) ein intransparentes Firmengeflecht entstehen, dessen Profite sich aus Steuern und Gebühren generieren.