

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig
verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den
Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? |
Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 1

Nachdem wir beobachtet hatten, dass vor allem sozialdemokratische
Bundestagsabgeordnete das Land mit Erklärungsversuchen zu ihrem
Abstimmungsverhalten vom 1. Juni überfluteten, baten die NachDenkSeiten den Fachmann
Carl Waßmuth [*] um eine Begutachtung dieser Briefe und Mails. Hier folgt sein Text.
Danke vielmals dafür. Wenn Sie nach Lektüre dieser einschlägigen Analyse immer noch
Zweifel daran haben, dass die Mails der Täuschung darüber dienen, was die
Entscheidungen vom 1. Juni für die Möglichkeiten zur weiteren de facto Privatisierung
bedeuten, dann sollten Sie sich beim zuständigen Minister erkundigen. **Albrecht Müller**

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/170619_Abgeordnetenbriefe_zur_Autobahnprivatisierung_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Dies hat stellvertretend für alle, die gerne wissen würden, wo es nach den
Grundgesetzänderungen langgeht, der Verkehrsexperte der Linkspartei Herbert Behrends
getan. Des Verkehrsministers Dobrindt Antwort ist eindeutig. Schauen Sie sich bitte dieses
Video an, wenn Sie nach Lektüre des Textes von Carl Waßmuth noch eine amtliche
Versicherung brauchen:

Externer Inhalt

Beim Laden des Videos werden Daten an Youtube übertragen.

Inhalt von Youtube zulassen

[Inhalte von Youtube nicht mehr zulassen](#)

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? | Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 2

Briefe von Abgeordneten als Wählertäuschung **Von Carl Waßmuth [\[*\]](#)**

Am 1. Juni 2017 verabschiedete der Deutsche Bundestag ein Paket aus 13 Grundgesetzänderungen und 19 Begleitgesetzen. Kern des Vorhabens war die Autobahnprivatisierung. Einen Tag später, am 2. Juni, bestätigte der Bundesrat das Paket im Eilverfahren und einstimmig. Die Länder geben mit dem Vorhaben zwar alle Kompetenzen im Bereich der Autobahnen ab, erhalten aber ab 2020 jährlich 9,75 Milliarden Euro. Diese Doppelabstimmung war der Startschuss für den umfangreichsten Privatisierungsprozess in Deutschland seit dem Börsengang der Deutschen Telekom.

Im Vorfeld der Abstimmung hatten tausende Menschen die Abgeordneten und die Parteispitzen angeschrieben und ihrer Besorgnis über die Privatisierung Ausdruck verliehen. Allein Lammert hat nach Angaben seines Büros über 2000 E-Mails erhalten. Martin Schulz muss mehrere hundert Schreiben bekommen haben. In vielen Schreiben waren auch Fragen enthalten.

Was haben die Abgeordneten und die Parteispitzen mit diesem außergewöhnlichem

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? | Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 3

Engagement ihrer (potentiellen) Wählerinnen und Wählern gemacht? Lammert stimmte am Ende mit „Nein“, als einziger Abgeordneter der CDU. Aus der SPD stimmten 32 Abgeordnete mit „Nein“, bei einer Enthaltung und acht nicht abgegebenen Stimmen. Das bedeutet: Die große Mehrheit der Abgeordneten der Großen Koalition winkte das Vorhaben mit durch – die Bürgerbedenken wurden ignoriert. Martin Schulz antwortete niemandem, er ließ das „Team Direktkommunikation im SPD-Parteivorstand“ eine Standardantwort verschicken. Auch viele Abgeordnete bedienten sich teilweise oder vollständig bei vorgeschriebenen Texten. Diese Textbaustein-Antworten wurden nun nach der Abstimmung massenhaft verschickt.

Wie den Bürgerinnen und Bürgern das Wort abgeschnitten wurde

Der Umgang der Politik mit den Schreiben und Fragen der Menschen vor der Abstimmung zur Autobahnprivatisierung offenbart eine tiefe Krise unserer Demokratie. Der fraglos größte Skandal im Skandal ist dabei, dass die Politik in diesem Verfahren die Gründe für ihre Entscheidung NACH der Abstimmung kundgab. Damit wurde den Menschen jede Möglichkeit genommen, zu diesen Gründen Stellung zu nehmen oder sogar einzelne Abgeordnete davon in Kenntnis zu setzen, dass darin manches für sie wenig überzeugend ist. Durch die extreme Verkürzung aller Fristen wurden die Menschen faktisch wie kleine (und das bedeutet: unmündige) Kinder behandelt. Sie durften ihre Bedenken äußern (das ließ sich nicht verhindern), aber man diskutierte nicht mit ihnen. Eine Begründung nach der Entscheidung ist keine Diskussion, sondern eine Rechtfertigung.

Textbausteine statt individueller Begründung einer Gewissensentscheidung

Auch dass massenhaft Standardantworten verschickt wurden, ist empörend. Zwar ist es üblich, dass Fraktionen Standardantworten verschicken, in diesem Fall offenbart es aber ein enormes Demokratiedefizit. Denn es handelt sich nicht um ein einfaches Gesetz, sondern um einen folgenreichen Eingriff in die Verfassung und die massive Privatisierung der Daseinsvorsorge. Viele Abgeordnete waren offensichtlich nicht in der Lage, zu diesen Fragen eine eigene Meinung zu entwickeln und sie eigenständig zu vertreten. Die Kürze der Zeit gilt dabei nicht als Ausrede, denn diese Zeitnot haben die Wählerinnen und Wähler nicht zu verantworten. Im Gegenteil: Trotz der enormen zeitlichen Dichte hatten ja so viele Menschen sofort geschrieben! Sie hatten kaum Zugang zu den tatsächlich zur Abstimmung stehenden Gesetzentwürfen, aber haben durch eigenes Engagement und Recherchen die schlechte Informationslage versucht auszugleichen. Es wäre daher den Abgeordneten ein Leichtes gewesen zu sagen: ‚Ich kann in dieser Frage nicht abstimmen. Ich habe noch 30 engagierte Zuschriften zu beantworten, die ich ernst nehme.‘ Hätten das alle Abgeordneten offen bekannt, hätte die Abstimmung leicht verschoben werden können.

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? | Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 4

Parteien wurden ihrer in der Verfassung vorgegebenen Rolle nicht gerecht

CDU, CSU und SPD haben es sich in ihrer Rolle als Parteien zu leicht gemacht. In Art 21 GG steht zu den Parteien: „[...] Ihre innere Ordnung muss demokratischen Grundsätzen entsprechen.“ Funktioniert die innere demokratische Ordnung noch? Die Autobahnprivatisierung steht ebenso wenig im Koalitionsvertrag wie die Grundgesetzreform als Ganzes. Es gibt auch keine Parteitagsbeschlüsse dazu. Beispiel SPD: Bei der SPD lagen für den letzten Bundesparteitag im März Anträge gegen die Autobahnprivatisierung vor, wurden aber nicht behandelt. 33.000 Genossinnen und Genossen haben einen Aufruf gegen die Autobahnprivatisierung unterschrieben, das sind mehr als sieben Prozent der Mitglieder. Nichts davon floss in die Gremien der SPD ein. Aber auch das steht im Grundgesetz: „Die Parteien wirken bei der politischen Willensbildung des Volkes mit.“ Diese besondere Rolle begründet ja, warum es eine Parteienfinanzierung aus Steuergeldern gibt und Parteien auch sonst eine herausragende Rolle im demokratischen System genießen. Der Mitwirkung an der politischen Willensbildung wurden die Parteien im vorliegenden Fall fraglos nicht gerecht. Von Angela Merkel ist zu dem Thema nur bekannt, dass sie sich wünschte, dass man mit dem Thema bald zu einem Ende käme. Martin Schulz hat es sogar geschafft, zum wichtigsten Vorhaben der Großen Koalition dieser Legislaturperiode kein einziges Wort öffentlich zu äußern. Auch jenseits der Parteispitzen gab es weder Publikationen noch öffentliche Veranstaltungen, denen man zugestehen könnte, in relevanter Größenordnung etwas zur politischen Willensbildung zum Thema beigetragen zu haben. Wie steht es nun mit den Rechtfertigungen, die das „Ja“ zur Privatisierung begründen sollen? Dazu soll nachfolgend eine detailliertere Betrachtung angestellt werden. [1] Da vor allem SPD-Abgeordnete geantwortet haben, werden nachfolgend zuerst die Argumente aus der SPD besprochen.

Das Ringen um den Begriff „Privatisierung“

In zahlreichen Antworten wird bestritten, dass privatisiert wurde. Das ist insofern von Bedeutung, als Privatisierung der Schlüsselbegriff der Debatte war. Wegen der Gefahr von Privatisierung wurde angeblich der ursprüngliche Gesetzentwurf „ganz maßgeblich korrigiert“ bzw. sogar „um 180 Grad gedreht“ (Bettina Hagedorn, SPD). Nun ergab sich aber das Problem, dass die Autobahnreform weiterhin eine grundgesetzlich veranlasste formelle Privatisierung ist. Also wurde folgende Umdeutung versucht:

„Die neue Gesellschaft wird als GmbH errichtet und damit als juristische Person des privaten Rechts. Dies ist jedoch keineswegs als „Privatisierung“ zu verstehen.“ (Team Direktkommunikation SPD-Parteivorstand in seiner

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig
verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den
Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? |
Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 5

Standardantwort)

Gesteht man das zu, kann natürlich triumphiert werden:

„Nunmehr haben wir die Privatisierung effektiv verhindert.“ (Christine
Lambrecht, MdB, SPD, nach der Abstimmung)

Was denn nun? Gibt es tatsächlich eine Privatisierung, die keine ist? Ist der Begriff
„Privatisierung“ unklar und missverständlich? Privatisierung kann tatsächlich verschiedene
Formen haben: formelle Privatisierung, funktionale Privatisierung, materielle Privatisierung,
Vermögensprivatisierung. Die Auswirkungen sind nicht identisch, aber gemeinsam ist: Es ist
immer Privatisierung. Mit der Grundgesetzänderung wird die Autobahnverwaltung ins
Privatrecht überführt: in eine GmbH, die später sogar in eine AG umgewandelt werden
kann. Das ist eine formelle Privatisierung. Man mag das mögen oder nicht, für harmlos oder
gefährlich halten: Der Versuch, den Begriff „Privatisierung“ nach der Abstimmung
umzudefinieren, dient aber fraglos dem Ziel, Abstimmungsverhalten und zuvor gegebene
Versprechen sprachlich in Einklang zu bringen. Der Verfassungsrechtler Prof. Christoph
Degenhart hat über 300 Veröffentlichungen im Bereich des Staatsrechts verfasst.
Mindestens ein Buch von Degenhart steht bei fast jedem Jura-Studenten im Regal.
Degenhart sagte wenige Tage vor der Abstimmung mit Blick auf die letzten Änderungen an
den Gesetzentwürfen: „Es handelt sich hier um eine formelle oder Rechtsform-
Privatisierung, die auf der Projektebene Effekte einer materiellen Teil-Privatisierung haben
könnte.“ Eat this, SPD.

Es ging nie um den puren Asphalt

Etwas vorsichtiger, aber in gleicher Absicht sind Äußerungen, die sich nur auf die
Autobahnen beziehen. So schreibt der Bundesrechnungshof in seinem letzten
(hochproblematischen!) Gutachten: „Darüber hinaus ist jegliche Privatisierung der
Bundesautobahnen ausgeschlossen.“ Beim Bundesrechnungshof (BRH) gibt es offenbar
Juristen, die Bücher von Degenhart gelesen haben. Für viele Nicht-Juristen und die Presse
war stets recht verallgemeinernd die „Privatisierung der Autobahnen“ das Problem. Oder
nicht? Flugs interpretierten viele Abgeordneten die BRH-Aussage als Bestätigung der
eigenen Sicht, Privatisierung wäre gänzlich ausgeschlossen, bzw. zurückgedrängt:

„Manche Kritiker und manche Kampagne hat absurderweise gerade uns als SPD

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? | Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 6

in den letzten Wochen unterstellt, mit den Grundgesetz-Änderungen würden wir die Türen für eine Privatisierung öffnen. Das Gegenteil ist richtig: Wir schließen Türen, die bislang offen standen. Dies bestätigt uns auch der Bundesrechnungshof, der das Gesetzgebungsverfahren mit mehreren Berichten begleitet hat.“ (Johannes Kahrs, MdB, SPD, nach der Abstimmung).

Tatsächlich ist die Privatisierung der Autobahnen im Wortsinn, d.h. in Form eines Verkaufs der zugehörigen Grundstücksfläche und der Fahrbahndecke ausgeschlossen. Aber damit ist nicht die Privatisierung im Bereich der Autobahnen ausgeschlossen, um die es geht: um die Verwaltung, den Betrieb, den Neu- und Ausbau und um all die Gelder aus Steuern und Gebühren, die dafür aufgebracht werden. Dazu der Privatisierungskritiker Werner Rügemer:

“Die Privatisierung der Autobahnen überall in der EU läuft anders. Die private Gesellschaft kann so viele ÖPP-Verträge vergeben wie sie will, neue Autobahnen in Auftrag geben, Kredite aufnehmen, Staatszuschüsse bekommen, Tochtergesellschaften gründen, Aufträge in Saudi-Arabien oder sonstwo suchen und so weiter. Die Investoren legen ja sowieso keinen Wert darauf, die Autobahnen zu kaufen. Das ist nirgends in der EU der Fall, auch nicht in Frankreich, Spanien und Italien, wo es die privaten Maut-Autobahnen schon länger gibt. Der französische Baukonzern Vinci verdient jährlich 6 Milliarden Euro mit dem Betrieb von Autobahnen - vor allem in Südfrankreich. Der hat noch nie auch nur einen Zentimeter Autobahn gekauft.“ (in: Autobahnen: Hohe Risiken für Steuerzahler und Autofahrer , Deutsche Wirtschafts-Nachrichten, 6.6.2017)

Es wurde also eine Art Polit-Theater aufgeführt: Wolfgang Schäuble täuschte im vergangenen Jahr an, die Autobahnen inklusive Asphalt teilweise verkaufen zu wollen, die SPD durfte hineingrätschen und möchte nun dafür bejubelt werden. Wen schert es da, dass der Ball nun doch im Privatisierungstor gelandet ist? Es war doch eine so schöne Aktion der SPD!

Sind ÖPPs keine Privatisierung?

Der konkrete Weg, auf dem Autobahnprivatisierung stattfindet, sind Öffentlich-private Partnerschaften. Vor dem Hintergrund des (SPD-)Versprechens, Privatisierung verhindern zu wollen, bekommt diese Privatisierungsform besondere Bedeutung. Und entsprechend

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig
verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den
Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? |
Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 7

gibt es auch hier Umdeutungsversuche:

„Häufigster Kritikpunkt ist, dass durch die Möglichkeit einzelner ÖPP-Projekte eben doch die Privatisierung ermöglicht würde. Hierbei muss zunächst klar gestellt werden, dass öffentlich-private Partnerschaft nicht mit Privatisierung gleichzusetzen ist.“ (Team Direktkommunikation SPD-Parteivorstand in seiner Standardantwort)

Öffentlich-private Partnerschaften können viele Formen annehmen: Betreibermodell, Build-Operate-Transfer- oder BOT-Modell, Erwerber-, Inhaber- oder Leasingmodell, Miet-, Vertrags- oder Contracting-Modell und noch weitere. Allen ist eines gemeinsam: Es handelt sich dabei um Privatisierung, in diesem Fall um funktionale Privatisierung. Da beißt die Maus keinen Faden ab, auch die SPD-Maus nicht. Vor diesem Hintergrund könnte man sich schon etwas erhitzen, wenn man folgende Rechtfertigung liest:

„Da ich gegen eine Privatisierung der Autobahnen, der Gesellschaft und Tochtergesellschaften bin, habe ich mit „Ja“ gestimmt.“ (Christine Lambrecht, MdB, SPD, nach der Abstimmung).

Die Privatisierung der Autobahnen ist seit jeher und auch heute noch grundgesetzlich ausgeschlossen. Eine Autobahngesellschaft und Tochtergesellschaften, die privatisiert werden können, gibt es bisher gar nicht. Erst durch das „Ja“ von Frau Lambrecht und ihren Kolleginnen und Kollegen in der SPD, CDU und CSU wird Privatisierung im Zusammenhang mit unseren Autobahnen möglich.

Die Erfindung der Netz-ÖPPs

Es zeichnete sich in der Debatte bereits ab, dass die Umdeutung von ÖPP zu etwas anderem als Privatisierung nicht ganz klappen könnte. Für diesen Fall gab es offenbar einen „Plan B“. Plan B bestand in der kurz vor der Abstimmung vorgeschlagenen Regelung, Netz-ÖPPs grundgesetzlich auszuschließen.

„Die Monitor-Sendung [vom 27. April 2017] ist vor allem deswegen sehenswert, weil darin der CDU-Fraktionschef Volker Kauder sowie CSU-Verkehrsminister Dobrindt ankündigen, dass CDU/CSU einer von der SPD geforderten

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? | Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 8

Grundgesetzänderung zur Verhinderung dieser „Privatisierung durch die Hintertür“ NICHT zustimmen werden. Aber genau DAS hat die SPD jetzt gegen massiven Widerstand der Union durchgesetzt. [...] Jetzt können wir verkünden: Versprochen - gehalten! Das Verbot von funktionaler Privatisierung bei Teil-Netz-ÖPP kommt ins Grundgesetz und wird somit verfassungsrechtlich festgeschrieben.“ (Bettina Hagedorn, SPD, nach der Abstimmung)

Implizit gesteht Frau Hagedorn hier ein, dass ÖPPs eine Privatisierungsform sind, und zwar eine so gefährliche, dass es erheblicher Schutzmaßnahmen bedarf. Gleichzeitig wird den bisherigen ÖPPs etwas relativ Neues und vorgeblich viel Größeres, die „Teil-Netz-ÖPPs“ an die Seite gestellt. Einzel-ÖPPs sollten gegenüber diesem Schreckgespenst offenbar harmlos aussehen. Allerdings gibt es Netz-ÖPPs weltweit nirgendwo. Sie zu verbieten, ist ungefähr ein so großer Erfolg wie ein Verbot von Ufos. Die nun als harmlos ausgegebenen Einzel-ÖPPs sind hingegen die grassierende Privatisierungsform und genau die werden durch die formelle Privatisierung erst so richtig von der Kette gelassen. Wegen angeblicher Geschäftsgeheimnisse kann die Gesellschaft jede Transparenz verhindern. Der Bundestag muss künftig nicht mehr zustimmen. Die Kontrolle durch die Länder entfällt vollständig. Auch die Kontrolle durch den Bundesrechnungshof wird erheblich erschwert. Frau Hagedorn behauptet hingegen, die funktionale Privatisierung (unter die ja ÖPPs fallen) wurde ausgeschlossen:

„Eine funktionale Privatisierung durch die Übertragung eigener Aufgaben der Gesellschaft auf Dritte, z.B. durch Teilnetz-ÖPP, wird ausgeschlossen.“ (Bettina Hagedorn, SPD, nach der Abstimmung)

Es stimmt einfach nicht, dass funktionale Privatisierung „z.B. ...“, ausgeschlossen wird. Die funktionale Privatisierung würde - wenn die neue Regelung überhaupt greift, was zweifelhaft ist - nur für Teilnetz-ÖPP ausgeschlossen, sie wird ansonsten aber erlaubt! Das ist doch ein fundamentaler Unterschied. ÖPP und andere Formen funktionaler Privatisierung werden erleichtert und somit gefördert statt ausgeschlossen.

„Hilfsweise: ÖPP gibt's doch schon“

Dass ÖPPs nicht ausgeschlossen wurden, wissen wiederum auch die Abgeordneten. So wurde einfachgesetzlich hinzugefügt, dass ÖPPs über 100 km Länge ausgeschlossen seien. [2] Die nächste Stufe der Argumentation lautet also z.B.:

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig
verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den
Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? |
Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 9

„Die erreichte Begrenzung auf Teilstücke ist aber ein deutlicher Fortschritt gegenüber dem bestehenden Rechtsrahmen, denn nun werden ÖPP zum ersten Mal eingeschränkt. Wir schließen Türen für Privatisierungen, die bislang offen standen.“ (Sven Schulz, SPD, nach der Abstimmung)

Die genannte Einschränkung ist, wie oben bezüglich der Netz-ÖPP bereits geschildert, wirkungslos, sie wirft ein viel zu grobmaschiges Netz über die ÖPPs. Und sie verschweigt, dass durch die Vereinfachung von ÖPP über die formelle Privatisierung in Menge und Volumen zu mehr ÖPPs (und noch dazu zu noch weniger kontrollierten ÖPPs) führen kann und wird. Was die Menschen aufregt, ist ja nicht der Begriff „ÖPP“ und zumeist nicht einmal das Wort „Privatisierung“. Es ist die Sorge, dass noch mehr Steuergelder und Gebühren aufgewandt werden müssen ohne adäquaten Gegenwert, ohne die künftige Möglichkeit einer effektiven Kontrolle durch Parlamente oder sonst jemanden. An dieser Stelle kommt die nächste Stufe der Argumentation: ÖPP würde es kaum noch geben, weil es sich künftig nicht mehr rechnet.

„Es ist vielmehr so, dass WIR die Privatisierung effektiv verhindern, dass Einzelprojekt-ÖPPs zwar weiter erlaubt sein werden (wie bei der österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, kurz; ASFINAG), dass die bestehenden Fehlanreize (laut Bundesrechnungshof!) innerhalb der Auftragsverwaltung pro ÖPP aber aufgehoben werden, weil es in einer Bundesautobahngesellschaft betriebswirtschaftlich unattraktiv wird (wie in Österreich!), solche ÖPP-Projekte (unter 100km) künftig in dem Umfang zu machen, wie Ramsauer und Dobrindt es in den letzten 11 Projekten (ohne Parlamentsbeteiligung!) gemacht haben.“
(Bettina Hagedorn, SPD, nach der Abstimmung, Hervorhebung im Original)

Es scheint offenbar kaum einen Abgeordneten zu stören, dass die Argumente der jeweils nächsten Ebene denen der vorausgegangenen Ebene widersprechen. Es wird nach dem juristischen Prinzip vorgegangen, „hilfsweise“ möglichst alle greifbaren Argumente vorzutragen. Dabei wird außer Acht gelassen, dass es anders als bei der Verteidigung eines Straffälligen vor Gericht auch um Glaubwürdigkeit geht. Kurz gefasst lautet eine Argumentationskette ja wie folgt: << ÖPPs sind keine Privatisierung. Falls das nicht stimmt und ÖPPs funktionale Privatisierung sind: Funktionale Privatisierung wird ausgeschlossen. Falls das doch nicht so im (Grund-)Gesetzentwurf steht: Funktionale Privatisierung per ÖPP werden grundgesetzlich zumindest begrenzt. Falls diese Begrenzung nicht ausreicht oder

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? | Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 10

nicht funktioniert: Große ÖPPs werden einfachgesetzlich begrenzt. Falls das nicht klappt, um ÖPPs einzuschränken: Das Anreizsystem wird so ausgestaltet, dass keiner mehr ÖPPs machen will. >> Wer diese Abfolge so vorträgt, gesteht dreimal ein, haltlose Behauptungen aufgestellt zu haben. Und auch die letzte Ebene trägt nicht: Man muss die Abgeordneten fragen, weswegen die bisherigen Fehlanreize, die ja dazu geführt haben, dass Frau Hagedorn und die ganzen Regierungsfraktionen in zahlreichen Haushaltsbeschlüssen ÖPP zugestimmt haben, entfallen, wenn die Parlamentsbeteiligung künftig entfällt. Die generelle Nachteilhaftigkeit von ÖPP ist ja nicht erst seit wenigen Wochen bekannt. Ganz davon abgesehen verfällt hier der Gesetzgeber aufs Glauben und Hoffen, statt etwas gesetzlich zu regeln und parlamentarisch zu kontrollieren.

Resümee aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger, die die Gefahr der Privatisierung sahen, hatten Recht. Die als Privatisierungs-„bremsen“ und „-schränken“ bezeichneten Änderungen verhindern die Privatisierung nicht, im Gegenteil: Es wird teuer, intransparenter und künftig schlechter kontrollierbar. Negative Folgen der Reform werden von den Abgeordneten kleingeredet oder geleugnet. Es handelt sich bei diesem Konzert der Antworten um Wählertäuschung großen Stils. Es gibt gut gemachte und ganz offenbar umfangreich vorbereitete Täuschungen wie die der Netz-ÖPPs, Kämpfe um Begrifflichkeiten wie bezüglich der Leugnung, dass die Umwandlung in eine GmbH eine formelle Privatisierung wäre bis hin zu Behauptungen ohne auch nur den Versuch eines Belegs. Dabei wollen SPD-Abgeordnete angeblich kein ÖPP:

Persönlich hätte ich mir noch mehr vorstellen können, nämlich den vollständigen Ausschluss von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP). (Sven Schulz, SPD, nach der Abstimmung)

Schulz will ÖPP also angeblich nicht, gehört aber zur Regierungsfraktion und befördert durch seine Zustimmung deswegen ÖPP. Liest man die Begründung, könnte man meinen, Schulz wäre in der Opposition:

Dafür [für den vollständigen Ausschluss von ÖPP] fehlt jedoch die nötige 2/3-Mehrheit zur Änderung des Grundgesetzes. (Sven Schulz, SPD, nach der Abstimmung)

Was ist von den Abgeordnetenbriefen zu halten, die sintflutartig
verschickt worden sind, um die Zustimmung zu den
Grundgesetzänderungen zur Autobahnprivatisierung zu erklären? |
Veröffentlicht am: 17. Juni 2017 | 11

Es handelt sich also um einen Fall von Doppelmoral. Für 13 Grundgesetzänderungen ist eine 2/3-Mehrheit vorhanden, auch für ein Vorhaben, das nur eine recht schwache Begründung hat: Die Hoffnung, dass eine Zentralisierung den Autobahnbau effizienter machen würde. Für die rechtswirksame Verhinderung von weiteren (oder sogar zunehmenden) Privatisierungen via ÖPP ist diese Mehrheit nicht vorhanden, es werden Krokodilstränen geweint. Daran ist zu sehen: Was auch immer CDU/CSU und SPD ausgehandelt haben, im Sinne der Bürgerinnen und Bürger war es nicht. Man sieht auch: Eine noch so vehement vertretene Position der SPD ist in der praktischen Politik keinen roten Heller wert, sie wird ohne Wimperzucken geopfert. Das sollte wissen, wer jetzt im Wahlkampf Botschaften der SPD begegnet.

[<<*] Carl Waßmuth ist beratender Ingenieur und Mitbegründer von "Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)" (www.gemeingut.org). Als Sprecher und Infrastrukturexperte klärt Waßmuth dort seit Jahren zu ÖPP auf. Am 22. Juni erscheint in der Böll-WiSo-Reihe die mit Jana Mattert und Laura Valentukeviciute verfasste Studie "Gemeinwohl als Zukunftsaufgabe. Öffentliche Infrastrukturen zwischen Daseinsvorsorge und Finanzmärkten".

[<<1] Die Betrachtung konzentriert sich zunächst auf die Themenfelder Privatisierung und ÖPP. Weitere Argumente waren die Beschäftigteninteressen (die gewahrt sein sollen), die Notwendigkeit des großen Kompromisses, der andere wichtige Dinge ermögliche sowie die Bestätigung der Politik durch wichtige außerparlamentarische Zeugen. Eine Entgegnung auf diese weiteren Rechtfertigungen eines „ja“ zur Autobahnprivatisierung kann im Rahmen des vorliegenden Beitrags nicht geleistet werden, ist aber gleichwohl kaum weniger spannend. Ebenfalls nicht behandelt wird große Schweigen in der Argumentation zur Neueinführung der Förderung von ÖPP im Bereich von Schulen und Kindergärten.

[<<2] Eine andere Regierung kann das leicht wieder aufheben, aber das ist vermutlich aus Anlegersicht nicht einmal nötig. Kein einziges Autobahn-ÖPP-Projekt in Deutschland ist länger als 100 km.