

Änderungsantrag

der Abgeordneten Roland Claus, Dr. Gesine Löttsch, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Petra Sitte, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/11131, 18/11186, 18/12588 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes
(Artikel 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g)**

Der Bundestag wolle beschließen:

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b wird Satz 5 wie folgt gefasst:

„Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen.“

Berlin, den 30. Mai 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Mit der Änderung werden Privatisierungen von Autobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs in Form von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) generell ausgeschlossen. Nicht ausreichend ist an dieser Stelle eine Regelung, die ÖPP in Fällen ausschließt, in denen ganze Streckennetze oder „wesentliche Teile“ davon Gegenstand der ÖPP sind. Bei „wesentliche Teile“ handelt es sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff der grundsätzlich einer Auslegung durch die Rechtsprechung zugänglich ist. Eine Definition dieses Begriffs bietet keine effektive Rechtssicherheit, zumal das Begleitgesetz jederzeit mit einfacher Mehrheit geändert werden kann.

Insbesondere gegen umfangreiche funktionale Privatisierungen durch Einrichtung von Teilnetz-bezogenen ÖPP- und Konzessionsgesellschaften besteht aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer in besonderem Maße das Erfordernis grundgesetzlicher Schutzmechanismen. Bei einer sehr weitreichenden funktionalen Privatisierung – insbesondere durch Teilnetz-ÖPP und Teilnetz-bezogene Konzessionslösungen – würden erhebliche negative Folgen für die Nutzerinnen und Nutzer, Steuerzahlerinnen und Steuerzahler und den Staat drohen. Das französische Beispiel der Autobahnkonzessionierung zeigt, dass die Kosten für die Nutzerinnen und Nutzer deutlich steigen können – in Frankreich in den zehn Jahren nach der Konzessionierung um über 20 Prozent, dass die Dividendenausschüttung an die Investoren im Mittelpunkt steht und dass die Politik umfangreich an Einfluss verliert, dass der öffentlichen Hand wichtiges Knowhow dauerhaft verloren geht und dass der Staat seine fiskalische Flexibilität verliert.

Bei Erweiterung und Modernisierung des Netzes drohen zudem staatliche Ausgleichszahlungen an den Privaten, wenn betriebswirtschaftlich wenig rentable Vorhaben, die aber einen hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen aufweisen, umgesetzt werden sollen.