

Schriftliche Stellungnahme

**zur öffentlichen Anhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am
24.04.2017 „Öffentliches Vermögen erhalten, ehrlich bilanzieren, richtig investieren“**

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) tritt ein für die Bewahrung und Demokratisierung öffentlicher Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Gemeingüter wie Wasser, Bildung, Mobilität und Energie sollen unter demokratische Kontrolle zurückgeführt werden. Ein Schwerpunkt von GiB ist die Aufklärung über Privatisierung und Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP).

1. Schuldenbremse und Privatisierungen

Die sogenannte¹ Schuldenbremse ist zu einem der wichtigsten Privatisierungstreiber geworden. Investitionen über öffentliche Haushalte werden einerseits bewusst von der Exekutive vernachlässigt, gleichzeitig behindert die Schuldenbremse nachholende Investitionen und auch Investitionen in den Aus- und Umbau von Infrastrukturen (Energiewende, Verkehrswende, allgemeiner, d.h. flächendeckender Zugang zu schnellem Internet). Als Ausweg werden zahlreiche Privatisierungsformen etabliert, allen voran Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) und Infrastrukturgesellschaften, die eine Verschuldung außerhalb der Kernhaushalte erlauben. Dazu der Prof. Holger Mühlenkamp:

„Die bisher häufig zur Umgehung der Schuldenbremse gewählte Alternative ‘Öffentlich Private Partnerschaften’ (ÖPP) steht in der Kritik und droht eventuell unattraktiv zu werden. Die Fratzscher-Kommission ‘entdeckt’ eine weitere Möglichkeit: Bezüglich der Staatsverschuldung dem Staat nicht zuzurechnende Infrastrukturgesellschaften. Diese Alternative bietet zugleich die Möglichkeit, Kosten der Eurokrise von den Kapitalanlegern zu den Verbrauchern und Steuerzahlern zu verlagern.“²

Mit der Auslagerung öffentlicher Aufgaben und Infrastrukturen geht die demokratische Kontrolle massiv verloren, gleichzeitig gewinnen Kapitalanleger erheblichen Einfluss auf die Infrastrukturen der

¹ Das Wort „Sogenannt“ wird vorangestellt, weil der umgangssprachliche Ausdruck „Schuldenbremse“ für GG, Art. 115. suggeriert, dass eine Neuverschuldung begrenzt (gebremst) würde. Das ist zumeist nicht der Fall, siehe Abschnitt 2. „Schuldenbremse und öffentliche Verschuldung“

² Holger Mühlenkamp (2016): Vortragsfolien „Empfehlungen der Fratzscher-Kommission – Wirkungen und Alternativen, Der Staat – in Zukunft eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung?“ ver.di-Fachdialog, Berlin, 14.01.2016, online: <https://gemeinden.verdi.de/++file++56c61cd2ba949b0680000994/download/Vortrag%20Prof.%20Dr.%20M%C3%BChlenkamp.pdf>.

Daseinsvorsorge, mit allen bei Privatisierungen bekannten negativen Effekten. Ein zentrales Projekt der Bundesregierung ist in diesem Zusammenhang die Autobahnreform. Von Anfang an war es eines der Ziele dieser Autobahnreform, Schulden auszulagern, und zwar sowohl mit Blick auf die nationale Schuldenbremse als auch auf die europäischen Schuldenregeln. Der Bundesrechnungshof (BRH) kritisierte schon im November 2016, dass mit der Grundgesetzreform zur Autobahnreform eine Umgehung der Schuldenbremse möglich sei:

„Die Kredite der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, sofern diese selbstständiger Rechtsträger ist, werden bei der Berechnung der zulässigen Neuverschuldung nicht berücksichtigt.“

Und der BRH sprach gleich auch eine Warnung aus:

„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.“

Mitte Januar 2017 bekräftigte der Bundesrechnungshof seine Aussage und warnte außerdem davor, dass im Entwurf keine Grenzen für private Kreditaufnahme festgelegt sind. Die Gesellschaft könne sich also so hoch verschulden, wie Investoren bereit sind, ihr Geld zu leihen. Eine Schuldenbremse gebe es für den Autobahnbau, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, dann nicht.

Zur Umgehung der Schuldenbremse im Zuge der Autobahnreform schreibt der Rechtswissenschaftler Prof. Christoph Möllers:

„[Es] ist [...] nicht klar, warum man die Investitionsfähigkeit des Staates erst durch Verfassungsrecht im Namen der Budgetstabilität begrenzen will, um diese Regelung dann mittels einer anderen Grundgesetzreform zu umgehen.“³

Mit der Autobahnreform ergeben sich erhebliche Privatisierungsmöglichkeiten:

- Verkauf von Tochterfirmen, Beteiligung an Tochterfirmen
- Schrankenloser Einsatz von ÖPP
- Stille Beteiligungen und andere eigenkapitalähnliche Anlageformen („Mezzanine-Kapital“)
- Unbegrenzte Aufnahme von Fremdkapital, das direkt oder indirekt über den Bundeshaushalt besichert wird.

Alle Anlageformen können in weltweit handelbare Anlageprodukte eingebracht werden – und von Finanzmarktakteuren weltweit erworben und gehandelt werden, auch von solchen mit Sitz in

³ Christoph Möllers (2016): Eine verfassungspolitische Bewertung der aktuellen Diskussion um eine Änderung des Art. 90 GG im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/verkehr/PDF/Gutachten_Bundesfernstrassen.pdf.

Steueroasen.⁴ Die aktuellen Vorschläge des Koalitionsausschusses sind nicht geeignet, diese Privatisierung zu unterbinden.

Für den Erhalt, Ausbau und Betrieb der Autobahnen kann und soll die geplante Infrastrukturgesellschaft Verkehr ÖPP nutzen. Dazu Finanzminister Wolfgang 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.“

ÖPP werden bereits jetzt beim Autobahnbau genutzt, sie sind eine der Formen von funktionaler Privatisierung. Durch ÖPP werden die Projekte nachweislich teurer. Die geplante Grundgesetzänderung ermöglicht eine deutliche Ausweitung von ÖPP, denn es werden die bisherigen parlamentarischen Schranken aufgehoben. Das Management der neuen Gesellschaft kann dann allein die Entscheidungen treffen und innerhalb weniger Jahre das Auftragsvolumen der Gesellschaft für 30 Jahre (250 bis 300 Milliarden Euro) per ÖPP privatisieren. Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofs sind im vorliegenden Gesetzesentwurf künftig nicht mehr vorgesehen. Aber gerade der Bundesrechnungshof war in der Frage der Wirtschaftlichkeit von ÖPP bisher eine wichtige Kontrollinstanz. Bereits im Jahr 2014 stellte der Bundesrechnungshof für vier von fünf ÖPP-Projekte Mehrkosten von durchschnittlich 38 Prozent gegenüber staatlichen Projekten fest.

Für weitere Details zu Autobahnprivatisierung verweisen wir auf die Stellungnahme von GiB zur öffentlichen Anhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 27.3.2017 zur Gründung einer „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“.

2. Schuldenbremse und öffentliche Verschuldung

Grundprinzip von öffentlichen Daseinsvorsorgeleistungen ist, dass sie öffentlich bezahlt werden. Das bleibt auch bei Auslagerung und Privatisierung so. Die privaten Anleger stellen ihr Kapital nur zeitweise zur Verfügung, sie wollen es vollständig zurück - zuzüglich einer Rendite. Durch die Auslagerung von Schulden aus den regulären Haushalten steigt die Verschuldung, teilweise sogar dramatisch. Gründe dafür sind unter anderem:

- Der Rückgang der demokratischen Kontrolle befördert Selbstbedienung und Misswirtschaft auf vielen Ebenen.
- Für die Auslagerung sind erhebliche Transaktionskosten erforderlich: Einmalig müssen Strukturen errichtet werden, die nur der Auslagerung, nicht der Daseinsvorsorgeerbringung dienen. Dauerhaft werden bestehende Synergien zerschlagen. Es müssen dann die neuen und zumeist aufwändigeren Strukturen aufrechterhalten werden.

⁴ Eine aktuelle Studie der European Services Strategy Unit (ESSU) zeigt, dass durch einen regen Handel mit Anteilen an ÖPP-Projekten inzwischen Infrastrukturfonds mit Sitz in Steueroasen 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. <http://www.european-services-strategy.org.uk/publications/essu-research-reports/the-financial-commodification-of-public-infras/>

- Langfristig zerstören solche Privatisierungen auch die anvertrauten Infrastrukturen. Das kann man am Beispiel der Deutschen Bahn AG und den Eisenbahnbrücken beobachten. Noch schlimmeres mussten die Briten beim Zusammenbruch des privaten Eigentümers „Railrack“ erleben, mit vielen folgenschweren Zugunglücken. Nach dem Bankrott von Railtrack wurde das Schienennetz wieder verstaatlicht.⁵ Die anschließende Totalsanierung des Schienennetzes kostete über 100 Milliarden Euro, das System Schiene wurde nachhaltig beeinträchtigt.

Die deutsche Schuldenbremse wird mittlerweile breit kritisiert: zu starr, pro-zyklisch, investitions- und wachstumshemmend, makroökonomisch widersinnig. Die Debatte reicht von einfachen Reformen der Schuldenbremse über eine neue „Goldene Regel“ bis hin zur Abschaffung der Schuldenbremse. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA)⁶ und der Deutsche Gewerkschaftsbund⁷ kritisieren die Schuldenbremse. Auch aus der Wissenschaft kommt Kritik, so vom Würzburger Ökonomen und Mitglied im Sachverständigenrat Prof. Peter Bofinger, vom Kieler Sozialwissenschaftler Prof. Harald Hagemann, dem Wirtschaftswissenschaftler und Leiter des Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung Prof. Gustav A. Horn, dem Speyerer Verwaltungswissenschaftler Prof. Holger Mühlenkamp, dem Wirtschaftswissenschaftler und ehemaligen „Wirtschaftsweisen“ Prof. Bert Rürup und dem Berliner Makroökonom Prof. Achim Truger. Auch die Gewerkschaften fordern eine Reform der Schuldenbremse:

„Öffentliche Investitionen in die Infrastruktur sind von der Schuldenbremse auszunehmen.“⁸

Statt das Grundgesetz zu ändern, um die sogenannte Schuldenbremse zu umgehen, sollte man das Grundgesetz ändern, um die bestehende investitionshemmende Schuldenregel zu reformieren oder durch eine zielführende Regel zu ersetzen.

Dazu können in einem ersten Schritt Investitionen in die Daseinsvorsorge von der Regel ausgenommen werden. Im Weiteren ist auch die makroökonomische Kritik an der sogenannten Schuldenbremse zu berücksichtigen, eventuelle ist eine neue, verbesserte goldene Regel erforderlich oder auch die komplette Abschaffung der Regel.

Daseinsvorsorge, Infrastrukturen und Investitionen bedürfen zudem genauerer Definitionen in den sie betreffenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Dabei sollte das Ziel sein, die jeweilige Funktion zu

⁵ Aktuell ist der neue Eigentümer Network Rail eine privatwirtschaftliche, nicht-gewinnorientierte Gesellschaft unter der Aufsicht von 116 zumeist öffentlich-rechtlichen Körperschaften, die als Bürger fungieren.

⁶ Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss (2015): Stellungnahme des Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament "Eine Investitionsoffensive für Europa" (COM 2014 903 final) und zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Europäischen Fonds für strategische Investitionen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1291/2013 und (EU) Nr. 1316/2013 (COM 2015 10 final - 2015/0009 (COD), Brüssel.

⁷ Die [...] Schuldenbremse im Grundgesetz bezeichnete der damalige DGB-Vorsitzende Michael Sommer als "völligen Unsinn". Sommer wörtlich: „Die Politik sollte die Schuldenbremse aussetzen oder am besten komplett streichen. Die Schuldenbremse darf kein politisches Sakrileg sein.“ Bert Losse, Cornelia Schmergal (2010): DGB fordert Abschaffung der Schuldenbremse, Handelsblatt, online unter <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/gewerkschaften-dgb-fordert-abschaffung-der-schuldenbremse/5639996.html>

⁸ Fratzscher-Bericht (2015), ergänzende und abweichende Positionen der in der Kommission vertretenen Gewerkschaften

sichern. Systeme, in denen Infrastruktur und Betriebsmittel stark verzahnt sind (wie die Bahn) sollten integriert betrachtet und erfasst werden. Lokomotiven und Wagen sind derzeit noch Betriebsmittel, verdienen aber ebenfalls einen Schutz vor Verfall und Vernachlässigung. Waffensysteme sind nach dem ESVG 2010 ebenfalls Investitionen, diese Regelung muss abgeschafft werden bzw. darf für Investitionspolitik in Deutschland keine Geltungskraft bekommen.

3. Folgen der Nichterfassung von öffentlichen Vermögen

Die Schuldenbremse ist auf dem Auge der Infrastrukturvernachlässigung und beim Verzehr und Verfall von Infrastrukturen und Betriebsmitteln blind. So erfasst das statistische Bundesamt in Deutschland zwar teilweise Anlagevermögen⁹, aber nicht explizit bezogen auf alle öffentlichen Infrastrukturen. Entsprechend ist weder der Anlagewert der öffentlichen Infrastrukturen in Deutschland noch der zugehörige Investitionsbedarf genau bekannt. Im Bundeshaushalt kommen diese Werte überhaupt nicht vor.

Als Untergrenze für den Anlagewert der öffentlichen Infrastrukturen in Deutschland können zwei Billionen Euro angenommen werden¹⁰ – ein stattliches Vermögen, das sich auch in einem der obersten Plätze im internationalen Infrastruktur-Ranking widerspiegelt¹¹. Das hohe Infrastrukturniveau erfordert allerdings auch hohe Erhaltungsinvestitionen. Kombiniert mit der zuletzt noch etwa 40-jährigen durchschnittlichen Nutzungsdauer ergibt sich ein jährlicher Ersatzbedarf von 50 Milliarden Euro. Sinkt die durchschnittliche Nutzungsdauer auf 30 Jahre, steigt der jährliche Ersatzbedarf für öffentliche Infrastrukturinvestitionen auf 67 Milliarden Euro.

Weltweit kosten die regelmäßig erforderlichen Nachinvestitionen über größere Zeiträume Dutzende Billionen Euro bzw. US-Dollar, wie die „Private Equity Consultants“ Fleischhauer, Hoyer & Partner potenziellen Kund/innen in einer ihrer Werbebroschüren vorrechnet:

„Die OECD beziffert den weltweiten Bedarf an Infrastrukturinvestitionen bis zum Jahr 2030 auf mindestens 41 Billionen USD. Pro Jahr entspricht dies rund zwei Billionen USD – dem gegenüber werden jährlich nur rund 1 Billion USD investiert, vorwiegend durch die öffentliche Hand. Angesichts hoch verschuldeter Staatshaushalte zeichnet sich schon heute eine gigantische Finanzierungslücke ab.“¹²

Man kann diese Zahlen auf Deutschland umrechnen: Deutschland hatte 2015 einen Anteil von 4,6 % am Weltbruttosozialprodukt.¹³ Nimmt man an, dass sich der Bedarf an Infrastrukturinvestitionen proportional zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) verhält, so beträgt Deutschlands Anteil an den zwei Billionen für öffentliche Infrastrukturinvestitionen etwa 91 Mrd. US-Dollar (ca. 85 Mrd. Euro) jährlich.

⁹ Anlagevermögen werden zumeist nach der Kumulationsmethode erfasst: Getätigte Investitionen werden summiert, Abschreibungen nach sektoralen mittleren Nutzungsdauern abgezogen.

¹⁰ Stand 2009 Kommunen: 1.194 Mrd. Euro, Länder: 332 Mrd. Euro, Bund (Bundesautobahnen und sonstige Anlagen des Bundes): 365 Mrd. Euro (nach: Destatis, 2009., zuzüglich Schienenverkehr Bund: 186 Mrd. Euro (nach: Verkehr in Zahlen 2009), Summe: 2.077 Mrd. Euro.

¹¹ Vgl. z. B. das Infrastruktur-Ranking des Weltwirtschaftsforums

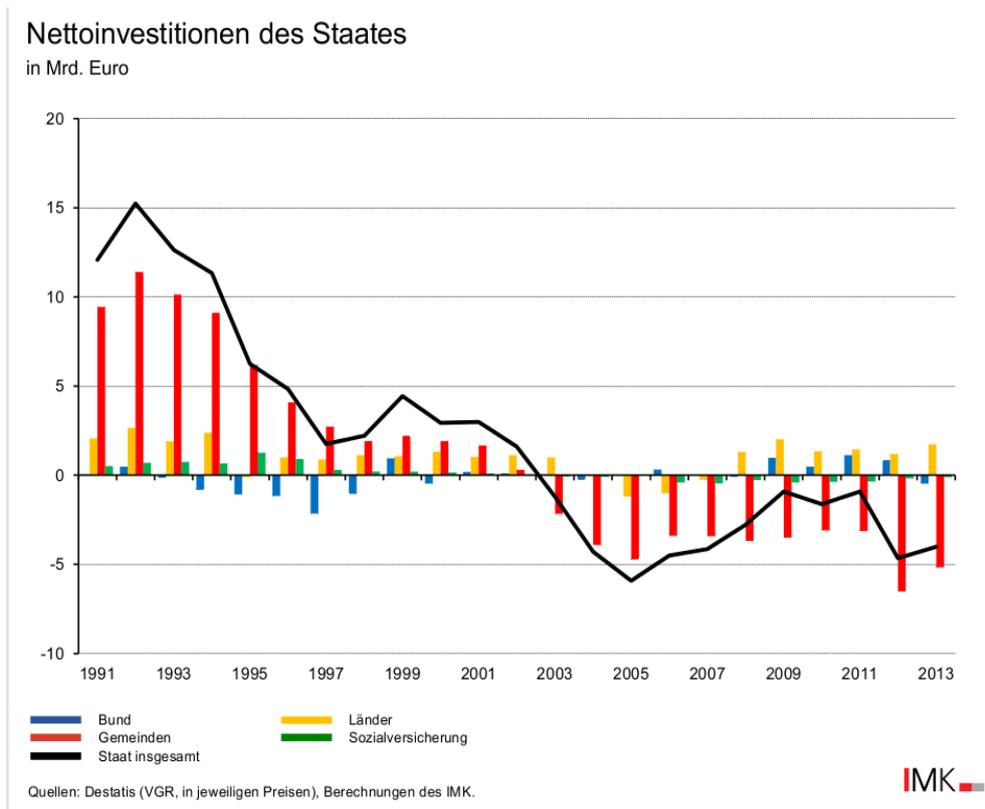
¹² Fleischhauer, Hoyer & Partner – Private Equity Consultants (2010): Anlageklasse Infrastruktur: Potenziale und Perspektiven. Eine empirische Marktanalyse – Executive Summary, online unter www.fhpe.de/vc-panel/Anlageklasse%20Infrastruktur_Summary_FHP.pdf.

¹³ Das BIP betrug 2016 weltweit 73.990 Mrd. US-Dollar, das deutsche BIP 3.134 Mrd. Euro.

Die Nicht-Erfassung von Anlagevermögen und anderen Vermögenswerten treibt obskure Blüten. Die Deutsche Bahn AG bekam 1994 das Schienennetz und etliche sehr wertvolle Grundstücke geschenkt, sie waren sozusagen nichts wert. In den folgenden 22 Jahren verfuhr sie mit diesem Geschenk entsprechend.

Auch dass Deutschland unter dem Strich seit 15 Jahren netto mehr öffentliche Infrastrukturen verfallen lässt, als erneuert wird, geschieht völlig im Einklang mit den aktuellen Verschuldungs- und Bilanzierungsregeln. Im Bereich der öffentlichen Infrastrukturen in Deutschland wird seit 2002 eine besonders rigide Form der Sparpolitik betrieben: Abzüglich der Abschreibungen sind die Nettoinvestitionen negativ, die Infrastrukturen verfallen schneller, als nachgebaut und erneuert wird.

Bild 1: Nettoinvestitionen des Staates 1991–2013, IMK Report 94 Juni 2014



Der entstandene Investitionsstau in Deutschland wird auf mindestens 120 Milliarden Euro beziffert.¹⁴ Zu diesen Rückständen kommen Kosten für spezifische Herausforderungen wie die Energiewende (200 Mrd. Euro¹⁵) und den Ausbau der digitalen Infrastruktur, der je nach Quelle auf 20 bis 34 Mrd. Euro¹⁶ oder auf bis zu 45 Mrd. Euro¹⁷ geschätzt wird. In der Summe sind in den kommenden 15 Jahren zusätzlich zur derzeitigen Investitionsleistung Deutschlands 280 bis 360 Milliarden Euro zu investieren.

¹⁴ Angaben nach dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW 2014). Das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) geht von 132 Mrd. Euro aus (difu 2014)..

¹⁵ Bundesumweltministerium/DIW 2013

¹⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2014

¹⁷ Institut für Infrastruktur und Kommunikationsdienste WIK 2014

Langjährige Unterinvestition führt fast zwangsläufig zu einem Einbezug von privatem Kapital in öffentliche Aufgaben, solange der Staat das eingesparte Geld nicht selbst hortet oder Nachinvestitionen durch Gelddrucken finanziert, zwei aus verschiedenen Gründen zuletzt sehr seltene gewordene Formen von Investitionsfinanzierung. Also muss der Staat sich stark neu verschulden. Je länger der Investitionsstau dauerte, umso größere Kapitalmengen müssen andere (da der Staat nichts mehr anspart) sparen. An diesem Vorgang ist problematisch, dass er intransparent verläuft, und dass die Auflösung der Investitionsstaus fast krisenhaft erfolgt und so wesentlich stärker unerwünschte Formen des Einbezugs von Privatkapital verwendet. Obendrein ist „lange-verfallen-lassen“ sehr teuer, weil kleine Reparaturen zu großen Sanierungen führen.

4. Veränderung von Bilanzierungsregeln bei öffentlichen Vermögen: Risiken

Bilanzierungsregeln sollten nicht die demokratische Kontrolle aushebeln dürfen. Zunächst muss die Zielsetzung demokratisch legitim zustande kommen, welche Infrastrukturen in welchem Zustand erwünscht sind und welche Gelder dafür bereitgestellt werden sollen. Dazu muss man den Zustand öffentliche Infrastrukturen genau kennen. Es darf aber keine Verselbständigung geben: Wo heute eine Autobahn ist, muss in einigen Jahren nicht zwingend immer noch eine sein.

Bei der Wertermittlung muss es um die Wiederbeschaffung gehen. Dieser Wert ist konstant zu halten bzw. bei erwünschtem steigenden Anlagevermögen steigend. Die Erfassung der Vermögen sollte nicht dazu führen, dass neue Märkte geschaffen werden, nur um fiktive (oder doch tatsächliche) Verkaufswerte zu ermitteln. Verkehrswerte sind als Grundlage für Anlagen und Infrastrukturen nicht sinnvoll.

Vor einer Umstellung auf die Doppik sollte abgesehen werden. Dort wird zwar auch eine Erfassung von Werten geleistet. Gleichzeitig können jedoch durch die Umstellung auf eine Buchhaltungsform, die für privatwirtschaftliche Unternehmen entwickelt wurde, volkswirtschaftliche Zielsetzungen nicht ohne weiteres einbezogen werden. Mit der Umstellung auf die Doppik gesteht man zu, dass Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu Firmen transformiert werden, die dann wiederum pfadabhängig leichter in eine (politisch zumeist nicht erwünschte) Privatisierung getrieben werden können. Zudem sind in der Frage der Umstellung auf die Doppik derzeit insbesondere die großen Berater und Wirtschaftsprüferfirmen tätig. Diese Konzerne und Kanzleien vertreten vielfach die Interessen ihrer Privatkunden (wie z.B. Rating-Agenturen und Anlagefonds) stärker als öffentliche Interessen, auch führen Eigeninteressen an einer Dauerberatung zu Fehlanreizen in der Beratungsleistung. Sinnvoller als die Doppik ist die zuvor skizzierte erweiterte Kameralistik.

Mit Bezugnahme auf ÖPP sollte sichergestellt werden, dass eine Veränderung bestehender Regeln darauf abzielen, diese Privatisierungsform zurückzudrängen und letztlich ganz abzuschaffen. Die Veränderung von Bilanzierungsregeln sollte im Sinne einer solchen Begrenzung für bestehende (und geplante) ÖPP deren Verschuldungscharakter transparenter machen.

5. Veränderung von Bilanzierungsregeln bei öffentlichen Vermögen: Chancen

Wichtiger als Bilanzierungsregeln neu zu fassen ist es, generell den demokratischen Einfluss auf öffentliche Infrastrukturen / Infrastrukturen der Daseinsvorsorge zu sichern. Dazu gehört zuallererst, dass die öffentliche Hand das materielle und wirtschaftliche Eigentum an diesen Infrastrukturen behält oder erlangt. Privatisierungen wie Öffentlich-Privaten Partnerschaften im Bereich der Daseinsvorsorge sollten unterlassen werden, privatisierte Bereiche und Infrastrukturen sollten zurück in öffentliches Eigentum und unter öffentliche Kontrolle geholt werden.

Auch sollte die Organisationsform es gestatten, dass demokratisch legitimierte Gremien die Infrastrukturen und die zugehörigen Einrichtungen steuern und kontrollieren. Private Rechtsformen haben im Bereich der Daseinsvorsorge nichts verloren.

Eine wichtige Basis für jede demokratische Kontrolle und Steuerung von öffentlichen Infrastrukturen sind jedoch auch belastbare Informationen über deren Zustand. Der Substanzverlust in Infrastrukturen der Daseinsvorsorge ist unter anderem möglich, weil die geltende Form der Kameralistik keine Abschreibungen vorsieht und Vermögensbilanzen so unvollständig bleiben. Dazu zwei Vorschläge:

- a) Eine mögliche Erfassung des Zustands von Infrastrukturen kann über Vermögensbilanzen erfolgen. Dazu kann es ein sinnvoller Weg sein, die geltende Kameralistik um eine transparente kaufmännische Bilanzierung des Bundesvermögens zu erweitern und dort die Werte der öffentlichen Hand bzw. der betreffenden öffentlichen Körperschaft zu erfassen, Abschreibungen auszuweisen und damit einen Substanz- und Wertverzehr zu dokumentieren. Anlagenwerte und Abschreibungen können über eine solchermaßen erweiterte Kameralistik in den öffentlichen Haushalten dargestellt werden.
- b) Neben der Erfassung von Abschreibungen sollte die volle Einstellung von Ratenkrediten und vergleichbaren kreditähnlichen Rechtsgeschäften wie ÖPP in die Haushalte so erfolgen, dass sie als solche erkennbar sind. In den Haushaltsordnungen der jeweiligen Gremien (Gemeinderat, Stadtrat, Kreistag, Landtag, Bundestag) kann festgelegt werden, dass Ratenkredite und ÖPP jedweder Couleur mit ihrer Gesamtsumme einzustellen sind und nicht nur mit der Höhe der ersten Rate.

Damit kämen zwei wichtige privatisierungstreibende Schattenhaushalte zurück unter parlamentarische Kontrolle.

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

Tel.: +49(0) 30 37300442
E-Mail: info@gemeingut.org
Web: www.gemeingut.org