



A1 in NRW

Ein Hinweis zwischen vielen Paragrafen

sellschaften“ gründen. Diese müssten keineswegs zu hundert Prozent in Staatsbesitz bleiben. Ein anderer Weg, private Investoren zu beteiligen, wäre die Vergabe von Konzessionen, um Teilnetze als Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) bauen und betreiben zu lassen. Auch dafür ist laut dem Entwurf vorgesorgt: „Die Gesellschaft kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen.“

Auch wenn die Regeln noch Interpretationsspielraum lassen, sieht die Privatisierungsgegnerin Laura Valentukviciute, Sprecherin der Initiative Gemeingut in BürgerInnenhand, ihre Befürchtungen bestätigt: „Die Privatisierung wurde abgesagt? Schön wäre es.“ Die Regierung habe dem Druck der Finanzindustrie nachgegeben.

Tatsächlich ähnelt der Entwurf manchen Lobbypapieren der Bau- und Finanzindustrie. Im April 2006 publizierte die Deutsche Bank eine Studie unter der Überschrift „Privatisierungsoptionen für das deutsche Autobahnnetz“. Die Autoren bezeichneten es als gute Idee, „geeignete Teilnetze des deutschen Autobahnnetzes zu bilden und deren Bewirtschaftung an Private in Form von zeitlich befristeten Konzessionen auszuschreiben“. So könnte es nun auch bei der geplanten Gesellschaft kommen.

Lobbyisten machen sich auch seit Langem darüber Gedanken, wie sich das neue Konzept finanzieren lässt. Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, treuer Verbündeter der Versicherungswirtschaft, fordert die schnelle Einführung der Pkw-Maut. Mit diesen Einnahmen könne die neue Infrastrukturgesellschaft finanziert werden. In der Regierung sieht man das genauso, will es aber lieber nicht so laut sagen. Zwischen vielen anderen Paragrafen findet sich der Hinweis, dass die Autobahngesellschaft aus der Lkw- und auch Pkw-Maut gespeist werden soll.

Die Regierung muss nun mit Gegenwehr rechnen. Am Donnerstag legte der Bundesrechnungshof ein kritisches Gutachten vor. Die Kontrolleure sind ohnehin keine Freunde von privat finanzierter Infrastruktur. Präsident Kay Scheller bezeichnet die Regierungspläne als eine „funktionale Privatisierung“: Der Staat gebe „die Regieführung aus der Hand“.

Sven Becker, Andreas Wassermann

Mail: sven.becker@spiegel.de,
andreas.wassermann@spiegel.de

Heimlicher Ausverkauf

Autobahn Von wegen Privatisierungsstopp: Investoren sollen doch an den Fernstraßen mitverdienen – bezahlt aus Mauteinnahmen.

Nachdem die Herren Gabriel, Dobrindt und Schäuble über die Zukunft der Autobahnen beraten hatten, schien klar: Die Privatisierung ist gestoppt. Die Minister für Wirtschaft, Verkehr und Finanzen hatten sich offenbar darauf verständigt, die Fernstraßen in Staatshand zu belassen. Es sei „nicht die Aufgabe des Bundes, mit seinem Eigentum die Gewinnerwartungen privater Anleger zu bedienen“, hieß es vorige Woche aus der SPD-Bundestagsfraktion.

Die Sozis feierten sich als Retter des Gemeinwohls, ihr Vorsitzender Sigmar Gabriel, schrieben diverse Medien, habe die umstrittene Privatisierung verhindert. Sein Kontrahent Wolfgang Schäuble stand dagegen als Verlierer da. Das Finanzministerium hatte seit Jahren im Stillen darauf hingearbeitet, Investoren in großem Stil am Bau und Betrieb von Autobahnen zu beteiligen.

Doch Schäuble verhält sich seitdem auffällig still. Der alte Strategie wird wissen, warum. In Wahrheit soll die Finanzindustrie sehr wohl beteiligt werden, wie aus internen Unterlagen zur Autobahnreform hervorgeht – eine Privatisierung durch die Hintertür, finanziert auch über die neue Pkw-Maut. Demnächst könnten Millionen Autofahrer mit der Straßengebühr nicht nur die Beseitigung von Schlaglöchern finanzieren, sondern auch die Renditen von Pensionsfonds und Versicherungskonzernen erhöhen. Bereits in den nächsten Tagen soll das Bundeskabinett die Reform beschließen.

Bislang bestimmen Bund und Länder gemeinsam, wie sie das 13 000 Kilometer lange Autobahnnetz betreiben. Der Bund finanziert, die Länder verwalten. Künftig wäre der Bund allein zuständig – wenn private Investoren wirklich außen vor bleiben.

Vor drei Wochen hatte eine SPIEGEL-Meldung über Schäubles Privatisierungspläne zu einer Debatte über den Ausverkauf öffentlicher Infrastruktur geführt (Nr. 46/2016). In einer Umfrage sprachen sich drei Viertel der Befragten dagegen aus, dass auch Private an der Autobahnverwaltung beteiligt werden.

Vielleicht redet die Regierung deswegen nicht so gern über ihre wahren Absichten. Man muss den 125 Seiten dicken Entwurf für ein „Begleitgesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems“ schon sehr genau lesen, um die geplanten Vorschriften zu finden.

Demnach soll eine Infrastrukturgesellschaft, die bis Anfang 2021 aufgebaut wird, das Autobahnnetz verwalten. Dieses Unternehmen soll eigentlich im „Alleineigentum des Bundes“ stehen. Auf Seite 101 des Regierungsentwurfs heißt es jedoch: Sofern „privates Kapital in Infrastrukturmaßnahmen fließen soll“, wäre dies für „Projekte der Gesellschaft“ durchaus „möglich“. Außerdem ist dort zu lesen: Private könnten dadurch am „Netzausbau und -erhalt“ beteiligt werden.

Konzerne sind der neuen Staatsfirma also herzlich willkommen. Das geplante Unternehmen könnte, wie es in dem Entwurf heißt, „regionale Tochterge-