



Schnelles Geld

Infrastruktur Die Bundesregierung erwägt die Privatisierung des Autobahnnetzes. Investoren freuen sich auf langfristige Renditen – Autofahrer müssen mit neuen Mautplänen rechnen.

Wenn Wolfgang Schäuble nach Hause in seinen Wahlkreis chauffiert wird, führen ihn die letzten Meter mitunter über die Autobahn 5 in der badischen Ortenau.

Investoren betreiben das 60 Kilometer lange Teilstück zwischen Baden-Baden und Offenburg. Über eine Laufzeit von 30 Jahren kassiert ein Konsortium um den Baukonzern Strabag und den Investmentfonds Meridiam mehr als 660 Millionen Euro vom Staat.

Privat betriebene Autobahnen wie die A5 in Baden-Württemberg sind bislang eine Ausnahme. Doch das könnte sich bald ändern. Wenn es nach Finanzminister Schäuble (CDU) geht, bekommen Investoren nicht nur Zugriff auf die Autobahn vor seiner Haustür, sondern bald auf das gesamte deutsche Autobahnnetz.

In den kommenden Wochen sollen Kanzlerin Angela Merkel (CDU) und die Ministerpräsidenten in Berlin über eine teilweise Privatisierung der Fernstraßen verhandeln – und womöglich bereits eine Entscheidung treffen. Die Große Koalition will eine neue Autobahngesellschaft gründen und dazu sogar das Grundgesetz ändern.

Bisher fand das Vorhaben kaum öffentliches Interesse. Dabei handelt es sich um eine zentrale Weichenstellung dieser Wahlperiode, vergleichbar nur mit der Bahn-Reform in den Neunzigerjahren, die aus der Bundesbahn eine Aktiengesellschaft machte.

Das neue Autobahnunternehmen stünde privaten Investoren offen: Sie sollen

knapp die Hälfte der Anteile übernehmen können. „Wir hoffen, dass wir bis zur Sommerpause die Verhandlungen abschließen können“, verkündete der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Enak Ferlemann bereits im April.

Es wäre ein grundsätzlicher Wandel in der Verkehrspolitik. Bislang bestimmen Bund und Länder gemeinsam, wie sie das 13 000 Kilometer lange Autobahnnetz erhalten und ausbauen wollen: Der Bund finanziert, die Länder verwalten. Künftig würden private Geldgeber erheblichen Einfluss gewinnen.

Entsprechend umstritten ist das Projekt. Noch sträuben sich die Bundesländer, das Management der Autobahnen an ein zentralisiertes Unternehmen abzutreten. Doch die Große Koalition will das Vorhaben zügig zu Ende bringen.

Denn der Bund braucht dringend Geld, um seine Fernstraßen zu sanieren. Weil Finanzminister Schäuble dafür keine neuen Schulden aufnehmen will, sollen private Investoren die Mittel vorstrecken.

Das trifft sich mit den Anliegen der Großanleger. Versicherungen und Rentenfonds suchen in Zeiten winziger Zinsen händierend neue Anlagemöglichkeiten. Sie versprechen Milliardeninvestitionen in das Autobahnnetz und erwarten im Gegenzug stabile Renditen.

Bezahlen sollen am Ende auch die Nutzer der Infrastruktur. Die Autobahngesellschaft soll sich aus Einnahmen der Lkw-Maut finanzieren. Selbst die schon tot geglaubte Pkw-Maut könnte langfristig ein

Comeback erleben. Fernstraßen müsse man irgendwann „stärker nutzerorientiert finanzieren“, bestätigte Schäuble unlängst auf einer Tagung der Bauindustrie.

Irgendjemand muss die Autobahnmilliarden schließlich bezahlen, wenn der Steuerzahler verschont werden soll. Autofahrer würden in diesem Modell künftig nicht nur den Bau von Autobahnen finanzieren, sondern auch die Renditen von Allianz, Axa & Co. Falls die Investoren wie geplant an der neuen Autobahngesellschaft beteiligt werden.

In den zuständigen Ressorts für Finanzen und Verkehr weiß man um die Brisanz des Themas. In Artikel 90 des Grundgesetzes steht bisher, dass die Bundesländer die Autobahnen im Auftrag des Bundes verwalten. Laut einem vertraulichen Entwurf der Bundesregierung, der dem SPIEGEL vorliegt, soll das geändert werden.

„Aufgaben der Planung, des Baus, des Betriebs, der Erhaltung, der vermögensmäßigen Verwaltung und der Finanzierung der Bundesautobahnen können durch Bundesgesetz einer Gesellschaft in privatrechtlicher Form übertragen werden“, heißt es darin. Bis zu 49,9 Prozent der Anteile könnte der Bund verkaufen, nur eine „Mehrheit“ der Anteile verbliebe beim Bund.

Wie weit sind die Pläne gediehen? Das Finanzministerium verweist auf das Verkehrsministerium, wo man sich zu dem Entwurf für die Verfassungsänderung nicht äußern möchte. Auf Nachfragen der Opposition hatte die Regierung zuletzt erklärt, sie stimme den Entwurf noch ab.

Schleichende Privatisierung

Autobahnen in Investorenhand

— in Betrieb — in Planung

1 **A1** AK Bremen–AD Buchholz (72 km)

Kosten*: **1003 Mio. €**

Betreiber: John Laing, Johann Bunte

2 **A4** Landesgrenze Hessen/
Thüringen–Gotha (44 km)

Kosten*: **672 Mio. €**

Betreiber: Vinci, Meridiam Infrastructure

3 **A9** AS Lederhose–Landes-
grenze Thüringen (46 km)

Kosten*: **406 Mio. €**

Betreiber: Vinci, BAM

4 **A5** Malsch–Offenburg (60 km)

Kosten*: **666 Mio. €**

Betreiber: Vinci, Meridiam Infrastructure, Strabag

5 **A8** Augsburg-West–
München-Allach (52 km)

Kosten*: **843 Mio. €**

Betreiber: BAM, Volker Wessels, Egis, Fluor, Berger Bau

*für den Bund

Quelle:
Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Die Privatisierungspläne sind über Jahre gereift. Schon unter Kanzler Gerhard Schröder (SPD) schlug eine Kommission im Jahr 2000 den „Zutritt für Private“ zum Autobahnnetz vor. Später sollte eine zentrale Betreibergesellschaft „sämtliche Funktionen des Betriebs sowie des Aus- und Neubaus der Bundesfernstraßen übernehmen“, heißt es in dem Bericht der Kommission, die von dem ehemaligen Bahn-Vorstand Wilhelm Pällmann geleitet wurde.

Der Bund beherzigte die Ratschläge. In den vergangenen Jahren gerieten immer mehr Bereiche des Autobahnnetzes in die Hände von Konzernen. 2007 ging ein erstes Teilstück der A8 an ein Konsortium um die damalige Depfa-Bank. Es folgte eine 72,5 Kilometer lange Strecke auf der A1 bei Bremen, für die Investoren um die italienische Bank Unicredit den Zuschlag bekamen. Für gut ein Zehntel des gesamten Autobahnnetzes sind inzwischen private Betreiber vorgesehen – oder bereits eingesetzt (siehe Grafik).

Doch einzelne Teilstücke reichen der Finanzwirtschaft nicht mehr aus. Längst schielen Investoren auf das gesamte Netz. Das deckt sich mit den politischen Zielen von Finanzminister Schäuble, der sein Haushaltsziel einer schwarzen Null nicht durch immer neue Milliarden für den Autobahnbau gefährden will.

Frankfurt am Main, 19. November 2014, eine Konferenz der Staatsbank KfW. Ludger Schuknecht, Abteilungsleiter für Grundsatzfragen im Bundesfinanzministerium, hielt vor Bankern und Versicherungs-

leuten einen Vortrag über private Investitionen im Infrastrukturbereich. Im Ministerium wird der Spitzenbeamte wegen seiner fundamentalen Marktgläubigkeit scherzhaft als „Taliban“ bezeichnet. Der Vortrag zeigte, warum.

Schuknecht hatte eine Präsentation vorbereitet, die den Managern gefallen haben dürfte. Die Regierung, erklärte er, sehe viele Vorteile in der Beteiligung von Investoren. Eine neue Infrastrukturgesellschaft könne Aufträge an die Bauwirtschaft vergeben, dafür Geld bei „Fonds oder anderen Kapitalsammelstellen“ akquirieren und gegebenenfalls auch eigene Anteile an die Investoren verkaufen. Der Staat spielte in seinem Modell nur noch eine Nebenrolle.

So ähnlich liest es sich auch im Entwurf der Regierung für die Grundgesetzänderung – zur Freude der Privatwirtschaft. Finanzkonzerne könnten künftig mit langfristigen Renditen rechnen, die weit über den Profiten aus aktuellen Staatsanleihen der Bundesrepublik lägen. Bauriesen wie Strabag oder Hochtief hätten ab jetzt einen zentralen Ansprechpartner und müssten sich nicht mehr mit verschiedenen Landesverwaltungen herumärgern.

Zudem wäre eine solche Autobahngesellschaft für Abgeordnete schwer zu kontrollieren. „Da würden wir so wenig erfahren wie jetzt bei der Deutschen Bahn“, sagt Sven-Christian Kindler, Haushaltsexperte der Grünen im Bundestag.

In der Tat erinnert vieles an die Bahn-Reform vor über 20 Jahren. Die neu gegründete Deutsche Bahn AG wurde damals

auf Kosten des Steuerzahlers entschuldet und bekam als wertvollstes Asset das gesamte Schienennetz übertragen. Zwar blieb das Unternehmen bis heute komplett im Staatsbesitz. Sein Management geriert sich seitdem aber, als führe es einen Dax-Konzern, der zum Wohle privater Anleger handelt. Nachfragen aus dem Parlament und den zuständigen Ministerien wiesen DB-Vorstände schon oft als unzulässigen Eingriff ins operative Geschäft brück zurück.

Auch ein Blick nach Frankreich scheint Privatisierungsgegner zu bestätigen. Dort wurden große Teile der Autobahnen bis 2006 auf Private übertragen. Seitdem liegen die Renditen der Konzessionäre nach Angaben der französischen Wettbewerbsbehörde zwischen 20 und 24 Prozent, gespeist aus der „kontinuierlichen Erhöhung des Verkehrs und der Mautgebühren“. Umweltministerin Ségolène Royal kritisierte, von 100 Euro Maut fielen 22 Euro als Reingewinn für die Betreiber ab. Sie hätten seit der Privatisierung 15 Milliarden Euro an ihre Aktionäre ausgeschüttet.

Noch ist unsicher, ob die Grundgesetzänderung kommt. In der SPD verlaufen die Gräben zwischen Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel, der dafür ist, und Teilen der Fraktion, die sich gegen die Privatisierung aussprechen. Auch die Verkehrsminister der Länder haben einen einstimmigen Beschluss gegen die Autobahngesellschaft gefasst. Sie wollen am System der Auftragsverwaltung festhalten und dieses lediglich reformieren. Vor allem die bayerische Landesregierung fürchtet um ihren Einfluss auf Straßenbauprojekte.

Dabei könnte es sich aber auch schlicht um den Versuch handeln, den Preis für die Autobahngesellschaft möglichst in die Höhe zu treiben. Am Ende werden ohnehin nicht die Fachpolitiker entscheiden, sondern die Ministerpräsidenten in Spitzenrunden der Großen Koalition. Bund und Länder verhandeln zurzeit über ihre Finanzbeziehungen ab 2020. Die klammen Länder wollen mehr Geld für die Bewältigung der Flüchtlingskrise und für ihren Nahverkehr. In der finalen Phase könnte Wolfgang Schäuble diesen Wünschen zustimmen – und im Gegenzug die ersehnte Autobahngesellschaft erhalten.

Enak Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium hat den politischen Kuhhandel bereits klar benannt. „Do ut des“, sagte der humanistisch gebildete Staatssekretär im Verkehrsausschuss: „Ich gebe, damit du gibst.“ Ferlemann zeigte sich optimistisch, dass die Autobahngesellschaft gegründet werde. Sein Haus wolle die Grundgesetzänderung noch in dieser Wahlperiode abschließen. „Wir denken, dass wir das Scharfschalten der Gesellschaft bis etwa 2020 schaffen können.“

Sven Becker, Andreas Wassermann

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