



Dienstag, 29. August 2017, 14:00 Uhr
~12 Minuten Lesezeit

AI mobil macht mobil

Wie ein privater Autobahnbetreiber mit einer angetäuschten Pleite die Profitbremse lösen will.

von Ralf Wurzbacher
Bildlizenz CC0

„Too big to fail“ – „zu groß zum Scheitern“. Man erinnert sich: Banken und andere Zockerbuden wurden im Zuge der weltweiten Finanzkrise mit Unsummen auf Staatskosten vorm Ruin bewahrt, weil andernfalls das ganze Casino samt Realwirtschaft zerbröselt wäre. So hat man es uns erzählt, die Bürger haben's geschluckt, die Steuerzahler haben's bezahlt. Aus ganz anderem Anlass stellt sich aktuell die Frage: Sind womöglich auch Autobahnabschnitte so „systemrelevant“ für den kapitalistischen Betrieb, dass die Politik ihre privaten Betreiber nicht im Stich lassen kann? Die Antwort wird folgen, nicht gleich, aber

bestimmt nach der kommenden Bundestagswahl, dann, wenn die Wähler nichts mehr zu melden haben.

Wie die Süddeutsche Zeitung (SZ) am vergangenen Mittwoch berichtete, verklagt die Autobahngesellschaft A1 mobil die Bundesrepublik Deutschland auf die Zahlung von 640 Millionen Euro. Das vom britischen Infrastrukturfonds John Laing und der Johann Bunte Bauunternehmung (Bunte) getragene Konsortium hat von 2008 bis 2012 im Rekordtempo die sogenannte Hansalinie zwischen Bremen und Hamburg auf 73 Kilometern sechsspurig ausgebaut. Im Gegenzug für die Finanzierung in Höhe von – wie es heißt – 650 Millionen Euro sowie Betrieb und Instandhaltung werden die beiden Partner 30 Jahre lang mit Anteilen der auf der Strecke erzielten Erlöse aus der Lkw-Maut belohnt.

Allerdings sprudelten die Einnahmen von Beginn an nicht im erwünschten Umfang. Offenbar verkehren auf dem Teilstück weniger Brummis als angenommen. Oder die Unternehmen kalkulierten bewusst zu optimistisch, um sich den Auftrag zu angeln. Die Schiefelage zeichnete sich jedenfalls schon länger ab. Der Industriedienstleister Bilfinger SE, der anfangs noch als dritter Investor im Boot saß, hat schon 2014 die Brocken hingeworfen. Er überließ seine Anteile den beiden Verbliebenen und schloss sein Engagement mit einem Verlust von 34 Millionen Euro ab. In der Folge zog sich Bilfinger aus all seinen anderen Straßenbauprojekten in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) zurück. Im Lichte der neueren Entwicklung erscheint dieser Abgang wie der eines fairen Verlierers.

Quo vadis ÖPP?

John Laing und Bunte, ein deutscher Mittelständler aus Papenburg im Emsland, hielten am Geschäft fest und spekulierten weiter auf das große Geld. Weil daraus nichts wurde und sie irgendwann die Faxen dicke hatten, ziehen sie jetzt andere Register. Die SZ zitierte aus einem Brief an das Bundesverkehrsministerium, in dem A1 mobil vor einer „existenzbedrohenden Situation“ warnt. Da die Finanzkrise parallel zum Baubeginn 2008 auch die Wirtschaft und den Güterverkehr in „nie dagewesener Form“ habe einbrechen lassen, blieben die geplanten Erlöse aus der Lkw-Maut aus, heißt es. Schießt der Bund kein Geld nach, so die Darstellung, könnte der Laden in wenigen Monaten in die Knie gehen. Für den nötigen Nachdruck sorgten die Betreiber zuletzt durch Einschaltung der Justiz.

Bei dem Fall steht viel mehr auf dem Spiel als der Streitwert von über einer halbe Milliarde Euro. Es geht um nicht weniger als die Frage: Quo vadis ÖPP? Sehen die Regierenden tatenlos mit an, wie das von Politik, Finanz- und Versicherungswirtschaft hochgejubelte Modell vollends und derart in Verruf gerät, dass man die Bürger damit nicht länger für dumm verkaufen kann? Riskiert man mithin gar einen Rechtsstreit, durch den die ganzen Machenschaften im streng abgeschirmten Dickicht staatlich-privater Kumpanei offen zu Tage treten. Oder suchen und finden die Verantwortlichen Wege, sich ohne größeren Imageschaden für sich selbst und ihre Privatisierungsstrategie aus der Klemme zu winden?

Auf Lügen gebaut

Die Hansalinie ist nicht irgendein ÖPP-Projekt. Es ist das bislang größte seiner Art und es galt bisher, weil der Streckenteil so rasant modernisiert wurde, als Musterbeispiel für die behauptete Zweckmäßigkeit, privates Kapital für Ausbau und Erhalt der öffentlichen Infrastruktur einzubinden. Denn, so lautet das Mantra,

mit ÖPP werde nicht nur schneller und besser gebaut, sondern auch wirtschaftlicher und damit kostengünstiger für den Staat.

Freilich hat der Bundesrechnungshof (BRH) dies wiederholt als Lüge entblößt, auch und gerade im Bereich Straßenbau. So stellten die Prüfer 2014 für fünf Projekte Mehrausgaben von 1,9 Milliarden Euro und einen Nachteil von 38 Prozent gegenüber einer herkömmlichen Beschaffung in staatlicher Regie fest. Allerdings dringen die Vorgänge, obgleich hochgradig skandalträchtig, bislang kaum ins öffentliche Bewusstsein vor.

Das könnte sich ändern, sollte mit der Hansalinie das ÖPP-Renommierprojekt Nr. 1 baden gehen. Zumal der Fall sehr plastisch vor Augen führt, wie die Interessen und Kräfteverhältnisse bei solchen Deals gelagert sind. Da ziehen zwei Investoren vor Gericht, die vom Steuerzahler für entgangene Profite entschädigt werden wollen.

Dazu kommt: Nicht die beiden Unternehmen fürchten um den (angeblichen) Bankrott. John Laing und Bunte sind wirtschaftlich bestens aufgestellt, nur wirft eben ihre Partnerschaft unter dem Dach von A1 mobil weniger Gewinn ab als prognostiziert. Die Rede war anfangs von über einer Milliarde Euro, die ihnen in drei Jahrzehnten an Erlösen aus der Lkw-Maut zufließen würden. Womit sie sich stattdessen begnügen müssen, wissen nur die Beteiligten. Die Verträge unterliegen strengster Geheimhaltung. Ob darin eine Gewinngarantie vereinbart ist oder ein Schutzschirm bei Verlusten, hat die Öffentlichkeit nicht zu interessieren.

Steuerzahler muss bluten

Dabei ist es stets der Steuerzahler, der am Ende für alles gerade stehen müssen. Es sind etliche Fälle dokumentiert, bei denen die

Zielvorgaben bei ÖPP verfehlt wurden und der Staat die Mehrkosten tragen muss, die dann als Profite bei den Investoren landen.

So wurden einst im Kreis Offenbach rund 90 Schulen in ÖPP-Regie modernisiert und den Investoren Hochtief und SKE Schul-Facility-Management für 15 Jahre zur Bewirtschaftung überlassen. Bis zum Auslaufen des Kontrakts in zwei Jahren werden die Kosten laut hessischem Landesrechnungshof um 367 Millionen Euro aus dem Ruder gelaufen sein. Den Betrieb der Bildungsanstalten hält die Kommune nur noch mit Kassenkrediten auf Laufen.

Immerhin, in der Causa Hansalinie scheint die Rechtslage klar zugunsten des Beklagten zu sprechen. Wie selbst auf der Webseite des Konsortiums zu lesen ist, müsse nach der „Grundidee des A-Modells (...) der Konzessionsnehmer das Risiko der Entwicklung des Lkw-Verkehrs auf der Konzessionsstrecke tragen“.

Und weiter: „Die Einnahmen von A1 mobil sind also somit vom Lkw-Aufkommen abhängig.“ Da gibt es eigentlich nichts zu deuteln, offenbar auch für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) nicht. Bei dem sollen die Betreiber mit ihrer Bitte nach einer Finanzspritze abgeblitzt sein. Das Ministerium lehne Zahlungen ab, es sehe das Finanzrisiko beim privaten Partner, schrieb die SZ.

Projekt Autobahnausverkauf

Andererseits: Herr Dobrindt – ein harter Hund, für keinen Kompromiss zu haben? Nicht nur wegen seiner Schoßhündchenattitüde gegenüber den Autobossen in der Dieselgate-Affäre mag man daran nicht glauben. Zumal noch viel mehr dagegen spricht, dass ausgerechnet er A1 mobil vor die Wand fahren lässt. Erst im Juni hatten Union und SPD ein gewaltiges Gesetzespaket durch Bundestag und Bundesrat geboxt und damit

die – auch verfassungsrechtlichen – Grundlagen für die Errichtung einer privatrechtlichen Infrastrukturgesellschaft in Bundeshoheit geschaffen.

Deren Aufgabe wird es ab 2021 sein, Planung, Bau und Betrieb der deutschen Fernstraßen zentral zu koordinieren und sich dabei ausdrücklich der Dienste privater Investoren zu bedienen. Auf dem Wege einer sogenannten funktionalen Privatisierung sollen die Autobahnen nach und nach in hochprofitable Anlageprodukte für Banken und Versicherungen umgewandelt werden. Ähnliches ist vorerst auch für die Schulen geplant, ließe sich aber praktisch auf alle Einrichtungen in öffentlicher Trägerschaft erweitern: Rathäuser, Finanzämter, Bibliotheken. Geschehen soll und wird dies vor allem mit dem Hebel ÖPP, einem Finanzprodukt, das neuerdings Verfassungsrang genießt.

Treibende Kräfte hinter diesem Komplott zum Ausverkauf des öffentlichen Gemeinwesens waren Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU), Ex-Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) und eben Dobrindt. Man stelle sich vor, er ließe A1 mobil wirklich hängen und sein „Vorzeigeprojekt“ Hansalinie stünde demnächst ohne Betreiber da. Wie wollte er den Menschen im Lande dann weiter weismachen, dass ÖPP prima ist.

Bisher waren da „nur“ diese Einwände der Rechnungshöfe in Bund und Ländern, dass solche Unternehmungen den Staat in aller Regel teurer kommen als eine klassische Finanzierung. Das haben die politisch Verantwortlichen immer irgendwie ausgehalten, ausgestanden, geleugnet – und fröhlich weiter auf ÖPP gemacht. Jetzt kommt aber ein neuer Aspekt hinzu: Was passiert eigentlich, wenn die Betreiber sich verheben? Wer kommt für den Schaden auf? Was wird dann mit der schönen Autobahn?

Am Ende haftet der Staat

Die Antwort liegt auf der Hand. Laura Valentukeviciute vom Verein Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) beschrieb das Dilemma in einer Medienmitteilung so: „Das Beispiel A1 führt vor Augen, dass sich der Staat enorm erpressbar macht, wenn er öffentlich-private Partnerschaften eingeht. Die Privaten können, wenn sie wollen, den Autobahnabschnitt faktisch stilllegen. Der Staat wird eine Schließung aber kaum zulassen.“

Aber könnte er sich das Geld dafür dann nicht von A1 mobil zurückholen? Eben nicht. Die Betreibergesellschaft firmiert als eine GmbH & Co KG, die mit einer Eigenkapitalausstattung von kümmerlichen 36.000 Euro ein Projekt im Umfang von über einer Milliarde Euro stemmt. Derlei Unwuchten sind Standard beim Geschäftsmodell ÖPP. Bei einem Crash haftet am Ende immer der Steuerzahler. So wie er die Profite garantiert, wenn die Geschäfte laufen.

GIB-Sprecher Carl Waßmuth glaubt, die Betreiber rechnen mit einem Einlenken des Bundes. „Die Eigentümer dieser Projektgesellschaft konnten die GmbH und Co. KG jederzeit finanziell trockenlegen. Jetzt scheint ihnen die Gelegenheit für einen riesigen Nachschlag günstig – wer weiß, wer der nächste Verkehrsminister wird.“

Tatsächlich sorgt das sogenannte Ausbau-Modell (A-Modell), das den Betrieb der Hansalinie regelt, in solchen Fällen für Abhilfe. Dazu müsste der Gesetzgeber nur die Mautpreise erhöhen und die Mehrerlöse an den Konzessionsnehmer weitergeben. Aber gewiss werden sich auch noch andere Wege finden, A1 mobil zu mehr Profit zu verhelfen. Verträge lassen sich bekanntlich nachverhandeln.

Scheinheiliger Schulz

Kommt Zeit, kommt Rat. Denn eine Entscheidung in der Sache dürfte es so bald nicht geben. Nach SZ-Angaben läuft zum Jahresende ein Stillhalteabkommen mit Banken aus, bis Ende September wollten Gläubiger Klarheit haben. Das wäre immerhin erst nach der Bundestagswahl, was Dobrindt ein wenig Luft verschafft. Denn natürlich kommt die Diskussion für ihn zur Unzeit. Weil die SPD beim Autobahnausverkauf eifrig mitgemischt hat, war das Thema eigentlich nicht wahlkampf-tauglich.

Das ist plötzlich anders, die Sozialdemokraten greifen in ihrer Not nach jedem Strohalm. „Wir werden keinen Euro in diese Autobahn-Betreiber-gesellschaft reinstecken“, polterte dieser Tage Johannes Kahrs, haushaltspolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion gegenüber dem Hamburger Abendblatt. Zudem müsse überprüft werden, „ob die anderen ÖPP-Projekte rückabgewickelt werden können. Wir halten die ÖPP-Modelle für unwirtschaftlich.“

Kahrs sprach damit die fünf schon vom Bundesrechnungshof beanstandeten Autobahnprojekte in ÖPP-Regie an. Sieben weitere mit einem Volumen von über sechs Milliarden Euro wurden laut SZ bereits angestoßen. Warum nur hat die SPD dann für die Autobahn-GmbH mitgestimmt? Weiß sie von den Risiken erst seit gestern?

Den Vogel in Sachen Scheinheiligkeit schoss SPD-Chef Martin Schulz ab. „Mit mir als Kanzler wird es eine Autobahnprivatisierung nicht geben“, sagte er der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung (WAZ) und rühmte sich damit „gegen den Willen von CDU und CSU ein Privatisierungsverbot durchgesetzt“ zu haben. „Wie gut wir beraten waren, da nicht lockerzulassen, sieht man jetzt im Fall der A1.“

Für wie blöd hält Herr Schulz die Wählerinnen und Wähler? ÖPP steht

jetzt im Grundgesetz, auch dank seiner Sozialdemokratie. Dank der SPD, weil mit ihren Stimmen von Bundestag und Bundesrat verabschiedet, soll außerdem ab 2019 die sogenannte Ausländermaut fällig werden.

Die gilt Kritikern als Vorstufe zu einer allgemeinen Pkw-Maut, an der sich künftig einmal, so der Plan, private Autobahnbetreiber aus der Banken, Bau- und Versicherungsbranche bereichern sollen. Nun kündigte Schulz via ADAC-Magazin Motorwelt an, das Gesetz im Falle eines Wahlsiegens wieder zu kassieren. „Eigentlich will – außer der CSU – niemand diese Maut“, befand er. Ob irgendjemand „diesen Schulz“ zum Kanzler will?

Dobrindt wusste Bescheid

Derweil fördert der Fall noch andere Facetten des Schurkenstücks um den Ausverkauf der öffentlichen Infrastruktur zu Tage. Laut SZ-Bericht läuft in der Causa Hansalinie seit längerem ein Schlichtungsverfahren zwischen Investoren und Verkehrsministerium. Als die Regierungsparteien über die Ausgestaltung der Infrastrukturgesellschaft verhandelten, muss Dobrindt über die Schwierigkeiten also längst im Bilde gewesen sein. Das bestätigte bereits in der Vorwoche sein Ministeriumssprecher: „Die Diskussionen laufen schon seit Jahren.“ Die Öffentlichkeit erfuhr nichts davon, womöglich auch der Koalitionspartner nicht.

Am Wochenende verdichteten sich die Hinweise, dass der CSU-Minister sogar seit mehreren Jahren Bescheid wusste. Wie verschiedene Medien berichteten, wies das Konsortium 2013 in seinem Geschäftsbericht für das Jahr 2012 darauf hin, dass die Kostenplanungen „sehr ambitioniert“ seien und bei einer geringeren Verkehrsentwicklung die Insolvenz drohen könnte. Die erste

Schlichtung mit dem Bund – vertreten durch das Land Niedersachsen – begann bereits 2010. Weitere Schlichtungsrunden folgten laut Berliner Zeitung ab dem Jahr 2013.

Bisher hätten drei Richter gegen Dobrindt geurteilt. Nach ihrer Auffassung sei dessen Ministerium verpflichtet, die Verträge zugunsten der Betreiber nachzubessern. Die SZ legte am Samstag mit der Meldung nach, dass sich die Finanzrisiken für den Bund inzwischen gar auf 787 Millionen Euro erhöht hätten. In dieser Summe seien neben den erwarteten Einnahmeausfällen von diesem Jahr bis zum Ablauf der Konzession 2038 von 640 Millionen Euro auch noch Ausfälle vor dem Jahr 2017, ein Inflationsausgleich sowie Beraterkosten enthalten.

Kein SPD-Umfaller?

Zur Erinnerung: Die SPD hatte sich wegen zunehmender Proteste gegen eine allzu harte Gangart beim Fernstraßenausverkauf gesträubt und nach Einigung mit der Union auf ein paar Entschärfungen der ursprünglichen Gesetzesvorlagen für sich reklamiert, eine drohende Privatisierung vereitelt zu haben.

Das ist zwar Augenwischerei. Der Ex-Vorstandschef der Deutschen Bank, Jürgen Fitschen, soll sich sinngemäß einmal so geäußert haben: Wir müssen die Autobahnen nicht besitzen, Hauptsache wir bekommen unsere ÖPPs. Gleichwohl wäre der öffentliche Druck im Wissen um die Schieflage der Hansalinie noch einmal deutlich größer gewesen. Und womöglich hätte dies selbst die Verbiegungskräfte der SPD überfordert. „Mit dieser Information – dass die Kosten für das angebliche ÖPP-Vorzeigeprojekt auf der A1 nach neun Jahren erheblich steigen – wäre die für die Grundgesetzänderung erforderliche Zwei-Drittel-Mehrheit womöglich nicht zustande gekommen“, mutmaßte dann auch GIB-

Sprecherin Valentukeviciute.

„Too big to fail“? Darf das Projekt Hansalinie nicht scheitern, weil sonst der ganze ÖPP-Schwindel auffliegt und die Gegner die Oberhand gewinnen? Ein öffentlich geführtes Gerichtsverfahren könne Kritikern „ein Podium geben“, gegen Privatisierung vorzugehen, soll man auf Seiten der Kläger fürchten. Und was erst, wenn dabei die Verträge auf den Tisch kommen? Den Wink mit dem Zaunpfahl sollte Dobrindt verstanden haben. Für ihn jedenfalls steht weiterhin außer Frage: „ÖPP-Projekte sind ein gutes und sinnvolles Instrument im Bundesfernstraßenbau.“

Ob er nach der Wahl noch als Verkehrsminister gebraucht wird, steht auf einem anderen Blatt. Wenn nicht, wird er es verkraften. Seine Mission, die Weichen auf Autobahnausverkauf zu stellen, hat er erfolgreich erfüllt. Und VW, Daimler und Co. sind ihm auch noch was schuldig.



Ralf Wurzbacher, Jahrgang 1973, ist freischaffender Journalist und Diplom-Medienberater. Den Titel trägt er zur Staffage, denn schlecht beraten sind die Medien schon genug. Lieber rät er von ihrem Konsum ab, sofern sich diese – wie die meisten – der Antiaufklärung und Verblödung widmen. Als Autor schreibt er querbeet durch alle Themen, mit Schwerpunkt Bildungs- und Hochschulpolitik. Er ist Antikapitalist und bekennender Verschwörungstheoretiker nach dem Motto: Theorie ist der Boden fast jeder großen Erkenntnis, wogegen einstürzende Zwillingstürme einfach nur bodenlos sind. Eine Zeit lang schrieb er darüber hinaus Artikel für den **Rubikon**.

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz (Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International** (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>)) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.