

# Berliner Zeitung

Berliner Zeitung | Politik

## Autobahnprivatisierung: Bundesregierung verbreitet Fake News

Von Kai Schlieter | 25.04.17, 15:11 Uhr



Der Bundesrat hat grünes Licht für die „Infrastrukturabgabe“ gegeben.  
Foto: dpa/Bernd Wüstneck

Die Maut, behauptet Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) stoisch und seit langer Zeit, werde für Inländer keine zusätzlichen Kosten verursachen. Das Verbreiten von Fake News - das belegt diese Aussage - beherrschen nicht nur Trump und Putin, sondern auch die Bundesregierung. Das bestätigen zwei internen Gutachten des Bundesrechnungshofes, die der Berliner Zeitung vorliegen.

Sie untermauern damit einen [Bericht der Berliner Zeitung \(http://www.berliner-zeitung.de/politik/geheim-gutachten-zur-maut-deutsche-autofahrer-muessen-kraeftig-fuer-autobahnen-zahlen-26243034\)](http://www.berliner-zeitung.de/politik/geheim-gutachten-zur-maut-deutsche-autofahrer-muessen-kraeftig-fuer-autobahnen-zahlen-26243034), der das Rechtsgutachten der Kanzlei Graf von Westphalen zur Konstruktion der Infrastrukturgesellschaft enthüllte. Die Bundesregierung will mit dieser Gesellschaft künftig den Bau, Erhalt und die Finanzierung der Autobahnen steuern. Auf dem unter Verschluss gehaltenen Gutachten breiten Juristen aus, wie die Regierung das Eigentum der Allgemeinheit – 13.000 Kilometer Autobahnen - in Anlageprodukte für Investoren verwandeln kann. Und wie hierzu die Maut verwendet wird.

### Schäubles Schattenhaushalte

Auch die Rechnungsprüfer kritisieren, dass die Autobahnen mit einem geschätzten Wert von 113 Milliarden Euro darin nicht vor Privatisierung geschützt sind. Zuletzt hatte SPD-Fraktionschef Thomas Oppermann behauptet: „Der Bund bleibt Eigentümer“. Zudem kritisieren die Rechnungsprüfer, dass das Bundesfinanzministerium (BMF) den Plan verfolge, mit einem Schattenhaushalt die Schuldenbremse zu umgehen.

Die Prüfer ziehen dabei interne Unterlagen des Ministeriums heran. „Ausweislich einer Leitungsvorlage befasst sich das BMF mit Überlegungen, die Infrastrukturabgabe in eine streckenabhängige Maut umzuwandeln.“ Im Führungstab des Ministeriums ist es bereits klar, dass Pendler mehr bezahlen werden.

Selbst der Termin, wann das Recht auf die Verwertung der Autobahnen und der Maut abgetreten werden wird

steht: So soll die Gesellschaft „ab dem 1. Januar 2021 Mautgläubigerin werden und Nießbrauchrecht an den in ihrer Zuständigkeit befindlichen Straßen erhalten“, heißt es im BMF.

In einer Vorbemerkung der Prüfer heißt es, dass sich das BMF von den eigenen Leistungsvorlagen distanzieren und kritisieren, dass die Rechnungsprüfer interne Unterlagen auswerten. „Der Bundesrechnungshof kann dem Vorschlag des BMF nicht folgen, den Bericht ausschließlich auf die abstrakte, von seinen Prüfungserkenntnissen losgelöste Analyse des Gesetzentwurfs zu beschränken“.

### **Bitte nicht richtig prüfen**

Das Ministerium behauptet gar, die Papiere der Leitungsebene seien „nicht mit einer Positionierung des BMF gleichzusetzen“. Experten sehen darin die Fortsetzung einer bekannten Strategie, bei heiklen Fragen auf vorläufige Fassungen zu verweisen, zugleich jedoch die gesetzlichen Prozeduren vorantreiben und nach jetzigem Stand den parlamentarische Einflussnahme aushebeln wollen.

So ist es möglich, die geplante Infrastruktur-GmbH in eine Aktiengesellschaft umzufirmieren. Dieser Wechsel sei "ohne erneute Beteiligung des Parlaments möglich". Damit jedoch wird die parlamentarische Kontrolle weitgehend ausgehebelt. Das BMF wies dies in seiner Stellungnahme mit Bezug auf die "gesetzlichen Rahmenbedingungen" zurück.

Zudem habe der Bund als Aktionär Einflussrechte, weil er den Aufsichtsrat bestimme. Tatsächlich hat der Aufsichtsrat keinerlei Weisungsrechte und so "ist der Einfluss damit stark eingeschränkt", berichtigen die Rechnungsprüfer. Wenig wahrscheinlich, dass dies auf Führungsebene des Bundesfinanzministerium unbekannt ist.

Zuletzt hatte Thomas Oppermann in der ARD behauptet, eine Privatisierung der Autobahnen sei ausgeschlossen. Die Rechnungsprüfer schreiben jedoch: „Ohne eine entsprechende Einschränkung könnte allein die Gesellschaft darüber entscheiden, das gesamte oder Teile des Autobahnnetzes funktional zu privatisieren.“

### **Das Ende der Privatisierung**

Die Prüfer stellen damit eine ungewöhnlich weit reichende Forderung, nämlich genau zu definieren, was ausgeschlossen werden soll: „Eine Privatisierung von Teilnetzen im Sinne von Artikel 90 Absatz 1 Satz 3 Grundgesetz liegt vor, wenn bei der Beauftragung Dritter der Auftragswert des Vertrages zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses [500] Millionen EUR übersteigt und der Vertrag eine Strecke von mindestens [100] km Bundesautobahn betrifft und eine Laufzeit von [10] Jahren überschreitet.“

In Deutschland dauern vergleichbare öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), zumal bei Autobahnen, in der Regel 20 bis 30 Jahre. Der Vorschlag der Rechnungsprüfer käme also einem wirksamen Verbot von ÖPP gleich.

Der Bundesrechnungshof kritisiert zudem, dass mit der Infrastrukturgesellschaft nicht das Ziel verfolgt werden dürfe, „Kredite außerhalb des Bundeshaushaltes aufzunehmen, um die nationale Schuldenregel des Artikels 115 Grundgesetz und die europäische Schuldenregel zu umgehen“.

Die Kosten für die Übergabe der Rechte an den Autobahnen, der „Nießbrauch“, müssen die Bürger zahlen. „Bei einer durchschnittlichen Verzinsung von 2 Prozent entstünden Zinsaufwendungen von 1,7 Mrd. Euro pro Jahr. Diese Zinsaufwendungen wären Bestandteil der Wegkosten“. Mit der Maut zahlen bezahlen die Bürger also die Zinsen für private Investoren.