

## Geheime Gutachten zur Maut: Deutsche Autofahrer müssen kräftig für Autobahnen zahlen

Von Kai Schlieter | 23.03.17, 06:36 Uhr



Mögliches Anlageobjekt: das Autobahnkreuz Duisburg-Süd.  
Foto: imago/Hans Blosssey

**Berlin** - Es sind interne Dokumente im Verkehrsministerium, die nicht für die Öffentlichkeit gedacht sind. Es sind mehrere Gutachten, die eine Art Betriebssystem einer harmlos klingenden „Infrastrukturgesellschaft“ beschreiben. Es geht aber um eine privatrechtliche Firma, die künftig den Erhalt, den Betrieb, den Bau und die Finanzierung von rund 13.000 Kilometern Autobahnen steuern wird. Es ist ein Milliardengeschäft. Derzeit ist es noch eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern.

Die Dokumente sind aus diesem März, den Gesetzentwurf zu der Gesellschaft hat die Regierung bereits im vergangenen Dezember vorgelegt. Möglichst lange sollte wohl nicht bekannt werden, wie diese Gesellschaft funktioniert. Am Reißbrett von privaten Beratern konzipiert, um die Autobahnen in Deutschland zu privatisieren und komplexe Finanzprodukte für Banken und Versicherungskonzerne zu schaffen. Und um einen Schattenhaushalt zu entwickeln, der jenseits aller parlamentarischen Kontrolle mit privatem Geld gefüttert wird. Diese Infrastrukturgesellschaft ist das wichtigste verkehrspolitische Vorhaben der Regierung. Die Details werden gehütet wie eine Geheimsache.

### Kritik aus Brüssel ertragen

Es handelt sich unter anderem um ein Rechtsgutachten der Wirtschaftskanzlei Graf von Westfalen (GvW) vom 10. März, es hat mit Anhängen rund 1000 Seiten. Die anschaulichste Erkenntnis: Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) erträgt wohl deswegen so stoisch die Kritik aus Brüssel an seinen Mautplänen, weil er insgeheim weiß, was das Betriebssystem der Infrastrukturgesellschaft vorschreibt: die Maut. Sie zählt nahezu zu den zwingenden Voraussetzungen für das, was als „Zielstruktur“ in den Dokumenten auftaucht.

Am Freitag stimmt der Bundestag über die Maut ab. Die Regierung muss das Vorhaben bis zur Bundestagswahl durchziehen. Eine der „einschneidendsten Veränderungen im föderalen Gefüge Deutschlands für die nächsten Jahrzehnte“ steht mit der geplanten Grundgesetzänderung an, wie der SPD-Haushälter Carsten Scheider sagte.

Drei Jahre lang wurde diese mit Hilfe privater Beraterfirmen entwickelt, im Kanzleramt mit den Ministerpräsidenten auf Chefebene ausgekugelt und in einem komplexen Gesetzespaket verschnürt. Der Deal der Bund-Länder-Einigung: Die Länder schlucken die Infrastrukturgesellschaft, die sie entmachtet und erhalten dafür über 9,75 Milliarden Euro jährlich zusätzlich vom Bund.

## **Entlastung durch eine gesenkte Kfz-Steuer wird nicht reichen**

Was verschwiegen wird: Die deutschen Autofahrer werden für die Benutzung ihrer Autobahnen mehr zahlen müssen. Nicht lediglich für den Erhalt und Ausbau der Strecken. Sie bedienen mit der Maut auch die Renditeerwartungen von Konzernen. Die in Aussicht gestellte Entlastung der hiesigen Autofahrer durch eine gesenkte Kfz-Steuer wird nicht reichen. Denn mit der Gesellschaft soll ein Mechanismus installiert werden, der eine steigende Maut vorsieht. Das ergibt sich aus einem internen Gutachten der Berater von PricewaterhouseCoopers (PWC), das der Berliner Zeitung ebenfalls vorliegt.

Weil die Sache so heikel ist, ducken sich derzeit selbst kritische Abgeordnete in der Koalition weg. Bei einer internen Probeabstimmung der SPD zur Maut ging noch alles glatt. Denn die Abgeordneten dürften ein weiteres Dokument, vom 20. März, nicht kennen: Ein Gutachten im Auftrag der eigenen SPD-Fraktion. Das Papier ist deswegen brisant, weil Sigmar Gabriel die Idee der Infrastrukturgesellschaft einst als SPD-Vorsitzender erst aufbrachte. Die wohl gefährlichste Passage: „Hinsichtlich der Ausgabenplanung (für Bau, Erhaltung, Betriebsdienst etc.)“ der Infrastrukturgesellschaft „wird der Bundestag ‚entmachtet‘.“

## **Mächtige Verbündete sind Schäuble und Dobrindt**

Die SPD-Abgeordneten sollen demnächst im Bundestag also der eigenen Entmachtung zustimmen. Denn ihre Spitzenkräfte arbeiten seit 2014 an der Konzeption dieser Gesellschaft. Das belegen vertrauliche Protokolle. Zudem war es Gabriel, der eine Kommission berief, die unter Marcel Fratzscher, Präsident des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, den Vorschlag zur Infrastrukturgesellschaft aus dem Hut zauberte. Mächtige Verbündete sind Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) und Dobrindt.

Wer einen Blick auf das extern eingekaufte Betriebssystem wirft, findet zu der Sache mit der Maut folgende spannende Passage. Die Berater von PWC gehen von „einem geschlossenen Finanzierungskreislauf“ aus. Klar sei, „dass sich die Infrastrukturabgabe erhöht, soweit die Lkw-Maut nicht zur Deckung der Kosten ausreicht“. Verkehrsminister Dobrindt hat die Pkw-Maut Infrastrukturabgabe getauft. „In der Praxis wird eine Adjustierung zwischen Lkw-Maut und Infrastrukturabgabe erforderlich sein“, heißt es beiläufig.

## **Mechanismus, der die Maut automatisch teurer werden lässt**

Nach Aussage von Experten, die namentlich nicht genannt werden möchten, sei völlig klar, dass dies einen „Mechanismus beschreibt, der die Maut automatisch teurer werden lässt“. Auch wenn es sich nur um eine Modellrechnung handelt: Selbst die PWC-Berater kalkulieren mit 5,2 Milliarden Pkw-Mauteinnahmen. Sie gehen also bereits von einem Betrag aus, der über eine Milliarde über den offiziellen Einnahmeverechnungen des Verkehrsministeriums liegt. Die bisherige Maut ist ohnehin schon jetzt Vergangenheit. „Die in der Planungsrechnung gerechnete Infrastrukturabgabe ist damit naturgemäß nicht identisch mit der derzeit vom Gesetzgeber geplanten Infrastrukturabgabe im Sinne des Infrastrukturabgabegesetzes“, heißt es in der dem PWC-Papier.

## **"Es ist kein Zufall, sondern Absicht, dass auch die Inländer die Pkw-Maut bezahlen müssen"**

Die Maut ist damit tatsächlich Dobrindts zweitwichtigstes Projekt. Sie ist nur die Voraussetzung für das Funktionieren des wichtigsten: der Infrastrukturgesellschaft.

Das sieht auch der Grüne Finanzexperte Sven-Christian Kindler so. Er sagte der Berliner Zeitung: „Es ist kein Zufall, sondern Absicht, dass auch die Inländer die Pkw-Maut bezahlen müssen. Mauterhöhungen für alle sind nach den Plänen der Bundesregierung so sicher wie das Amen in der Kirche.“

Im Gutachten der Kanzlei Graf von Westfalen heißt es, „perspektivisch soll die Finanzierung der Bundesautobahnen auf Basis unmittelbar vom Nutzer bereitgestellter Finanzierungsbeträge vollständig außerhalb des Bundeshaushalts sichergestellt und abgewickelt werden können („Straße finanziert Straße“).“ Und weiter: „Es sollen bei Bedarf haushaltsexterne Mittel erschlossen werden können, etwa durch die Möglichkeit zur Fremdkapitalaufnahme sowie die Öffnung für privates Beteiligungskapital auf Projektebene, sofern dies wirtschaftlich ist.“

## **Die Umgehung der Schuldenbremse**

Mit der Maut soll es möglich werden, die Schuldenbremse und die Maastricht-Kriterien zu unterlaufen. Die Einhaltung strenger Haushaltsregeln soll nur für andere gelten. Dabei hatte Minister Schäuble noch Mitte Januar im Bundestag zur Infrastrukturgesellschaft gesagt, dass er „nicht sehe, dass die Gesellschaft eine Ermächtigung zur Aufnahme von Krediten erhalten wird“.

Schäubles Ministerium aber ist eingebunden bei der Entwicklung des Betriebssystems. Und dort heißt es: „Die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fremdkapitalaufnahme besteht unter den in der Planungsrechnung zugrunde gelegten Annahmen von Beginn an.“ Für Schäuble unterbliebe damit eine „Zuordnung aufgenommenen Kredite zu Defizitquote und Schuldenstand“. Die Umgehung der Schuldenbremse.

Der Rechtsprofessor der Uni Frankfurt am Main, Georg Hermes, sagte der Berliner Zeitung: „Der Regierungsvorschlag zur Ausgestaltung der Bundesautobahngesellschaft ist darauf ausgerichtet, dass die

Gesellschaft Kredite aufnehmen kann, die im Lichte der europäischen Schuldenbremse nicht dem Staat zugerechnet werden.“ Holger Weiß, Infrastrukturrechtsexperte der Kanzlei W2K vermutet, dass „der Bund der Gesellschaft bei Ihrer Gründung Schulden im Milliardenbereich übertragen und damit die Staatsverschuldung deutlich absenken könnte, ohne dass das Parlament dieser Finanzoperation zustimmen müsste“.

### **Das Recht am wirtschaftlichen Eigentum der Autobahnen**

Ein komplizierter Trick: Die Gesellschaft bekommt das Recht am wirtschaftlichen Eigentum der Autobahnen und daran, die Maut einzuziehen, muss dafür aber einen Gegenwert leisten. Sie zahlt dem Bund den Gegenwert der Autobahnen. Der Wert der Straßen wird auf rund 100 Milliarden Euro geschätzt. Schäuble kann durch diesen Trick seinen Haushalt um 100 Milliarden entlasten, die dem Bund von der Infrastrukturgesellschaft überwiesen werden.

Und das wiederum ist im Sinne von Gabriel, der bei der Idee zur Gesellschaft versprochen hatte, den Versicherungskonzernen „attraktive Angebote (zu) machen, sich an der Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zu beteiligen“. Um Schäuble die 100 Milliarden zu überweisen, leiht sich die Infrastrukturgesellschaft das Geld bei Banken oder Versicherungen. Tatsächlich steht das auch so im geheimen Betriebssystem. In den Unterlagen heißt es, für diese Rechte an den Autobahnen würde sich die Gesellschaft zu einer „Gegenleistung verpflichten. Die Gegenleistung kann durch eine Kaufpreiszahlung erfolgen. Die erforderlichen Mittel könnte sich die Gesellschaft ggf. auf dem Kapitalmarkt beschaffen.“

Die Infrastrukturgesellschaft muss aber höhere Zinsen zahlen als der Staat, wenn er Kredite aufnimmt. Da aber der Staat hinter der Gesellschaft steht, bedeutet das, dass schon zur Gründung der Infrastrukturgesellschaft staatlich garantierte Renditen in Form der Zinsen auf Kosten der Steuerzahler an Konzerne fließen.

### **Keine Parlamentsmitsprache**

Damit die Gesellschaft keinen Ärger mit der EU bekommt, plädieren die privaten Berater mit der Aufnahme „informeller Vorabkontakte mit der Kommission“, um diese Trickserei auch noch prüfen zu lassen.

Und „sofern der Bundesgesetzgeber die Weichen entsprechend stellt, wären in der vorgeschlagenen Zielstruktur Beteiligungen Privater am Stammkapital der Gesellschaft und ggf. auch deren Umwandlung in eine Aktiengesellschaft denkbar“. Davon geht auch der Sachverständige Carl Waßmuth von der Initiative „Gemeingut in BürgerInnenhand“ aus, der gegen die Autobahnprivatisierung kämpft. „Am Ende steht eine Aktiengesellschaft, dann gilt das Aktienrecht und es gibt für das Parlament keine Chance mehr diese Monstergesellschaft zu überwachen.“

Das bewertet der Bundesrechnungshof ähnlich. In einer internen Präsentation steht: „Nach vier Jahren ist nur noch Wandlung in eine Aktiengesellschaft möglich. Das Parlament müsste dieser nicht zustimmen. Das staatliche Monopol würde auf Private übergehen.“ Bisher kritisierten die Rechnungsprüfer fast ausnahmslos vergleichbare Privatisierungen als nachteilig für die Steuerzahler. Wie praktisch daher: „Im Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft sind bisher keine Prüfungsrechte für den Bundesrechnungshof vorgesehen.“