

Privatautobahn vor der Pleite

VERKEHR Die Betreiber eines privat finanzierten Teilstücks der A1 haben Finanzprobleme und wollen mehr Geld vom Bund einklagen. ÖPP-Kritiker sehen sich bestätigt



Ein Skandal mehr oder weniger ist bei seiner Katastrophenbilanz jetzt auch voll egal Foto: Michael Kappeler/dpa

VON MALTE KREUTZFELDT

GÖTTINGEN taz | Die Befürworter privat finanzierter Autobahnen, die sich vor allem in Union und FDP finden, werden kurz vor der Bundestagswahl erneut von der Wirklichkeit widerlegt. Einem Bericht der *Süddeutschen Zeitung* zufolge droht dem Betreiber des im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) errichteten Teilstücks der Autobahn 1 zwischen Bremen und Hamburg die Insolvenz.

Das Konsortium aus einem britischen Investitionsfonds und einem Papenburger Bauunternehmen hat demnach in einem Brief an das Bundesverkehrsministerium von einer „existenzbedrohenden Si-

tuation“ gesprochen und Geld vom Staat gefordert. Am Montag untermauerte der Betreiber seine Forderung laut *SZ* und verklagt die Bundesrepublik auf eine Zahlung von 640 Millionen Euro.

Bei ÖPP-Projekten werden Autobahnen von privaten Investoren gebaut und betrieben; diese erhalten im Gegenzug 30 Jahre lang einen Anteil der dort anfallenden Maut. Das 73 Kilometer lange A1-Teilstück gilt Befürwortern solcher Modelle bisher als Musterbeispiel, weil der sechs-spurige Ausbau zwischen 2008 und 2012 in Rekordzeit fertig gestellt wurde. Doch die Maut-Einnahmen blieben offenbar hinter den Erwartungen des Investors zurück.

„Die Privatisierungsstrategie von Dobrindt ist gescheitert“

SVEN KINDLER, GRÜNE

Der Sprecher von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bestätigte am Mittwoch den Eingang des Briefs. Der Betreiber fordere „eine Veränderung der Vergütung“, sagte er. Dies lehne die Bundesregierung ab. Fragen zur Grundlage der Forderung und zu den Folgen einer möglichen Insolvenz beantwortete er nicht; die Verträge mit den ÖPP-Betreibern sind geheim. Auch das Betreiberkonsortium ließ eine An-

frage der taz unbeantwortet. Vermutlich würden auf den Bund im Fall einer Insolvenz des Betreibers aber erhebliche Kosten zukommen.

Die Große Koalition hatte im Juli beschlossen, die deutschen Autobahnen an eine privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft zu übertragen. Eine direkte Privatisierung wurde auf Druck der SPD ausgeschlossen, ÖPP-Projekte wie das jetzt von der Pleite bedrohte bleiben aber ausdrücklich erlaubt und werden nach Ansicht von Kritikern künftig leichter umgesetzt werden können. Trotzdem versuchte SPD-Kanzlerkandidat Martin Schulz am Mittwoch den Eindruck zu erwecken, seine Partei habe durchgesetzt, dass es künftig keine vergleichbaren Fälle mehr geben könne. „Wie gut wir beraten waren, da nicht locker zu lassen, sieht man jetzt im Fall der A1“, behauptete Schulz in der *WAZ*.

ÖPP-Kritiker sehen sich durch die Entwicklung bestätigt. „Die Privatisierungsstrategie von Dobrindt ist gescheitert“, sagte Grünen-Haushälter Sven Kindler. „Die Zeche zahlt der Steuerzahler“, warnt Jan Korte (Linke). Laura Valentukeviciute von der Initiative Gemeingut in BürgerInnenhand warf Dobrindt vor, die Informationen absichtlich zurückgehalten zu haben: „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 Zweidrittelmehrheit womöglich nicht zustande gekommen“, sagte sie. **Meinung + Diskussion SEITE 12**

Unten mit den ÖPP

Wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, dass privat finanzierte öffentliche Bauvorhaben Unfug sind, so wäre er jetzt anscheinend erbracht. Das Betreiberkonsortium aus Baufirmen und Finanzinvestoren, das die A1 zwischen Hamburg und Bremen ausgebaut hat, verklagt den Bund. Denn die Einnahmen aus der Lkw-Maut, mit denen die Investitionen und der Gewinn der Investoren bezahlt werden sollen, reichen nicht aus.

Ein Argument für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) war stets, dass Privatunternehmen besser wirtschaften könnten. Können sie offenkundig nicht. Die zweite Zusicherung, die schon mehrere Bundesregierungen unters Volks streuten, zielt auf eine Entlastung des Bundeshaushalts ab. Tatsächlich übernehmen die „Partner“ erst einmal die Kosten. Doch im Falle der A1 könnte die Rechnung am Ende doch beim Bund landen. Dann stehen beide Seiten als Verlierer da. Finanziell, weil die Bilanz des Projekts mies ist, politisch, weil die Befürwor-

ter der ÖPP keine schlüssigen Argumente mehr vortragen können.

Auf Dauer können ÖPP schon rechnerisch nicht günstiger sein als ein direktes Engagement des Staates. Schließlich müssen mit einem Infrastrukturprojekt neben den Baukosten auch die Erträge der Unternehmen erwirtschaftet werden. Der Staat aber muss keine Gewinne erzielen. So ist der Einsatz öffentlicher Mittel günstiger. Das gilt gerade in der Niedrigzinsphase, in der Kredite die öffentliche Hand kaum etwas kosten.

Statt auf ÖPP zu setzen, ist eine klare Abgrenzung zwischen Staat und Wirtschaft gefragt. Wenn ein privater Betrieb politisch gewollt ist, sollte es eine echte Privatisierung geben. Unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge ist das aber nicht erstrebenswert. Alternativ bleibt die Infrastruktur in öffentlicher Hand. Damit fahren die Bürger in der Regel besser. Das gilt nicht nur für die Verkehrswege, sondern auch für andere Infrastruktureinrichtungen.

Wirtschaft + Umwelt SEITE 8