

Süddeutsche Zeitung

23. August 2017, 05:53 Uhr, Von Markus Balsler, Berlin

Verkehrspolitik Autobahn-Privatisierung erleidet herben Rückschlag



- Die für den Ausbau der Autobahn A1 zuständige Betreibergesellschaft A1 Mobil steht kurz vor der Pleite.
- Für Verkehrsminister Dobrindt wäre die Insolvenz ein politisches Debakel: Er befürwortet Teilprivatisierungen, obwohl die Projekte bislang stets viel zu teuer waren.

Die Pläne des Bundes für mehr private Investitionen beim Ausbau deutscher Autobahnen erhalten einen schweren Rückschlag. Das größte Projekt öffentlich-rechtlicher Partnerschaften steht nach Informationen der Süddeutschen Zeitung vor der Pleite. Die Betreibergesellschaft A1 Mobil für den bereits erfolgten Ausbau der Autobahn zwischen Bremen und Hamburg warnt das Bundesverkehrsministerium in einem Brief vor einer "existenzbedrohenden Situation". Schießt der Bund kein Geld nach, könnte in wenigen Monaten das Aus folgen. Am Montag reichte das Konsortium Klage über 640 Millionen Euro gegen die Bundesrepublik Deutschland ein.

Der Streit über die Privatisierung der Infrastruktur dürfte damit eskalieren. Das Projekt galt bislang als Vorzeigevorhaben. Die sogenannte Hansalinie wurde von 2008 bis 2012 auf 73 Kilometern sechsspurig ausgebaut. Noch nie gelang das bei einem so langen Autobahnstück in so kurzer Zeit. Doch die Einnahmen verfehlen offenbar die Ziele von Bund und Betreibern. Weil 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. Sie sollen dem privaten Konsortium - ein mittelständisches Bauunternehmen und ein britischer Infrastrukturfonds - im Gegenzug zu Baukosten von einer halben Milliarde Euro über 30 Jahre zufließen.

Andere Staaten machen gute Erfahrungen mit Vignette und Maut. Autofahrer freuen sich über bessere Straßen. Doch es gibt auch einen Vorwurf: Abzocke. Von Ruth Eisenreich, Leo Klimm und Ulrike Sauer mehr ...

Für Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) könnte die drohende Pleite zu einem politischen Debakel werden. Sein Ministerium befürwortet Teilprivatisierungen. Sie seien "im konkreten Fall wirtschaftlicher als eine herkömmliche Beschaffung". Bei bislang sechs Projekten mit einem Volumen von mehr als fünf Milliarden Euro wurden neben der A1 auch zwei Abschnitte auf der A8 zwischen

Ulm und München sowie weitere auf der A4 bei Gotha, der A5 zwischen Karlsruhe und Offenburg und der A9 in Thüringen privat ausgebaut. Laut Bundesrechnungshof fielen die ersten Projekte 1,9 Milliarden Euro zu teuer aus. Dennoch sollen öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) nach dem Willen Dobrindts in Zukunft eine noch größere Rolle spielen. Weitere sieben Projekte über sechs Milliarden Euro sind angestoßen.

Den Betreibern der A1 läuft derzeit die Zeit davon. Ein bestehendes Schlichtungsverfahren mit dem Bund droht zu scheitern. Das Verkehrsministerium lehne Zahlungen ab. Es sehe das Finanzrisiko beim privaten Partner. Ende des Jahres läuft ein Stillhalteabkommen mit Banken aus, bis Ende September wollen Gläubiger Klarheit haben. Die A1 Mobil müsse klagen, wenn sie keine Insolvenz hinnehmen wolle, heißt es in einer internen Rechtsposition. Ein öffentlich geführtes Gerichtsverfahren könne Kritikern "ein Podium geben", gegen Privatisierung vorzugehen, befürchtet der Betreiber. Das Verkehrsministerium äußert sich nicht zu dem Streit.

In einem bislang unveröffentlichten Gutachten fordert der Bundesrechnungshof eine kritischere Prüfung von ÖPP-Projekten. Das Ministerium müsse "die Datengrundlagen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verbessern" und Datenbanken zu den Kosten aufbauen.