Die Opposition im Bundestag setzt einen Untersuchungsausschuss zur gescheiterten „Ausländermaut“ ein. Neben dem amtierenden Verkehrsminister soll auch dessen Amtsvorgänger sowie der Ex-CSU-Chef ins Visier genommen werden. Man darf gespannt sein, welche Rolle bei der Aufarbeitung der Privatisierungseifer der Verantwortlichen spielen wird. Auch FDP, Grüne und Linkspartei können hierbei nicht mit weißer Weste glänzen. Eigentlich hat ihre „Realpolitik“ die Affäre überhaupt erst möglich gemacht. Und den Finger zum Ausverkauf der deutschen Fernstraßen haben sie auch gehoben. Autofahrer und Steuerzahler wird das bald teuer zu stehen kommen. Von **Ralf Wurzbacher**.

Endlich! Grüne, FDP und Die Linke haben die Weichen für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur gescheiterten Pkw-Maut von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) gestellt. Darauf legten sich am Dienstag die Bundestagsfraktionen der drei Oppositionsparteien fest, womit es nur noch des abschließenden Votums durch das Plenum bedarf. Damit ist in der kommenden Woche zur rechnen. Weil die Antragsteller zusammen deutlich über 25 Prozent der Abgeordneten stellen – so viele braucht es für einen erfolgreichen Einsetzungsbeschluss – gilt die Sache als ausgemacht. Gibt es grünes Licht, wird das Gremium seine Arbeit frühestens im Dezember aufnehmen.

Eine eingehende Untersuchung der Vorgänge rund um das geplatzte Projekt ist überfällig. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte den deutschen „Sonderweg“, einzig ausländische Autofahrer für die Nutzung hiesiger Fernstraßen zur Kasse zu bitten und einheimische zu schonen, Mitte Juni gestoppt. Damit waren sämtliche in fünf Jahren eingeleiteten Maßnahmen zur Umsetzung der Pläne mit einem Mal obsolet. Für die Katz sind auch die über 50 Millionen Euro, die bei der Irrfahrt allein für Berater- und Gutachterhonorare verpulvert wurden. Alles schon viel rausgeschmissenes Geld für etwas, das medial weiterhin hartnäckig als „Schnapsidee“ aus CSU-Bierzelten gehandelt wird. Aber doch nur ein Trinkgeld verglichen mit dem, was noch kommt. Schätzungen zu den möglichen Regressforderungen der verhinderten Betreiber samt weiterer Folgekosten gehen hoch bis auf 700 Millionen Euro.

Berg an Vorwürfen

Überfällig ist deshalb auch der Rücktritt von Scheuer, samt Aufhebung seiner Immunität und einer Anklage wegen Untreue. Der Berg an Vorwürfen, der sich in vier Monaten nur in der Causa Maut aufgetürmt hat, ist jetzt schon monströs. Vor 20 Jahren hätte ein Amtsträger schon bei weit weniger seinen Hut nehmen müssen. Die NachDenkSeiten hatten am 11. September die bis dahin bekannten Verfehlungen, Ungereimtheiten und Widersprüche seiner Version der Abläufe aufgezeigt. Hier noch einmal in Kürze die wesentlichen Anschuldigungen:

- Gemauschelt wurde wohl schon bei der Vergabeentscheidung zugunsten des Betreiberkonsortiums aus Kapsch Traffic-Com und CTS Eventim. Im entscheidenden Wirtschaftlichkeitsgutachten kam es zu merkwürdigen „Kostenexplosionen“ bei der Veranschlagung staatlicher Ausgabenposten, weshalb etwa die Grünen-Fraktion von „geschönten“ Zahlen ausgeht. Hätten die Prüfer nur den gängigen Rabatt der Deutschen Post für Großkunden eingepreist, wäre die staatliche Beschaffungsvariante günstiger ausgefallen.

- Dazu fielen in der Kalkulation mögliche Synergien durch Einbeziehung der derzeit im Bundesbesitz befindlichen Toll Collect GmbH, die die Lkw-Maut eintreibt, unter den Tisch. Im Falle der Mitberücksichtigung wäre ein Privatbetrieb mit höheren Kosten zu Buche geschlagen und hätte sich die Mauterhebung in staatlicher Regie mit Abstand als wirtschaftlicher erwiesen. Stattdessen ermittelten die Prüfer einen Kostennachteil von 3,8 Prozent.

- Um im vom Bundestag bewilligten Kostenrahmen zu bleiben, wurde das erste Gebot des Konsortiums auf undurchsichtige Weise und hinter dem Rücken des Parlaments auf den letzten Drücker von über drei auf knapp über zwei Milliarden Euro geschrumpft. Dabei kamen auch die – bei der Vergabeentscheidung noch ignorierten – Synergien durch Toll Collect ins Spiel. Der Vertragsabschluss erging am 30. Dezember 2018 kurz vor Toresschluss. Zwei Tage später hätte es einer erneuten Zustimmung des Bundestages bedurft.

- Im Falle eines Scheiterns des Projekts aus ordnungspolitischen Gründen (Absage durch EuGH) wurden den Investoren vertragsgemäß Entschädigungen im Umfang des entgangenen Gewinns über die Laufzeit von zwölf Jahren garantiert. Das heißt: Maximaler Profit bei null Leistung.

- Damit verbindet sich der Hauptvorwurf gegen Scheuer, den Deal ohne Rechtssicherheit fix gemacht zu haben, wohl wissend, dass die Luxemburger Richter das Projekt noch platzen lassen können. Der Minister begründet dies mit einer vermeintlichen Eilbedürftigkeit, weil andernfalls der Starttermin, Oktober 2020, gefährdet gewesen wäre und staatliche Einnahmeverluste gedroht hätten. Aufgetauchte interne Dokumente legen dagegen den Schluss nahe, dass mindestens auch parteitaktische Erwägungen eine Rolle gespielt haben. Demnach sollte das Thema aus dem Bundestagswahlkampf 2021 herausgehalten werden.

- Die Opposition bezichtigt Scheuer der Lüge, der Vertuschung und der Täuschung des

> Parlaments. Die von ihm versprochene „maximale Transparenz“ entpuppt sich spätestens mit Bekanntwerden mehrerer außer Protokoll stattgefundener Geheimtreffen mit den Betreibern als klägliches Ablenkungsmanöver. Wie erst jüngst publik wurde, sollen die Geschäftspartner bei einer dieser Zusammenkünfte sogar den Vorschlag gemacht haben, die Verträge erst nach dem EuGH-Spruch festzumachen. Scheuer soll das Angebot verworfen haben.

Linke, Grüne und FDP wollen in allen diesen Punkten nachbohren. Der Untersuchungsausschuss solle das Verhalten der Bundesregierung „seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode“ insbesondere des Verkehrsministeriums und seiner nachgeordneten Behörden, „im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Einführung der Infrastrukturabgabe, einschließlich der Vergabe sowie Kündigung der Verträge zur Erhebung und Kontrolle und die daraus resultierenden Folgen inklusive den Prozessen der Abwicklung des Projektes, umfassend aufklären“, heißt es dazu in der vorläufigen Fassung des Untersuchungsauftrags.

Der Text, der den NachDenkSeiten vorliegt, zeugt von einem erfreulichen Ermittlungseifer. Demnach soll nicht nur Scheuer, sondern auch dessen Amtsvorgänger und Parteifreund Alexander Dobrindt ins Visier genommen werden. Der hatte das Projekt mit intensiver Rückendeckung seines damaligen Parteichefs Horst Seehofer angeschoben und schließlich gegen alle Widerstände, auch seitens des SPD-Koalitionspartners, durchgesetzt. Die Zeitung „Die Welt“ schrieb dazu am Mittwoch, dass neben Scheuer auch der heutige Innenminister sowie der amtierende CSU-Landgruppenchef im Bundestag, mithin die ganze CSU, auf der „Zeugen- und Anklagebank“ landen würden. Schließlich sei die Maut ja ein „reines CSU-Projekt“ und dazu „schon immer“ eine „Schnapsidee“ gewesen.

Autobahn-GmbH

Wie die NachDenkSeiten schon einmal im Juni dargelegt haben, geht diese Zuschreibung an der Wahrheit vorbei. Tatsächlich war die „Ausländermaut“ nur als Aufgalopp für das weitergehende Vorhaben einer allgemeinen Maut gedacht. Diese wiederum ist selbst nur eine unerlässliche Voraussetzung für das Gelingen eines noch umfassenderen Masterplans, der auf eine (funktionale) Privatisierung des Fernstraßenbaus abzielt. Die Vorarbeiten dazu wurden im Sommer 2017 durch die Beschlüsse zur Schaffung einer in Bundeshoheit stehenden „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“ erledigt. In einer privatrechtlich verfassten GmbH sollen demnach ab 2021 Planung, Bau und Betrieb gebündelt und bei der Realisierung der Projekte in großem Stil private Investoren eingebunden werden, insbesondere auf dem Wege öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP).

Erdacht hat das Modell einst die von Ex-Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) bestellte sogenannte Fratzscher-Kommission. Der Zirkel aus marktliberalen Ökonomen und Vertretern der Finanzbranche wurde 2014 mit dem Auftrag betraut, hochprofitable Anlagemöglichkeiten für von Niedrigzinsen gebeutelte Banken und Versicherungen „zur Stärkung von Investitionen in Deutschland“ zu erschließen. Am Ende stand die Idee einer zentralen Autobahn-AG, die den Ausverkauf von Deutschlands Straßennetz auf Kosten der Steuerzahler unter Umgehung von Schuldenbremse und EU-Stabilitätskriterien vollziehen soll.

Kassemachen bei allen

Das „Betriebssystem“ dazu haben Wirtschaftsprüfer von Pricewaterhouse Coopers (PwC) und der Kanzlei Graf von Westphalen (GvW) in diversen Gutachten entworfen. Im Zentrum der Überlegungen steht dabei eine Maut für alle, aus deren Erlösen die Betreiber über Jahrzehnte zu bezahlen wären. Beispielsweise heißt es an einer Stelle, „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’).“ Das ist schon heute beim Autobahnbau mit ÖPPs gängige Praxis, wobei jedoch lediglich die Einnahmen aus der Lkw-Maut von Staats wegen und zu langfristig überbordenden Kosten als Profite weitergereicht werden.

Mit dem geplanten Zentralapparat, vergleichbar der Bahn-AG, gepaart mit einer Pkw-Maut für jede und jeden verspricht die Geschäftemacherei auf Kosten der Steuerzahler noch einmal deutlich geräuschfreier und lukrativer vonstattenzugehen. Der Verwaltungsrechtler Holger Mühlenkamp zeigte sich schon Ende 2016 überzeugt: „Ich rechne fest damit, dass es auch hierzulande über kurz oder lang eine allgemeine Maut geben wird“. Dobrindts „Ausländermaut“ wäre vermutlich nur das Vorspiel dazu. „An der Maut kommt man nicht vorbei, wenn es darum geht, Privatinvestoren für die Sache zu gewinnen.“

Gierige Investoren

Ob der Gang der Dinge durch Scheuers Mautdebakel verzögert oder am Ende gar beschleunigt wird, muss sich zeigen. Auf alle Fälle sind nach dem EuGH-Richterspruch die Stimmen derer lauter geworden, die sich für „europäische Verhältnisse“ auch in Deutschland aussprechen. Rückenwind verheißt ihnen dabei die an Kraft gewonnene Klimadebatte. Aber Vorsicht: Man muss genau hinsehen, wer hier wofür das Wort ergreift. Eine Maut mit ökologischer Lenkungswirkung, die den Verkehr von der Straße auf die zu verbilligende Schiene befördert, ist ohne Frage ein Gebot der Stunde. Aber nichts nach

diesem Muster findet sich in den Konzepten der im Hause Scheuer verkehrenden Politikberater. Diese begreifen eine Maut immer nur als Teil einer Maschinerie zur Bereicherung von Investoren.

Wie zum Beleg: Besagte „Experten“ von Pricewaterhouse Coopers, die Vordenker der Autobahn-AG, haben auch das mutmaßlich frisierte Wirtschaftlichkeitsgutachten zur Pkw-Maut zu verantworten. Wen sollte das wundern? Auf der PwC-Kundenliste stehen Hunderte Konzerne und Unternehmen, darunter auch solche, die von Privatisierungen oder der Auslagerung staatlicher Aufgaben profitieren. PwC und andere sogenannte Wirtschaftsprüfer und Berater operieren nicht nach objektiven Maßstäben. Sie bahnen Geschäfte an und wenn sie auf der Schwelle zwischen Politik und Wirtschaft sitzen, sind das fast ausnahmslos Geschäfte zum Nachteil des Staates und des Steuerzahlers. Praktisch sämtliche der in den zurückliegenden 20 Jahren angestoßenen ÖPP-Deals haben sich haushälterisch als Desaster erwiesen.

Lobbyrepublik

Überhaupt ist das Wort „Berater“ ein an Verballhornung grenzender Euphemismus. Die riesigen Heere externer Zuarbeiter der Ministerialbürokratie agieren wenigstens maßgeblich im Vorfeld von Entscheidungen. Immer häufiger sind sie sogar die eigentlichen – wenngleich verdeckten – Entscheider im Regierungsbetrieb, was mithin so weit geht, dass sie ihnen gefällige Gesetze gleich selbst ausfertigen. Die Politiker fungieren dabei nur mehr als ausführendes Personal und Lautsprecher ihrer Zuflüsterer.

Nirgendwo ist das augenfälliger als im Ministerium Scheuer, wo Lobbyisten die „Aufarbeitung“ der Abgasaffäre regeln und mit erbärmlichen „Sanktionen“ den Absatz ihrer Klimakillerkarossen sichern. Und auf der Bühne lassen sie ihren Minister Dinge plappern wie: „Tempolimits sind gegen jeden Menschenverstand.“

Ramelow macht Dobrindt froh

Apropos „Anklagebank“. Neben Scheuer, Dobrindt und Seehofer gehörten dort Akteure hin, die nicht jeder auf dem Zettel hat. Zum Beispiel Thüringens Ministerpräsident Bodo Ramelow. Der hätte die „Ausländermaut“ am 31. März 2017 durch Ablehnung in der Länderkammer in den Vermittlungsausschuss verweisen und damit die Gesetzgebung verzögern, womöglich gar verhindern können. Anschließend ließ er freimütig durchblicken, dass er sich ein „Nein“ wegen Dobrindts mündlicher Zusage für ein regionales Bahnprojekt verkniffen hatte. Mit ähnlichen Verrenkungen winkten mehrere zuvor noch flatterhafte SPD-Regierungschefs das fragliche Gesetz durch.

Ähnliches und an gleicher Stelle trug sich zwei Monate später zu. Dem Gesamtpaket zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen, das die Quasiprivatisierung der Autobahnen beinhaltete, stimmten ausnahmslos alle Länder zu, auch die mit Regierungsbeteiligung von Grünen und Linkspartei. Woraus folgt: Ganz weiß ist die Weste der Ankläger dann auch nicht. Aber darüber haben – sobald Deutschlands Straßen unter den Hammer gekommen sind – die betrogenen Steuerzahler von morgen zu urteilen.

Titelbild: Juergen Faelchle / Shutterstock