Patrick Schnieder musste gehen, für ihn übernahm Steffen Bilger das Zepter im Bundesverkehrsressort. Aber was passte dem Kanzler nicht am „Arbeiter“ aus der Eifel? Dass er den Ausverkauf der Autobahnverwaltung nicht auf die Spitze treiben und nicht in Andi Scheuers Spuren wandeln wollte oder doch nur, dass er zu „schweigsam“ war? Die nähere Zukunft dürfte die Antwort liefern. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260825_Maut_aus_der_Mottenkiste_Der_neue_Verkehrsminister_ist_fuer_manch_alten_Hut_zu_haben_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Warum musste Patrick Schnieder (CDU) sein Amt abgeben? Die Frage ist auch Wochen nach der großen Personalrochade im Berliner Regierungszirkus nicht beantwortet – am wenigsten durch den Bundeskanzler selbst. Eine offizielle Stellungnahme zur Entlassung des Eifelaners als Bundesverkehrsminister hat sich Friedrich Merz (CDU) bis heute verkniffen. Und weshalb wurde nur ihm, anders als allen anderen am Wechselspiel Beteiligten, kein neuer Posten angetragen? Auch hierzu: eisiges Schweigen.

Was also hat sich der Mann geleistet, dass er bei seinem Chef so in Ungnade gefallen ist? Schnieder war weder eine Skandalnudel wie sein Vorvorgänger Andreas Scheuer (CSU), noch fiel er durch Peinlichkeiten auf wie Ex-FDP-Amtsinhaber Volker Wissing (ein allgemeines Tempolimit: „So viele Schilder haben wir gar nicht auf Lager“, oder kein Deutschlandtakt vor 2070). Fachlich lag der Geschasste auch nicht voll daneben. Immerhin scheint nach der Bestellung von Evelyn Palla als Frontfrau der Deutschen Bahn (DB) ein Ende der Leidenszeit des Staatskonzerns und seiner Kunden wenigstens in Sichtweite zu rücken. Zuletzt präsentierte die Neue sogar schwarze Zahlen (wenngleich mit Tricks und doppeltem Boden).

Oder war Schnieder dem Kanzler vielleicht zu blass, zu uncharismatisch, weil er gerade nicht mit viel Getöse agierte, sondern im Ruf des „stabilen Arbeiters“ steht, wie *Die Zeit* hinter Bezahlschranke schrieb? Und vor allem: Was macht seinen Nachfolger Steffen Bilger (CDU) aus Merz‘ Sicht zur besseren Lösung? Auf der Suche nach einer Erklärung lohnt es sich, den öffentlichen, genauer den veröffentlichten Diskurs zu verfolgen. Tatsächlich erlebt mit dem Verschwinden Schnieders in den Leitmedien urplötzlich eine Idee eine Art Wiederauferstehung, die eigentlich totgeglaubt schien.

Fratzscher-Kommission

„Ein Lob der Autobahnmaut“ titelte so etwa in der Vorwoche die *Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ)*. Der Autor drückt in dem Beitrag sein Bedauern aus, dass das Konzept nutzerfinanzierter Fernstraßen mit dem kläglichen Scheitern der „Ausländermaut“ vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) 2019 und insbesondere der Rolle, die damals CSU-Minister Scheuer spielte, „diskreditiert“ worden sei. Dabei brauche auch Deutschland dringendst „eine vom Bundeshaushalt unabhängige Infrastrukturfinanzierung“, findet der Schreiber und setzt dann den Rauswurf Schnieders ins rechte Licht: Merz nämlich wünsche sich, „dass privates Kapital zur Finanzierung unserer Infrastrukturmodernisierung mobilisiert wird“.

Gesagt hat der Kanzler dies tatsächlich so, am 27. Juli, als er Bilger vor der Presse als Spitzenmann des Bundesverkehrsministeriums (BMV) vorschlug. Und der Berufene solle bitte schön dafür sorgen, fuhr er fort, „dass wir schneller und besser werden beim Thema Aufbruch“. Die Finanzwirtschaft steht schon lange Gewehr bei Fuß, die Erfüllung ureigenster staatlicher Aufgaben gewinnbringend in die eigene Hand zu nehmen. Zurück gehen die Bestrebungen auf die sogenannte Fratzscher-Kommission, benannt nach dem Präsidenten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), Marcel Fratzscher. Der damalige Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) hatte den Zirkel aus marktliberalen Ökonomen und Vertretern der Finanzbranche 2014 mit der Aufgabe betraut, hochprofitable Anlagemöglichkeiten für von Niedrigzinsen gebeutelte Banken und Versicherungen „zur Stärkung von Investitionen in Deutschland“ zu erschließen. Faktisch zielen die Pläne auf den Ausverkauf der staatlichen Sphäre zugunsten gieriger Geldgeier und zum Nachteil der Allgemeinheit.

Scheuer-Schlamassel

Aber die Umsetzung zieht sich hin, und speziell der Schlamassel bei der Pkw-Maut brachte die Dinge ins Stocken. Bekanntlich hatte Scheuer die Betreiberverträge ohne Rechtssicherheit gemacht, wofür der Bund später Schadensersatz in Höhe von 243 Millionen Euro berappen musste. Das kam nicht gut an beim Volk, das auch nicht ahnte, worum es bei der Sache wirklich ging. Denn die Scheuer-Maut sollte nur der Auftakt zu einer allgemeinen Maut sein und lediglich zeitlich begrenzt ausländische Fahrzeughalter treffen, später dann alle.

Das „Betriebssystem“ dazu haben Wirtschaftsprüfer von PricewaterhouseCoopers (PwC) und der Kanzlei Graf von Westphalen (GvW) in diversen Gutachten entworfen. Wie seinerzeit die *Berliner Zeitung* daraus zitierte, solle die Finanzierung der

Bundesautobahnen „perspektivisch (…) 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."

Für das Vorhaben hat die damalige Große Koalition den Bundesländern eigens die Fernstraßenverwaltung entrissen und die Kompetenzen für Planung, Bau und Unterhaltung in die Hoheit der dafür errichteten bundeseigenen Autobahn GmbH gelegt. 2018 gegründet, hat die „Autobahn GmbH des Bundes" seit Anfang 2021 volle Verantwortung für das operative Geschäft und wurde so zur Herrin über Deutschlands überregionale Straßen. Insbesondere soll sie als privatrechtliche Gesellschaft in großem Stil private Investoren einbinden und im Speziellen mittels öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) Neubau- und Instandsetzungsprojekte realisieren.

Finanzwirtschaft macht Druck

Aber irgendwie lief die Sache bisher nicht so wie gewünscht, auch weil der Laden bis heute finanziell wie personell schlecht aufgestellt ist. Aktuell sollen allein rund 1.000 Stellen unbesetzt sein. „Besserung" verspricht sich die Regierung von einer „Reform", die noch unter der Ägide Schnieders eingeleitet wurde. Ein seit Anfang Juni vorliegender Gesetzentwurf des BMV hat zum Ziel, die Finanzierung von Autobahnen, Tunneln und Brücken nachhaltiger und unabhängiger vom jährlichen Bundeshaushalt zu machen. Dafür sollen die Einnahmen aus der Lkw-Maut zum größten Teil direkt an die GmbH fließen und nicht wie bisher an den Bund. Vor allem aber soll die Gesellschaft die Möglichkeit erhalten, Kredite am freien Kapitalmarkt aufzunehmen und Anleihen auszugeben.

Der Vorschlag, Gelder aus dem sogenannten Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) im Umfang von 500 Milliarden Euro mit privaten Mitteln zu „hebeln", sprich zu vermehren, kommt aus der Finanzwirtschaft. So hat etwa der Deutschland-Chef der US-Investmentbank Goldman Sachs, Wolfgang Fink, schon zu Jahresanfang in einem Interview mit *Die Zeit* (hinter Bezahlschranke) für das Modell geworben. Zitat:

> „So können wir die Infrastruktur langfristig sanieren und für dringend benötigte Investitionen in Deutschland sorgen. Globale Infrastrukturfonds oder Pensionsfonds zeigen großes Interesse an solchen Projekten, nur brauchen sie

> einen klaren Investitionsrahmen dafür."

Ein paar Sätze später setzt Fink mit der für ihn rhetorischen Frage nach:

> „Sollten wir zum Beispiel unsere Verkehrsinfrastruktur nicht, wie in anderen Ländern auch, stärker über die Nutzer finanzieren, etwa über eine Maut?"

Weg mit dem Bedenkenträger

Allerdings war wohl Schnieder nicht ganz Feuer und Flamme für derlei Konzepte. Als Mitte Juni der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) einen ähnlichen Vorstoß unternahm und bekräftigte, dass insbesondere die Diskussion über eine Pkw-Maut „perspektivisch kein Tabu mehr sein" dürfe, sah sich der – damals noch – Verkehrsminister zu einem „Machtwort" veranlasst. Über einen Sprecher ließ er „unmissverständlich ausrichten: „‚Die Einführung einer Maut für Pkw ist nicht vorgesehen und wird derzeit nicht verfolgt'", hielt dazu der *Nordkurier* fest. Überdies hatte er sich vor nicht langer Zeit über fehlendes Geld beschwert. Dieses reiche „nicht für all die anstehenden Aufgaben", und „die Zustandsnoten der Straßen werden sich mit dem jetzigen Budget jedenfalls eher nicht verbessern".

Tatsächlich ist der BMV-Etat 2025 und 2026 empfindlich geschrumpft beziehungsweise wurden beträchtliche Teile davon ins „Sondervermögen" umgeschichtet. Gleichwohl dürfte der Aderlass auch ein Druckmittel gewesen sein, um Schnieder auf Linie zu bringen und seine Vorbehalte gegen eine Großmobilmachung privaten Kapitals aufzugeben. Jedenfalls schrieb einmal mehr *Die Zeit* unmittelbar vor dessen Entlassung, der scheidende Minister sei bei der Umsetzung solcher Projekte „viel verhaltener als der Kanzler" und habe die Mehrheitsmeinung seines Hauses geteilt, wonach öffentlich-private Partnerschaften „nicht der Königsweg (seien), mit dem sich alles in Wohlgefallen auflöse".

Ist mit seiner politischen Entsorgung nun der „Königsweg" geebnet? Auf alle Fälle ist nach der Ernennung Bilgers zum Schnieder-Nachfolger die Debatte wie auf Knopfdruck eröffnet. Besagter Beitrag der *FAZ* tischte gleich „ein paar gute Ratschläge für den neuen Bundesverkehrsminister" auf. So sei aus Sicht der Autofahrer eine streckenabhängige Maut „das Gerechteste, was es gibt. Denn sie folgt dem ‚Verursacherprinzip'. Nur wer auch auf der Straße fährt, zahlt." Schon Mitte Mai hatte dieselbe *FAZ* (hinter Bezahlschranke) konstatiert: „Ohne Pkw-Maut geht es nicht." Bekümmert merkte die Autorin seinerzeit an, dass die Maut nach dem Scheuer-Debakel nicht so umgestaltet wurde, „dass sie Nutzen

stiftet, ohne die Autofahrer zu sehr zu belasten“. Nicht einmal die Grünen wagten sich an das Instrument ran.

Todsichere Bank

Damit sind die vermeintlich guten „Argumente“ benannt, also „Gerechtigkeit“ und „Beitrag zum Klimaschutz“. Um beides geht es ganz bestimmt nicht. Natürlich wäre eine Maut mit ökologischer Lenkungswirkung, die den Verkehr von der Straße auf die zu verbilligende Schiene befördert, ein Gebot der Stunde. Aber als solche war sie hierzulande nie konzipiert, sondern einzig als Teil einer Maschinerie zur Bereicherung von Investoren. Dass insbesondere ÖPPs gewaltige Geldverschwendungsapparate zum Nachteil der Allgemeinheit sind, haben die Rechnungshöfe von Bund und Ländern wiederholt beanstandet. Der Staat überträgt ureigenste Aufgaben unter Umgehung der Schuldenbremse und mittels Schattenhaushalten an Dritte, die diese zu verlässlich explodierenden Kosten erledigen und nach Auslaufen der auf Jahrzehnte angelegten Verträge einen Scherbenhaufen zurücklassen.

Oder Berge an Schutt und menschlichem Leid: Beim Einsturz der Morandi-Brücke in Genua vor acht Jahren hatten 43 Menschen ihr Leben verloren. Im Juli wurde der ehemalige Chef des privaten Autobahnbetreibers Autostrade per l’Italia (ASPI) von einem italienischen Gericht zu zwölf Jahren Haft verurteilt. Wichtiger als eine sichere Infrastruktur sei ihm der Profit gewesen, befanden die Richter. Die ASPI gehört einem Public-Private-Partnership-Konsortium, zu dem sich neben dem italienischen Staat eine Reihe von Private-Equity-Gesellschaften, sogenannte Heuschrecken, gesellen. Sie fallen über alles her, womit sich schnell maximaler Gewinn generieren lässt. Und bevorzugt stürzen sie sich auf Projekte in staatlicher Regie, weil die eine todsichere Bank sind.

Die Zeche zahlt am Ende immer der Steuerzahler, wogegen eine klassische öffentliche Beschaffungsmaßnahme schon wegen der unschlagbar niedrigen Zinsen in aller Regel deutlich günstiger ausfällt. Das Gesparte ließe sich trefflich in tatsächlich sinnvolle ökologische Projekte investieren, nicht solche, die mit grünem Mäntelchen die Abzockerei von Autofahrern zum Ziel haben und gerade nicht den Anspruch, Individualverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Jedenfalls ist die deutsche Politik mit Wirkung der sogenannten Schuldenbremse und der Schwarzen Null vom „klassischen“ Weg abgekommen. Und so halst die „Schuldenbremse“ künftigen Generationen noch viel höhere Schulden und ökologische Schäden auf. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt …

Auf Wellenlänge mit Andi

Und was denkt und will der Neue im Kabinett Merz? Gefragt nach möglichen Plänen, eine Maut einzuführen, wiegelte Bilger am vergangenen Mittwoch in der ARD-Sendung „Maischberger“ ab. Das sei „kein Projekt, für das ich jetzt eine Initiative starten werde“ und „nicht Teil des Koalitionsvertrags“ – „aber natürlich weiß ich, dass es Argumente dafür gibt“. Der 47-Jährige war von März 2018 bis Dezember 2021 Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium – unter Scheuer. Im Bundestag hatte er schon 2014 und damit lange vor dem vernichtenden EuGH-Urteil öffentlich erklärt: „Wir jedenfalls sind überzeugt, das Vorhaben ist vereinbar mit dem EU-Recht.“

So kann man sich täuschen und die Bürger im Land. Eine Absage an eine Maut in Zeiten miserabelster Umfrage- und Kompetenzwerte seiner Partei und des Bundeskanzlers ist fraglos kein Siegel für Ehrlichkeit. Zumal ihn mit seinem Ex-Chef Scheuer manches mehr verbindet: seine „Nähe zur Autolobby“, sein Einstehen für teure und unsinnige Tunnelbauten (S21-Pfaffensteigtunnel, anfänglich sogar „Bilger-Tunnel“ genannt), seine Aversion gegen ein Tempolimit, das Verbrenner-Aus sowie Umweltverbände. Vielleicht ja auch ein gestörtes Verhältnis zur Wahrheit? Scheuer steht demnächst wegen mutmaßlicher Falschaussagen beim Maut-Untersuchungsausschuss des Bundestags vor Gericht.

Freie Fahrt für Renditejäger

An anderer Stelle hatte Bilger einer Maut übrigens nicht gänzlich entsagt. Für diese Wahlperiode stehe diese „nicht auf der Agenda“, ließ er sich vor elf Tagen zitieren. Für die Zeit danach blieb er allerdings eine Aussage schuldig. Bis dahin lenkt die Diskussion mithin auch nur ab von der entscheidenden Zäsur, die die beabsichtigte neue Finanzarchitektur der Autobahn GmbH bedeuten würde. Bei der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di ist man alarmiert:

> „Dieser Plan ist eine Privatisierung durch die Hintertür. Statt einer verlässlichen öffentlichen Finanzierung durch den Eigentümer Bund soll sich die GmbH ohne staatliche Bürgschaften am Kapitalmarkt tief verschulden – für die hohen Zinsen hat sie aber selbst zu sorgen, ohne dass die Bundeszuschüsse steigen.“

In der zweiten Juliwoche brachte ver.di-Vizechefin Christine Behle ihre Sorge in einer Medienmitteilung auf den Punkt:

> „Wenn teure Kreditfinanzierungen zu weiteren Einsparungen im Bestand führen, werden die Mängel immer mehr auch auf der Straße zu sehen und zu spüren

> sein. (…) Die Autobahnen sind wesentliche öffentliche Infrastruktur, die dem Gemeinwohl dient. Sie dürfen nicht zum Spekulationsobjekt für Renditejäger werden.“

Vielleicht ist das aber auch nur eine Verschwörungstheorie und das *Handelsblatt* hat recht. Am Sonntag entschlüsselte die Wirtschaftszeitung (hinter Bezahlschranke) messerscharf die „vielleicht größte Schwäche“ Schnieders: „das Schweigen“. Übersetzt: Er war einfach zu wenig telegen. Keine weiteren Fragen, bitte.

Titelbild: DesignRage / shutterstock.com