

Die Auftaktbilanz der seit Jahresbeginn wirkenden Bundesgesellschaft zur Straßenverwaltung ist ein einziges Debakel. Baustellen stehen still, Rechnungen werden nicht beglichen und der Organisationsaufbau verschlingt Hunderte Millionen Euro. Freude herrscht nur bei Beratern und Spitzenbeamten, die mit jeweils drei Dienstwagen zwischen dutzenden Stützpunkten des Bürokratiemonsters tingeln. Die Gegner der Reform haben die Misere kommen sehen, vor der die Verantwortlichen im Verkehrsministerium tapfer die Augen verschließen. „Gott sei Dank“ laufe alles bestens, befand zuletzt Staatssekretär Güntner. Aus Sicht der Privatisierungslobby könnte er damit richtig liegen. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/210416_100_Tage_Chaos_Die_neue_Autobahn_GmbH_beschert_Aerger_t_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

100 Tage »Autobahn GmbH des Bundes«. Wenn das kein Grund zum Feiern ist. Dachte man sich auch beim Zentralverband des Deutschen Baugewerbes (ZDB) und lud am Mittwoch zum Online-Palaver mit Beteiligten aus Verwaltung, Politik und Industrie. Das [Stelldichein](#) vor der Mattscheibe geriet so dröge, wie die Botschaft absehbar war: Von ein paar sachten Geburtswehen abgesehen – alles läuft bestens! Die Sprachregelung gab stellvertretend für die Bundesregierung Michael Güntner, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vor. „Das Wichtigste zuerst: Der Start zum 1. Januar 2021 ist geglückt.“ Dabei habe es im Vorfeld große Befürchtungen gegeben: „Chaos auf der Straße, die IT wird nicht funktionieren, die Gehälter werden nicht gezahlt, die Autobahnen werden nicht von den Mitarbeitern betrieben, es wird keine Ausschreibungen geben.“ All das sei nicht eingetreten, so der CDU-Mann, „und ich sage Gott sei Dank“.

Der geneigte Beobachter sagt womöglich etwas anderes, etwa: Welche Drogen nimmt der Herr? Über Güntner wurde gerade erst bekannt, wie er vor Ostern im eigenen Büro mit seiner Entourage bei Wein und feinem Essen ohne Mindestabstand und Masken die Pandemie für ein paar Stündchen vergessen machte, ohne zu vergessen, die [kleine Ausschweifung](#) fotografisch für die Nachwelt festzuhalten. Aber tut Restalkohol seine Wirkung noch Wochen später? Wohl kaum und den Konsum anderer Halluzinogene will man Güntner auch nicht nachsagen. Vielleicht liest er einfach keine Zeitung. Zum Beispiel schrieb vorgestern, just am Tag des kleinen Jubiläums, das „Handelsblatt“, mehrere

Bauunternehmer wären drauf und dran, ihre Arbeiten an Straßen und Brücken einzustellen, weil [ihre Rechnungen](#) seit Wochen nicht beglichen werden. Wobei man aus dem Artikel auch erfährt, das BMVI selbst habe gegenüber dem Verkehrsausschuss einen Zahlungsverzug in Höhe von 600 Millionen Euro bestätigt.

1,2 Milliarden Euro Zahlungsverzug?

Müsste ein Staatssekretär über derlei nicht im Bilde sein? Zumal das „Handelsblatt“ schon vor einem Monat über einen Berg an Außenständen berichtet hatte (hinter Bezahlschranke). Demnach hätten sich auf dem Schreibtisch der neu geschaffenen Bundesgesellschaft mehr als 20.000 offene Forderungen im Volumen von 650 Millionen Euro gestapelt. Gemunkelt werde gar über eine Größenordnung von 1,2 Milliarden Euro, weshalb schon „bald kein Baufahrzeug mehr auf den 13.000 Kilometern Autobahnen fahren“ könnte. Grund für die Verzögerungen sind Probleme bei der IT-Infrastruktur infolge der Vereinheitlichung der bis dato ländereigenen Systeme unter dem Dach der neuen Zentralverwaltung. Das bringt ein paar mehr Opfer mit sich: So sei unklar, ob die fälligen Zuschläge für die 7.000 Beschäftigten im Straßendienst fristgerecht überwiesen werden können. Obwohl es am Geld dafür nicht fehlt. Für die Ertüchtigung der Technik will die Autobahn GmbH allein 100 Millionen Euro hinblättern. Immerhin ein Lichtlein schimmert schon am Tunnelende. Nach dem „Aktionsplan“ der Geschäftsführung werde eine „Stabilisierung der Prozesse“ bis zum Ausgang des zweiten Quartals erwartet.

Auch sonst braucht es, bis der Laden richtig läuft, noch allerhand Geduld. Seit der Entscheidung von Bund und Ländern, die Kompetenzen beim Fernstraßenbau von den Ländern auf eine zentrale Gesellschaft in Bundeshoheit zu verlagern, sind bereits vier Jahre vergangen, nach Gründung der GmbH im Spätsommer 2018 knapp drei. Wer geglaubt hatte, dass sich die laut Andreas Scheuer (CSU) „größte Reform in der Geschichte der Autobahnen“ im Handumdrehen wuppen lässt, hätte das dem Bundesverkehrsminister und seinem Vorgänger und Parteifreund Alexander Dobrindt (CSU) mal besser nicht glauben sollen. Zum Beispiel haben die Österreicher mit einem deutlich kleineren Verkehrsnetz und Verwaltungsapparat eine ähnliche Reform erst in neun Jahren geschafft.

Doppelstrukturen

Weil die Deutschen aber gerne große Brötchen backen, müssen sie zunächst mit halben Sachen leben, beziehungsweise mit Doppelstrukturen, die dazu ein Vielfaches kosten. Zur Erinnerung: Versprochen haben die Macher der in einer Allparteienkoalition beschlossenen Mammutreform mehr Effizienz, Tempo und geringere Ausgaben beim Straßenbau, sobald der Bund das Zepter von den 16 Bundesländern übernommen hat. Hatten diese über

Jahrzehnte die Zuständigkeit bei Planung, Bau und Betrieb der Fernstraßen inne, soll dies nun eine zentrale, privatrechtlich verfasste Bundesbehörde aus einer Hand erledigen. So war der Plan. Außer Plan und auf den Plan getreten ist mit der Autobahn-GmbH fürs Erste aber nur eine Behörde mehr, die ohne die Zuarbeit der Länder aufgeschmissen wäre.

Zuallererst gilt das für die „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ (Deges). Die mehrheitlich in Länderbesitz befindliche Gesellschaft setzte bisher Verkehrsgroßprojekte für zwölf Bundesländer um und sollte eigentlich bis Jahresende 2020 mit der Bundes-GmbH verschmolzen werden. Allerdings riet der Bundesrechnungshof (BRH) wegen verfassungs- und vergaberechtlicher Bedenken davon ab, weshalb das Vorhaben zunächst auf Eis gelegt wurde. Zwecks Fortbestand der Zusammenarbeit schlossen Bund und Länder sogenannte Kooperationsvereinbarungen (KOV) ab. Auf dieser Basis kauft der Bund zu gewaltigen Summen Leistungen auf noch unbestimmte Zeit bei den Bundesländern ein, die er eigentlich seit Jahresauftakt auf eigene Faust vollbringen wollte.

Im rechtsfreien Raum

Aber auch diese Lösung sagt dem BRH nicht zu. Den NachDenkSeiten liegt ein bisher unveröffentlichter Prüfbericht der Finanzkontrolleure vor, der das Vorgehen als Verstoß „gegen die grundgesetzlich festgelegte Aufgabentrennung“ wertet. So habe die Bundesgesellschaft den Ländern freihändig zahlreiche Aufgaben übertragen, „obwohl sie diese hätte ausschreiben müssen“. Ebenso wenig sei es dem Bund erlaubt, an zwei im Fernstraßenbau tätigen Gesellschaften, also der Autobahn-GmbH sowie der Deges, an der er ein Drittel der Anteile hält, beteiligt zu sein. Ferner rügt der BRH den Zugriff der neuen Gesellschaft auf die Verwaltung diverser Bundesstraßen, obwohl die fraglichen Abschnitte dem Bund gar nicht per Gesetz übertragen wurden.

Das bedeutet: Faktisch bewegen sich die Geschäftsbeziehungen im rechtsfreien Raum, weshalb die Finanzprüfer eine Auflösung der KOV „bis spätestens zum 31. Dezember 2021“ anmahnen. Desgleichen sei die „Mischverwaltung“ bei der Deges aufzuheben, um den „gesetzwidrigen Zustand so schnell wie möglich zu beenden. Keinesfalls wäre es hinnehmbar, die Frist erst mit dem Abschluss sämtlicher Länderprojekte im Jahr 2028 enden zu lassen.“ Das sind harte Ansagen, die aber nur einen knappen Ausschnitt des BRH-Verrisses abbilden. Für den haushaltspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen, Sven-Christian Kindler, liefert der Report „Material für einen Krimi“. Fälle von Verfassungsbruch seien „keine Lappalien“, äußerte er gegenüber den NachDenkSeiten, „in jeder halbwegs anständigen Regierung wäre ein Minister mit so einer Bilanz und so massiven Rechtsbrüchen schon längst entlassen worden“. Auch bei Carl Waßmuth vom Verein Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) kommt der BMVI-Chef nicht gut

weg. „Ich halte Herrn Scheuer wie andere auch für einen der unfähigsten Verkehrsminister in der Geschichte Deutschlands“, bemerkte er im NDS-Gespräch.

Kostenexplosion

Der Gescholtene hat bekanntlich ein dickes Fell, so dick wie die Geldbörse, aus der seine ganzen Pleiten zu begleichen sind. Längst zeichnet sich ab, dass der Schaden, den er mit der Reform der Fernstraßenverwaltung anrichtet, den der vermasselten „Ausländermaut“ weit in den Schatten stellen wird. Laut Etataufstellung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Dezember des Vorjahres soll allein die Errichtung der Autobahn-GmbH bisher knapp achtmal mehr Geld verschlungen haben als vorgesehen – 325 Millionen Euro statt 41 Millionen Euro. Allein nur für das laufende Jahr sollen die außerplanmäßigen Ausgaben um 400 Millionen Euro steigen.

Reichlich Geld verschlingt der Organisationsaufbau. Der Berliner Zentrale in kostspieliger Lage unterstehen allein drei Zweigstellen in Essen, Frankfurt und Dresden sowie dutzende Außenstellen, Stützpunkte und Projektbüros auf Länderebene. Auch der Mitarbeiterstab verdient mehr als üblich. Weil Sorge bestand, genügend Personal zu gewinnen, wurde für die Beschäftigten eigens ein Tarifvertrag mit Konditionen zehn Prozent über den Vorgaben des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst (TVöD) ausgehandelt. Auch das missfällt dem Bundesrechnungshof, da damit „eine Spirale in Gang gesetzt wird, die das Tarifgefüge im öffentlichen Dienst nachhaltig stört“. In schönster Populistenmanier will sich Scheuer keine Vorwürfe dafür machen lassen, seine Leute gut zu bezahlen, schweigt sich aber über die Hintergründe seines Großmutes aus. Wie GiB-Sprecher Waßmuth erinnerte, habe die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di anfangs zu den stärksten Gegnern der Reform gehört, sei aber wenige Tage vor der Entscheidung eingeknickt. „Jetzt wird einem klar, woher der plötzliche Sinneswandel kam.“

Pro Chef drei Dienstwagen

Die NachDenkSeiten hatten [Anfang November](#) über das sich schon damals abzeichnende Unheil berichtet. Vor einem halben Jahr fehlten noch Tausende Mitarbeiter und heute ist man immer noch weit davon entfernt, die Lücke zu schließen. Zu allem Ärger steht der Verdacht im Raum, die Geschäftsleitung könnte hinter dem Rücken des Aufsichtsrats zu hoch dotierte Arbeitsverträge mit Führungskräften abgeschlossen haben. Diese sollen noch einmal weit über das hinausgehen, was der gut dotierte Haustarifvertrag gestattet. Außerdem profitieren laut „Handelsblatt“ höhere Beamte von einer „üppigen Dienstwagenregelung“. So dürften sich Abteilungsleiter und Geschäftsführer jeweils zwei E-Klassen von Mercedes und einen Audi e-tron samt Fahrer genehmigen. „So etwas haben

sonst nur Minister oder Staatssekretäre“, gibt das Blatt Insider wieder. Selbst Geschäftsbereichs- und Stabsstellenleiter konfigurieren sich Karossen bis zu 96.000 Euro, ebenso die Leiter der Niederlassungen.

Den größten Reibach macht aber wie üblich die Beraterbranche. Ursprünglich sollten sich die Aufwendungen für externe Zuarbeiter auf 24 Millionen Euro belaufen. Bis 2019 wuchs sich der Posten auf das Vierfache, nämlich 99 Millionen Euro, aus. Scheuer ließ weder den Bedarf der Expertise noch deren Wirtschaftlichkeit ermitteln, moniert der BRH, womit der Ressortchef einmal mehr Haushalts- und Vergaberecht verletzt habe. Augenscheinlich fehle dem BMVI „ein tagesaktueller Überblick über die abgerufenen Beraterleistungen, sowohl bei der Autobahn-GmbH als auch im eigenen Haus“.

Noch gar nicht absehbar sind bei all dem die langfristigen Folgen für die Autofahrer und Steuerzahler. „Dieser GmbH-Errichtungs-Filz ist schon für sich ein riesiger Skandal, die ganz große Ausplünderung steht uns aber noch bevor“, warnte GiB-Vorstand Waßmuth. „Diese Behörde wird eine fast selbstlaufende Betonpistenmaschine, die ihre Aufgaben und Tätigkeiten in großem Umfang zulasten der Umwelt und zu gigantischen Kosten auf Private auslagert.“ Gemeingut in BürgerInnenhand war im Frühjahr 2017 der damals größte Aktivposten im Widerstand gegen eine Quasiprivatisierung des Fernstraßenbaus, wie sie in Gestalt der Autobahn-GmbH ins Werk gesetzt wurde.

Funktionale Privatisierung

Deren geistige Schöpferin war die sogenannte Fratzscher-Kommission, ein von Ex-Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) bestellter Zirkel aus marktliberalen Ökonomen und Vertretern der Finanzbranche unter Vorsitz des Chefs des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Marcel Fratzscher. Dieser wurde 2014 mit dem Auftrag betraut, hochprofitable Anlagemöglichkeiten für von Niedrigzinsen gebeutelte Banken und Versicherungen „zur Stärkung von Investitionen in Deutschland“ ausfindig zu machen. So entstand der Plan, den Fernstraßenbau noch stärker als bisher für private Profitinteressen zu öffnen.* Ihre Maximalwünsche, die neue Bundesgesellschaft oder deren Töchter an Investoren mittels Direktbeteiligungen zu übereignen, konnten die Lobbyisten nicht durchsetzen. Auf Druck der Öffentlichkeit zog die große Koalition diverse „Privatisierungsbremsen“ in das Gesetzeswerk ein, was immerhin eine „Autobahn-AG“ nach französischem oder italienischem Muster verhinderte.

Dem Ausverkauf von Deutschlands Asphalt- und Betonpisten tut dies indes keinen Abbruch. Vielmehr läuft die Überführung der bisher landeshoheitlichen Aufgaben in eine privatrechtlich verfasste Bundesgesellschaft auf eine sogenannte funktionale Privatisierung

hinaus. So hatte etwa der Staatsrechtler Christoph Degenhart 2017 im Vorfeld der Beschlussfassung in Bundestag und Bundesrat konstatiert: „Es handelt sich hier um eine formelle oder Rechtsformprivatisierung, die allerdings auf der Projektebene durchaus Effekte einer materiellen Teilprivatisierung haben könnte.“ Der dabei entscheidende Hebel sind öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), mit denen Planung und Bau von Fernstraßen ausgelagert und ihr Betrieb über Jahrzehnte von Privatinvestoren erledigt werden. Das war zwar bislang schon ein mit steigender Tendenz praktizierter Weg, sobald die Bundesländer im Auftrag des Bundes Autobahnen neu errichteten oder sanierten. Unter dem Dach einer politisch weitgehend unkontrollierten Zentralbehörde im Privatrecht, die selbst Herrin über das gesamte Autobahnnetz ist, drohen solche Geschäfte allerdings zum Standardmodell zu werden.

Bald Maut für alle?

Die Rechnungshöfe in Bund und Ländern haben wiederholt beanstandet, dass die langfristigen Kosten solcher Unternehmungen fast ausnahmslos die einer klassischen staatlichen Beschaffungsmaßnahme übersteigen. Eine Zwischenrechnung der öffentlich geförderten Misswirtschaft liefert der Bundeshaushalt 2021: Darin sind für ÖPP beim Bundesfernstraßenbau mit 19,1 Milliarden Euro mal eben 1,6 Milliarden Euro mehr eingepreist, als noch im Vorjahr dafür vorgesehen waren. Passend dazu laufen auch die Planungen der Autobahn-GmbH völlig aus dem Ruder. Ihr mittelfristiges Finanz- und Realisierungskonzept veranschlagt die fälligen Ausgaben für ihre bis 2025 projektierten 300 Bauvorhaben 4,9 Milliarden Euro teurer als bislang bekannt. Statt 24,4 Milliarden Euro soll der „Spaß“ mit knapp 30 Milliarden Euro zu Buche schlagen, wobei dies nur eine Momentaufnahme ist.

Ein Bremsklotz beim großen Bereicherungsmonopoly ist derweil das vorläufige Scheitern der „Ausländermaut“. Diese war eigentlich als Vorspiel einer Maut für alle gedacht, wie sich in damals vom Bundesverkehrsministerium bestellten Geheimgutachten nachlesen lässt. Beispielsweise hieß es in einem Strategiepapier der Kanzlei Graf von Westfalen: „Perspektivisch soll die Finanzierung der Bundesautobahnen auf Basis unmittelbar vom Nutzer bereitgestellter Finanzierungsbeträge vollständig außerhalb des Bundeshaushalts sichergestellt und abgewickelt werden können.“ Man kann sicher sein: Der nächste Anlauf dazu kommt bestimmt.

Wahnsinn mit Methode

Die Vorgänge bei der Autobahn-GmbH seien „typisch“ für solche Riesenprivatisierungen, befand Waßmuth. „Das ist nicht Wahnsinn, sondern hat Methode und führt regelmäßig zur

Entstehung intransparenter Bürokratiemonster, die öffentlich weder gesteuert noch kontrolliert werden.“ Ausbaden muss das aktuell zum Beispiel Jan-Gerd Kröger von der Firma Kröger-Bau. Er hat angekündigt, wegen unbezahlter Rechnungen die Wartung und Instandhaltung der 2.500 Brücken auf den Bundesstraßen im Bundesland Bremen Anfang der kommenden Woche einzustellen. Früher habe man die Uhr danach stellen können, wenn die Bundeskasse die Rechnungen bezahlte. „Heute geht gar nichts mehr.“ Mit Blick auf die Verwaltungsreform spricht er von „organisatorischem Versagen“, die Arbeit des CSU-geführten Ministeriums sei „weder christlich noch sozial“ und für die betroffenen Betriebe „eine mittlere Katastrophe“.

In einem Bericht des BMVI liest sich das anders: Darin ist von einem „reibungslosen Personalübergang von den Ländern auf den Bund“ die Rede, „die Bearbeitungsprozesse sind etabliert und laufen effizient“. Auch das Fazit von Staatssekretär Güntner vom Mittwoch wirkte wie aus einer anderen Welt. Dass alles so gut laufe, „war aber kein Zufall oder Glück, sondern das Ergebnis harter Arbeit“. Na dann, Prost ...

* 16.04.2021 12:40 Uhr: Dieser Satz wurde nachträglich hinzugefügt.

Titelbild: Rost9/shutterstock.com

