Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 14.11.2012

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

ÖPP auch bei der Instandhaltung von Autobahnen ermöglichen, Aufteilung von GVFG-Mitteln, Feldversuch von Lang-LKW in Schleswig-Holstein

Die angespannten Haushaltslagen beim Bund, in den Ländern und der kommunalen Ebene zwingen die Verantwortlichen immer wieder neue innovative Wege zu suchen, um den jeweiligen Haushalt zu entlasten. Aus dieser Not heraus ist auch die Idee der ÖPP entstanden.
Je nach Vorhaben gibt es verschiedene Modelle und Gestaltungsmöglichkeiten.
Ich will nicht in Abrede stellen, dass es unter bestimmten Umständen interessant und sinnvoll sein kann, sich eines ÖPP-Modells zu bedienen. Dies aber nur dann, wenn wirklich eine Win-Win-Situation nachgewiesen ist. Soll heißen, wenn das Projekt zeitlich kürzer umsetzbar ist oder kostengünstiger ist.
ÖPP ist aber kein Allheilmittel, um die öffentlichen Kassen zu sanieren. Vielmehr birgt es die Gefahr, dass die öffentlichen Auftraggeber sich langfristig in neue Abhängigkeiten begeben. ÖPP-Projekte haben Laufzeiten über mehrere Jahrzehnte. Während dieser Zeit übernimmt der private Investor alle bisherigen Aufgaben, die sonst vom der öffentlichen Hand erledigt wurden. Damit ist die Verlockung auf öffentlicher Seite groß, die eigenen Experten sukzessive abzubauen.

Auch finanziell birgt ÖPP Risiken für den öffentlichen Haushalt. Dies belegt auch ein Bericht der Rechnungshöfe zur Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten. Die dort zusammengetragenen Fälle machen deutlich, dass viele der bisher durchgeführten ÖPP-Maßnahmen eben nicht den positiven finanziellen Effekt für den öffentlichen Haushalt haben.
Als Problematisch sehe ich auch die fehlende Transparenz bei vielen ÖPP-Projekten. Zwar wird immer wieder darauf hingewiesen, dass es hierbei um Geschäftsgeheimnisse gehe, die es zu schützen gelte, aber auf der anderen Seite handelt es sich um öffentliche Gelder und deshalb haben wir ein Recht auf Transparenz.
Kritik an der ÖPP kommt aber auch von Seiten der mittelständischen Bauwirtschaft, die sich mit einem Instrument konfrontiert sieht, welches nur den großen Unternehmen zu Gute kommt. So heißt es in einem gemeinsamen Brief der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen und dem Zentralverband Deutsches Baugewerbe an Herrn Ramsauer: „ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau schaden den gewachsenen Strukturen der mittelständisch geprägten deutschen Bauwirtschaft mit ihren vielen qualifizierten Arbeitsplätzen im Verkehrswegebau.“
Trotz aller Kritik an ÖPP sind wir uns aber im klaren darüber, dass haushaltrische Vorgaben uns in die Situation bringen können, wo wir gezwungen sind auf dieses Instrument zurückzugreifen. Doch wir sollten dieses Instrument sehr umsichtig einsetzen und nicht so tun, als ob wir damit alle Probleme lösen können – denn das ist mitnichten der Fall.

Kommen wir nun zu den Lang-LKW. Durch den Ausschluss des Bundesrates wurde den Bundesländern jede Möglichkeit genommen, sich an der Ausgestaltung des Feldversuchs zu beteiligen. Es gab kein Mitspracherecht, wie der Feldversuch aussehen soll.
Nun wissen wir, dass die damalige schwarz-gelbe Landesregierung der Einladung aus dem Bundesverkehrsministerium blind gefolgt ist. Damit wurde von Seiten der alten Landesregierung abgenickt, dass der Feldversuch in Schleswig-Holstein durchgeführt wird und Herr Ramsauer letztendlich allein bestimmen durfte, auf welchen Strecken dies geschieht. Bei der Ausgestaltung des Feldversuchs – also welche Strassen hierfür in Fragen kommen – hatte Schleswig-Holstein zwar ein Vorschlagsrecht, aber kein Recht die Strecken abschließend zu bestimmen.
Neben der Verkehrssicherheit sollen unter anderem die infrastrukturellen Auswirkungen untersucht werden. Ich frage mich ernsthaft, welche Erkenntnisse man sich verspricht, Gigaliner auf die Landstraßen zu schicken. Aufgrund ihrer Überlänge stellen sie ein erhebliches Risiko – insbesondere bei Überholvorgängen – dar. Darüber hinaus ist die Straßeninfrastruktur – wie Brücken, Rastplätze, Kreuzungen, Kreisverkehre oder enge Ortsdurchfahrten – nicht für Gigaliner ausgelegt. Dies bestätigt auch der Bericht des Landesrechnungshofes.

Wer die Autobahnen hier im Land für die Gigaliner nutzen will, konnte dies bereits vor dem Feldversuch tun. Hierfür gab es Sondergenehmigungen. Ich gehe davon aus, dass sich nach der erfolgreichen Klage daran nichts ändert und die Autobahnen weiterhin mit Sondergenehmigung befahrbar sind für Gigaliner.
Vor diesem Hintergrund halten wir unsere Klage aufrecht, weil hier Rechte des Landes beschnitten wurden. Und hier sollten wir eigentlich alle gemeinsam – egal wie man inhaltlich zu Gigalinern steht – die Rechte der Bundesländer verteidigen.