

Alexander Dobrindt
Bundesminister für Verkehr

und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Berlin, 15. Mai 2014

Offener Brief: Autobahnprivatisierung stoppen!

Sehr geehrter Herr Dobrindt,

Sie haben die Privatisierung eines Autobahnabschnitts der A7 angeordnet. Die A7 gehört zu den am stärksten belasteten Verkehrsachsen in Deutschland. Seit Jahren kam der zügigen Ausbau des Teilabschnitts zwischen Seesen und Bad Gandersheim nicht voran, weil der Option PPP Vorrang gegeben werden sollte.

Einsparungen der Privaten steht zwingend Stellenabbau beim Staat gegenüber, wenn der anvisierte Effizienzvorteil erzielt werden soll. Bei der A7 geht es konkret um 50 Straßenwärter sowie um sechs Verwaltungsstellen unter anderem im Straßenbauamt. Nach der Zuschlagserteilung droht den Autobahnmeistereien die Auflösung, die Immobilien der Autobahnmeistereien werden vermutlich dem künftigen Konzessionär angeboten. Mit der Autobahnprivatisierung auf der A7 gefährden Sie sichere Arbeitsplätze.

Herr Dobrindt, wie genau sichern Sie die Stellen der Beschäftigten vor Ort?

Es besteht die konkrete Gefahr, dass Millionensummen in eine unnötige Instandhaltung gepumpt werden müssen. Dabei ist die Landesbehörde für Straßenbau in Niedersachsen zu dem Schluss gekommen, dass der Autobahnausbau der A7 in Form von PPP bis zu 60 Millionen Euro teurer würde. Der Bundesrechnungshof hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen geprüft und viele Fehler festgestellt. Man geht von mindestens 25 Millionen Euro Mehrkosten für die PPP-Variante aus.

Herr Dobrindt, wie sind Sie zu der Auffassung gelangt, dass weder die Berechnungen des Bundesrechnungshofs noch die der Landesbehörde für Straßenbau in Niedersachsen zutreffen, dass PPP sicher günstiger wird als der

konventionelle Ausbau und Betrieb? Herr Dobrindt, weswegen verweigern Sie dem konventionellen Ausbau dringend benötigtes Geld, geben es aber gerne an private Betreiber – zusammen mit einem lukrativen 30 Jahre lang laufenden Folgevertrag?

In Spanien sind aktuell neun von zehn PPP-Betreiber der dortigen Autobahnen insolvent, der zehnte steht kurz vor der Insolvenz. Die zugehörigen Schulden von 4,8 Milliarden Euro muss der spanische Staat übernehmen¹. Selbst die bundeseigene (und PPP-freundliche) VIFG² hatte bereits 2012 auf diese Entwicklung hingewiesen. In Baden-Württemberg baut der dortige PPP-Betreiber auf der A5 „via solutions“ aktuell nicht mehr weiter, Ursache sollen Finanzierungsschwierigkeiten sein.³ Das Land Baden-Württemberg muss jetzt einsteigen – auf Kosten der öffentlichen Hand.

Herr Dobrindt, wie viel haftendes Eigenkapital werden Sie bei der A7 vorschreiben? Wie hoch wurde das Insolvenzrisiko bisher in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen eingeschätzt? Welche eingebrachte Eigenkapitalsumme erwarten Sie von den privaten Betreibern? Wie hoch ist diese Summe im Verhältnis zur Gesamtsumme der Investitionskosten auf dem 71,8-km langen Autobahnabschnitt?

Das Teilstück der A7 hat etwa einen Anlagenwert von einer Milliarde Euro.

Herr Dobrindt, welche Sicherungen können Sie garantieren, die verhindern, dass der Private Betreiber die Autobahn in sanierungsbedürftigem Zustand zurückgibt? Wie begründen Sie gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, dass es aufgrund Ihrer Präferenz für PPP nun noch einmal deutlich länger dauern wird, bis der Autobahnabschnitt saniert und ausgebaut sein wird? Was sagen Sie den Autofahrern, die die A7 benutzen müssen, um zu ihrer Arbeit zu kommen, wenn die zuständige Straßenbehörde aufgrund der gestiegenen Gefahrensituation infolge abgängiger Betonplatten die Autobahn sperren lassen muss?

Kein einziger Autobahn-PPP-Vertrag ist bisher öffentlich, alle sind geheim.

Herr Dobrindt, werden Sie garantieren, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die Vertragsentwürfe und auch die Verträge (vor der Unterschrift!) offengelegt werden? Werden Sie wieder eine private Gerichtsbarkeit vereinbaren wie bei Toll Collect und allen bisherigen PPP-Verträgen, oder soll der PPP-Vertrag erstmals den regulären Gerichten unterstehen?

Im Fall der PPP-Ausschreibung für 72,5 km Autobahn (A1 vom Bremer Kreuz bis zum Autobahndreieck Buchholz) betrogen die Ausschreibungs-Unterlagen nach Aussage des Bundesrechnungshofs 155 Leitz-Ordner. Der nichtöffentliche Vertrag soll nach einem

¹ Badische Zeitung, 03. April 2014: Der spanische Staat haftet für die Pleite von privaten Autobahnbetreibern. <http://www.badische-zeitung.de/wirtschaft-3/kapitalismus-unter-amigos--82686346.html>

² VIFG: Newsletter September 2012

³ Südwest Presse, 27.03.2014, <http://www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestumschau/Dem-Strassenbau-im-Land-fehlt-es-an-Geld;art4319,2522887>

Bericht des NDR („Todesfalle Autobahnbaustelle“ – NDR Markt vom 09.11.2009 20:15 Uhr) 36.000 Seiten umfassen.

Herr Dobrindt, werden Sie zulassen, dass der PPP-Vertrag mehr als tausend Seiten hat? Wer soll mit welchen Mitteln und welchen Kompetenzen kontrollieren, ob das Autobahnteilstück 30 Jahre werterhaltend betrieben wird?

Im April 2012 wurde eine vom Bundeswirtschaftsministerium aufgrund eines Beschlusses des Bundestags mitfinanzierte Studie veröffentlicht. Darin heißt es:

"Zahlreiche Manipulationsmöglichkeiten, die es gestatten, bei einer Analyse der Vorteilhaftigkeit von ÖPP-Modellen diese als bessere Alternative erscheinen zu lassen, legen es nahe, im Zweifelsfall davon auszugehen, dass das traditionelle Modell einer gewerkeweisen Vergabe und einer Finanzierung über den Haushalt die bessere Alternative darstellt."⁴

Herr Dobrindt, weswegen ignorieren Sie die vom Bundeswirtschaftsministerium mitfinanzierte Studie, die eindeutig vor den Risiken von PPP warnt? Wieso glauben Sie privaten Beratern und wischen die Aussagen der öffentlichen Verwaltung beiseite? Welche Haftung lassen Sie die Berater für Ihre Aussagen übernehmen? Woraus schließen Sie, dass die privaten Berater unabhängig und 100 Prozent im öffentlichen Interesse agieren?

In konventioneller Produktion und Vergabe ausgebaute Autobahnen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit Mindestabstände von Autobahn-Baustellen und maximale Einzelbaustellenlängen vorgegeben, die A1 mobil durfte zwischen Hamburg und Bremen diesbezügliche Vorgaben ignorieren. Es wurde dort in der Folge ein Anstieg der tödlichen Unfälle dokumentiert⁵.

Herr Dobrindt, welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um eine Wiederholung des Anstiegs der tödlichen Autounfälle auszuschließen wie es sie auf der A1 gegeben hat, nachdem die PPP- Baustellen dort begonnen hatten? Was sagen Sie Unfallopfern und Angehörigen, wenn es aufgrund von abgängigen Betonplatten in den kommenden fünf Jahren zu Autounfällen auf dem Abschnitt kommt? Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um Sicherheitsstandards, Tariflöhne und Umweltstandards zu gewährleisten, die das öffentliche Vergaberecht vorschreibt, nicht aber die PPP-Vergabe?

Für den Umstand, dass ein fixer Betriebszeitraum von genau 30 Jahren die richtigen Anreize setzt, gibt es bisher keine Belege. Vieles spricht dafür, dass neben dem positiven Anreiz, Betriebskosten zu sparen auch zahlreiche Fehlanreize gesetzt werden, nämlich durch Minderinvestitionen und schlechte Betriebsqualität zu sparen.

Herr Dobrindt, werden Sie die Möglichkeit der vorzeitigen Kündigung z.B. alle fünf Jahre im PPP-Vertrag durchsetzen? Werden Sie vom künftigen Betreiber

⁴ Hans-Ulrich Küpper / Lothar Semper (Hrsg.): "Chancen und Risiken von PPP: Eine Betrachtung aus ökonomischer und juristischer Perspektive. Ludwig - Fröhler - Institut, April 2012

⁵ NDR: Todesfalle Autobahnbaustelle - NDR Markt vom 09.11.2009 20:15 Uhr

insolvenzsihere Sicherheiten und Rückstellungen einfordern, aus denen Sie eventuelle Unterinvestitionen zum Ende der Vertragsdauer ausgleichen können?

Herr Dobrindt, weswegen soll der künftige private Betreiber nicht nur die 41,2 km betreiben, die er auch saniert und ausbaut? Wie schützen Sie die öffentliche Hand vor Nachforderungen auf dem 30,6-km-Abschnitt, der in staatlicher Hand saniert und ausgebaut wurde? Wie hoch wurde das Risiko solcher Nachforderungen bisher in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen eingeschätzt?

Wir bitten um eine schriftliche Antwort auf diese Fragen und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Carl Waßmuth

Handwritten signature of C.-F. Waßmuth in black ink.

Vorstandsmitglied von Gemeingut in Bürgerinnenhand (GiB)