



komba
gewerkschaft
nordrhein-
westfalen

komba gewerkschaft nrw Norbertstraße 3 D-50670 Köln

Landtag Nordrhein-Westfalen
Frau Präsidentin
Carina Gödecke, MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Per Mail: anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/2982

A02

Norbertstraße 3
D-50670 Köln
Postfach 10 10 54
50450 Köln

Telefon 0221. 91 28 52-16
Telefax 0221. 91 28 52-0
hemsing@komba.de
www.komba-nrw.de

08.09.2015

Stellungnahme der komba gewerkschaft nrw

zum Antrag der Fraktion der CDU Landtagsfraktion "Landesregierung muss innovative Modelle zur Finanzierung und zum Bau von Bundesfernstraßenprojekten voranbringen" (Drucksache 16/8643)

Sehr geehrte Frau Gödecke,

wir freuen uns, dass wir eine Einladung zur Anhörung am 22. September 2015 erhalten haben. Die Einladung nehmen wir dankend an, werden aber statt Herrn Stefan Fedder unseren Justiziar Herrn Eckhard Schwill entsenden müssen. Er kann zu den übermittelten Fragen ebenfalls eine Stellungnahme abgeben.

Neben den nachfolgenden Ausführungen leiten wir Ihnen ein Positionspapier der komba gewerkschaft zu, dem Sie weitere Anmerkungen und Positionen zu dem Thema entnehmen können.

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Überlegungen und Forderungen in Ihren Meinungsbildungsprozess mit einbeziehen. Im Kontext Ihres Fragenkataloges zum Antrag der CDU-Fraktion vom 12. Mai 2015 (Drucksache 16/8643) erlauben wir uns, die folgende Stellungnahme abzugeben. Dabei bitten wir um Verständnis, dass wir erst einmal allgemein zu den gestellten Fragen antworten werden.

Die komba gewerkschaft begrüßt das Ziel der Großen Koalition den Investitionsstau aufzulösen und das Niveau der Verkehrsinvestitionen des Bundes auf jährlich rund 14 Milliarden Euro anzuheben. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass wir uns zu einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur des

Fachgewerkschaft im **dbb**
beamtenbund und tarifunion

BBBank eG
IBAN
DE47660908000009000119
BIC
GENODE61BBB

Stadtsparkasse Köln
IBAN
DE16370501980015502958
BIC
COLSDE33

Bundes als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge bekennen und daher Privatisierungen beziehungsweise eine Beteiligung privater Investoren grundsätzlich ablehnen.

Aufgaben einer Bundesfernstraßengesellschaft

In einer Bundesfernstraßengesellschaft sollen die Planung, die Vergabe, das Controlling, die Durchführung von Neu- und Ausbau sowie der laufende Betrieb und Erhalt der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) in einer Hand gebündelt werden. Damit würde die bisherige Auftragsverwaltung durch die Länder beendet.

Als ein wesentliches Argument für die Gründung einer bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturgesellschaft werden Effizienzverluste im Bereich Planung und Bau angeführt, die sich im föderalen System der Auftragsverwaltung der Bundesländer und damit in möglicherweise konkurrierenden Zielen zwischen dem Auftrag-/Finanzgeber (Bund) und dem Auftragnehmer (Bundesländer) begründen. In einem föderalen Staatsaufbau ist es nur logisch, dass es unterschiedliche Interessen zwischen dem Bund und den Bundesländern geben kann. Aber nur so können lokale und regionale Belange in die länder-spezifische sowie bundesweite Entwicklung einfließen.

Gerade im Bereich Planung, Bau, Betrieb und Verwaltung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gewinnt die frühzeitige Einbindung aller gesellschaftlichen Interessensgruppen zunehmend an Bedeutung, damit wichtige Infrastrukturprojekte eine breite Akzeptanz finden (man denke nur an „Stuttgart 21“).

Die Zentralisierung von Wahrnehmung und Verantwortung von und für Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erschwert die Einbindung lokaler und regionaler Belange, sie führt zu langen Entscheidungswegen und birgt damit die Gefahr der Kostensteigerung. Insofern gilt es im Rahmen der Diskussionen sicherzustellen, dass die Aufgaben im Bereich der Bundesinfrastrukturprojekte dezentral und damit zügig und kompetent sowie eigenverantwortlich und wirtschaftlich erledigt werden können.

Es ist ein Trugschluss zu glauben, die heutige Organisation der Auftragsverwaltung der Bundesländer für die Bundesfernstraßen sei ineffizienter als eine Abwicklung über eine Bundesfernstraßengesellschaft. Die aktuell laufende vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der BAB 1 zwischen Kamen und Lotte/Osnabrück mittels

eines ÖPP-Modells zeigt beispielsweise eindrucksvoll, dass der Betriebsdienst des Landesbetriebes Straßenbau NRW hocheffizient arbeitet.

Unzureichende Personalkostenerstattung

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Bundesländer nur einen Bruchteil der Personalkosten für die Auftragsverwaltung vom Bund erstattet bekommen und angesichts der defizitären Lage aller öffentlichen Haushalte seit Jahrzehnten die Personalausstattung in den Straßenbauverwaltungen abbauen. So hat allein die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen seit 2001 ca. 1500 Planstellen abbauen müssen. Hier liegt unseres Erachtens eines der eigentlichen Probleme, welches auch die Bauwirtschaft seit Jahren moniert: Die öffentlichen Straßenbauverwaltungen benötigen mehr Personal, um Planungs- und Bauprojekte im Rahmen ihrer Bauherrenfunktion schneller und damit effizienter umsetzen zu können.

Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder haben bereits im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 10./11.06.1997 in München darauf hingewiesen, dass die Erstattung der Zweckausgaben (gemeint sind die Produktionskosten für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht von Bundesfernstraßen) durch den Bund bei weitem nicht mehr deren Kosten deckt.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 10. Oktober 2014 (Drucksache 276/14) festgestellt, dass die derzeitige Zweckausgabepauschale des Bundes an die Länder für die Personalkosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht der Bundesfernstraßen in Höhe von drei Prozent nicht auskömmlich ist. Der tatsächliche Bedarf liegt mit 15 bis 20 Prozent weit darüber. Die Länder sind demnach gezwungen, diese Personalkostenunterdeckung aus dem eigenen Landeshaushalt aufzubringen.

Während zum Beispiel die Deutsche Bahn AG seit 2012 pauschal 18 statt bisher 16 Prozent der Baukosten als Personalkostenpauschale für die Planung der Projekte erhält und der Bund gleichzeitig die Vorfinanzierung der Vorplanung übernimmt, erhalten die Bundesländer im Bereich der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen seit Jahren lediglich (im Nachhinein) die pauschal gedeckelten drei Prozent Personalkostenpauschale in Form der sogenannten UA-III-Mittel.

Enge Verknüpfung von Bundesfernstraßenverwaltung und Landesstraßenbauverwaltung

In der Diskussion über die Gründung einer bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturgesellschaft ist zu bedenken, dass die Straßenbauverwaltungen schon heute nicht alle Planungsleistungen selbst erbringen. Sie vergeben in nennenswertem Umfang Aufträge an Ingenieurbüros, welche wiederum mit entsprechendem Personalaufwand betreut werden müssen.

Darüber hinaus werden Straßenbaumaßnahmen auch nicht mit eigenem Personal durchgeführt, sondern an die Bauwirtschaft vergeben.

Straßenbauverwaltungen planen und bauen nicht nur; sie betreuen die teils engmaschigen Straßennetze unterschiedlicher Straßenbaulastträger und sie betreiben und unterhalten die Straßen.

Allein diese Tatsache erschwert gerade in engmaschigen Ballungsräumen eine eindeutige Trennung zwischen Aufgaben der Landesstraßenbauverwaltung und der Bundesfernstraßenverwaltung.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung durch die Bundesländer unterliegen schon heute alle Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen der uneingeschränkten Kontrolle des Bundes, als Eigentümer der Bundesfernstraßen. Bundestag und Bundesrat kontrollieren im Rahmen der Gesetzgebung zum Bundesverkehrswegeplan, den Bedarfsplänen sowie den entsprechenden Haushaltsgesetzen die durchzuführenden Maßnahmen. Die seit Jahren fortschreitende Entwicklung eines Controlling Systems für Bundesfernstraßen ermöglicht es dem Bund zudem, die Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturprojekten zu kontrollieren und zu steuern.

Privatisierung führt nicht zu Kosteneinsparungen

Im Bereich des Straßenbetriebsdienstes belegt beispielsweise der aktuelle Jahresbericht des Thüringischen Rechnungshofes, dass die dort vorgenommene Privatisierung des Straßenbetriebsdienstes zu erheblichen Verteuerungen führt. Auch das dem Landtag Brandenburg vorgelegte Gutachten von Prof. Dr. Jörg Bogumil und Dipl.-Verw.wiss. Falk Ebinger vom 11.04.2013 belegt eindeutig, die Unwirtschaftlichkeit der Privatisierung des Betriebsdienstes in Thüringen sowie entsprechender Pilotversuche in Hessen und Niedersachsen.

Vor diesem Hintergrund halten wir es für fraglich, ob eine Bundesfernstraßengesellschaft gegründet werden sollte oder ob nicht die bestehende Auftragsverwaltung optimiert werden muss, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Wir sind der Auffassung, dass mit einer besseren personellen Ausstattung der entsprechenden Institutionen in den Ländern eine deutliche Steigerung der Effizienz erreicht werden kann. Durch die Gründung einer Bundesverkehrsinfrastrukturgesellschaft sind die Arbeitsplätze in den Landesstraßenbauverwaltungen, deren Zukunft völlig ungewiss ist, in Gefahr. Aus gewerkschaftlicher Perspektive sehen wir auch deshalb die geplante Gründung der Gesellschaft sehr kritisch.

Struktur der Bundesfernstraßengesellschaft

Wie bereits erläutert sehen wir in einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur einen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Diese ist Aufgabe des Staates und damit der öffentlichen Hand. Die Gründung einer privatrechtlich organisierten Infrastrukturgesellschaft widerspricht nach unserer Auffassung dieser Leitlinie, selbst wenn die Gesellschaft zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes verbleiben soll.

Alternative Organisationsformen, wie etwa die Gründung einer rechtlich eigenständigen bundeseigenen Anstalt des öffentlichen Rechts erscheinen hier geeigneter. Bei dieser Organisationsform ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Aufsicht der Bundesverwaltung bei einer solch rechtlich eigenständigen und eigenverantwortlichen Organisationsform lediglich auf eine allgemeine auf Rechtmäßigkeit beschränkte Aufsicht beziehen kann. Eine klassische Dienst- und Fachaufsicht wäre damit nicht möglich. Der Bund würde bei diesem Konstrukt die uneingeschränkte Haftung übernehmen müssen.

Zudem ist zu hinterfragen, ob und ggf. in welcher Form die Bundesländer im Aufsichts- bzw. Verwaltungsrat dieser Bundesanstalt eingebunden wären. Nur über diesen Weg könnten länderspezifische Interessen überhaupt noch Berücksichtigung finden.

Einzelne Bundesländer haben ihre Straßenbauverwaltungen in Form von Landesbetrieben als rechtlich unselbständiger Teil der Landesverwaltung organisiert. Sie arbeiten nach kaufmännischen Prinzipien und unterliegen der vollen Fach- und Dienstaufsicht der obersten Landesbehörden. Damit ähneln

sie den sogenannten rechtlich unselbständigen Anstalten des öffentlichen Rechts. Auch hier liegt die uneingeschränkte Haftung beim Land.

Alternativ zur Gründung einer bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft bietet sich eine Diskussion mit den Bundesländern über die Optimierung der Auftragsverwaltung in Form von eigenen Landesbetrieben an. Dazu müssten diese Landesbetriebe im Gegensatz zum jetzigen Status mit ausreichend Personal ausgestattet werden.

Die Gründung einer bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft führt zwangsläufig zu einer organisatorischen Trennung zwischen der Landesstraßenbauverwaltung der Bundesländer und der dann neuen Bundesstraßenbauverwaltung der Bundesländer.

Das führt zu unnötigen Doppelstrukturen im Bereich der Bundesfern- und Landesstraßenbauverwaltung. Die Bundesländer bieten heute eine Straßenbauverwaltung unter einem Dach und aus einer Hand. Zukünftig wären es zwei Häuser, bewohnt von Nachbarn, die sich zumindest in Ballungsräumen permanent abstimmen müssten. Effizienzvorteile sind so nicht zu erzielen! Vor diesem Hintergrund spricht vieles dafür, die Straßenbauverwaltungen der Länder mit Hilfe von öffentlich-rechtlichen Verträgen noch stärker einzubinden.

Finanzierung der Bundesfernstraßengesellschaft

Zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen sollen vornehmlich Steuermittel und die Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung verwendet werden. Diesem Finanzierungsmodell stimmen wir grundsätzlich zu. Allerdings darf es dabei nicht zu einer völligen Nutzerfinanzierung kommen, da diese Mittel wahrscheinlich nicht ausreichend sein werden und unter Umständen soziale Verwerfungen entstehen könnten.

Die Einbindung zusätzlichen privaten Kapitals zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten sowie die verstärkte Nutzung von ÖPP-Modellen sehen wir äußerst kritisch. Wir gehen davon aus, dass insbesondere Großinvestoren schon allein im Rahmen der finanziellen Beteiligung an einem staatlichen Infrastrukturfonds Einfluss auf die Infrastrukturprojekte nehmen wollen und werden. Private und institutionelle Investoren erwarten verständlicherweise eine auskömmliche Rendite (die Rede ist von 4 – 7 Prozent). Daher werden sie ein großes Interesse daran haben, dass die möglichen Projekte in ihrem Sinne ausgestaltet werden.

Den Vorschlag, die vollständige Bewirtschaftung der Bundesfernstraßen auf die neue Bundesfernstraßengesellschaft zu übertragen lehnen wir ab. Hierdurch würden vorhandene bewährte Strukturen zerstört, was unter anderem zu erheblichen personellen Konsequenzen führen würde.

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Seit der Gründung von Straßen.NRW im Jahre 2001 hat sich der Landesbetrieb in diversen Umstrukturierungsprojekten stets aktiv den Spannungsfeldern zwischen wachsenden Herausforderungen im Bereich der Bundesfern- und Landesstraßenverwaltung und gleichzeitiger Effizienzsteigerungen im Kontext Haushaltskonsolidierung des Landes NRW gestellt.

Trotz eines einhergehenden Stellenabbaus von ca. 1500 Planstellen bündelt Straßen.NRW seit nunmehr 15 Jahren die Planung, den Bau, den Betrieb und die Verwaltung des Bundesfern- und Landestraßennetzes in NRW unter einem Dach.

Die Gründung einer bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft für die Bundesfernstraßen würde voraussichtlich zu einer Verlagerung von ca. 2/3 der heutigen Arbeitsplätze im Landesbetrieb führen. Eine Trennung der Zuständigkeiten nach Bund und Land würde insbesondere in engmaschigen Ballungsräumen zu einer Vielzahl von Doppelstrukturen führen, die die heutigen Synergieeffekte vollständig aufzehren und ins Gegenteil verkehren würden.

Angesichts des herrschenden Fachkräftemangels, der demographischen Entwicklung und aufgrund der zu erwartenden Investitionssteigerungen im Bereich der Bundesfernstraßen durchläuft Straßen.NRW aktuell einen neuerlichen Umstrukturierungsprozess. Dieser verfolgt das Ziel, administrative Aufgaben auf ein Minimum zu reduzieren, um das lokale und regionale Kerngeschäft des Planens, Bauens und Betreibens von Bundesfern- und Landesstraßen in NRW weiter stärken zu können.

Alternative: Funktionsbauverträge

Funktionsbauverträge werden konventionell aus Steuermitteln finanziert. Im Gegensatz zu den klassischen ÖPP-Modellen (A-Modell [Ausbau] sowie V-Modell [Verfügbarkeit]) gibt es also keine Anschubfinanzierung für den Auftragnehmer und die streckenbezogenen Mauteinnahmen verbleiben bei der öffentlichen Hand.

Funktionsbauverträge bieten den Vorteil, dass nicht einzelne Gewerke, sondern der gesamte Streckenabschnitt während und nach Ende der Vertragslaufzeit von ca. 15 – 30 Jahren einem vereinbarten Standard (Funktion) erfüllen muss. Im Gegensatz zur konventionellen Einzel-/Gewerksvergabe durch die Straßenbauverwaltung erhöht sich damit der Gewährleistungszeitraum über die üblichen fünf Jahre deutlich hinaus. Somit gibt es quasi für die gesamte Laufzeit einen Art Generalunternehmer, der für die Funktionsfähigkeit der Strecke verantwortlich ist und die Straßenbauverwaltung muss nicht (wie bei der klassischen Selbstverwaltung) immer wieder einzelne Gewerke ausschreiben, wenn Sanierungs- oder Reparaturbedarf besteht. Das mindert den Bürokratieaufwand. Dieser Vorteil ergibt sich zwar auch bei den klassischen ÖPP-Modellen; beim Funktionsbauvertrag hat die Straßenbauverwaltung jedoch bessere Möglichkeiten, die Qualitätssicherung für das gesamte Netz sicherzustellen, da sich die Funktionsbauverträge in der Regel auf die Fahrspur (Belag) beziehen und Nebenanlagen (Brücken, Entwässerung, Notrufsäulen etc.) bei der Straßenbauverwaltung verbleiben. Das mindert den Aufwand im Betriebsdienst, da einheitliche Standards im gesamten Streckennetz vorgehalten werden können. Dies ist ein wesentlicher Faktor zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Da der Betriebsdienst bei der Straßenbauverwaltung als Auftraggeber verbleibt, können die entsprechenden Standards landesweit gehalten und dadurch Synergieeffekte erzielt werden. Es gibt somit keinen streckenbezogenen Flickenteppich im Betriebsdienst.

In Nordrhein-Westfalen wird die Vertragsform mit Laufzeiten zwischen 15 und 30 Jahren bislang auf folgenden Streckenabschnitten angewendet:

- A31 zwischen AS Reken und AS Gescher
- A 61 zwischen Rastplatz Blauer Stein und AS Miel
- A31 zwischen AS Gescher und AS Legden-Ahaus

Fazit

Aus Sicht der komba gewerkschaft zählt die Bereitstellung einer hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu einem Kernelement der öffentlichen Daseinsvorsorge!

Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge dürfen nicht zum Spielball global agierender Finanzinstitute werden.

Daher schlagen wir vor, die Straßenbauverwaltungen der Länder mit auskömmlichen Mitteln und Personal für die Wahrnehmung der Auftragsverwaltung auszustatten.

ÖPP-Modelle, welche die komplette Übertragung von Planung, Bau, Erhalt und Betrieb eines Streckenabschnitts an einen Betreiber vorsehen, lehnen wir ab.

Mit diesen Modellen läuft NRW Gefahr, dass sein Straßennetz zum teuren Flickenteppich wird. ÖPP-Modelle sind für Investoren nur dort interessant, wo ihnen hohe Renditen sicher sind. Mit der Komplettvergabe der jeweiligen Streckenabschnitte an einen Betreiber sind Wirtschaftlichkeit und Arbeitsplätze insbesondere im Betriebsdienst massiv bedroht!

Ein effizient und effektiv organisierter Betriebsdienst ist Garant für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den Bundesfern- und Landesstraßen.

Alternativ zu den klassischen ÖPP-Modellen samt Komplettvergabe an einen Betreiber sollte daher auf ausgewählten Streckenabschnitten über die Vergabe in Form von Funktionsbauverträgen diskutiert werden.

Wir bedanken uns nochmals für die Bereitstellung des Fragenkataloges und freuen uns auf eine intensive und fruchtbare Diskussion, an der wir gerne mit unserem Sach- und Fachverstand teilnehmen möchten.

Mit freundlichen Grüßen



A. Hemsing

(stellv. Landesvorsitzender)



komba
gewerkschaft

Positionspapier

**„Zur geplanten Gründung einer bundesweiten
Infrastrukturgesellschaft und dem damit einhergehenden Ausbau
von ÖPP-Modellen und anderer privater Beteiligungsformen im
Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.“**

Mehr Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur notwendig

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur steht Deutschland vor einem erheblichen Investitionsstau. Eine aktuelle Studie im Auftrag des Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) stellt einen jährlichen Mehraufwand von zehn Milliarden Euro fest.

Eine vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) einberufene Expertenkommission, die sogenannte Fratzscher-Kommission, schlägt zur Lösung dieses Problems vor vermehrt auf Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) zu setzen.

Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU), Bundesfinanzminister Schäuble (CDU) und Bundeswirtschaftsminister Gabriel (SPD) unterstützen einmütig die Vorschläge der Kommission zur Gründung einer bundesweiten Infrastrukturgesellschaft für Planung, Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen in Deutschland.

Die Infrastrukturgesellschaft soll ähnlich wie die österreichische ASFINAG arbeiten und sich außerhalb des Bundeshaushaltes aus den Einnahmen der Maut sowie privaten Kapitalanlagen sogenannter institutioneller Anleger (wie z. B. Versicherungen und Banken) finanzieren. Zudem soll die Gesellschaft eigene Kredite aufnehmen können.

Der Bund will also privates Kapital zur Finanzierung der maroden Verkehrsinfrastruktur aktivieren und mittels ÖPP beispielsweise den 6-streifigen Ausbau und Betrieb einer Autobahn für ca. 30 Jahre komplett an ein privates Betreiberkonsortium vergeben.

Schuldenbremse

Derzeit werden ÖPP-Modelle für zehn Projekte mit einem Gesamtvolumen von 14 Milliarden Euro geprüft, darunter erstmals auch zwei Bundesstraßen. Befürworter von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften verweisen unter anderem darauf, dass die Aktivierung privaten Kapitals für den Bundesfernstraßenbau den Bundeshaushalt entlaste und die Einhaltung der Schuldenbremse ermögliche.

Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestags bestätigt, dass eine privatwirtschaftliche Infrastrukturgesellschaft, auch wenn sie mehrheitlich dem Bund gehört, nicht automatisch dem Bundeshaushalt zugeordnet werden würde. Die Schuldenbremse nach Art. 109 Abs. 3 GG und Art. 115 GG wäre daher tatsächlich nicht einschlägig.

Faktisch würde der Bund jedoch einen Großteil des unternehmerischen Risikos tragen und attraktive Renditen für private Kapitalgeber sicherstellen. Damit wird die Schuldenbremse umgangen und es werden Schulden durch die Hintertür gemacht.

Die komba gewerkschaft fordert eine grundsätzlich steuerfinanzierte Verkehrsinfrastruktur. Die Schuldenbremse darf nicht als Pseudo-Argument für eine Strukturumstellung genutzt werden.

Günstige Kredite

Auch nach Inkrafttreten der Schuldenbremse ist es dem Staat unter bestimmten Voraussetzungen weiter möglich Kredite aufzunehmen. Das Bundesministerium für Finanzen geht aktuell für die kommenden Jahre von einer zulässigen Nettokreditaufnahme zwischen 11,5 und 13,1 Milliarden Euro jährlich aus.

In unserer aktuellen wirtschaftlichen Situation steht das Zinsniveau auf einem historischen Tiefstand. Kredite sind für den Bund daher derzeit zu sehr günstigen Bedingungen zu bekommen. Private Kapitalgeber werden sich an Infrastrukturprojekten hingegen nur beteiligen, wenn ihnen eine entsprechend hohe Rendite in Aussicht gestellt wird. Die Kosten für den Bund werden daher bei ÖPP-Projekten unter Berücksichtigung der Gesamtlaufzeit der Finanzierung deutlich höher ausfallen als bei einer Finanzierung über eine direkte Kreditaufnahme.

Der öffentlichen Hand ist es derzeit ohne erhebliche Mehrbelastungen möglich, einen Teil der notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur über eine Kreditaufnahme zu finanzieren. Der unter Berücksichtigung der Regelungen zur Schuldenbremse gegebene Spielraum für Neuverschuldungen muss vorrangig genutzt werden. Das politische Ziel einer „schwarzen Null“ darf nicht über die wirtschaftliche Vernunft gestellt werden.

Rettungsschirm für die Versicherungsbranche?

Das geringe Zinsniveau, welches für den Bundeshaushalt durchaus als Chance gesehen werden kann, stellt die Versicherungsbranche vor erhebliche Herausforderungen. Um mit dem vorhandenen Kapital möglichst hohe Renditen zu erwirtschaften ohne ein zu hohes wirtschaftliches Risiko eingehen zu müssen, sucht sie nach neuen Anlagemöglichkeiten.

Beteiligungen an ÖPP-Projekten würden ohne Zweifel eine solche neue Anlagemöglichkeit darstellen. Der wirtschaftliche Nutzen käme auch den Versicherungsnehmern und den Aktionären zugut. Das Risiko und die damit verbundenen Lasten würden aber vom Staat und damit von allen Steuerzahlern getragen werden müssen.

Die komba gewerkschaft lehnt es ab, die Masse der Steuerzahler zu belastet um einem Teil von Aktionären und Begünstigten eine hohe Rendite zuzusichern. Die Bereitstellung und

Unterhaltung einer öffentlichen Infrastruktur sind Teile der Daseinsvorsorge des Staates. Die verkehrspolitischen Interessen von Ländern und Kommunen dürfen der Gewinnorientierung von privatwirtschaftlichen Kapitalanlegern nicht untergeordnet werden.

Effizienzsteigerung durch ÖPP?

In der öffentlichen Diskussion über ÖPP-Modelle wird oft behauptet, private Unternehmen könnten schneller und effizienter bauen als die öffentlichen Straßenbauverwaltungen. In einem Gutachten für den Haushaltsausschuss des Bundestags widerlegt der Bundesrechnungshof diese Annahme jedoch. Die Untersuchung belegt, dass die ÖPP-Projekte deutlich teuer sind, als eine konventionelle Realisierung gewesen wäre. Die Mehrkosten belaufen sich allein bei fünf der sechs untersuchten ÖPP-Projekte auf 1,9 Milliarden Euro. Für privatwirtschaftliche Akteure gelten die gleichen Rahmenbedingungen wie für die öffentliche Bauverwaltung, gleichzeitig unterliegen sie aber einem deutlich höheren Gewinndruck.

Auch unser Nachbarland Frankreich hat ähnliche Erfahrungen machen müssen. Die Mautgebühren die zur Refinanzierung von ÖPP-Projekten in Frankreich dienen, sind innerhalb von 10 Jahren um 22 Prozent angestiegen. In Portugal und Zypern stellte der Internationale Währungsfonds (IWF) ebenfalls erhebliche Mehrkosten durch ÖPP-Projekte fest, forderte deren Nachverhandlung und vorerst den Stopp weiterer ÖPP-Projekte.

Kredite an privatwirtschaftliche Unternehmen haben auf Grund des höheren Risikos immer ein höheres Zinsniveau als Kredite an den Staat. Zudem verfolgen privatwirtschaftliche Unternehmen grundsätzlich das Ziel der Gewinnmaximierung. Beide Faktoren spiegeln sich auch in den Kosten für ÖPP-Projekte wieder. Von einer Effizienzsteigerung durch Öffentlich-Private-Partnerschaften kann daher nicht ausgegangen werden.

Personaldecke ausbauen, Subsidiarität erhalten

Auch wenn das Gutachten des Bundesrechnungshofes belegt, dass die öffentliche Straßenbauverwaltung kostengünstiger arbeiten kann als ÖPP-Modelle, in der öffentlichen Straßenbauverwaltung sind Effizienzsteigerungen möglich. Hierfür braucht es mehr und gut ausgebildetes Personal. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) musste beispielsweise alleine im Jahr 2013 40 Millionen Euro an den Bund zurückgeben, da das Geld aufgrund fehlenden Personals nicht abgerufen werden konnte.

Eine bundesweite Infrastrukturgesellschaft könnte diese Mittelausschöpfung jedoch ebenso wenig garantieren, sollte sie mit einer ähnlichen Personaldecke arbeiten. Sie bietet hier also

keinen Lösungsansatz, birgt aber die Gefahr, dass ein regionaler und lokaler Einfluss auf wichtige Infrastrukturprojekte völlig abhandenkommt.

Die komba gewerkschaft fordert daher den Erhalt und den Ausbau von qualifizierten Arbeitsplätzen im Öffentlichen Dienst der Straßenbauverwaltung. Einsparungen bei den Personalkosten führen an anderen Stellen zu Mehrkosten beziehungsweise zu hohen Opportunitätskosten und gefährden das Subsidiaritätsprinzip.

Fazit

Die komba gewerkschaft fordert...

- **...eine grundsätzlich steuerfinanzierte Verkehrsinfrastruktur. Die Schuldenbremse darf nicht als Pseudo-Argument für eine Strukturumstellung genutzt werden.**
- **...den unter Berücksichtigung der Regelungen zur Schuldenbremse gegebene Spielraum für Neuverschuldungen vorrangig zu nutzen. Das politische Ziel einer „schwarzen Null“ darf nicht über die wirtschaftliche Vernunft gestellt werden.**
- **...die verkehrspolitischen Interessen von Ländern und Kommunen nicht der Gewinnerorientierung von privatwirtschaftlichen Kapitalanlegern zu unterwerfen. Die Bereitstellung und Unterhaltung einer öffentlichen Infrastruktur sind Teile der Daseinsvorsorge des Staates.**
- **...konventionellen Finanzierungsmodellen grundsätzlich Öffentlich-Privaten-Partnerschaften vorzuziehen. Der Staat kann günstiger Kredite aufnehmen und unterliegt nicht dem Ziel der Gewinnmaximierung. Diese Vorteile müssen genutzt werden.**
- **... den Erhalt und den Ausbau von qualifizierten Arbeitsplätzen im Öffentlichen Dienst der Straßenbauverwaltung. Einsparungen bei den Personalkosten führen an anderen Stellen zu Mehrkosten beziehungsweise zu hohen Opportunitätskosten.**