

01.09.2010 - Auf der A1 Bremen?Hamburg

Bilfinger Berger streicht Lkw-Maut ein

von Rolf Euler

Öffentlich-private Partnerschaft, diesen neudeutschen Begriff, kann man getrost mit Korruption übersetzen. Ein neueres Beispiel dafür ist der Ausbau der A1 zwischen Bremen und Hamburg.

Die Baufirma Bilfinger Berger kam vor einiger Zeit in die Schlagzeilen, als der U-Bahn-Tunnel in Köln einstürzte und als bekannt wurde, dass auch in Düsseldorf beim U-Bahn-Bau Schäden nicht auszuschließen waren. Und dann noch das:

Drei Monate nach Fertigstellung eines neuen Teilstückes der Autobahn A1 zwischen Bremen und Hamburg ging der nagelneue Asphalt wieder kaputt ? gebaut von einem Konsortium aus Bilfinger Berger und der Fa. Bunte, einer in Norddeutschland bekannten großen Baufirma.

Man könnte sagen, das ist nur eine Frage der Gewährleistung ? wer jedoch tiefer gräbt, stößt auf «un glaubliche» Hintergründe. Die A1 zwischen Bremen und Hamburg, eine der meistbefahrenen Strecken Deutschlands, wird auf sechs Spuren erweitert und ist auf 30 Jahre an eben diese Baufirmen verpachtet worden.

Der Deal: Angeblich hat der Staat für seine Aufgabe, nämlich den Betrieb von Autobahnen, kein Geld. Aber er nimmt die Lkw-Mautgebühren ein. Die hat er nun dem Privatunternehmen Bilfinger Berger versprochen, wenn es die BAB sechsspurig ausbaut und danach betreibt. Öffentlich-private Partnerschaft nennt sich der Deal und klingt «vernünftig». Nur dass der Staat, der die Verträge mit dem Privatunternehmen abschließt, nicht mehr kontrollieren lässt, was er da zu welchem Preis ausgehandelt hat. Wegen möglicher Erkenntnisse über die Geschäftsgeheimnisse eines Unternehmens dürfen Verträge und Klauseln nicht öffentlich werden und können selbst unter dem Gesetz zur Veröffentlichung von staatlichem Handeln nicht eingesehen werden. Das kannte man schon von den berüchtigten «Cross-Border-Leasing»-Geschäften, bei denen die Verträge auf englisch in New York liegen und selbst Ratsvertreter, die darüber beschlossen haben, keinen Einblick erhielten. Allein der Bundesrechnungshof hat Zugang dazu.

Nun hat sich mal ein Bundestagsabgeordneter dahinter geklemmt, doch er darf nicht sagen, was er unter dem Siegel der Verschwiegenheit nach langem Hin und Her und

Aktenstudium über den Autobahnausbau herausfinden konnte.

Privat heißt ohne Verantwortung

Inzwischen ist die Baustelle an der A1 zum Schrecken der Autofahrer geworden. Wer irgend kann, fährt über Hannover die A7 und A2 zu seinem Ziel. Nicht nur ewige Staus, sondern auch gravierende Unfälle machen den Streckenabschnitt zu einer öffentlichen Gefahrenstelle. Die Polizei hat gegenüber der Zeit vor Baubeginn einen Anstieg der Unfälle um 121% registriert: rund 4,3 Unfälle pro Tag! Statt zwei Toten 2008 gab es 2009 sechs, und allein im ersten Halbjahr 2010 sind sieben Todesopfer zu beklagen.

Auch die Gründe sind bekannt: Um Geld zu sparen, wurde die ganze Autobahn stückweise so umgebaut, dass alle vier Fahrspuren auf einer Seite zusammengefasst wurden. Dadurch ergeben sich erheblich schmalere Fahrstreifen als sonst üblich. Die Feuerwehr beklagt sich, dass bei Unfällen im Baustellenbereich keine Rettungsgasse mehr zwischen den beiden Fahrspuren möglich ist, daher die Rettungswagen nur spät eintreffen können. Wer die «Dauerbaustelle» der A1 zwischen Wuppertal und Köln kennt, die ebenfalls auf sechs Spuren erweitert wird, weiß, dass dort immer mindestens eine Fahrspur auf der Ausbauseite verblieb und nur drei auf die andere Seite verlegt wurden, die entsprechend breiter bleiben konnten.

Die Abtretung der Lkw-Maut an die Baufirma hat offenkundig auch dazu geführt, dass möglichst alle Lkw auf dieser Strecke «gehalten» werden sollen. Der große Teil des nordeuropäischen Transitverkehrs nach Westdeutschland und nach Südwesteuropa nimmt diese Strecke. Aber auch der Containerumschlag zwischen Bremerhaven und Hamburg führt per Lkw über diese Autobahn? vor vielen Jahren wurde eine vorhandene Eisenbahnstrecke über Stade/Bremervörde stillgelegt. Bilfinger Berger allerdings will möglichst billig bauen und nimmt daher Gefährdungen in Kauf.

Autobahnbau in öffentlich-privater Trägerschaft ist nur ein kleiner Teil der von der Bertelsmannstiftung propagierten neoliberalen Neuausrichtung bzw. Verschlinkung der öffentlichen Hand. Wer sie genauer unter die Lupe nimmt, stößt zuerst auf eine Mauer des Schweigens und der Geheimhaltung; gelingt es ihm jedoch, hinter die Kulissen zu schauen, wie Werner Rügemer in seinem Buch «*Heuschrecken*» im öffentlichen Raum*, stößt er auf Skandalöses.

Mehrere Projekte? ein großes Bildungszentrum in Frankfurt, die Messehallen in Köln, eine Übernahme der Schulen im Landkreis Offenbach durch private Betreiber, der

Warnow-Tunnel bei Rostock, das Mautsystem ? werden von Werner Rügemer anschaulich beschrieben, er zeigt, wie der Staat alle Risiken und die Privaten alle Gewinne von den (undurchschaubaren) Verträgen haben. Er zeigt, wie teuer solche Projekte letztlich werden, wie schlecht die Ausführung ist und wie wenig diese Projekte den vollmundigen Versprechungen der Politiker entsprechen, die ihre geschrumpften öffentlichen Haushalte als Begründung dafür anführen, dass Private die Sache angeblich doch besser und billiger machen.

Der Skandal um die A1 betrifft letzten Endes denselben Sachverhalt wie der Finanzskandal auch: Der Staat entzieht sich seiner demokratischen Verantwortung, schiebt privaten Kapitaleignern Steuergelder zu, nimmt dafür Schulden auf und beteiligt die Privaten über Steuersparmodelle auch noch an zukünftigen Steuereinnahmen der öffentlichen Hand. Entdemokratisierung und Überschuldung des Staates ? das ist die Folge von ÖPP.

Werner Rügemer schließt: «Die Alternative besteht keineswegs darin, zu dem Staat zurückzukehren, der die Misere verschuldet hat ... Es ist vor allem die Frage, welchen Staat wir brauchen. Wer darf, wer soll, wer muss mit am gedeckten Tisch sitzen, an dem die Reichtümer der Gesellschaft verteilt werden? ... so ist es die Frage nach dem Eigentum, die wiederkehrt, die Frage nach seiner gemeinschaftlichen, demokratischen Gestaltung und Verwaltung.»

***Werner Rügemer**, *«Heuschrecken» im öffentlichen Raum, Public Private Partnership ? Anatomie eines globalen Finanzinstruments*, Bielefeld 2008.

Das Buch ist «gewidmet den streikenden Lokführern 2007: sie kämpften diszipliniert und umsichtig für ihre Rechte und unsere Sicherheit, sie ließen den Privatisierungsgang der Bahn stocken, sie rüttelten am Schlaf der Nation, der Arme und Reiche hässlich vereint».