

Bremsende Prüfer

Der Bundesrechnungshof kritisiert den privat finanzierten Ausbau der Autobahn A 8. Die Politik will sich darüber hinwegsetzen.

Jahrzehntelang galt die Autobahn A 8 zwischen München und Augsburg als längster Parkplatz Deutschlands. Künftig wird der Verkehr auf sechs Spuren rauschen.

Mit dem 37 Kilometer langen Abschnitt wurde am vorvergangenen Donnerstag auch der erste privat finanzierte Autobahnausbau Deutschlands eröffnet. „Öffentlich-Private Partnerschaften sind ein Erfolg“, jubelte Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU). „Jetzt geht es darum, schnell weiterzubauen.“

Um dieses Ziel zu erreichen, ist Ramsauer offenbar sogar bereit, sich über die Expertise des Bundesrechnungshofs hinwegzusetzen. Während die Beamten des Verkehrsministers behaupten, dass es sich für den Bund rechnet, auch den weiteren Bau von Augsburg bis Ulm in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) zu verwirklichen, kommen die Regierungskontrolleure zum genau gegenteiligen Befund. „Wir sehen keinen wirtschaftlichen Vorteil für den Bund, die Autobahnstrecke mit einem ÖPP-Projekt auszubauen“, heißt es beim Rechnungshof. Das teilte die Behörde dem Verkehrsministerium Ende November in einem sechsseitigen Schreiben mit.

Die Kritik erwischte Ramsauer zu einem ungünstigen Zeitpunkt. Kurz zuvor hatte er bei Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) die Freigabe des Geldes für die Anschubfinanzierung des weiteren Ausbaus der A 8 beantragt. Schäuble zögerte nun, das Geld zu bewilligen. „Ein Schreiben des Rechnungshofs kann man nicht einfach ignorieren“, sagte ein Mitarbeiter des Ministers noch vor kurzem.

Doch jetzt geschieht genau das: Weil Ramsauer und die privaten Bieter in wenigen Punkten nachbessern, will das Finanzministerium das Geld vor Jahresende zuteilen. „Das wird laufen“, heißt es übereinstimmend in beiden Ministerien.

Grund dafür ist Druck aus der Bauindustrie und der CSU. Der



LUKAS BARTH / DDPD

Minister Ramsauer
Zum ungünstigen Zeitpunkt erwischt

Ausbau der A 8 bis Ulm sollte eigentlich Anfang 2011 beginnen, doch das Bieterverfahren für das 300-Millionen-Euro-Projekt ist noch nicht abgeschlossen. Der CSU-Abgeordnete Georg Nüßlein fürchtet „ein tägliches Nadelöhr“, wenn sich die sechs Spuren im Westen Augsburgs auf vier Spuren verengen, und warnt vor „massivem Unmut“ der Wähler.

Doch es geht um mehr. Das Vorhaben zwischen Augsburg und Ulm ist das erste der zweiten Staffel von acht ÖPP-Projekten mit einem Volumen von insgesamt 1,5 Milliarden Euro. Kippt es, wären auch

andere Projekte in Gefahr. „Hier geht es nicht um irgendeinen Abschnitt der A 8. Die Kritiker wollen ÖPP im Ganzen torpedieren“, sagt Ramsauer.

Dabei wirkt die Idee der Partnerschaft mit Privaten angesichts leerer Kassen auf den ersten Blick bestechend. Statt selbst Milliarden in den Straßenbau zu investieren, steuert der Bund nur eine Anschubfinanzierung bei. Private Bauherren verpflichten sich nicht nur zum Ausbau der Strecke, sondern auch dazu, sie über 30 Jahre zu erhalten und zu betreiben, also beispielsweise Leitplanken zu reparieren und Schlaglöcher zu schließen.

Der entscheidende Vorteil für den Bund: Die Privaten treten bei den Baukosten in Vorleistung, der Staat stottert seine Schulden ab, indem er den Unternehmen die auf der Strecke anfallende Lkw-Maut überträgt.

Ob sich solche Verträge für beide Seiten rechnen, hängt im Wesentlichen von der Prognose des künftigen Verkehrsaufkommens und der Mauteinnahmen ab. Genau das lässt sich jedoch kaum seriös vorhersagen, monierte der Bundesrechnungshof 2009 in einem Gutachten.

Kritiker solcher Partnerschaften fühlen sich durch diese Bedenken bestätigt. „ÖPP-Projekte sind extrem intransparent“, sagt Toni Hofreiter, Verkehrspolitiker bei den Grünen. Diese Geheimniskrämerei nährt Zweifel, ob bei der Vergabe alles korrekt abläuft.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Ausbau der A 8 hat die Firma Alfen Consult erstellt, nach eigenen Worten ein Ableger der Professur Betriebswirtschaftslehre im Bauwesen an der Uni Weimar. Inhaber der Professur und geschäftsführender Gesellschafter der Beratungsfirma ist Hans Wilhelm Alfen. Der Ingenieur war bis 2000 als Projektentwickler beim Baukonzern Hochtief, dann wechselte er an die Hochschule. Der Kontakt zum alten Arbeitgeber riss nicht ab. Hochtief finanzierte ÖPP-Forschungsprojekte bei Alfen.

Ausgerechnet Hochtief bemüht sich jetzt um den Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Ulm. Zusammen mit der Strabag-Tochter Kirchner hat Hochtief die „A-Modell A 8 Ulm-Augsburg GmbH & Co. KG“ gegründet.

Alfen sieht keine Interessenkonflikte wegen der Hochtief-Unterstützung. „Drittmittel für die Professur bringen mir keinerlei wirtschaftlichen Vorteil“, sagt er.

Den Grünen Hofreiter überzeugt das nicht. „Ich begegne bei ÖPP-Projekten immer wieder denselben wenigen Personen, die schon oft aneinander verdient haben.“ SVEN BECKER, PETER MÜLLER

Privat finanziert

Autobahnausbau in Öffentlich-Privater Partnerschaft



DER SPIEGEL