



Vorstand

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein  
Herrn Ole Schmidt  
Postfach 7121  
24171 Kiel

per Mail:  
[finanzausschuss@landtag.ltsh.de](mailto:finanzausschuss@landtag.ltsh.de)

Kiel, den 26.08.2015

Sehr geehrter Herr Schmidt,

hiermit legt der ADAC Schleswig-Holstein seine schriftliche Stellungnahme zum Thema:

**„Landesvermögen schützen – unwirtschaftliche öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) verhindern!“**

fristgerecht vor.

**Vorbemerkung:**

Diese Stellungnahme erfolgt auf der Basis des Studiums der angeführten Quellen und auf der Grundlage von **aktuellen** Positionen des ADAC e.V. und des ADAC Schleswig-Holstein e.V. zu diesem Themenkomplex. Diese Standpunkte werden aufgrund der hohen Dynamik in dem Thema auf der Basis von Evaluierungsdaten und von wissenschaftlichen Bewertungen ständig weiterentwickelt und aktualisiert. Darüber hinaus habe ich unsere nachfolgenden Ausführungen ausschließlich auf die für den ADAC wichtigen Punkte bei Straßenbaumaßnahmen abgestellt. Im Focus steht hierbei die Gesamtbetrachtung von zukünftigen ÖPP-Vorhaben in Form von Planung, Finanzierung, Bau, Betrieb und Erhalt von Fernstraßen und Brückenbauwerken über einen langen Zeitraum unter einem „Dach“. Aufgrund des Facettenreichtums und der Komplexität des in Rede stehenden Sachverhalts beschränkt sich der Verfasser darüber hinaus auf wesentliche Kernaussagen in Form von Eckpfeilern und Leitplanken.

**ADAC Positionen:**

ÖPP hat als eine effiziente Beschaffungsalternative dann seine Berechtigung, wenn eine wirtschaftliche und schnelle Realisierung größerer Straßenbauvorhaben sichergestellt wird. Aufgrund der strittigen Wirtschaftlichkeit sollte bei der Auswahl der Vorhaben und deren Bewertung besondere Sorgfalt und bei unsicherer Wirtschaftlichkeit Zurückhaltung geübt werden.

ÖPP füllt heute eine Lücke, um Defizite der konventionellen Bereitstellung (fehlendes Geld, föderale Zuständigkeiten, falsche Prioritäten, personelle Engpässe etc.) auf Einzelprojekte zu reduzieren. ÖPP ist somit „Platzhalter“ für notwendige grundlegende Reformen, die die Politik bislang versäumt hat.

Überträgt man die im Grundsatz richtigen Effizienzziele von ÖPP – Lebenszyklusbetrachtung, Termin- und Kostentreue, sowie Planungs- und Finanzierungssicherheit – auf die Gesamtnetzebene, d.h. auf die gesamte Bereitstellung und Bewirtschaftung der Bundesfernstraßen, so ergibt sich das Bild einer Infrastrukturgesellschaft, wie sie auch der ADAC mit seinem Modell „Auto finanziert Straße“ seit Längerem empfiehlt.

Insoweit sind die grundsätzlichen Überlegungen der Bundesregierung (auch über die Bodewig- und Fratzscher- Kommissionen), hin zu einer langfristigen und auskömmlichen Finanzierung der Bundesfernstraßen mittels einer Infrastrukturgesellschaft, zu begrüßen. Eine Gesellschaft, die Einnahmen der Autofahrer zweckgebunden und direkt zugewiesen bekäme, könnte Probleme der heutigen Bereitstellung der Fernstraßen überwinden und ÖPP als eine Beschäftigungsvariante neben der optimierten, konventionellen Beschaffung etablieren.

Aufgrund der momentanen Kapitalmarktsituation werden Straßenbauprojekte für institutionelle Anleger zunehmend interessanter. Ein bislang wenig betrachteter Gesichtspunkt bei der Fernstraßenfinanzierung darf aber nicht zu folgenden Auswirkungen führen:

- Es darf zu keiner Form der Privatisierung von Straßen kommen;
- Steuermittel sollen auch weiterhin für die Finanzierung mit eingesetzt werden &
- die Kosten für Nutzer und Steuerzahler dürfen durch die Beteiligung Privater nicht steigen!

Die Zukunft von ÖPP-Projekten sollte ausschließlich in Beschaffungsvarianten bei denen, die Risiken und Chancen Hand in Hand gehen und nicht in reinen Vorfinanzierungsprojekten, liegen, also aktuell nur bei sogenannten Verfügbarkeitsmodellen. Hier fehlt es dem ADAC grundsätzlich aber an Transparenz (vor allem die Vergleichbarkeit über die konventionelle Erstellung vs. ÖPP, sowie der Vertragsinhalte, wie zum Beispiel die Möglichkeiten der Nachforderung und der Risikoverteilung). Hier bedarf es dringend einer fortlaufenden Evaluation der bereits umgesetzten Projekte und der Veröffentlichung der Ergebnisse.

Folgt man den Aussagen vom Bundesrechnungshof, als auch von Landesrechnungshöfen, so findet man zum einen die Forderung nach einer zentralen Fernstraßenverwaltung mit einer ganzheitlichen Ausrichtung („Bundesfernstraßenfirma“), andererseits wird in diesem Kontext eine ÖPP- Projektfinanzierung als mögliche Umgehung der Schuldenbremse kritisiert. Bei dieser Betrachtung ist zu berücksichtigen, dass es ÖPP auch schon vor der Einführung der gesetzlichen Schuldenbremse gab, eine Regelung zu diesem Punkt aber nicht eingeführt wurde. Das Bundesfinanzministerium schreibt hierzu:

*„Gegenwärtig beeinträchtigen ÖPP-Projekte die staatliche Haushaltssteuerung, die im Zentrum der EU-Haushaltsüberwachung (Maastricht-Kriterien „staatlicher Finanzierungssaldo“ und „Staatsschuldenstand“ steht, nur wenig. Sollten in Zukunft dem Staat zuzurechnende ÖPP Investitionen in einem Umfang zunehmen, der die Indikator- und Steuerungsfunktion der Schuldenbremse für die EU-Haushaltsüberwachung beeinträchtigt, wird die bisherige Vorgehensweise überprüft!“<sup>1</sup>*

Dieser Forderung und die Forderung nach der Schaffung von verbindlichen Standards schließt sich der ADAC Schleswig-Holstein e.V. an, einschließlich einer Definition, ab wann

---

<sup>1</sup> Zitat aus dem Kompendium zur Schuldenbremse des Bundesfinanzministeriums 2014  
Seite 2 von 3

eine Haushaltsbeeinträchtigung vorliegt. Nur dann kann eine Vergleichbarkeit zwischen konventionellem Bau und ÖPP gelingen.

**Fazit:**

Der Ansatz bei der Planung, der Finanzierung, dem Bau, Betrieb und Erhalt von Fernstraßen und Brückenbauwerken, neue Wege zu beschreiten, ist für den ADAC Schleswig-Holstein e.V. richtig, nachhaltig und gerade in Anbetracht der Haushalts- und Finanzmarktsituation zielführend.

In die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturmaßnahmen über eine ausführende „Bundesfirma“ sollten zukünftig auch immer kostenseitige Synergieeffekte über die Einbeziehung folgender Parameter mit einkalkuliert werden:

*Kürzere Planungszeiten und kürzere Bauzeiten durch Entbürokratisierung und Vertragstreue.  
Hohe Fachkompetenz und Bau Erfahrung des Personals durch bundesweites Tätigwerden.  
Einbringung privatwirtschaftlicher Elemente im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.  
Ebenfalls hinzuzurechnen sind Faktoren wie die Stauvermeidung, Baustellenregelungen, Information und Kommunikation sowie weitere positive Nutzereffekte.*

Ohne die Verträge und die konkreten Zahlen vom aktuellen A7 Ausbau auf Schleswig-Holsteiner Gebiet genau zu kennen, stellt sich dem außenstehenden Betrachter die Umsetzung dieser Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt als deutlich besser im Vergleich zu den, in den letzten Jahren konventionell realisierten Bundesfernstraßenprojekten dar.

Ob sich ÖPP auch beim Erhalt oder Neubau von Landesstraßen eignet, sollten in jedem Einzelfall einer strengen politischen Prüfung unterzogen werden. In der Gesamtbewertung sind unwirtschaftliche Vergaben durch entsprechende Vorgaben, Verhandlungen und Verträge zu verhindern, egal ob es sich um ÖPP oder um konventionelle Varianten handelt. ÖPP ist dabei weder ein Freifahrtschein, noch Teufelszeug.



Hans-Jürgen Feldhusen  
Vorstandsmitglied für  
Verkehr & Technik  
ADAC Schleswig-Holstein e.V.