



Reinhold Sendker
Mitglied des Deutschen Bundestages

**Rede am 24.05.2012 zum Antrag der SPD-Fraktion: Für einen neuen
Infrastrukturkonsens: ÖPP differenziert bewerten, mit mehr Transparenz
weiterentwickeln und den Fokus auf die Wirtschaftlichkeit stärken**
Drucksache: 17/9726

Reinhold Sendker (CDU/CSU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es tut sich viel bei den öffentlich-privaten Partnerschaften in Deutschland. Damit meine ich nicht nur „ÖPP pur“ beim Hoch- und Straßenbau, sondern auch - wo wir es vor einigen Monaten noch gar nicht für möglich gehalten haben - „teilweise ÖPP“ in zahlreichen weiteren Bereichen,

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

angefangen bei der medizinischen Versorgung über die Verwaltungsmodernisierung bis hin zum Bereich der Sicherheit.

Ich möchte meinen Vorredner ein wenig korrigieren. Das Fazit, das wir heute nach einigen Jahren ÖPP-Projekten in Deutschland ziehen können, lautet: Die mit ÖPP gemachten Erfahrungen - allen voran beim Bundesfernstraßenbau - sind einhellig positiv. Das wollen wir gerne fortsetzen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Daten und Fakten belegen das für den Straßenbau.

(Gustav Herzog (SPD): In welcher Welt leben Sie?)



- Sie tun gut daran, wenn Sie zuhören, wenn ich diese nenne. - Es gab bisher 300 Kilometer sechsspurigen Autobahnausbau. 1,5 Milliarden Euro sind in sechs ÖPP-Verkehrsprojekte geflossen. Dabei sichern über die Dauer einer Maßnahme 1 Milliarde Euro an Investitionen 30 000 Arbeitsplätze.

Schauen wir auf weitere positive Botschaften. Da gibt es vor allem die Sicherung und Verbesserung der Qualität in der Bauausführung.

(Gustav Herzog (SPD): Schauen Sie einmal in den Bundesrechnungshofbericht!)

Gleiches gilt für einen qualitativ hochwertigen Betriebsdienst. Ein besonderes Prä - da sollten Sie ganz besonders zuhören - ist der schnellere und zeitnahe Ausbau, der volkswirtschaftlich von ganz besonderem Nutzen ist. Bei den ÖPP-Projekten der A 8 - das betrifft die Strecke München–Augsburg - und der A 4 bei Eisenach wurden die ohnehin engen Terminvorgaben sogar noch deutlich unterschritten. Bei den bisher vorgelegten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen - das belegen Sie auch in Ihrem Antrag - erblicken wir deutliche Effizienzvorteile. Das ist also, meine Damen und Herren, unterm Strich eine absolute Erfolgsgeschichte. Für die Fortsetzung dieser Politik stehen unser Minister und unsere christlich-liberale Koalition.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

In Zeiten knapper Haushaltsmittel haben wir - angesichts des Szenarios eines zu erwartenden massiven Anstiegs im Bereich des Güterverkehrs - auch allen Grund, an der Option von ÖPP-Projekten festzuhalten. Dabei geht es vor allen Dingen darum, die gewonnenen Erfahrungen aus den Projekten zu nutzen und die Standards kontinuierlich weiterzuentwickeln. So ist es hocheifrig, dass wir feststellen dürfen, dass ein beachtlicher Teil der Bauleistungen bereits regional erbracht wird, wovon die lokale mittelständische Wirtschaft profitiert.

(Gustav Herzog (SPD): Das passiert aber auch beim konventionellen Bau!)



Ferner setzen wir weiterhin auf wirtschaftliche, nachhaltige und innovative Lösungen bei ÖPP-Projekten durch Wissensaufbau, Standards und Beratung. Hier können uns die VIFG und die ÖPP Deutschland AG wirkungsvoll unterstützen. So wurde Letztere vom BMF und vom BMVBS mit einer entsprechenden Grundlagenarbeit und einer Untersuchung zum Thema „Transparenz bei ÖPP-Projekten“ beauftragt. Mehr Transparenz schafft mehr Akzeptanz, und hier haben wir bei der Infrastrukturfinanzierung in den letzten Jahren einen guten Weg beschritten und viel Erfolg gehabt.

Im Jahr 2011 hat die Koalition mit der Herstellung des Finanzkreislaufes Straße mehr Transparenz geschaffen und dafür viel Lob erhalten. Seit 2012 werden alle Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Erhebung, Kontrolle und Verwendung der Lkw-Maut in einem besonderen Kapitel des Bundeshaushalts abgebildet.

Ferner freuen wir uns heute darüber, dass die deutsche Bauindustrie in einer bemerkenswerten Initiative ausdrücklich zu mehr Transparenz bei ÖPP-Projekten bereit ist. Es gibt im Ergebnis also mehr Information und mehr Kommunikation zwischen dem Auftragnehmer, der Öffentlichkeit und den Betroffenen vor Ort. Vor allem aber wird den Spekulationen über Vergabe und Vertragsinhalte der Wind aus den Segeln genommen. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist zielführend.

Weiterhin zeigt der Nachweis einer besseren Wirtschaftlichkeit bei ÖPP auf, dass es hier nicht um die Einhaltung einer Schuldenbremse geht, sondern um eine manches Mal bessere Option für einen schnelleren und effektiveren Fernstraßenausbau.

Mehr Transparenz bedeutet also mehr Rückenwind für ÖPP. Die Transparenz wird allerdings dort enden - lassen Sie mich das einwenden -, wo es um schützenswerte Interessen von Projektbeteiligten und vor allem um die wirtschaftlichen Interessen des Staates geht. Der Wettbewerb um Preis und Kompetenz ist ein elementarer Bestandteil des Beschaffungsmodells; will heißen:



Transparenz so weit wie möglich, sie darf dieses Erfolgsmodell aber nicht seiner Vorteile berauben.

Wenn Sie, meine verehrten Kolleginnen und Kollegen von der SPD-Bundestagsfraktion in Ihrem Antrag formulieren, der Erfolg dieses Beschaffungsmodells lasse noch auf sich warten und dabei den Fokus auf die zweite Staffel der ÖPP-Projekte im Straßenbau legen - Sie sagen, zur Halbzeit der Legislatur seien lediglich bei zwei Projekten die Verträge unterschrieben worden -, dann frage ich Sie: Wie steht es denn mit Ihrer Verantwortung vor Ort?

Beispiel eins: das vom Bund angebotene ÖPP-Projekt zum sechsspurigen Ausbau der A 1 zwischen Lotte/Osnabrück und Münster/Westfalen. Ihr Koalitionspartner in Düsseldorf hat uns und der interessierten Öffentlichkeit schon vor mehr als einem Jahr mitgeteilt - Zitat -, Sie seien keine Freunde dieses Modells. Das ist eine ideologische Absage. Gleichwohl bleibe das Vorhaben in der Prüfung, so hören wir und verharren in Hoffnung.

Beispiel zwei: Noch eklatanter ist die Situation beim ÖPP-Projekt für die A 6 zwischen Weinsberg und Walldorf. Hier soll die Wirtschaftlichkeitsprüfung des Bundes noch eine gutachterliche Stellungnahme erfahren. So will es Winfried Hermann, heute Verkehrsminister im Lande Baden-Württemberg. Er will die Untersuchung einer Untersuchung. Für mich ist das ein Stück aus dem Tollhaus.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP - Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nein, das ist notwendig! Guter Minister! - Gisela Piltz (FDP): Ich hatte ihn schon vergessen!)

Ich darf auf Ihre Einwände hin an dieser Stelle feststellen: Für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten haben wir leider - das sei an dieser Stelle beklagt - zu wenig Geld. Auf der anderen Seite haben wir leider zu viel Ideologie. Genau umgekehrt sollte es sein.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)



Abschließend noch ein Satz zu dem SPD-Antrag. Wir begrüßen es, dass Sie sich hier überwiegend positiv zu öffentlich-privaten Partnerschaften geäußert haben. Zunächst einmal sollten Sie aber dort, wo Sie Verantwortung tragen - ich habe Stuttgart und Düsseldorf angesprochen -, für eine klare Linie in der Regierung sorgen. Nicht nur reden, sondern auch machen! Das würde Ihren Antrag deutlich glaubwürdiger machen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)