

Privat bedeutet nicht stets billiger

Straßenmeisterei in Hessen wird wieder verstaatlicht

Von Elmar Otto

Erfurt. (tlz) Das Privatisieren staatlicher Leistungen galt lange Zeit als Garant für geringere Kosten bei höherer Qualität. Das dies nicht der Regelfall ist, zeigt ein Beispiel aus Hessen. Dort hat die 2002 privatisierte Thüringer Straßenwartungs- und Instandhaltungsgesellschaft mbH (TSI) gegen die landeseigene Konkurrenz den Kürzeren gezogen.

Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Dieter Posch teilte deshalb jüngst mit, dass die einzige private Straßenmeisterei in Groß-Umstadt (Kreis Darmstadt-Dieburg) mit ihrem etwa 350 Kilometer langen Straßennetz, die von der TSI betreut wurde, wieder reguläre Behörde werde. Der Mitte 2007 begonnene Modellversuch zur Privatisierung werde nicht fortgesetzt, sondern laufe Ende September 2010 planmäßig aus. Begründung: „Die in der Landesverwaltung verbliebenen Referenz-Straßenmeistereien Friedberg und Hofheim hätten sich im Vergleich als kostengünstiger und besser

erwiesen.“

In Thüringen gibt man sich trotz dieser Erkenntnisse unbeeindruckt. Hier hat die TSI zumindest beim Winterdienst mit 16 von 17 Landkreisen quasi eine Monopolstellung. Über Änderungen werde derzeit nicht nachgedacht. Ein direkter Vergleich mit dem Nachbarbundesland könne nicht hergestellt werden, sagte ein Sprecher des Verkehrsministeriums auf TLZ-Anfrage. Die Leistungen seien ordnungsgemäß ausgeschrieben worden. Und die gesamten Instandhaltungs- und Wartungsaufwendungen seien mit rund 32 Millionen Euro jährlich relativ konstant geblieben.

Fest steht aber, dass das Ziel, nachhaltig die Kosten zu senken, das durch die Privatisierung des Straßenbetriebsdienstes erreicht werden sollte, verfehlt wurde – wie auch der Thüringer Rechnungshof bereits kritisierte.

■ Hat das Land Kosten und Nutzen überprüft?

Ausgerechnet nach der umstrittenen Privatisierung der TSI musste das Land sehr viel tiefer in die Tasche greifen. „Die Ausgaben für den Winterdienst auf den Landesstraßen in Thüringen haben sich seit der Winterperiode 2001/2002 mehr als verdoppelt“, rügte die Rudolstädter Behörde in ihrem Prüfbericht 2008.

Bei der TSI selbst verweist Geschäftsführer Frank Höhne diesbezüglich auf besonders strenge Winter, die die Streusalzkosten für die betreuten Thüringer Straßenkilometer hätten in die Höhe schnellen lassen.

Zur Niederlage gegen die staatliche Konkurrenz in Hessen möchte Höhne sich am liebsten gar nicht äußern, weil er nach eigenen Angaben keinen Einblick in die Auswertung habe nehmen können. Ein finanzieller Nachteil seines Unternehmens, sagte er dann aber doch im TLZ-Gespräch, liege darin, dass auf alle Leistungen 19 Prozent Mehrwertsteuer gezahlt werden müssten.

Die Linke im Thüringer

Landtag will jetzt von der Landesregierung wissen, ob sie vor der Privatisierung der Straßenmeistereien oder in den Folgejahren eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt hat? Denn selbst wenn die allgemeinen Kosten nicht gestiegen seien, was Linksfraktionär Frank Kuschel anzweifelt, gibt es für ihn einige Ungeheimheiten. Dazu gehört beispielsweise, dass sich nach seinen Erkenntnissen die Länge des Landesstraßennetzes reduziert hat. „Wenn es weniger instandzuhalten gibt, müssten die Kosten doch eigentlich sinken“, wundert sich Kuschel.

Hessens FDP-Verkehrsminister Posch, der sicher nicht im Verdacht steht, der Verstaatlichung das Wort zu reden, hält am Ende fest: Der Wettbewerb der Straßenmeistereien sei ergebnisoffen angelegt gewesen und habe Aufschluss darüber geben sollen, ob die Übertragung an private Auftragnehmer Vorteile bringe. „In dieser Frage“, sagt Posch, „herrscht nun Klarheit.“