



PRESSEMITTEILUNG



Bonn, den 19. Dezember 2018

Die BASt und die Ölspur – et quoque in animo defecit

Marode und unterfinanziert – so zeigt sich seit Jahren die Verkehrsinfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland. Schon heute muss davon ausgegangen werden, dass Menschen durch schlechte Straßen schwer verunfallen, ja sogar ihr Leben verlieren. Ein Brückeneinsturz wie in Genua ist auch in Deutschland möglich, so jedenfalls der Präsident des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

Deshalb ist auch jedem klar, dass jeder Cent zählt, der in die Sanierung, Erhaltung, Verbesserung und sinnvollen Erweiterung des Straßennetzes fließt.

Nur die Schuld der Politik zuzuschieben wäre jedoch zu kurz gesprungen. An den Entscheidungsprozessen sind viele Institutionen, Gruppen und Personen beteiligt, nicht zuletzt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Deshalb ist es unverständlich wie für bestimmte Vorhaben Millionenbeträge ausgegeben werden, darunter die nachfolgenden Forschungsprojekte.

Zum einen handelte es sich um das Forschungs- und Entwicklungsvorhaben 04.256/2012 LGB und hier der Titel „Anforderungen an die Reinigungsqualität sowie an die Abnahmeverfahren bei der Reinigung von Ölspuren. Ergebnis dieses Vorhabens im März 2015 war eine Vorstudie mit Kommentaren, bei der auf jeder Seite im Kopfzeilenbereich der Hinweis in Rot (!) steht: „**Vorstudie – Ergebnisse nicht ausreichend abgesichert**“. Diese Ergebnisse sollten augenscheinlich nicht veröffentlicht werden, denn nur mit juristischem Einsatz, nicht zuletzt mit Unterstützung durch den Bundesdatenschutzbeauftragten, wurde ein Kopie dieser Studie uns übermittelt.

Nachdem dieses Forschungsvorhaben krachend gescheitert ist, hatte die BASt nicht Besseres zu tun als ein weiteres FE-Vorhaben auszuschreiben. So wurde im September 2016 das Vorhaben FE 03.0546/2016/LRB Entwicklung von Handlungsempfehlungen, hier Laborversuche, ausgeschrieben. Verkehrte Welt möchte man meinen, denn bei Forschung und Entwicklung sollten zu Beginn immer die Grundlagenforschung, d.h. die Forschung im Labor stehen. Daraus resultierend ergeben sich weitere Schritte, wie z.B. Feldversuche, wie im Übrigen im oben erwähnten Vorhaben auch durchgeführt.

Mit Datum vom 02. August 2018 wurde der Schlussbericht durch die HNL Ingenieur- und Prüfungsgesellschaft mbH in Pinneberg fertiggestellt. Ergebnis und man glaubt es kaum:

„Im Rahmen der Laboruntersuchungen wurde angestrebt, möglichst praxisnahe Randbedingungen für die hier untersuchten Reinigungsverfahren zu wählen, die jedoch im Labormaßstab umgesetzt werden mussten. Wie sich die Ergebnisse unter realen Bedingungen darstellen, lässt sich daher nicht verlässlich sagen“.

Betrachtet man beide FE-Vorhaben, so kann man sich nur wundern. Die BASt versucht anscheinend auf Gedeih und Verderb festzustellen, wie man in der Praxis erprobte und funktionierende Gefährdungsbeseitigungs- und Reinigungssysteme bei Ölverschmutzungen gegeneinander bevor- oder benachteiligen kann. Hinlänglich ist in Fachkreisen bekannt, dass es in der BASt einen Mitarbeiter gab, der sich massiv gegen Reinigungstechnik in der Vergangenheit eingesetzt hat. Warum und wem zum Vorteil?



PRESSEMITTEILUNG



Mit gesundem Menschenverstand lässt sich in Kenntnis der beteiligten Kreise des Marktes für Ölspurbeseitigungen die Antwort hierauf einfach finden.

Seit vielen Jahren gibt es im Übrigen keine verlässlichen Zahlen, wie viele aufgetretene Ölspuren p.a. von den Feuerwehren, den Baulasträgern und Reinigungsunternehmen beseitigt werden. Gesprochen wird von schätzungsweise mehr als 10.000 Schadensereignissen im Ausschreibungstext des BAST. Schon vor der Ausschreibung äußert sich diesbezüglich der oben bereits erwähnte Mitarbeiter der BAST „Nach Schätzung der Feuerwehren treten bundesweit rund 10.000 Ölspuren im Jahr auf.“ Wieso muss man sich fragen, bezieht man sich auf Schätzungen von nicht näher bezeichneten Feuerwehren? Kennt die BAST ihren Markt und Forschungsbereich nicht? Und rechtfertigen derartige nebulöse Schätzungen die Ausgabe von gemein hin kolportierten knapp 1 Million Euro für beide und ggfs. noch folgende Vorhaben?

Fakt ist, und diese Zahlen sind belastbar: Im Jahr 2017 gab es insgesamt 475 Unfälle mit Personenschäden durch Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl.

Es ist jedoch kein einziger Fall von einem Unfall mit oder ohne Personenschäden nach Abreinigung einer Ölspur bekannt! Was soll daher der Systemvergleich von zwei unterschiedlichen, sich ergänzenden Systemen? Und erneut stellt sich die Frage wem dies nutzt? Wem es mit Sicherheit nicht nutzt, sind die heute schon überstrapazierten Feuerwehren und Baulasträger.

Es wäre wünschenswert gewesen, wenn diese Beträge in ergebnisreichere und sicherheitsrelevantere FE-Vorhaben geflossen wären. Mit den so ausgegebenen Steuergeldern kann man beispielsweise die Sicherheit erhöhen und somit schweres Leid und sogar den Tod von Verkehrsteilnehmern verhindern.

Zusammengefasst lässt sich daher nur sagen: Die BAST und die Ölspur – gut gewollt und nicht gekonnt oder wie der Lateiner sagt: et quoque in animo defecit!

Ihre **RAL** – **GGVU** – Das **PLUS** an Sicherheit im Straßenverkehr