Mehr Schaden als Nutzen bei Öffentlich-Private Partnerschaften

von Laurenz Nurk und DGB

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) werden gerne als Wunderwaffe gegen Investitionsstau gepriesen. Die jüngsten Skandale bei den Autobahnprivatisierungen zeigen: auf den Staat kommen dabei oft schwer kalkulierbare Risiken und Kosten zu.

Gefährlich, undurchsichtig, teuer – so lässt sich die Kritik an Öffentlich-Privaten Partnerschaften auf den Punkt bringen. Bei ÖPP besorgt ein privater Partner ganz oder teilweise die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur, lässt die Bauarbeiten erledigen und ist mitunter für die Wartung verantwortlich. Der Staat hat dabei bestimmte Eingriffs-, Kontroll- und Rückkaufrechte. Genaues weiß man aber oft nicht, weil die Verträge für die Öffentlichkeit und die Parlamente kaum zugänglich sind.

Ein unrühmliches Beispiel ist der Ausbau der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Bremen. Erst kam es bei den Bauarbeiten zu erheblichen Missständen und vielen tödlichen Unfällen, dann löste sich nach kurzer Zeit der Asphalt wieder ab. Stets musste der Staat in Gestalt von Polizei und Autobahnmeisterei für die Umleitung und Sicherheit des Verkehrs sorgen. Und jetzt fordert die private „A1 Mobil [3]“, die die Arbeiten ausführte, auch noch 787 Millionen Euro vom Bund, weil die Mauteinnahmen geringer als erwartet ausfielen! Zuletzt kam heraus, dass der Bund einen zweistelligen Millionenbetrag zu viel an die privaten Betreiber von Autobahnen zahlte. Diese sollten nur die Maut für LKW ab 12 t erhalten, tatsächlich wurden ihnen aber auch die Gebühren für LKW ab 7,5 t überwiesen.

Autobahnabschnitte: A8: Augsburg West–München-Allach; A4: Landesgrenze Hessen-Thüringen–Gotha; A1: Autobahnkreuz Bremen– Autobahndreieck Buchholz;

A9: Anschlussstelle Lederhose–Landesgrenze Hessen-Thüringen; Autobahnabschnitt: A8: Ulm-Elchingen–Augsburg West.

Schon vor geraumer Zeit hat der Bundesrechnungshof (BRH [4]) ermittelt, dass bereits fünf der ersten sechs vom Bund vergebenen Projekte fast zwei Milliarden Euro mehr kosteten als bei konventioneller Realisierung (siehe Grafik). So wird ein ÖPP-Projekt schon dadurch teurer, dass private Investoren höhere Zinsen zahlen als der Staat. Die Kreditzinsen der „A1 Mobil“ überstiegen sogar die Baukosten. Und anders als versprochen, verzögert sich bisweilen auch die Fertigstellung erheblich.

Auch um die Schuldenbremse für die öffentlichen Haushalte zu umgehen, taugen ÖPP nicht. Zwar belastet es den Staatshaushalt kurzfristig weniger, wenn Projekte nicht vollständig vom Staat vorfinanziert und die Kosten in die Zukunft verschoben werden. Aber da auch die Statistikämter die ÖPP-Verträge nicht kennen und nicht wissen, inwieweit Staat oder Private für aufgenommenen Kredite geradestehen müssen, schlagen sie diese kurzerhand vollständig der Staatsverschuldung zu.

Im Ergebnis wird durch die künstlich hochgetriebene Staatsverschuldung der finanzielle Handlungsspielraum der öffentlichen Hand noch weiter beschränkt. All dies zeigt: ÖPP-Projekte dürfen nicht länger ohne Rücksicht auf Verluste gefördert werden. Auch darum ist ein Politikwechsel überfällig!

Laurenz Nurk (Quelle: DGB klartext 33/2017 [5]).

Lesetipps:

"Die Bundesregierung gibt Gas bei der Autobahnprivatisierung" - weiter [6].

"Schulprivatisierung per Grundgesetz" - weiter [7].

► **Quelle:** Erstveröffentlicht am 17. Sept. 2017 auf gewerkschaftsforum-do.de >>Artikel [8]. Die Texte (nicht aber Grafiken und Bilder) auf gewerkschaftsforum-do.de unterliegen der Creative Commons-Lizenz (CC BY-NC-ND 3.0 DE [9]), soweit nicht anders vermerkt. Die Bilder im Artikel sind nicht Bestandteil des Originalartikels und wurden vom KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. andere Lizenzen.

► Bild- und Grafikquellen:

1. Durchwinken verboten! Keine Autobahnprivatisierung! Keine Grundgesetzänderung!. Campact-Aktion vom 02. Juni 2017. **Foto**: Jakob Huber/Campact >> campact.de [10] . **Quelle**: Flickr [11]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic (CC BY-NC 2.0 [12]).

2. Mehrkosten der ersten 5 ÖPP im Autobahnbau gegenüber konventioneller Bereitstellung in Mio. Euro.**Quelle**: Bundesrechnungshof; **Grafik**: DGB.

3. NEIN zur SCHULPRIVATISIERUNG! Campact-Aktion vom 17. Mai 2017.**Foto**: Jakob Huber/Campact >> campact.de [10] . **Quelle**: Flickr [13]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung-Nicht kommerziell 2.0 Generic CC BY-NC 2.0 [12]).

Gemeingut in BürgerInnenhand (GIB) tritt ein für die Bewahrung und umfassende Demokratisierung aller öffentlichen Institutionen, insbesondere der Daseinsvorsorge, und für die gesellschaftliche Verfügung über die naturgegebenen Gemeingüter. Wir setzen uns dafür ein, dass Gemeingüter wie Wasser, Bildung, Mobilität, Energie und vieles andere zurückgeführt werden unter demokratische Kontrolle. Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, bundesweit Kämpfe gegen Privatisierung zu vernetzen und mit Schwerpunktkampagnen zu bündeln. **https://www.gemeingut.org/ [14]** .

Quell-URL: https://kritisches-netzwerk.de/forum/oepp-mehr-schaden-als-nutzen-bei-oeffentlich-private-partnerschaften

Links
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/6637%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/oepp-mehr-schaden-als-nutzen-bei-oeffentlich-private-partnerschaften
[3] https://de.wikipedia.org/wiki/A1_mobil
[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Bundesrechnungshof
[5] http://www.dgb.de/themen/++co++83947858-992b-11e7-96c2-525400e5a74a
[6] http://www.kritisches-netzwerk.de/forum/die-bundesregierung-gibt-gas-bei-der-autobahnprivatisierung
[7] http://www.kritisches-netzwerk.de/forum/schulprivatisierung-grundgesetz
[8] http://gewerkschaftsforum-do.de/oepp-2-mehr-schaden-als-nutzen-bei-den-oeffentlich-private-partnerschaften/#more-3574
[9] https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/
[10] https://www.campact.de/
[11] https://www.flickr.com/photos/campact/34883145922/
[12] https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/deed.de
[13] https://www.flickr.com/photos/campact/33905510633/
[14] https://www.gemeingut.org/
[15] https://kritisches-netzwerk.de/tags/a1-mobil-gmbh-co-kg
[16] https://kritisches-netzwerk.de/tags/alexander-dobrindt
[17] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autobahnbau
[18] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autobahnen
[19] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autobahnmaut
[20] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autobahnnetz
[21] https://kritisches-netzwerk.de/tags/autobahnprivatisierung
[22] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bauarbeiten
[23] https://kritisches-netzwerk.de/tags/baukosten
[24] https://kritisches-netzwerk.de/tags/betreibergesellschaft
[25] https://kritisches-netzwerk.de/tags/brh
[26] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bundesautobahn-1
[27] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bundesautobahnen
[28] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bundesrechnungshof
[29] https://kritisches-netzwerk.de/tags/deutscher-gewerkschaftsbund
[30] https://kritisches-netzwerk.de/tags/eingriffsrecht
[31] https://kritisches-netzwerk.de/tags/entdemokratisierung
[32] https://kritisches-netzwerk.de/tags/finanzierung
[33] https://kritisches-netzwerk.de/tags/finanzierungskosten
[34] https://kritisches-netzwerk.de/tags/gemeingut
[35] https://kritisches-netzwerk.de/tags/investitionsstau
[36] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kontrollrecht
[37] https://kritisches-netzwerk.de/tags/konzessionsvertrag
[38] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kostenexplosion
[39] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kostenverschiebung
[40] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kreditzinsen
[41] https://kritisches-netzwerk.de/tags/lkw-maut
[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/maut
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mauteinnahmen
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/mehrkosten
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/offentlich-private-partnerschaft

[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/offentliche-hand
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/offentliche-haushalte
[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/offentliche-infrastruktur
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/offentliches-recht
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/opp
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/opp-projekt
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ppp
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pkw-maut
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/privatisierungen
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/public-private-partnership
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/risiken
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ruckkaufrechte
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schaden
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schuldenbremse
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/staatshaushalt
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/staatsverschuldung
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/steuerzahler
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/teilprivatisierung
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/unkalkulierbarkeit
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/vorfinanzierung
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/wirtschaftliche-schieflage
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/zweckgesellschaft