

Öffentlich-Private Partnerschaften: Mehr Schaden als Nutzen

Gefährlich, undurchsichtig, teuer - so lässt sich die Kritik an Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) 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“, 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.

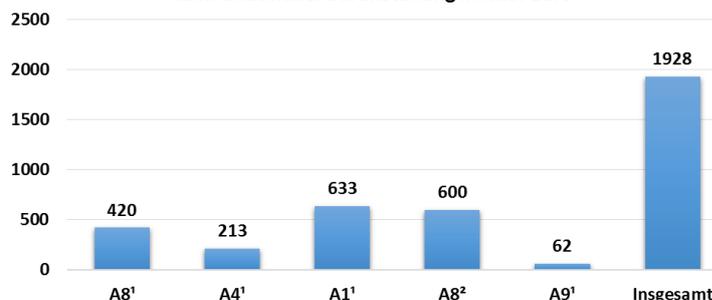
Schon vor geraumer Zeit hat der Bundesrechnungshof ermittelt, dass bereits fünf der ersten sechs vom Bund vergebenen Projekte fast zwei Milliarden Euro mehr kosteten als bei konventioneller Realisierung (siehe Grafik). So wird ein ÖPP-Projekt schon dadurch teurer, dass private Investo-

ren 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 gerade stehen 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!

Mehrkosten der ersten 5 ÖPP im Autobahnbau gegenüber konventioneller Bereitstellung in Mio. Euro



¹Autobahnabschnitte: A8: Augsburg West - München - Allach; A4: Landesgrenze HE/TH - Gotha; A1: AK Bremen - AD Buchholz; A9: AS Lederhose - Landesgrenze HE/TH; ²Autobahnabschnitt: A8: Ulm-Elchingen - Augsburg West; Quelle: Bundesrechnungshof; Grafik: DGB