

Die CDU/CSU lehnt bisher in den Koalitionsverhandlungen Steuererhöhungen für die hohen Einkommensbezieher und auf Kapitaleinkommen strikt ab. Wie allerdings die Wohltaten des Betreuungsgeldes oder der Ausbau der „Mütterrente“, wie zusätzliche Investitionen in Bildung und in die zunehmend verrottende Infrastruktur oder wie eine Entlastung der klammen Städte und Gemeinden unter dem Regime der „Schuldenbremse“ finanziert werden sollen, das ist eine offene Frage. Schon in der Vergangenheit war die öffentlich-private Partnerschaft (PPP), eine Form der Privatisierung öffentlicher Investitionen und Leistungen der Daseinsvorsorge, ein häufig eingesetztes Instrument zur vordergründigen Entlastung der verschuldeten öffentlichen Kassen. Eine Große Koalition dürfte auf die schon unter der rot-grünen Bundesregierung vorangetriebene PPP als vermeintlichen Ausweg aus dem Finanzierungsdilemma zurückgreifen. **Werner Rügemer** belegt an Hand konkreter Beispiele, wie intransparent, teuer und unflexibel dieses Instrument zur Auslagerung von Schulden aus den öffentlichen Haushalten tatsächlich ist.

Das Privatisierungskonstrukt Public Private Partnership (PPP) wurde von der Tory-Regierung unter Margret Thatcher entwickelt und von Labour unter Tony Blair und Gordon Brown seit 1998 flächendeckend in Großbritannien praktiziert. 2011 bilanzierte ein Untersuchungsausschuss des englischen Parlaments: PPP ist intransparent, teuer, unflexibel wegen der jahrzehntelangen Laufzeiten und ein Instrument zur Auslagerung von Schulden aus den öffentlichen Haushalten. Die Bundesregierung unter Gerhard Schröder übernahm das Modell ab 1999. 2005 wurde ein „Gesetz zur Beschleunigung der Umsetzung von Öffentlich Privaten Partnerschaften und zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Öffentlich Private Partnerschaften“ [verabschiedet \[PDF - 93 KB\]](#). Der Bundesrechnungshof und die Landesrechnungshöfe kamen in einer [gemeinsamen Stellungnahme im September 2011 \[PDF - 978 KB\]](#) zu ähnlichen Ergebnissen wie der englische Untersuchungsausschuss. Trotzdem empfiehlt auch die Europäische Kommission PPP weiter als Heilmittel für die durch die Bankenkrise zusätzlich [verschuldeten öffentlichen Haushalte in der EU \[PDF - 53.4 KB\]](#). Dagegen wächst selbst in Unternehmenskreisen die Kritik. So hieß es im Wirtschaftsmagazin „impulse“ in der Titelstory „[Die Selbstbediener](#)“: „Bei Public Private Partnerships verdienen Konzerne, Banken und Berater das große Geld. Gemeinsam mit der öffentlichen Hand haben sie ein intransparentes System geschaffen, von dem vor allem sie selbst profitieren - zulasten von Mittelstand und Verbrauchern.“ Die folgenden gescheiterten Projekte sind eine kleine Auswahl. Die meisten waren von der PPP-Lobby mit Preisen („[Innovationspreis PPP](#)“ u.ä.) hochgelobt worden.

1999: Berliner Wasserbetriebe (BWB)

Mit dem Verkauf von 49,9 Prozent der Berliner Wasserbetriebe (BWB) an RWE und Veolia beginnt die Geschichte des [Scheiterns von PPP-Projekten in Deutschland \[PDF - 242 KB\]](#).

Für den Verkauf erhielt Berlin 1,6 Milliarden Euro und wollte damit seinen Haushalt sanieren. Im geheim gehaltenen Vertragswerk erwarben die Privaten für 30 Jahre das Recht, die Geschäftsführung zu übernehmen und einen garantierten Gewinn herauszuziehen. Dazu bauten sie mit Zustimmung des Senats 2.000 Arbeitsplätze ab, fuhren die Investitionen zurück und erhöhten die Wasser- und Abwasserpreise zur [Spitzenstellung in Deutschland](#). Wegen der Gewinngarantie schöpften sie wesentlich mehr Gewinne ab als der Mehrheitseigentümer Berlin, sie haben schon jetzt den Kaufpreis herausgeholt. Der Berliner Wassertisch erzwang gegen den Senat und gegen die Großmedien einen Volksentscheid: Das geheime Vertragswerk muss offengelegt werden! Die über 650.000 Berliner machten mit ihrer [Mehrheit den Entscheid zum Gesetz](#). Die Berliner Landesregierung gestaltete allerdings in einem Geheimverfahren den Rückkauf der Investorenanteile zulasten der Steuerzahler.

2000: Warnow-Tunnel Rostock

Beflügelt von der Wende und dem Glauben an die Überlegenheit privater Investoren förderte die Bundesregierung den [Bau des Warnow-Tunnels in Rostock \[PDF - 246 KB\]](#). Der französische Baukonzern Bouygues und der australische Investor Macquarie sollten den Tunnel bauen, 30 Jahre betreiben und durch die Mautgebühren bezahlt werden. Danach sollte er an die Stadt übergehen. Deutsche Bank und NordLB gaben Kredite, Bundesregierung und Europäische Union subventionieren das Projekt. Professor Hans-Wilhelm Alfen, der deutsche PPP-Guru, schönte die Bedarfszahlen und tat so, als wären die Werften noch genauso ausgelastet wie zu DDR-Zeiten: Statt der „erwarteten“ Zahl der Durchfahrten war es dann nur die Hälfte. Die Investoren erzwangen deshalb die Verlängerung des Vertrags von 30 auf 50 Jahre und verdoppelten die Gebühren. Bouygues stieg aus, nahm seinen Gewinn mit und überließ die Zahlungsverpflichtungen der staatlichen Projektgesellschaft Warnowquerung GmbH & Co KG.

2001: Herren-Tunnel Lübeck

Am 16.10.2001 baggerte der schleswig-holsteinische Verkehrsminister Bernd Rohwer (CDU) das erste Loch für den Herren-Tunnel und verkündete: „[Das ist ein Modellfall für eine gelungene privatwirtschaftliche Finanzierung](#).“ Die IHK schwärmte vom „Projekt des 21. Jahrhunderts“. Die Bundesregierung subventionierte allerdings auch diesen Tunnel systemwidrig mit 77 Millionen Mark der 176 Millionen Gesamtkosten. Das kam dem Investoren-Duo der beiden größten deutschen Baukonzerne Hochtief und Bilfinger Berger zugute: Sie verkündeten, dass die angestrebte Rendite zwischen 12 und 15 Prozent liege. Auch hier sagte PPP-Guru Prof. Alfen gutachterlich Benutzerzahlen voraus, die sich schnell als illusionär erwiesen. Deshalb verdreifachten die Investoren die Maut, sogar die Stadt muss nun für Linienbusse Maut bezahlen, und die Investoren setzten die Verlängerung des

Vertrags von 30 auf 40 Jahre durch.

2002: World Conference Center Bonn (WCCB)

Im Februar 2002 schlossen die Bundesregierung, die NRW-Landesregierung und die Bonner Oberbürgermeisterin einen Staatsvertrag über die Ansiedlung eines Internationalen Kongresszentrums Bundeshaus Bonn, das der UNO und anderen Veranstaltern dienen und die lokale Wirtschaft fördern sollte. Bonn suchte einen privaten Investor, der das Kongresszentrum bauen und 30 Jahre betreiben sollte. Mithilfe von zwei Dutzend Beraterfirmen fand die Allparteienmehrheit im Bonner Stadtrat unter Führung der SPD-Oberbürgermeisterin Dieckmann den koreanisch-amerikanischen Investor SMI Hyundai. Er bekam die Grundstücke geschenkt und Subventionen von Bund und Ländern. Der Investor wurde als „Retter Bonns“ gefeiert. 2008 war Richtfest, 2009 war der Investor pleite, sein behaupteter Zusammenhang mit dem Hyundai-Konzern erwies sich als vorgetäuscht. Kurz vorher gab ihm die Sparkasse KölnBonn noch einen 100 Millionen Euro-Kredit für den Weiterbau, die Stadt bürgte dafür. Die Investoren, die sich selbst bereichert hatten, flüchteten ins Ausland. Im September dieses Jahres mussten der Bund und NRW nochmals 17 Millionen zuschießen um den Bau fertigstellen zu können. Noch immer sitzen Bonner Subunternehmer auf unbezahlten Rechnungen. Einige Mittäter wurden verhaftet und verurteilt. Die gut verdienenden Berater kamen meist ohne Strafe davon.

2003: LKW-Maut (Toll Collect)

Die Projektgesellschaft Toll Collect sollte laut Vertrag mit der SPD-grün geführten Bundesregierung ab 1.8.2003 mithilfe von Satellitentechnik auf den Autobahnen eine streckenbezogene LKW-Maut erheben und durch einen Anteil aus den Mauteinnahmen bezahlt werden. Der 17.000-Seiten Vertrag, ausgehandelt von der Kanzlei Freshfields, ist auch hier geheim. Den Bundestagsabgeordneten und der Öffentlichkeit sind wichtige Details unbekannt, etwa wie das Konsortium aus Daimler, Telekom und Cofiroute die mautbezogenen Daten weiterverwertet. Als das System zunächst 16 Monate lang nicht funktionierte und im Bundeshaushalt etwa 4 Milliarden fehlten, klagte der Verkehrsminister auf Schadenersatz, Zinsen und Konventionalstrafe. Das 2004 eingerichtete private Schiedsgericht hat bis heute keine Entscheidung gefällt. CSU-Verkehrsminister Ramsauer verhandelt bis heute geheim mit den Investoren und stellte ihnen nach Presseberichten in Aussicht, mindestens 4,5 der insgesamt 7 Milliarden Euro, die in der Bundeskasse fehlen, [zu erlassen](#). Allein für die erfolglose Rechtsberatung zahlte die Bundesregierung bis 2012 97 Millionen Euro an private Berater, teilweise dieselben, die den Vertrag ausgehandelt hatten.

2004: Erlebnisbad Atlantis Dorsten

Im Sommer 2004 ging die Projektgesellschaft Atlantis Freizeit GmbH in die Insolvenz. Der Investor sollte das Freizeitbad sanieren und eine Saunalandschaft anbauen, die Stadt sollte

35 Jahre lang einen Zuschuss zahlen. Der Investor hatte mit geschönten Besucherzahlen und einem viel zu weit gefassten Einzugsgebiet kalkuliert und erhöhte die Eintrittspreise – daraufhin kamen aber noch weniger Besucher. Er hinterließ nach zweieinhalb Jahren eine technisch vielfach mangelhafte Anlage. Dorsten gründete den städtischen Bäderbetrieb Atlantis und musste verlustreich neu anfangen. Seitdem läuft der Betrieb einwandfrei.

2005: 90 Schulen Landkreis Offenbach

Mit allen 90 Schulen des Landkreises Offenbach ist es das größte Schul-PPP-Projekt in Deutschland. Die Investoren Hochtief und SKE (Vinci, Frankreich) sollen von 2005 bis 2020 die Schulen sanieren und betreiben. Die PPP-Lösung sollte um 18,5 Prozent günstiger sein, bescheinigten für etwa 30 Millionen Euro die Berater wie BBD und Ernst & Young, die Kanzlei Freshfields erhielt mindestens 7 Millionen Beraterhonorar. Durch Nachforderungen der Investoren stieg die Anfangsmiete von jährlich 52 Millionen Euro (2005) auf 73 Millionen (2010). Die anfänglich vereinbarte Gesamtsumme aller Mieten würde sich so von 780 Millionen auf 1,3 Milliarden erhöhen. Um die Mieten zahlen zu können, werden u.a. einige hundert Arbeitsplätze in der Landkreisverwaltung abgebaut.

2006 Rathaus Gladbeck

2006 wurde das neue Rathaus der Stadt Gladbeck eröffnet. Es wurde als erstes PPP-Verwaltungsgebäude in NRW gelobt. Nach dem PPP-Muster baute der Investor Hochtief das Rathaus und vermietet es bis 2031 an die Stadt. Damit schnell und billig gereinigt werden kann, dürfen die Beschäftigten im Büro keine Pflanzen aufstellen. Die Mieten im Gesamtwert von etwa 100 Millionen Euro wurden an eine Bank verkauft (Forfaitierung mit Einredeverzicht) und verteuern die Mängelbeseitigung zulasten der Stadt. Für das eingebaute Restaurant fanden sich nacheinander drei Pächter, die alle nach kurzer Zeit aufgaben: Eine ausreichende Zahl an Gästen kam an dieser Stelle nicht zustande. Jetzt stehen die Räume leer, für die die Stadt trotzdem Miete zahlen muss. Wie bei anderen PPP-Projekten muss die verschuldete Stadt für die Bezahlung der Mieten Kredite aufnehmen. Die dafür anfallenden Zinsen gehen nicht in die „günstige“ PPP-Kalkulation ein.

2007 Digitales Bürgerportal Würzburg

Im Mai 2007 unterschrieb die Würzburger CSU-Oberbürgermeisterin den Vertrag mit Arvato, einer Tochtergesellschaft des TV- und Medienkonzerns Bertelsmann. Arvato sollte nach dem Muster e-government ein digitales Bürgerportal installieren, damit die Bürger per Internet mit der Stadtverwaltung bei Anträgen, Dokumentenerstellung usw. kommunizieren. Damit sollten auch Arbeitsplätze eingespart werden. Mithilfe des Modellprojekts wollte Bertelsmann auch bei anderen Städten zum Zuge kommen. Doch die Beschäftigten halfen nicht mit beim Abbau ihrer Arbeitsplätze. Es konnte z.B. nicht geklärt werden, wie sich die Bürger fälschungssicher einloggen. Der Landesdatenschutzbeauftragte stellte fest: Die

Datensicherheit ist nicht gewährleistet. 2010 kündigte den Vertrag und forderte Nachzahlungen. Erst im September 2013 endete der privat und geheim durchgeführte Streit mit einem außergerichtlichen Vergleich. Die Stadt zahlt einen Betrag an Arvato, der öffentlich nicht bekannt gegeben wurde.

2008 Gesundheits- und Bäderpark Leimen

Der PPP-Vertrag umfasste die Sanierung des Freizeit- und des Hallenbads und 30 Jahre Betrieb. Im Mai 2008, bereits ein Jahr nach Eröffnung, erklärte die Tochtergesellschaft des Investors, die s.a.b. aqua balance Gesundheits- und Bäderpark Leimen GmbH & Co KG, gegenüber der Stadt Leimen (Baden Württemberg): Es ergibt sich ein erhebliches Defizit, die Besucherzahlen sind niedriger als „erwartet“. Die Stadt müsse zusätzlich zur vereinbarten Jahresmiete von 420.000 Euro noch 480.000 Euro dazuzahlen. Falls die Stadt nicht zustimme, werde das Bad geschlossen, die Stadt müsse dann das Entgelt auszahlen, das bis 2037 angefallen wäre. Diese Forderung ist möglich auf Grundlage der PPP-üblichen „Forfaitierung mit Einredeverzicht“. Schließlich stieg s.a.b. aus und die Stadt übernahm alle Verpflichtungen. s.a.b. ist nach einigen anderen solcher gescheiterten Bäderprojekte inzwischen pleite. Ex-Verteidigungsminister Scharping, der eine PPP-Beratungsfirma betreibt, war übrigens Mitglied im Beirat von s.a.b.

2009: Messehallen Köln

2009 entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH), dass der Vertrag der Stadt Köln mit dem Investor, der Oppenheim-Esch-Holding, unwirksam ist und abgewickelt werden muss: Der Auftrag war auf Anraten der Berater von Ernst & Young nicht europaweit ausgeschrieben worden. Köln hatte unter Führung des CDU-Oberbürgermeisters die Bank beauftragt, neue Messehallen zu errichten und 30 Jahre an die städtische Messegesellschaft zu vermieten. Die Miete hätte sich auf insgesamt mindestens 800 Millionen summiert, während eine Eigenrealisierung etwa nur die Hälfte gekostet hätte. Der jetzige SPD-Oberbürgermeister verhandelt die Vertragsauflösung bisher so, dass die vermögenden Anleger des von der Bank gegründeten Immobilienfonds (Madeleine Schickedanz, Thomas Middelhoff, Mitglieder Oppenheim-Familie...) nicht aussteigen und nicht auf ihre Steuervorteile verzichten müssen. So wird die verschuldete Stadt bisher insgesamt mit einem dreistelligen Millionenbetrag belastet.

2010 Autobahn A 1 Hamburg - Bremen

Der auch hier geheime PPP-Vertrag zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Konsortialführer Bilfinger Berger umfasst 36.000 Seiten. Er soll die 72 Kilometer-Strecke erneuern, erweitern und 30 Jahre lang betreiben, dafür erhält er wie bei Toll Collect einen prozentualen Anteil an der LKW-Maut. Der Investor schleuste möglichst viele LKWs durch die schmalen Fahrbahnen der Baustellen, um möglichst viel Maut erheben zu können. So

wurde der Autobahnabschnitt zeitweise zur unfallträchtigsten Straße in Deutschland. Da im Vertrag nicht geklärt wurde, wer für die Verkehrsführung und die Verkehrszeichen zuständig ist, übernahm die Bundesregierung die Kosten. Eine neu aufgetragene Fahrbahndecke wurde nach wenigen Monaten bröselig, Gutachter streiten sich. Dies alles zeigte sich schon zwei Jahre nach Baubeginn. Die eigens vom Investor gegründete Projektgesellschaft A 1 Mobil GmbH hat gerade mal 26.000 Euro Eigenkapital und kann die Bundesregierung erpressen: Die Projektgesellschaft geht in die Insolvenz, wenn die Bundesregierung auf Nachforderungen nicht eingeht. Der Bundesrechnungshof monierte die Unwirtschaftlichkeit zulasten des Staates.

2011 Elbphilharmonie Hamburg

Im Oktober 2011 stellte der Investor Hochtief die Bauarbeiten ein. Die Hansestadt wollte nicht mehr auf die bisher über einhundert Nachforderungen eingehen, die von den Hochtief-Anwälten gestellt wurden. Seit Baubeginn haben sich die Kosten für den öffentlichen Teil (Konzertsäle) von 77 Millionen Euro auf 399 Millionen erhöht. Der Senat hatte sich auf das Gutachten der Vergabespezialistin Dr. Jasper aus der Kanzlei Heuning & Partner verlassen, wonach die Verträge wasserdicht seien. Doch das waren sie nicht, was leicht erkennbar gewesen wäre, denn es wurde mit dem Bau begonnen, als die Planung noch unvollständig war. Der Senat hatte die Stararchitekten Herzog & de Meuron herangezogen; neben drei Konzertsälen haben sie ein Fünfsterne-Hotel und 47 Luxuseigentumswohnungen geplant, woraus auf dem Kaispeicher 1 am Hafen eine Attraktion von Weltformat entstehen sollte. Der Renditeanteil für Hochtief ist vertraglich festgeschrieben. Im eigens gebildeten parlamentarischen Untersuchungsausschuss wurde der Konzern Hochtief aufgrund seiner inzwischen mehreren hundert Nachforderungen als „Anwaltskanzlei mit angeschlossener Bauabteilung“ bezeichnet. Als die Stadt nicht noch mehr zahlen wollte, stellte Hochtief die Bauarbeiten für anderthalb Jahre ein und verursachte dadurch zusätzliche Mehrkosten. Nach einer Einigung in Juni 2013 verzichtet Hamburg auf Schadenersatz und muss statt der ursprünglichen 77 Millionen Euro nun 521 Millionen bezahlen. Wann die Philharmonie tatsächlich eröffnet wird, ist unklar.

Siehe dazu auch die Rubrik „[Privatisierung](#)“ auf den NachDenkSeiten.

Teilen mit:

- [E-Mail](#)