Public Private Partnership

Public-Private Partnership (PPP), eingedeutscht auch **öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP)** genannt, bezeichnen Modelle der Einbeziehung privater Wirtschaftssubjekte bei der Erledigung öffentlicher Aufgaben. Eine einheitliche, allgemein akzeptierte Definition von PPP existiert zur Zeit nicht.

Der Ökonom Holger Mühlenkamp vermutet in dieser begrifflichen Unschärfe einen Grund für die weit verbreitete Verwendung des Begriffes, denn diese ermöglicht vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Zudem vermittle der Begriff eine positive Botschaft. "Gemeinsames Interesse und kooperative Umgangsformen zwischen öffentlichen und privaten Partnern zum Vorteil aller". Hauptsächlich wird in der offiziellen Argumentation für PPP die Intention angeführt, dass PPP zu einer effizienteren Erfüllung öffentlicher Aufgaben führen soll, womit Steuerzahler und die öffentliche Hand entlastet würden.[1]

Inhaltsverzeichnis

1 Unterscheidungen 1
1.1 Die drei grundlegenden Typen 1
2 Praxisbeispiele von ÖPP 2
2.1 2007-2013 Arvato in Würzburg 2
2.2 2007-2016 Elbphilharmonie 2
2.3 Weitere Beispiele 2
3 Ergebnisse der Rechnungshöfe 3
4 PPP-Akteure 3
4.1 Politiker als Verfechter von PPP 3
5 Kritik 4
6 Mehr über Public-Private Partnership 4
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus 4
8 Einzelnachweise 5

Unterscheidungen

Die drei grundlegenden Typen

- Private können an einzelnen Stellen eines mehrstufigen oder mehrteiligen Produktions- und Absatzprozesses öffentlicher Leistungen eingesetzt werden
- Öffentliche Aufgaben werden vollständig, d.h. über alle Produktionsstufen bzw. -prozesse, in die Hände von privaten gegeben
- Öffentliche Hand und Private arbeiten auf einzelnen oder allen Produktions- bzw. Prozessstufen zusammen

Quelle:[1]

Praxisbeispiele von ÖPP

2007-2013 Arvato in Würzburg

Die Bertelsmann-Tochter **Arvato direct services GmbH** und die Stadt Würzburg haben im Mai 2007 das Projekt »Würzburg integriert!« vereinbart. Arvato sollte eine zentrale eGovernment-Plattform entwickeln, über die alle Verwaltungsakte mit den Bürgern digital getätigt werden: Kfz- und Einwohneranmeldung, Parkscheine, Geburts- und Ehedokumente, Hundesteuer, Fundbüro, Führerscheinfragen, Registrierung neuer Unternehmen. Damit sollten die amtlichen Vorgänge effizienter werden. Ziel war die Einsparung von 75 Arbeitsplätzen innerhalb von 10 Jahren.
Arvato finanzierte das Projekt vor und sollte nur ergebnisabhängig bezahlt werden. Schon 2008 stockte das Ganze, 2010 war es praktisch beendet. Absehbare Probleme des Projekt waren: Nicht alle Bürger haben einen Internetanschluß. Sicherheitslücken beim Zugang und innerhalb der Verwaltung. Außerdem hatten die städtischen Beschäftigten keine Lust, beim Abbau ihrer Arbeitsplätze selbst mitzuwirken.
Arvato kündigte und forderte 4,58 Millionen Euro Schadenersatz. Es folgte das bei ÖPP-Projekten übliche Verfahren: Wie im geheimen Vertragstext vereinbart, dürfen die Vertragspartner bei Streitigkeiten zunächst nicht vor ein öffentliches Gericht gehen, sondern bilden ein privates Schiedsgericht, das ebenfalls geheim tagt. Hier einigte man sich auf einen Berliner Rechtsanwalt als privaten Schlichter. Schließlich kam Ende September 2013 der außergerichtliche Vergleich zustande. Ergebnis: Die Kommune verzichtete auf ihre Forderungen und zahlt an Arvato 535500 Euro. Damit wird das Projekt endgültig beendet. [2]

2007-2016 Elbphilharmonie

Im Juli 2005 wurden die Kosten für den Bau der Hamburger Elbphilharmonie erstmals vorgestellt. Die ÖPP aus der Stadt Hamburg und dem Baukonzern Hochtief sah eine Beteiligung von 77 Millionen Euro durch die öffentliche Hand vor. Ende 2016 war das Gebäude dann fertiggestellt und für Besucher freigegeben, 7 Jahre später als gedacht und geplagt von etlichen Skandalen rund um die Zusammenarbeit zwischen Hochtief, der Stadt und den beiden Architekten. Die Kosten stiegen bis dahin auf 789 Millionen Euro an - für die öffentliche Hand. Mit Gesamtkosten von 866 Millionen Euro ist die Elbhilharmnoie das zwölfteuerste Gebäude der Welt, vor allem zulasten der Steuerzahler.[3]

Weitere Beispiele

- Infrastrukturgesellschaft Verkehr (in Planung)
- Ausbau der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Bremen
- Ausbau der Autobahn A7 zwischen Hannover und Kassel
- LkW-Autobahnmautsystems Toll Collect
- Justizvollzugsanstalt JVA Hünfeld
- Universitätsklinikum Gießen und Marburg

Ergebnisse der Rechnungshöfe

Die Rechnungshöfe des Bundes und der Länder veröffentlichten im September 2011 ein gemeinsamen Bericht zu öffentlich-private Partnerschaften.[4] Darin stellten sie fest, dass die dort untersuchten Projekte im Gesamtwert von 3,2 Mrd. Euro sich als eher nachteilig für die öffentlichen Auftraggeber erwiesen. Der Bericht enthält die Forderung, dass die öffentliche Hand Vorhaben, die sie sich aus eigenen Mitteln nicht leisten kann, auch nicht alternativ im Rahmen einer ÖPP finanzieren darf.[5]

Im Juni 2014 kam der Bundesrechnungshof zum Ergebnis, dass privat gebaute Autobahnen erheblich teurer seien, als eine öffentliche Finanzierung. Die Rechnungsprüfer haben die, bis dahin, sechs im Rahmen der ÖPP realisierten Projekte untersucht. Infolgedessen habe sich bei allein fünf Projekten gezeigt, dass diese um „1,9 Milliarden Euro teurer sind, als eine konventionelle Realisierung“ aus öffentlichen Geldern. Beispielsweise sei das ÖPP-Projekt zum Ausbau der A1 um 28 Prozent teuerer als vorab einkalkuliert. Laut Berechnungen im Vorfeld, hätte der Ausbau ganze 40 Prozent günstiger sein müssen, als die öffentliche Variante. Ein Grund für diese Kostenexplosion seien die Finanzierungskosten, welche für Unternehmen -mit Blick auf die höheren Zinsen- deutlich teuerer seien, als für den Bund.[6]

PPP-Akteure

Ein großes Eigeninteresse an der Anbahnung von PPP-Projekten haben naturgemäß Unternehmensprüfer, Beraterfirmen und Anwaltskanzleien, da diese mit dem Abfassen von umfangreichen Vertragswerken viel Geld verdienen. PPP-Vertragswerke zeichnen sich i.d.R. dadurch aus, dass sie äußerst kompliziert und seitenstark sind und in ihren weitreichenden Konsequenzen von verantwortlichen Politikern wenn überhaupt nur mit erheblichen Aufwand überblickt werden können.

- Unternehmensprüfer: Freshfields
- PPP-Anbahnungsinstanzen: ÖPP Deutschland AG
- Interessenverbände: Bundesverband Public Private Partnership (BPPP)

Im August 2014 hat Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel eine Expertenkommission zur Stärkung von Investitionen in Deutschland, zum Beispiel Verkehrswege oder kommunale Infrastruktureinrichtungen, eingesetzt. Augenscheinlich ist diese Kommission mit einer Mehrheit an Profiteuren an ÖPP besetzt.

Politiker als Verfechter von PPP

Roland Koch: Der ehemalige hessische Ministerpräsident gilt als einer der stärksten Verfechter der Public Private Partnerships. Unter seiner Präsidentschaft entwickelte sich Hessen zu dem PPP-freundlichsten Bundesland überhaupt. Vor allem Kochs späterer Arbeitgeber, der zweitgrößte deutsche Baukonzern Bilfinger Berger, profitierte von seinen Bemühungen, PPP zu etablieren. Ein ehemaliger Bilfinger-Manager gab zwar an, Koch sei an Auftragsvergaben nie unmittelbar beteiligt gewesen, dennoch erhielt der Konzern zwischen 2002 und 2010 den Auftrag für 3 von insgesamt 16 ausgeschriebenen Vorhaben, darunter das bislang viertgrößte in Deutschland, das Justizzentrum in Wiesbaden für 128 Millionen Euro.[7]

Von 2011 bis 2014 war Koch anschließend Vorstandsvorsitzender von Bilfinger-Berger, verließ den Konzern nach starken Gewinneinbrüchen seit Beginn seiner Beschäftigung einvernehmlich.[8]

Peer Steinbrück: Der frühere SPD-Spitzenpolitiker und Kanzlerkandidat half dabei, in Nordrhein-Westfalen PPP salonfähig zu machen. 2010 ließ er sich ein Interview zu PPP mit 7.000 Euro von Bilfinger Berger honorieren, die das Gespräch verschriftlichten und im eigenen Geschäftsbericht abdrucken ließen. Doch das ist kein Einzelfall: Steinbrück ließ sich zwischen 2010 und 2012 für insgesamt fast 100.000 Euro auch von weiteren Unternehmen der Branche buchen, darunter die Beraterfirmen Freshfields Bruckhaus Deringer, Ernst & Young und PricewaterhouseCoopers.[9] Es gebe eine ganze Reihe "vorzeigbarer Projekte, mit denen sich nachweisen lässt, dass ÖPP eine Alternative ist, die durchaus stärker genutzt werden sollte", so Steinbrück in einem der Interviews.[10]

Kritik

Teuer, ineffektiv und wettbewerbsverzerrend

Anlässlich des Urteils des Landgerichts Hannover zur Klage des privaten Autobahnbetreibers A1 Mobil vom 07.09.2018[11] fordert der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes einen generellen Verzicht auf öffentlich-private Partnerschaften in Deutschland.[12] Wie der Bundesrechnungshof bezeichnet er solche Geschäfte als teuer und ineffektiv. Nach Auffassung des Verbands schließen sie außerdem den heimischen Mittelstand aus und garantierten deshalb keinen ausreichenden Wettbewerb.

Verbriefung langfristiger PPP-Verträge

Werner Rügemer kritisiert, dass Banken langfristige PPP-Verträge verbriefen können. Mit den verbrieften PPP-Mieten können die Banken handelbare (spekulative) Wertpapiere machen. Damit käme eine aufgeblähter Finanzkreislauf in Gang:

> *"Die Bank I, die dem PPP-Investor den Kredit gegeben hat, verkauft die Mietforderungen an die Bank II, die dafür einen Kredit bei der Bank III aufnimmt; die Bank IV kann den verbrieften Kredit von der Bank II kaufen, indem sie bei der Bank V einen Kredit aufnimmt und so weiter - so dreht sich das riskante Karussell der privaten Geldschöpfung"*[13]

Geheimhaltung der Verträge

Immer wieder in der Kritik steht auch die Tatsache, dass alle Verträge von PPP-Projekten unter Geheimhaltung stehen. Zur Begründung dafür wird immer wieder das Geschäfts- und Betriebsgeheimnis der beteiligten Unternehmen angeführt. Die Geheimhaltung sei ein maßgebliche Voraussetzung, damit die privaten Unternehmen ihre Gewinninteressen gegenüber der öffentlichen Hand durchsetzen können.[14]

Mehr über Public-Private Partnership

- Website PPP-Irrweg (attac)
- *Public Private Partnership: Die Plünderung des Staates*, Werner Rügemer in: junge Welt, 31. Januar 2010

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Newsletter Bluesky Facebook Instagram

Einzelnachweise

1. ↑ [1,01,1] Holger Mühlenkamp, Public Private Partnership aus der Sicht der Transaktionskostenökonomik und der Neuen Politischen Ökonomie, in: Schriftenreihe der Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft Herft 54, Baden-Baden 2006, S. 29-50
2. ↑ Flop mit Signalwirkung junge welt vom 17.10.2013, abgerufen am 22.10.2013
3. ↑ Schön, teuer, fertig FAZ vom 4. November 2016, abgerufen am 21.06.2017
4. ↑ Gemeinsamer Erfahrungsbericht zur Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten abgerufen am 02.02.2012
5. ↑ PM des Rechnungshof Hamburg vom 22.11.2011 abgerufen am 03.02.2012
6. ↑ Privater Autobahnbau lohnt sich nicht, handelsblatt.de vom 12.06.2014, abgerufen am 18.06.2014
7. ↑ Wem nützt Roland Koch an der Spitze von Bilfinger Berger? Wirtschaftswoche vom 09. November 2010, abgerufen am 21.06.2017
8. ↑ Spektakulär gescheitert FAZ vom 04. August 2014, abgerufen am 21.06.2017
9. ↑ Der Autobahn-Klau Taz.de vom 05. Januar 2013, abgerufen am 21.06.2017
10. ↑ Der verkaufte Staat Welt.de vom 09. Februar 2014, abgerufen am 21.06.2017
11. ↑ Betreiber trägt das Risiko für zu wenig Verkehr, lto.de vom 07.09.2018], abgerufen am 10.09.2018
12. ↑ Autobahnbetreiber scheitert mit Klage, sueddeutsche.de vom 07.09.2018
13. ↑ Die neue Reichtumsmaschine - 01.02.2012 jungewelt.de, letzter Zugriff am 06.03.2012
14. ↑ Geheimhaltung – der Nährboden für PPP ppp-irrweg.de, letzter Zugriff am 06.03.2012