

Lobbypapier von Wirtschaftsinstitut und Kapitalanlegern entlarvt die Lebenslüge der Autobahnprivatisierer

Norbert Haering - norberthaering.de

Ausgerechnet das von Deutschlands großen Unternehmen finanzierte Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und der Interessenverband der Kapitalanlagegesellschaften BVI entlarven in einem gemeinsamen Papier zur Privatisierung der Infrastrukturfinanzierung die große Irreführung hinter diesem Vorhaben – natürlich nur versehentlich und nicht ausdrücklich.

Die Versuche der Minister Gabriel, Schäuble und Dobrindt, der Allianz und anderen unter Niedrigzinsen leidenden Kapitalanlagegesellschaften auf Kosten der Steuerzahler und Autobahnnutzer sichere und einträgliche Anlagemöglichkeiten zu schenken, kommt nicht recht voran. Denn Öffentlich Private Partnerschaften bei der Infrastrukturerstellung und deren Betrieb haben aus gutem Grund einen schlechten Ruf. Wie der Rechnungshof nicht müde wird zu betonen, sind sie unnötig teuer für den Steuerzahler oder die Mautzahler. Trotzdem wollen SPD-Minister Gabriel und seine Kollegen von der Union privates Kapital zur Finanzierung der Infrastruktur heranziehen, so als scheitere eine Investitionsoffensive daran, dass einer Regierung, die sich zu praktisch Nullzinsen sehr langfristig Geld leihen kann, die Mittel dafür fehlen.

Weil es aufgrund des Widerstands in den Ländern und in der Bevölkerung nicht recht voran geht, haben IW und BVI gemeinsam eine [Studie](#) geschrieben, die zeigen soll, was für eine tolle Sache ÖPPs sind. Leider ging der Schuss trotz aller Bemühungen nach hinten los. In dem [Gutachten](#) steht nämlich auf Seite 13 unmissverständlich:

*„Bei ÖPP-Projekten geht es im Prinzip darum, dass durch Effizienzvorteile privater Akteure so große Einsparungen bei Erstellung und Betrieb von bestimmten Projekten erzielt werden, dass die **Nachteile in Form höherer Refinanzierungs- und Transaktionskosten gegenüber der konventionellen Beschaffung überkompensiert werden.**“*

Mit anderen Worten: Es ist teurer, private Investoren konkrete Infrastrukturprojekte finanzieren zu lassen, anstatt sie aus dem allgemeinen Haushalt zu finanzieren und sich das Geld der Privaten durch Verkauf von regulären Anleihen zu holen; einerseits, weil man für projektabhängige Finanzierung höhere Zinsen zahlen muss, andererseits, weil bei der vertraglichen Fixierung der gegenseitigen Rechte und Pflichten in einem sehr langfristigen Projekt sehr viel schief gehen kann. Wenn etwas schief geht, geht das dann normalerweise zu Lasten des Steuerzahlers. Man denke nur an die Milliardenerschadensersatzzahlungen von Telekom und Daimler wegen der stark verzögerten Fertigstellung des Mautsystems, [auf die Dobrindt verzichten zu wollen scheint](#).

Diese Mehrkosten müssten, damit es sich lohnt, durch Effizienzgewinne aus der privaten Organisation der Infrastrukturerstellung hereingeholt werden, heißt es.

Diese Logik ist nur dann korrekt, wenn private Finanzierung und private Erstellung bzw. Betrieb der Infrastruktur untrennbar zusammengehören. Das tun sie aber in keiner Weise, und die Lobbyisten unternehmen auch nicht einmal den Versuch dies zu behaupten, obwohl ihre ganze Argumentation auf diese unausgesprochene Annahme aufbaut. Tatsächlich aber gilt: Wenn der Staat der Meinung ist, normale Privatunternehmen könnten (anders als Telekom und Daimler) Infrastruktur kostengünstiger und termingerechter erstellen und betreiben als er selbst, dann hindert ihn nichts daran, diese Leistungen auszuschreiben und den privaten Ersteller und Betreiber dafür aus den Einnahmen des Verkaufs von (praktisch zinslosen) Anleihen zu

Lobbypapier von Wirtschaftsinstitut und Kapitalanlegern entlarvt die Lebenslüge der Autobahnprivatisierer

Norbert Haering - norberthaering.de

bezahlen. Es gibt keinerlei legitime Gründe die Kontraktpartner auch die Finanzierung übernehmen zu lassen. Zwei illegitime Gründe gibt es.

Rechnungshof beharrt auf kritischer Haltung

Auf Seite 16 gehen IW und BVI auf die Kritik des Bundesrechnungshofs an ÖPP-Projekten im Allgemeinen und solche im Fernstraßenbau im Besonderen ein. Sie behaupten, in einem gemeinsamen [Bericht des Rechnungshofs und des Verkehrsministeriums](#) seien „verschiedene Streitpunkte ausgeräumt worden.“ Ganz falsch ist das nicht, aber grob irreführend. Denn was nicht gesagt wird ist, dass es in Kernpunkten weiterhin keine Einigkeit gibt. So beharrt das Verkehrsministerium (S.10) darauf, entgegen dem Votum des Rechnungshofs, des Finanzministeriums und eines wissenschaftlichen Gutachtens, die Finanzierungskosten des Staates durch einen Aufschlag für ein Zinsänderungsrisiko künstlich höher anzusetzen. Das ergibt wenig Sinn, wenn man wie bei den Privaten auch davon ausgeht, dass der Staat ein Projekt zum Festzins durchfinanziert, etwa mit einer Dreißigjährigen Anleihe. Änderungen im Zinssatz, der angesetzt wird, um künftige Zahlungen und Einnahmen auf heutige Werte umzurechnen, haben einen sehr großen Einfluss auf das Ergebnis einer Wirtschaftlichkeitsrechnung.

Derartige grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten gibt es noch mehrere in dem Bericht. Eine ist besonders wichtig, weil sie den zweiten Grund liefert, warum das Verkehrsministerium unbedingt neben Erstellung und Betrieb auch die Finanzierung privatisieren will, neben dem Wunsch, Allianz und Co zu subventionieren.

Der Rechnungshof moniert nämlich (S. 17), dass – in meinen Worten ausgedrückt- durch die private Vorfinanzierung der Staat Leistungen erstellen (lassen) kann, ohne die Ausgaben schon im laufenden Haushalt ausweisen zu müssen. Die Ausgaben werden erst später wirksam, sie werden **in einer Art Schattenhaushalt versteckt**. Hinzu kommt, dass der Bund für die Länder künstliche Anreize geschaffen habe, Projekte als ÖPP zu finanzieren, weil er sie dann nämlich nicht auf die üblichen Länderquoten für Bundesverkehrsprojekte anrechnet.