

Demokratische Kontrolle von Gemeingütern wie Wasser, Bildung und Mobilität

Vortrag für die Ideenwerkstatt von campact



Verden, 12. November 2017: Carl Waßmuth

Vorstellung

- Carl Waßmuth, 48 Jahre alt, verheiratet, zwei Kinder, lebt in Berlin
- Selbstständig seit 2000, Beratender Ingenieur für das Bauwesen
- Publizist, Infrastrukturexperte und Sachverständiger, u.a. in Bundestagsanhörungen (2012, 2016 und 2017) und in Landtagsanhörungen (NRW 2015 und SH 2015)
- Politisch aktiv bei attac seit 2001,
- Mitbegründer, Vorstand und Pressesprecher von „Gemeingut in BürgerInnenhand“ (GiB)

Letzte Veröffentlichung:

„**Gemeinwohl als Zukunftsaufgabe – öffentliche Infrastrukturen im Spannungsfeld zwischen Daseinsvorsorge und Finanzmärkten**“, Mattert/Valentukeviciute/Waßmuth (Juni 2017), gemeinsam herausgegeben mit der Heinrich-Böll-Stiftung Berlin

Übersicht

1. Bedrohung der demokratischen Kontrolle von Gemeingütern: Verfall, Personalabbau, Schuldenbremse führen zu Privatisierung/ÖPP
2. Beispiel Autobahnprivatisierung
3. Herausforderung der nächsten Monate und Jahre:
 - Schutz der kommunalen Infrastrukturen vor ÖPP und „Infrastruktur-GmbHs“, insbesondere Schulen
 - Reform der Schuldenbremse: Investitionen in die Daseinsvorsorge müssen ausgenommen werden

Bedrohung der demokrat. Kontrolle von Gemeingütern

Unzureichende demokratische Kontrolle unserer Gemeingüter / Infrastrukturen der Daseinsvorsorge hat in der Vergangenheit zu folgender Situation geführt:

- 15 bis 20 Jahre Unterinvestition, Verfall der Infrastrukturen
- Stau im Infrastrukturbau: Energiewende, Verkehrswende
- Personalabbau: Noch nicht flächendeckend, aber in einzelnen Sektoren und Regionen/Städten gravierend
- Fachkräftemangel: Nebenfolge der Unterinvestition, Abbau dauert (mindestens) 10 Jahre

Bedrohung der demokrat. Kontrolle von Gemeingütern



Bedrohung der demokrat. Kontrolle von Gemeingütern

Politische (auch gesellschaftliche) Forderung:
Infrastrukturen sanieren, Zukunftsherausforderungen angehen!

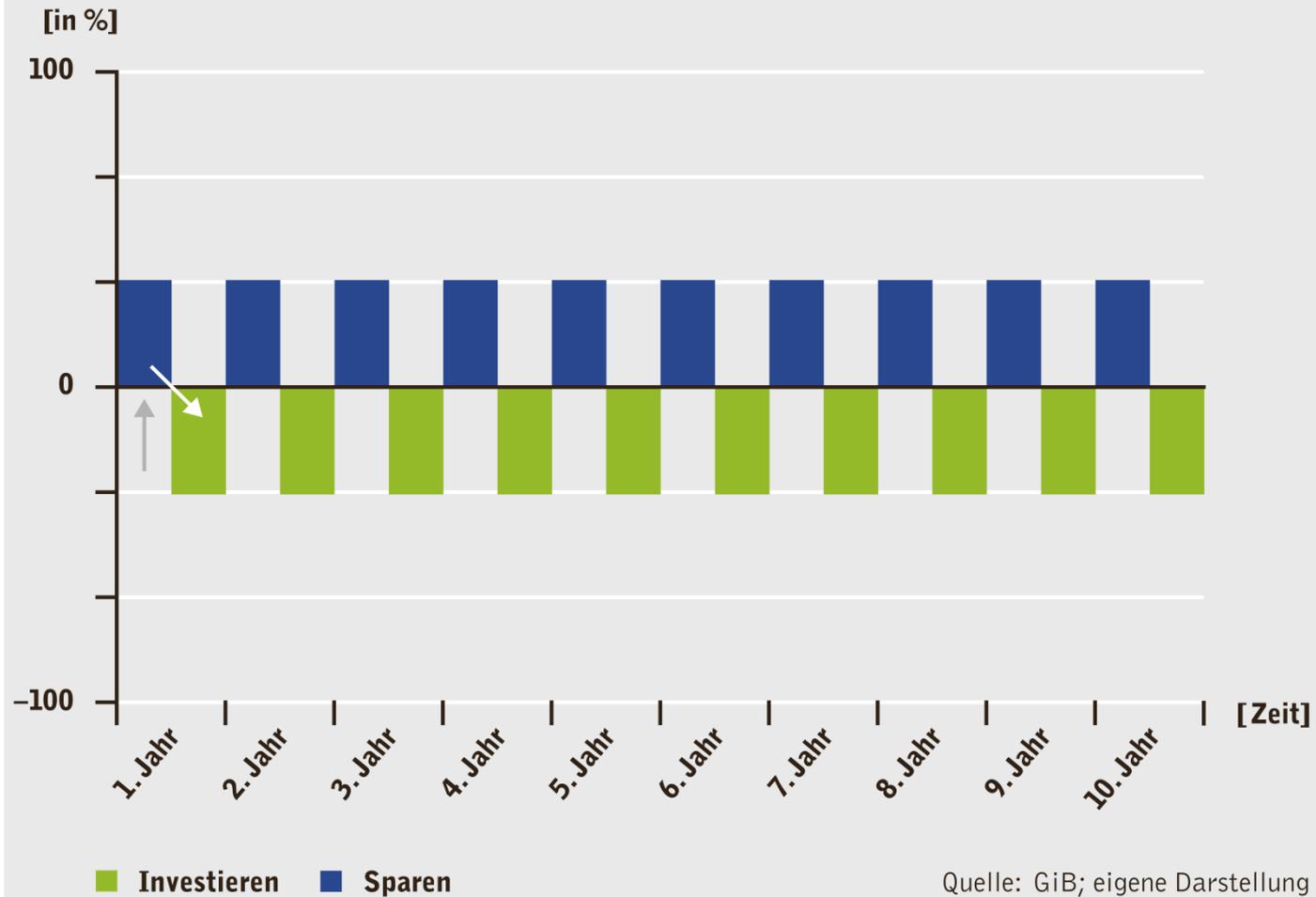
Probleme:

- Man muss über 10 bis 15 Jahre lang pro Jahr mehr ausgeben, als (derzeit) an Einnahmen vorliegen.
- Schuldenbremse / Schwarze Null im Bund
- Ab 2020: (Harte) Schuldenbremse in den Ländern
- Fachkräftemangel: Öffentliche Verwaltung kann Investitionshochlauf nicht in der geforderten Dimension bewältigen

Bedrohung der demokratischen Kontrolle von Gemeingütern

Abb. 9a: Investitionsintervalle – Kontinuierliches Investieren

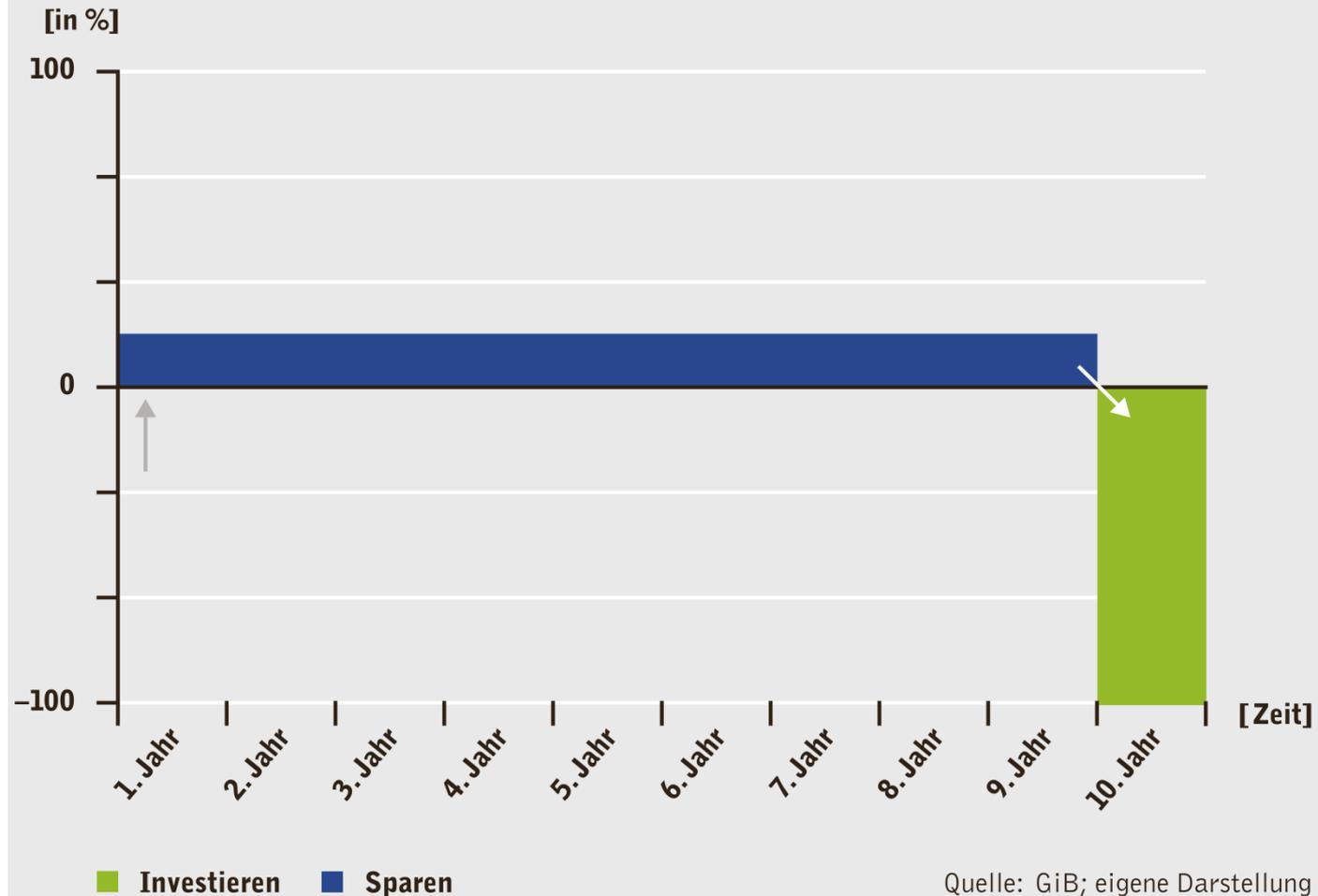
Prozentuale Beispiel-Anteile am Sozialprodukt über einen zehn-jahres Zeitraum



Bedrohung der demokratischen Kontrolle von Gemeingütern

Abb. 9b: Investitionsintervalle – Investitionsstau

Prozentuale Beispiel-Anteile am Sozialprodukt über einen zehn-jahres Zeitraum



Bedrohung der demokrat. Kontrolle von Gemeingütern

Lösung aus Sicht von Politik (derzeit identisch mit den Vorstellungen der KapitalanlegerInnen)

- Bildung von sogenannten Infrastruktur-GmbHs (100 Prozent in öffentlichen Eigentum, aber auch 100 Prozent in privater Rechtsform, Steuerung durch Parlamente so gut wie unmöglich)
- Umgehung der Schuldenbremse durch Verschuldung am Kapitalmarkt, durch **ÖPPs** und andere Investorenmodelle
- Verlagerung des Fachkräftemangel-Problems auf die (internationale) Bauindustrie

ÖPP ist heutzutage Hauptprivatisierungselement

ÖPP: Öffentlich Private Partnerschaft
(bekannt auch unter dem englischen
PPP Public Private Partnership)

- Früher: Teilverkäufe wie bei VW, Veba, Telekom, Post etc.
- Seit etwa 10 Jahren ist ÖPP als zentrales Privatisierungsmittel etabliert – weltweit
- Für Privatisierungen müssen Staatsunternehmen und öffentliche Verwaltungen nicht mehr verkauft werden
- Charakteristisch: Lange Laufzeit (30 Jahre), Sanierung gekoppelt an den anschließenden Betrieb, Bündelung zu Großprojekten

Was ist das Problem an ÖPP?

- Kosten: sehr teures Modell!
(z.B. Bundesrechnungshof: im Durchschnitt 40 Prozent teurer, schon zu Beginn der Verträge, brit. Unterhaus 70 Prozent höherer Finanzierungskosten)
- Staat gibt Kontrolle und Knowhow im betreffenden Bereich / Abschnitt komplett ab: er wird enorm erpressbar und hat auch Mühe, Kontrolle und Knowhow nach Ende der Laufzeit zurückzuerhalten
- Negativbeispiele wie Elbphilharmonie und Autobahn A1
- ÖPPs sind handelbare Finanzprodukte , Weiterverkäufe sind häufig – nicht selten an Fonds (auch Hedgefonds) mit Sitz in Steueroasen
- Qualität der Infrastrukturen leidet weiter! Unterinvestitionen

Beispiel für ein ÖPP-Projekt: Schulen in Edinburgh



Beispiel für ein ÖPP-Projekt: Schulen in Edinburgh

- Anteile an dem ÖPP-Projekt wurden zwischen 2003 und 2014 insgesamt 13 Mal verkauft
- Aktuelle Anteile sind heute im Besitz von vier Infrastruktur-Fonds, die in Steueroasen angesiedelt sind (Jersey und Guernsey)
- Im Januar 2016 brach nach einem Sturm bei einer der Schulen aus dem ÖPP-Projekt, der Oxgangs Primary School, morgens vor Schulbeginn die Giebelwand der Grundschule ein
- Ein anschließend veranlasster Untersuchungsbericht ergab, dass bei 17 weiteren Schulen in dem Projekt so gravierende Mängel vorlagen, dass die Schulen für Monate geschlossen wurden

Schuldenverstecken mit Hilfe von ÖPP

Abb. 14b: Schalenkonzept – Schuldenregeln

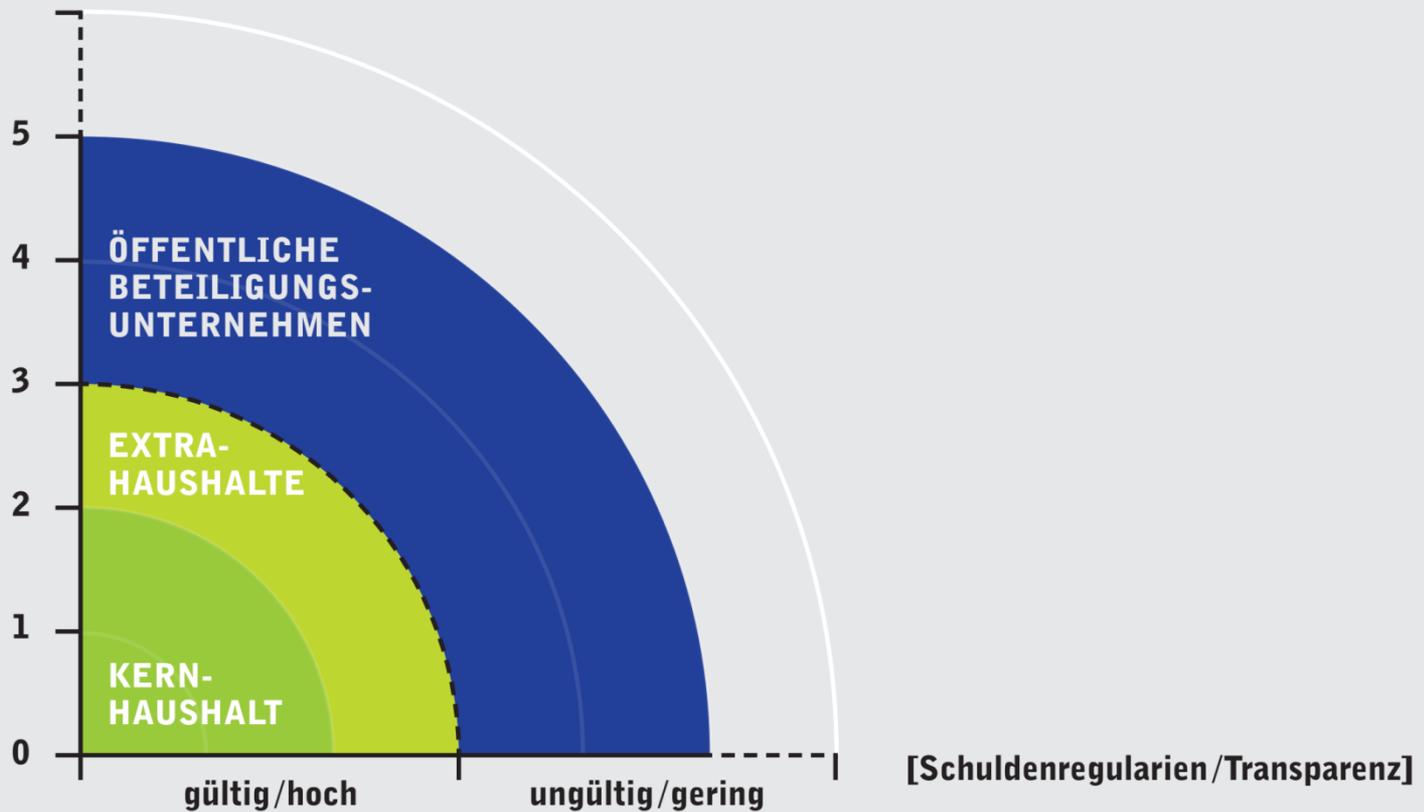


Quelle: GiB; eigene Darstellung

Folgen von Schuldenverstecken

Abb. 14 c: Schalenkonzept – Zinsen, öffentliche Kontrolle und Transparenz

[% Zinsen]



Quelle: GiB; eigene Darstellung

Warum zahlen die BürgerInnen bei ÖPP immer drauf?

Die 30-Jahre laufenden Verträge enthalten naturgemäß zahlreiche Ungewissheiten. Weicht etwas von der Prognose bei Vertragsunterzeichnung ab, muss das der Staat bezahlen.

Warum nur der Staat, wieso kann es nicht so sein, dass mal die Privaten draufzahlen, und mal der Staat, so dass es sich unterm Strich ausgleicht?

Die Ungewissheiten betreffen im Wesentlichen zwei Dinge:

- Einnahmen, sofern die Vergütung ganz oder teilweise aus Nutzergebühren stammt
- Kosten, die den Privaten entstehen.

Randbedingungen, die Einnahmen oder Kosten beeinflussen, kann man für drei bis fünf Jahre einigermaßen genau prognostizieren, **für dreißig Jahre liegt man fast zwangsläufig in wesentlichen Punkten ganz erheblich daneben.**

Was kann sich in 30 Jahren alles ändern?

Verkehrsmenge

Einnahmen aus Nutzergebühren

Energiepreise

Materialpreise

Lohnniveau

Angebot an verfügbaren Fachkräften

Gesetzgebung

Umwelteinflüsse

Warum zahlen die BürgerInnen bei ÖPP immer drauf?

- Jede der genannten Änderungen kann Auswirkungen auf Einnahmen und Kosten haben. Sind die Einnahmen für die Privaten geringer als erwartet und/oder die Kosten höher, dann passiert folgendes: Dann ist die betreffende Projektgesellschaft sofort von der Insolvenz bedroht. Das haftende Eigenkapital beträgt zumeist kaum mehr als **25.000 Euro**. Gleichzeitig wendet sich die Projektgesellschaft vor einem Schiedsgericht oder einem öffentlichen Gericht an den Staat und verlangt den Ersatz der Mehrkosten oder Mindereinnahmen – wie jetzt im Fall der A1.
- Steigen die Einnahmen und/oder sinken die Kosten außerplanmäßig, darf der Staat hingegen nicht an diesem Vorteil teilhaben.

Mehrkosten von ÖPP am Beispiel der A1

Bürgerinnen und Bürger bezahlen die exorbitanten Kapitalkosten für die privaten Kredite sowie die Gewinne der ÖPP-Vertragsnehmer:

Im Falle der A1 liegen die Zinsen bei: **519 Mio. Euro**

Die (geplante) Gewinnausschüttung: **415 Mio. Euro**

Die reinen Baukosten (ohne Umsatzsteuer) : **434 Mio. Euro**

Kosten für den Betrieb und baulichen Unterhalt: **224 Mio. Euro**

Aus Sicht der Bürger stellt sich die Sache so dar:

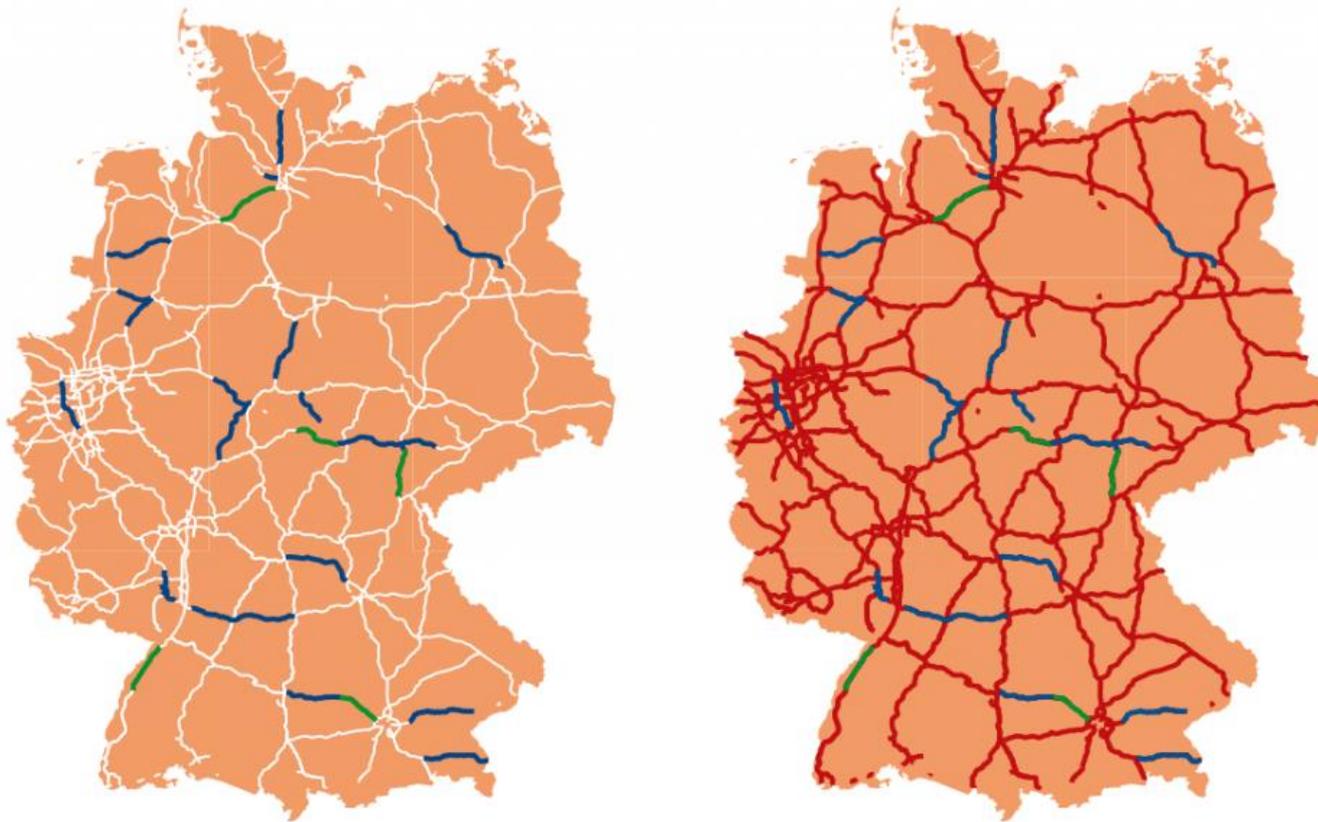
Statt 434 Mio. Euro für den Bau und 224 Mio. Euro für den Betrieb über dreißig Jahre (zusammen **657 Mio. Euro**) zahlt man nun

1591 Mio. Euro – das 2,4-fache des erforderlichen Betrags

Was bedeutet das im Bereich der Autobahnen?

1. Schattenhaushalt: bis zu 300 Mrd. Euro außerhalb von Schuldenbremse und evtl. auch Maastricht-Kriterien möglich
2. Haushalt: Enorme Mehrkosten (aus Steuergeldern) durch die teuren Kredite und die Gewinnerwartungen der privaten Investoren
3. Gewerkschaften: 30.000 Beschäftigte betroffen, Stellenabbau, Arbeitsverdichtung, Tarifflicht, Schwächung Mittelstand
4. Autofahrer: Schuldenbremse = Investitionsbremse. Durch die Mehrkosten mittelfristig weniger statt mehr Investitionen
Pkw-Maut: Steigt tendenziell erheblich (in F bis zu 20 x höher!)
5. Ökologie: Blockade einer Verkehrswende, neuer Schub für den Autobahnbau: Bahn, ÖPNV, Radverkehr müssen Schuldenbremse weiter einhalten. Maut steigt, hat aber keinen Verlagerungseffekt

Hier droht Autobahnprivatisierung



Privat betriebene Autobahnabschnitte heute (links) und im Rahmen einer Bundesfernstraßengesellschaft (rechts)

- ÖPP-Autobahnabschnitte (bereits im Bau/in Betrieb)
- ÖPP-Autobahnabschnitte (geplant/in Ausschreibung)
- ÖPP-Autobahnabschnitte (künftig in Verwaltung der Bundesfernstraßengesellschaft)

Grafik: GiB

Auf Autobahnen wird ÖPP künftig erheblich gefördert

- Schäuble : „ÖPP gibt es auch heute, wird es auch künftig geben“. Tatsächlich gab es 2015 auf 3,6 Prozent der Autobahnstrecken bereits ÖPPs; 8,8 Prozent der für die Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel werden dafür aufgewendet (!) Quelle: Zentralverband des Dt. Baugewerbes ZDB
- Die GG-Änderung ermöglicht eine deutliche Ausweitung von ÖPP, denn die parlamentarischen Schranken wurden aufgehoben (Bundestag und Bundesländer mussten bisher zustimmen, die Verwaltungen kooperieren)
- Management der neuen Autobahn-Gesellschaft kann alleine entscheiden, ob und in welchem Umfang ÖPP-Verträge abgeschlossen werden. So könnte das Management innerhalb weniger Jahre das Auftragsvolumen der Gesellschaft für 30 Jahre (bis zu 300 Milliarden Euro) per ÖPP privatisieren.
- Keine Verpflichtung zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mehr, die Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofs (BRH) würden künftig sehr eingeschränkt umsetzbar sein. Der BRH war bisher wichtigste Kontrollinstanz

Fahrplan Große Koalition zu den Autobahnen

- Größtes Vorhaben der Legislaturperiode, Paket von insgesamt 13 Grundgesetzänderungen und 19 Einzelgesetze, aber:
Das Vorhaben stand nicht im Koalitionsvertrag!
- Gabriel beauftragt Fratzscher-Kommission und PricewaterhouseCoopers, Ergebnis: Infrastrukturgesellschaften!

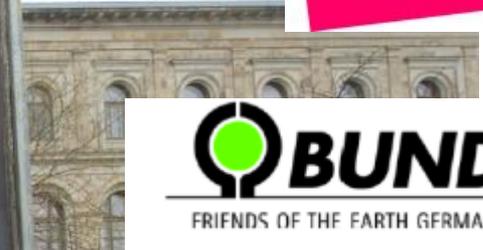
Autobahnprivatisierung? Kampagne!



Bürgerbahn statt Börsenbahn



ROBIN WOOD



**Aufruf:
Jetzt
unterschreiben!**

**Aktionstage,
Kundgebungen vor
der Ministerpräsi-
dentenkonferenz
und vor dem
Kanzlerinnenamt**



Bild: Jakob Huber

Erklärvideo



Postkarte



Unterschriften- sammlungen!

254.248
265.000
280.000



Bild: Jakob Huber



Bild: Gustav Pursche

Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e. V.

Aktuelle Entwicklungen bei der Privatisierung der Daseinsvorsorge in Deutschland mit besonderem Fokus auf Bundesfernstraßen

Katja Thiele, Carl Waßmuth | Berlin | Februar 2016



Studie im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di



von li nach re: Bernhard Kulle, ÖPP Deutschland AG / Felix Pakleppa, Zentralverband Deutsches Baugewerbe e. V. (ZDB) / Dr. Heiko Stiepelmann, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (HDB) / Carl-Friedrich Waßmuth, Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e. V.



Melkkuh Autobahnen

Bundesregierung macht aus der Daseinsvorsorge ein Anlageprodukt



Foto: Tillya Rusew/123RF

Die Bundesregierung plant ein lukratives Geschäftsmodell für KapitalanlegerInnen. Sie will den Autobahnbau in einer privatrechtlichen »Bundesfernstraßengesellschaft« zentralisieren. Private InvestorInnen könnten Anteile der Gesellschaft kaufen oder sich an einzelnen Bauprojekten beteiligen. Dem Staat eröffnet sich ein Weg, die Schuldenbremse zu umgehen. Dazu soll das Grundgesetz geändert werden. Von **Carl Waßmuth**

300 Milliarden Euro – so viel werden Erhaltungsmaßnahmen, Neu- und Ausbauprojekte sowie der Betrieb von Fernstraßen in den kommenden 30 Jahren kosten. Und für

bringt, Gabriel und Schäuble. Ihre Motive sind dabei ununterschiedlich: Der mögliche Kanzlerkandidat der SPD Sigmar Gabriel will als Wirtschaftsminister beweisen, dass er

bedarf eine Bedrohung für sein Lebenswerk verschweize. Also hilft er dabei, ein Konstrukt aus der Taufe zu heben, mit dem Milliardenkredite an der Schuldenbremse vor-

ausgeschlossen wird. Entlernt wird die Aussage des SPD-Verfallenden durch die Protokollklärung von Thüringen: ein der Ermächtigung des Art. 90 Grundgesetz soll aus

Inhalt

- Im siebten Zirkel
Seite 2
- Geheimliche Grundgesetz-
änderung
Seite 2
- Das wird teuer
Seite 2
- Besatz mobil statt mehr Verkehr
Seite 3
- Freie Fahrt für Privatinvestoren
Seite 3
- Hier droht Autobahnprivatisierung
Seite 3
- Aufruf: Jetzt unterschreiben!
Seite 4

Werthaltig investieren

Wir haben Autobahnen mit Schlaglöchern, Brücken werden gesperrt wegen Einsturzgefahr. In unseren Schulen regnet es durchs Dach. Abwasserrohre platzen unter der Erde. Die ICE-Strecke Hannover-Berlin für ein halbes Jahr gesperrt. Das Schwimmbad: seit zwei Jahren geschlossen. Und was sagen die Politiker dazu? Sie sagen: Man muss investieren, reparieren, sanieren, ausbauen, umbauen, neu bauen. Und zwar Kitas, Schulen, Straßen, Brücken, Bahnstrecken, die Wasserversorgung. Die Politiker sagen auch: Investieren hilft nicht nur, Schäden zu beheben. Investieren belebt die Wirtschaft und schafft Arbeitsplätze. Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel präsentiert uns dazu eine Studie. Allein durch kräftige öffentliche Investitionen in Schulen und Kitas würden in den nächsten



Das Meinungsmedium



NachDenkSeiten
Die kritische Website

**Blätter für
deutsche und
internationale
Politik**

Kampagnendetails

- Bündnis mit verdi, BUND, attac, Robin Wood, Naturfreunden
- Unterschriftensammlungen gemeinsam mit compact (280.000) (insgesamt 3 x übergeben)
- Kurzfilm, Studie, Flugblätter
- Taz-Beilage
- WeAct-Kampagne in der SPD
- Briefe an die Ministerpräsidenten
- Briefe und E-Mails an die MdBs
- Teilnahme an Anhörungen
- Dezentrale Aktionstage
- Kundgebung vor dem Reichstag



WeAct-Action gegen die Autobahnprivatisierung: SPD-Delegierte Gerlinde Schermer überreicht der SPD-Fraktionsspitze 33.000 Unterschriften von SPD-Mitgliedern,

Kampagnenergebnis

- Alle Parteien im Bundestag bekennen: Wir wollen keine Privatisierung
- Regierung wird einmal zur Verschiebung der Abstimmung gezwungen. Abstimmung in Bundestag und Bundesrat an zwei aufeinanderfolgenden Tagen!
- SPD baut gleich vier „Privatisierungsbremsen“ ein
- Eine der Privatisierungsbremsen ist eine ÖPP-Schranke im Grundgesetz. Die Schranke ist zwar (vermutlich) praktisch weitgehend wirkungslos, da sie eine erhebliche Ausweitung von ÖPPs nicht verhindert. Aber es ist klar: Eine 100% in öffentlichem Eigentum befindliche GmbH kann ÖPPs machen!
- Wegen „Paketlösung“ und Koppelung an den Bund-Länder-Finanzausgleich letztlich nur geringfügige Veränderungen am Gesetzentwurf
- Finanzwirtschaft und Bauindustrie erreichen ihre zu Beginn gesteckten Ziele: Überführung in GmbH + ÖPP kann erheblich ausgeweitet werden

Kampagnenanalyse: 7 Kurzschlüsse

- **Kurzschluss 1: Legislative und die Exekutive sind verschmolzen.**
MdBs gaben einem Vorhaben ihre Stimme, das nicht im Koalitionsvertrag stand, an dessen Entwicklung sie nicht beteiligt worden waren und dessen Kern – die Privatisierung der Daseinsvorsorge – sie nicht antasten durften. Sie waren nicht imstande, das undemokratische und in keiner Weise sachgerechte riesige Gesamtpaket aufzuschnüren. Sie ließen sich die Fristen diktieren, die in ihnen letzter Konsequenz nur 24 Stunden Zeit zur Bewertung eines riesigen Gesetzespakets ließ – massive Eingriffe ins Grundgesetz inbegriffen.
- **Kurzschluss 2: Der Bundesrat versagte als Kontrollgremium.**
Zu Beginn des Verfahrens hatten die Länder noch 70 Änderungsanträge zum Regierungsentwurf gestellt. Später ließen die Länder ihre Forderungen nicht nur fallen, sie stimmten auch dem Eilverfahren zu und erlaubten damit den handstreichartigen Eilbeschluss einen Tag nach der Bundestagsitzung. Und dann beschlossen sie selbst die Grundgesetzänderung einstimmig.

Kampagnenanalyse: 7 Kurzschlüsse

- **Kurzschluss 3: Die Oppositionsparteien versagen.**
Linke und die Grünen leisteten zwar einiges an Aufklärungsarbeit und unterstützten die zivilgesellschaftlichen Bündnisse und stimmten im Bundestag gegen die Autobahnprivatisierung. Im Bundesrat stimmten dann die Länder mit grüner und linker Regierungsbeteiligung für die Privatisierung. Die Parteien ließen sich also spalten in die Abgeordneten im Bundestag und in die Regierungsvertreter in den Bundesländern.
- **Kurzschluss 4: Die Gewerkschaften sind kein verlässlicher Gegenpol zu Privatisierung mehr.**
Die letzten Wochen vor der Entscheidung wurden von ver.di und dem DGB dazu genutzt, um mit dem Thema Privatisierung als Sprungbrett Vorteile für einen Großteil der aktuellen Beschäftigten herauszuverhandeln. Dagegen ist nichts zu sagen. Aber dann ließen sie das Bündnis mit lauen Pressemitteilungen im regen stehen. Am Tag der für die SPD entscheidenden Fraktionssitzung blieb ver.di der Pressekonferenz des Bündnisses fern und schickte stattdessen ein ver.di-Bundesvorstand in die (nicht-öffentliche) Fraktionssitzung der SPD. Dort empfahl Pieper dann Berichten zufolge, der Privatisierung zuzustimmen.

Kampagnenanalyse: 7 Kurzschlüsse

- **Kurzschluss 5: Die interne Demokratie der Parteien ist außer Kraft gesetzt.**

In Art 21 GG steht noch: „Die Parteien wirken bei der politischen Willensbildung des Volkes mit. [...] Ihre innere Ordnung muß demokratischen Grundsätzen entsprechen.“ Diese Grundsätze schlagen sich aber nicht mehr in funktionierenden demokratischen Prozessen nieder. Zur größten Grundgesetzänderung am Ende der Legislaturperiode gab es keine Beschlüsse der Parteien CDU, CSU und SPD. Im Gegenteil: Die schnelle Verabschiedung im Bundesrat nur einen Tag nach der Bundestagsabstimmung bewirkte neben anderem, dass Grüne und SPD auf ihren Bundesparteitagen im Juni keine Anträge zu dieser Frage mehr beraten konnten. In der SPD hatte sogar 33.000 Genossinnen und Genossen einen deutlichen Aufruf gegen die Autobahnprivatisierung unterzeichnet – mehr als sieben Prozent aller SPD-Mitglieder. Auch dieses Votum konnte vollständig ignoriert werden.

Kampagnenanalyse: 7 Kurzschlüsse

- **Kurzschluss 6: Die Kontrolle durch den Bundesrechnungshof ist zusammengebrochen.**
Jahrelang hat der Bundesrechnungshof kritische Prüfberichte zu ÖPP herausgegeben. Auch das Vorhaben einer Privatisierung der Autobahnen wurde mit kritischen Berichten und Stellungnahmen scharf angegriffen. Vier Tage vor der Abstimmung kam allerdings ein Bericht heraus, der wie ein Widerruf von Galileo Galilei wirkte: wichtige frühere Positionen wurden widerrufen, zentrale Forderungen fallengelassen. So konnten Fraktionsspitzen der Großen Koalition behaupten, ihr Gesetzentwurf würde den Forderungen des BRH entsprechen.
- **Kurzschluss 7: Die Vierte Gewalt stellt kein relevantes Korrektiv dar.**
In den Monaten vor der Abstimmung gab es immer wieder punktuell kritische Berichterstattung, einige wenige Zeitungen berichteten sogar regelmäßig. Die Berichterstattung war allerdings nicht besonders breit und entschieden. Unmittelbar vor der Abstimmung meldete dpa in pflichtschuldiger Hofberichterstattung, die Autobahnprivatisierung wäre nun ausgeschlossen.

Was bedeutet das für die Gemeingüter?

- Kommunale Daseinsvorsorge ist in Gefahr!
- Weltweiter Investitionsstau der nächsten 25 Jahre wird von der OECD auf 30 bis 70 Billionen US-Dollar geschätzt
- Liquide Mittel allein der Versicherungskonzerne bei 30 Billionen Euro
- Kommunale Infrastruktur ist viel größer als bundeseigene Infrastruktur

Es geht nur zu einem kleinen Teil um Nachholbedarf

Tabelle 3: Investitionen in Bundesfernstraßen 2016–2045

	Investitionen jährlich in Mrd. Euro	Jahre	Summe in Mrd. Euro
Derzeitige Investitionshöhe	5,4	30	162,0
Für die Substanzerhaltung notwendige zusätzliche Investition	3,8	30	114,0
Nachholbedarf aufgrund der jahrelang ungenügenden Substanzerhaltungsinvestitionen	1,3	15 + 3 *	23,4
Summe			299,4

* nach Daehre zuzüglich 2013 bis 2015

Privatisierungsvolumen ca. **300 Milliarden Euro**,
 davon nur **8 Prozent** für Nachholbedarf

Was bedeutet das im Bereich der Schulen?

1. Demokratie: Bundesländer zentralisieren Schulbau und Schulsanierung und bilden nach den Vorgaben der Fratzscher-Kommission und des PricewaterhouseCoopers-Gutachten: Schulbau-Infrastrukturgesellschaften (z.B. unter dem Dach einer Wohnungsbaugesellschaft)
2. Gewerkschaften: 100.000 + x Beschäftigte betroffen, Stellenabbau, Arbeitsverdichtung, Tarifflicht, Schwächung Mittelstand
3. Schuldenbremse = Investitionsbremse. Durch die Mehrkosten mittelfristig weniger statt mehr Investitionen. Schulen werden ökonomisiert. Grundstücke geteilt und teilverkauft, Räume mehrfach (abends und am Wochenende) vermietet, LehrerInnen müssen fürs parken bezahlen
4. Ökologie: Von den Grundstücken bleibt nur das Allernotwendigste. Dazu gehören die Bäume rund um die Schulhöfe nicht!
5. Zugang und Überwachung: Schwarze Sheriffs, Kameras möglich!
6. Werbung: Hausrecht hat die GmbH. Bundeswehroffiziere? Bertelsmann-Stiftung? Werbung für Private Englischkurse, Hausaufgabenhilfe etc.?

Schulen: Beispiel Berlin

- Rot-Rot-Grün überträgt das Modell der Autobahnprivatisierung auf die Schulen in Berlin
- Vorlage: Dasselbe PricewaterhouseCoopers-Gutachten (für Sigmar Gabriel) wie für die Autobahnprivatisierung
- Auslagerung in eine GmbH, die ÖPP machen kann
- Kommunen (Bezirke) müssen Schulen zurückmieten
- Kein Schutz der Schulgebäude, der Grundstücke und der gebündelten Aufträge für Betrieb und baulichen Unterhalt vor künftigem Ausverkauf durch „Schwarz-Gelb-Blau“.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Infos über Gemeingut
in BürgerInnenhand:
www.gemeingut.org

Monatlichen Infobrief oder
neue Studie bestellen:
info@gemeingut.org

HEINRICH BÖLL STIFTUNG
WIRTSCHAFT + SOZIALES

GiB Gemeingut in
BürgerInnenhand

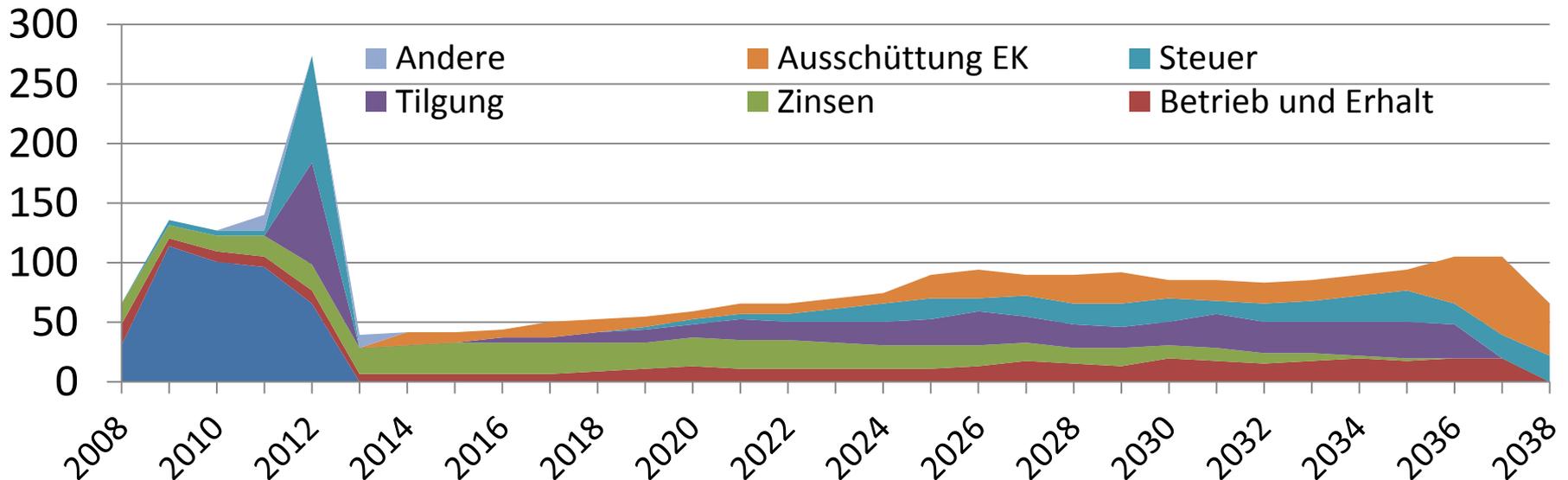


Was kann sich in 30 Jahren alles ändern?

Die Verkehrsmenge	Die Verkehrsmenge auf einem bestimmten Streckenabschnitt und für einen bestimmten Verkehrsträger (z.B. Güterverkehr auf Lkws) ist weltweit eine stark schwankende Größe. Sie ist fundamental von der Konjunktur abhängig, aber auch vom Ölpreis, von gesetzlichen Vorgaben (z.B. zum zulässigen Schadstoffausstoß), die Entwicklung von Ausweichstrecken (Bundesstrassen statt der Autobahn) und von den Angeboten bei anderen Verkehrsträgern (Y-Trasse der Bahn im Hafenhinterland könnte eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene bewirken)
Einnahmen aus Nutzergebühren	Die Höhe der Einnahmen hängt sowohl von der Konjunktur als auch von der Ausgestaltung der Gebührenhöhe ab. Hohe Gebühren können zu (volkswirtschaftlich erwünschten) Verlagerungseffekten führen, die die Einnahmen reduzieren.
Die Energiepreise	Die Energiepreise werden sowohl von der Entwicklung der Fördermengen als auch von Spekulation beeinflusst. Gehen die Fördermengen zurück (oder werden spekulativ oder aus Umweltgründen reduziert), steigen die Energiepreise überproportional stark an.
Die Materialpreise	Sind teilweise gekoppelt an die Erdölpreise (Asphalt) sowie an die Energiepreise (Stahl), für technische Bauten (z.B. Verkehrsleitsysteme, Telekommunikation, Internet, Rundfunk) aber auch von der Verfügbarkeit von seltenen Erden und anderen Rohstoffen, deren Preise von Spekulation und/oder Kriegen beeinflusst werden.
Das Lohnniveau	Die Gehälter können steigen oder sinken, ebenso die Lohnstückkosten
Das Angebot an verfügbaren Fachkräften	Sowohl das Angebot an Ausbildungsplätzen als auch die Nachfrage nach bestimmten Berufen unterliegt starken Schwankungen.
Die Gesetzgebung	Der Gesetzgeber beschließt immer wieder Regelungen, die nicht nur Verkehrsmengen (Verbot von Diesel in Innenstädten) oder Nutzergebühren (Einführung einer Pkw-Maut, Erhöhungen der Maut) betreffen. Gesetze können auch Anforderungen an die eigenen Infrastrukturen stellen: Durch eine verordnete andere Nutzung (Einführung der Ganztagschule) oder andere Sicherheitsvorgaben (verstärkte Leitplanken / Anprallschutz an Brückenpfeilern für Gigaliner.
Umwelteinflüsse	Unwetter können Strecken überfluten oder unterspülen, Schadstoffe können bewirken, dass bestimmte Materialien deutlich schneller alter als geplant.

Zinskosten und Rendite am Beispiel der A1 mobil

- Die Zinsen von **519 Mio. Euro** für einen Kredit von 434 Mio. Euro (abzüglich 12 % EK) betragen 6,7 Prozent/Jahr!
- Für das Eigenkapital geht eine Angebotsberechnung („Base Case“) von einer Ausschüttung von **415 Mio. Euro** aus – das wäre eine Eigenkapitalrendite von 30 % (Annuitätendarlehen)



Zinskosten und Rendite am Beispiel der A1 mobil

- Aus Sicht der Bürger stellt sich die Sache so dar:
Statt 434 Mio. Euro für den Bau und 224 Mio. Euro für den Betrieb über dreißig Jahre (zusammen 657 Mio. Euro) zahlt man nun 1591 Mio. Euro – das **2,4-fache** des erforderlichen Betrags.
- Im Falle einer Insolvenz würde der Staat das eingelegte Eigenkapital und die Eigenkapitalrendite sparen, müsste aber immer noch 1124 Mio. Euro zahlen, das 1,7fache des erforderlichen Betrags. Zudem hätte der Staat die Mehrkosten aus der Insolvenz zu tragen, die durch das Insolvenzverfahren und die ungeplante Übernahme des Betriebs vor Vertragsende entstehen – Summen, die leicht über 100 Mio. Euro liegen können.

ÖPP als Finanzprodukt

- Forfaitierung mit Einredeverzicht
- Infrastrukturfonds in Steueroasen

Durch einen regen Handel mit Projektanteilen sind inzwischen Infrastrukturfonds mit Sitz in Steueroasen an 74% der 735 aktuellen PFI/PPP-Projekte Großbritanniens beteiligt.

Eine neue [Studie](#) der European Services Strategy Unit (ESSU) beschäftigt sich mit britischen Privatisierungsprojekten in Form von „Private Finance Initiatives“ (PFI) bzw. „Public-Private Partnerships“ (PPP), darunter solche für Straßen, Schulen, Krankenhäuser und Gefängnisse.