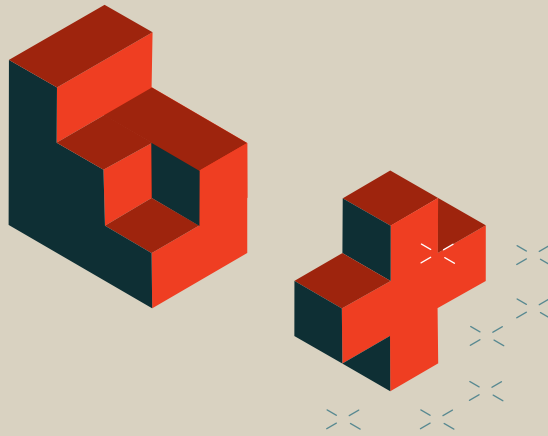
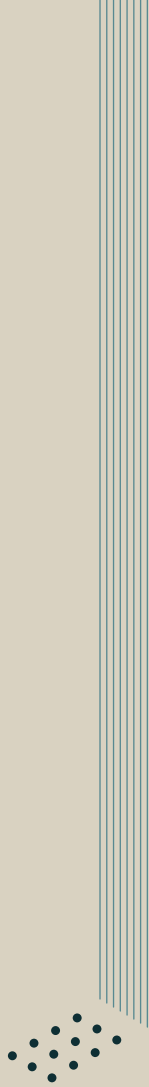


Warum öffentlich-rechtliche Partnerschaften (ÖPP) nach wie vor kein Erfolgsmodell sind

Dezember 2020



european network on
debt and development



Danksagung

In Auftrag gegeben vom EGÖD und Eurodad Geschrieben
von Jane Lethbridge (PSIRU) und Pippa Gallop
Koordiniert von Richard Pond (EGÖD) und María José Romero (Eurodad)

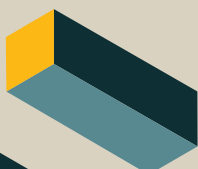
Redaktionell bearbeitet von Vicky Anning

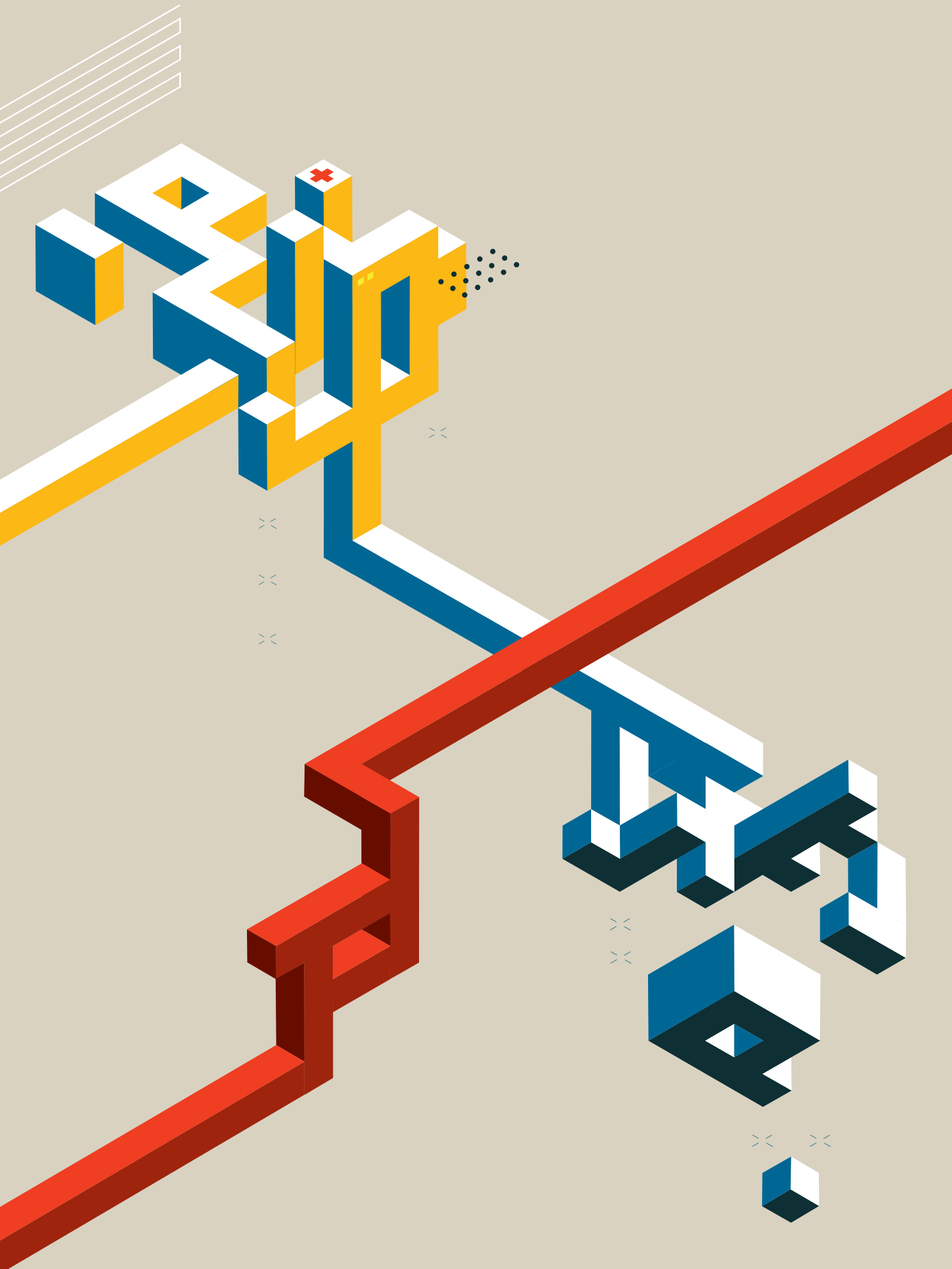


Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) sind langfristige vertragliche Vereinbarungen, nach denen die Privatwirtschaft Infrastruktureinrichtungen und Dienstleistungen bereitstellt, die traditionell direkt vom Staat finanziert werden. Dazu gehören Krankenhäuser, Schulen, Gefängnisse, Straßen, Brücken, Tunnel, Bahnstrecken und Einrichtungen zur Wasser- und Sanitärversorgung. Damit geht ebenfalls eine zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor auszugestaltende Risikoverteilung einher.

INHALT

Einleitung	5
1. ÖPP führen zu verkappten Schulden	9
2. Höhere Finanzierungskosten	11
3. Der öffentliche Sektor trägt das Risiko	12
4. Fehlende Wirtschaftlichkeit	16
5. Kostensenkungen zum Nachteil sorgfältiger Ausführung	20
6. Keine Garantien für eine fristgerechte Fertigstellung von Projekten und die Einhaltung von Budgets	23
7. Mangelnde Transparenz begünstigt Korruption	25
8. ÖPP schaden den Prioritäten öffentlicher Politik	27
Schlussfolgerung	29
Notizen	31







Einleitung

Im Rahmen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung einigten sich die Vereinten Nationen auf ambitionierte und universelle Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG) in so wichtigen Bereichen wie u. a. Infrastruktur, Gesundheitsversorgung, Bildung, Wasser- und sanitäre Grundversorgung sowie Geschlechtergleichstellung. Das Pariser Klimaabkommen fordert dringende und sofortige Strategien für Klimaschutzmaßnahmen und zur Anpassung an den Klimawandel. Das gilt besonders in den Bereichen Infrastruktur, Ernährungssysteme und Energie. Dies hätte eigentlich zu deutlich höheren Investitionen in öffentliche Dienste führen müssen. In Wirklichkeit haben diese Nachhaltigkeitsziele aber die Debatte über die Beteiligung der Privatwirtschaft an Entwicklungsprojekten im globalen Norden und Süden verschärft. -

Der Ausbruch von COVID-19 hat überdeutlich die Folgen einer jahrzehntelangen Austeritätspolitik offenbart, die zur Beeinträchtigung und Privatisierung öffentlicher Dienste einschließlich der Gesundheitsversorgung geführt und jeden Fortschritt in Richtung eines universellen Sozialschutzes im Keim erstickt hat. Die Pandemie hat ebenfalls gezeigt, wie groß die Ungleichheiten innerhalb der Länder und zwischen den Ländern sind, denn die durch die Pandemie verursachte Krise fordert den höchsten Tribut von den marginalisierten und am stärksten gefährdeten Gemeinschaften.

Seit mehreren Monaten debattieren Regierungen und EU-Institutionen über die Frage, wie eine nachhaltige Erholung von der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Krise zu Hause und im Ausland sichergestellt werden kann. Der Wiederaufbauplan der Europäischen Kommission zeigt „ dass hinsichtlich Größenordnung und Tempo gewaltige Investitionen, einschließlich umfangreicher öffentlicher und privater Investitionen auf nationaler Ebene, erforderlich sind“¹ Allerdings zeigen die Erfahrungen mit der letzten globalen Finanzkrise (2007–2008), dass dies leichter gesagt als getan ist. Tatsache ist, dass öffentliche Investitionen zu keinem Zeitpunkt wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben und auch nicht die Jahre der zu geringen Investitionen kompensiert werden konnten. Die europäische Ge-



werkschaftsbewegung und die Zivilgesellschaft haben nachdrücklich höhere öffentliche Ausgaben gefordert, um öffentliche Dienste zu stärken, und sich nicht auf die Finanzierung durch die Privatwirtschaft einzulassen.²

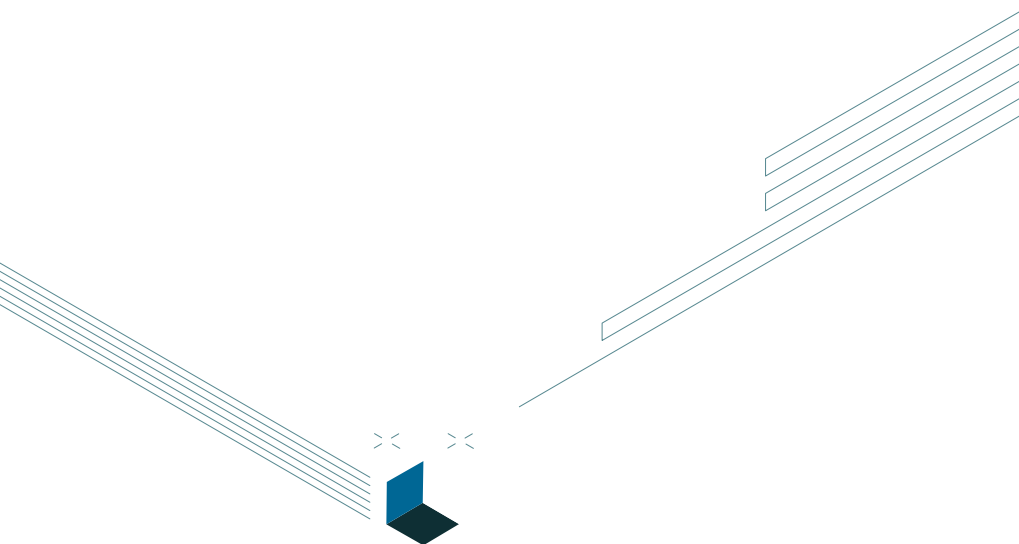
Viele Regierungen in Europa und in anderen Ländern sowie Beratungsfirmen und internationale Institutionen mit aktiver Beteiligung europäischer Länder argumentieren, dass mit dem Einsatz öffentlicher Mittel und Einrichtungen attraktive Bedingungen für Privatfinanziers dargestellt werden können, um eine angebliche „Finanzierungslücke“ zuzuschließen. Aus diesem Grund haben sie öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in der EU und in Entwicklungsländern gefördert. Zu diesen Protagonisten gehören die Europäische Kommission, die Europäische Investitionsbank (EIB), die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE), die Weltbankgruppe und die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD).

Die EIB als Institution der Europäischen Union für langfristige Finanzierungen stellt Mittel für umfassende Infrastrukturprojekte in Europa und in anderen Ländern zur Verfügung. Sie hat ÖPP-Projekte direkt oder mit Unterstützung des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) finanziert, dem Finanzrahmen des Investitionsplans für Europa (auch bekannt als Juncker Plan).³ Das Nachfolgeinstrument – InvestEU⁴ – will die gleichen Ziele erreichen.

Die EBWE als Schwesterbank der EIB ist mehrheitlich im Besitz der EU-Mitgliedstaaten und der EU selbst und fördert in den mittel- und osteuropäischen Ländern und anderen Regionen den Übergang zur Marktwirtschaft. Obwohl eine von der EBWE finanzierte Studie zu dem Ergebnis gekommen ist, dass ÖPP in der „Theorie eine gute Idee sind, in der Praxis jedoch nicht“,⁵ agiert die Bank selbst in Ländern mit hohem Korruptionsindex und mangelhafter Rechtsdurchsetzung weiterhin als ÖPP-Finanzierer und ist beratend tätig.⁶

Infolge der letzten Wirtschaftskrise besteht jetzt die Gefahr, dass Geschichte sich wiederholt – man setzt auf private Investitionen, um eine angebliche „Finanzierungslücke“ auch im Rahmen der wirtschaftlichen Erholung nach COVID-19 zu überbrücken.

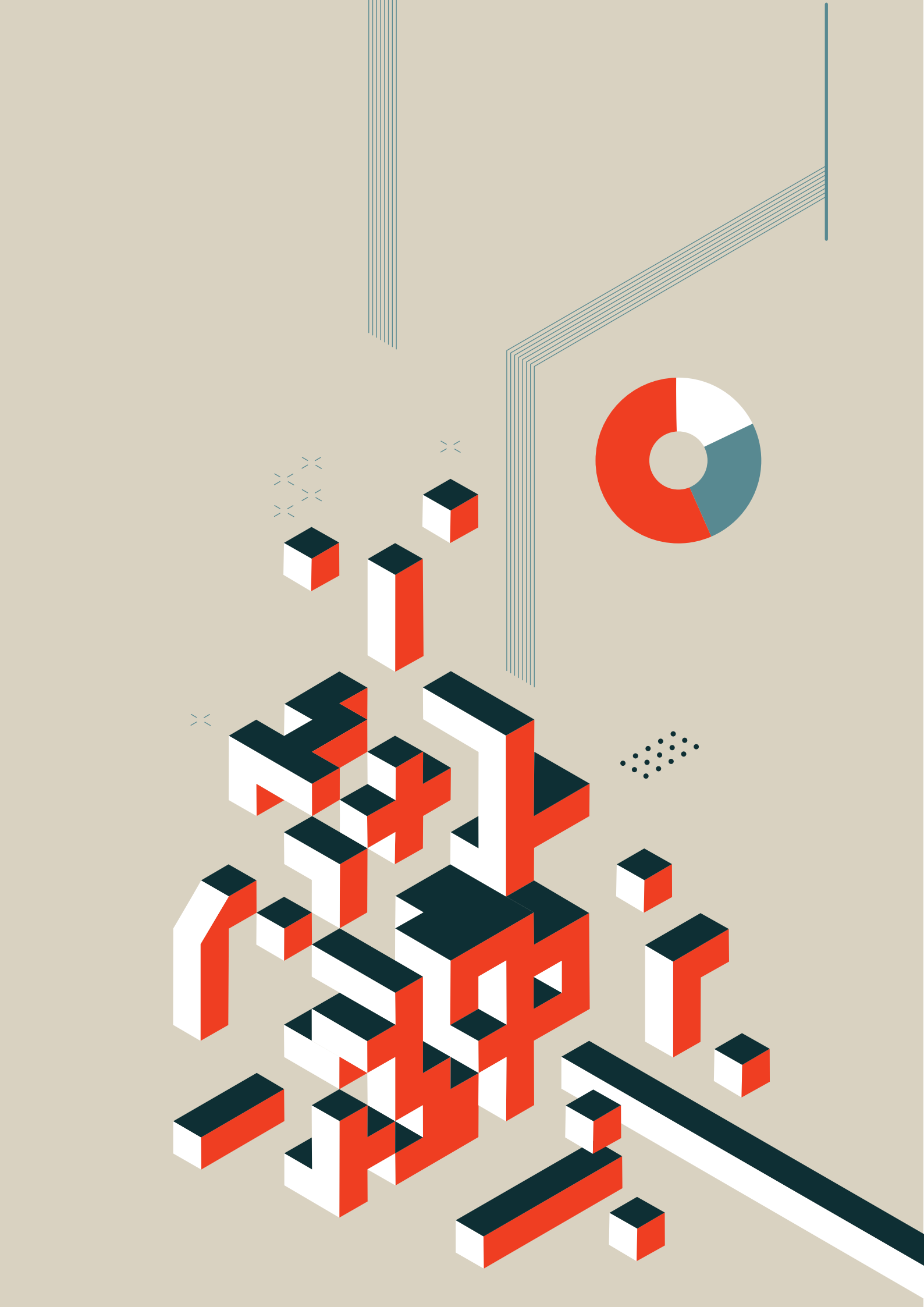
Das hier vorliegende Dossier von EGÖD und Eurodad basiert auf der in Europa zunehmend deutlicher werdenden Beweislage, dass ÖPP wirtschaftlich gesehen keine Vorteile bieten und dass zahlreiche damit verbundene Probleme nicht als Anlaufschwierigkeiten verharmlost werden können, sondern sich in oftmals im Laufe der Zeit weiter verschärfen.

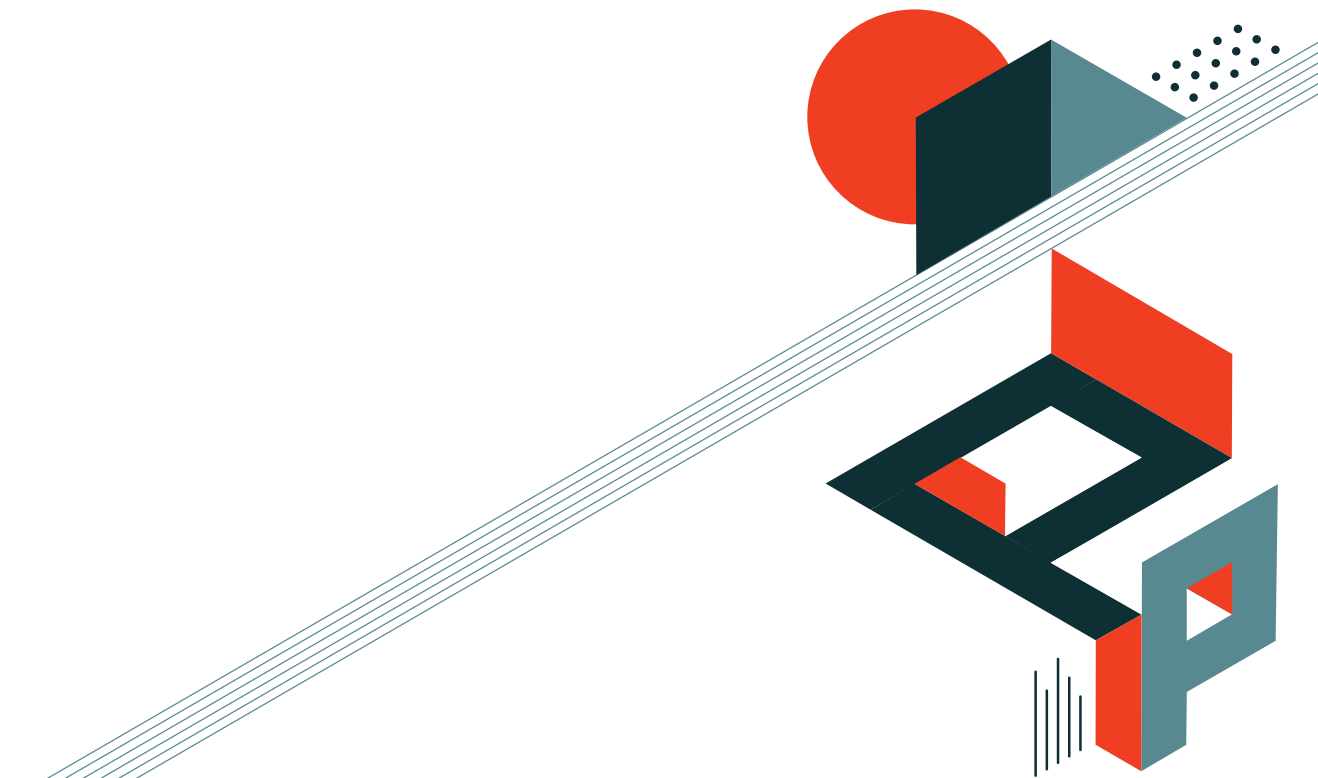


Zu der Erkenntnis, dass sich ÖPP wirtschaftlich nicht rechnen, sind u. a. auch der Europäischen Rechnungshof (EuRH),⁷ der französische Rechnungshof,⁸ das UK National Audit Office,⁹ der albanische Rechnungshof,¹⁰ der deutsche Bundesrechnungshof,¹¹ nationale parlamentarische Ausschüsse, ein britisches Investorenkonsortium,¹² zivilgesellschaftliche Netzwerke wie CEE Bankwatch,¹³ Counter Balance¹⁴ und Eurodad¹⁵ sowie zahlreiche Wissenschaftler/-innen gelangt.¹⁶ 2017 wurde ein ÖPP-Kampagnenmanifest¹⁷ mit Unterstützung von mehr als 150 Organisationen und Gewerkschaften aus aller Welt veröffentlicht, das die mit ÖPP verbundenen Risiken beleuchtete.

ÖPP haben angeblich Vorteile im Hinblick auf Finanzierung, Effizienz und Innovationen. In Wirklichkeit ergibt sich allerdings ein ganz anderes Bild. Die folgenden Punkte beschreiben acht Gründe, warum ÖPP nicht funktionieren:

1. ÖPP bringen kein frisches Geld – sie führen zu verkappten Schulden
2. Private Finanzierungen kosten mehr Geld als die Kreditaufnahme der öffentlichen Hand
3. Der öffentliche Sektor trägt letztlich das Risiko, wenn ein Projekt scheitert
4. ÖPP garantieren keine bessere Wirtschaftlichkeit
5. Effizienzgewinne und Design-Innovationen können dazu führen, dass nicht sorgfältig gearbeitet wird
6. ÖPP sind keine Garantie für die fristgerechte Fertigstellung von Projekten und die Einhaltung von Budgets
7. ÖPP-Vereinbarungen sind nicht transparent und können Korruption befördern
8. ÖPP schaden den Prioritäten öffentlicher Politik und zwingen von der öffentlichen Hand erbrachte Dienstleistungen zu Kosteneinsparungen



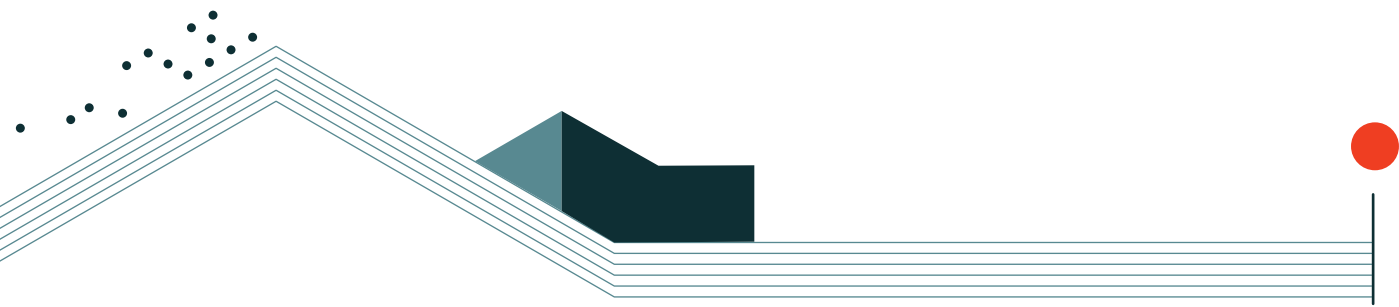


1. ÖPP führen zu verkappten Schulden

Ein wichtiger Entscheidungsgrund für eine ÖPP ist die Vermeidung einer sichtbaren Erhöhung der Staatsverschuldung. Im Endergebnis führt dies jedoch zu verkappten Schulden. Bei einer öffentlich-privaten Partnerschaft nimmt der öffentliche Sektor ein Darlehen auf, während der private Sektor die Finanzierung regelt und die Infrastruktur baut. Die öffentliche Hand zahlt im Anschluss daran ein festes ÖPP-Entgelt über die gesamte Laufzeit des ÖPP-Vertrags. In einigen Fällen zahlen die Nutzer/-innen ebenfalls einen Teil oder die Gesamtheit aller Entgelte direkt an das privatwirtschaftliche Unternehmen (z. B. Mautstraßen).

Auf den ersten Blick könnten ÖPP als eine kreative Erschließung neuer Geldquellen gesehen werden, da bei diesem Modell die Privatwirtschaft und nicht der öffentliche Sektor Darlehen aufnimmt. Die Finanzierung des Projekts wird aber nach wie vor von der öffentlichen Hand und/oder den Endnutzer/-innen übernommen – es wird nur der Zahlungsplan über einen längeren Zeitraum gestreckt.

Aus diesem Grund werden ÖPP-Projekte im Normalfall außerbilanziell erfasst und haben so keinerlei Auswirkungen auf den öffentlichen Schuldenstand. Dies führt zu einer falschen Motivation, dem ÖPP-Modell zu folgen, obwohl dies in den meisten Fällen mit Mehrkosten verbunden sind – etwas so, als würde man die neue Infrastruktur mit einer Kreditkarte bezahlen. Das hat in mehreren Ländern zu ernsthaften Problemen geführt.

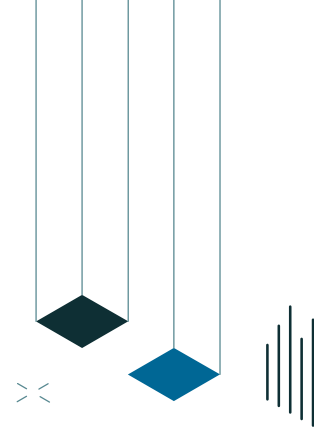


Im VK zum Beispiel galten ÖPP in Form der Private Finance Initiative (PFI) in den späten 1990er und Anfang der 2000er Jahre als einzige maßgebliche Praxis, neue Infrastrukturen zu bauen, da unzureichende öffentliche Haushalte die Möglichkeit einer Finanzierung durch die öffentliche Hand begrenzten.¹⁸ Im Ergebnis gab es Ende 2016 mehr als 700 laufende Projekte im Rahmen von PFI1 und ihrem Nachfolger PFI2 mit der Folge von jährlichen finanziellen Belastungen in Höhe von £10,3 Milliarden in den Jahren 2016-17.¹⁹

Zukünftige Belastungen, die bis in die 2040er Jahre aufzubringen sein werden, belaufen sich auf £199 Milliarden²⁰ und zeigen, in welchem Maße ÖPP-Projekte Generationen zukünftiger Regierungen dazu verurteilen, für Infrastrukturen zu zahlen, deren Bau sie vielleicht niemals selbst beschlossen hätten. Selbst PFI2 – eingeführt nach Jahren der Kritik an dem PFI-Konzept – wird nach wie vor außerbilanzmäßig erfasst, und auch die Anfangsinvestitionen sind nicht Teil der Haushaltspläne der Regierungen.²¹

Ungarn war vor der Finanzkrise 2007–2008 ein überzeugter Nutzer vom ÖPP-Modelle, ging aber danach keine neuen Vereinbarungen mehr ein. Mehr als 100 ÖPP-Verträge wurden in unterschiedlichen Sektoren unterzeichnet, von Straßenbauprojekten bis hin zu kleineren Sportanlagen. Als jedoch die Finanzkrise ausbrach, kam die Regierung zu dem Schluss, dass die negativen Aspekte einer ÖPP gegenüber den positiven schwerer wiegen.²² Seitdem hat die Regierung einige der laufenden Projekte erneut auf den Prüfstand gestellt, allerdings nicht so umfassend, wie zunächst angekündigt²³. Weitere außerbilanzielle ÖPP-Projekte wurden vermieden.²⁴

In Portugal haben die Behörden ab Mitte der 1990er Jahre bis zum Jahre 2010 Dutzende ÖPP-Verträge unterzeichnet,²⁵ in erster Linie im Straßenbausektor. Um Kosten zu sparen und um sich für Zuwendungen aus dem Internationalen Währungsfonds (IWF) und der EU zu qualifizieren, hat die Regierung Anfang 2011 mitgeteilt, alle ÖPP-Vorhaben einzufrieren. Bis zum Ende des Jahres hatte Portugal 36 Verträge überprüft und sich verpflichtet, einen Teil dieser Vereinbarungen neu zu verhandeln.²⁶ Nach diesen 2017 abgeschlossenen Neuverhandlungen konnte die Regierung zukünftige Zahlungsverpflichtungen um durchschnittlich 18 Prozent der Gesamtzahlungen pro Konzession verringern. Da diese Rückzahlungen aber bis mindestens 2013 geleistet werden müssen,²⁷ sind die Folgen von Entscheidungen längst vergangener Regierungen noch lange nicht vom Tisch.



2. Höhere Finanzierungskosten

Die Kosten privater Finanzierungen im Vergleich zur Kreditaufnahme der öffentlichen Hand sind einer der gravierendsten Nachteile von ÖPP. Sowohl die OECD als auch der IWF haben darauf hingewiesen, dass Regierungen im Vergleich zur Privatwirtschaft Kapital fast immer zu günstigeren Konditionen aufnehmen können.^{28,29}

Schon 2011 stellte die Financial Times anhand einer eigenen Berechnung fest, dass der britische Steuerzahler „deutlich mehr als £20 Milliarden zusätzliche Kreditkosten für die 700 Projekte aufbringen muss, die aufeinanderfolgende Regierungen im Rahmen der Private Finance Initiative beschlossen haben (das entspricht dem Gegenwert von 40 großen neuen Krankenhäusern)“³⁰

Bei einer Überprüfung, die das **UK National Audit Office** 2015 durchgeführt hat, stellte die Behörde fest, dass der Effektivzins aller privaten Finanzvereinbarungen (7 % bis 8 %) doppelt so hoch war wie im Falle der gesamten Kreditaufnahme durch die öffentliche Hand (3 % bis 4 %).³¹ Studien über ÖPP-Straßenbauprojekte zwischen 1999 und 2014 im VK und in Spanien kamen für das VK zu ähnlichen Ergebnissen. Die Differenz in Spanien war nicht so eklatant, aber immer noch bedeutend – einem durchschnittlichen Zinssatz von 5,1 Prozent für die öffentliche Hand stand ein Zinssatz von 5.5 % bei Kreditvergabe an privatwirtschaftliche Unternehmen entgegen.³²

Ein besonders anschauliches Beispiel war der im Rahmen eines ÖPP zu errichtende neue **Justizpalast in Paris**. Der Vertrag wurde 2012 unterzeichnet und beinhaltete Investitionen in Höhe von €725,5 Millionen sowie nicht weniger als €642,8 Millionen Finanzierungskosten. Der französische Rechnungshof stellte fest, dass die Zinssätze für Fremdkapital für ÖPP bei 6,4 Prozent lagen, während 2012 der durchschnittliche gewichtete Zinssatz für mittel- und langfristige Staatsanleihen 1,86 Prozent betrug.³³ Der darauf folgende Skandal führte zur Entscheidung des Justizministeriums, in Zukunft auf ÖPP zu verzichten³⁴



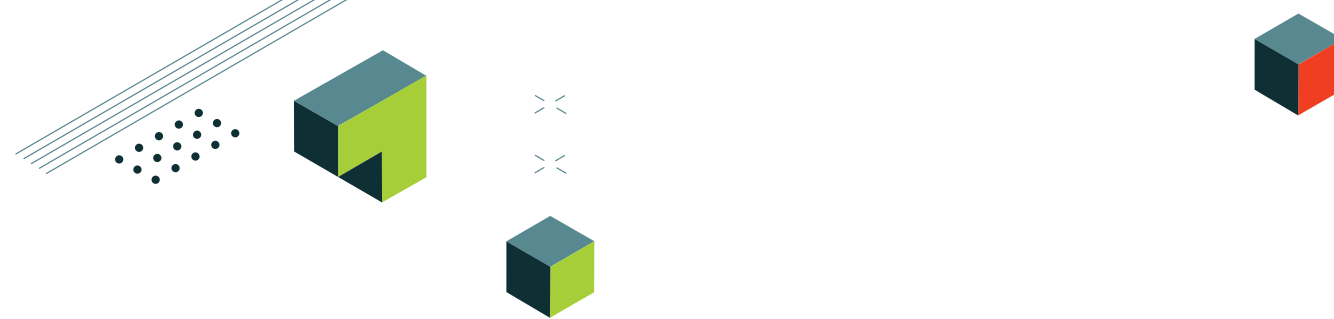
3. Der öffentliche Sektor trägt das Risiko

Die Verfechter von ÖPP argumentieren, sie seien in der Lage, Projektrisiken vom öffentlichen auf den privaten Sektor zu übertragen, aber in Wirklichkeit ist es nach wie vor der öffentliche Sektor, der das ultimative Risiko des Scheitern eines Projektes trägt. Im Zusammenhang mit ÖPP gibt es drei entscheidende Risiken:

- Baurisiko: zu späte Fertigstellung, nicht erfüllte Spezifikationen, Mehrkosten
- Nachfragerisiko: weniger Menschen als prognostiziert nutzen die Infrastruktur
- Verfügbarkeitsrisiko: Die Infrastruktur wurde gebaut, aber die beauftragte Dienstleistung kann aufgrund zusätzlicher Wartungskosten, aus Personalmangel oder aus anderen Gründen nicht in dem vereinbarten Umfang bereitgestellt werden.

Bau- und Verfügbarkeitsrisiko werden aller Wahrscheinlichkeit vom privaten Partner getragen, denn er hat mehr Kontrolle darüber als der öffentliche Partner. Dagegen liegt das Nachfragerisiko eher beim Staat. Dieses Nachfragerisiko ist schwieriger zu prognostizieren oder zu bewerten und birgt für die Regierungen die Gefahr, unerwartete Kosten tragen zu müssen, die im ÖPP-Vertrag nicht berücksichtigt wurden.³⁵

Das statistische Amt der Europäischen Union Eurostat hat 2010 und 2016 in einem Leitfaden festgehalten, dass mehrere Voraussetzungen erfüllt werden müssen, damit ein ÖPP-Projekt als außerbilanzieller Posten verbucht werden kann. Der private Partner muss das Baurisiko oder das Nachfragerisiko oder beides übernehmen



Neu im Vergleich zu den früheren Leitsätzen ist, dass der private Partner diese Risiken nicht mehr über Finanzierung, Garantien oder Klauseln über die vorzeitige Rückzahlung auf die Regierung abwälzen kann, wenn das Projekt nicht in der Bilanz erscheinen soll.³⁶ Es ist nicht erwiesen, ob diese Änderungen zu einer verstärkten Berücksichtigung vom ÖPP in den Staatshaushalten geführt haben, denn die Zahl der ÖPP in Europa insgesamt ist nach der letzten Finanzkrise substantiell zurückgegangen. 2019 waren nur 29 ÖPP in der EU und in den Beitrittskandidatenländern bis zur Unterschriftsreife der Finanzverträge entwickelt³⁷ im Vergleich zum Spitzenwert von 144 Projekten im Jahre 2006.³⁸

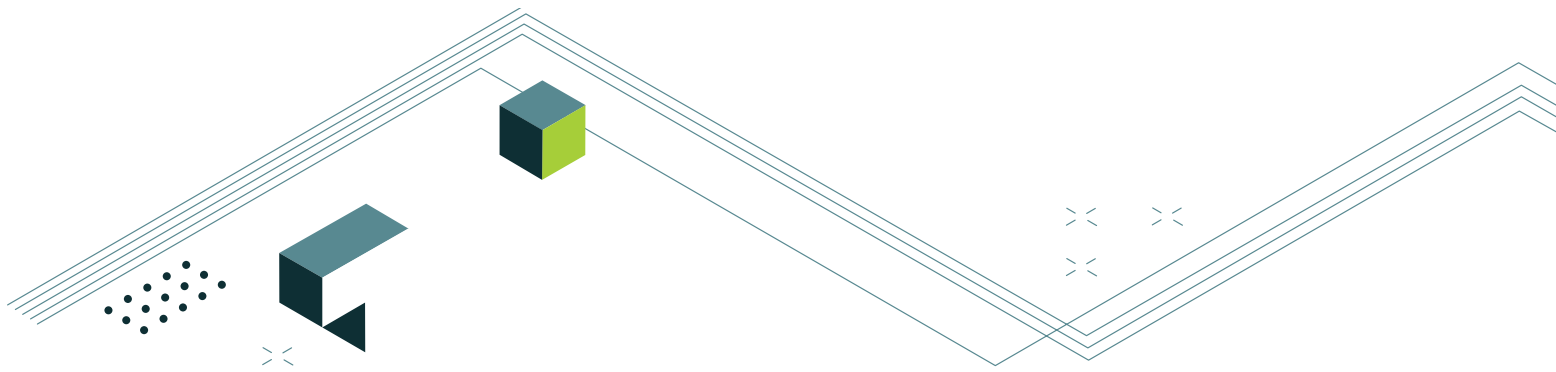
In Wirklichkeit findet bei ÖPP nur eine sehr begrenzte Risikoübertragung statt. Da öffentliche Dienste ohne Unterbrechungen bereitgestellt werden müssen, dürfte es Regierungen schwerfallen, zusätzliche Forderungen des privaten Partners zurückzuweisen oder Vertragsstrafen wegen mangelhafter Leistungen zu verhängen, denn dann könnte die gesamte ÖPP scheitern. Der private Partner hat also immer eine starke Verhandlungsposition.

Der Misserfolg der im Rahmen eines ÖPP-Modells teilprivatisierten London Underground und die Insolvenz des britischen Baukonzerns Carillion zeigen exemplarisch, dass Risiken bei einer ÖPP niemals vollständig auf die Privatwirtschaft übertragen werden. Das gilt auch dann, wenn Regierungen der Versuchung widerstehen, dem privaten Partner im Falle unvorhergesehener Kosten zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen.

London Underground als ÖPP-Modell stand von Anfang an wegen seiner Komplexität, seiner Kosten und der unzureichenden Risikoübertragung in der Kritik, aber nachdem das Projektkonsortium in finanzielle Schwierigkeiten geraten war und zusätzliche Mittel beantragte, sprach die Regierung ein Machtwort, und der Staatsbetrieb Transport for London übernahm die ÖPP in den Jahren 2007 und 2010.³⁹ Nach der Insolvenz von **Carillion** im Jahr 2018 blieb der Bau zweier großer britischer Krankenhäuser unvollendet, so dass die Regierung letztlich die Verantwortung für deren Fertigstellung übernahm.⁴⁰

Wenn Risiken tatsächlich übertragen werden, erwartet das ÖPP-Konsortium als Gegenleistung im Rahmen des Vertrags eine großzügige Kompensation. Der private Sektor fordert auch oft Unterstützung der öffentlichen Hand in Form von Subventionen oder Garantien, um das Nachfragerisiko auszugleichen (siehe Beispiele unten). Dies ist insbesondere bei ÖPP im Verkehrsbereich der Fall, wo eine zu hoch prognostizierte Nachfrage fast der Normalfall ist Überschätzung der Nachfrage an der Tagesordnung ist und zu Mehrkosten für den öffentlichen Partner führt.

Sowohl auf der Seite des privaten als auch des öffentlichen Sektors gibt es kaum eine echte Motivation für eine gründliche Nachfrageanalyse, denn das Hauptziel besteht in der Regel darin, das Projekt unter



Dach und Fach zu bringen, und zu optimistische Annahmen sind dabei weit verbreitet. Dies ist ein Problem bei Infrastrukturprojekten im Allgemeinen, aber besonders wichtig bei ÖPP, bei denen ein nutzerbezogenes Entgelt gezahlt wird.⁴¹

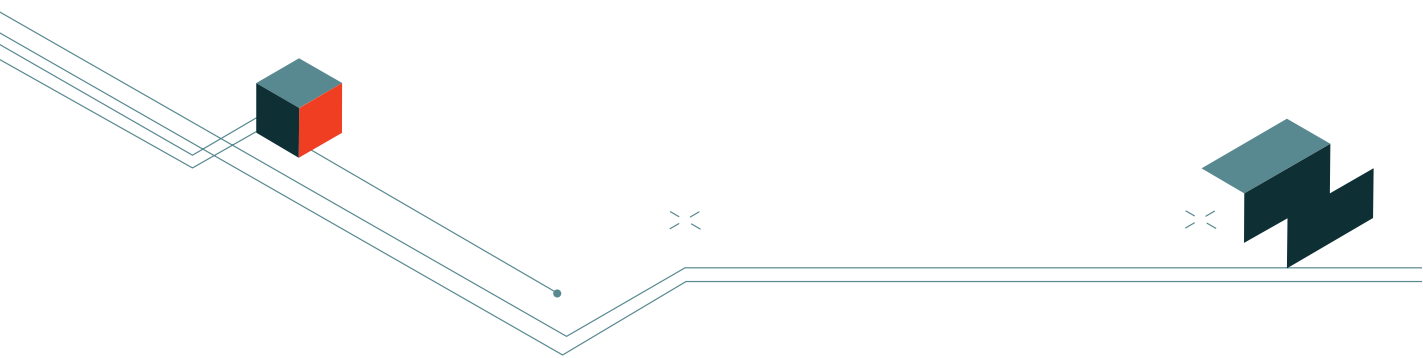
Einige Autobahn-ÖPP wurden in Form von Mautstraßen-Konzessionen realisiert, während andere - insbesondere im VK und Spanien sowie in gewissem Maße auch in Portugal - auf das so genannte „Schattenmaut“-Modell gesetzt haben. Dabei zahlen die Nutzer nicht direkt, sondern die Regierung überweist dem Konzessionsinhaber eine Gebühr pro Fahrzeug, das die Straße benutzt. Beide Modelle sind weitgehend in Verruf geraten, aber auch die nachfolgenden Projekte haben nie das Problem gelöst, wie der private Sektor wirklich Risiken bei Verkehrsprojekten übernehmen kann.

Mautpflichtige Autobahnen sorgen auch heute noch für Probleme. In Deutschland wurde 2012 ein erneuerter Abschnitt der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Bremen in Betrieb genommen. Allerdings geriet im August 2017 die private Gesellschaft **A1 Mobil** als Betreiber des Autobahnteilstücks in eine „*existenzbedrohende Situation*“⁴² und versucht jetzt, den Staat auf Schadensersatzzahlungen in Höhe von €700 Millionen zu verklagen, da die Einnahmen aus der Lkw-Maut geringer als erwartet waren. Im November 2019 entschied das Oberlandesgericht Celle, dass das Land nicht zahlen muss, da A1 Mobil im Vertrag das volle Nachfragerisiko übernommen hat.⁴³

Auf den ersten Blick scheint dies ein gelungener Risikotransfer gewesen zu sein. Was aber, wenn A1 Mobil tatsächlich Konkurs anmelden muss? Das war bei der Autobahn M1/M15 in Ungarn der Fall. Die Nachfrage lag um 50 Prozent unter den Prognosen⁴⁴, und die Straße wurde 1999 renationalisiert und in eine öffentliche Zweckgesellschaft überführt.⁴⁵

In den meisten europäischen Ländern basieren ÖPP seit Anfang der 2000er Jahre entweder auf Verfügbarkeitszahlungen, die nur für die Funktionsfähigkeit des Straßenprojektes geleistet werden, oder auf Mautgebühren, die durch öffentliche Garantien abgesichert sind, falls die Nachfrage nicht so hoch ist wie erwartet, oder auf einer Kombination aus beidem. In beiden Fällen ist das einzige wirkliche Risiko, das der private Partner übernehmen muss, das Baurisiko. Danach ist sein Einkommen für den Rest der Konzessionsdauer garantiert, solange er die grundlegenden Wartungsarbeiten übernimmt.

In der Realität wird auch das Baurisiko nicht immer vollständig auf den privaten Partner abgewälzt. Im Jahr 2014 stellte der Rechnungshof der Region Galizien in Spanien fest, dass bei ÖPP für Autobahnen nach dem Schattenmaut-Modell Entgeltänderungen zwischen 9 und 29 Prozent fällig wurden, für die Regionalregierung mit direkten Zahlungen geradestehen musste. Doch wie der Rechnungshof herausfand, standen diese Änderungen im Zusammenhang mit Baurisiken, die der Konzessionsnehmer hätte tragen müssen, sowie weiteren Problemen, die vor der Vertragsunterzeichnung hätten geklärt werden müssen.⁴⁶



Auch bei der 44 km langen Eisenbahn-Streckenabschnittsverbinding **Perpignan-Figueras**, der Frankreich und Spanien verbindet, wurde das Baurisiko auf die öffentliche Hand übertragen. 2004 wurde ein ÖPP-Vertrag mit dem Konsortium TP Ferro, bestehend aus dem französischen Unternehmen Eiffage und dem spanischen Unternehmen ACS-Dragados, unterzeichnet. Die Arbeiten wurden 2009 abgeschlossen. Das ursprüngliche Budget für das Projekt wurde 2003 auf 952 Mio. Euro festgelegt, stieg dann aber am Ende auf insgesamt fast 1,2 Milliarden Euro. Die Regierungen Spaniens und Frankreichs (und in geringerem Maße die EU) steuerten 636 Mio. € in Form von direkten Zuschüssen und 44 Mio. € als zusätzliche Finanzierung bei, um die Wirtschaftlichkeit der Konzession zu gewährleisten.⁴⁷

Das Projekt veranschaulicht auch, wie der Staat letztlich auch bei nicht mautpflichtigen Projekten für Nachfragerisiken haften kann. Eine Anschluss-Bahnverbinding, die die Nachfrage auf der Strecke erhöhen sollte, wurde erst im Jahr 2013 eröffnet. Es wurde sofort klar, dass die Nachfrage zu hoch angesetzt worden war. 2014 rechnete TP Ferro mit 24 eingesetzten Zügen pro Tag, doch für mehr als zwölf gab es selbst in der Hochsaison keinen Bedarf.

Infolgedessen wies TP Ferro für dieses Jahr Verluste in Höhe von 112,9 Mio. € aus. ACS forderte von der spanischen Regierung daraufhin eine Entschädigung im Rahmen einer vertraglichen Staatshaftungsklausel. Beide Regierungen lehnten jedoch eine Entschädigung ab. 2016 forderten die Gläubiger des Projekts, TP Ferro zu liquidieren und die Haftung des Staates in Anspruch zu nehmen. Dieser Forderung wurde entsprochen, und die Konzession wurde entzogen.⁴⁸

In einigen Fällen wie bei der **Trakia-Autobahn in Bulgarien** und der **Horgoš-Požega-Autobahn in Serbien** führte die Erkenntnis, dass der Staat den privaten Partner für ein geringeres als das erwartete Verkehrsaufkommen entschädigen müsste, zum Widerstand gegen die Projekte. Die Verträge wurden schließlich nicht zuletzt aus diesem Grund gekündigt.⁴⁹ Die Trakia-Autobahn wurde später über eine öffentliche Ausschreibung fertiggestellt,⁵⁰ während die Horgoš-Požega-Autobahn in Etappen gebaut wird.⁵¹

In der Praxis könnte die durch COVID-19 verursachte Wirtschaftskrise zu einem beispiellosen Rückgang der Einnahmen vieler Infrastrukturprojekte führen, die mit Hilfe von ÖPP realisiert wurden, z. B. Flughäfen und Straßen. Dies könnte zur Inanspruchnahme öffentlicher Garantien zum Ausgleich der Verluste privater Unternehmen führen. Laut Untersuchungen des Transnational Institute könnten sich Länder mit Klagen konfrontiert sehen, um privatwirtschaftliche Unternehmen für die Auswirkungen von Regierungsmaßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit während der Pandemie zu entschädigen.⁵²



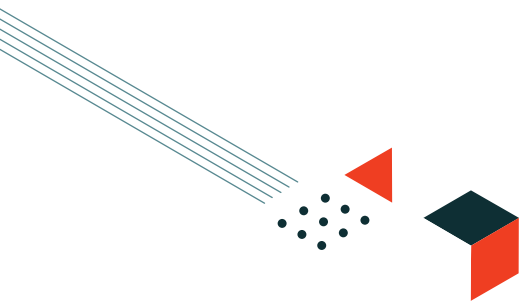
4. Fehlende Wirtschaftlichkeit

Befürworter von ÖPP-Modellen argumentieren, dass diese durch die Nutzung von Ressourcen und Fachwissen des privaten Sektors das Potenzial haben, die Quantität und Qualität der Leistungsbereitstellung zu verbessern und somit ein besseres „Kosten-Nutzen-Verhältnis“ im Vergleich zu der traditionellen öffentlichen Auftragsvergabe darstellen zu können. Vor der Genehmigung sollten ÖPP-Vorschläge im Normalfall mit einem „Public Sector Comparator“ (PSC) analysiert werden. Dies ermöglicht die Berechnung der Projektkosten bei Anwendung herkömmlicher Vergabeverfahren. Diese Analyse bzw. deren Nichtdurchführung wurde jedoch stark kritisiert.

Das **National Audit Office** hat in einem Bericht⁵³ nachgewiesen, dass diese Vergleiche in Großbritannien unsachgemäß und mit nicht belastbaren Zahlen durchgeführt wurden und keine angemessene Diskussionen darüber stattgefunden haben. Das gesamte Verfahren war darauf angelegt, für ÖPP vorteilhafte Ergebnisse zu generieren. Infolgedessen zog das britische Finanzministerium im Dezember 2012 sein Spreadsheet zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit zurück und versprach, eine aktualisierte Version zu veröffentlichen. Bis zum Januar 2018 lag diese jedoch noch nicht vor.⁵⁴ Im Verlauf desselben Jahres teilte die britische Regierung mit, dass sie das so genannte PFI2-Modell (d.h. ÖPP) nicht mehr für neue Projekte einsetzen werden,⁵⁵ so dass diese Leitlinien nicht länger gebraucht würden

In ähnlicher Weise wurde **in Irland** in einer 2011 durchgeführten Analyse von ÖPP in der Wasserwirtschaft festgestellt, dass die Bevorzugung von ÖPP seitens der Regierung in einigen Fällen dazu führte, dass Kommunalbehörden ihre eigenen Wirtschaftlichkeitsberechnungen oder vorläufige Berichte verwarfen, wenn diese herkömmliche Vergabeverfahren im Vorteil sahen.⁵⁶

Auch der Bundesrechnungshof kritisierte 2014 die Wirtschaftlichkeitsberechnungen für fünf von sechs Autobahnprojekten und war „der Auffassung, dass die bisherigen ÖPP-Projekte unwirtschaftlich sind.“ Er



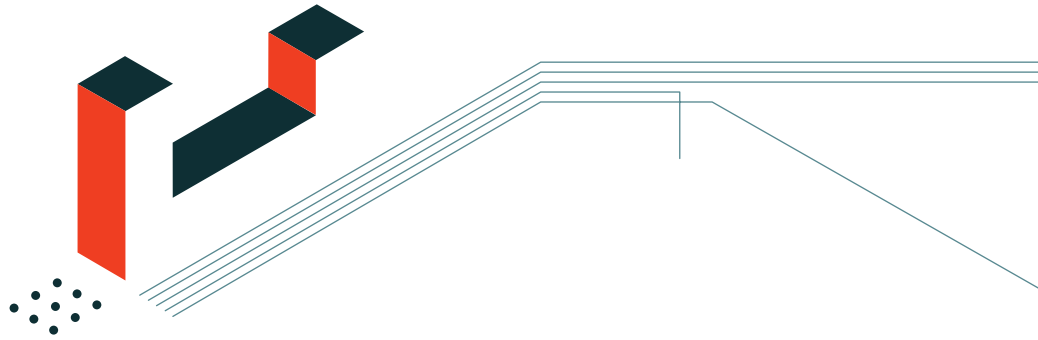
stellte fest, dass die ÖPP-Projekte mit einem Kostenaufwand von 5,1 Mrd. € voraussichtlich 1,9 Mrd. € mehr kosten würden als konventionelle Projekte.

Das Bundesverkehrsministerium hatte zuvor für diese Projekte Kostenvorteile von bis zu 40 Prozent gegenüber der Ausführung durch den öffentlichen Sektor ausgewiesen. Der Bundesrechnungshof war nicht davon überzeugt, dass die vom Ministerium behaupteten gesamtwirtschaftlichen Vorteile der ÖPP-Variante die von ihm festgestellten Kostennachteile in Höhe von 1,9 Mrd. € ausgleichen können. Der Rechnungshof stellte auch fest, dass die Unterschiede in der Bauzeit, auf die sich das Ministerium den Vergleich der Varianten berief, nicht überzeugend waren.⁵⁷

Die meisten Wirtschaftlichkeitsberechnungen sind für die Öffentlichkeit nicht zugänglich, aber eine Zusammenfassung einer Bewertung der als ÖPP-Projekt erstellten **Autobahn D1 in der Slowakei** zeigt, wie leicht sie manipuliert werden können. Im April 2009 wurden Daten des slowakischen Verkehrsministeriums veröffentlicht, die eine vom öffentlichen Sektor ausgeführte Version und eine ÖPP-Option für das Projekt gegenübergestellt haben. Einige der Annahmen, die zur Rechtfertigung der ÖPP-Variante herangezogen wurden, erscheinen höchst zweifelhaft, insbesondere die „zu einem früheren Zeitpunkt realisierten besonderen sozioökonomischer Vorteile“ im Wert von beeindruckenden 593 Millionen Euro und der „Risikotransfer“ im Wert von 221 Millionen Euro.⁵⁸

Im Jahr 2010 wurde die Gemengelage noch unübersichtlicher, als ein im März veröffentlichter Vergleich des Finanzministeriums den Daten des Verkehrsministeriums widersprach, auf denen er angeblich beruhte. Auch die Daten des Verkehrsministeriums hatten sich seit dem Vorjahr geändert, denn es rechnete nun mit nicht weniger als 665 Millionen Euro Kostenvorteil aufgrund der „zu einem früheren Zeitpunkt realisierten besonderen sozioökonomischer Vorteile“.⁵⁹ Auf jeden Fall wurden die tatsächlichen Kosten und Vorteile des ÖPP-Projekts nie offengelegt, da sich der finanzielle Abschluss des Projekts immer wieder verzögerte und im Sommer 2010 eine neue Regierung in der Slowakei beschloss, keine weiteren Verlängerungen für die Finanzierungsfrist zu gewähren und das ÖPP-Projekt somit beendet wurde.

Ein Bericht des **Europäischen Rechnungshofs** (ERH) aus dem Jahr 2018 bestätigt, dass Wirtschaftlichkeitsberechnungen ein großes Problem darstellen. Der ERH untersuchte 12 von der EU kofinanzierte ÖPP in Frankreich, Griechenland, Irland und Spanien in den Bereichen Straßenverkehr und Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT), die zwischen 2000 und 2014 umgesetzt wurden. Der Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass die ÖPP „kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis geboten ha-



ben" und dass „es an angemessenen Analysen über das Potenzial von ÖPP fehlt, einen Wirtschaftlichkeitsvorteil aufzuweisen. Dies betrifft ebenfalls die fehlenden zweckmäßigen Strategien für die Nutzung von ÖPP und die nicht vorhandenen institutionellen und rechtlichen Rahmenbedingungen.“⁶⁰

Unabhängig davon, ob im Vorfeld Berechnungen durchgeführt werden, gibt es zahlreiche Beispiele dafür, dass ÖPPs in Wirklichkeit kein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis bieten.

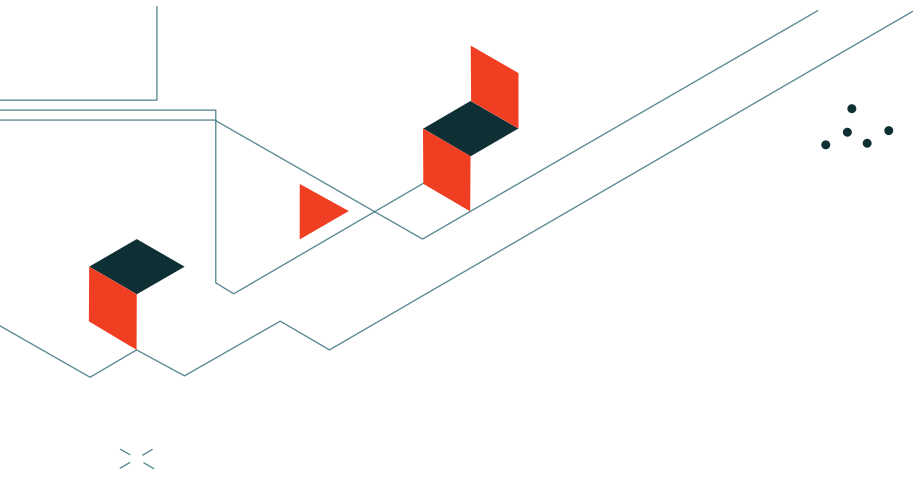
Die Schattenmaut für die **M-45 in Madrid und die Autovia del Camino in Navarra** hat die Kapitalkosten der Projekte innerhalb von 10 Jahren nach der Eröffnung amortisiert,⁶¹ während der Rest der Vertragslaufzeit die Instandhaltungskosten und die Gewinne des privaten Partners finanziert.

Ähnliches gilt für die von der EBWE finanzierte **Zagreber Kläranlage in Kroatien**: „Die Rentabilität des Konzessionärs liegt weit über dem Marktdurchschnitt (...). Dieses Übermaß an Rentabilität ist auf die Entschädigungsklausel zurückzuführen, die in der Stadtverwaltung für Unmut sorgt und wahrscheinlich nachverhandelt wird.“⁶²

Die Entscheidung, ein neues Pariser Gerichtsgebäude (siehe oben) als ÖPP-Projekt zu bauen, war von Anfang an fragwürdig, da der "Public Sector Comparator" zeigte, dass dies nicht die kostengünstigste Option sein würde. Da das französische Vergaberecht jedoch die Berücksichtigung anderer Kriterien wie Komplexität und Dringlichkeit erlaubt, wurde dennoch einer ÖPP der Vorzug gegeben.⁶³ 2012 wurde ein Vertrag im Wert von 2,3 Mrd. € mit einer Laufzeit bis 2044 mit dem Arélia-Konsortium über eine Investition von 725,5 Mio. € unterzeichnet. Die übrigen Kosten setzten sich aus nicht weniger als 642,8 Mio. € an Finanzierungskosten und 960 Mio. € an Betriebskosten zusammen; beide Positionen waren höher, als es bei einem öffentlich finanzierten Projekt der Fall gewesen wäre.⁶⁴

Die Entscheidung für eine ÖPP wurde von dem Verein *La Justice dans la Cité* vor Gericht angefochten, die Klage wurde jedoch abgewiesen. Im Jahr 2017 empfahl der französische Rechnungshof jedoch, dass ÖPP für Immobilienvorhaben im Bereich des Justizvollzugs und Gerichtswesens nicht genutzt werden sollten,⁶⁵ und wie oben erwähnt, beschloss das Justizministerium, in Zukunft auf ÖPP zu verzichten.⁶⁶

Eines der bemerkenswerten Probleme in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist der Mangel an verfügbaren Evaluierungen, die das Kosten-Nutzen-Verhältnis von ÖPPs in der Realität systematisch überwachen. Selbst in Großbritannien mit der umfangreichsten und längsten Historie vom ÖPP-Programmen hat der Staat noch nie eine systematische Auswertung der Ergebnisse durchgeführt. Erst 2018, nach jahrzehntelanger Nutzung von ÖPP, hat das Bildungsministerium endlich damit begonnen, Daten zu sammeln und privat und öffentlich finanzierte Schulen zu vergleichen.⁶⁷



Darüber hinaus dauern ÖPP-Ausschreibungen länger und kosten mehr als die normalen Vergabeverfahren und verursachen somit zusätzliche Kosten für Regierungen und Unternehmen. Die Komplexität von ÖPPs führt zu sehr hohen Rechts- und Beratungskosten sowohl für die Regierung als auch für die Unternehmen, wobei die Ausschreibungen durchschnittlich 34 Monate dauern.⁶⁸

Eine Studie der EIB über ÖPP-Projekte in ganz Europa ergab, dass die Vergabekosten im Durchschnitt mehr als 10 Prozent des Gesamtwerts der einzelnen Verträge ausmachten.⁶⁹ Die Transaktionskosten für die ÖPP London Underground in Großbritannien beliefen sich nur auf 2,8 Prozent des Projektwerts – aber das Projekt selbst war so kostspielig, dass diese Vergabekosten nicht weniger als 455 Mio. £ erreichten.⁷⁰

Infolge dieser hohen Kosten für die Projektvorbereitung gibt es oft wenig Wettbewerb, was zu einem noch schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis führt, als es sonst zu erwarten wäre.

An der Ausschreibung für die 2010 unterzeichnete ÖPP für den Bau des Stockholmer Krankenhaus Nya Karolinska Solna (NKS) nahm nur ein einziges Unternehmen teil obwohl es im Vorfeld viele Interessensbekundungen gegeben hatte. Viele schwedische Unternehmen waren nicht bereit, die mit dem Projekt verbundenen Risiken einzugehen. Der Bau sollte 1,4 Mrd. € kosten, aber es kam zu Budgetüberschreitungen, und 2015 erreichten die Kosten schließlich 2,4 Mrd. €. Das führte dazu, dass das NKS als „*das teuerste Krankenhaus der Welt*“ bezeichnet wurde.⁷¹



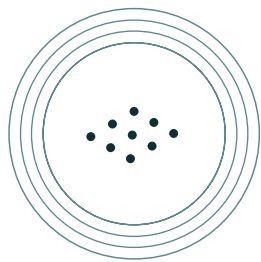
5. Kostensenkungen zum Nachteil sorgfältiger Ausführung

ÖPP-Befürworter argumentieren, dass Unternehmen des privaten Sektors eine effizientere Bereitstellung von Infrastrukturen und öffentlichen Dienstleistungen ermöglichen. Effizienzgewinne können sich aus Verbesserungen bei Planung, Bau und Betrieb ergeben.

Wie der IWF 2004 zusammenfasste, „beruht ein Großteil der Argumente für ÖPP auf der relativen Effizienz des privaten Sektors. Zwar gibt es zu diesem Thema eine umfangreiche Literatursammlung, aber die Theorie ist mehrdeutig, und die empirische Beweislage ist keineswegs klar.“⁷²

Ein Bericht der Weltbank aus dem Jahr 2009 hat gezeigt, dass bei ÖPP in der Strom- und Wasserversorgung zwar Effizienzgewinne im operativen Bereich und bei der Arbeitsproduktivität erzielt wurden, diese aber nicht unbedingt zu Gewinnen für die Endverbraucher oder zu erhöhten Investitionen geführt hatten. Die Autoren kamen zu dem Schluss, dass entweder die Versorgungsleistungen von Anfang an so unter Preis angeboten wurden, dass die Effizienzgewinne nicht ausreichten, um eine Preissenkung zu rechtfertigen, oder dass die Effizienzgewinne einfach als Gewinne dem Privatsektor zugute kamen.⁷³

In einigen Fällen haben Effizienzgewinne ihren Preis - so werden zum Beispiel Kostensenkungen durch den Abbau von Arbeitsplätzen oder prekäre Beschäftigungsbedingungen erkaufte. Zum Beispiel hatte das als ÖPP-Projekt betriebene Alzira-Krankenhaus in Spanien zur Folge, dass Arbeitsverträge geändert



wurden und sich daraufhin die Arbeitsbedingungen verschlechterten, „mit weniger Beschäftigungssicherheit, niedrigeren Löhnen und längeren Arbeitszeiten“.⁷⁴

Als ÖPP geführte Krankenhäuser könnten auch eine Reduzierung der durchschnittlichen Verweildauer in Krankenhäusern begünstigen, eine Metrik, die von der Gesundheitsbranche zur Messung der Effizienz verwendet wird. Diese Kennzahl bedeutet jedoch nicht unbedingt eine bessere Krankenhauspraxis und kann die Gesundheit und das Wohlbefinden von Frauen unverhältnismäßig stark beeinträchtigen, da sie häufig für die Pflege kranker Angehöriger zu Hause verantwortlich sind.⁷⁵

Die Erfahrung legt auch nahe, dass ÖPP nicht unbedingt zu besseren Designvorschlägen führen, als dies bei der normalen Auftragsvergabe zu erwarten ist. Im Jahr 2011 berichtete das **britische Parlament**, dass „wir im Bereich der Designinnovation und der Gebäudequalität einige Hinweise darauf gesehen haben, dass PFI-Projekte weniger gut abschneiden, als die bei traditionell vergebenen Bauprojekten der Fall ist.“⁷⁶

Dies erwies sich als dramatische Untertreibung, als im Januar 2016 während eines Sturms neun Tonnen Mauerwerk von Gebäuden der **Oxgangs Primary School in Edinburgh, Schottland**, herunterfielen. In der Folge wurden sofort 16 weitere Schulen für mehrere Monate geschlossen, als bei Sofortinspektionen ebenfalls Baumängel festgestellt wurden.⁷⁷

Zwar kam eine unabhängige Untersuchung zu dem Schluss, dass es keinen Grund per se gibt, warum im Rahmen von ÖPP keine sicheren und gut gebauten Einrichtungen gebaut werden können. Die Studie zeigte aber auch, dass die im Vertrag vorgesehene unabhängige Prüfung der Arbeiten nicht gut definiert war und es auch keine angemessenen Mittel dafür gab.⁷⁸ Man kann wohl annehmen, dass die Komplexität der ÖPP-Verträge solch schwerwiegenden Versäumnissen Vorschub leistet.

Die 2003 eröffnete **Dublin Regional Waste Water Plant** (Kläranlage) in Irland zeigt, dass durch ÖPP ermöglichte Innovationen nicht unbedingt zu besseren kommunalen Dienstleistungen führen. Zwar hat die verbesserte Kläranlage die Abwasserbelastung der Irischen See verringert, aber es gab über mehrere Jahre eine erhebliche Geruchsbelästigung für die Anwohner, was auf den Einsatz einer nicht erprobten Technologie und falsch festgelegte Geruchsgrenzwerte im Vertrag zurückzuführen ist. Außerdem erwies sich die Anlage vom ersten Tag an als unterdimensioniert im Hinblick auf die tatsächlich aufzubereitende Abwassermenge, zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass bei der Planung Gewerbe-



betriebe nicht angemessen berücksichtigt wurden.⁷⁹ Der Dubliner Stadtrat hat 35,6 Millionen Euro an Celtic Anlian Water gezahlt, um die Probleme zu beheben.⁸⁰

Das NKS-Krankenhaus in Stockholm hat versucht, im Rahmen des ÖPP-Prozesses mit einer ersten Designausschreibung neue gestalterische Konstruktionselemente und Ideen einzubringen. Das Krankenhauspersonal berichtete jedoch von negativen Folgen für die Patienten und das Personal, darunter IT-Ausfälle, die die Patientensicherheit ernsthaft bedrohten; Operationssäle, die nicht für bestimmte Operationen geeignet waren; das Risiko kurzer Verfallsdaten von Medikamenten aufgrund zu warmer Aufbewahrung, und Ärzte, die Akten und Unterlagen in Rucksäcken mit sich führen mussten, da es für sie keinen Platz gab, um Verwaltungsarbeiten zu erledigen.⁸¹


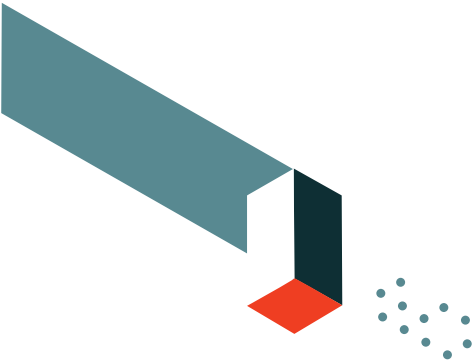
Wie eine aktuelle Analyse des Projekts zeigt, hätten „Erfahrungen aus der Forschung in verschiedenen Disziplinen sowie aus der Bauwirtschaft und der Gesundheitspraxis genutzt werden können, um die von privaten Interessengruppen vorgetragene vagen Versprechen von Innovation, Qualität und Kostenkontrolle zu hinterfragen“.⁸² Obwohl keines der oben genannten Probleme typisch für ÖPP ist, kann kein Zweifel daran bestehen, dass der hohe Grad an Komplexität zusammen mit dem Interesse des privaten Partners, so viel wie möglich an Kosten zu sparen, leicht dazu führen kann, dass nicht sorgfältig gearbeitet wird.

An abstract graphic at the top of the page consists of several parallel white lines that curve downwards from the top left towards the right. Interspersed among these lines are various geometric shapes: a dark blue square, a red diamond, a teal square, a red diamond, a cluster of small grey dots, a red diamond, a teal square, a red diamond, and a teal square. The overall composition is dynamic and modern.

6. Keine Garantien für eine fristgerechte Fertigstellung von Projekten und die Einhaltung von Budgets

Es wird allgemein angenommen, dass Unternehmen des privaten Sektors besser als der öffentliche Sektor in der Lage sind, Projekte pünktlich und innerhalb des Budgets fertigzustellen. Es gibt jedoch keinerlei Belege, die diese Behauptung stützen.

Zunächst einmal führt die Komplexität der Gestaltung und Ausschreibung von ÖPP-Verträgen die Prozesse sehr langwierig, wie wir oben gesehen haben – der Zeitaufwand ist oft erheblich höher, als dies bei der traditionellen Vergabe der Fall wäre. Ein Bericht des parlamentarischen Ausschusses für das Finanzministerium des Vereinigten Königreichs aus dem Jahr 2011 stellt fest: *„Es gibt keine überzeugenden*



Beweise dafür, dass PFI-Projekte schneller und zu niedrigeren Endkosten durchgeführt werden als Projekte, die unter Einsatz traditioneller Vergabeverfahren ausgeschrieben werden. Im Gegenteil, der langwierige Vergabeprozess erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass ein im PFI-Verfahren beauftragtes Gebäude länger bis zur Fertigstellung braucht, wenn der gesamte Prozess mit eingerechnet wird.“⁸³

Wenn wir jedoch nur die Bauphase betrachten, stellen wir fest, dass ÖPP „Turnkey-Verträge“ verwenden. Das bedeutet, dass kein Geld gezahlt wird, bis das Projekt vollständig fertiggestellt ist. Diese sind teurer als normale Verträge, geben dem privaten Partner aber eine starke Motivation, das Gebäude rechtzeitig fertigzustellen. Wenn es darum geht, dass der Auftragnehmer das Baurisiko übernimmt, kann auch eine normale Vergabe mit Turnkey-Verträgen erfolgen, ohne dass ein ÖPP-Vertrag über mehrere Jahrzehnte unterzeichnet werden muss.⁸⁴

Trotz des zahlreichen angeblichen Vorteile von ÖPP hat die Realität gezeigt, dass viele ÖPP-Projekte, darunter auch einige, die in diesem Paper erwähnt werden wie das Pariser Gerichtsgebäude⁸⁵ und das NKS-Krankenhaus in Stockholm, verspätet fertiggestellt wurden und/oder ihren Finanzrahmen überschritten haben.

Das NKS-Krankenhaus war ein besonders eklatantes Beispiel. Es sollte bis 2015 fertiggestellt werden, dies erfolgte jedoch erst 2019. Die Gesamtkosten für den Bau wurden mit 1,4 Mrd. € veranschlagt, aber bis 2015 waren sie auf über 2,4 Mrd. € gestiegen.⁸⁶

Der oben erwähnte Bericht des Europäischen Rechnungshofs über ÖPP aus dem Jahr 2018 stellte ebenfalls fest, dass es bei sieben der neun geprüften abgeschlossenen Projekte zu Verzögerungen zwischen zwei und 52 Monaten⁸⁷ gekommen ist

Außerdem waren für die Fertigstellung der fünf geprüften Autobahnen in Griechenland und Spanien zusätzliche öffentliche Mittel in Höhe von fast 1,5 Mrd. € erforderlich, von denen rund 30 Prozent oder 422 Mio. € von der EU bereitgestellt wurden. In Griechenland waren die Kosten pro Kilometer der drei geprüften Autobahnen um bis zu 69 Prozent gestiegen, während gleichzeitig der Projektumfang um bis zu 55 Prozent reduziert worden war. Dies war vor allem auf die Finanzkrise und die schlechte Vorbereitung der Projekte durch den öffentlichen Partner zurückzuführen mit der Folge unausgeglichener und ineffizienter Verträge mit den privaten Konzessionsnehmern.⁸⁸



7. Mangelnde Transparenz begünstigt Korruption

Wenn ÖPP überhaupt mit demokratischer Eigenverantwortung und nationalen Entwicklungsstrategien vereinbar sein sollen, dann ist ein hohes Maß an Transparenz und Bürgerbeteiligung während des gesamten Lebenszyklus des Projekts erforderlich.⁸⁹ Dies ist bei allen großen Infrastrukturprojekten ein Problem, aber die Komplexität von ÖPP macht es besonders schwierig.

Private Unternehmen bestehen darauf, dass viele Aspekte von ÖPP geheim gehalten werden, normalerweise auch die Verträge selbst. Bei der Teilprivatisierung der Berliner Wasserbetriebe 1999 mit Beteiligung von RWE und Vivendi (Veolia) unterlag der unterzeichnete Vertrag der Geheimhaltung und konnte nicht einmal vom Landesparlament eingesehen werden. Eine Kombination aus steigenden Wasserpreisen und der Geheimhaltung der Verträge führte zu einer öffentlichen Mobilisierung gegen die Wasserprivatisierung. Nach einer erfolgreichen Volksentscheidung im Jahr 2011 wurde die Offenlegung der Verträge durchgesetzt. Dabei stellte sich heraus, dass den privaten Anbietern eine 8-prozentige Eigenkapitalrendite garantiert worden war.⁹⁰ Dies führte zur vollständigen Rekommunalisierung der Berliner Wasserbetriebe 2012 und 2013.⁹¹ Darüber hinaus wurden auch das als ÖPP betriebene Stockholmer Krankenhaus Nya Karolinska Solna (NKS) und der NBau des Pariser Gerichtsgebäudes wegen ihrer mangelnden Transparenz in Frage gestellt.⁹²

Insbesondere ein Bericht des britischen parlamentarischen Rechnungsprüfungsausschusses aus dem Jahr 2011 kam zu dem Schluss: „Die Transparenz hinsichtlich der vollständigen Kosten und des Nutzens



von PFI-Projekten sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Sektor hat durch Ministerien und Investoren, die sich hinter Geschäftsgeheimnissen verstecken, Schaden genommen.⁹³ Selbst wenn Verträge – und ihre oft zahlreichen Anhänge offengelegt werden, bedeutet ihr schierer Umfang letztlich, dass nur wenige Menschen diese lesen, geschweige denn verstehen.

Der Mangel an Transparenz und öffentlicher Kontrolle erhöht die Möglichkeiten für korruptes Verhalten. ÖPP sind in drei verschiedenen Phasen anfällig für Korruption: in der Entscheidungsphase, in der Ausschreibungsphase und während der Vertragsausführung.⁹⁴ Die Möglichkeit, 25 – 30 Jahre lang eine staatlich gesicherte Finanzierung für ein bestimmtes Projekt festzuschreiben bei nach der Bauphase in der Regel sehr geringen Risiken, motiviert zusätzlich dafür zu sorgen, dass das Projekt als ÖPP durchgeführt wird.

Außerdem ist es zwingend erforderlich, die Ausschreibung zu gewinnen, da es später weniger Möglichkeiten zur Vergabe von Unteraufträgen gibt als bei einem Standardprojekt, das von der öffentlichen Hand finanziert wird. Der oben erwähnte fehlende Wettbewerb in vielen ÖPP erleichtert dies. Während der abschließenden Vertragsverhandlungen und während der Vertragsausführung gibt es zusätzliche Möglichkeiten für Nachverhandlungen, und der öffentliche Sektor steht zusätzlich unter Druck, vorgeschlagene Änderungen zu akzeptieren, damit der gesamte Prozess nicht wieder von vorne beginnen muss.

Das Beispiel von Apa Nova, Rumänien, zeigt, wie der Druck, öffentliche Dienstleistungen bereitzustellen und Gewinne zu ermöglichen, zu Korruption führen kann. Im Jahr 2015 „erklärten Staatsanwälte der Nationalen Antikorruptionsdirektion (DNA), der obersten Strafverfolgungsbehörde des Landes, dass der französische CEO von Apa Nova, Bruno Roche, von 2008 bis 2013 geheime Bankkonten eröffnet und fiktive Verträge geschlossen habe. Diese wurden dann verwendet, um Millionen von Euro an hohe Bukarester Beamte zu überweisen, die im Gegenzug kräftige Erhöhungen der Wasserversorgungstarife genehmigten.“⁹⁵

Seit dem Jahr 2000 war der Preis für Leitungswasser um über 1.400 Prozent gestiegen, und die Einnahmen von Apa Nova stiegen um das 28-fache von weniger als 6 Millionen Euro im Jahr 2000 auf 167 Millionen Euro im Jahr 2014.⁹⁶ 2017 untersuchte die französische Polizei, ob Veolia von den mutmaßlich korrupten Praktiken von Apa Nova gewusst hatte. In der Zwischenzeit waren in Rumänien neun Personen strafrechtlich verfolgt worden – Bruno Roche und sein Nachfolger Laurent Lalague, vier rumänische Mitglieder des Managements von Apa Nova, ein Politiker, ein ehemaliger Berater des Bürgermeisters und ein Geschäftsmann.⁹⁷



8. ÖPP schaden den Prioritäten öffentlicher Politik

ÖPPs müssen kommerziell rentabel sein, sonst beteiligen sich private Unternehmen nicht an ihnen. Dies beeinflusst politische Entscheidungen: Einige Projekte werden nicht in Angriff genommen, weil sie nicht rentabel sind; andere werden ausgewählt, weil sie rentabel zu sein scheinen; und einige werden so geändert, dass sie für den privaten Sektor attraktiv sind, auch wenn dies eine Verschlechterung der Dienstleistung nach sich zieht.

Zum Beispiel soll laut dem offiziellen Plan der Entsorgungswirtschaft für **Belgrad, Serbien** der kommunale Abfall vorbehandelt und recycelt werden, während der nicht verwertbare Anteil verbrannt werden soll. Doch während eines wettbewerblichen Dialogs über den Bau eines Müllheizkraftwerks, der von der International Finance Corporation (IFC) organisiert wurde, durften interessierte Unternehmen selbst entscheiden, ob sie ein Recyclingverfahren in ihr Angebot aufnehmen wollten oder nicht.

Keines der Unternehmen wollte sich das Leben durch eine zusätzliche Recyclingstufe kompliziert machen, und im September 2017 wurde eine Konzession für eine Verbrennungsanlage mit einer Kapazität von 340.000 Tonnen pro Jahr mit aus den Unternehmen Suez und Itochu bestehenden Konsortium unterzeichnet. Im Ergebnis dürfte Serbien wohl erhebliche Schwierigkeiten haben, seine Recycling-Ziele zu erreichen, sobald es EU-Mitglied wird, und muss jetzt auch mit zusätzlicher Luftverschmutzung fertig werden.⁹⁸



Eine Analyse aus dem Jahr 2008 ergab, dass die Prioritäten von ÖPPs im **Gesundheitssektor in Italien** den grundlegenden öffentlichen Gesundheitsbedürfnisse entgegenstanden. *Italienische Gesundheitskonzerne „...erstellten weder eine Berechnung zur Gewichtung ihrer zukünftigen Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt, noch berücksichtigten sie die sozialen Folgen für die Gemeinschaft. Sie folgten lediglich den gesetzlichen Vorgaben und erstellten einen Finanzplan aus der Perspektive des privaten Partners“*⁹⁹ Man hätte erwarten können, dass die Behörden eine Bewertung des öffentlichen Nutzens vorgenommen hätten, aber die Methodik für ÖPP wurde aus der Perspektive des privaten Sektors strukturiert¹⁰⁰

ÖPP können aufgrund ihrer langfristigen, unflexiblen Verträge und hohen Kosten die sozialen Auswirkungen großer Finanz- und Wirtschaftskrisen verschärfen. Wenn es politische Forderungen nach Kürzung öffentlicher Ausgaben gibt, sind nicht im ÖPP-Rahmen erbrachte öffentliche Dienstleistungen mit größerer Wahrscheinlichkeit diejenigen, die gekürzt werden. So wurden beispielsweise bei der Einführung von Austeritätsmaßnahmen in Großbritannien einerseits nicht als öffentlich-private Partnerschaften geführte Krankenhäuser zu Ausgabenkürzungen gezwungen, andererseits gab es kaum Spielraum für eine Anpassung der Zuwendungen für ÖPP-Krankenhäuser.¹⁰¹ Dies wurde durch eine Mitteilung der Fiskalabteilung beim IWF aus dem Jahr 2018 bestätigt, in der es heißt: *„Während die Ausgaben für traditionelle öffentliche Investitionen bei Bedarf gekürzt werden können, ist dies bei den Ausgaben für ÖPP nicht möglich. ÖPP erschweren es daher den Regierungen, fiskalische Schocks abzufedern, ähnlich wie es bei der Staatsverschuldung der Fall ist.“*¹⁰²

Die mangelnde Flexibilität von ÖPP-Projekten im Vergleich zu Nicht-ÖPP hat einen erheblichen Einfluss auf die Prioritäten der öffentlichen Politik, was wiederum geschlechtsspezifische Auswirkungen hat. In Zeiten von Austeritätsmaßnahmen wirkt sich diese zusätzliche Belastung der öffentlichen Haushalte unverhältnismäßig stark auf Frauen aus, entweder durch eine Zunahme ihrer unbezahlten Arbeit oder durch Verluste von Beschäftigungsmöglichkeiten im öffentlichen Sektor.



Schlussfolgerung

Angesichts der oben angesprochenen Probleme neigen Institutionen und Regierungen, die sich für ÖPP stark machen, oft dazu, mehr Investitionen in den Ausbau von Kapazitäten der öffentlichen Hand für ein besseres Management, die Entwicklung standardisierter Verträge oder andere Instrumente zu fordern, von denen man sich ein reibungsloseres Funktionieren von ÖPP erhofft. Die jahrzehntelange Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass ÖPP mit hohen Kosten verbunden sind und nicht den erwarteten Nutzen bringen. Es ist nicht an der Zeit, mehr Kapazitäten aufzubauen – es ist vielmehr an der Zeit, das gesamte Konzept zu überdenken.

Die Erfahrungen mit ÖPP in Europa sollten den Ländern, die ihre ÖPP-Strategien zur Diskussion stellen oder überprüfen, als Lehre dienen. Europäische Regierungen sollten entweder auf bilateraler Ebene oder durch ihr Engagement in internationalen Institutionen und Prozessen kein Modell exportieren, das in ihren eigenen Ländern gescheitert ist.

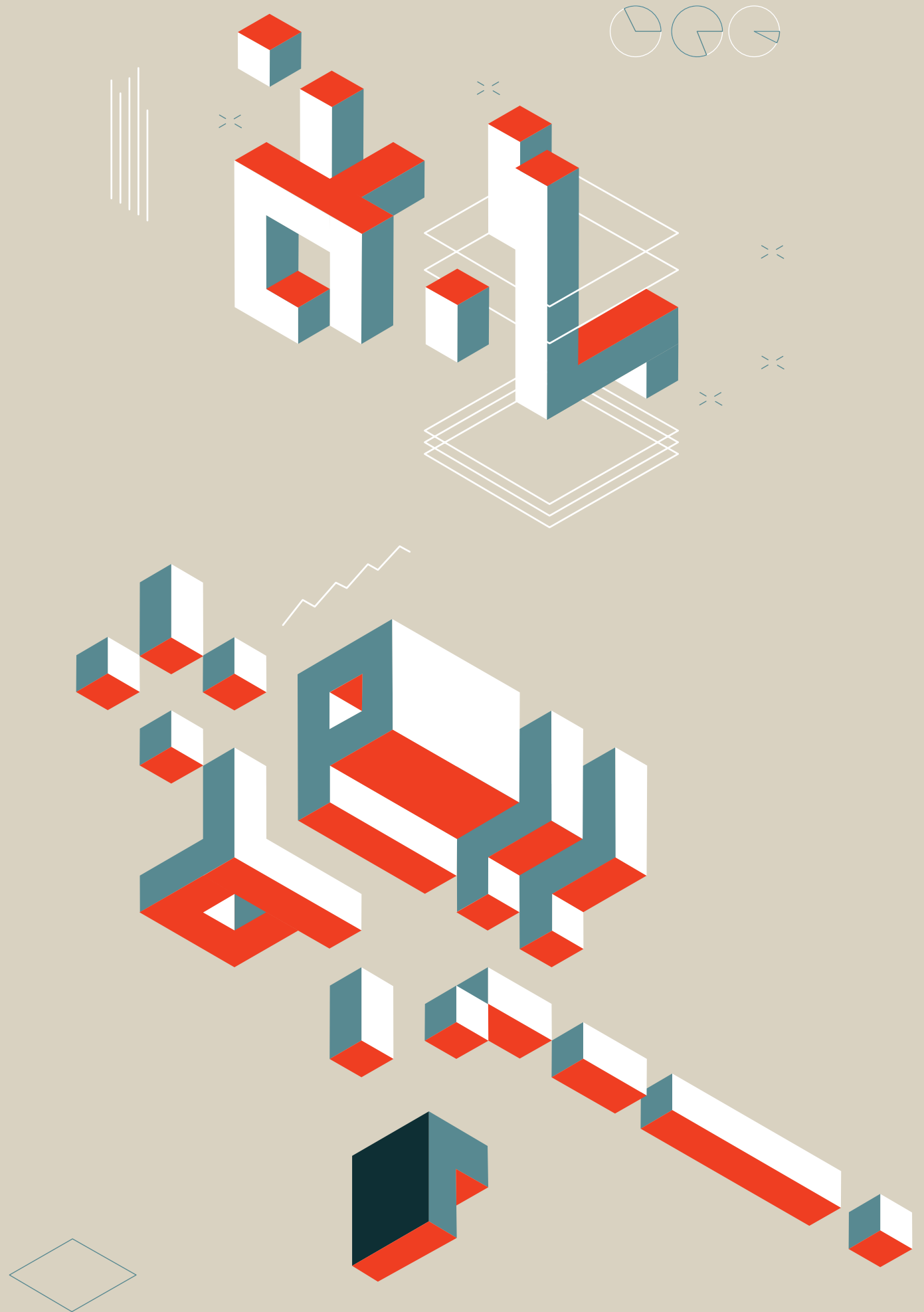
„Wenn ein Land einen guten öffentlichen Sektor hat, sollte es keine ÖPP brauchen.“ Wenn der öffentliche Sektor schlecht ist, sollte man sich davon fernhalten.“¹⁰³

Eine ÖPP kann ein qualitativ schlechtes Infrastrukturprojekt nicht retten und auch keine unfähige Behörde. Der Weg zu besseren Infrastrukturprojekten führt über die Verbesserung der strategischen Planung, der Transparenz und der öffentlichen Beteiligung an den Planungsprozessen, nicht über die Verpackung von Projekten in überkomplizierte, unflexible, undurchsichtige und langwierige Verträge.

Aus diesem Grund fordern der EGÖD und Eurodad:

- 1) Verzicht von von ÖPP in den sozialen Sektoren einschließlich Gesundheit, Bildung und Wasserwirtschaft.
- 2) Höhere öffentliche Investitionen in öffentliche Dienstleistungen, die durch progressive Besteuerung zu finanzieren sind.

Nur wenn diese Empfehlungen befolgt werden, erhalten Bürger aus Europa und der ganzen Welt Zugang zu den qualitativ hochwertigen und universellen öffentlichen Dienstleistungen, die sie verdienen, z. B. Gesundheitsversorgung, Bildung und Wasserversorgung.



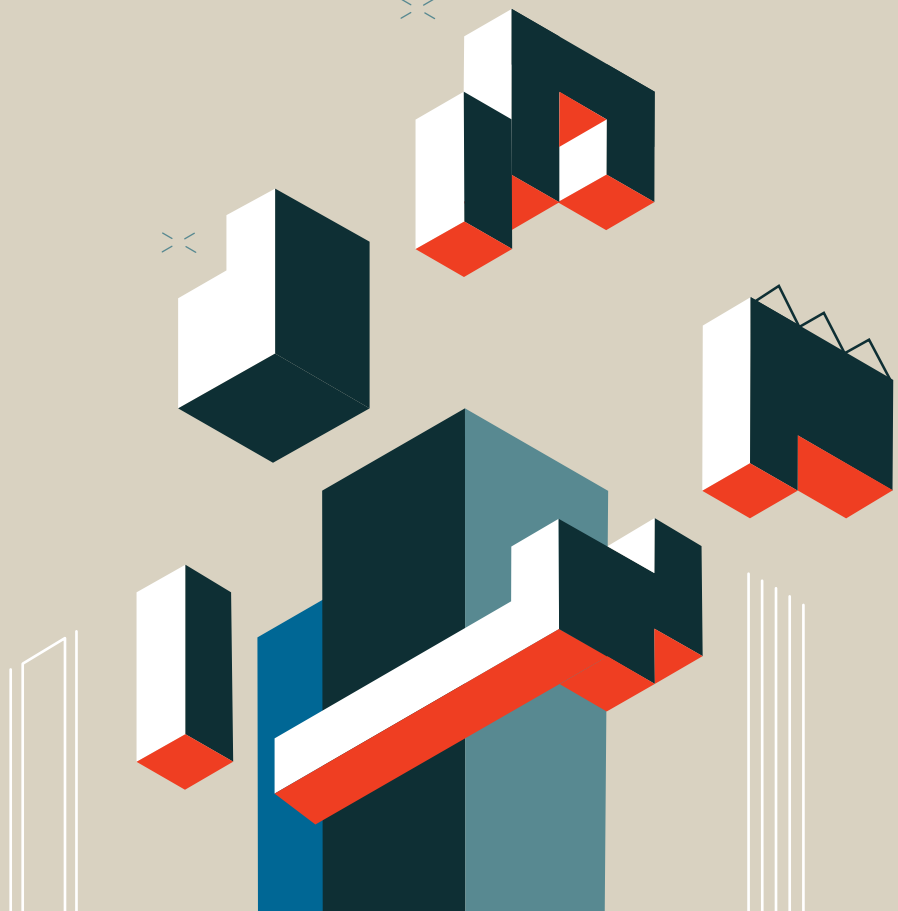
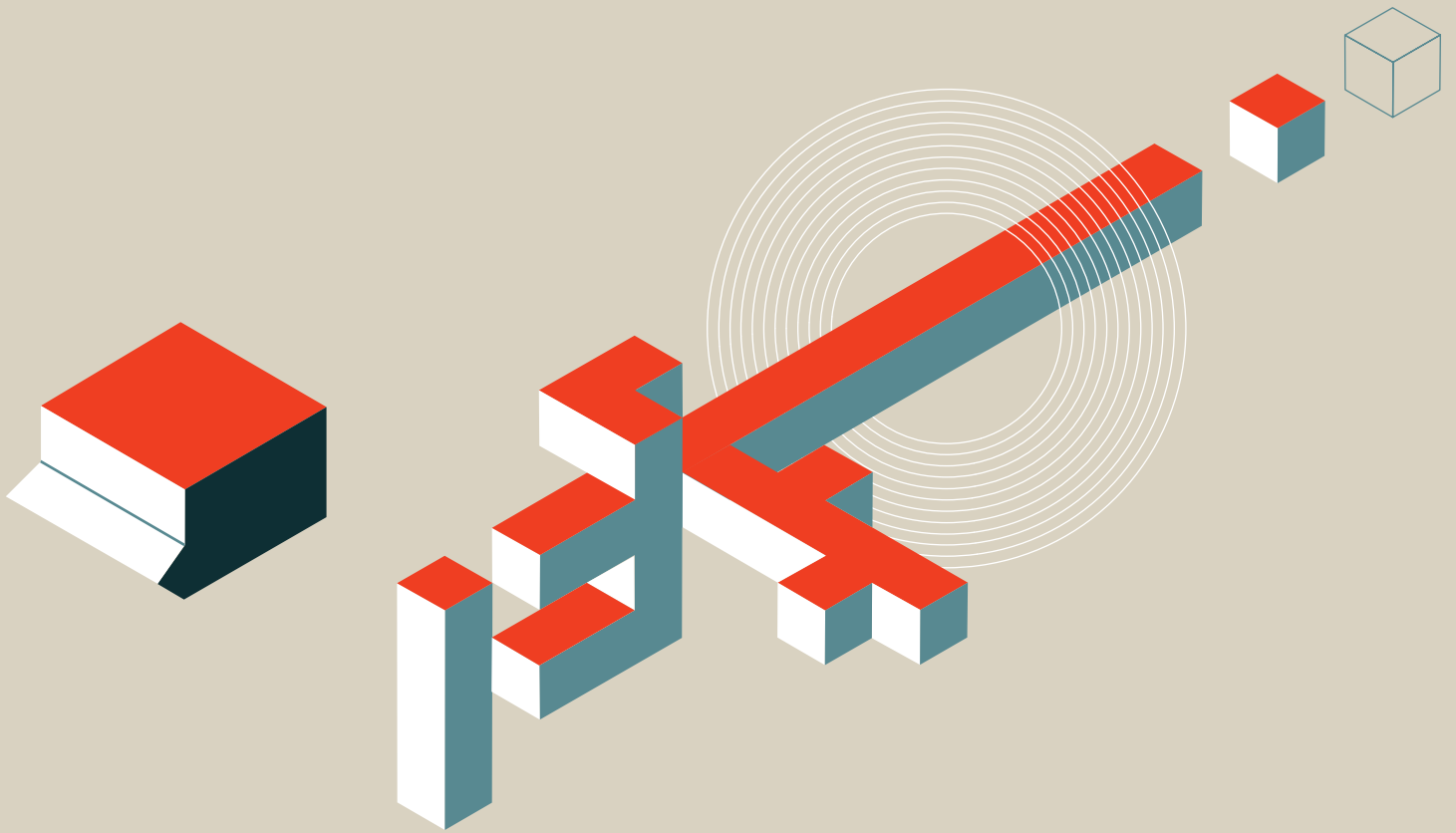
Notizen

- ¹ See: European Commission, Recovery Plan for Europe : https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe_en#documents
- ² See: European Public Service Union, [Public investment needed to deliver on Pillar of Social Rights, unions say at Tripartite Social Summit](#), 2018; Counter Balance, [What's new in the investment plan for Europe? Business as usual or genuine innovation?](#) 2016.
- ³ See: European Commission, Investment Plan for Europe, https://ec.europa.eu/commission/strategy/priorities-2019-2024/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe_en
- ⁴ See: European Commission, What's next? The InvestEU Programme (2021-2027): https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan/whats-next-investeu-programme-2021-2027_en
- ⁵ See: European Bank for Reconstruction and Development, [Pretty on paper, poor in practice: Infrastructure PPPs a struggle for governments in Eastern Europe and the CIS](#), EBRD, 18 July 2013.
- ⁶ See: EBRD, [Public-Private Partnerships](https://www.ebrd.com/infrastructure/infrastructurePPPs.com) <https://www.ebrd.com/infrastructure/infrastructurePPPs.com> (accessed on 01 December 2020).
- ⁷ European Court of Auditors, [Special report 09/2018: Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits](#), 20 March 2018.
- ⁸ European Network on Debt and Development, [French Court of Auditors Annual Report reiterates failure of public private partnerships](#), Eurodad, 14 March 2019.
- ⁹ UK National Audit Office, [PF1 and PF2](#), NAO, January 2018.
- ¹⁰ van Gerven Oei, Vincent W.J., [Supreme State Audit Institution: Gov't Cooked the Books, Concessions Out of Control](#), *Exit News*, 22 October 2019.
- ¹¹ Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe des Bundes und der Länder, [Gemeinsamer Erfahrungsbericht zur Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten](#), 14 September 2011.
- ¹² European Network on Debt and Development, [The escalating costs of public private partnerships in the UK](#), Eurodad, 13 November 2019.
- ¹³ CEE Bankwatch, [Overpriced and underwritten: The hidden costs of public-private partnerships](#).
- ¹⁴ Counter Balance. [Juncker Plan Not worth celebrating - yet? The Investment Plan for Europe. A critical analysis of the pilot phase of the 'Juncker Plan'](#). 2019; and Counter Balance. [The Juncker Plan and the promotion of Public Private Partnerships: lessons learnt for future economic recovery measures?](#) 2020.
- ¹⁵ European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ¹⁶ Cepparulo, A.; Eusepi, G.; Giuriato, L. [Public Private Partnership and fiscal illusion: A systematic review](#). Journal of Infrastructure, Policy and Development, p. 288-309, Dec. 2019; Languille, S. [Public Private partnerships in education and health in the global South: A literature review](#). Journal of International and Comparative Social Policy, 33(2), p. 142-165, 2017.
- ¹⁷ [Public-Private Partnerships: Global Campaign Manifesto](#), October 2017.
- ¹⁸ UK Treasury Select Committee, [17th Report - Private Finance Initiative](#), House of Commons, 18 July 2011.
- ¹⁹ UK National Audit Office, [PFI 1 and PFI 2](#), NAO, January 2018.
- ²⁰ UK National Audit Office, [PFI 1 and PFI 2](#), NAO, January 2018.
- ²¹ UK National Audit Office, [PFI 1 and PFI 2](#), NAO, January 2018.
- ²² Government of Hungary: [Use of PPP is in Member States' exclusive discretion](#), Government website, 7 September 2011.
- ²³ Leonard Marias, [Financial Losses and Political Interventions - Lessons From Three Hungarian PPP Projects](#), DemNet Foundation for the Development of Democratic Rights, 2019.
- ²⁴ CMS Legal Services EEIG: [2017-18 Public-Private Partnership Assessment](#), EBRD, 2018.
- ²⁵ 35 according to Sarmiento, J.M., and Renneboog, L., [Renegotiating Public-Private Partnerships](#), European Corporate Governance Institute, Finance Working Paper N° 461/2016, February 2016, but Portugal's letter of intent to the IMF from December 2019 cited below suggests there are at least 36, plus at least 24 concessions.
- ²⁶ Government of Portugal: [Portugal: Letter of Intent, Memorandum of Economic and Financial Policies, and Technical Memorandum of Understanding](#), IMF, 9 December, 2011.
- ²⁷ Ricardo Ferreira Reis and Joaquim Miranda Sarmiento: ["Cutting costs to the bone": The Portuguese experience in renegotiating Public Private Partnerships Highways during the financial crisis](#), originally

- published 29 July 2017, later in *Transportation*, Volume 46, issue 1, 285-302, February 2019.
- ²⁸ Organisation for Economic Co-operation and Development, [Public-private partnerships: In pursuit of risk sharing and value-for-money](#), OECD, June 2008.
- ²⁹ International Monetary Fund, [Public-Private Partnerships](#), IMF, 12 March 2004.
- ³⁰ Nicholas Timmins and Chris Giles, [Private finance costs taxpayer £20bn \(pay wall\)](#), *Financial Times*, 8 August 2011.
- ³¹ National Audit Office, [The choice of finance for capital investment](#), HM Treasury, 2015.
- ³² Acerete B., Gasca M. and Stafford A., [Two decades of DBFO roads in the UK and Spain: An evaluation of the financial performance](#), *Annals of Public and Cooperative Economics*, 90(2): 269-289, June 2019 (paper first published 14 December 2018).
- ³³ Cour des Comptes (French Court of Auditors), [La Politique Immobilière Du Ministère De La Justice - Mettre fin à la fuite en avant](#), Rapport Public Thématique, December 2017.
- ³⁴ European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ³⁵ Vega A., [Eurostat, Soft Law and Measurement of public debt](#), *European Journal of Legal Studies* 6(2): 96-118, Autumn/Winter 2013/14.
- ³⁶ Eurostat: [Manual on Government Deficit and Debt: Implementation of ESA 2010](#), Eurostat Manuals and Guidelines, 2016.
- ³⁷ European PPP Expertise Centre: [Market Update Review of the European PPP Market in 2019](#), European Investment Bank, 23 March 2020.
- ³⁸ Andreas Kappeler and Mathieu Nemoz, [Public-private Partnerships in Europe – Before and During the Recent Financial Crisis](#), EIB Economic and Financial Report 2010/04, July 2010.
- ³⁹ CEE Bankwatch Network, [London Underground PPP](#), last accessed 4 October 2020.
- ⁴⁰ Simon Goodley, [The four contracts that finished Carillion](#), *The Guardian*, 15 January 2018.
- ⁴¹ Bull M., Mauchan A. and Wilson L., [Delusion, Distortion, and Curses: Bias in Traffic Forecasting](#), PPIAF/World Bank/Global Infrastructure Facility Issue Brief, December 2016.
- ⁴² David Böcking, [Das öffentlich-private Autobahn-Desaster](#), *Der Spiegel*, 23 August 2017.
- ⁴³ Celle Higher Regional Court, [Ausbau der BAB 1: Bund muss keine höhere Vergütung zahlen](#), 26 November 2019.
- ⁴⁴ Reiwer-Kaliszewska A. & Kaliszewska A., [Baltic States Eye Public Private Partnerships for Transport Projects “Go ahead” problem](#) *Baltic Transport Journal* 5, 26-28, January 2005.
- ⁴⁵ CEE Bankwatch Network, [M1/M15 and M5 motorways Hungary](#), undated. Last accessed 4 October 2020.
- ⁴⁶ Acerete B., Gasca M. and Stafford A., [Two decades of DBFO roads in the UK and Spain: An evaluation of the financial performance](#), *Annals of Public and Cooperative Economics*, 90(2): 269-289, June 2019 (paper first published 14 December 2018).
- ⁴⁷ Bel et al., [Myopic PPPs: Risk allocation and hidden liabilities for taxpayers and users](#), *Utilities Policy Volume* 48: 147-156, October 2017.
- ⁴⁸ Bel et al., [Myopic PPPs: Risk allocation and hidden liabilities for taxpayers and users](#), *Utilities Policy Volume* 48: 147-156, October 2017.
- ⁴⁹ CEE Bankwatch Network, [Never Mind the Balance Sheet](#), November 2008.
- ⁵⁰ KPMG, [Investment in Bulgaria 2028](#), KPMG in Bulgaria, 2018.
- ⁵¹ Center for Investigative Reporting Serbia (CINS), [Autoput Horgoš-Požega](#), CINS, 29 October 2018.
- ⁵² See: <https://longreads.tni.org/pandemic-profiteers>
- ⁵³ UK National Audit Office, [PFI 1 and PFI 2](#), NAO, January 2018.
- ⁵⁴ UK National Audit Office, [PFI 1 and PFI 2](#), NAO, January 2018.
- ⁵⁵ Philip Hammond, 2018 Budget Speech, UK Government, 29 October 2018.
- ⁵⁶ Reeves E., [The Only Game in Town: Public Private Partnerships in the Irish Water Services Sector](#), *The Economic and Social Review*, Vol. 42, No. 1, 95-111, Spring 2011.
- ⁵⁷ Federal Court of Auditors, [Report to the Budget Committee of the Bundestag on Public Private Partnerships in Federal Highway Construction](#), June 2014.
- ⁵⁸ CEE Bankwatch Network, [D1 Motorway, Phase one, Slovakia](#), Issue Paper for the EBRD Annual Meeting, May 2010.
- ⁵⁹ CEE Bankwatch Network, [D1 Motorway, Phase one, Slovakia](#), Issue Paper for the EBRD Annual Meeting, May 2010.
- ⁶⁰ European Court of Auditors, [Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits](#), European Court of Auditors Report no. 9, 2018.
- ⁶¹ Acerete B., Gasca M. and Stafford A., [Two decades of DBFO roads in the UK and Spain: An evaluation of the financial performance](#), *Annals of Public and Cooperative Economics*, 90(2): 269-289, June 2019 (paper first published 14 December 2018).

- ⁶² EBRD Evaluation Department: [Private sector participation in municipal and environmental infrastructure projects - review and evaluation](#), Special Study, May 2014.
- ⁶³ Cour des Comptes (French Court of Auditors), [La Politique Immobilière Du Ministère De La Justice - Mettre fin à la fuite en avant](#), Rapport Public Thématique, December 2017.
- ⁶⁴ Cour des Comptes (French Court of Auditors), [La Politique Immobilière Du Ministère De La Justice - Mettre fin à la fuite en avant](#), Rapport Public Thématique, December 2017.
- ⁶⁵ Cour des Comptes (French Court of Auditors), [La Politique Immobilière Du Ministère De La Justice - Mettre fin à la fuite en avant](#), Rapport Public Thématique, December 2017.
- ⁶⁶ European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ⁶⁷ UK National Audit Office, [PFI 1 and PFI 2](#), NAO, January 2018.
- ⁶⁸ Iossa E. and Martimort D., [Risk Allocation and the Costs and Benefits of Public-Private Partnerships](#), CEPREMAP Working paper no. 1104, 2011.
- ⁶⁹ Dudkin G. and Väililä T., [Transaction Costs In Public-Private Partnerships: A First Look At The Evidence](#), EIB Economic and Financial Report 2005/03, 2005.
- ⁷⁰ House of Commons Committee of Public Accounts, [London Underground Public Private Partnerships](#), Seventeenth Report of Session 2004–05, 9 March 2005.
- ⁷¹ European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ⁷² International Monetary Fund, [Public-Private Partnerships](#), IMF, 12 March 2004.
- ⁷³ Katharina Gassner, Alexander Popov and Nataliya Pushak, [Does Private Sector Participation Improve Performance in Electricity and Water Distribution?](#) World Bank/PPIAF, 2009.
- ⁷⁴ Basilio Acerete, Anne Stafford, and Pamela Stapleton, [Spanish Healthcare Public Private Partnerships: The 'Alzira Model'](#), *Critical Perspectives on Accounting* 22, no. 6, 533–49, August 2011.
- ⁷⁵ Elson D., [Gender awareness in modelling structural adjustment](#), *World Development*, Volume 23, Issue 11, 1851–1868, November 1995; and Gideon, J. (Ed), [Handbook on Gender and Health](#), Edward Elgar, 2016.
- ⁷⁶ UK Treasury Select Committee, [17th Report - Private Finance Initiative](#), House of Commons, 18 July 2011.
- ⁷⁷ John Cole CBE, Stewart Macartney, and Chris Phillips, [Report of the Independent Inquiry into the Construction of Edinburgh Schools](#), February 2017.
- ⁷⁸ John Cole CBE, Stewart Macartney, and Chris Phillips, [Report of the Independent Inquiry into the Construction of Edinburgh Schools](#), February 2017.
- ⁷⁹ DKM Economic Consultants, and Centre for Industrial Studies, [Ex Post Evaluation of Investment Projects Co-Financed by the European Regional Development Fund \(ERDF\) or Cohesion Fund \(CF\) in the Period 1994-1999: Dublin Waste Water Treatment](#), prepared for the European Commission Directorate-General for Regional Policy, 5 September 2012.
- ⁸⁰ Hearne R. [Actually Existing Neo-liberalism: Public-Private partnerships in public service and infrastructure provision in Ireland](#) in McLaran A. & Kelly S. (Eds.) *Neoliberal Urban Policy and the Transformation of the City*, 157–173, January 2014.
- ⁸¹ Basilio Acerete, Anne Stafford, and Pamela Stapleton, [Spanish Healthcare Public Private Partnerships: The 'Alzira Model'](#), *Critical Perspectives on Accounting* 22, no. 6, 533–49, August 2011.
- ⁸² Alexandra Waluszewski, Hakan Hakansson, and Ivan Snehota, [The Public-Private Partnership \(PPP\) Disaster of a New Hospital – Expected Political and Existing Business Interaction Patterns \(on request from authors\)](#) *Journal of Business & Industrial Marketing*, 3 June 2019.
- ⁸³ UK Treasury Select Committee, [17th Report - Private Finance Initiative](#), House of Commons, 18 July 2011.
- ⁸⁴ UK Treasury Select Committee, [17th Report - Private Finance Initiative](#), House of Commons, 18 July 2011.
- ⁸⁵ European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ⁸⁶ European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ⁸⁷ European Court of Auditors, [Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits](#), European Court of Auditors Report no. 9, 2018.
- ⁸⁸ European Court of Auditors, [Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits](#), European Court of Auditors Report no. 9, 2018.
- ⁸⁹ María José Romero: [What lies beneath? A critical assessment of PPPs and their impact on sustainable development](#), Eurodad, July 2015.
- ⁹⁰ Transnational Institute et al., [Why are so many cities choosing to end privatisation and return to public water service?](#) Media briefing, April 2015.
- ⁹¹ Philipp Terhorst, [Remunicipalisation in Berlin after the buy-back, From de-privatisation to demands for democratisation](#), Transnational Institute, 23 June 2014.
- ⁹² European Network on Debt and Development, [History RePPeated](#), Eurodad, 3 October 2018.
- ⁹³ UK Public Accounts Committee, [44th Report - Lessons from PFI and other projects](#), House of Commons, 18. Juli 2011

- ⁹⁴ Iossa E. and Martimort D., [Corruption in Public-Private Partnerships](#), December 2011, also in the [Routledge Companion to Public-Private Partnerships \(paywall\)](#), Routledge, February 2013.
- ⁹⁵ Dale-Harris, Luke, [France Water Executive charged in Romania Corruption probe](#), *Politico*, 9 October 2015, updated 16 January 2018.
- ⁹⁶ Dale-Harris, Luke, [France Water Executive charged in Romania Corruption probe](#), *Politico*, 9 October 2015, updated 16 January 2018.
- ⁹⁷ RFI, [Veolia investigated in France over Romania bribery accusations](#), RFI, 2 June 2017.
- ⁹⁸ Ksenija Radovanović, [The Belgrade Solid Waste Public-Private Partnership](#), CEE Bankwatch Network, December 2019.
- ⁹⁹ Barretta A. & Ruggiero P., [Ex-ante evaluation of PFIs within the Italian health-care sector: What is the basis for this PPP? \(paywall\)](#), *Health Policy* 88(1), 15-24, October 2008.
- ¹⁰⁰ Barretta A. & Ruggiero P., [Ex-ante evaluation of PFIs within the Italian health-care sector: What is the basis for this PPP? \(paywall\)](#), *Health Policy* 88(1), 15-24, October 2008.
- ¹⁰¹ Vivek Kotecha, [Dealing with the legacy of PFI – options for policymakers](#), Centre for Health and the Public Interest, September 2018.
- ¹⁰² Timothy C Irwin, Samah Mazraani and Sandeep Saxena, [How to Control the Fiscal Costs of Public-Private Partnerships](#), IMF How-To Notes, October 2016.
- ¹⁰³ Interviewee quoted in Robert Bain, [Review of Lessons from Completed PPP Projects Financed by the EIB](#), European Investment Bank, May 2009.





EUROPEAN PUBLIC SERVICE UNION

Der **EGÖD** ist der **Europäische Gewerkschaftsverband für den öffentlichen Dienst**. Er ist der größte Gewerkschaftsverband des EGB und vertritt ca. 8 Millionen Beschäftigte im öffentlichen Dienst in mehr als 260 Gewerkschaften. Der EGÖD organisiert ArbeitnehmerInnen in der Energie-, Wasser- und Entsorgungswirtschaft, in den Gesundheits- und Sozialdiensten und in den kommunalen und staatlichen Verwaltungen in allen europäischen Ländern einschließlich der östlichen EU-Nachbarländer. Der EGÖD ist die anerkannte Regionalorganisation der Internationale der öffentlichen Dienste (PSI).

www.epsu.org



european network on
debt and development

Eurodad ist ein Netzwerk aus 49 Organisationen der Zivilgesellschaft in 20 europäischen Ländern und arbeitet für eine transformative, dabei aber spezifische Neuausrichtung globaler und europäischer Politiken, Institutionen, Vorschriften und Strukturen zur Durchsetzung eines demokratisch kontrollierten und ökologisch nachhaltigen Finanz- und Wirtschaftssystems, das die Armut beseitigt und Menschenrechte für alle garantiert.

www.eurodad.org