

## Der teure Milliardentrick hinter unseren Autobahnen

[Speaker 2]

Stell dir mal einen Zaubertrick vor. Die Regierung baut eine nagelneue, hochmoderne und vor allem milliardenteure Autobahn. Mhm.

Der Verkehr **rollt**, die Bänder werden feierlich durchschnitten. Aber, und das ist der Trick, wenn du in die offiziellen Bilanzen des Staates schaust, tauchen die Schulden für dieses gigantische Projekt dort schlichtweg nicht auf.

[Speaker 1]

Sie sind quasi unsichtbar.

[Speaker 2]

Genau, sie sind weg. Und heute schauen wir uns ganz genau an, wie dieser Taschenspielertrick funktioniert. Es geht um die hoch umstrittene Welt der öffentlich-privaten Partnerschaften, kurz ÖPP genannt.

Und jeder, der schon mal auf einer **maroden** Autobahn im Stau stand oder in einer bröckelnden Schule saß, weiß, dass unsere Infrastruktur nun ja **verrottet**.

[Speaker 1]

Absolut. Und um zu verstehen, wie der Staat versucht, das mit privatem Geld zu lösen, machen wir heute eine ziemlich tiefgehende Analyse. Wir haben hier einen massiven Stapel an Dokumenten vorliegen.

[Speaker 2]

Oh ja, das ist echt einiges.

[Speaker 1]

Wir vergleichen die dramatische Kritik aus den frühen Jahren, also Berichte des Bundesrechnungshofs von 2011 und 2012, mit der Realität in den 2020er-Jahren. Dafür schauen wir in den Bundestagsbericht zu ÖPPs aus dem Jahr 2023.

[Speaker 2]

Und wir bringen das Ganze natürlich **ins Hier und Jetzt**, also ins Jahr 2026, mit aktuellen Studien, unter anderem von PWC zum Thema ÖPP 2.0 und auch **Stellungnahmen** der Bauindustrie.

[Speaker 1]

Genau, die Mission unserer Recherche heute ist ganz klar. Wir wollen herausfinden, ob ÖPPs nun die Rettung für den Klammenstaat sind oder eben nur ein verdammt teurer Buchhaltungstrick, bei dem Milliarden auf dem Spiel stehen.

[Speaker 2]

Ja, und wir werden sehen, warum ein Hubschrauber-Simulator der Bundeswehr und eine bayerische Autobahn uns alles darüber verraten können. Aber bevor wir in diese teils wirklich katastrophalen ersten Berichte eintauchen, müssen wir kurz die Basics klären. Was genau unterscheidet eine ÖPP von einer ganz normalen staatlichen Baustelle?

[Speaker 1]

Also, wenn der Staat ganz klassisch baut, dann bestellt er quasi eine Straße. Eine Baufirma kommt, asphaltiert das Ding, schreibt eine fatte Rechnung und zack, ist sie wieder weg.

[Speaker 2]

Und wenn es dann drei Jahre später durch Risse im Asphalt regnet, muss der Staat selbst eine neue Firma suchen und das reparieren lassen?

[Speaker 1]

Richtig. Und genau da verändert eine ÖPP diese Mechanik völlig. Der fundamentale Unterschied liegt im sogenannten Lebenszyklus.

[Speaker 2]

Okay, Lebenszyklus heißt was genau?

[Speaker 1]

Das heißt, bei einer ÖPP kauft der Staat nicht einfach nur ein Gebäude oder eine Straße, er kauft eine langfristige Dienstleistung. Ein privates Konsortium, meistens ist es ein Zusammenschluss aus großen Baukonzernen und Banken, das übernimmt nicht nur die Planung und den Bau, sondern bringt auch direkt das Geld, also die Finanzierung mit. Ah, okay.

Und der entscheidende Teil ist halt, dieses Konsortium betreibt und wartet das Objekt dann für die nächsten 20 bis 30 Jahre.

[Speaker 2]

Also, die bleiben danach da und kümmern sich.

[Speaker 1]

Genau. Und der Staat zahlt im Gegenzug eine regelmäßige Nutzungsgebühr. Das ist im Grunde wie eine Miete, die über diese gesamte Laufzeit von drei Jahrzehnten gezahlt wird.

[Speaker 2]

Das erklärt natürlich, warum die Politik dieses Modell anfangs so extrem geliebt hat. Das klingt ja nach der absoluten eierlegenden **Wollmilchsau**.

[Speaker 1]

In Quellen von Peer Steinbrück, dem ehemaligen Finanzminister aus dem Jahr 2007. Der hat damals als Ziel ausgerufen, dass man stolze 15 Prozent aller öffentlichen Investitionen genau auf diese Weise umsetzen will. 15 Prozent ist massiv.

Die dachten sich halt, super, wir bekommen sofort die neue Infrastruktur. Der private Sektor kümmert sich um alles und wir **stottern** das ganz bequem in Raten **ab**.

[Speaker 2]

Aber das war wohl nur die Theorie. Denn wenn man in diesem gemeinsamen Erfahrungsbericht der Rechnungshöfe von Bund und Ländern aus den Jahren 2011 und 2012 schaut, dann sieht die Praxis echt düster aus.

[Speaker 1]

Oh ja, das war ein ziemliches Desaster. Die Prüfer haben sich damals 30 ÖPP-Projekte mit einem Gesamtvolumen von 3,2 Milliarden Euro ganz im Detail angesehen und das Fazit war wirklich vernichtend.

[Speaker 2]

Die haben das wörtlich als Millionengräber bezeichnet, oder?

[Speaker 1]

Genau. Die Projekte wurden reihenweise als unwirtschaftlich **entlarvt**.

[Speaker 2]

Hast du da mal ein griffiges Beispiel aus den Akten?

[Speaker 1]

Eines der prominentesten Beispiele aus dieser Zeit ist die Warnow-Querung in Rostock. Das

sollte ein echtes Leuchtturmprojekt werden. Ein privat finanzierter Tunnel.

Aber der private Partner, das war der französische Baukonzern Bouillies, der hat sich bei den Verkehrsprognosen einfach komplett verschätzt.

[Speaker 2]

Die dachten wahrscheinlich, da fahren jeden Tag Zehntausende Autos durch und werfen brav ihre Mautmünzen ein.

[Speaker 1]

Exakt. Aber die Realität sah dann viel leerer aus. Und das ist ein ganz klassisches ökonomisches Problem, das man in der Fachsprache den Winner's Curse nennt, also den Fluch des Gewinners.

[Speaker 2]

Warte mal, Fluch des Gewinners? Warum sollte der fluchen? Er hat doch gerade diesen gigantischen Millionenauftrag gewonnen.

[Speaker 1]

Ja, aber warum hat er ihn gewonnen? In so einem hart umkämpften Bieterverfahren bekommt oft das Konsortium den Zuschlag, dass die aggressivsten und optimistischsten Annahmen trifft. Du musst dem Staat ja das attraktivste Angebot machen, um überhaupt zu gewinnen.

[Speaker 2]

Ah, ich verstehe. Die rechnen sich die Welt schön.

[Speaker 1]

Genau. Das führt dann dazu, dass Bieter die Baukosten extrem niedrig ansetzen oder, wie eben in Rostock, die zukünftigen Einnahmen völlig überhöht prognostizieren. Und wenn das Projekt dann wirklich steht, kollidiert diese rosa Excel-Tabelle mit der harten Realität.

[Speaker 2]

Krass. Und was ist dann in Rostock passiert, als die Einnahmen wegbrachen?

[Speaker 1]

Die brachen so extrem weg, dass man die Laufzeit des Betreibervertrags von 30 auf 50 Jahre verlängern musste.

[Speaker 2]

Bitte? 50 Jahre?

[Speaker 1]

Ja. Die Bürger dort zahlen jetzt also ein halbes Jahrhundert lang **Maut**, nur damit das private Konsortium nicht in die Insolvenz rutscht.

[Speaker 2]

Das ist ja der Wahnsinn. Aber es waren ja nicht nur Tunnel, wo die Zahlen hinten und vorne nicht gestimmt haben. In den Dokumenten tauchen auch noch ganz andere Sachen auf.

Die duale Hochschule in Heidenheim zum Beispiel?

[Speaker 1]

Richtig. Oder auch eine Grundschule in der Hamburger HafenCity. Da kritisieren die Rechnungshöfe ganz klar, dass der Staat teilweise Verträge unterschrieben hat, die nachweislich viel teurer waren als eine konventionelle Bauweise.

[Speaker 2]

Und genau da, muss ich ehrlich sagen, steige ich bei der Logik völlig aus. Lass uns das mal **aufdröseln**. Wenn der Staat doch vorher ausrechnet, was das Projekt kostet, dann muss ihm doch auffallen, dass das Angebot der Privaten viel teurer ist.

Wie kriegen die sowas überhaupt intern genehmigt?

[Speaker 1]

Das lief über ein sehr spezielles bürokratisches Instrument, den sogenannten Public Sector Comparator, kurz PSC.

[Speaker 2]

Okay, und wie funktioniert der?

[Speaker 1]

Bevor der Staat eine ÖPP ausschreibt, muss er gesetzlich beweisen, dass diese Variante wirtschaftlicher ist. Er rechnet also fiktiv aus, was es ihn kosten würde, wenn er die Schule selbst baut und betreibt. Und das vergleicht er dann mit dem Angebot der Privaten.

[Speaker 2]

Klingt ja erst mal vernünftig.

[Speaker 1]

Eigentlich ja. Aber die Rechnungshöfe haben aufgedeckt, dass bei diesem Vergleich massiv manipuliert wurde. Der Staat hat bei seiner eigenen, fiktiven Rechnung nämlich oft exorbitante Risikokosten einfach obendrauf geschlagen.

[Speaker 2]

Warte, Risikokosten? Das ist wie... Also stell dir vor, du legst zwei Sachen auf eine Waage und auf die staatliche Seite legst du heimlich noch einen dicken Stein dazu, damit das private Angebot leichter und günstiger aussieht.

[Speaker 1]

Das ist eine perfekte Analogie, ja? Genau das haben die gemacht. Der Staat hat argumentiert, na ja, bei unseren eigenen Bauprojekten gibt es ja immer Verzögerungen und Preissteigerungen.

[Speaker 2]

Was ja historisch gesehen bei staatlichen Bauten auch oft stimmt.

[Speaker 1]

Klar, also hat man pauschal riesige Summen als **Risikopuffer** auf die eigene Berechnung geschlagen. Auf das private Angebot hat man diesen Puffer aber nicht draufgelegt, weil man sagte, da ist der Preis ja vertraglich fix.

[Speaker 2]

Und schwupps, durch diese asymmetrische Bewertung war das private Angebot auf dem Papier plötzlich um Millionen günstiger?

[Speaker 1]

Genau, obwohl es in der echten Welt teurer war.

[Speaker 2]

Man hat die Mathematik also quasi so lange **gefoltert**, bis sie das gewünschte Ergebnis **ausgespuckt** hat. Aber die große Frage ist doch, warum? Welches Interesse hatte denn ein Bürgermeister oder ein Minister daran, absichtlich die teurere Variante zu wählen?

[Speaker 1]

Da wird Professor Holger Mühlenkamp in unseren Quellen sehr, sehr deutlich. Er entlarvt nämlich das wahre Motiv hinter all dem. Er sagt, es ging oft gar nicht um wirtschaftliche Effizienz.

Der eigentliche Treiber war schlichtweg die Umgehung der Schuldenbremse.

[Speaker 2]

Ah, okay.

[Speaker 1]

Wenn eine private Betreibergesellschaft einen Kredit für eine neue Schule aufnimmt, taucht diese Summe nicht als direkte Neuverschuldung im staatlichen Haushalt auf. Verstehe. Der Bürgermeister kann sich also hinstellen und sagen, schaut her, Leute, wir haben eine brandneue Schule gebaut und ich habe keinen einzigen Euro neue Schulden gemacht.

Exakt. Dass er aber für die nächsten 30 Jahre eine vertraglich fixierte, extrem hohe Monatsmiete an die Privaten zahlen muss, die im Grunde wie ein abbezahlter Kredit wirkt, das verschweigte er, die Raum später massiv einschränken. Die Forderung war unmissverständlich.

Diese Schattenhaushalte müssen transparent in die offiziellen Staatsschulden eingerechnet werden.

[Speaker 2]

Gut, wenn wir jetzt an diesem Punkt der Geschichte stehen bleiben würden, also so um 2012, müsste man ja eigentlich annehmen, dass der Staat dieses ganze Instrument einfach für immer in die Tonne tritt.

[Speaker 1]

Hat er aber nicht.

[Speaker 2]

Genau, hat er nicht. Und das leitet uns direkt über in die 2020er Jahre. Wenn wir uns den Bericht der Bundesregierung an den Bundestag aus dem Jahr 2023 ansehen, dann zeigt sich da ein völlig anderes, ja fast schon überraschend positives Bild.

Da lesen wir plötzlich von exzellenter Termintreue. Wir reden hier von riesigen Autobahnprojekten in Deutschland, die teilweise sogar vor dem Zeitplan fertiggestellt wurden. Ja, das ist schon bemerkenswert.

Wie ist das überhaupt möglich, nachdem wir gerade gehört haben, wie furchtbar das alles begann?

[Speaker 1]

Der Staat hat eine Lernkurve hingelegt. Er hat aus den Debakeln der Anfangsjahre gelernt und die Anreizsysteme in den Verträgen komplett verändert. Dass die Projekte auf einmal so pünktlich sind, liegt an einer Kombination aus hartem Finanzierungsdruck und Vertragsstrafen.

Wie sieht dieser Druck konkret aus? Das private Konsortium muss den Baujahr meist über Kredite vorfinanzieren. Jeder Tag, den die Baustelle länger dauert, kostet die massiv Zinsen.

Gleichzeitig beginnt der Staat erst mit den monatlichen Mietzahlungen, wenn der Verkehr wirklich rollt oder das Gebäude offen ist.

[Speaker 2]

Ah, also haben die Privaten ein extremes Eigeninteresse daran, das Ding so schnell wie möglich hochzuziehen, damit endlich Geld reinkommt.

[Speaker 1]

Genau. Und zur Qualität. Der Bericht von 2023 **bescheinigt** vielen ÖPP-Gebäuden, wie zum Beispiel dem Futurium in Berlin oder dem Dienstsitz des Bildungsministeriums, eine extrem hohe Nutzerzufriedenheit.

[Speaker 2]

Aber wenn ich unter krassem Zeitdruck baue, baue ich doch vielleicht auch schlampig?

[Speaker 1]

Warum sind die Gebäude trotzdem top in **Schuss**? Da greift eben dieser Vorteil der Lebenszyklusbetrachtung, von der wir am Anfang sprachen. Die wissen, dass sie vertraglich verpflichtet sind, das Gebäude die nächsten 25 Jahre instand zu halten.

Wenn du weißt, dass du jedes kaputte Rohr und jeden Riss in der Fassade später aus der eigenen Tasche zahlen musst, baust du von Anfang an hochwertiger.

[Speaker 2]

Das ergibt absolut Sinn. Wobei der Bericht von 2023 ja nicht nur ein Loblied ist, ne?

[Speaker 1]

Nein, definitiv nicht.

[Speaker 2]

Von den 15 genauer untersuchten Projekten liefen ein paar trotzdem komplett **aus dem Ruder**, was die Kosten angeht. Mein Lieblingsbeispiel aus der Recherche ist dieser NH90-

Hubschrauber-Simulator für die Bundeswehr. Da stiegen die Kosten von geplanten 554 Millionen auf über 880 Millionen Euro.

Das sind einfach mal 60 % mehr? Da dachte ich beim Lesen sofort, ha, da ist es wieder, das alte Millionengrab.

[Speaker 1]

Ja, das denkt man auf den ersten Blick. Aber wenn man sich die Ursachen für diese 60 % Mehrkosten anschaut, liegt die Schuld diesmal gar nicht beim ÖPP-Modell oder bei den Privaten. Sondern?

Der private Betreiber hatte vertraglich zugesichert, die Simulatoren pünktlich hinzustellen. Aber die Bundeswehr hat die echten Hubschrauber, die als Basis für das Training dienen, viel zu spät geliefert. Und obendrein haben die sich nachträglich überlegt, einen kompletten Simulator an einen ganz anderen Standort zu verlegen und verlangen extrem teure technische Upgrades.

[Speaker 2]

Also alles Dinge, die man erst nach der Vertragsunterschrift geändert hat?

[Speaker 1]

Richtig. Und solche Risiken, die aus veränderten politischen Entscheidungen kommen, die liegen immer beim Staat. Der Bericht zeigt ganz klar, dass diese Kostenexplosion genauso passiert wäre, wenn der Staat den Simulator konventionell gekauft hätte.

[Speaker 2]

Ein ähnliches Bild zeigt sich ja auch bei diesem Gebäude an der Mauerstraße von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

[Speaker 1]

Ja, genau. Ein historisches Gebäude in Berlin. Bei der Sanierung stieß man dort auf massive, versteckte Schadstoffe im Gemäuer.

Das führte natürlich zu Baustopps und explodierenden Kosten. Aber auch da muss man fair bleiben. Ein privater Auftragnehmer kann nicht für Asbest oder andere Gifte in einer staatlichen Altimmobilie haftbar gemacht werden.

Das Baugrundrisiko lag vertraglich beim Staat.

[Speaker 2]

Man merkt also, der Staat hat gelernt, welche Risiken er wirklich an die Privaten abgeben kann

und welche er fairerweise selbst tragen muss.

[Speaker 1]

Absolut. Und die größte und wichtigste Evolution bei dieser Risikoverteilung gab es bei den Autobahnen.

[Speaker 2]

Oh ja, lass uns mal über das A-Modell und das V-Modell sprechen. Das fand ich extrem spannend. In der Anfangszeit liefen diese Autobahnen ja über das alte A-Modell, das sogenannte Ausbaumodell.

[Speaker 1]

Richtig.

[Speaker 2]

Und da lag das komplette Verkehrsmengenrisiko bei den Privaten. Die wurden quasi aus der Lkw-Maut bezahlt. Wenn die Wirtschaft **brummte**, haben die unfassbar viel Profit gemacht.

Aber wehe, es gab eine Rezession und weniger Lkws. Dann rutschten die voll in die roten Zahlen. Das ist ja bei der A8 in Bayern komplett gegen die Wand gefahren und hat dem Bund am Ende 43% Mehrkosten **eingebrockt**.

[Speaker 1]

Genau, das war ein Desaster. Deswegen baut man heute auch nicht mehr so. Der Staat hat das umgestellt auf das V-Modell des Verfügbarkeitsmodells.

[Speaker 2]

Das ist ein riesiger Unterschied. Beim alten Modell war das so, als würdest du ein Hotel betreiben und wirst nur nach der Anzahl der Gäste bezahlt. Wenn eine Pandemie kommt, bist du pleite.

[Speaker 1]

Guter Vergleich, ja.

[Speaker 2]

Beim neuen V-Modell ist das wie bei so einem All-Inclusive-Management. Der Betreiber wird nur dafür bezahlt, dass das Zimmer sauber und verfügbar ist. Völlig egal, wie viele Gäste letztlich kommen.

Der Staat zahlt eine feste monatliche Rate, solange die Autobahn verfügbar ist.

[Speaker 1]

Exakt. Die Bezahlung hängt nur noch von der Qualität der Strecke ab, nicht mehr vom Verkehr. Und das ist ein genialer Hebel.

Wenn sich im Asphalt ein Schlagloch bildet und der Betreiber muss eine Spur sperren, um es zu reparieren, dann ist die Straße ja nicht mehr zu 100% verfügbar.

[Speaker 2]

Und dann wird sofort das Geld gekürzt.

[Speaker 1]

Genau. In dem Moment greift der Staat ein und kürzt automatisch die Rate. Der Private wird also doppelt bestraft.

Er muss das Schlagloch flicken und verliert gleichzeitig Einnahmen. Deswegen zwingt dieses V-Modell die Betreiber, hochwertigen Asphalt zu nutzen und Reparaturen in die Nacht zu verlegen.

[Speaker 2]

Okay, hier wird es für mich jetzt wirklich interessant. Wenn das V-Modell so super funktioniert, die Projekte pünktlich fertig werden und der Staat weniger Risiko trägt, warum hagelt es dann in den aktuellen Analysen aus dem Jahr 2026 immer noch so massive Kritik?

[Speaker 1]

Tja, wenn wir uns die Berichte ansehen, gibt es riesige Proteste gegen die neuen ÖPP-Autobahnen wie die A10, die A3 oder die A94. Warum?

[Speaker 2]

Weil jede Lösung oft neue, tiefer liegende Probleme schafft. Die Kritik heute, im Jahr 2026, richtet sich nicht mehr primär gegen Bauverzögerungen. Es geht jetzt um enorme volkswirtschaftliche Nebenwirkungen.

Wir haben hier die Stellungnahmen vom Zentralverband Deutsches Baugewerbe, dem CDB.

[Speaker 1]

Und die sind richtig sauer.

[Speaker 2]

Oh ja, die kritisieren extrem scharf, dass diese neuen Mega-ÖPPs den deutschen Mittelstand regelrecht zerstören. Sie nennen es mittelstandsfeindlich.

[Speaker 1]

Wie passiert das konkret? Warum schließt das den Mittelstand aus? Das liegt einfach an der **schieren** Dimension dieser Aufträge.

Wir reden hier von Projekten mit einem Volumen von hunderten Millionen Euro. Wenn der Staat so **ein Riesenprojekt ausschreibt**, kostet allein die Erstellung des Angebots unfassbar viel Geld. Du brauchst detaillierte Baupläne, ein **Heer** von Anwälten für die Verträge.

Du musst Finanzierungszusagen bei Banken einholen.

[Speaker 2]

Wir reden da von Millionen, nur um überhaupt ein Angebot abzugeben, oder?

[Speaker 1]

Richtig, mehrere Millionen Euro. Und ein klassisches mittelständisches Bauunternehmen hier in Deutschland, sagen wir, mit 300 Mitarbeitern, das kann es sich schlicht nicht leisten, fünf Millionen Euro für ein Angebot zu verbrennen, das sie am Ende vielleicht nicht mal gewinnen. Das Risiko, dadurch in die Pleite zu rutschen, ist viel zu hoch.

[Speaker 2]

Das heißt, der Markt filtert sich komplett selbst, oder? Am Ende bleiben nur noch eine Handvoll globaler Megakonzerne übrig, die überhaupt das nötige Kapital haben, um an den Tisch zu kommen. Und die lokalen Firmen, die werden dann degradiert.

[Speaker 1]

Die müssen dann als reine Subunternehmer für diese Giganten arbeiten. Sie tragen die harte Arbeit vor Ort, haben aber null Kontrolle über die Verträge und werden im Preis total gedrückt. Das führt zu einer massiven Marktkonzentration, die langfristig den Wettbewerb kaputt macht.

[Speaker 2]

Und das ist ja leider nicht der einzige Schatten, der da noch hängt. Das zweite Problem, das sich hartnäckig seit 2012 hält, ist dieser Schein der Wirtschaftlichkeit und die Intransparenz. Die Rechnungshöfe mahnen auch 2026 noch an, dass OEPPs oft teurer sind, als wenn der Staat es selbst baut.

Aber wir Bürger können das gar nicht überprüfen.

[Speaker 1]

Nein, weil die Verträge dem Geschäftsgeheimnis unterliegen.

[Speaker 2]

Das ist für mich der absolut wildeste Punkt. Das ist doch, als würde man jemanden heiraten, darf aber den Ehevertrag nicht lesen. Wir als Steuerzahler sind für 30 Jahre vertraglich an Milliardenzahlungen gebunden, aber die Verträge bleiben geheim.

Weder Journalisten noch Abgeordnete dürfen da richtig reinschauen?

[Speaker 1]

Ja, das ist ein großes demokratisches Defizit. Klar, die Geheimhaltung schützt Geschäftsinteressen, aber es nährt eben den Verdacht, dass diese **Verschleierung** von Staatsschulden immer noch der eigentliche Antrieb ist. Und das beweist ein Blick nach Frankreich sehr schön.

[Speaker 2]

Was ist da passiert?

[Speaker 1]

Als die französischen Behörden gesetzlich dazu gezwungen wurden, OPPs voll und ganz in den offiziellen Staatshaushalt einzurechnen, also keine Schattenhaushalte mehr zu erlauben, passierte etwas extrem Aufschlussreiches.

[Speaker 2]

Der Markt ist komplett eingebrochen, oder?

[Speaker 1]

Richtig, das Volumen neuer OPP-Projekte reduzierte sich schlagartig auf ein Fünftel.

[Speaker 2]

**Krass**, das beweist doch schwarz auf weiß, dass ökonomische Effizienz oft nur ein Vorwand war und das wahre Ziel die Bilanzkosmetik war.

[Speaker 1]

Ganz genau. Und das bringt uns direkt ins aktuelle Jahr, 2026. Wir haben da nämlich ein gewaltiges Dilemma.

[Speaker 2]

Das kannst du laut sagen.

[Speaker 1]

Deutschland hat ein massives Infrastrukturproblem. Wir haben dieses gigantische Sondervermögen, das SWIK mit 128 Milliarden Euro.

[Speaker 2]

Und selbst das reicht hinten und vorne nicht?

[Speaker 1]

Nein, überhaupt nicht. Die Investitionslücke ist so riesig, dass wir zwingend privates Kapital und das Know-how der Wirtschaft brauchen. Dem Staat fehlt das Geld, ihm fehlen die Leute in den Bauämtern.

Wir kommen da alleine nicht raus.

[Speaker 2]

Also müssen wir die Flucht nach vorne antreten. Und das ist das Konzept, das in den aktuellen PwC-Studien als ÖPP 2.0 diskutiert wird. Ein echter Neustart.

[Speaker 1]

Genau, ÖPP 2.0. Der Markt selbst fordert das. Und das bedeutet vor allem einen Bewusstseinswandel. ÖPP soll keine reine Finanzierungsalternative mehr sein, um Schulden zu verstecken, sondern eine echte Beschaffungsvariante.

[Speaker 2]

Okay, und was sind die konkreten Maßnahmen? Wie sieht dieses Update aus?

[Speaker 1]

Ein ganz zentraler Punkt ist die Einführung einer verbindlichen Transparenzrichtlinie. Die Karten müssen auf den Tisch. Endlich.

Dann Standardisierung von Verträgen. Bisher hat ja jede kleine Kommune das Rad neu erfunden, was extrem hohe Beraterkosten verursacht hat. Wenn wir das standardisieren, sinken die Kosten für die Angebote dramatisch.

[Speaker 2]

Und das würde ja direkt dem Mittelstand helfen. Wenn das Angebot nicht mehr 5 Millionen kostet, können auch regionale Konsortien wieder mitbieten.

[Speaker 1]

Exakt so ist es gedacht. Und die Wirtschaft fordert zudem eine verlässliche Langzeitpipeline für Projekte. Internationale Investoren brauchen Planungssicherheit.

Sonst wandern die ab in andere Länder, wo kontinuierlich gebaut wird.

[Speaker 2]

Aber es gibt bei ÖPP 2.0 noch eine Idee, die mich wirklich fasziniert hat, weil sie dieses Blackbox-Problem von innen heraus löst. Die Idee, dass sich der Staat direkt mit Eigenkapital an den Projektgesellschaften beteiligt.

[Speaker 1]

Ja, das ist ein richtig spannender Ansatz.

[Speaker 2]

Wenn der Staat sich einkauft, sitzt er doch plötzlich mit im Aufsichtsrat. Er sieht jede Excel-Tabelle, jede Renditeerwartung. Er partizipiert an Gewinnen, wenn Kredite umgeschuldet werden.

Die Interessen von Staat und Konzern werden quasi synchronisiert.

[Speaker 1]

Genau das ist die Idee. Keine Versteckspiele mehr.

[Speaker 2]

Also, wenn wir das mal für dich als Hörer zusammenfassen. Unsere Reise ging heute von den unkontrollierten Millionengräbern der 2010er-Jahre über die schmerzhaften Lektionen und das schlaue V-Modell der 2020er-Jahre bis hin zum zwingend notwendigen Neustart ÖPP 2.0 heute. Und am Ende zeigt sich, ÖPP ist weder ein Allheilmittel noch ein reines Teufelswerk.

[Speaker 1]

Nein, es ist schlichtweg ein Werkzeug. Und ein Werkzeug ist immer nur so gut wie der Vertrag, der es steuert, und wie derjenige, der den Vertrag kontrolliert. Richtig.

[Speaker 2]

ÖPP 2.0 bedeutet einfach, dass der Staat aufhören muss, blind zu vertrauen und anfangen muss, professionell zu managen, damit wir Schnelligkeit bekommen, ohne den Steuerzahler über den Tisch zu ziehen.

[Speaker 1]

Genau. Und bevor wir uns verabschieden, möchte ich dir noch einen völlig neuen, ziemlich provokanten Gedanken mitgeben, der weit über unsere heutigen Quellen hinausgeht, aber direkt darauf aufbaut.

[Speaker 2]

Oh, jetzt bin ich gespannt.

[Speaker 1]

Stell dir mal vor, wir schreiben das Jahr 2040 oder 2050.

[Speaker 2]

Okay.

[Speaker 1]

Die 30-jährigen Verträge der ersten ganz großen Autobahn- und SchulöPPs aus unserer Generation laufen aus. Der Staat bekommt dann endlich die Schlüssel für all diese riesigen Infrastrukturen zurück.

[Speaker 2]

Der Tag der Abrechnung.

[Speaker 1]

Genau. Werden wir an diesem Tag feststellen, dass der private Sektor die Gebäude und Straßen wirklich bis zum allerletzten Tag perfekt gepflegt hat? Oder, und das ist die große Angst, erwartet uns dann eine gigantische, versteckte Ruinenlandschaft, die der Steuerzahler sofort wieder teuer sanieren muss, weil es sich für die Konzerne in den letzten Vertragsjahren einfach nicht mehr gelohnt hat, Geld reinzustecken.

[Speaker 2]

Wow.

[Speaker 1]

Denk da mal drüber nach, wenn du das nächste Mal ganz entspannt über eine frisch asphaltierte, privat betriebene Autobahn fährst.

[Speaker 2]

Das ist wirklich ein Gedanke der Nachhalt. Infrastruktur ist eben ein Marathon. Und wir sehen erst ganz am Ende, wer die Zeche zahlt.

Vielen Dank fürs Zuhören bei unserer heutigen tiefgehenden Analyse. Wir hoffen, das war aufschlussreich. Bis zum nächsten Mal.