

**GESCHÄFTE** In Niedersachsen soll ein Teil der A7 privatisiert werden. Der Staat dealt mit Konzernen. Die Öffentlichkeit erfährt kaum etwas. Aber der Sozialdemokrat Ronald Schminke wehrt sich

# Das Gesetz der Straße

VON KAI SCHLIETER

**A**ls Ronald Schminke im September 2011 mit seinen Genossen von der niedersächsischen SPD-Landtagsfraktion eine Anfrage wegen der Autobahn an die Landesregierung stellt, ahnt er nicht, was sich hinter alldem verbirgt. Anfangs interessieren ihn nur die Autobahnmeistereien in Seesen und Göttingen. Göttingen gehört zu seinem Wahlkreis. Die Meistereien könnten aufgelöst werden, weil die A7 zum Teil privatisiert werden soll. Privatisierung und Personalabbau sind in der Welt des Landtagsabgeordneten Schminke Schlüsselreize, die ihn zum Gegner werden lassen.

Bei der A7 sollen einzelne Abschnitte von einem Konsortium übernommen werden. Private Unternehmen finanzieren und bauen, der Staat zahlt über Jahrzehnte gestückelt seine Schulden ab, indem er den Unternehmen auf der Strecke die Lkw-Maut überlässt. Das Verfahren wird als Öffentlich-Private Partnerschaft

bezeichnet. Die Konsortien bestehen in der Regel aus international agierenden Konzernen. Wegen der Komplexität solcher Projekte kann der Mittelstand meist nicht mitbieten.

Für die Politik sind die „Partnerschaften“ trotzdem reizvoll. Plötzlich scheinen Projekte möglich, die sonst scheitern würden: an der gesetzlichen Überschuldungsgrenze. Bauvorhaben sind eine Währung, die Wählerstimmen bringen können. Für die Partner der Politiker, die Konsortien, eröffnet sich ein lukratives Geschäftsfeld.

Im September 2011 sieht Ronald Schminke diese fein abgestimmte Mechanik noch nicht. Er sieht zwei Autobahnmeistereien und die Arbeitsplätze, die auf dem Spiel stehen.

Im November 2011 antwortet der Wirtschafts- und Verkehrsminister Niedersachsens Schminke und seinen Kollegen: Sollte es zur Teilprivatisierung kommen, wären je nach Länge „eine oder beide Autobahnmeistereien betroffen“. Der Minister



Kritische Übersetzung: Als Plünderung von Politikern und Privaten empfinden Aktivisten die Public Private Partnership Foto: Ronald Schminke

Jörg Bode ist von der FDP. Privatisierung ist in seiner Welt ein Mittel für mehr Effizienz.

Bei der A7 geht es um rund 600 Millionen Euro. Die Strecke zwischen Seesen und Nörten-Hardenberg soll auf rund 42 Kilometern zu sechs Spuren ausgebaut werden. Die Geschäftsbeziehung mit dem Staat beträgt 30 Jahre. Jahrzehntlang gesicherte Einnahmen für die beteiligten Konzerne.

Und für die Finanzindustrie: Banken können aus solchen Geschäften Anlageprodukte desig-nen, Infrastrukturfonds etwa. Beraterfirmen profitieren, weil allein zwischen Bund, Land und den Konzernen enorm viel abgestimmt werden muss. Wirtschaftskanzleien verdienen an Verträgen, zehntausende Seiten lang.

Alle geschäftlichen Details bei ÖPP bleiben allerdings geheim. Obwohl es um ein Gemeingut geht. Selbst Parlamentarier dürfen nichts wissen, wie Ronald Schminke mit den Monaten feststellen sollte.

Schminke ist ein Mann mit Vollbart, dem anzusehen ist, dass ihm die Mettwurst aus der eigenen Hausschlachtung schmeckt. Er packt gern an. Nach der Realschule lernt er Maurer, 14 Jahre lang arbeitet er auf dem Bau. In seiner Firma wird er Betriebsratsvorsitzender. Er studiert an der Akademie der Arbeit, dann ist er 16 Jahre lang Geschäftsführer der IG Bau Südniedersachsen. Schminke wird Bürgermeister von Gimte, wo schon sein Vater wohnte und wo heute sein Einfamilienhaus steht. 2008 erringt er ein Landtagsmandat. In der SPD ist Ronald Schminke seit 1975.

Sein Leben ist ein sozialdemokratischer Aufstieg. Deshalb fühlt er sich den Leuten von der Autobahnmeisterei so nah.

Seine Partei jedoch, muss er feststellen, hat eine erstaunlich enge Verbindung zu den Öffentlich-Privaten Partnerschaften namens ÖPP. Gerhard Schröder war es, der für die richtigen Gesetze sorgte. 2005 beschlossen die Sozialdemokraten dann in der großen Koalition, ÖPP auch bei Autobahnen zuzulassen.

Am 22. Dezember 2011 setzt sich Ronald Schminke in seinen VW-Passat mit der Pferdefigur auf dem Kühlergrill. Von seinem Grundstück mit den Apfelbäumen dauert es zehn Minuten bis

zur A7. Er will zur Autobahnmeisterei Göttingen. Mehrfach hatte er mit Personalräten über ÖPP und die Folgen für die Belegschaft gesprochen.

In der Autobahnmeisterei findet an diesem Morgen eine Betriebsversammlung statt. Mitarbeiter der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr haben Schminke eingeladen. Er bringt die Presse mit. „Wir sind erst zufrieden, wenn sich Bund und Landesregierung von einer Privatisierung verabschieden“, wird später in der Zeitung stehen. Schminke verspricht, sich festzubeißen. Die Zentrale der Verwaltung hatte ihn vorher ausladen wollen. Er solle das Treffen nicht parteipo-

## Schminke hat sein Wahlkampfthema gefunden: die völlig unsinnige Privatisierung dieser Autobahn

litisch missbrauchen. Doch Schminke passt sich ungern an. Sein Vorbild ist der knorrige SPD-Urahn Herbert Wehner.

Einen Tag nach seinem Auftritt bei der Meisterei teilt die Straßenbauverwaltung ihren Mitarbeitern schriftlich mit: Sie dürften von Ronald Schminke keine Merci-Pralinen mehr annehmen. Bestechungsgefahr.

Spätestens da wird Schminke klar, dass es hier um mehr gehen könnte als nur die Meisterei. Acht Jahre lang hatte es niemanden gestört, dass er zu Weihnachten und Silvester vorbeikam und Süßigkeiten brachte. Warum will man ihn jetzt davon abhalten?

Die A7 durchschneidet auf 96,6 Kilometern das Land ziemlich genau: in eine östliche und eine westliche Hälfte. Die Automassen schieben sich von der dänischen Grenze im Norden bis nach Österreich. Die befahrensten Stellen bei Hamburg passieren täglich 140.000 Fahrzeuge.

Die Pläne für die Autobahn werden im Bundesverkehrsministerium in Berlin entworfen, von den Mitarbeitern des CSU-Ministers Peter Ramsauer. „Die A7 ist als wichtige Nord-Süd-Achse ein wesentlicher Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes“, sagt Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekre-

tär der CDU. Ramsauers Mann für Niedersachsen.

Ramsauer und Ferlemann sehen die Öffentlich-Privaten-Partnerschaften als erforderlich und erfolgreich.

Anfang 2012 allerdings äußert eine staatliche Behörde Zweifel daran, ob sich die Privatisierung der A7 lohnen würde. Der Bundesrechnungshof kritisiert das Bundesverkehrsministerium in einem internen Bericht scharf. Der Zustand der A7 sei in Teilbereichen katastrophal. Man bezweifle „schon jetzt die Wirtschaftlichkeit eines ÖPP-Projektes für die Bundesautobahn A7.“

Eine Projektart, die laut ihren Erfindern die Effizienz erhöhen soll, ist nicht wirtschaftlich? Ronald Schminke dämmert da bereits, dass ÖPP offensichtlich durchgedrückt werden soll. Obwohl der Bau so länger dauert und die Strecke der A7 in einem miserablen Zustand ist.

Bei Autobahnen müssen mehrere Streckenabschnitte ausgeschrieben werden, damit es sich für ein ÖPP-Konsortium wirtschaftlich lohnt. Erst wenn die Beschlüsse für alle nötigen Abschnitte vorliegen, kann der Bau beginnen. Bei der maroden A7 allerdings müsste es eigentlich schnell gehen.

## Zwei Mitarbeiter werden ins Ministerium einbestellt

Deswegen fordern die Rechnungsprüfer „die dringend notwendige Sanierung der Strecke“. Weil seit Monaten die ÖPP-Variante geprüft werde, fielen zusätzliche Kosten an. Die Strecke muss ständig notdürftig saniert werden, damit überhaupt noch Autos darüber fahren können. Es könnten laut Rechnungshof daher „bis zu 45 Millionen Euro an Erhaltungskosten eingespart werden“, wenn mit dem konventionellen Ausbau begonnen würde. Das befanden die Prüfer im Januar 2012.

Ronald Schminke hat in der Zwischenzeit wegen der Merci-Pralinen und der Autobahnmeisterei wieder eine Anfrage an die Landesregierung gestellt. Die Antwort kommt Ende Februar 2012: „Danach ist es natürlich erlaubt, die streitbehafteten Merci-Bonbons anzunehmen insbesondere, wenn der Preis von 1,29 Euro bekannt ist.“

Im Januar 2013 wird in Niedersachsen gewählt. Schminke hat

sein Wahlkampfthema gefunden. Die offenbar völlig unsinnige Privatisierung dieser Autobahn.

Auch ein Mitarbeiter der Straßenbaubehörde unterrichtet seine Leitungsebene und das Bundesverkehrsministerium, dass die konventionelle Fertigstellung „rund 1,5 Jahre eher gegenüber einer PPP-Umsetzung“ möglich sei. PPP ist die englische Bezeichnung für Öffentlich-Private Partnerschaft. Der Mitarbeiter veranschlagt einen Vorteil des konventionellen Baus von 15 Millionen Euro.

Doch scheinbar trauen weder Land noch Bund den Berechnungen der eigenen Beamten. Die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau schreibt Ende Februar 2012 Stellen „für das potenzielle ÖPP-Projekt“ aus.

Schminke wendet sich in einem Brief an Verkehrsminister Bode. Der antwortet am 31. März: Er halte es für „zweckmäßig, zunächst einmal die Ergebnisse der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des BMVBS abzuwarten. Dann hätte ein Gespräch für alle Beteiligten eine sachlich, fundierte und substanzielle Basis.“ Das BMVBS ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Ramsauers Behörde.

Die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die Bode anspricht, schreibt die Bundeshaushaltsordnung vor. Sie soll die Kosten einer ÖPP-Variante den Kosten eines konventionellen Ausbaus gegenüberstellen. Das bessere Modell gewinnt.

Derzeit sind vier ÖPP-Projekte zu Bundesautobahnen vergeben: Teile von A8, A4, A5 und A1. Bei der A1 betreibt das Konsortium, darunter der Konzern Bilfinger Berger, die Strecke bis 2038 aus den Einnahmen der Lkw-Maut. Allein zwischen 2008 und 2009 stieg die Zahl der Unfälle um 120 Prozent – unter anderem weil die Baustellen Mängel hatten und weil man möglichst viele Lkws durchlotsen wollte. Je mehr Verkehr, desto mehr Einnahmen. So funktioniert ÖPP bei der A1.

Der Bundesrechnungshof kommt in seiner Auswertung der ersten Staffel teilprivatisierter Autobahnen zu dem Ergebnis: „Grundsätzlich hat der Beauftragte Zweifel, ob mit den A-Modellen in ihrer bisherigen Form

## Was wären wir ohne Sie?



1992 - 2012 taz.genossenschaft

Mehr als 12.000 Mitglieder der taz Genossenschaft sichern die Unabhängigkeit ihrer Zeitung.

Wer einmalig einen Anteil von 500 EUR\* zeichnet, kann GenossIn werden.  
\*auch in 20 Raten à 25 Euro zahlbar

Infos: geno@taz.de Tel. 030-25 90 22 13  
www.taz.de/genossenschaft

Die taz. Seit 20 Jahren in der Hand ihrer LeserInnen.



wirtschaftliche Vorteile erreicht werden können.“ A-Modelle sind ÖPP von Autobahnen. Das Bundesverkehrsministerium schreibt trotzdem noch heute: „Die bisherigen Erkenntnisse aus den A-Modell-Pilotprojekten machen Mut, diesen Weg weiter zu beschreiten.“ 12 weitere ÖPP-Projekte sind geplant, dazu zählt die A7.

Am 14. August werden zwei Mitarbeiter der Landesstraßenbaubehörde Niedersachsen nach Bonn in den dortigen Ableger des Bundesverkehrsministeriums zitiert. Die Präsentation, die man ihnen zeigt, wird ihr Demokratieverständnis nachhaltig verunsichern. „Lösungen ohne Umwege“ lautet der Titel. Vorge stellt wird die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Zahlen ergeben nun einen Vorteil der ÖPP-Variante von 29 Millionen Euro. ÖPP sei billiger.

Dabei hatten die beiden Experten der Straßenbaubehörde das Gegenteil berechnet. Eindeutig. Genau wie die Prüfer des Rechnungshofs.

**Wer das ÖPP-Modell kritisiert, wird geschasst**

Eine Woche später stehen der niedersächsische Verkehrsminister Bode und Enak Ferlemann auf einer Brücke über die A7. Der Staatssekretär lächelt. Architekten, CDU-Kollegen und Bürgermeister sind gekommen. Die Eröffnung einer konventionell und ohne ÖPP gebauten Teilstrecke soll für gute Presse sorgen. Ein Rednerpodest mit springendem Pferd, dem niedersächsischen Landeswappen, ist aufgestellt.

Dann taucht Schminke auf. Mit 80 Demonstranten, Kollegen der Autobahnmeisterei. „Privatisierung macht uns und unsere Wirtschaft kaputt“ steht auf ihrem Transparent. Die Polizei will sie nicht vorlassen, doch Ferlemann erteilt ihnen Rederecht. Am Schluss sagt er entschlossen: „Für die weiteren zum Ausbau anstehenden Streckenabschnitte in diesem Abschnitt wird nach wie vor die Umsetzung mit einem ÖPP-Modell verfolgt.“

In der niedersächsischen Landesstraßenbaubehörde wird es ernst. Eine Woche nachdem den Mitarbeitern in Bonn die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung präsentiert wurde, beklagt sich einer der Männer mit einer „Gegendarstellung“ schriftlich bei seiner Präsidentin Almuth Witthaus. Er bemängelt, dass die Zahlen aus Niedersachsen „gar nicht übernommen wurden, sondern deutlich PPP begünstigendere Eingangswerte gewählt wurden“. Er habe „vehement Einspruch erhoben, erhielt jedoch keine Unterstützung“. Er empfinde das als „unseriös“.

Kollegen der Verwaltung berichtet er in einer Mail, was in Bonn vorgefallen ist: In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung werde unterstellt, dass trotz der zusätzlichen eineinhalb Jahre, die eine ÖPP-Variante allein wegen der vielen Beschlüsse benötigt, die konventionelle Variante länger dauert – nicht ÖPP. Der Kostenvorteil der konventionellen Fertigstellung werde damit weggerechnet. Dies sei „auch fachlich nicht nachzuvollziehen“, stellt der Beamte fest.

Die Folge: Gegen ihn wird ein Disziplinarverfahren eingeleitet. Anderen Kollegen sei befohlen worden, zu schweigen. Sie hätten dies schriftlich erklären müssen, kritisiert Schminke. Die Präsidentin der Straßenbaubehörde lässt sich nun die Berechnungen ihrer Mitarbeiter vorlegen – und stellt sich vor ihre Leute. Wenig später, Anfang Oktober, verbreitet sich ein Gerücht über die Präsidentin: Almuth Witthaus habe einen schlechten Führungsstil. Der niedersächsische Verkehrsminister Bode hebt sie ihres Amtes. Er besetzt

**Das alles lässt sich schwer überprüfen. Nur Bundestagsabgeordnete dürfen die Verträge einsehen**

den Posten mit seinem bisherigen Personalreferenten.

Selbst wenn an den Gerüchten etwas dran gewesen sein sollte: Warum wird Witthaus gerade jetzt versetzt?

Schminke veröffentlicht am 8. Oktober eine Pressemitteilung: „Wer nicht passt, wird geschasst!“

Wie seriös ist die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Der sonntaz liegt die als „streng vertraulich“ gekennzeichnete Präsentation vor, die im Ministerium in Bonn gezeigt wurde. Auf Seite 20 steht über die entscheidenden Kosten beim Autobahnbaue: „Ausbau: Effizienzvorteil: 10 %“, „Erhaltung: Effizienz-

vorteil: 10 %“ und „Betriebsdienst: Effizienzvorteil: 10 %“. Der Privatisierung werden pauschal zehn Prozent Preisvorteil gewährt. Es wird also eine Variable in die Berechnung eingesetzt, die ÖPP zehn Prozent billiger werden lässt. Eine empirisch nicht belegte Buchung, die rund 60 Millionen Euro ausmacht und das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung grundsätzlich verschiebt.

Thorsten Beckers, Ökonom an der Technischen Universität Berlin, hat über ÖPP bei Autobahnen promoviert. Er sagt, ihm seien keine Beispiele bekannt, in denen ÖPP günstiger gewesen sei. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wiesen „erhebliche methodische Defizite auf und enthalten teilweise fragwürdige Annahmen, die im Hinblick auf die Erzielung eines bestimmten Ergebnisses getroffen worden sein dürften“. Die Berechnungen werden frisiert, um ÖPP besser aussehen zu lassen.

Das alles lässt sich schwer überprüfen. Die Vertragsunterlagen für die Öffentlich-Privaten Partnerschaften dürfen selbst von Abgeordneten des Deutschen Bundestages nur in der Geheimchutzstelle eingesehen werden, wo sogenannte Verschlussachen lagern.

Der Grüne Anton Hofreiter ist Vorsitzender des Verkehrsausschusses. Er kennt die Verträge: „Wenn die alles veröffentlichen müssten, wäre ja auch klar, dass ÖPP-Projekte unwirtschaftlich sind.“ Für ihn steht fest: „Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind gefälscht.“

Die Pressesprecherin des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums antwortet auf Anfrage der sonntaz zur A7: „Zahlen und Daten der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterliegen der Geheimhaltung, das ist wettbewerbsrelevant sind.“

Im Oktober 2012 setzt sich Ronald Schminke in den Zug nach Berlin. Er will nun selbst mit Ferlemann reden, mit dem Mann aus dem Ministerium. Mit Personalräten aus der Straßenbauverwaltung betritt er das Gebäude, das inmitten einer Baustelle in Berlin-Mitte steht.

Schminke erinnert sich an einen selbsterhellenden Staatssekretär. „Schminke“, soll er gesagt haben, „nehmen Sie zur Kenntnis: Hier hat der Bund den Hut auf! Sie bekommen keinen Einblick.“

Enak Ferlemann arbeitet im Bundesverkehrsministerium im ersten Stockwerk, Raum A 1022. Er hat ein geräumiges Büro und lächelt auch hier viel. Ferlemann stammt aus Cuxhaven, er spricht norddeutsch. Vier Spaten lehnen an einem Regal. „Ich könnte einen ganzen Keller damit vollstellen“, sagt er. Von den vielen symbolischen Spatenstichen.

Was sagt er zu den Vorwürfen des Rechnungshofs?

„Der Rechnungshof“, sagt Enak Ferlemann, „ist vom Grundsatz gegen ÖPP.“

Er hingegen sei „großer Anhänger von ÖPP“. Schwergängig seien die offiziellen Prozeduren und langwierig die Verfahren. Überall will jeder mitreden. Ferlemann scheint sich eher als eine Art Manager des Volkes zu sehen.



Ronald Schminke wohnt nicht weit von der A7. Er hinterfragt, was der Staat damit anstellt Foto: Tanja Jürgensen

Aber natürlich, da will er keine Missverständnisse aufkommen lassen: Die demokratischen Regeln seien die besten.

Bei der A7 „besteht Einvernehmen darüber, dass die noch vorläufigen Arbeitsergebnisse [...] derzeit nicht nach außen [...] kommuniziert werden“, schreibt Markus Schmidt, Berater von Drees & Sommer, im internen Ergebnisprotokoll 0061. Das sehen auch die anwesenden Vertreter der Ministerialbürokratie so.

Drees & Sommer gehören einem Konsortium an, das Ferlemanns Bundeswirtschaftsministerium bei der Teilprivatisierung der A7 seit 2011 berät. Das Konsortium hat auch die Zahlen der Mitarbeiter der niedersächsischen Landesstraßenbaubehörde verändert. Die „Werte wurden plausibilisiert“, heißt es in der als „Streng vertraulich“ eingestuft Präsentation. Wie viel die Beratung kostet, teilt das Ministerium auf Nachfrage nicht mit.

Auch PricewaterhouseCoopers gehört zu den Beratern von Minister Ramsauer. Hier könnte man einen Interessenkonflikt vermuten. PricewaterhouseCoopers ist ein internationaler Konzern, der viel Geld verdient, auch mit ÖPP. Enak Ferlemann sagt: „Die Unternehmen, mit denen wir zusammenarbeiten, stehen ja auf unserer Seite und wir sind unabhängig und nicht interessegeleitet.“ Ihm erscheinen vielmehr die Mitarbeiter der Landesstraßenbaubehörde „interessegeleitet“ zu sein. Ihnen gehe es nur um die Jobs in der Autobahnmeisterei.

**So funktioniert ÖPP**

■ **Das Konzept:** In Öffentlich-Privaten Partnerschaften, kurz ÖPP, kooperiert der Staat mit Unternehmen. Konsortien kümmern sich etwa um den Ausbau von Autobahnabschnitten. Der Staat bezahlt die entstehenden Schulden über Jahrzehnte hinweg, indem er den Unternehmen beispielsweise die Lkw-Maut überlässt. Weil die Kosten dadurch aber nur verschoben werden, kommen die Bürger solche Partnerschaften später teuer zu stehen, wie der Bundesrechnungshof mehrfach moniert hat. ÖPP ist als Ziel im Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Bundesregierung fixiert.

■ **Die SPD:** Auf den Weg gebracht hat ÖPP Gerhard Schröders Regierung. Auch der derzeitige SPD-Kanzlerkandidat befürwortet das Konzept. Die Branche dankt es ihm: Für ein Interview, in dem sich Peer Steinbrück positiv zu ÖPP äußerte, ließ er sich 2010 eine fünfstellige Summe überweisen, die er nicht bei seinen Nebeneinkünften angab. Der Text erschien im Geschäftsbericht von Bilfinger Berger. Einem Konzern, der vom Bau giganten zu einem Dienstleister für ÖPP-nahe Angebote wurde.

Interessegeleitete Staatsbeamte und unabhängige Unternehmensberater. So sieht es das Bundesverkehrsministerium.

Mit ihrer Vorliebe für Öffentlich-Private Partnerschaften sind CDU, CSU und FDP keineswegs alleine. Auch der SPD-Kanzlerkandidat Peer Steinbrück mag solche Projekte. Ronald Schminkes Genosse.

Zum Durchbruch verhilft dem Modell in Deutschland das „ÖPP-Beschleunigungsgesetz“. Es schreibt fest, dass die öffentliche Hand bei Infrastrukturprojekten stets eine ÖPP-Variante prüfen muss. Gerhard Schröders SPD initiierte das Gesetz. In einer Arbeitsgruppe der SPD-Fraktion sitzen 2002 mehr Berater, Lobbyisten der Finanzindustrie und Vertreter der Baukonzerne als Abgeordnete.

Peer Steinbrück wiederum war maßgeblich daran beteiligt, ÖPP im größten Bundesland Nordrhein-Westfalen zu implementieren.

Ronald Schminke sagt, er habe schon einen Anruf aus dem Willy-Brandt-Haus bekommen. Er solle mal nicht so auf den Putz hauen.

Im Dezember 2012 erfährt Schminke, dass sich das Bundesverkehrsministerium und Niedersachsen auf eine ÖPP-Variante geeinigt haben. Die sei wirtschaftlicher.

Jetzt beginnt die Ausschreibung. Die Details: Geschäftsgeheimnis.

■ **Kai Schlieter**, 39, leitet das Recherche-Ressort der taz



Enak Ferlemann: der CDU-Staatssekretär fürchtet die Nähe zu Beratern und zur Industrie nicht Foto: CDU



Ronald Schminke: In der SPD-Parlamentarische zentrale wünsche man sich, dass er Ruhe gibt Foto: Tanja Jürgensen