

Konferenz
Kommunales
Infrastruktur-
Management
(KIM)

ÖPP im Kontext der Organisationsmodelle oder eine Antwort auf die Kritik des Bundes- rechnungshofes

Gliederung

1. Einleitung
2. Sektoren der Infrastruktur
3. Wertschöpfungsstufen
4. Grad der Privatisierung
5. Nutzerzufriedenheit und Kostenüberschreitungen
6. Dauer der Privatisierung
7. Strukturen bei zeitlich begrenztem Eigentumsübergang
8. Vergütung
9. Finanzierung
10. Zusammenfassung

1. Einleitung

An der Bauhaus-Universität Weimar werden seit circa 16 Jahren international existierende Modelle für die Versorgung mit öffentlicher Infrastruktur mit und ohne Beteiligung des Privatsektors systematisch auf Strukturelemente analysiert. Die Organisationsmodelle der Infrastrukturversorgung wurden auf grundlegende, allgemein bekannte Strukturelemente zurückgeführt, um damit ihre Funktionsweisen und Wirkungen besser beschreiben und vergleichen zu können (Alfen, 2017). Dieser Beitrag möchte diese Arbeit erweitern um eine Einordnung der ÖPP-Projekte der Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen. Damit soll die Kritik des Bundesrechnungshofes an ÖPP-Projekten (Bundesrechnungshof, 2018) einen neuen Blickwinkel bekommen.

2. Sektoren der Infrastruktur

Die Infrastruktur wird in wirtschaftliche und soziale Infrastruktur unterschieden und lässt sich in folgende Sektoren einteilen. Die wirtschaftliche Infrastruktur weist häufig eine Monopolsituation auf, die bei der sozialen Infrastruktur weniger ausgeprägt oder zum Teil nicht vorhanden ist.

Wirtschaftliche	Soziale
Straße	Schulen
Schiene	Labore
Stromnetze	Polizei
Gasnetze	...
Flughäfen	
...	

Abb. 1. Sektoren der Infrastruktur

3. Wertschöpfungsstufen

Der Grad der Privatisierung kann nach den Wertschöpfungsstufen charakterisiert werden. Dabei wird das A-Modell als Bsp. für Privatisierung im Straßenbereich herangezogen.

	A-Modell		Stromnetz		Flughafen	
	Privat	Staat	Privat	Staat	Privat	Staat
Planung	X		X		X	
Finanzierung	X		X		X	
Bau	X		X		X	
Betrieb	X		X		X	
Rückgabe	X		X			

Abb. 2. Wertschöpfungsstufen

4. Grad der Privatisierung

Die Einteilung nach dem Grad der Privatisierung beginnt mit der formellen Privatisierung.

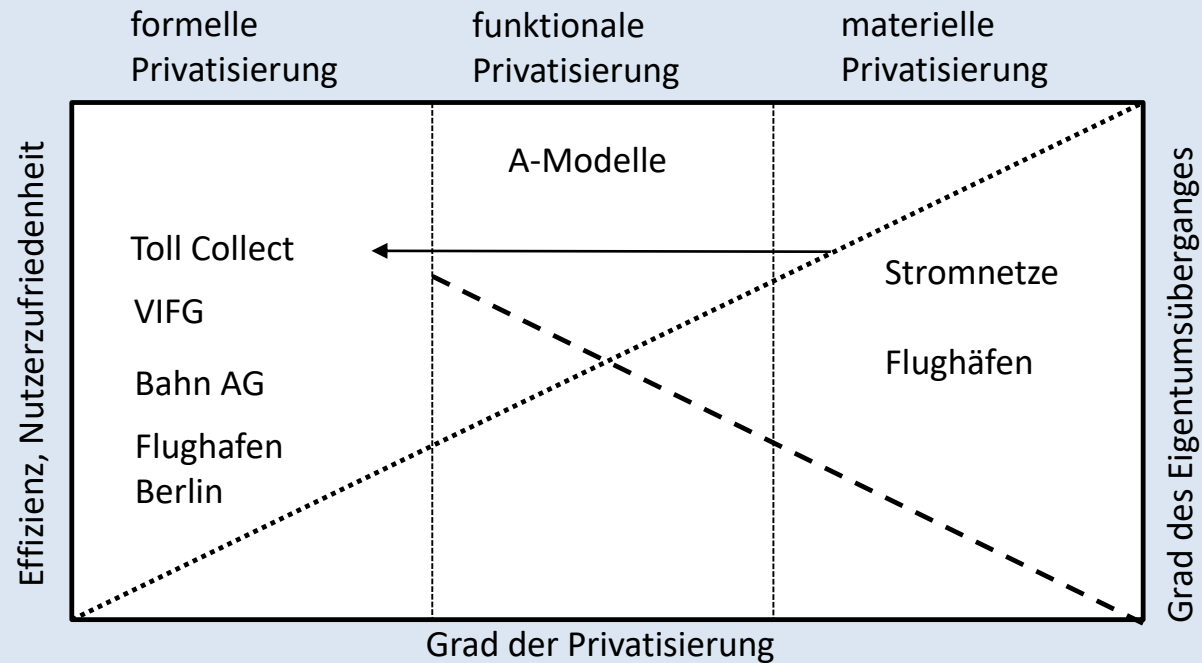


Abb. 3. Grad der Privatisierung - Eigentumsübergang (Punkte), Effizienz und Nutzerzufriedenheit (Striche)

5. Nutzerzufriedenheit und Kostenüberschreitungen

In entgegengesetzter Richtung zu dem Grad der Privatisierung verläuft die Nutzerzufriedenheit. Die Infrastruktur für den Straßenverkehr ist der Bereich, über den die meisten Beschwerden geäußert werden.

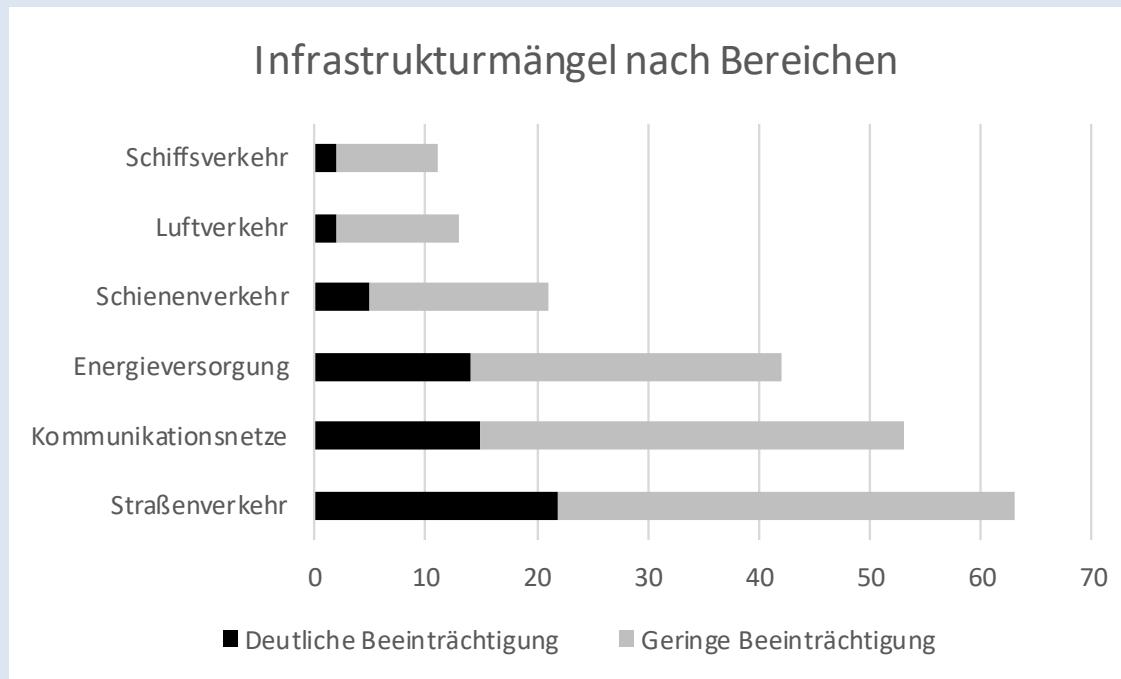


Abb. 4. Infrastrukturmängel nach Bereichen

6. Dauer der Privatisierung

Die Dauer der Privatisierung geht einher mit der Form des Eigentumsüberganges. Dabei wird unterschieden in Eigentum und vertragliche Rechte (also z.B. ein Konzessionsrecht für den Bau einer Schule, ÖPP oder das regelmäßig auf 30 Jahre befristete Konzessionsrecht der A-Modelle).

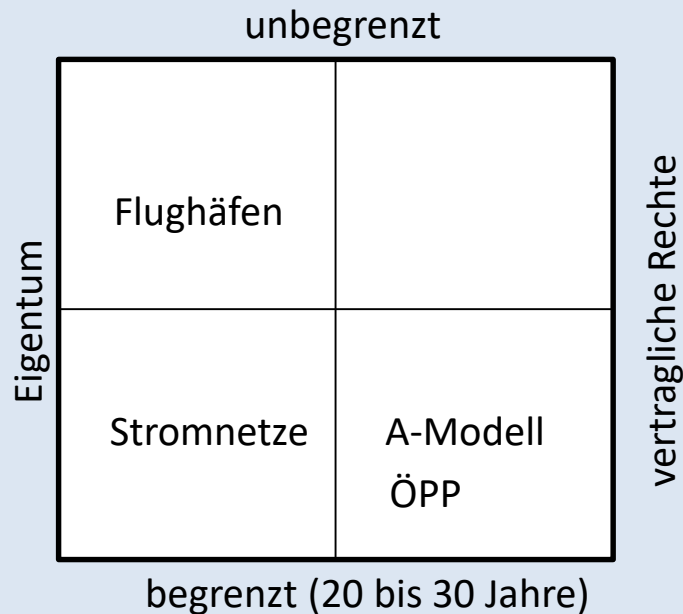


Abb. 5. Dauer der Privatisierung

7. Strukturen bei zeitlich begrenztem Eigentumsübergang

Die Dauer der Privatisierung geht einher mit der Form des Eigentumsüberganges. Dabei wird unterschieden in Eigentum und vertragliche Rechte (also z.B. ein Konzessionsrecht für den Bau einer Schule, ÖPP oder das regelmäßig auf 30 Jahre befristete Konzessionsrecht der A-Modelle).

Projektart	Wirt. u. Rechtl. Eigentum		Eigentumsübergang
	M	V	
Mietkauf	M	V	automatisch
Leasing-Modell*	V	V	Option
Inhabermodell	V	V	Nein, beim
Konzessionsmodell	V	M	Privaten
...			Nein, beim Staat

* Wenn wirtschaftliche Nutzungsdauer < 90% der vertraglichen, dann wie Mietkauf

Abb. 6. Eigentumsübergang

8. Vergütung

Die Vergütung ist i.W. entweder Mengen oder Performance (Leistungs-) abhängig.

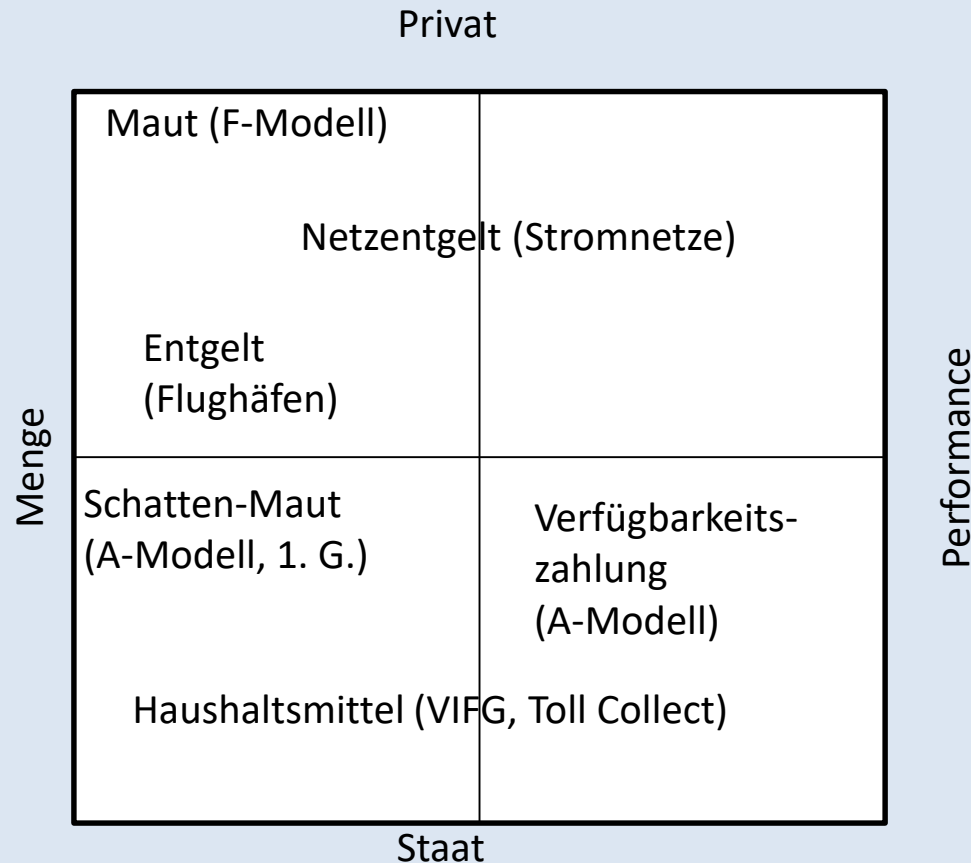


Abb. 7. Vergütung

9. Finanzierung

Bei der Wahl der Finanzierungsform, kann i.W. nach Recourse und Non-Recourse also mit Rückgriffsrechten auf die Gesellschafter und ohne Rückgriffsrechte unterschieden werden.

		Privat			
		Unternehmensfinanzierung	Projektfinanzierung (A-Modell)		
Recourse		Forfaitierung (kleine ÖPP)	Kapitalmarktfinanzierung (Stromnetze)	Non-Recourse	
		Haushaltsmittel (Bahn)	Kapitalmarktfinanzierung (VIFG, Toll Collect)		
		Staat			

Abb. 8. Finanzierung

10. Zusammenfassung

Es wurden die verschiedenen Bereiche der Infrastrukturbeschaffung mit ihren jeweiligen Strukturelemente dargestellt, aufbauen auf den Analysen der Professur Betriebswirtschaftslehre an der Bauhaus-Universität Weimar. Im Vergleich der verschiedenen Infrastruktursektoren fällt auf, das dort wo die privaten Elemente am wenigsten ausgeprägt sind, die Nutzerzufriedenheit am geringsten ist.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!