

Thomas Puls und Thilo Schaefer*

ÖPP – eine Linderung, keine Lösung

<https://doi.org/10.1515/zfwp-2017-0019>

Abstract: In the german debate about the reorganization of the fiscal relations between federal and „Länder“ level there was an intense discussion concerning public-private partnerships (PPP). In the end the limitation of PPP projects even reached constitutional level. Nonetheless PPP will have a future because the newly created highway agency is faced with structural problems. Neither the personal capacities of the agencies nor the legal regulations have been changed. Therefore the problems remain and PPP offer the chance to alleviate these problems. PPP are potential alternatives to address the shortcomings of conventional projects.

Zusammenfassung: In der Debatte um die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen hat die Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft einen extrem großen Raum eingenommen. Allerdings ging es in der Debatte weniger um die bestehenden Probleme und mögliche Lösungen, sondern vielmehr darum, wie eine angebliche Privatisierung der Autobahnen am wirkungsvollsten verhindert werden könne. Dabei stand eine materielle Privatisierung nie zur Diskussion, denn in Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) wird die Ausführungsplanung an einen Privaten im Verbund mit der Finanzierung übergeben, wohingegen die Straße selbst in staatlichem Eigentum verbleibt. Dennoch waren einige Fraktionen bestrebt, ÖPP als Beschaffungsvariante vollständig zu streichen. Am Ende wurden das Instrument nur für Teilnetze und Streckenlängen von mehr als 100 Kilometer ausgeschlossen. Dadurch werden ÖPP jetzt aber explizit im Grundgesetz erwähnt. Die neuen Regeln schränken die Anwendungsmöglichkeiten von ÖPP zwar ein, stellen aber keineswegs das Ende für das Instrument ÖPP dar. Denn weiterhin bestehen strukturelle Probleme in der Fernstraßenverwaltung, die durch den Einsatz von ÖPP gelindert werden können. Die Effizienz der konventionellen Beschaffung leidet unter diversen Vorschriften und Engpässen, was zu dem Zustand der Fernstraßen geführt hat, den wir heute beobachten können. An dieser Stelle können ÖPP ansetzen, da sie besseren und schnelleren Bau versprechen und gleichzeitig Aufgaben übernehmen können,

***Kontakt:** Thomas Puls, Institut der deutschen Wirtschaft, Kompetenzfeld Umwelt, Energie, Infrastruktur, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln, Tel.: (0221)4981-766, E-Mail: puls@iwkoeln.de

Thilo Schäfer, Institut der deutschen Wirtschaft, Kompetenzfeld Umwelt, Energie, Infrastruktur, Konrad-Adenauer-Ufer 21, 50668 Köln, Tel.: (0221)4981-791, E-Mail: thilo.schaefer@iwkoeln.de

welche die personell ausgebluteten Behörden kaum mehr leisten können. ÖPP sind also geeignet an den aktuellen Problemen anzusetzen. Dennoch bleiben ÖPP nur für bestimmte Projekte geeignet und die konventionelle Beschaffung wird die Norm bleiben.

I. Die Problemlage

Die gute Verkehrsinfrastruktur galt über Jahrzehnte hinweg als Standortvorteil Deutschlands. Heute kann man diese Einschätzung nicht mehr uneingeschränkt gelten lassen. Der Umfang und der Zustand der Infrastruktur werden von Unternehmen vermehrt als Problem wahrgenommen. In einer aktuellen Befragung des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln bei gut 3.000 Unternehmen gaben 21 Prozent der Befragten an, dass ihre Investitionstätigkeit durch die Infrastruktur stark beeinträchtigt werde. Dem hingegen sahen 31 Prozent keinerlei Beeinträchtigung. Unter den Investitionshemmnissen nahm die Infrastruktur damit einen mittleren Rang ein (*Bardt/Grömling/Hentze/Puls*, 2017). Allerdings gibt es Anzeichen, dass sich die Lage hier sichtbar verschärft. Gegenüber einer Vorgängerbefragung von 2014 hat sich vor allem der Anteil der unbeeinträchtigten Unternehmen deutlich reduziert – um 8 Prozentpunkte. Das hat viel mit der Nutzbarkeit der Straßeninfrastruktur zu tun. Eine weitere Befragung des IW ergab, dass die Straßen von den Unternehmen mit großen Abstand als der größte Problemfall unter den Infrastrukturrenzen gesehen wurde (*Grömling/Puls*, 2014). Die sich verschlechternde Bewertung durch die Nutzer wird auch durch Erhebungen zum Zustand der Straßen gestützt. So erhalten 14 Prozent der Autobahnbrückenflächen im Rahmen von regelmäßigen Bauhauptuntersuchungen die Zustandsnote „nicht ausreichend“ oder schlechter. Die regelmäßigen Messkampagnen auf den Bundesfernstraßen ergeben, dass 17,5 Prozent der Autobahnen in einem Zustand sind, der Sanierungsbedarf anzeigt. Bei den Bundesstraßen sind es 33,9 Prozent. Mehr als 10 Prozent der Autobahnen und fast 19 Prozent der Bundesstraßen müssten sogar umgehend saniert werden.

Dieser Zustand ist die Folge von vielen Jahren mit zu geringen Investitionen in das Fernstraßennetz. Die preisbereinigten Investitionen des Bundes in das Rückgrat der Mobilität gingen zwischen 2005 und 2015 drastisch zurück. Vor den Folgen von zu geringen Investitionen warnte bereits die Pällmann Kommission im Jahr 2000 und auch spätere Kommissionen von Daehre bis Fratzscher waren sich im Befund einig: Es muss mehr investiert werden. Das Kardinalproblem bestand also darin, Geld aufzutreiben. Privates Kapital schien hier eine Lösungsmöglichkeit zu sein.

Seit 2015 steigen die Investitionslinien wieder und nun sieht sich Deutschland mit einem neuen Problem konfrontiert: Dem unzureichenden Mittelabfluss. Verschiedene Bundesländer waren nicht mehr in der Lage, ihre Investitionsmittel abzurufen, da es ihnen an baureifen Projekten mangelte (Gewens, 2016). Weitere Untersuchungen zeigten, dass der Mangel an Fachpersonal in den Baubehörden ein wesentlicher Grund für das neue Problem war (Koppel/Puls, 2016). In Zeiten knapper Mittel waren die Stellen durch den Verzicht auf Neubesetzungen massiv ausgedünnt worden. Das hat den Nebeneffekt, dass die Altersstruktur der verbliebenen Fachkräfte in der Unwucht ist. Fast 30 Prozent von ihnen stehen bis 2024 zur Pensionierung an und der Nachwuchs fehlt. Zudem ist der Arbeitsmarkt für die benötigten Bauingenieure quasi leergefegt. Inzwischen sind bei der Bundesanstalt für Arbeit (BA) mehr offene Stellen für Bauingenieure gemeldet, als es Arbeitslose mit diesem Berufswunsch gibt und da nur die Minderheit freier Ingenieurstellen an die BA gemeldet wird, ist hier von einem massiven Mangel auszugehen. Zudem kann der Staat auch keine wettbewerbsfähigen Gehälter für Neueinsteiger bieten. Gehälter nach dem TVÖD können nicht mit dem mithalten, was aktuell in der Bauindustrie geboten wird. Wenn der Staat keine Kapazitäten aufbauen kann, stellt das Auslagern von Teilaufgaben eine Lösung dar.

Neben diesen beiden Hauptproblemen der Beschaffung im Fernstraßenbereich sollten auch die Probleme nicht unerwähnt bleiben, die durch diverse Rechts- und Verwaltungsvorschriften generiert werden. So bestehen beispielsweise massive Anreize dafür, Projektkosten kleinzurechnen. Das hilft den Behörden dabei, ihr Projekt im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse vorteilhafter erscheinen zu lassen. Für Politiker sind günstige Projekte leichter in der Öffentlichkeit zu platzieren und zu guter Letzt sorgt das Vergaberecht dafür, dass der billigste Anbieter von Bauleistungen den Zuschlag erhält. Das hat harte Folgen. Billig gerechnete Projekte verursachen nachträgliche Kostensteigerungen. Laut einer Antwort des Ministeriums auf eine kleine Anfrage der Grünen im Bundestag summierten sich die Kostensteigerungen bei Fernstraßenbauprojekten seit 2009 auf 1,7 Milliarden Euro. Bei 80 Projekten wurde der Kostenansatz um mindestens 15 Prozent überschritten. Diese ungeplanten Ausgaben behindern eine mittelfristige Investitionsplanung nachhaltig. Bei der eigentlichen Umsetzung führt der Zuschlag für den billigsten Anbieter dazu, dass an der Qualität gespart wird. Zielgröße ist das Ende der Gewährleistungsfrist, welches im öffentlichen Straßenbau deutlich unter der zu erwartenden Lebenserwartung der Gewerke liegt. Das Erhaltungsrisiko verbleibt hingegen dauerhaft bei der öffentlichen Hand.

Ein weiteres Problem entsteht durch die im Vergaberecht fixierte Vergabe kleiner Baulose zur Förderung lokaler Baufirmen. Bei öffentlicher Ausführungsplanung werden die einzelnen Bauabschnitte und Gewerke hintereinander vergeben, sodass keine Verantwortung des einzelnen Auftragnehmers für andere

Bauabschnitte und den nachfolgenden Betrieb besteht. Das führt zu einer verteuerten Erstellung mit hohen Folgekosten in der Zukunft. Zudem steigt der Koordinierungsaufwand der Bauaufsicht stark und die Bauzeiten verlängern sich.

Das sind die Probleme, auf die der Bund heute eine Antwort finden muss. Das eigentliche Ziel ist eine effizientere Bereitstellung von Infrastruktur. Die verschiedenen Beschaffungsformen sind nur das Mittel zum Zweck.

Für eine effiziente Infrastrukturbereitstellung stehen dem Staat verschiedene Wege offen. In der konventionellen Beschaffung behält er alle Phasen der Projektentwicklung – Planung, Bauaufsicht und Betrieb – in der Hand und vergibt nur den eigentlichen Bau an Privatfirmen. Eine Alternative hierzu stellt die Bildung von ÖPP dar. Im Rahmen der ÖPP beauftragt der Staat private Investoren damit, einen größeren Teil der im Rahmen des Projektes anfallenden Aufgaben gegen Kompensation zu übernehmen, dazu gehört vor allem die Ablaufplanung.

Damit bleibt zu prüfen, ob der ÖPP-Ansatz Vorteile bietet, welche die oben beschriebenen Probleme lindert. Ist das der Fall, spricht alles dafür auch weiterhin das Instrument einzusetzen, auch wenn der Anwendungsbereich rechtlich eingeschränkt wurde. Die folgenden Ausführungen orientieren sich an unserem Gutachten aus dem Jahr 2016 (*Ockenga et. al., 2016*), denn sie bleiben auch nach den Neuregelungen uneingeschränkt relevant.

II. Vorteile des ÖPP Ansatzes

Tatsächlich verspricht der Einsatz von ÖPP-Projekten einige Vorteile, die an den realen Problemen der konventionellen Beschaffung ansetzen. Der wichtigste Punkt liegt in einer gesamtwirtschaftlich effizienteren Projektabwicklung. Die konventionelle Beschaffung ist immer wieder von mangelnder Kosten- und Termintreue geprägt. Ein besonders eklatantes Beispiel liefert der Bau des Hauptstadtflughafens BER. Hier können ÖPP-Projekte einen Beitrag zur Verbesserung leisten.

Baukosten: Im Fernstraßenbereich ist zu konstatieren, dass die Baukosten pro Kilometer bei den ÖPP-Projekten trotz besserer Qualität und der Lebenszyklusperspektive deutlich unter dem langfristigen Durchschnitt aller Projekte liegen. Im Zeitraum 2001–2014 kosteten Ausbaumaßnahmen an Autobahnen im Schnitt 8,4 Millionen Euro pro Kilometer (Deutscher Bundestag, 2016, 183). Für die erste Staffel werden reine Ausbaukosten von 6,3 Millionen Euro pro Kilometer angegeben. Für die zweite Staffel 5,5 Millionen Euro pro Kilometer. (BMVI, 2015, 11). Es ist aber anzumerken, dass die Kosten je nach gegebenen Umständen sehr unterschiedlich sein können. So sind beispielsweise Ausbaumaßnahmen in Ballungsgebieten oder in Mittelgebirgen deutlich teurer als in der norddeutschen

Tiefebene. Zudem ist festzuhalten, dass sich ÖPP-Projekte auch durch eine deutlich erhöhte Termintreue auszeichnen. Sämtliche ÖPP-Projekte standen am vertraglich fixierten Termin zur Verfügung (VIFG, 2014, 3). Im Fernstraßenausbau wurde die geplante Bauzeit sogar zumeist um mehrere Monate unterschritten (Deutscher Bundestag 2015, Anhang).

Umsetzungskapazität: Zudem entlasten ÖPP-Projekte auch die personell dünn besetzten Bauverwaltungen, da sie die Ablaufs-, Erhaltungsplanung und den Betrieb in den privaten Sektor überführen. Dies bietet zudem den Vorteil, dass Erfahrungen mit vorangegangenen Projekten aus verschiedenen Regionen an einer Stelle gebündelt werden. Das senkt die Transaktions- und Erstellungskosten. In der konventionellen Beschaffung ist hingegen bislang davon auszugehen, dass insbesondere Großprojekte nur ein- oder zweimal in der Lebensarbeitszeit der Mitarbeiter auftreten, was den Aufbau eines adäquaten Erfahrungsschatzes erschwert. Dies mag sich ändern, wenn die Bundesfernstraßengesellschaft voll funktionsfähig ist.

Kostentreue: Ein Bericht des Bundestages belegt, dass die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gebildeten Ausgabenerwartungen bislang sehr genau eingetroffen sind. Tatsächlich weichen die geplanten Ausgaben des Bundes bis zum Jahr 2014 und die tatsächlich erfolgten Zahlungen für ÖPP nur um etwa ein Prozent voneinander ab. Eine Zeitreihenbetrachtung ab 2007 (Deutscher Bundestag, 2015, 23) zeigt, dass es in keinem Jahr zu signifikanten Kostenüberschreitungen kam. Dies ist in Anbetracht von kumulierten Kostenüberschreitungen aller Projekte von 1,7 Milliarden Euro seit 2009 ein sehr guter Wert. Dabei ist zu betonen, dass für ein ÖPP die Projektrisiken ermittelt und verteilt werden, während Projekte in der konventionellen Beschaffung unter die gesamtstaatliche Haftung fallen, was häufig ein unzureichendes Risikomanagement zur Folge hat.

Bauliche Qualität: Somit besteht bei ÖPP ein Anreiz für höhere bauliche Qualität, die zwar bei der Erstellung teurer ist, sich aber über den Konzessionszeitraum hinweg rechnet. Eine Befragung der mit der Aufsicht beauftragten Behörden ergab, dass die Bauqualität im Fernstraßenbereich zumeist als hoch bis sehr hoch eingeschätzt wird (VIFG, 2014, 10) und nur in wenigen Fällen als lediglich gleichwertig zur Qualität der konventionellen Beschaffung. Dieser positive Befund ist stark darauf zurückzuführen, dass in den langlaufenden ÖPP eine Lebenszyklusperspektive für die Straße implementiert ist, denn das Erhaltungsrisiko verschiebt sich zum privaten Konzessionsnehmer. Die Folge: Bau- und Betriebsphase werden gemeinsam geplant und unterliegen nicht dem auf Jahresabschüssen basierenden Haushaltsrecht. Liegt die Verantwortung für Finanzierung, Planung, Bau, Betrieb und Erhalt in einer Hand (hier eines privaten

Konzessionsnehmers), können Verbundvorteile durch phasenübergreifende Effizienzsteigerungen erzielt werden.

Baubeschleunigung: Ebenfalls zu erwähnen ist die Baubeschleunigung gegenüber der konventionellen Beschaffung. Wie schon beschrieben gibt es in der konventionellen Beschaffung erhebliche strukturelle Probleme, welche die zügige Fertigstellung eines Projektes behindern. Ein privater Konzessionsnehmer kann hingegen die effizientesten Verfahren nutzen und dementsprechend schneller bauen, was im Konzessionsvertrag auch festgelegt wird. Die eigentlichen Bauzeiten der als ÖPP umgesetzten Projekte liegen daher auch deutlich unter den Werten, die für die konventionelle Beschaffung ermittelt wurden. Da die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht öffentlich sind, ist man an dieser Stelle aber auf anekdotische Evidenzen angewiesen. So gibt es Aussagen aus dem Verkehrsausschuss des Bundestages, dass der Ausbau der A7 in Hamburg und Schleswig-Holstein im ÖPP acht Jahre schneller erfolgt ist, als in der konventionellen Beschaffung. Für andere Projekte wie die A1 Hamburg-Bremen oder die A8 München-Augsburg werden Zeitersparnisse von vier Jahren kommuniziert (DVF, 2014, 11).

III. Kritik am ÖPP-Ansatz

Der ÖPP-Ansatz ist mannigfacher Kritik ausgesetzt, die zwar oftmals dogmatisch wirkt, aber durchaus einige valide Punkte aufweist. Wenn die Kritikpunkte zu treffen, stellt das eine künftige Anwendung von ÖPP in Frage. Die wohl bekannteste und einflussreichste Kritik hat der Bundesrechnungshof in seinem Gutachten an den Haushaltsausschuss des deutschen Bundestags im Juni 2014 geübt (Bundesrechnungshof, 2013). Gegenstand der Untersuchung waren die ÖPP-Projekte im Fernstraßenbau. Die Ergebnisse des BRH wurden wiederum deutlich hinterfragt, beispielsweise von der zuständigen bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG, 2014) und dem BMVI. Von den bislang geäußerten Kritiken am ÖPP-Ansatz sind für die oben geschilderten Probleme der heutigen Beschaffung folgende Punkte von Bedeutung:

Mehrkosten für den Bund: Der BRH berechnete, dass dem Bund durch die Verwendung von ÖPP Mehrkosten von 1,9 Milliarden Euro entstanden sein sollen. Gerade in Zeiten der Unterfinanzierung des Fernstraßenetzes ein harter Vorwurf, der aber deutlich relativiert werden muss, denn der Löwenanteil entfällt auf lediglich unterstellte Einnahmeunterschätzungen. Im Prinzip geht es darum, dass der Staat im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eine geringere Verkehrsmenge angenommen hatte, als von privaten Konzessionsnehmern bei der Erstellung ihrer Angebote prognostiziert. Da die Vergütung der Projekte der ers-

ten ÖPP-Staffel auf der Zahl der durchfahrenden Lkw basierte, hätte ein Eintreten der höheren Prognosen dazu geführt, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Fall der konventionellen Beschaffung zu geringe staatliche Einnahmen angesetzt hätte. Dieser Effekt hätte sich auf 1,4 Milliarden Euro summiert. Von Seiten der VIFG und dem BMVI wurde die Argumentation des BRH heftig kritisiert (VIFG, 2014, 37). Entscheidend ist an dieser Stelle, dass die staatlichen Prognosen sich als korrekt erwiesen, wie die Insolvenz der Betreibergesellschaft A1 mobil deutlich gezeigt hat. Überdies zeigt das Beispiel sogar, welche erheblichen Risiken private Geldgeber eingehen. Unabhängig davon ist festzuhalten, dass dieses Problem mit der Umstellung auf das verkehrsmengenunabhängige V-Modell nicht mehr auftreten kann. Zu erwähnen ist auch, dass der BRH mit Verweis auf die VIFG mit einem Aufschlag von 400 Basispunkten (bp) gegenüber den Refinanzierungskosten des Bundes rechnet. Dies ist laut VIFG aber ein Extremwert, der in Europa nur in Hochrisikoländern wie etwa Griechenland beobachtet wurde. In Deutschland wurden hingegen Aufschläge von unter 200 Basispunkten verzeichnet (VIFG, 2014, 35).

Aushebeln der Schuldenbremse: Zu nennen ist der Vorwurf, dass ÖPP-Projekte im Endeffekt „Bauen ohne Geld“ darstellten und dafür geeignet seien, die Schuldenbremse auszuhebeln. Das BMVI betont hierzu, dass die Zuweisungen für die ÖPP-Partner im Haushalt des BMVI eingestellt sind und damit auch unter die Schuldenbremse fallen. Hinzuzufügen ist, dass sich die öffentliche Hand auf eine tragfähige Finanzierung eines Infrastrukturprojekts verpflichtet, die nicht nur die Bereitstellung (Bau), sondern auch den Erhalt (Betrieb) beinhaltet. ÖPP wirkt damit gegen den schleichenden Abbau der Infrastrukturstanz, der sich andernfalls aufgrund ausbleibender Erhaltungsmaßnahmen ergeben würde. Allerdings kollidiert die Delegation der (Kredit-) Finanzierung zunächst einmal mit den Grundsätzen der Schuldenbremse, die eine (nicht konjunkturell bedingte) Kreditfinanzierung staatlicher Ausgaben untersagt. Der Lebenszyklus-Ansatz valider ÖPP-Projekte, mit dem finanzielle Ressourcen eindeutig geschont werden, ist jedoch letztlich im Sinne einer tragfähigen Finanzpolitik. Darüber hinaus sind ÖPP nur im Hinblick auf die tatsächlichen Ausgaben in dem Jahr defizitrelevant, in dem sie anfallen (BMF, 2015, S. 21).

Bauzeit: Ein wesentlicher Streitpunkt zwischen Befürwortern und Kritikern von ÖPP liegt darin, ob diese wirklich schneller abgewickelt werden als die konventionelle Beschaffung, wenn die Zeiten berücksichtigt werden, die für die Projektvergabe anfallen. Hierzu ist anzumerken: Wenn die konventionelle Beschaffung mit Erteilung des Baurechtes beginnen könnte, dann würden die Projekte schneller beginnen als ÖPP und es bestünde die Chance, dass sie zu einem vergleichbaren Zeitpunkt abgeschlossen werden. Dies ist in der Praxis aber unrealistisch, da den zuständigen Behörden in der Regel die Kapazitäten fehlen, um

Großprojekte schnell umzusetzen. Auch der Bundesrechnungshof sieht dieses Problem. Zwar geht er davon aus, dass die konventionelle Beschaffung vergleichbare Qualitäten in vergleichbaren Zeiten produzieren kann wie ein ÖPP. Er betont aber auch, dass die aktuelle Verwaltung dies in der Praxis nicht kann und erhebliche Investitionen der öffentlichen Hand in die Verwaltungen nötig wären, um dies zu ermöglichen (BRH, 2013, 26). Während dieses Argument schon vor 20 Jahren – als ÖPP erstmals in Deutschland diskutiert wurden – von den Gegnern vorgetragen wurde, hat sich die Situation der Verwaltungen und der Zustand der von ihnen betreuten Infrastrukturen seither eindeutig verschlechtert.

IV. Fazit

Es wurde ein Abgleich vorgenommen zwischen den Vorteile von ÖPP und den geäußerten Kritiken mit den aktuellen Problemen bei der Beschaffung von Fernstraßeninfrastruktur. Es zeigt sich, dass ÖPP gerade bei den neu in das Licht der Öffentlichkeit getretenen Problemen eine Entlastung bringen können. Sie bieten Vorteile durch effizientere Beschaffungsvorgänge und die Auslagerung von Planungsaufgaben auf einen Privaten. Zudem zeichneten sich die bisherigen Projekte durch gute Werte bei Kosten- und Termintreue sowie baulicher Qualität aus. Auch die Belastung der Haushalte bewegte sich bislang im Rahmen der Voraberwartungen. Damit ist festzuhalten, dass der ÖPP Ansatz viele Vorteile bietet, die weit über eine Vorfinanzierungsfunktion hinausgehen und die geeignet erscheinen, die aktuell bestehenden Hemmnisse für eine effiziente Beschaffung von Fernstraßen zu verringern. Das spricht eindeutig dafür, dass man auch künftig das Instrument der ÖPP nutzen sollte. Die genannten Vorteile sind von den neuen Einschränkungen bei der Anwendung von ÖPP nicht betroffen.

Die Kritiken an den ÖPP beziehen sich hingegen vor allem auf haushälterische Themen. Also auf das zweifellos gravierende, aber sich abmildernd Problem der leeren Staatskassen. Dem hingegen werden die Vorteilen der ÖPP bei der Umsetzung weniger in Frage gestellt und auch Kritiker wie der Bundesrechnungshof geben zu, dass die Verwaltung in ihrem heutigen Zustand kaum in der Lage ist, mit einer vergleichbaren Effizienz zu produzieren wie ÖPP Projekte.

In Summe kommen wir zu dem Schluss, dass ÖPP auch künftig eine sichtbare Rolle bei der Beschaffung von Bundesfernstraßen spielen werden. Allerdings gehen wir auch davon aus, dass die konventionelle Beschaffung eindeutig die dominante Produktionsform bleiben wird. Das ist durch die Anwendungseinschränkungen eindeutig vorgegeben, war aber auch schon vorher sicher, da nicht jedes Projekt für die Umsetzung als ÖPP geeignet. Es gilt also, die sinnvollsten

Projekte für ÖPP zu ermitteln, und dort wird eine der Herausforderungen für die neu geschaffene Bundesfernstraßengesellschaft liegen.

Literatur

- Bardt, Hubertus, Michael Grömling, Tobias Hentze und Thomas Puls (2017), „Investieren Staat und Unternehmen in Deutschland zu wenig?“, *IW Analysen* Nr. 118, Köln
- BMF – Bundesministerium der Finanzen (2015), Kompendium zur Schuldenbremse des Bundes, Berlin
- BMVI (2015b), „A8 – Weiter auf der Erfolgsspur“, http://www.abdsb.bayern.de/imperia/md/content/stbv/abdsb/projekte/bau/abdsb_a8_brox_rz_4.pdf [27.07.2016]
- BRH – Bundesrechnungshof (2013), Gutachten des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau, Berlin
- Deutscher Bundestag (2015), Bericht der Bundesregierung über ÖPP-Projekte im Betrieb, Drucksache 18/6898, Berlin
- Deutscher Bundestag (2016), Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2014, Bundestags Drucksache 18/8800, Berlin
- Gewens, Stefan (2016), „Defizite im Status Quo und der Gründung einer Bundesfernstraßen- gesellschaft“, http://www.wip.tuberlin.de/fileadmin/fg280/veranstaltungen/bfs_tagung/gerwens_defizite_im_status_quo_und_chancen.pdf [08.08.2016]
- DVF – Deutsches Verkehrsforum (2014), Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur, https://www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf_downloads/pospap/2014-2-Zukunftsprogramm_Verkehrsinfrastruktur.pdf [27.07.2016]
- Grömling, Michael und, Thomas Puls (2014), „Infrastrukturmängel führen heute schon zu Beeinträchtigungen“, in: *Internationales Verkehrswesen*, 66 Jg., Nr. 1, S. 34–36.
- Koppel, Oliver und Thomas Puls (2016), „Engpassfaktor Planungsingenieure – Wie der akute Fachkräftemangel notwendige Investitionen behindert“, in: *Internationales Verkehrswesen*, 68 Jg., Nr. 4, S. 2–4
- Ockenga, Tim, Thomas Puls, Thilo Schaefer und Klaus Wiener (2016), Volkswirtschaftlicher Nutzen privater Infrastrukturbeteiligungen. Analyse der Beteiligung Privater an der Infrastrukturfinanzierung, Köln
- VIFG – Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (2014), Stellungnahme zur Expertenanhörung der internen Arbeitsgruppe der CDU/CSU- und SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag zur Weiterentwicklung von ÖPP am 9. September 2014, Berlin