

<b>Name</b>	Enno Gerdes
<b>Kontakt</b>	enno.gerdes [at] gmail.com
<b>Hochschule</b>	Universität Potsdam Lehrstuhl für Public Management
<b>Betreuer</b>	Prof. Dr. Christoph Reichard
<b>Bearbeitungszeitraum</b>	September 2004 – Dezember 2004
<b>Titel der Arbeit</b>	Kriteriengestützte Analyse des „A-Modells“ zum privatwirtschaftlichen Ausbau und Betrieb von Autobahnen
<b>Kurzzusammenfassung</b>	<p>In der Arbeit wird das A-Modell vor Beginn der Ausschreibung der ersten Projekte untersucht. Untersuchungsleitend ist dabei die Frage, ob das A-Modell ein nachhaltig wirksames Instrument zur Bereitstellung zumindest eines Teils der Bundesstraßenverkehrsinfrastruktur sein kann, durch das die öffentlichen Haushalte entlastet werden. Hierzu werden – nach der Erarbeitung eines theoretischen Rahmens und einer Kurzdarstellung des A-Modells – Prüfkriterien entwickelt, die sich aus den Zielen (Einbeziehung privaten Kapitals, Kostensenkung, Projektbeschleunigung) ergeben, die mit dem A-Modell verbunden werden. Insgesamt werden fünf Kriterien identifiziert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produktive Effizienz</li> <li>• Risikoallokation</li> <li>• Politisch-administrative Rahmenbedingungen</li> <li>• Marktfähigkeit</li> <li>• Transaktionskosten</li> </ul> <p>Anhand dieser Kriterien werden Stärken und Schwächen des Modells identifiziert. Im Ergebnis entlastet das A-Modell tendenziell immer dann die öffentlichen Haushalte, wenn die durch das Modell generierten Effizienzvorteile die zusätzlichen Transaktionskosten überwiegen. Allerdings ist eine Vergabe grundsätzlich auch denkbar, wenn das A-Modell zu monetären Nachteilen führt; dies gilt dann, wenn die nicht-monetären Vorteile diese Nachteile aus Sicht der (politischen) Entscheidungsträger übertreffen. Diese Vorteile können zum Beispiel die Symbolwirkung des Projektes oder der zeitliche Vorzugseffekt sein. Sie sind kaum zu quantifizieren, können aber als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden.</p> <p>Ein weiterer Vorteil kann mit der Durchführung des A-Modells erzielt werden, wenn es zu einer Transparenzsteigerung bezüglich der Kosten des Betriebs und der Unterhaltung von Bundesautobahnen kommt. Wenn im Rahmen der Projektdurchführung des A-Modells ein Wirtschaftlichkeitsvergleich durchgeführt wird, dann müssen auch die Kosten der konventionellen Beschaffungsvariante</p>

---

---

ermittelt werden. In diesem Sinne kann eine solche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchaus einen „pädagogischen“ Wert besitzen.