

Name	Ralf Seidenspinner
Kontakt	R.Seidenspinner [at] Baubetrieb.uni-wuppertal.de
Hochschule	Technische Universität Braunschweig Lehrstuhl für Bauwirtschaft und Baubetrieb
Betreuer	Prof. Dr.-Ing. Rainer Wanninger
Bearbeitungszeitraum	April 2006 – Juni 2006
Titel der Arbeit	Erarbeitung einer Methodik zur projektbezogenen Entwicklung von PPP-Modellen für Bundesfernstraßen
Kurzzusammenfassung	<p>Ziel dieser Arbeit ist es, einen Ansatz zu finden, mit dem für Bundesfernstraßenprojekte ein individueller PPP-Modellrahmen geschaffen werden kann.</p> <p>Hierzu werden zunächst Problemfelder aus dem Bereich der deutschen Straßeninfrastruktur dargestellt. Dabei wird deutlich, dass das traditionelle Bereitstellungssystem sowohl unter Finanzierungs- als auch unter Effizienzgesichtspunkten den Anforderungen, die v. a. aus dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen entstehen, nicht mehr gerecht werden kann.</p> <p>Als ein alternatives Lösungsinstrument wird der PPP-Ansatz dargestellt, wobei Chancen und Risiken dieses Modells aufgezeigt und Schlüsselfaktoren ermittelt werden, die den Erfolg eines Projektes maßgeblich beeinflussen.</p> <p>Im nächsten Schritt wird der PPP-Ansatz auf den Bereich des Straßenwesens übertragen. Dazu werden PPP-Modelle für den Bereich der Straßeninfrastruktur in Deutschland dargestellt (F- und A-Modell) und bereits realisierte Projekte nach dem F-Modell analysiert. Dabei wird deutlich, dass der Ansatz grundsätzlich sinnvoll ist, das unflexible Modellmuster jedoch ein Hindernis für den Projekterfolg darstellt. Analog zu diesen Betrachtungen folgt ein Blick ins Ausland, wo die privatwirtschaftliche Realisierung von Verkehrswegen teilweise bereits seit Jahrzehnten praktiziert wird. Es werden wichtige Projekte untersucht und Erfolgs- sowie Misserfolgskriterien ermittelt.</p> <p>Auf diesen Erkenntnissen aufbauend folgt die Entwicklung einer Methodik für die projektindividuelle Entwicklung von PPP-Modellen für den Bereich der Bundesfernstraßen in Deutschland.</p> <p>Als erstes ist die grundsätzliche Bedarfssituation zu analysieren. Hierbei ist in der ersten Ebene der allgemeine Neu- bzw. Ausbaubedarf zu ermitteln, bevor als nächstes untersucht werden muss, in welchem Rahmen eine Realisierung der einzelnen Vorhaben am sinnvollsten umzusetzen ist (Einzelprojekte – Strecke – Teilnetz). Im zweiten Schritt sind die rechtlichen und politischen Rahmenbe-</p>

dingungen zu klären. Daher wird der in Deutschland geltende rechtliche Rahmen bezüglich der Bundesfernstraßen kurz dargestellt und die politischen Aspekte erläutert. Im dritten Schritt ist das PPP-Modell schließlich projektspezifisch zu entwickeln. Hierzu werden aus den definierten Kernelementen des PPP-Modells diejenigen identifiziert, die als „Stellschrauben“ dienen, über die das PPP-Modell an die tatsächliche Bedarfs- und Ausgangssituation angepasst werden kann. Diese Elemente sind - analog zur obigen Definition - die Folgenden: Vergütungssystem, Risikoallokation, Lebenszyklusansatz sowie Outputspezifikation.

Diese Elemente werden für den Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur spezifiziert und die Anpassungsmöglichkeiten an verschiedene Bedarfssituationen beschrieben. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Auswahl des Refinanzierungsregimes, mit der die Allokation des Verkehrsmengenrisikos einhergeht.

Als zentrale Erkenntnis bleibt festzuhalten, dass das „One size fits all“-Prinzip keine geeignete Strategie für PPP-Modelle auch und gerade im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur darstellt. Man sollte sich stattdessen vom starren Modelldenken lösen und für jedes Vorhaben am tatsächlichen Bedarf orientierte, maßgeschneiderte PPP-„Modelle“ entwickeln. Hierzu kann man sich, um den Aufwand in Grenzen zu halten, standardisierten „Bausteinen“ bedienen, um diese zu einem projektspezifischen Modell zusammenzusetzen. Diese Bausteine können die hier definierten Kriterien bzw. Stellschrauben sein.