

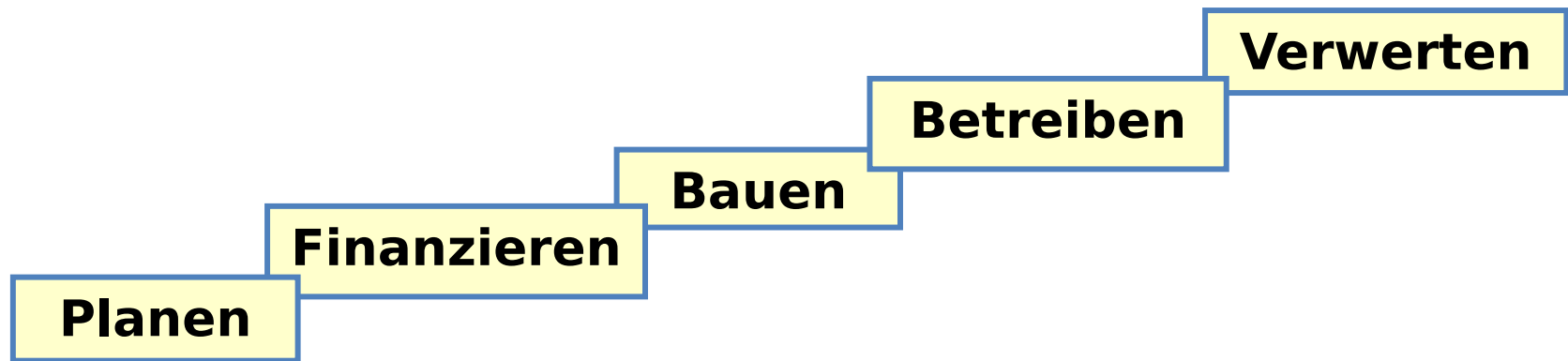
PPP: Stand der Entwicklungen

Laura Valentukeviciute
Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e.V.

30. November 2013

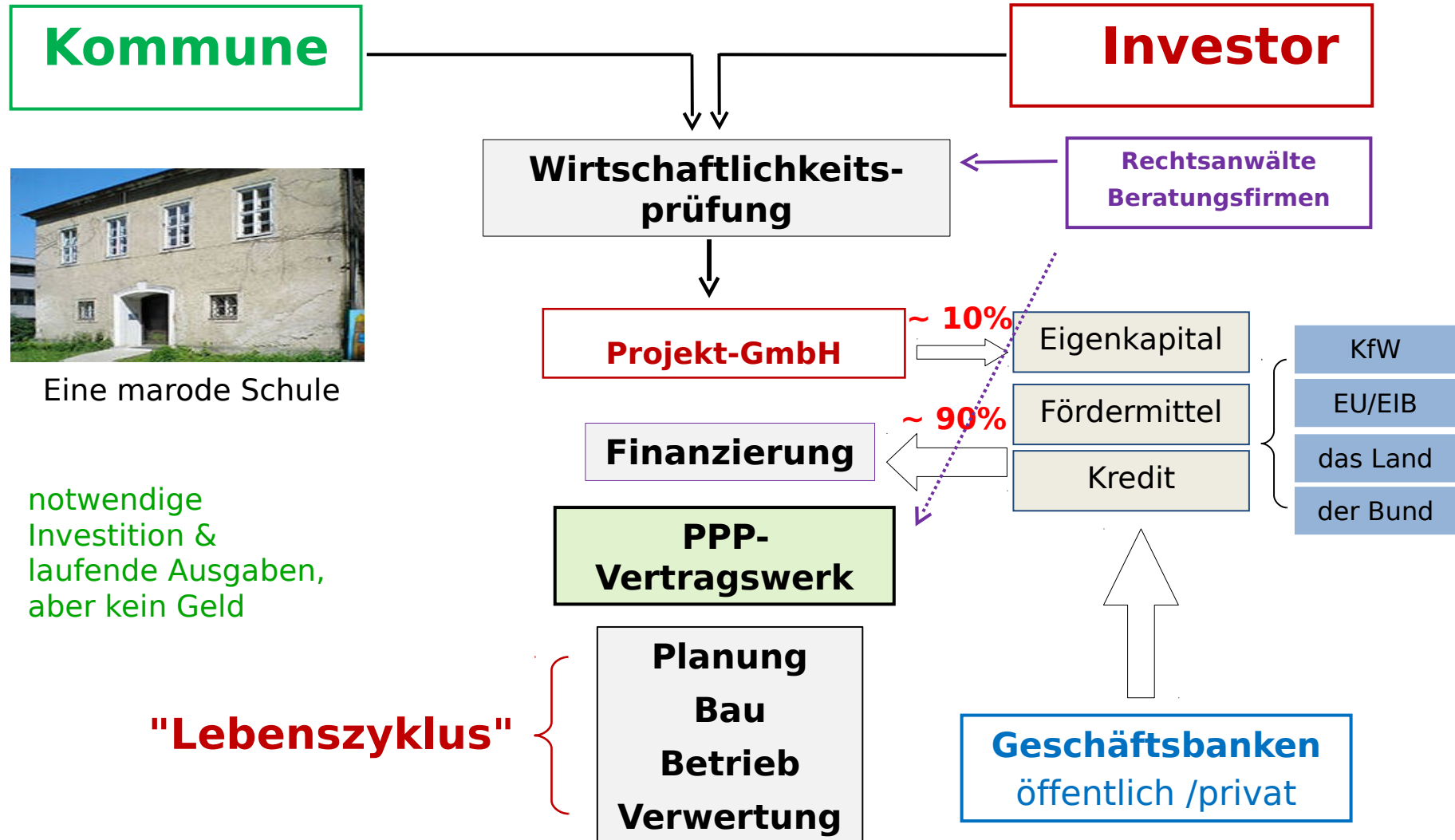
Struktur und Ablauf eines PPP-Projekts

Wertschöpfungsstufen von PPP:

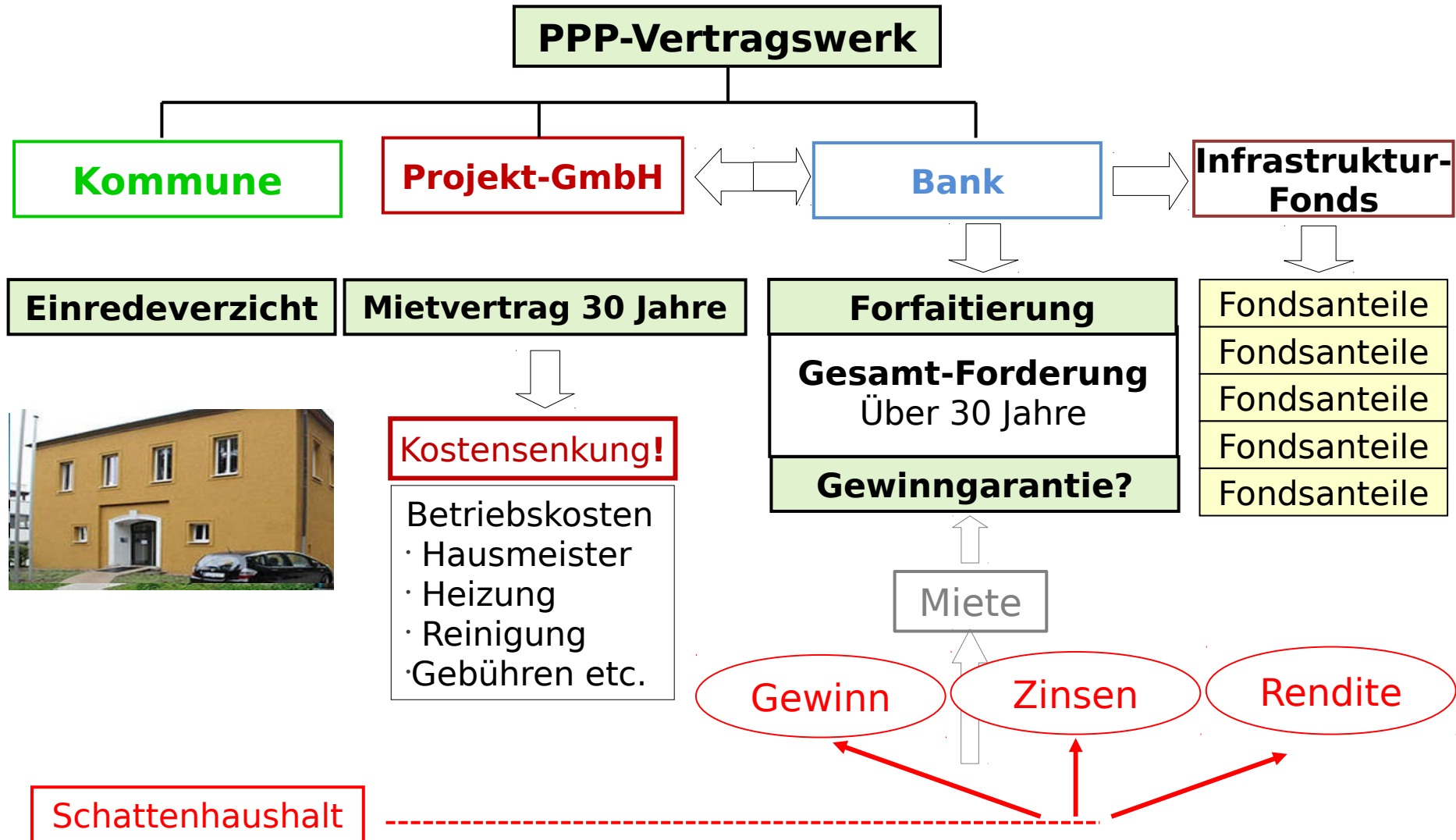


- Ein Projekt muss mindestens zwei Stufen umfassen, um als PPP zu gelten
- Eine Stufe muss der Betrieb sein, er ist bei allen Vertrags-Modellen dabei

Entstehung und Ablauf eines PPP-Projekts



Struktur eines PPP-Projektes



PPP „Verkaufsstrategie“

In den Verlautbarungen der Befürworter erscheint PPP

- als eine normale, haushaltsrechtlich gebotene Form der Beschaffung
- als ein Weg, die knappen öffentlichen Mittel durch private Initiative aufzustocken oder zu ersetzen
- als eine Kooperation zweier Partner, die das Gleiche wollen
- als eine Methode effizienter, termingerechter Erledigung öffentlicher Baumaßnahmen in hoher Qualität
- als die Möglichkeit, die kommunalen Fachleute und Ämter nachhaltig zu entlasten

PPP Auswirkungen

- die BürgerInnen werden ökonomisch und politisch enteignet
- die Schuldenlast der Kommunen wird versteckt und verschärft
- die Qualität der öffentlichen Infrastruktur wird gefährdet
- die Demokratie wird ausgehebelt

Bundes- und Landesrechnungshöfe:

- Effizienzvorteil ÖPP: zu hoch oder nicht schlüssig
- ÖPP-Vertragsmodelle sind Kredite
- Risiken infolge Forfaitierung mit Einredeverzicht
- Richtige Bedarfsermittlung notwendig
- Kostennachteil öff. Hand: unbegründet/nicht belegt
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen: Grenzen zum Lobbying fließend
- Verträge häufig unvollständig und/oder fehlerhaft

PPP: Stand der Entwicklungen

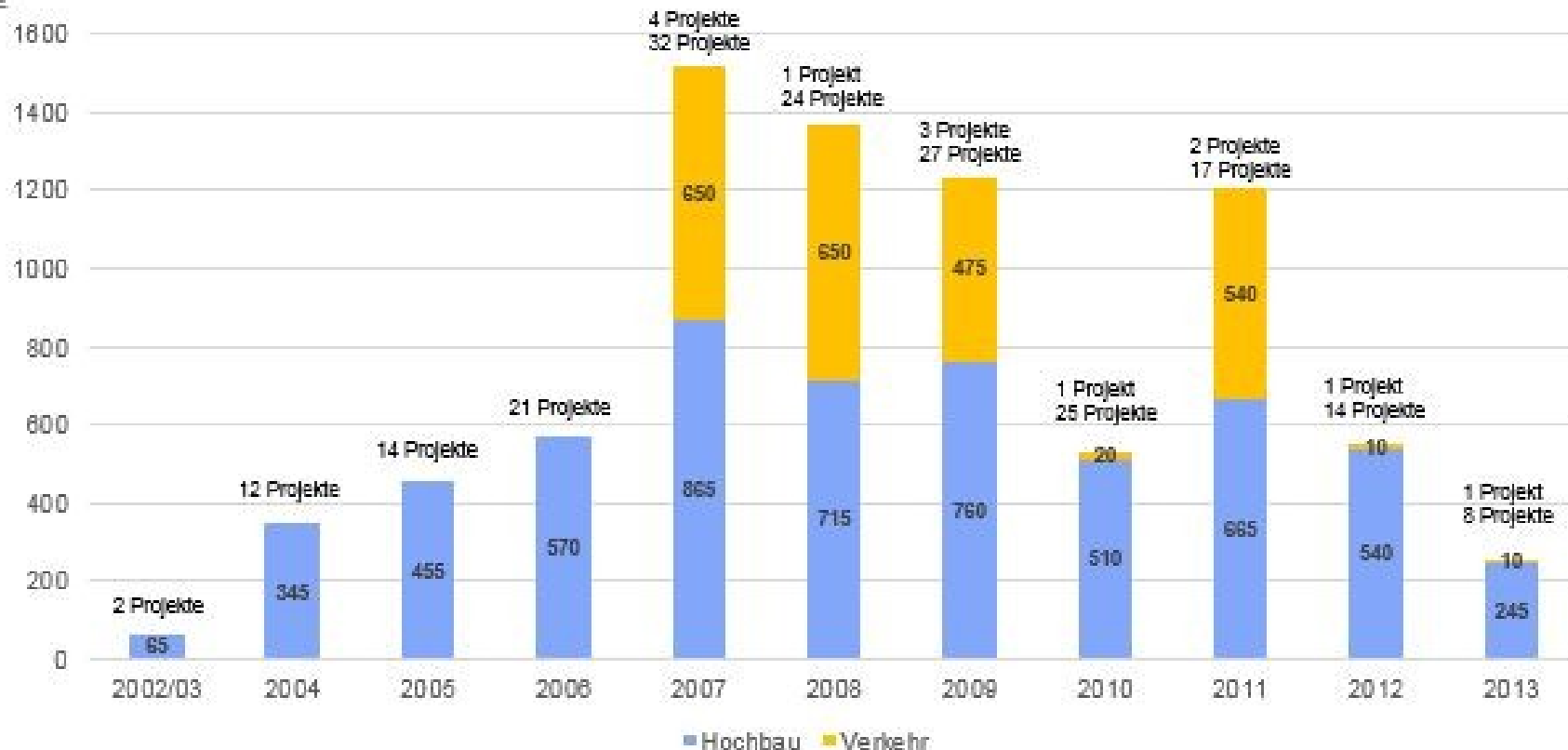
Liste der Rechnungshöfe mit PPP-Projekten, die einen geringeren Effizienzvorteil aufweisen oder deren Effizienzvorteil gar nicht schlüssig nachgewiesen wurde:

Bundesland	ÖPP-Projekt	Von den Beratern/verwaltungen ermittelte ÖPP-Effizienzrendite (Barwerte) (in %)	Prüfungsergebnis der Rechnungshöfe ÖPP-Effizienzrendite (Barwerte) (in %)	Differenz Effizienzrendite geringer (-) höher (+) (in %)
BY	Staatsstraße 2309	8,00	Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
BY	Staatsstraße 2580	2,00	Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
HH	Katharinenschule in der HafenCity	25,76	Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
NI	JVA Bremervörde	5,68	Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
BW	Duale Hochschule Mannheim		Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
ST	Schulen und Kitas in Halle		nur Grobkostenschätz.	
ST	Schulen in Magdeburg Paket I - 5 Schulen	11,00	Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
ST	JVA Burg	12,00	Effizienz nicht schlüssig nachgew.	
TH	Landesstraßen Saale-Holzland-Kreis	1,80	Wirtschaftlichkeit n. schlüssig nachgew.	
RP	Südbad Trier	4,00	-21,50	-25,50
RP	Berufsbild. Schulen II Kaiserslautern	4,44	-6,03	-10,47
BB	Ministerium der Finanzen	2,00	-6,50	-8,50
HH	Neuorganisation im Hamburger Schulbau (ÖÖP)	11,02	4,83	-6,19
BW	Justizzentrum Heidelberg	9,95	9,66	-0,29
BW	JVA Offenburg	1,94	1,67	-0,27
BW	Duale Hochschule Heidenheim	-0,54	-0,54	0,00
BW	Fachhochschule Aalen	3,26	3,40	0,14
BW	Polizeirevier Ellwangen	-1,97	-0,84	1,13

ÖPP in Deutschland

Entwicklung von 2002/03 bis August 2013

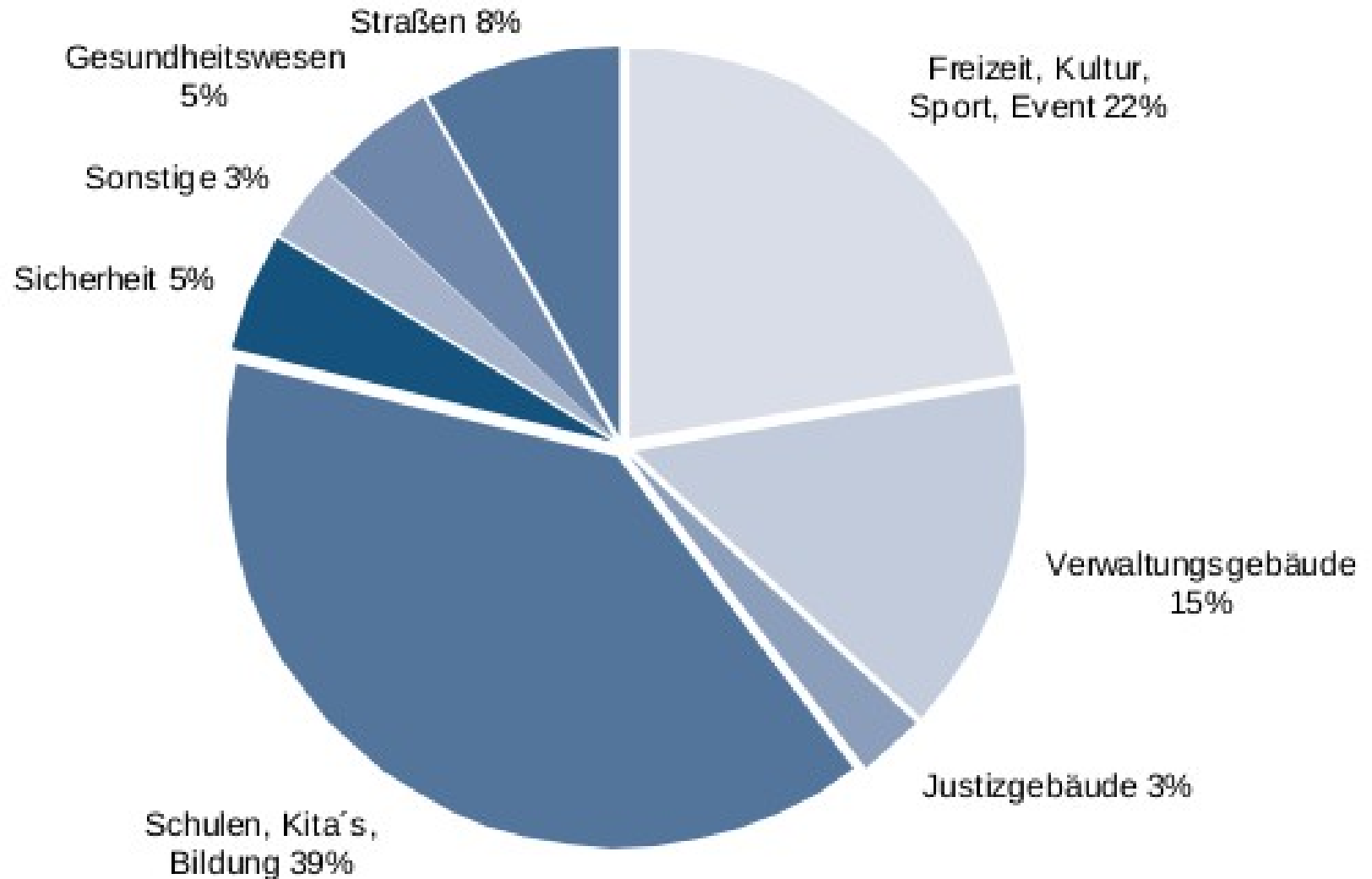
Investitionsvolumen
in Mio. €



Gesamtinvestitionsvolumen Hochbau: 5.734 Mio. € (gerundet)
Gesamtprojektanzahl Hochbau: 196

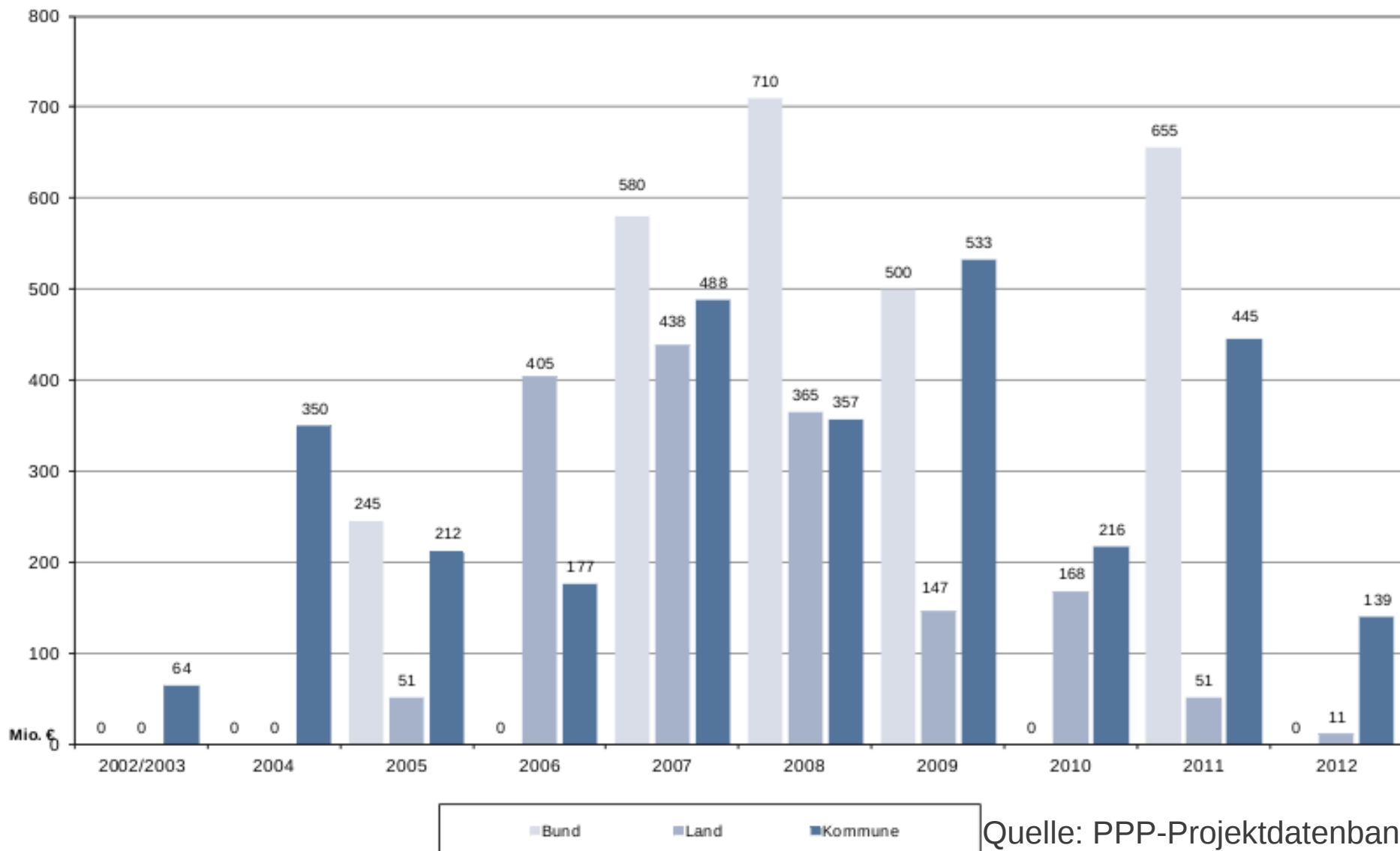
Gesamtinvestitionsvolumen Verkehr: 2.360 Mio. € (gerundet)
Gesamtprojektanzahl Verkehr: 13

Verteilung der ÖPP-Projekte auf die Teilsektoren nach Anzahl



Quelle: PPP-Projektdatenbank, Stand 31.12.2012

Verteilung der ÖPP-Investitionen (in Mio. Euro) auf die Gebietskörperschaften 2002-2012



Kommunale PPP-Projekte 2012:

Niedersachsen:
1 Projekt, 10 Mio. €

NRW:
1 Projekt, 12 Mio. €

Rheinland-Pfalz:
1 Projekt, 4 Mio. €

Hessen:
1 Projekt, 27 Mio. €

Schleswig-Holstein:
2 Projekte, 30 Mio. €

Bayern:
1 Projekt, 56 Mio. €



Kommunale PPP-Projekte 2002-2012:



Studie des ifo-Instituts (2013.10) im Auftrag des Bundesministerium für Wirtschaft:

“Für die übrigen Bereiche der Kern-Infrastruktur [abgesehen von Straßen, L.V.] sind die Unsicherheiten über die weitere Nachfrageentwicklung größer. Die Langfristigkeit der Projekte ist deshalb eher mit Nachteilen für die öffentliche Hand verbunden (lange Projektvorbereitungszeiten, Nachverhandlungen etc.).“

Arbeitsgruppe: Verkehr, Bau und Infrastruktur

SPD: “ÖPP lehnen wir als Finanzierungsinstrument von Verkehrsprojekten des Bundes ab.”

CDU/CSU: “Wir wollen verstärkt die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern in [ÖPP] nutzen, wenn **dadurch Kosten gespart und Projekte schneller umgesetzt werden können**. Die Methodik der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden wir evaluieren und weiter standardisieren**. Die verschiedenen Modelle für ÖPP-Projekte werden wir weiter entwickeln, **mittelstandsfreundlicher** ausgestalten und zugleich Regelungen schaffen, mit denen Risiken für den Bund bei der Umsetzung von ÖPP-Projekten durch mittelständische Bietergemeinschaften minimiert werden.”

Koalitionsvertrag, S. 40:

„Die Fortentwicklung von [ÖPP] braucht einen breiten gesellschaftlichen Konsens. Wir wollen die Möglichkeiten der Zusammenarbeit von öffentlichen und privaten Geldgebern oder Infrastrukturgesellschaften als zusätzliche Beschaffungsvariante nutzen, **wenn dadurch Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden können.**

Dies muss ebenso wie bei Betriebsvergaben in jedem Einzelfall **transparent und unabhängig nachgewiesen** werden. Wir gestalten ÖPP **mittelstandsfreundlicher** aus. Die Methodik der **Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden wir evaluieren und standardisieren.**“

PPP-Instrument der EU-Kommission

Project bond initiative / Projektanleihe:

- Initiative der Europäischen Kommission und der EIB
- Finanzierung großer Infrastrukturprojekte zum Ausbau der Transeuropäischen Verkehrs-, Energie- und Breitbandnetze über den Kapitalmarkt
- Institutionelle Investoren wie Versicherungsgesellschaften und Pensionsfonds sollen einsteigen
- eine bessere Bonität der Anleihen als Anreiz