

Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“  
30.06.2017, Berlin

# **Eine Analyse und Bewertung zentraler Elemente des beschlossenen Reformvorhabens für die Bereitstellung, Finanzierung und Verwaltung der Bundesfernstraßen**

Prof. Dr. Thorsten Beckers

TU Berlin - Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP),  
(Lehr- und Forschungs-)Bereich Infrastrukturmanagement und Verkehrspolitik (IM-VP)

*In diesem Vortrag wird auf in gemeinsam mit Prof. Dr. Georg Hermes, Andrej Ryndin, Dr. Holger Weiß und Dr. Irg Müller erstellten Studien und Gutachten enthaltene Erkenntnisse zurückgegriffen.*

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens (1/2)

---

## Bund-Länder-Zuständigkeiten

- Abschaffung der Auftragsverwaltung bei den Bundesautobahnen (nach einer Übergangsfrist)
- Bis Ende 2018 befristete (Put-)Option für die einzelnen Länder zur Übergabe der Verwaltung der Bundesstraßen an den Bund
- Außerdem Fortbestand der bisherigen Möglichkeiten zur einvernehmlichen Übergabe von Bundesstraßen durch Land an Bund

## Verwaltung durch Bund

- Bund überträgt umfangreich Verwaltungsaufgaben an eine Infrastrukturgesellschaft („Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen“), Rechtsform: GmbH
- Gründung eines Fernstraßen-Bundesamtes

# Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens (2/2)

---

## Bund-Länder-Zuständigkeiten

### Verwaltung durch Bund

## Bereitstellungsentscheidungen hinsichtlich Kapazität (Ausbau, Neubau) und Finanzierung

- Aus- und Neubau
  - Bindung der Infrastrukturgesellschaft an Bedarfsplan in Fernstraßenausbaugesetz
  - Priorisierung und zeitliche Umsetzungsplanung erfolgt grundsätzlich durch Haushaltsgesetzgeber und dürfte in Geschäftsbesorgungsvertrag zw. Bund und Infrastrukturgesellschaft geregelt werden
- Finanzierung
  - Infrastrukturgesellschaft erhält Mittel über den Haushalt
  - Mauteinnahmen fließen an den Haushalt
  - Zweckbindungsregelungen
  - Liquiditätsmanagement der Infrastrukturgesellschaft „über“ BMF

## Privatisierungsschranken

- Art. 90 Abs. 2 S. 3, 4 und 5 GG
- Begleitgesetz („Infrastrukturgesellschafts-Gesetz“), außerdem: bestehende Schranken im FStrPrivFinG

# Agenda

---

## **1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens

## **2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken

### **2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen

### **2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?

### **2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?

## **3** Weitere Einzelfragen

### **3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung

### **3.2** Verwaltung der Bundesstraßen

## **4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen

### **4.1** Politischer Prozess

### **4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?

## **5** Fazit

# Rahmenbedingungen hinsichtlich Privatisierungen bei den Bundesfernstraßen aus ökonomischer Sicht

---

**Vorgelagerte Einordnung aus ökonomischer Sicht, auf die folgend noch zurückgegriffen wird**

**Umfang einer „Privatisierung“ wird durch Umfang der Abgabe von Rechten vom Staat an Private bedingt**

**Rahmenbedingungen bei Bundesfernstraßen (in der Politik weitgehend unstrittig)**

- Entscheidungsrechte hinsichtlich Bereitstellung von Kapazität (Ausbau, Neubau) sind der öffentlichen Hand zugeordnet
- Angebotsqualität ist grundsätzlich öffentlich vorgegeben
- Preissetzung erfolgt letztendlich nach öffentlichen Vorgaben und unter öffentlicher Kontrolle

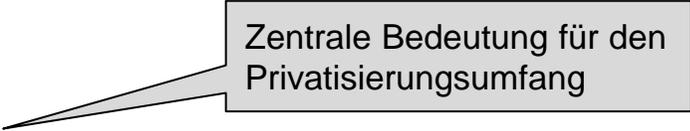
**→ An Private können letztendlich grundsätzlich lediglich Rechte im Zusammenhang mit der Umsetzung von kapazitären Bereitstellungsentscheidungen (mehr oder weniger umfangreich) an Private übertragen werden**

Leistungserstellung: Bau + Erhaltung + Betrieb

# Gestaltungsfragen bei der institutionellen Umsetzung („Organisation“) der Leistungserstellung bei den BFS (1/2)

## Anreiz- und Kontrollregime

- Wem wird Risiko zugeordnet?  
Öffentlicher Prinzipal oder privater Agent?
- Mit welchen Instrumenten wird Risiko dem privaten Agenten (und nicht dem öffentlichen Prinzipal) zugeordnet?
  - (Ex ante) „harte Anreizsetzung“ (Festpreisgedanke) oder ex post Monitoring?
  - Frage der „Unterfütterung“ einer vertraglich definierten Risikoordnung an den privaten Agenten durch eine (private) Kapitalbereitstellung durch diesen



Zentrale Bedeutung für den Privatisierungsumfang

## Bundling / Unbundling und Frage der Art der Leistungsbeschreibung

- Bundling / Unbundling: In welchem Umfang werden Aufgaben vom öffentlichen Prinzipal an den privaten Agenten übertragen?
  - Zeitliche Dimension und Umfang der Aufgaben / Wertschöpfungsstufen (z.B. nur Bau oder Bau+Erhaltung ?)
  - Leistungsbreite (z.B. nur Erhaltung oder Betrieb + Erhaltung?)
- Art der Leistungsbeschreibung bzw. Ebene der Aufgabenübertragung
  - Output-orientierte und / Input-orientierte Leistungsbeschreibung

# Gestaltungsfragen bei der institutionellen Umsetzung („Organisation“) der Leistungserstellung bei den BFS (2/2)

---

Anreiz- und Kontrollregime

Bundling / Unbundling und Frage der Art der Leistungsbeschreibung

## **Auswahl des privaten Agenten und Vergütungsniveaufestlegung**

- Wettbewerbliche Auswahlverfahren (Beispiel: A-Modell-Projekte) oder bilaterales Monopol bei unbefristeter Aufgabenübertragung (Beispiel: Stromübertragungsnetzbetreiber)?
- Vergütungsniveaufestlegungen in Auktion oder im Rahmen eines bilateralen Monopols (wie bei Nachverhandlung von Verträgen, Festlegung durch Regulierer)

# Privatisierungsformen aus rechtlicher Sicht und ökonomische Einordnung

---

## Privatisierungsformen aus rechtlicher Sicht (Auswahl, Achtung: unterschiedliche Definitionen im juristischen Bereich!)

Vermögensprivatisierung, Organisationsprivatisierung, Kapitalprivatisierung,  
Funktionale Privatisierung, Finanzierungsprivatisierung, Materielle Privatisierung

## Wie hoch ist der Privatisierungsumfang jeweils bei den vorstehend genannten Privatisierungsformen?

- Wdh.: Umfang einer „Privatisierung“ wird durch Umfang der Abgabe von Rechten vom Staat an Private bedingt
- Vor vorschnellen Einordnungen der Privatisierungsumfänge bei den einzelnen Privatisierungsformen ist zu warnen
  - Beispiel für sehr unterschiedliche ökonomische Implikationen verschiedener Anwendungen derselben Privatisierungsform
    - Funktionale Privatisierung über Bauvertrag
    - Funktionale Privatisierung über ÖPP-Vertrag
  - Beispiel für grundsätzlich sehr ähnliche ökonomische Implikationen der Anwendung unterschiedlicher Privatisierungsformen
    - Kapitalprivatisierung nach einer Organisationsprivatisierung in Verbindung mit Rückkaufrecht des Staates
    - Funktionale Privatisierung über ÖPP-Vertrag über 30 Jahre  
Variante: Funktionale Privatisierung über ÖPP-Vertrag über 30 (oder 40 oder 50) Jahre
- Ist eine entsprechende Kontext-unabhängige Einordnung möglich? → Nein

# **(Versuch einer / Vorschlag für eine) Definition / Abgrenzung von „Privatisierungen“ bei den Bundesfernstraßen**

---

**Wdh.: Umfang einer „Privatisierung“ wird durch Umfang der Abgabe von Rechten vom Staat an Private bedingt**

## **Relativ weitgehende Abtretung von Rechten vom Staat an Private im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen**

- Kapitalprivatisierung nach Organisationsprivatisierung
- ÖPP-Projekt über 30 Jahre

Dabei haben bei ÖPP-Projekten – im Kontext von Bewertungsproblemen bezüglich der Substanzqualität – Entscheidungen des Privaten durchaus erhebliche Auswirkungen auf die Zeit nach Vertragsende

## **... und derartige Modelle können daher als „Privatisierungen“ bezeichnet werden**

Letztendlich gibt es aber keinesfalls eine „wissenschaftliche Wahrheit“ bezüglich der Verwendung und Angemessenheit des Begriffs „Privatisierung“!

## **Zu beachten: Oftmals geht eine Privatisierung mit einer privaten Kapitalbereitstellung einher**

Z.B. Kapitalaufnahme im Zusammenhang mit einer Investitionsfinanzierung bei ÖPP

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Ansätze zur Beurteilung und Determinanten der Eignung organisatorischer Lösungen

---

## Ansätze zur Beurteilung der Eignung von organisatorischen Lösungen, insbesondere zur vergleichenden Prognose der Kosten

- Theoriegeleitete Analysen
  - Neue Institutionenökonomik (NIÖ)
  - Herausforderung: Anwendung der Erkenntnisse aus den Modellen der NIÖ bei konkreten Fragestellungen
- Empirische Erkenntnisse

Konkret zur Frage der Privatisierung bei Fernstraßen im Allgemeinen und Bundesfernstraßen im Speziellen

  - Bezüglich der vergleichenden Prognose der Kostenwirkungen bei konventioneller Projektrealisierung und Anwendung des ÖPP-Ansatzes liegen nur einzelne Erkenntnisse vor
  - Kapitalkostenunterschiede – nicht zuletzt auch aufgrund der vom privaten Agenten zu tragenden vertraglichen (also institutionell bedingten) Risiken – bei Privatisierungslösungen sind jedoch recht gut dokumentiert

## Determinanten effizienter organisatorischer Lösungen

- Transaktionscharakteristika: Kontrahierbarkeit, ...
- Akteurscharakteristika (bei Prinzipal und Agent): Ressourcenverfügbarkeit (u.a. Wissensstände), Risikoaversion, ...
- Außerdem: Marktcharakteristika und übergeordneter institutioneller Rahmen

# Privatisierungslösungen bei den Bundesfernstraßen aus Sicht der Nutzer (als Maut- und Steuerzahler) (1/2)

---

## Kapitalprivatisierung der Infrastrukturgesellschaft (oder von regionalen Tochtergesellschaften derselben) sowie (gesamt- oder teil-)netzweite ÖPP-Lösungen

- Erhebliche Kontrahierungsprobleme
  - Sinnvolle Anreizsetzung hinsichtlich langfristig effizienten Agierens ist kaum möglich
- ... und damit einhergehend erhebliche institutionelle (vertragliche oder regulatorische) Risiken
  - Erhöhte Kapitalkosten
- ... bzw. bei Anwendung sehr „weicher Anreizregime“ keine (Brutto-)Vorteile denkbar, aber Nachteile (u.a. erhöhte Kapitalkosten) werden weiterhin – wenn auch ggf. in abgeschwächter Form – vorliegen
- ...
- Erforderliche Ressourcen und dabei auch Wissen hinsichtlich einer alternativen konventionellen Beschaffung sind bei der öffentlichen Hand vorhanden bzw. ggf. bestehende Defizite können recht unkompliziert abgebaut werden
  - Derartige Privatisierungen sind nicht sinnvoll

# Privatisierungslösungen bei den Bundesfernstraßen aus Sicht der Nutzer (als Maut- und Steuerzahler) (2/2)

---

Kapitalprivatisierung der Infrastrukturgesellschaft (oder von regionalen Tochtergesellschaften derselben) sowie (gesamt- oder teil-)netzweite ÖPP-Lösungen

## Einzelprojekt-ÖPP

- Geringere, aber nicht unerhebliche Kontrahierungsprobleme
- ... und auch deshalb erhöhte institutionelle (vertragliche oder regulatorische) Risiken
  - Erhöhte Kapitalkosten
- ...
  - Es erscheint allenfalls bei relativ sinnvollen Anwendungskonstellationen (Neu-/Ausbau) und sehr guter Ausgestaltung vorstellbar, dass nur geringfügige oder sogar im speziellen Einzelfall keine Kostensteigerungen im Vergleich zu einer konventionellen Projektrealisierung vorliegen
  - Derartige Privatisierungen sind grundsätzlich nicht sinnvoll

**Rationalität für eine (private) Kapitalbereitstellung durch den privaten Agenten in Vertragsbeziehungen mit der öffentlichen Hand**

## **Anmerkungen zur Ausgestaltung effizienter organisatorischer Lösungen, die sich speziell auf häufig vorliegende Missverständnisse und Irrtümer beziehen (1/3)**

---

**Mit einer Risikoübertragung an einen Agenten gehen Anreize einher, aber speziell im Kontext von Kontrahierungsproblemen können so auch umfangreich Fehlanreize etabliert werden**

**Eine Risikoübertragung an einen Agenten geht i.d.R. bei einer Gesamtbetrachtung mit einer Zunahme der Risikokosten („Kosten der Risikoübernahme“) einher**

**Bei langfristigen ÖPP-Verträgen bestehen regelmäßig nicht nur geringfügige Kontrahierungsprobleme → Das vertragliche Risiko (als „institutionelles Risiko“) ist i.d.R. recht hoch**

Vertragliches Risiko (als institutionelles Risiko) dürfte regelmäßig einen hohen Erklärungsbeitrag hinsichtlich der höheren privaten Kapitalkosten leisten

**Output-orientierte langfristige Verträge können trotz der regelmäßig mit ihnen einhergehenden hohen vertraglichen Risiken dann vorteilhaft sein, wenn der öffentliche Prinzipal im Gegensatz zum privaten Agenten nicht über das (Input-)Wissen verfügt, das für eine kleinteiligere Vergabe (Unbundling) erforderlich ist, und dieses Wissen auch nicht kurzfristig zielgerichtet (z.B. von Ingenieurbüros) einbeziehen kann**

- Da im Fernstraßensektor entsprechendes (Input-)Wissen weit verbreitet ist und bei dem öffentlichen Prinzipal regelmäßig vorhanden (oder ansonsten recht leicht „einbeziehbar“) ist, ist es unter Wissensaspekten nicht erforderlich, ÖPP-Vorhaben durchzuführen, um Wertschöpfungsstufen-übergreifende Optimierungen zu erreichen und damit (Lebenszyklus-) Kosten zu minimieren
- Außerdem ist es fraglich bzw. sogar zweifelhaft, ob bei ÖPP-Vorhaben im Kontext von Kontrahierungsproblemen wirklich Anreize zur Wertschöpfungsstufen-übergreifenden (und nicht nur Vertragslaufzeit-bezogenen) Optimierung bestehen

**Allenfalls zur Absicherung einer vertraglichen Übertragung (technisch-systemischer) Risiken vom öffentlichen Prinzipal an einen privaten Agenten ist eine private Kapitalbereitstellung vorteilhaft**

- Dies gilt sowohl für eine entsprechende Risikoübertragung im Rahmen von Bauverträgen (Bauzwischenfinanzierung!) als auch bei ÖPP-Vorhaben
- Eine private Kapitalbereitstellung, die der Investitionsfinanzierung dient und nicht als Unterfütterung einer vertraglichen Risikoübertragung im Kontext der Leistungserstellung anzusehen ist, ist nicht sinnvoll
- Da Investitionsentscheidungen bezüglich Neu- und Ausbauprojekten öffentlich gefällt werden, hat eine private Kapitalbereitstellung keinerlei vorteilhafte (Effizienz-)Wirkungen, aber geht mit institutionellen (vertraglichen oder regulatorischen) Risiko und dementsprechend erhöhten Kapitalkosten einher

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Wann sind grundgesetzliche Regelungen im Kontext von Opportunismusgefahren sinnvoll?

---

## Wann sind grundgesetzliche Regelungen im Kontext von Opportunismusgefahren sinnvoll?

- Hohe Bedeutung (Volumen, Häufigkeit)
- Relevante Opportunismusgefahren
- Keine Kontrahierungsprobleme
- Gefestigter Wissensstand

## Anwendungsbeispiele, bei denen im Kontext von Opportunismusgefahren grundgesetzliche Regelungen in Erwägung gezogen werden sollten

- Schuldenbremse
- Privatisierungsschranken

# Wann sollten Regelungen (Gebote und Verbote) auf der (Normen-)Ebene des Grundgesetzes „verortet“ werden?

## Vier Kriterien sollten kumulativ erfüllt sein:

- **Bedeutung:** Eine grundgesetzliche Privatisierungsschranke sollte in erster Linie in Betracht gezogen werden, wenn die entsprechende Entscheidung mit großen Konsequenzen einhergeht, wie z.B. einem großen Nachteil hinsichtlich der Erreichung des Ziels der Wirtschaftlichkeit.
- **Kontrahierbarkeit:** Wenn ein grundgesetzliches Regelungsziel gut kontrahierbar ist (und damit einhergehend beispielsweise Ge- oder Verbote gut beschrieben und deren Berücksichtigung gut überwacht und etwaige Verstöße auch für Dritte und dabei insbesondere das Gerichtswesen nachvollziehbar dargelegt werden können), dann dürfte dieses Ziel durch eine entsprechende Regelung effektiv und effizient (d.h. hier insbesondere einhergehend mit geringen Kosten) erreicht werden.
- **Wissensstand des Regelsetzers und Dynamik:** Die Anpassung grundgesetzlicher Regeln erfordert einen breiten politischen Konsens und ist damit grundsätzlich als aufwendig einzustufen. Insofern sollten grundgesetzliche Regelungen vor allem dann in Betracht gezogen werden, wenn der Wissensstand hinsichtlich des Regelungsgegenstandes hoch ist und insofern eine geringe Dynamik vorliegt, als dass Umweltveränderungen, die sich in einer bedeutsamen Weise auf das Regelungsziel auswirken und insofern für häufige Anpassungen der grundgesetzlichen Regelungen sprechen, unwahrscheinlich sind.
- **Opportunistusgefahr:** Insbesondere wenn die Gefahr opportunistischen Handelns und dabei u.a. von Kurzfristorientierung im politischen Bereich groß ist, kann es sinnvoll sein, den Handlungsspielraum der Politik durch grundgesetzliche Regelungen einzuengen.

## Art. 90 Abs. 2 GG

---

**Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt.<sup>1</sup> Der Bund kann sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen.<sup>2</sup> Diese Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum des Bundes.<sup>3</sup> Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen.<sup>4</sup> Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen.<sup>5</sup> Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.<sup>6</sup>**

# Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?

Privatisierungsweg		Grundgesetzliche Schranke zu empfehlen?	Schranke in Art. 90 Abs. 2 GG enthalten?	Beurteilung
<b>Privatisierung auf Ebene der Infrastrukturgesellschaft</b>	Kapitalprivatisierung (Verkauf des EK)	Ja	Ja	(+)
	„Umgehungsweg 1“: Privatisierung bei Tochtergesellschaften	Ja	Ja	(+)
	„Umgehungsweg 2“: stille Gesellschafter, Genussscheine	Ja	Verbot der mittelbaren Beteiligung Privater, aber kein Gebot zur Gewährung einer Staatsgarantie	(o)
	(Jegliche private Bereitstellung von im Risiko stehenden Fremdkapital)	(Ja: Gebot zur Gewährung einer Staatsgarantie)	(Nein, lediglich einfachgesetzliche Verhinderung derartiger Modelle)	(-)
<b>(Funktionale) Privatisierung durch ÖPP-Projekte</b>	Netz-ÖPP	Ja	Ja	(+)
	Einzelprojekt-ÖPP	Keine klare Empfehlung möglich	Nein	Unklar

„Unterhalb“ und „neben“ der Infrastrukturgesellschaft

Es ist aber zumindest als großes Defizit anzusehen, dass Fehlanreize bezüglich der Realisierung von Einzelprojekt-ÖPP auf einfachgesetzlicher Ebene nicht beseitigt worden sind

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

# Agenda

---

- 1** Wesentliche Elemente des von Bundestag und Bundesrat beschlossenen Reformvorhabens
- 2** Privatisierungen und Privatisierungsschranken
  - 2.1** Grundlagen zu Privatisierungen im Bereich der Leistungserstellung bei den Bundesfernstraßen
  - 2.2** Wie sinnvoll sind Privatisierungen und dabei auch private Kapitalbereitstellungen bei den Bundesfernstraßen?
  - 2.3** Wie sind die in Art. 90 Abs. 2 GG enthaltenen Privatisierungsschranken zu beurteilen?
- 3** Weitere Einzelfragen
  - 3.1** Investitionspriorisierung und Finanzierung
  - 3.2** Verwaltung der Bundesstraßen
- 4** Grundsätzliche Fragestellungen und Anmerkungen
  - 4.1** Politischer Prozess
  - 4.2** Was hätte erreicht werden können? Wie ist das Ergebnis zu beurteilen?
- 5** Fazit

---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontaktdaten

Thorsten Beckers (tb@wip.tu-berlin.de, Tel.-Nr. 030-314-25048 / 0163-8479465)