

Öffentlich-Private Partnerschaften auch für Bedarfsplanmaßnahmen der Schiene in Deutschland

Die Unterfinanzierung des Bedarfsplans Schiene erzwingt es und unsere europäischen Nachbarn machen es uns vor: Durch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) kann ein wirtschaftliches Beschaffungsverfahren und die Nutzung privaten Kapitals erreicht werden. Die notwendigen Vorgaben müssen von der Politik kommen.

➔ Seit Ende der 90er Jahre gibt es auch in Deutschland ÖPP (Öffentlich-Private Partnerschaften). Deutschland hat damit etwas aufgegriffen, was insbesondere in den Industriestaaten seit längerem Anwendung findet.

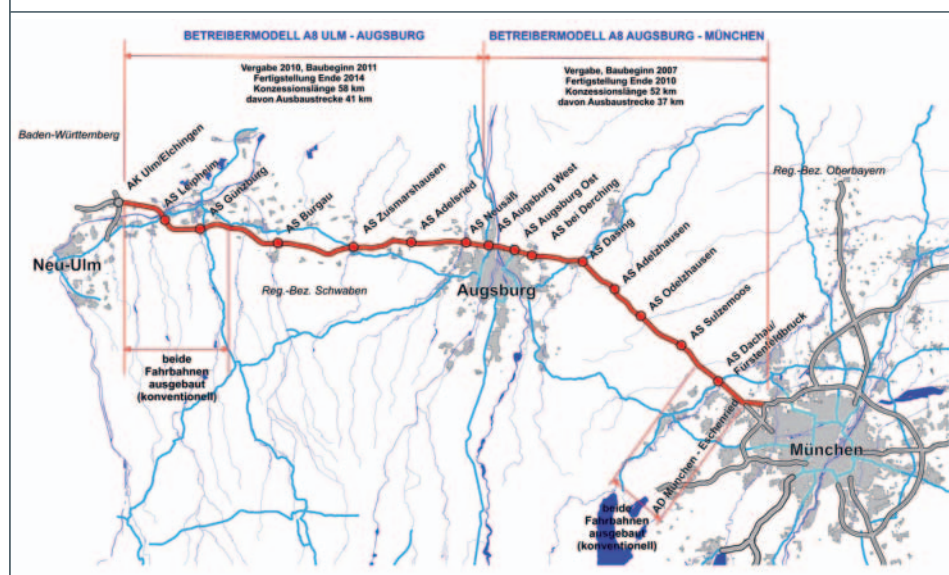


Dipl.-Ing. Armin Keppel
Präsident a. D. (Eisenbahn-Bundesamt und Bundeseisenbahnvermögen), Sankt Augustin
armin.keppel@gmx.de

TABELLE 1: Geplante Betreibermodelle der 2. Staffel ÖPP

		Vergabestart:
1	[BY/BW] A 8, AK Ulm-Elchingen – AD Augsburg/West	28.01.2009
2	[TH] A 9, AS Lederhose – Landesgrenze TH/BY	18.03.2009
3	[BW] A 6, AK Wiesloch-Rauenberg – AK Weinsberg	2010 (angestrebt)
4	[NW] A 1, AK Lotte/Osnabrück – AS Münster/Nord und A 30, AS Rheine/Nord – AK Lotte/Osnabrück	2011 (angestrebt)
5	[SH/HH] A 7, AD Bordsesholm – AD Hamburg/Nordwest	2010 (angestrebt)
6	[NI] A 7, AD Salzgitter – AD Drammetal	2012 (angestrebt)
7	[HE] Vorhaben im Zuge der A 45, LGr. NRW/Hessen – AK Gambach	2011 (angestrebt)
8	[RP] Vorhaben im Zuge der A 60, AS Mainz-Laubenheim – A 60/A 643, AD Mainz – A 643 AK Schierstein	2012 (angestrebt)

BILD 1: A 8 in Bayern (Augsburg – München) (Quelle: Autobahndirektion Südbayern)



1. MAUT FÜR BRÜCKEN, TUNNEL UND GEBIRGSPÄSSE

Mit dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz (FStrPrivFinG) vom 30. August 1994 wurde der Grundstein für erste Betreibermodelle (F-Modell) in Deutschland gelegt. Wegen des europäischen Verbots der Doppelbemannung mussten die Maßnahmen auf besonders aufwändige Bauwerke wie Brücken, Tunnel oder Gebirgspässe beschränkt werden. Die ersten fertiggestellten Projekte waren die Warnowquerung in Rostock und die Travequerung in Lübeck. In beiden Fällen werden die vorhandenen Wasserstraßen durch Tunnel gequert, für deren Nutzung Maut zu bezahlen ist. Als aktuelle Maßnahme wird derzeit die Ausschreibung für die Weserquerung bei Bremen im Zuge der A281 vorbereitet.

2. DAS AUTOBAHNAUSBAUMODELL

Aufbauend auf einem Vorschlag der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung wurde im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2001 das sogenannte A-Modell entwickelt. Unter Inanspruchnahme der streckenbezogenen Lkw-Maut in 6-streifig auszubauenden Autobahnabschnitten und der vom Bund zusätzlich zur Verfügung gestellten Anschubfinanzierung erfolgt die Ausschreibung für Bau, Erhaltung, Betrieb und

Finanzierung des auf 30 Jahre angelegten Betreibermodells. Wie auch für das F-Modell wurden die Musterregelungen für das A-Modell zusammen mit der Bau- und Finanzwirtschaft entwickelt. Aus dem Programm von 2001 mit den ersten 12 Projektideen sind die 2007 bis 2009 abgeschlossenen Konzessionsverträge für die 4 Pilotprojekte erwachsen. Diese 1. Staffel hat eine Neubaulänge von rd. 230 km und umfasst ein Bauvolumen von 1,1 Mrd. €. Im Jahr 2008 folgte eine 2. Staffel mit einem Bauvolumen von weiteren 1,5 Milliarden € (Tabelle 1).

Von den 4 bereits laufenden A-Modellprojekten der 1. Staffel sollen sowohl die A8 in Bayern (Bild 1) als auch die A4 in Thüringen noch im Herbst dieses Jahres baulich fertig gestellt werden. Damit wird die ab Beginn der Konzessionslaufzeit am 01.05.2007 bzw. 16.10.2007 eingeplante Bauzeit bis maximal 31.12.2010 sogar noch unterschritten. Die vom Bund aufzubringenden Gesamtausgaben für Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung sind für die Konzessionslaufzeit von 30 Jahren mit 737 Millionen € bzw. 542 Millionen € veranschlagt.

Für die beiden weiteren laufenden A-Modellprojekte

- A1 in Niedersachsen: AK Bremen – AD Buchholz (66 km; Bild 2) und
- A5 in Baden-Württemberg: Malsch – Offenburg (60 km; Bild 3)

ist die bauliche Fertigstellung am 31.12.2012 bzw. 30.09.2014 vorgesehen. Die Gesamtausgaben des Bundes betragen jeweils rund 1 Milliarde €.

3. ÖPP IM HOCHBAU

Ende der neunziger Jahre begann in Deutschland sich das Interesse an den in Großbritannien entwickelten ÖPP-Modellen für den Hochbau zu regen. Diese haben gegenüber den Verkehrsprojekten der Bundesfernstraßen den Vorteil, dass sie kleinteiliger und damit für die mittelständischen Baufirmen leichter – gegebenenfalls auch ohne die Bildung von Bietergemeinschaften – gehandhabt werden können. Nach der Entwicklung und Anpassung der entsprechenden Regelungen und Vertragstexte wurden erste Projekte bereits im Jahr 2003 vergeben. Seitdem wurden bis Ende 2009 über 120 Schulen, Verwaltungsgebäude oder Sport- und Freizeiteinrichtungen fertiggestellt und in Betrieb genommen. Das dabei umgesetzte Investitionsvolumen beträgt rund 3,5 Milliarden €.

4. ERSTE ÜBERLEGUNGEN ZUR SCHIENE

Ab Mai 2003 wurde im Eisenbahn-Bundes-

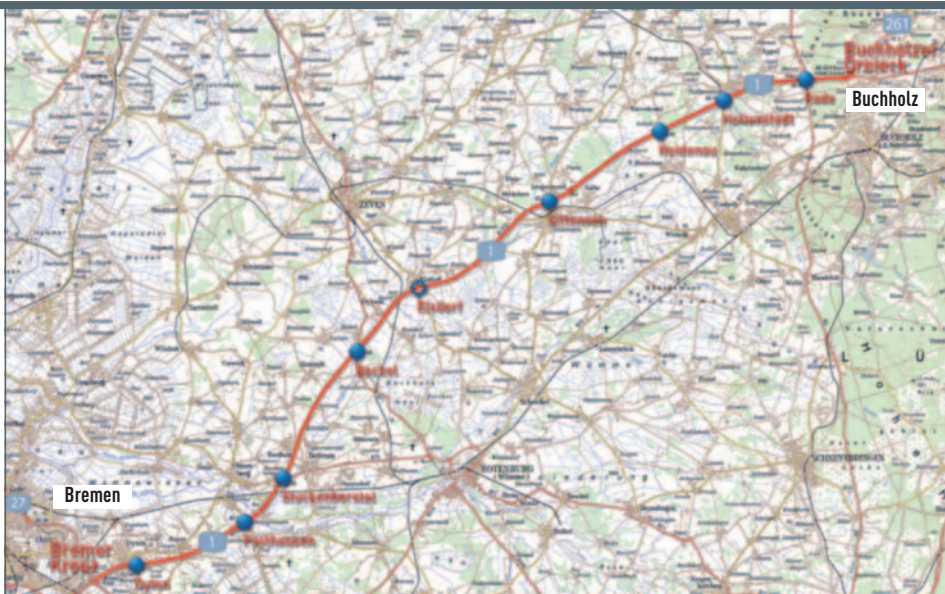


BILD 2: A 1 in Niedersachsen (AK Bremen – AD Buchholz)



BILD 3: A 5 in Baden-Württemberg Malsch (bei Baden Baden) – Offenburg

amt (EBA) die Frage geprüft, ob nicht auch ÖPP-Projekte für die Schiene Sinn machen könnten. Folgerichtig wurde beim EBA eine entsprechende Arbeitsgruppe eingerichtet. Ziel sollte sein, die Beschreibung und Entwicklung von ÖPP-Modellen und die Diskussion der wesentlichen Parameter. In diese Zeit fiel die Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG). Neben der allgemeinen Finanzierungs koordinierung der dem Verkehrsbereich zur Verfügung stehenden Mittel aus der streckenbezogenen Lkw-Maut waren ihr auch Fragen

der Modellentwicklung für ÖPP übertragen worden. Von daher waren die Arbeiten in der EBA-Arbeitsgruppe überflüssig geworden und wurden eingestellt. Gleichwohl stellt sich die Frage, wann geht ÖPP auf die Schiene? Diese Frage stellt sich auch deswegen, weil im Bereich des Hochbaus und der Bundesfernstraßen mit den F- und A-Modellen inzwischen sehr gute Voraussetzungen geschaffen worden sind. Über die generelle Zielsetzung und die erreichbaren Vorteile besteht zwischen den beteiligten Ressorts kein Dissens mehr: >>

- Schnellere Umsetzung der Projekte,
- Entlastung der öffentlichen Hand und
- Stärkere Einbeziehung innovativer Lösungen.

Wie in Großbritannien soll der Anteil der ÖPP-Projekte in Deutschland auf bis zu 15% erhöht werden. Eine übergeordnete Beratungsgesellschaft ist ähnlich der Partnerships UK (PUK) auch in Deutschland eingerichtet worden. Öffentliches und privatwirtschaftliches Know-how werden auf diese Weise gebündelt.

Warum also nicht auch ÖPP auf der Schiene? Diese Frage ist von unseren europäischen Nachbarn bereits positiv beantwortet worden.

5. UNSERE EUROPÄISCHEN NACHBARN SIND SCHON WEITER

In Frankreich werden in den nächsten Jahren für 20 Großprojekte der Schiene rund 40 Mrd. € benötigt. Da diese Mittel vom Staat nicht zur Verfügung gestellt werden können, man aber an der Förderung des Schienenverkehrs festhalten will, soll mit Hilfe von ÖPP die Finanzierung und Realisierung ermöglicht werden. Beim Eigentümer des französischen Schienennetzes, der RFF, ist eine neue ÖPP-Abteilung gebildet worden. Ihre Aufgabe ist es, für die entsprechenden Ausschreibungsmodelle die Risikoverteilung vorzunehmen und die Projektbewertungen durchzuführen. Die ersten Pilotprojekte sind:

- Die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Tours und Bordeaux.
- Eine neue Umfahrringstrecke zwischen Nîmes und Montpellier.
- Die Finanzierung des nationalen GSM-R-Programms (Global System for Mobile Communication Rail).

Frankreich und Spanien haben 2004 ein gemeinsames ÖPP-Projekt zwischen Perpignan und Fatiguera (50 km) begonnen. Der Konzessionsnehmer baut und betreibt die Strecke auf eigenes Risiko und wird sie nach 50 Jahren in vergleichbarem Neuzustand an den Staat zurückgeben. Der Konzessionsnehmer erhält eine Trassengebühr von den Bahngesellschaften in Abhängigkeit von der erreichten Verfügbarkeit.

In den Niederlanden ist ein ÖPP-Projekt, die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Amsterdam bis zur belgischen Grenze, mit einer Streckenlänge von 125 km und einem Investitionsvolumen von 7 Mrd. € bereits fertiggestellt. Die Konzessionslaufzeit beträgt 30 Jahre, darin enthalten sind 5 Jahre Bauzeit. Das Projektvolumen des ÖPP-Anteils

liegt bei 1,4 Mrd. €. Der Betrieb der Fahrzeuge wurde über eine Ausschreibung an die staatliche Bahngesellschaft NS und die Fluggesellschaft KLM gegeben. Die Finanzierung ist aufgeteilt worden in einen Festpreis für das Bauen und einen indexabhängigen Preis für die Wartung. Es wurde kein Verkehrsrisiko übertragen, die Bezahlung erfolgt nach Verfügbarkeit der Strecke. Die Fahrzeuge und deren Betrieb sind nicht Gegenstand des Vertrages. Auftraggeber für alle Leistungen war eine besonders dafür eingerichtete Projektorganisation, die unmittelbar dem Generaldirektorat Rijkswaterstaat bzw. dem Ministerium unterstellt ist.

Dies sind nur einige ausgesuchte Beispiele von ÖPP für die Schiene in Europa. Auch Belgien und Portugal haben bereits mehrere Maßnahmen auf den Weg gebracht, die sich sowohl hinsichtlich der Risikozuschreibung (z. B. Verkehrsrisiko oder Verfügbarkeit) als auch dem Projektgegenstand (z. B. Hochgeschwindigkeitsstrecken gesamt oder nur Streckenausrüstung) unterscheiden. Alle Beispiele zeigen, dass unterschiedliche Lösungen für ÖPP-Modelle möglich sind. Letztlich geht es dabei immer um die Fragen:

→ Wer kann was am besten?
 → Wie kommen die Interessen so zusammen, dass für jeden Beteiligten eine Win-Situation entsteht?
 → Welcher institutionelle Rahmen muss beachtet bzw. hergestellt werden?

6. INTERFINANZIERUNG DES BEDARFSPLANS

Nach aktuellen Zahlen der Bundesregierung beträgt das Investitionsdefizit für die bis 2020 fest disponierten Bahnprojekte des vordringlichen Bedarfs 9 Mrd. €. Für die weiteren 31 Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs kommen 14 Mrd. € hinzu. Somit besteht

absehbar ein ungedeckter Investitionsbedarf von 23 Mrd. €. Dabei noch nicht eingerechnet ist der Aufwand für den zu verbessernden Erhaltungszustand

mit rund 1 Mrd. € pro Jahr. Und diese Zahlen bilden nur die Situation für den Verkehrsträger Schiene ab. Die Vergleichszahlen für die Bundesfernstraßen dürften in einer ähnlichen Größenordnung liegen. Diese Situation wird von der Bundesregierung durchaus realistisch eingeschätzt. Im Koalitionsvertrag

zwischen CDU, CSU und FDP vom 26. Oktober 2009 heißt es unter der Überschrift Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur:

„... Erhalt sowie Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind weit hinter dem Bedarf zurückgeblieben. Entscheidende Schwächen waren die kontinuierliche Unterfinanzierung, schwankende Haushaltslinien und die Effizienz- sowie Transparenzdefizite bei Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb.“

... Auch werden wir die Modelle für die Beteiligung Privater im Rahmen von ÖPP-Projekten voranbringen.“

Die Einbeziehung privaten Geldes durch ÖPP-Projekte erscheint von daher nur konsequent.

7. DAS ÖPP-BESCHAFFUNGSMODELL FÜR DIE SCHIENE

Überlegungen für ÖPP-Modelle im Bereich der Schiene sind bereits verschiedentlich angestellt worden. Ich will mich hier auf den Bereich beschränken, in dem der Staat als Finanzier auftritt, bei der Beschaffung von Schienenmaßnahmen des Bedarfsplanes.

7.1. AUSGANGSLAGE

Mit der Bahnreform von 1994 wurde der DB AG das privatwirtschaftliche Interesse an einer funktionierenden Eisenbahninfrastruktur in Form des bahnotwendigen Vermögens und die Verfügungsmacht über die bahnotwendigen Liegenschaften übertragen. Die Infrastrukturfinanzierungsverantwortung für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes verblieb demgegenüber beim Bund. Damit hat der Bund das allgemeine wirtschaftliche Interesse an Ausbau und Erhalt und entscheidet somit

- über die Notwendigkeit der Leistungen,
- wie die Leistungen beschafft werden und
- wann in welcher Höhe Haushaltsmittel dafür bereitgestellt werden sollen.

Der Bedarf zum Ausbau der Bundesschienenwege wird vom Bund durch den Bedarfsplan festgelegt. Die dafür erforderlichen bzw. zur Verfügung stehenden Investitionsmittel werden im Bundeshaushalt veranschlagt.

Da die Bedarfsplanmaßnahmen meist nur von geringem wirtschaftlichen Interesse für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes sind, werden seit 1998 die ursprünglichen zurück zu zahlenden Darlehen als verlorene Baukostenzuschüsse gewährt. Die Realisierung der Bedarfsplanmaßnahmen bedarf einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und dem EIU des Bundes. Sodann führt das EIU

Auch werden wir die Modelle für die Beteiligung Privater im Rahmen von ÖPP-Projekten voranbringen!

die Baumaßnahme selbst aus oder vergibt sie an private Unternehmen. Hat das EIU kein Interesse an der Durchführung der Baumaßnahme, so wird das Projekt nicht verwirklicht.

7.2. KRITERIEN FÜR ZUWENDUNGEN

Nach dem Zuwendungsrecht in Deutschland können nur allgemein wirtschaftliche Interessen gefördert werden. Soweit ein privatwirtschaftliches bzw. unternehmerisches Interesse besteht, ist eine Förderung nach dem Zuwendungsrecht ausgeschlossen. Das Zuwendungsrecht ist demnach nicht geeignet, einem EIU einen Anreiz für die Herstellung der Eisenbahninfrastruktur zu bieten. Mit der Beschränkung auf die Finanzierung des allgemein wirtschaftlichen Interesses sind somit kaum Anreize bei der Beschaffung von Schienenwegen möglich. Einsparungen im Herstellungsprozess führen nicht zu Gewinnen der EIU sondern nur zu einem geringeren Finanzbedarf beim Bund.

7.3. SICH WIDERSPRECHENDE INTERESSEN

Ein Interesse an der Beschaffung von Be-

darfsplanmaßnahmen kann ein Unternehmen nur haben, wenn es im Verbund mit Verkehrsleistungen durch die Infrastruktur Gewinne erzielt. Volkswirtschaftlich begründete Projekte erfüllen nicht immer diese betriebswirtschaftlichen Erfordernisse.

Hinzu kommt der fehlende Wettbewerb bei der Beschaffung der Bedarfsplanmaßnahmen nur durch die EIU des Bundes. Wettbewerb könnte aber mit ÖPP oder ÖPP-ähnlichen Beschaffungsstrukturen ganz bewusst entwickelt und eingeführt werden. Und nur dadurch kann letztlich auch eine Optimierung der Lebenszykluskosten erwartet werden.

7.4. LEISTUNGSUMFANG UND RISIKOVERTEILUNG

Die an den Privaten abzutretenden Leistungen bei ÖPP-Projekten können üblicherweise sein: Planung, Bau, Erhaltung, Finanzierung und ggf. Betrieb. Das Entgelt für den Konzessionsnehmer könnte abhängig von der Streckenverfügbarkeit unter Einbeziehung der Zugbelastung, also Anzahl der Züge oder

beispielsweise der Achslasten, ermittelt werden. Durch eine Anschubfinanzierung kann das Entgelt für den Konzessionsnehmer im gewünschten Umfang reduziert werden. Die Risikoverteilung bietet sich exemplarisch wie in Tabelle 2 auf Seite 456 dargestellt:

7.5. DIE ORGANISATION

Als organisatorische Maßnahme sollte der Bund – ähnlich wie bei den genannten Beispielen aus Europa – zur Steuerung der Projekte und zur Eigentumsübertragung eine eigene ÖPP-Organisationseinheit aufbauen. Diese würde die projektbezogenen Einnahmen erhalten, wie z. B. die auf die Strecke entfallenden Trassenentgelte, so sie nicht risikoabhängig als unmittelbare Zahlung an

den Konzessionsnehmer vorgesehen sind. Unterhalb dieser obersten ÖPP-Organisationseinheit, die generell mit der lebenszyklusabhängigen Beschaffung seitens des Bundes

Einsparungen im Herstellungsprozess führen nicht zu Gewinnen der EIU sondern nur zu einem geringeren Finanzbedarf beim Bund.

beauftragt ist, kommen die ÖPP-Projektgesellschaften als Konzessionsnehmer zum Einsatz. »

Mit RTR Spain zur High Speed Rail World Conference

vom 8.-10. November 2010 nach Madrid!

Ihr Werbemedium für Ihren Werbeauftritt in Spanien!

Stärken auch Sie Ihre Aktivitäten auf dem spanischen Bahnmarkt und buchen Sie Ihre Anzeige noch heute!



Ich freue mich auf Ihren Kontakt!
Tel: +49/40/237 14 - 171, Email: Silvia.Sander@dvvmedia.com

**Eurail
press**



Anzeigenschluss für Heft Nr. 1/10 ist am 27. September 2010

Risiko	Öffentlich	Privat
Öffentlich-rechtliches Planungsverfahren	X	
Grunderwerb	X	X
Baugrund	X	X
Angebotsplanung	X	
Ausführungsplanung		X
Verfügbarkeit der Strecke		X
Verkehrsrisiko (Anzahl Züge/Fahrgäste)	X	(X)
Bereitstellung privater Mittel		X
Bereitstellung HH-Mittel	X	
Inflation	X	
Betrieb	X	(X)

TABELLE 2: Mögliche Risikoverteilung beim ÖPP-Beschaffungsmodell für Schieneninfrastruktur

7.6. DAS VERÄNDERTE ANREIZ-SYSTEM DURCH ÖPP

Gegenüber der konventionellen Beauftragung hat die Anwendung von ÖPP insbesondere diejenigen Vorteile, die auch mit den angesprochenen ÖPP-Projekten für die Bundesfernstraßen und im Hochbau verbunden sind. Dies sind insbesondere die Kostenbetrachtung und Optimierung über den gesamten Lebenszyklus, das Einbringen von Innovationen aus Betreiberinteresse und die kürzeren Bauzeiten, nicht zuletzt wegen der Unabhängigkeit von den jährlichen Haushalten. Aus der Sicht des Bundes besteht in der Vergabe an einen ÖPP-Partner für die gesamte Projektlaufzeit Kostentransparenz. Darüber hinaus können – anders als beim konventionellen Beschaffungsmodell mit Baukostenzuschüssen an die DB AG – die Leistung anreizende Vergütungsmechanismen wie z. B. Verfügbarkeitsentgelte vereinbart werden.

Zusätzlich zu diesen ÖPP-spezifischen Vorteilen, kann bei den Schienenprojekten die Steuerungskompetenz des Bundes, die Wirtschaftlichkeit und die Kostenstruktur erhöht werden. Wenn sich der Bund für eine ÖPP-Ausschreibung entschließt, so ist er hierfür nicht mehr auf die Zustimmung der DB AG angewiesen. Er könnte also auch solche Projekte umsetzen, die aus Sicht der DB AG keinen ausreichend positiven Beitrag zur Konzernbilanz leisten.

Über eine öffentliche Ausschreibung wird der Wert des allgemein wirtschaftlichen Interesses an der Durchführung des Bedarfsplanvorhabens ermittelt. Es entfällt damit die sonst erforderliche Ermittlung des unternehmerischen und des öffentlichen Interesses. Der Preis oder die geforderte Anschubfinanzierung des wirtschaftlichsten Angebots entspricht dem Wert des öffentlichen Interesses. Mit dem Einbringen der Anschubfinanzierung werden der Anreiz zur Umsetzung des Vorhabens gegeben und die Kosten transparent gemacht.

Zugleich erhält der Bund über die Ausschrei-

bung von ÖPP-Projekten einen verbesserten Einblick in „Best Practices“ und Benchmarks bei der Erstellung der entsprechenden Leistungen. Dieses gewonnene Wissen kann genutzt werden, um die Leistungserbringung der DB AG in der klassischen Beschaffungsvariante besser beurteilen und vergleichen zu können. Auch in diesem Sinne führen ÖPP-Modelle zu einer Erhöhung der Steuerungskompetenz des Bundes.

Die Vorteile bzw. Gründe für eine höhere Wirtschaftlichkeit ergeben sich somit aus

- der Kostenbetrachtung und Optimierung über den gesamten Lebenszyklus,
- der technischen Innovation aus Betreiberinteresse,
- dem haushaltsunabhängigen und damit schnelleren Bauablauf,
- den die Leistung anreizenden Vergütungsmechanismen,
- der Vergabe im Wettbewerb und
- der verbesserten Steuerungskompetenz des Bundes.

Die höhere Wirtschaftlichkeit des Beschaffungsprozesses stärkt die Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern und ist gleichzeitig ein Beitrag zum Wirtschaftsstandort Deutschland. Gerade Komplettangebote, also nicht nur die Herstellung und Lieferung, sondern auch das Finanzieren und Betreiben wird international zunehmend nachgefragt. Für die beteiligten Unternehmen verbessert sich die Wettbewerbsfähigkeit auf dem internationalen Markt. Erfahrungen im eigenen Land sind dafür stets eine gute Empfehlung.

Spätestens mit der Inbetriebnahme beginnen die Nutzerfinanzierung in Form von Trassenentgelten durch die Verkehrsunternehmen und die Finanzierungsbeiträge des Staates aus seiner Verpflichtung für die Bedarfsplanmaßnahmen. Natürlich ergibt sich auch ein Kostenanteil aus der Vorfinanzierung bis zur Inbetriebnahme. Doch dieser Kostenanteil entsteht auch bei der Haushaltsfinanzierung, nur dass er dort nicht so offenkundig

ist, obwohl die Bauzeit im Regelfall länger dauert als bei den ÖPP-Modellen.

8. DEN ERSTEN SCHRITT MUSS DIE POLITIK TUN

Als Erstes muss auf politischer Ebene Einvernehmen über die generelle Zielsetzung eines zusätzlichen Weges zur Beschaffung der Schieneninfrastruktur hergestellt werden. Das BSchWAG ist in diese Überlegungen einzubeziehen. Gleichzeitig sollte damit bereits die notwendige Organisationseinheit auf höchster Ebene vorgegeben werden und der Auftrag, erste ÖPP-Projekte innerhalb eines bestimmten Zeitraumes auszuschreiben und zu vergeben.

Die Anwendung von ÖPP-Modellen verändert nicht die grundsätzliche Organisationsstruktur, wie sie mit der Bahnreform geschaffen wurde. Es wird lediglich der Beschaffungsprozess insofern geändert, als ÖPP neben die konventionelle Beschaffung tritt und somit auch Wettbewerb bereits auf dieser Ebene stattfinden kann. ←

SUMMARY

Public/private partnership now also to be used for planning railway needs in Germany

Public/private partnerships have made good progress in Germany over the past 15 years in the fields of long-distance roads and building construction. Given, inter alia, that not enough funding is available for the projects to provide rail with the capacities defined as necessary for it, the new procurement model is now to be applied to rail too, which will hopefully benefit from the advantages associated with it. Germany's European neighbours are already setting an example as regards how that might work. The coalition agreement, on which Germany's current federal government is based, also contains the correct approaches in this respect. In the initial implementation phase, the ball is in the court of those in political power to create the necessary organisational and legal framework conditions.