

PPP in Ukraine- Infrastructure investments

Wolfram Rehbock, partner with law firm „Arzinger & Partners“

I. Einleitung

Im Hinblick auf die heranrückende Fußballeuropameisterschaft 2012, die in Polen und in der Ukraine ausgetragen werden soll, ist eine beinahe hektische Diskussion zur Lösung anstehender Aufgaben durch Public-Private-Partnership (PPP) entstanden. Fest steht, dass der Staat und die Kommunen weder finanziell noch von der Sachkenntnis her in der Lage sind, binnen der verbleibenden knapp 4 Jahre bis zur EM die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen (insbesondere Verkehrswegebau, Flughäfen) zu bewerkstelligen. Die EM 2012 ist Anlass, keineswegs aber alleiniger Gegenstand der Diskussion. Die Probleme gehen weit darüber hinaus. Ganz allgemein ist die Infrastruktur in weiten Bereichen am Ende ihrer „betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer“ angekommen; ein Investitionsstau von teilweise über 60 Jahren ist nun aufzulösen. Denn nur eine moderne Infrastruktur kann Grundlage eines nachhaltig wirtschaftlichen Aufschwunges sein.

Was alles unter den unbestimmten „Rechtsbegriff“ PPP zu subsumieren ist, wird in der Ukraine ebenso diffus beantwortet wie anderswo. Kleinsten gemeinsamer Nenner ist dabei die Wahrnehmung traditionell öffentlicher Aufgaben durch Staat/Kommunen und Private gemeinsam. Abzugrenzen ist hiervon das rein privatwirtschaftliche Handeln der öffentlichen Hand, sei es im Rahmen von Beschaffungsakten (z.B. Kauf von Büroausstattung für behördliche Einrichtungen) oder bei einer unternehmerischen Betätigung (teil-/staatliche Unternehmen). Klassisches Beispiel der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben durch Private ist auch in der Ukraine die Konzession.

Wichtig ist zunächst das Verständnis, dass PPP kein Zauberwort und nicht immer die a priori beste Lösung anstehender öffentlicher Aufgaben ist. Dieser vergleichende Ansatz (PPP versus herkömmliche Aufgabenerfüllung) findet sich nun auch im Entwurf zum PPP-Gesetz (Art. 7). In jedem Einzelfall sind die Vor- und Nachteile einer privaten Aufgabenerfüllung gegeneinander abzuwägen.

Übersicht zu Vor- und Nachteilen von PPP

Pros	Cons
<ul style="list-style-type: none">➤ Additional financial resources➤ Optimized risk sharing➤ Experience/Know-how/Efficiency➤ Long during guarantee and best service➤ Avoidance of corruption➤ Compact solution<ul style="list-style-type: none">• Financing & Know-how• Construction & Project Management	<ul style="list-style-type: none">➤ Preparation more time-intensive➤ Preparation more cost-intensive➤ Lower credit rating of private company

Der größte Vorteil schöpft sich aus dem Umstand, dass der private Partner in der Regel für den gesamten Lebenszyklus eines Objektes die Verantwortung trägt und daher ein hohes Eigeninteresse an optimierten Prozessen und einer hohen Qualität seiner (Bau-)Leistungen hat. Zudem gilt der Grundsatz, wonach jeweils der Partner die Risiken zu übernehmen hat, der sie am besten beherrschen kann.

Der Nachteil sind die zeitlichen und finanziellen Mehraufwendungen der öffentlichen Hand bei der Vorbereitung eines PPP-Projektes. Um ein Vorhaben intelligent zu „designen“, dass das über einen Zeitraum von 25, 30 oder 50 Jahren arbeitsfähig ist, ist regelmäßig eine Vielzahl von Experten hinzu- und in die Vertragsgestaltung einzubeziehen. Neben den rechtlichen Fragen sind insbesondere auch technische und finanzielle Belange bei der Projektvorbereitung zu beachten.

Diese Vorbereitungskosten steigen zudem nicht proportional mit der Größe des Vorhabens, sondern sind davon weitgehend entkoppelt, so dass die relative Kostenlast bei kleinen Vorhaben deutlich höher ausfällt. Daher lohnen sich PPP-Projekte i.d.R. erst ab einem Bau-/Leistungsvolumen jenseits der 25 Mio. Euro.

Die höheren (Re-)Finanzierungskosten privater Betreiber, die sich aus dem in der Regel schlechteren Kredit-Rating im Vergleich mit Kreditaufnahmen durch Staat oder Kommunen ergeben und sich letztlich im Endverbraucherpreis widerspiegeln, können durch staatliche Garantieübernahmen abgedeckt werden.

Derzeit fehlt für PPP in der Ukraine aber das Wichtigste- der öffentliche Partner (jedenfalls auf staatlicher Ebene). Die fast schon jährlich wechselnden Parlamente und Regierungen sind kein Umstand, der für eine langjährige Kontinuität in den Beziehungen bürgt, zumal die persönliche Diskontinuität- im Gegensatz zu entwickelten Demokratien- oft auch eine sachliche Diskontinuität nach sich zieht.

Ein Gesetz allein hilft hier also nicht, die Ukraine muss es auch leben. Und wollen!

II. Gesetzliche Grundlagen

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen für PPP finden sich in den Gesetzen der Ukraine „Über Konzessionen“, „Über Konzessionen für den Bau und Betrieb von Straßen“, „Über Vereinbarungen über Produktteilung“, „Über das Finanzleasing“, „Über die Miete von staatlichem und kommunalem Eigentum“ und im Gesetz „Über die Verwaltung von Objekten des staatlichen Eigentums“. All dem soll nun durch den Entwurf eines PPP-Gesetzes eine allgemeine und übergreifende Regelung vorweggestellt werden.

Mit der Kodifizierung folgt die Ukraine ihrer Tradition, wonach nur das für möglich gehalten wird, was der Gesetzgeber auch vorgegeben hat. Auf die Gefahren einer Kodifizierung (Umkehrschluss) haben wir im Gesetzgebungsverfahren hingewiesen. Nun findet sich im PPP-Gesetzesentwurf zumindest eine Öffnungsklausel, die den numerus clausus der PPP-Formen relativiert. Dabei soll nicht in Abrede gestellt werden, dass gewisse Anpassungen in der Gesetzgebung erforderlich sind, um einen fruchtbaren Boden für PPP zu schaffen (z.B. Umsatzsteuerfreiheit gewisser Transaktionen) bzw. gewisse Formen von PPP erst zu ermöglichen (insbesondere da, wo Privaten Eingriffsrechte zur Verfügung gestellt werden).

In diesem Rahmen soll nun nachfolgend nur auf PPP-spezifische Gesetze eingegangen werden.

1. PPP Gesetz (Entwurf)

Im Herbst 2008 wurde der Entwurf des Gesetzes „Über die allgemeinen Grundlagen der Entwicklung der staatlich-privaten Partnerschaft in der Ukraine“ vom Ministerkabinett der Ukraine verabschiedet. Der „Gesetzgeber“ versucht sich zunächst in Art. 1 in der Definition des Begriffes PPP und versteht darunter ein „System der Verhältnisse zwischen staatlichem und privatem Partner, bei deren Realisierung Ressourcen beider Partner vereinigt werden, bei entsprechender Verteilung der Risiken, Verantwortlichkeiten und Vergütungen zwischen ihnen, für eine gegenseitig vorteilhafte und langfristige Partnerschaft zum Zwecke der Schaffung neuer und/oder Modernisierung (Rekonstruktion) bestehender Objekte, die Investitionen benötigen, und die Nutzung (Verwertung) dieser Objekte“. Unter „staatlich“ wird im Gesetz auch „kommunal“ verstanden.

Diese Prinzipien werden in Art. 2 genauer aufgeführt. Besonders hervorzuheben ist dabei die obligatorische Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens, dessen Ablauf durch das Ministerkabinett festzulegen ist. Hier ist also noch eine spezielle PPP-Vergabe-VO zu erwarten.

Die Objekte für eine Partnerschaft sollen eine „wichtige gesellschaftliche Bedeutung“ haben und werden durch das Ministerkabinett (Objekte staatlichen Eigentums) bzw. durch die Kommunalvertretungen (Objekte kommunalen Eigentums) bestimmt. Sofern zur Aufgabenerfüllung auch Gegenstände des Privateigentums Dritter erforderlich sind (im Wesentlichen Grundstücke), soll der Zugriff durch Nutzungsvertrag, Kauf oder Enteignung sichergestellt werden. Das entsprechende Enteignungsgesetz liegt bislang ebenfalls nur als Entwurf vor.

Als Formen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft nennt der Gesetzgeber zunächst grundlegend die vertragliche Form und die Möglichkeit der Gründung einer juristischen Person. Vertragliche Formen können sein:

- Konzession;
- Miete staatlichen Eigentums;
- Leasing;
- Vereinbarung über Produktionsteilung (Anm.: häufige Form beim Abbau von Bodenschätzen);
- Verwaltung staatlichen Eigentums;
- Vertrag über eine gemeinsame Tätigkeit (Anm.: wodurch eine BGB-(Innen-)Gesellschaft entsteht);
- andere Formen, die nicht durch Gesetz verboten sind (Anm.: Öffnungsklausel für Verträge sui generis).

Der in der Einleitung bereits angesprochene Art. 7 sieht einen Rentabilitätsvergleich vor, bei dem die Effektivität einer Partnerschaft mit der einer herkömmlichen Aufgabenwahrnehmung verglichen werden muss, bevor überhaupt ein Beschluss gefasst wird, eine öffentliche Aufgabe mittels PPP zu lösen. Die „Ordnung und Prozedur der Analyse“ ist durch das Ministerkabinett vorzugeben.

Wichtigster regelnder Inhalt des Gesetzesentwurfes sind sicherlich die darin vorgesehenen Garantien. Zum einen sieht Art. 9 eine sog. Versteinerungsklausel vor, wonach für die Laufzeit der Partnerschaft die gesetzlichen Umstände garantiert werden, die bei Vertragsschluss bestanden, sofern nicht die neue

Rechtslage für den privaten Partner günstiger ist. Eine weitere Garantie enthält Art. 11. Danach verpflichtet sich der Staat zum „Ersatz aller wirtschaftlich begründeten Ausgaben, die in Absprache der Vertragsparteien für die Realisierung eines PPP-Projektes getätigt wurden“. Mit einer solch weitgehenden Regelung übernimmt letztlich der Staat das volle wirtschaftliche Risiko im Bereich der Selbstkosten des Privaten. Man wird sehen, ob das Bestand haben kann.

Eine interessante Regelung findet sich auch in Art. 10. Danach dient der PPP-Vertrag als Grundlage für die Erteilung aller notwendigen Erlaubnisse und Genehmigungen und Unterlagen, die das Recht des Privaten an der entsprechend notwendigen Grundstücksnutzung begründen, sofern dafür die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Art. 10 hat damit zwar keine Konzentrationswirkung, führt aber zu einer Ermessensreduktion der Verwaltung.

Alle übrigen Regelungen haben eher den Charakter eines „Letter of Intent“, einer Selbstverpflichtung des Gesetzgebers, günstige Bedingungen für Öffentliche-Private-Partnerschaften zu schaffen. Erwähnenswert ist die Zielvorgabe in Art. 15, die Tarifpolitik (damit dürfte insbesondere die für kommunale Dienstleistungen gemeint sein) auf eine marktwirtschaftliche Grundlage zu stellen, die sich nach Angebot und Nachfrage richtet. Desweiteren soll das Grundstücksrecht reformiert werden; die Trennung des Eigentums an Grund und Boden und an den aufstehenden Gebäuden soll aufgehoben werden. Schließlich soll das Recht der Bebauung fremder Grundstücke (entspricht weitestgehend dem deutschen Erbbaurecht) für den Bauherrn verbessert werden.

2. Konzessionsgesetz

Das Konzessionsgesetz aus dem Jahre 1999 („Über Konzessionen“) sollte eigentlich in einem Zuge mit der Annahme des PPP Gesetzes novelliert werden. Zwar wird an der Novellierung gearbeitet; da das Gesetz aber noch nicht als Gesetzgebungsinitiative vorliegt, gibt es noch keine offiziellen Verlautbarungen dazu. Die derzeit gültige Fassung ist daher mit dem Entwurf zum PPP-Gesetz nicht abgeglichen. Viele Bestimmungen im Konzessionsgesetz wurden mit dem PPP-Gesetzesentwurf quasi „vor die Klammer“ gezogen. Aufgrund dieser Umstände soll auf das Konzessionsgesetz hier nur kurz eingegangen werden.

Das Konzessionsrecht erfasst 19 Bereiche. Dazu zählen:

- Wasserversorgung, Wasserentsorgung und Abwasserreinigung;
- Öffentlicher Nahverkehr;
- Abfallsammlung und- Abfallbeseitigung;
- Wärmeversorgung;
- Bau und Betrieb von Straßen (dazu näher unter 3.);
- Bau und Betrieb von Datenleitungen;
- Bau und Betrieb von Güter- und Passagierhäfen;
- Bau und Betrieb von Flughäfen;
- Telekommunikationsdienste;
- Postdienste;

- Transport von Erdgas;
- Erzeugung und (oder) Durchleitung von Elektroenergie;
- Wohnraumverwaltung;
- Bau und Betrieb von Hotels, touristischen Einrichtungen.

Das Gesetz beschreibt im Weiteren ausführlich die Prozedur der Auswahl der in Frage kommenden Projekte, das Vergabeverfahren, die Rechte und Pflichten der Parteien und die wesentlichen Inhalte des im Anschluss abzuschließenden Konzessionsvertrages. Konzessionsverträge werden in einem speziellen Register beim Staatsvermögensfonds geführt. An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass durch untergesetzliche Normen für kommunale Dienstleistungen ein Musterkonzessionsvertrag vorgegeben ist, dessen Vorgaben unabänderlich sind und durch die Parteien nur ausgefüllt und ergänzt werden können.

Das Konzessionsrecht ist entgeltlich. Durch das Ministerkabinett sind die Konzessionsgebühren zu definieren. Diese Gebühren werden bei einem (neu) zu errichtendem Objekt ab dem Zeitpunkt fällig, ab dem der Konzessionsnehmer Erträge aus dem Betrieb des Objektes erwirtschaftet, spätestens aber 6 Monate ab Inbetriebnahme. Die Gebühren sind in jedem Falle unabhängig vom wirtschaftlichen Ergebnis des Betriebes zu entrichten. Diese Regelung steht damit nicht im Einklang mit den beschriebenen Garantien des PPP-Gesetzesentwurfes.

Das rechtliche Schicksal des Konzessionsobjektes ist einschränkend geregelt. Übergebene Objekte der öffentlichen Hand (zur Renovierung, Sanierung, Betrieb etc.) bleiben öffentliches Eigentum. Das im Zuge der Vertragserfüllung „geschaffene“ Vermögen geht ebenfalls ins Eigentum der öffentlichen Hand über; „erworbenes“ Vermögen wird hingegen Eigentum des Konzessionärs. Damit ist der vertraglichen Gestaltung ein enger Rahmen gesetzt und viele PPP-Modelle scheiden so von vornherein aus. Wieder ein Beispiel dafür, dass weniger (Regulierung) oft mehr ist. Wird das Objekt am Ende der Vertragslaufzeit (mindestens 10, max. aber 50 Jahre) privatisiert, hat der Konzessionär ein Vorkaufsrecht, sofern er mindestens 25 % des Wertes des Objektes selbst geschaffen hat.

Das neue Konzessionsgesetz wird den Parteien sicherlich mehr Freiheit einräumen.

3. Straßenbaukonzessionsgesetz

Das Straßenbaukonzessionsgesetz baut auf dem Konzessionsgesetz als *lex specialis* auf. Auch hier gibt es noch Abstimmungsbedarf. Denn das Gesetz „Über Konzessionen zum Bau und Betrieb von Straßen“ aus dem Jahr 1999 wurde 2008 novelliert, wenn auch bislang nur in Form eines Entwurfes („Über Konzessionen zum Bau und/oder Betrieb von Straßen“). Das speziellere Gesetz schreitet somit dem allgemeinen („Über Konzessionen“) voraus (weil sich verschiedene Ministerien- Verkehrsministerium einerseits und Wirtschaftsministerium andererseits- mit den Novellierungen befassen).

Bislang wurden auf der bestehenden Grundlage zwei Straßenbauabschnitte ausgeschrieben, die bis heute nicht ansatzweise verwirklicht wurden. Grund dafür ist sicher auch, dass die bisherige Version auf neue „real toll“-Straßen zugeschnitten ist, zu denen auch noch eine alternative kostenfreie Route verlaufen muss. Der neue Entwurf lässt der Gestaltungsfreiheit der Parteien mehr Raum und bezieht auch die Reparatur und Rekonstruktion bestehender Strecken ein.

Der Entwurf sieht ein entgeltliches Konzessionsrecht vor, wobei der „Return of Invest“ auf verschiedenen Modellen beruhen kann. So sind nun ausdrücklich erwähnt:

- Zahlung für die „Durchfahrt“ durch die Nutzer („real toll“);
- Zahlung für die Verfügbarkeit durch den Konzessionsgeber („availability fee“);
- Entgelte aus der Bewirtschaftung von Nebenbetrieben (Serviceeinrichtungen entlang der Strecke);
- Staatliche Zuschüsse;
- Kompensationszahlungen (bei defizitären Objekten);
- Andere Zahlungen gemäß Konzessionsvertrag.

Der Gebührenrahmen bzw. die Höhe des Zuschusses/Kompensation werden jeweils durch das Ministerkabinett vorgegeben.

Im Falle einer „real toll“ sieht der Gesetzgeber die Erhebung durch den Konzessionär vor. Damit ist dem „deutschen Modell“, in dem der Staat (über ein privates Unternehmen) Maut erhebt und dem Konzessionär für den entsprechenden Streckenabschnitt zuteilt, der Weg verwehrt.

Gegenstand des Gesetzesentwurfes sind vornehmlich Straßen „staatlicher Bedeutung“, die durch das Ministerkabinett auf der Grundlage eines staatlichen Entwicklungsprogrammes bestimmt werden.

In Art. 2 Abs. 3 des Entwurfes regelt der Gesetzgeber, dass hinsichtlich des Baurechtes des Konzessionärs der Konzessionsvertrag erst dann in Kraft tritt, wenn der Konzessionsgeber das „Recht an den Grundstücken unter den Konzessionsobjekten“ erlangt hat (und damit dem Konzessionär seinerseits ein Nutzungsrecht verschaffen kann). Daraus wird ersichtlich, dass der Konzessionsvertrag schon zu einem relativ frühen Zeitpunkt geschlossen wird, wenn noch gar keine Baubereitschaft besteht. Das dürfte die zeitlichen und finanziellen Dispositionen des Konzessionsnehmers negativ beeinflussen. Denn er muss für einen ungewissen Zeitpunkt entsprechende Ressourcen vorhalten.

Der Konzessionsgeber ist nach diesem Entwurf über die Grundstücksfragen hinaus verpflichtet, dem Konzessionär

- „bei Bedarf“ einen Minimalumsatz zu garantieren;
- ein Vorrecht auf die Errichtung von Serviceeinrichtungen entlang der Strecke bei gleichwertigen Angeboten einzuräumen;
- den Erhalt aller erforderlichen Genehmigungen und Lizenzen zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Garantie bleibt das Konzessionsrecht hinter dem PPP-Gesetz zurück, das im Entwurf eine unbedingte Einstandspflicht der öffentlichen Hand zumindest für die Selbstkosten postuliert. Wie der Konzessionsgeber (der Staat in Gestalt des Ministerkabinetts) den Erhalt aller Genehmigungen garantieren will, ist aufgrund der anderweitigen Kompetenzverteilung fraglich.

Ebenso fraglich ist das Recht des Konzessionärs, das Konzessionsrecht als „Vermögensrecht“ in Pfand geben zu können. Zunächst einmal sind die einzelnen Rechte aus dem Konzessionsvertrag nach Art. 4 des Konzessionsgesetzes nur mit Zustimmung des Konzessionsgebers überhaupt übertragbar und somit nicht ohne weiteres fähig, Gegenstand eines Pfandrechtes zu sein. Soll es um die Rechte aus dem Konzessionsvertrag im Ganzen gehen, dann stellt sich die Frage nach einem Parteienwechsel, der erst recht an die Zustimmung der anderen Vertragsseite gebunden ist. Schließlich dürfte auch die

Verwertung eines solchen Rechtes für viele schwierig und damit entwertet sein. Allein die finanzierende Bank (Konsortium) hat ein Interesse an dieser „Sicherheit“, nimmt diese aber üblicherweise durch ein Eintrittsrecht in den Vertrag wahr (was Gegenstand einer mehrseitigen Vereinbarung mit Konzessionsgeber und Konzessionär ist).

Sinnvoll ist hingegen die Regelung, wonach das gesamte Vergabeverfahren in Ukrainisch und Englisch durchzuführen ist (auch wenn die ukrainische Fassung im Zweifel Vorrang hat). Damit haben ausländische Bieter eine reale Chance, sich am Verfahren zu beteiligen.

Schließlich sieht der Entwurf in den Schlussbestimmungen die Umsatzsteuerfreiheit der Übergabe und Rückgabe von Konzessionsobjekten vor.

III. Praktische Schwierigkeiten und mögliche Lösungswege

Es wäre sehr positivistisch zu sagen, dass die Ukraine derzeit politisch, wirtschaftlich und rechtlich ein gutes Umfeld für PPP-Projekte bieten würde.

Der Staat braucht mehr Stabilität, damit die privaten Partner ihren öffentlichen Partner finden. Stabilität ist auch ein Faktor, der sich auf das bestehende Währungsrisiko (Wechselkursrisiko) auswirken könnte. Denn es ist zu berücksichtigen, dass die Finanzierung auf Euro- oder US-Dollarbasis erfolgt, das Projekt selbst aber nur Umsätze in ukrainischer Landeswährung (UAH) generiert.

Trotzdem kann die Politik schon jetzt Zeichen setzen. Da die Gesetzesentwürfe bereits in aller Munde sind und die Investoren als auch die öffentlichen Stellen folglich auf die Verabschiedung der entsprechenden Gesetzes warten (und bis dahin eher nichts tun), sollte nun- auch wenn Nachbesserungsbedarf besteht- erst einmal eine erste Fassung in Kraft treten. Zur Finanzierung könnte der Staat darüber hinaus eine staatliche Investitionsagentur („Infrastrukturfonds“) gründen aus Mitteln, die sonst für eine Eigenfinanzierung ausgegeben worden wären. Mit diesem Fonds könnte man zum einen Finanzierungsengpässe schließen, die durch die Finanzkrise entstehen werden. Zum anderen sollte sich hier das schlechte Kreditrating der Ukraine weniger abbilden.

Unabhängig davon wird die Ukraine nicht ohne Eigenleistung die Infrastrukturprobleme mittels PPP lösen. Zur Senkung der hohen, bei PPP-Projekten anfallenden Transaktionskosten sollte eine PPP-Task Force (Expertengruppe) eingerichtet werden, die Staat und Kommunen bei der Vorbereitung und Durchführung von PPP-Projekten berät. Diese Gruppe sollte auch zur Aufgabe haben, gewisse PPP-Vertragstypen zu standardisieren.

Bauvorhaben sollten durch die öffentliche Hand vorbereitet werden, und zwar so, dass der Vertragspartner (Sieger der Ausschreibung) unmittelbar zur Aufgabenerfüllung übergehen kann. Investoren können das ungewisse zeitliche Moment der Einholung einer Baugenehmigung nicht kalkulieren und werden schon aus diesem Grunde Abstand nehmen. Das Baurecht sollte also schon bestehen. Da dieses in der Ukraine personenbezogen, aber nicht projektbezogen erteilt wird, sind entsprechende Änderungen in der Gesetzgebung notwendig. Bis dahin könnten Projekte in Zweckgesellschaften (SPV) eingebracht werden, die dann im Rahmen der Ausschreibung veräußert werden (Share Deal). Ausländische Anbieter stehen vor der weiteren Schwierigkeit, dass sie erst noch eine Baulizenz erlangen müssen. Hierzu ist der Nachweis einer gewissen Betriebs- und Geschäftsausstattung in der Ukraine erforderlich, die sich der ausländische Investor aber erst bei Vorliegen eines entsprechenden Projektes zulegen wird. Hier müssen vereinfachte und zeitlich gestraffte Genehmigungsverfahren eingeführt werden, die das Standing des ausländischen Investors außerhalb der Ukraine berücksichtigen.

Beim Straßenbau ist insbesondere zu beachten, dass- abgesehen von entlasteten Brücken oder Tunneln- der private Verbraucher noch nicht willens ist, für den Gebrauch einer Straße eine kostendeckende Gebühr zu zahlen. Hier sollte nach dem deutschen Vorbild mit der Gebührenerhebung bei gewerblichen Fahrzeugen (LKW-Maut) begonnen werden. Der private Verbraucher kann anfangs sicherlich nur zu geringen Beiträgen herangezogen werden, die z.B. über die Verpflichtung zum Erwerb einer (Jahres-)Vignette realisiert werden können.

Im kommunalen Dienstleistungsbereich befinden sich die Gebühren derzeit noch auf einem Niveau, die eine privatwirtschaftliche Bewirtschaftung in weiten Bereichen ausschließt. Hier sollte dem PPP-Gesetzesentwurf gefolgt und eine marktgerechte Vergütung eingeführt werden (Entkoppelung der Preispolitik von der Sozialpolitik). Der Staat und die Kommunen, der bislang die kommunalen Dienstleistungen- für alle Verbraucher ohne Rücksicht auf deren persönlichen Verhältnisse- quersubventionieren, werden dadurch sogar entlastet. Die frei werdenden Gelder können in den Aufbau eines funktionierenden Sozialversorgungsystems investiert und denjenigen zugeleitet werden, die entsprechend bedürftig sind.

In jedem Falle sollte man sich vergegenwärtigen, dass nicht alle Probleme im Zusammenhang mit der Einführung von PPP-Strukturen vorab auf theoretischer Ebene gelöst werden können. Hier sollte man es mit dem Slogan eines bekannten Sportartikelherstellers halten- „Just do it“.