

<b>Name</b>	Jana Sudau
<b>Kontakt</b>	jana_sudau [at] web.de
<b>Hochschule</b>	Technische Universität Braunschweig Institut für Bauwirtschaft und Baubetrieb
<b>Betreuer</b>	Univ. Prof. Dr.-Ing. Rainer Wanninger
<b>Bearbeitungszeitraum</b>	August 2008 – November 2008
<b>Titel der Arbeit</b>	Das Verkehrsmengenrisiko im Vergütungsmechanismus des A Modells – Ein Ansatz zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit
<b>Kurzzusammenfassung</b>	<p>Weltweit wird die Beschaffung von großen Infrastrukturprojekten zunehmend anhand von PPP-Maßnahmen organisiert. Auch in Deutschland existiert dieser Trend und ein dringend notwendiger Ausbau bestimmter Autobahnabschnitte wird anhand sogenannter A-Modelle im Rahmen von PPP durchgeführt. Eine Evaluierung der bisher in Deutschland durchgeführten Pilotprojekte des A-Modells hat ergeben, dass diese Beschaffungsmaßnahme zu wirtschaftlichen Lösungen führen kann. Dennoch sind weitere Optimierungen dieses Betreibermodells anzustreben.</p> <p>Die Allokation des Verkehrsmengenrisikos spielt für die Wirtschaftlichkeit von A-Modell Projekten eine elementare Rolle. In der gegenwärtigen Handhabung übernimmt der Private im Wesentlichen das Verkehrsmengenrisiko und ist für die Erstellung eines Angebotes zudem damit beauftragt, Verkehrsprognosen zu erstellen, die der Angebotskalkulation der Bieter zugrunde liegen. Charakteristisch für das A-Modell ist, dass die Vergütung des Privaten im Wesentlichen aus der Weiterleitung der Mauteinnahmen des Bundes resultiert. Dies verdeutlicht, dass Verkehrsprognosen einen wichtigen Bestandteil der Einnahmenseite für die Angebotskalkulation darstellen. Aus dieser Rahmenbedingung kann sich ergeben, dass die Prognosen der Bieter in extremer Weise die Verkehrsprognosen des Bundes überschreiten und damit gegebenenfalls eine wirtschaftliche Durchführung dieser Projekte gefährden.</p> <p>In den Vergabeverfahren müssen die Bieter die von der Verkehrsmenge abhängige Einnahmesituation anhand eigener Verkehrsprognosen einschätzen. Wenn sehr optimistische Prognosen den Angeboten zugrunde liegen, um im Vergabeverfahren Vorteile zu erzielen, birgt dieses Risiken für alle Beteiligten. Weiterhin ist für eine wirtschaftliche Durchführung wichtig, dass jeder der Vertragspartner die Risiken trägt, die er am besten managen kann. Die Risikoallokation des Verkehrsmengenrisikos vor dem Hintergrund des Vergütungsmechanismus stellt daher ein zentrales Problem dar. Hierfür einen Lösungsansatz zu entwickeln ist der zentrale Aspekt dieser Arbeit.</p>

In einem theoretischen Teil werden zunächst die entsprechenden Grundlagen der Vergütungsmechanismen erläutert, wobei zwischen nutzungsbasierten und leistungsbasierten Vergütungsmechanismen unterschieden wird. Wie sich zudem im späteren Verlauf der Arbeit herausstellt, verfolgen die einzelnen Vertragspartner strategisch unterschiedliche Ziele. Um die aus diesem Spannungsfeld resultierenden Handlungsweisen nachvollziehen zu können, werden die Grundlagen der Spieltheorie und der Neuen Institutionenökonomik erläutert.

Da die Entwicklung einer innovativen Gestaltung des Vergütungsmechanismus im A-Modell Ziel der Arbeit ist, werden die Besonderheiten hinsichtlich der Finanzierung, der Vergütungselemente, und der Risiken im A-Modell detailliert erläutert. Das zentrale Risiko für die Entwicklung eines Vergütungsmechanismus ist das Verkehrsmengenrisiko, das im letzten Abschnitt explizit betrachtet wird.

Es wird weiterhin dargestellt, welche Auswirkungen das Verkehrsmengenrisiko in den Phasen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, insbesondere in der Vergabe- und Betriebsphase, zeigt. Eine Betrachtung unterschiedlicher Studien zur Aufstellung von Verkehrsprognosen ergibt, dass der strategische Hintergrund des Auftraggebers im Rahmen der Erstellung einer Prognose für das Ergebnis der selbigen ausschlaggebend sein könnte. Es ist daher notwendig, die strategischen Ziele von privaten Bietern, öffentlichem Auftraggeber und Banken darzustellen. In einem Zwischenfazit wird festgestellt, dass der Aspekt des strategischen Verhaltens in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von A-Modell Projekten bisher nicht bewertet wird. Es wird deutlich, dass an dieser Stelle Handlungsbedarf besteht. Die Aufteilung des Verkehrsmengenrisikos zwischen öffentlichem Auftraggeber und Auftragnehmer stellt einen Ansatz hierfür dar.

Um verschiedene Möglichkeiten zur Aufteilung des Verkehrsmengenrisikos in Betracht zu ziehen, werden drei internationale Mechanismen erläutert und in Bezug auf das A Modell kritisch betrachtet.

Im Weiteren wird ein anreizorientierter Vergütungsmechanismus für das A-Modell konzipiert. Aufbauend auf vorherigen Erkenntnissen werden anhand eines Verkehrsmengenrisiko-Index die einzelnen Komponenten des Verkehrsmengenrisikos bewertet. Bevor detaillierte Angaben zur Konstruktion und Anwendung des Mechanismus gemacht werden, wird die Implementierung eines entsprechenden Mechanismus anhand ausgewählter Rahmenbedingungen geprüft.