

# Bildungsplan 2021

## Volks- und Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Finanzen

### BPE 19.2. Public Private Partnership (PPP) am Beispiel des Betreibermodells

#### Verlaufsplan und Arbeitsblätter

Dauer	Unterrichtsphase/Inhalt	Material, Medien	Angestrebtes Ergebnis, erwartetes Schülerverhalten
5	Konfrontation: Private Konzession für den Betrieb A5 Toll-Collect wird vom Staat übernommen	Bilder von Autobahnschild A5 und/oder Erfassungsmast Maut Visualizer, Beamer	Hinführung zum Thema Die Schülerinnen und Schüler aktivieren ihre Vorkenntnisse.
15	Strukturaufbau I: Begriffsklärung „Public Private Partnership (PPP)“ bzw. „Öffentliche Private Partnerschaft (ÖPP)“	digitale Endgeräte der Schülerinnen und Schüler Video auf YouTube: <a href="https://www.youtube.com/watch?v=L5kuZwepeos">https://www.youtube.com/watch?v=L5kuZwepeos</a>  Stammgruppen (AB 1)	Die Schülerinnen und Schüler erarbeiten auf Grundlage des Videos in Einzelarbeit die wesentlichen Kennzeichen von PPP/ÖPP und vergleichen ihre Ergebnisse in den Stammgruppen.
25	Strukturaufbau II Erarbeitung von Vor- und Nachteilen von PPP/ÖPP	3 Expertengruppen: je ein Praxisbeispiel (AB 2-4) (auch mit Hilfestellungen (AB 2a-4a))	Die Schülerinnen und Schüler erarbeiten arbeitsteilig verschiedene Vor- und Nachteile in 3 Expertengruppen.
15	Strukturaufbau III Erstellung einer Vor-/Nachteilsübersicht	Stammgruppen (AB 5) (ggf. mit Web-Tool zum kollaborativen Arbeiten)	In den Stammgruppen ergänzen die Schülerinnen und Schüler ihre jeweiligen Ergebnisse zu einer Gesamtübersicht.
20	Konsolidierung: Präsentation der Ergebnisse	Visualizer, Beamer	Ausgewählte Gruppen präsentieren ihre Ergebnisse und vervollständigen ggf. ihre Ergebnisse.
10	Individualisierte Erfolgssicherung/Hausaufgabe	digitale Endgeräte der Schülerinnen und Schüler	Die Schülerinnen und Schüler suchen mit einer Internetrecherche weitere Beispiele für PPP/ÖPP

**Stammgruppenphase I:**  
**Grundlagenverständnis zu Public Private Partnership (PPP)**

**AB 1**

**Ihr Stammgruppenauftrag:**



1. Beantworten Sie mithilfe des Videos (<https://www.youtube.com/watch?v=L5kuZwepeo>) die unten angegebenen Fragen zu PPP.
2. Vergleichen Sie Ihre Ergebnisse mit denen der Mitglieder Ihrer Stammgruppe und ergänzen Sie ggf. Ihre Aufzeichnungen.

**Stammgruppenzeit: 15 Minuten**



- a) Was versteht man unter Public Private Partnerships (PPP) bzw. unter Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP)?
- b) Wie wird im Video die alleinige Verantwortung des Staates beschrieben?
- c) Welche Vorteile werden im Video mit PPP-Projekten verbunden?
- d) Welche Nachteile/Kritikpunkte werden im Video angeführt?
- e) Wie würden Sie den Informationsgehalt des Videos beurteilen?

## Expertengruppe I: Der Warnow-Tunnel in Rostock

AB 2

### Ihr Expertenauftrag:



1. Lesen Sie die Informationen auf diesem Arbeitsblatt.
2. Fassen Sie die wesentlichen Inhalte des Textes zusammen und arbeiten Sie insbesondere die beschriebenen Vor- und Nachteile des Projektes heraus.
3. Tauschen Sie sich in Ihrer Expertengruppe über die Ergebnisse aus und bereiten Sie sich darauf vor, die Mitglieder Ihrer Stammgruppe über Ihr Projekt zu informieren.

### Expertenzeit: 15 Minuten



Ein Tunnel, der unter dem Fluss Warnow durchführt, sollte in den 1990er-Jahren die Innenstadt von Rostock vom Verkehr befreien und eine schnellere Autobahnanbindung garantieren. Aus Geldmangel holte sich die Stadt Rostock Investoren zu einer öffentlich-privaten Partnerschaft ins Boot und es entstand Deutschlands erstes privat finanziertes Straßenbauprojekt.



Der australische Logistik-Konzern ETI-Maquarie und die französische Bouygues Travaux S. A. gründeten als Betreibergesellschaft die Warnowquerung GmbH & Co KG (WQG), welche die 790 m lange Betonröhre von 2000 bis 2003 für 220 Mio. Euro baute und seither betreibt. Ein Bankenkonsortium unter Führung der Deutschen Bank und EU-Fördermittel finanzierten das Pilotprojekt. Als Gegenleistung für den Bau können die Investoren den Tunnel 30 Jahre lang betreiben und eine Maut für die Durchfahrt erheben. Der Betreibervertrag aus dem Jahr 1996 sah vor, dass der Bau bei einer Maut von 1,50 DM refinanziert werden kann. Bei der Eröffnung wurde die Maut für die vierspurige Unterführung auf 2 € je Durchfahrt für Pkw festgelegt.

Statt der erwarteten 20.000 Fahrzeuge durchquerten den Tunnel jedoch täglich weniger als 10.000 Fahrzeuge. Nach Angaben der Betreiber hatten die beiden Gesellschafter 2004 bereits knapp 41 Millionen Euro als Verlust abgeschrieben, die Banken 70 Millionen Euro an Krediten gestundet. So stand die Betreibergesellschaft bereits ein Jahr nach der Eröffnung vor der Insolvenz. Die Stadt Rostock musste den Betreiber mit einem neuen Vertrag ausstatten, der eine Konzessionsverlängerung von 30 auf 50 Jahre und höhere Entgelte vorsah. 2019 lagen die Pkw-Preise für eine Einzeldurchfahrt bei 4,20 € im Sommer und von November bis April bei 3,40 €. Lkw zahlen zwischen 8,50 € und 17,50 €.

Neuerdings wird in Rostock über eine mautfreie Durchfahrt durch den Tunnel diskutiert. Dazu hat die Rostocker Bürgerschaft eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die alle möglichen Optionen prüfen soll. Vorstellbar sei aus Sicht der Stadtverwaltung unter anderem eine nachträgliche Kostenbeteiligung des Bundes wie beim Herrentunnel Lübeck oder eine Übernahme des Warnowtunnels durch den Bund. Bei allen Optionen müsste jedoch die Betreibergesellschaft entschädigt werden.

Weiterführende Informationen:

<https://warnowquerung.de/>

<https://www.ostsee-zeitung.de/Mecklenburg/Rostock/Wie-teuer-wird-der-Tunnel-noch>

## Expertengruppe II:

AB 3

### Der Autobahnausbau A1 zwischen Bremen und Hamburg

#### Ihr Expertenauftrag:



1. Lesen Sie die Informationen auf diesem Arbeitsblatt.
2. Fassen Sie die wesentlichen Inhalte des Textes zusammen und arbeiten Sie insbesondere die beschriebenen Vor- und Nachteile des Projektes heraus.
3. Tauschen Sie sich in Ihrer Expertengruppe über die Ergebnisse aus und bereiten Sie sich darauf vor, die Mitglieder Ihrer Stammgruppe über Ihr Projekt zu informieren.

#### Expertenzeit: 15 Minuten



Die BAB 1 wurde zwischen 2008 und 2012 auf einer Gesamtlänge von 72,5 km zwischen dem Bremer Kreuz und dem Buchholzer Dreieck von vier auf sechs Fahrspuren erweitert. Da der Bund sich eine schnellere Abwicklung des Projekts durch private Unternehmen versprach, führte die Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG die Arbeiten als öffentlich-private Partnerschaft durch, um die technischen Kapazitäten des Bundes zu erweitern. A1 mobil ist ein Joint Venture der Unternehmen Bilfinger Berger, John Laing und Johann Bunte. Die Ausschreibung und die anschließenden Verhandlungen über den Betreibervertrag dauerten drei Jahre und somit wesentlich länger als bei normalen Ausschreibungen der öffentlichen Hand, da eine Vielzahl von Einzelfragen geklärt werden mussten.



Die Betreibergesellschaft wird den Autobahnabschnitt auch bis zum Jahr 2038 betreiben und erhalten. Refinanziert wird das Vorhaben aus einem Anteil an den auf der Autobahnstrecke anfallenden Lkw-Mautgebühren, die die Projektgesellschaft erhält.

Der Umfang der Mauteinnahmen blieb jedoch hinter den Erwartungen der Betreiber zurück, weil der Lkw-Verkehr auf dieser Strecke zurückging. Da der Einbruch ein „Extremrisiko“ als Folge einer schweren Konjunkturkrise sei, die nicht abzusehen gewesen wäre, verklagte A1 mobil 2017 den Bund vor dem Landgericht Hannover auf eine Nachbesserung des Vertrages. Sie verlangte eine rückwirkende Anpassung des Konzessionsvertrages, mit der sie monatlich rd. 2,5 Mio. Euro Mehreinnahmen sowie die Zahlung von nach ihrer Auffassung bei Beginn des Rechtsstreits bereits rückständigen rd. 125 Mio. Euro erhalten wollte.

Im September 2018 wies das Landgericht Hannover die Klage von A1 mobil als unbegründet ab. Das Gericht führte aus, dass die Betreibergesellschaft das Risiko einer veränderten Verkehrsmenge laut Vertrag „unbegrenzt“ selbst übernommen habe. Daraufhin legte die A1 mobil GmbH & Co. KG im Oktober 2018 Berufung beim Oberlandesgericht Celle ein. Der Streitwert soll sich inzwischen auf 778 Mio. Euro belaufen. Die Berufungsverhandlung fand Ende Oktober 2019 statt. Das OLG Celle verkündete am 26. November 2019, dass die Berufung von A1 mobil abgelehnt worden sei. Die Betreibergesellschaft habe das Verkehrsmengenrisiko im Vertrag mit der Bundesrepublik nicht begrenzt, was sowohl bei höheren als auch bei geringeren Einnahmen gelte.

Weiterführende Informationen:

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/a1-von-hamburg-bis-bremen-autobahn-betreiber-verliert-vor-olg-celle-gegen-bund-a-1293851.html>

<https://www.giessener-allgemeine.de/politik/eigenes-risiko-13250960.html>

## Expertengruppe III: Die Einführung von Maut-Gebühren auf Autobahnen

AB 4

### Ihr Expertenauftrag:



1. Lesen Sie die Informationen auf diesem Arbeitsblatt.
2. Fassen Sie die wesentlichen Inhalte des Textes zusammen und arbeiten Sie insbesondere die beschriebenen Vor- und Nachteile des Projektes heraus.
3. Tauschen Sie sich in Ihrer Expertengruppe über die Ergebnisse aus und bereiten Sie sich darauf vor, die Mitglieder Ihrer Stammgruppe über Ihr Projekt zu informieren.

**Expertenzeit: 15 Minuten**



Im März 2002 wurde die Toll Collect GmbH als Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Telekom AG, der Daimler AG und der französischen Vinci-Gruppe S. A. gegründet, um ein satellitengestütztes System zur Einnahme der geplanten Lkw-Maut aufzubauen, zu betreiben und mit dem Bund abzurechnen.

Als Gegenleistung für die Dienstleistung erhielt Toll Collect zunächst als Ersatz der Kapital- und Risikokosten 1 Mrd.€ im Zeitraum von 2003 bis 2015. Daneben wurden für den reibungslosen (normalen) Betrieb des Systems jährlich 20 Mio.€ als Bonus gezahlt.



Die Einführung konnte aufgrund technischer Probleme nicht wie geplant zum 1. September 2003, sondern erst zum 01. Januar 2006 in vollem Umfang erfolgen.

Als Folge reichte das Bundesverkehrsministerium 2005 Klage gegen das Betreiberkonsortium vor einem Schiedsgericht ein und forderte als Vertragsstrafe und für Einnahmeausfälle ca. 5 Mrd. €. Im Gegenzug verlangte Toll Collect 1 Mrd. € zurückgehaltene Gebühren. Durch das Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Auftrag des Schiedsgerichts wurde 2017 bekannt, dass Toll Collect bis zu 300 Mio. € zu viel Gebühren abgerechnet habe. Erst im März 2018 konnte das Verfahren beendet werden. Die Beteiligten einigten sich auf die Zahlung von 3,2 Mrd. € an den Bund.

Zum 31.08.2018 lief der Vertrag mit der Betreibergesellschaft aus und der Bund übernahm zunächst vorübergehend die Gesellschaft, suchte aber europaweit nach einem Nachfolgerkonsortium. Jedoch entschied der Bund im Januar 2019, den Betrieb von Toll Collect in Eigenregie fortzuführen, da neue Berechnungen die Vorteilhaftigkeit der Eigenregie gezeigt hätten.

Weiterführende Informationen:

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/lkw-maut-rechnungshof-kritisiert-privatisierungsplaene-fuer-toll-collect-a-1235368.html>

<https://www.zeit.de/wirtschaft/2018-08/toll-collect-steuerbetrug-lkw-maut-andreas-scheuer-kritik>

## Stammgruppenphase II:

AB 5

## Zusammenfassende Übersicht zu den Vor- und Nachteilen von PPP/ÖPP

### Ihr Stammgruppenauftrag:



1. Informieren Sie sich gegenseitig über das von Ihnen bearbeitete PPP-Projekt.
2. Füllen Sie gemeinsam die u. a. Tabelle mit den Vor- und Nachteilen von PPP-Projekten.

**Stammgruppenzeit: 25 Minuten**



Vorteile	Nachteile

Lösungsvorschlag: Grundlagenverständnis (AB 1)

a) Was versteht man unter Public Private Partnerships (PPP) bzw. unter Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP)?
Ein privater Investor (Beteiligungsgesellschaft) wird Risikoträger des Projektes. Der Staat schließt mit ihm einen Vertrag, in dem Leistung und Gegenleistung festgehalten werden. Der Investor beauftragt dann weitere Firmen (z. B. Architekten, Bauunternehmen).
b) Wie wird im Video die alleinige Verantwortung des Staates beschrieben?
hoher Zeit- und Kostenaufwand, hohes Risiko, Übernahme der Verantwortung
c) Welche Vorteile werden im Video mit PPP-Projekten verbunden?
<ul style="list-style-type: none"><li>- genaue Zeitplanung</li><li>- Kosten werden eingehalten</li><li>- Überwachung durch den Investor als Risikoträger</li></ul>
d) Welche Nachteile/Kritikpunkte werden im Video angeführt?
<ul style="list-style-type: none"><li>- keine</li></ul>
e) Wie würden Sie den Informationsgehalt des Videos beurteilen?
<schülerabhängige Antwort>



Lösungsvorschlag: Vor- und Nachteile PPP/ÖPP

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> <li>Entlastung des Staatshaushalts, da Investitionen vorab nicht gezahlt werden müssen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umgehung von Neuverschuldungsverböten durch die öffentliche Hand</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>der Staat erhält betriebswirtschaftliche und technologische Kompetenz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leistungsbeschreibungen enthalten nicht immer eindeutige Anforderungen an die künftigen Leistungen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Unternehmen: Sicherung von Umsätzen über einen langen Zeitraum ohne Wettbewerb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>höhere Finanzierungskosten der Unternehmen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Unternehmen: Verteilung von Risiken auf mehrere Partner (Konsortium)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verschiebung des Finanzierungsrisikos auf die öffentliche Hand (z. B. Nachforderung bei Verlusten)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>schnellere Abwicklung der Projekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Ausschreibungskosten wegen der Vielzahl der zu regelnden Tatbestände</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>höhere finanzielle Belastung der Bürger wegen steigender Gebühren</li> </ul>