



Genossenschaften im Bereich der Verkehrsinfrastruktur

Das Beispiel der Autobahn A6

1. Problemstellung
2. Theoretische Fundierung
3. Forschungsfragen und methodische Vorgehensweise
4. Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft
5. Weiteres Vorgehen

1. Problemstellung

„Die Verkehrsinfrastruktur ist dabei, sich von einem Standortvorteil zu einem Standortproblem zu entwickeln“¹

Öffentlich-Private-Partnerschaften:

- Kooperation zwischen öffentlicher Hand und privates Unternehmen
- Erfüllung kommunaler Aufgaben (Planung, Ausbau, Neubau, Erhalt und Betrieb)
- Spezifische Ressourcen (z. B. Kapital, Rechte, Informationen, Know-how)

→ Kostenintensiv und fehlende Beteiligung des Mittelstandes

Bardt, H. / Chrischilles, E. / Fritsch, M. et al., Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf, Köln, 2014, S. 20.

1. ÖPP Projekte in Deutschland

• Warnowquerung in Rostock / Herrentunnel in Lübeck

• Erste Staffel: 4 Projekte → Vertragsstrecke: 230 km

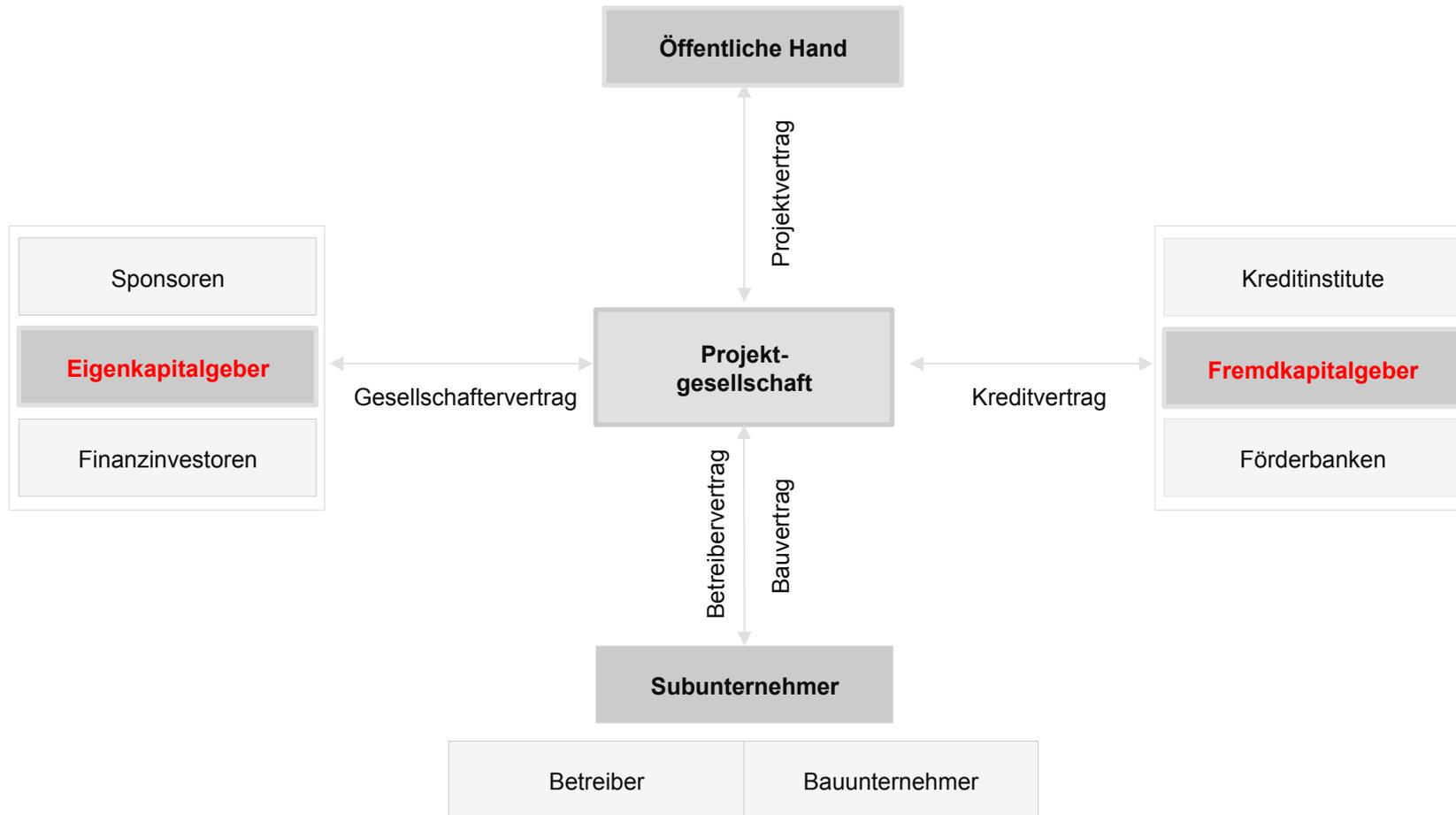
• Zweite Staffel: 9 Projekte → Vertragsstrecke: 450 km

• Neue Generation: 11 Projekte → Vertragsstrecke: 600 km

1.280 km \approx 10 % des dt. Autobahnnetzes

| | | |
|----------------|------------------------|-----------------------|
| Ø ÖPP-Projekt: | Vertragsstrecke: 60 km | Baukosten: 400 Mio. € |
|----------------|------------------------|-----------------------|

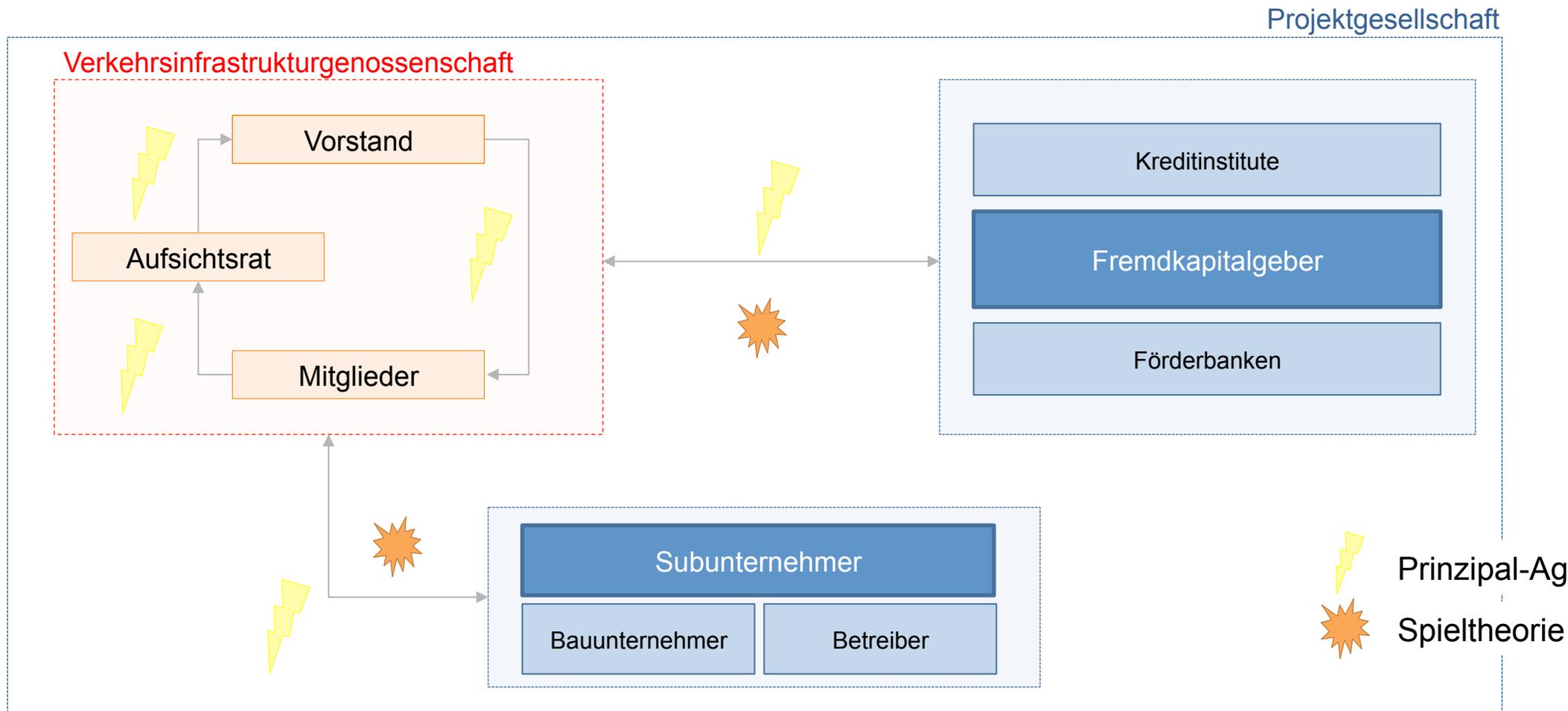
1. Schematische Darstellung einer Projektgesellschaft



Eigene Abbildung in Anlehnung an *Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig* (2016): Bericht zum Forschungsvorhaben, S. 7.

1. Problemstellung
2. Theoretische Fundierung
3. Forschungsfragen und methodische Vorgehensweise
4. Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft
5. Weiteres Vorgehen

2. Theoretische Fundierung



1. Problemstellung
2. Theoretische Fundierung
3. Forschungsfragen und methodische Vorgehensweise
4. Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft
5. Weiteres Vorgehen

Wie kann sich eine
Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft bei einem
ÖPP Projekt beteiligen?

Wie können die **Organe** einer
Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft optimal
besetzt werden?

Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft

3. Methodische Vorgehensweise

Qualitative Datenerhebung / Zirkulärer Ansatz:

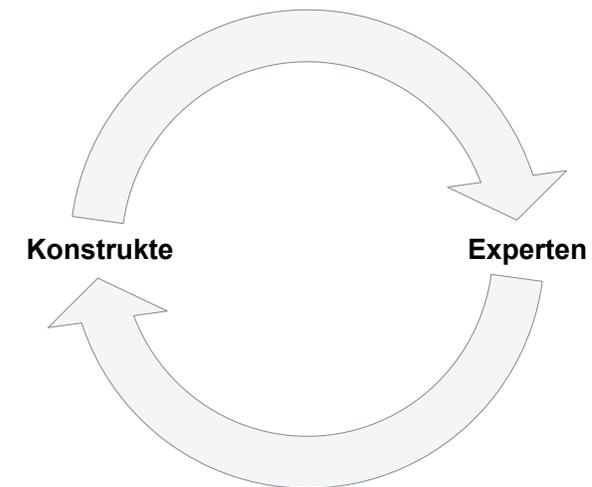
- 22 persönlich geführte leitfragenorientierte Experteninterviews

A: Genossenschaft (9 Interviews)

B: Verkehrsinfrastruktur (13 Interviews)

- Qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring

- Bewertung der Konstrukte durch Experten



1. Problemstellung
2. Theoretische Fundierung
3. Forschungsfragen und methodische Vorgehensweise
4. **Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft**
5. Weiteres Vorgehen

4. Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft



| | | | |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Genossenschaftsform | Unternehmer- genossenschaft | Bauunternehmer- genossenschaft | Regionale Genossenschaft |
| Förderauftrag | Förderung der Region und des Einzelnen durch eine bessere Verkehrsanbindung | | |
| Geschäftsbetrieb | Ausbau, Erhalt und Betrieb des Autobahnabschnittes | | |
| Konstrukte | <p>Typ A Eigenkapitalgeber</p> | | |
| | <p>Typ B Strategischer Partner</p> | <p>Typ B Strategischer Partner</p> | <p>Typ B Strategischer Partner</p> |
| | | <p>Typ C Eigenständig</p> | <p>Typ C Eigenständig</p> |
| | | | |

1. Problemstellung
2. Theoretische Fundierung
3. Forschungsfragen und methodische Vorgehensweise
4. Konstrukte einer Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft
5. Weiteres Vorgehen

5. Weiteres Vorgehen - Dissertation

Forschungsfragen:

- Inwiefern sind die Stakeholder bei dem Aufbau der Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft zu berücksichtigen?
- Welche Anforderungen haben Stakeholder an eine Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft und wie können diese berücksichtigt werden?
- Welche konzeptionellen Umsetzungsmöglichkeiten für eine Verkehrsinfrastrukturgenossenschaft gibt es?

Methodik:

Triangulatorischer Ansatz



Budäus, D. (2004):

Public Private Partnership – Ansätze, Funktionen, Gestaltungsbedarfe. In: Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft (Hrsg.), Public Private Partnership: Formen – Risiken-Chancen, Berlin.

Bardt, H. / Chrischilles, E. / Fritsch, M. et al. (2014):

Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf, Köln.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017):

ÖPP-Projekte der 1. Staffel (A-Modell), online im Internet:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-1-staffel-a-modell.html?nn=12830>.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017):

ÖPP-Projekte der 2. Staffel, online im Internet:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-2-staffel.html?nn=12830>.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017):

Projekte der neuen Generation, online im Internet

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-neuen-generation-liste.html?nn=12830>.

Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig (2016):
Bericht zum Forschungsvorhaben „ÖPP- Infrastrukturprojekte und Mittelstand“, Braunschweig.

Jensen, M. / Meckling, W. (1976):
Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs and Ownership Structure, in: Journal of Financial Economics, Vol. 3 (1976), S. 305 - 360.

Neumann, J. / Morgenstern, O. (1944):
Theory of Games and Economic Behavior, Princeton.

Rechnungshof (2011):
Gemeinsamer Erfahrungsbericht zur Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten, Wiesbaden.

Ross, S. (1973):
„The Economic Theory of Agency: The Principal’s Problem“, in: The American Economic Review 63 (2), S. 134 - 139.