



Pressemitteilung

Luxemburg, den 20. März 2018

Öffentlich-private Partnerschaften in der EU werden von weitverbreiteten Defiziten beeinträchtigt und bieten nur begrenzte Vorteile, so das Fazit der EU-Prüfer

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) mit EU-Kofinanzierung können nicht als wirtschaftlich tragfähige Option zur Verwirklichung öffentlicher Infrastrukturvorhaben angesehen werden. Zu dieser Einschätzung gelangt der Europäische Rechnungshof in einem neuen Bericht. Die geprüften ÖPP wiesen weitverbreitete Defizite und begrenzte Vorteile auf, was dazu führte, dass 1,5 Milliarden € nicht wirtschaftlich und wirksam eingesetzt wurden. Außerdem wurden das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Transparenz beeinträchtigt, insbesondere durch das Fehlen klarer politischer Konzepte und Strategien, durch unzureichende Analysen, Verbuchungen von ÖPP außerhalb der Bilanz und eine unausgewogene Risikoverteilung.

Im Zeitraum 2000-2014 stellte die EU 5,6 Milliarden € für 84 ÖPP mit Gesamtprojektkosten in Höhe von 29,2 Milliarden € bereit. Die Prüfer untersuchten 12 von der EU kofinanzierte ÖPP in Frankreich, Griechenland, Irland und Spanien in den Bereichen Straßenverkehr und Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) mit Gesamtkosten in Höhe von 9,6 Milliarden € bei einem EU-Beitrag von 2,2 Milliarden €. Insgesamt stellten die Prüfer fest, dass ÖPP es den Behörden ermöglichten, die Auftragsvergabe für große Infrastrukturen über ein einziges Verfahren abzuwickeln, jedoch auch das Risiko eines unzureichenden Wettbewerbs erhöhten und dadurch die Verhandlungsposition der öffentlichen Auftraggeber schwächten.

Darüber hinaus traten bei der Mehrzahl der geprüften ÖPP-Projekte erhebliche Ineffizienzen in der Bauphase auf: Bei sieben der neun abgeschlossenen Projekte (mit Projektkosten in Höhe von 7,8 Milliarden €) kam es zu Verzögerungen von bis zu 52 Monaten und beträchtlichen Kostensteigerungen.

"Zusätzliche öffentliche Mittel in Höhe von nahezu 1,5 Milliarden € waren erforderlich, um die fünf in Griechenland und Spanien geprüften Autobahnen fertigzustellen. Rund 30 % davon (422 Millionen €) wurden von der EU bereitgestellt", erläuterte Oskar Herics, das für den Bericht zuständige Mitglied des Europäischen Rechnungshofs. "Diese Mittel wurden unter dem Aspekt der Erzielung der potenziellen wirtschaftlichen Vorteile nicht wirksam eingesetzt."

Diese Pressemitteilung enthält die Hauptaussagen des Sonderberichts des Europäischen Rechnungshofs.

Bericht im Volltext unter www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Sprecher

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Pressereferent

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

In Griechenland (das mit 3,3 Milliarden € bzw. 59 % des von der EU insgesamt bereitgestellten Betrags der bei Weitem größte Empfänger von EU-Mitteln ist) war bei den drei geprüften Autobahnen ein drastischer Kostenanstieg je Straßenkilometer um bis zu 69 % zu verzeichnen, während der Umfang der einzelnen Projekte erheblich - um bis zu 55 % - verringert wurde. Dass diese Mittel nicht wirksam eingesetzt wurden, lag hauptsächlich daran, dass durch die Neuverhandlung von ÖPP-Verträgen verursachte Finanzlücken geschlossen werden mussten, dass Projekte von öffentlichen Partnern unzureichend vorbereitet wurden, sowie entscheidend daran, dass Verträge mit privaten Konzessionären unterzeichnet wurden, bevor maßgebliche Fragen geklärt waren.

Die Prüfer stellten fest, dass die Vorab-Analysen auf übermäßig optimistischen Szenarien basierten. Dies führte dazu, dass die tatsächliche Nutzung im IKT-Bereich um bis zu 69 % (Irland) und bei Autobahnen um bis zu 35 % (Spanien) unterhalb der prognostizierten Werte lag. Bei den meisten geprüften Projekten fiel die Entscheidung zugunsten der ÖPP ohne vorherige vergleichende Analyse von Alternativen. Somit wurde nicht nachgewiesen, dass die ÖPP das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufwies und das öffentliche Interesse schützte.

Die Risikozuweisung zwischen öffentlichen und privaten Partnern war oftmals nicht angemessen, nicht kohärent und nicht wirksam, während hohe Vergütungssätze (bis zu 14 %) für das Risikokapital des privaten Partners nicht immer den geringen übernommenen Risiken entsprachen. Darüber hinaus waren die meisten der sechs geprüften IKT-Projekte nur schwer mit langen Vertragslaufzeiten vereinbar, da sie raschen technologischen Veränderungen unterworfen waren.

Die Förderung von ÖPP bringt zusätzliche Anforderungen und Unsicherheiten mit sich, so die Prüfer. Die Möglichkeit, ÖPP als außerbilanzielle Posten zu verbuchen, war ein wichtiger Entscheidungsfaktor. Fünf der 12 geprüften ÖPP-Projekte mit Gesamtkosten in Höhe von 7,9 Milliarden € wurden anfänglich außerhalb der Bilanz verbucht. Diese Vorgehensweise erhöht das Risiko negativer Nebeneffekte.

Angemessene institutionelle und rechtliche Rahmenbedingungen sowie erhebliche administrative Kapazitäten für die Umsetzung erfolgreicher ÖPP sind derzeit nur in wenigen Mitgliedstaaten vorhanden. Die besuchten Mitgliedstaaten haben keine klaren politischen Konzepte oder Strategien für die Nutzung von ÖPP entwickelt. Diese Lage entspricht nicht dem Ziel der EU, einen größeren Anteil an EU-Finanzmitteln über mischfinanzierte Projekte, einschließlich ÖPP, einzusetzen.

Die Prüfer unterbreiten sowohl der Kommission als auch den Mitgliedstaaten eine Reihe von Empfehlungen. Insbesondere sollten sie

- keine intensivere und breitere Nutzung von ÖPP fördern, solange die aufgezeigten Probleme nicht angegangen wurden;
- die finanziellen Auswirkungen von Verzögerungen und Neuverhandlungen auf die vom öffentlichen Partner getragenen Kosten von ÖPP mindern;
- die Wahl der ÖPP auf der Grundlage solider vergleichender Analysen zur besten Vergabeoption treffen;
- die erforderlichen administrativen Kapazitäten sicherstellen und klare politische Konzepte und Strategien zur Umsetzung erfolgreicher EU-geförderter ÖPP-Projekte festlegen;
- den EU-Rahmen im Hinblick auf eine bessere Wirksamkeit von ÖPP-Projekten verbessern, damit die Wahl der ÖPP-Option auf Kosten-Nutzen-Erwägungen gründet.

Hinweise für den Herausgeber

Seit den 1990er-Jahren wurden in der EU 1 749 ÖPP mit einem Gesamtwert von 336 Milliarden € umgesetzt - die meisten davon im Bereich Verkehr, auf den im Jahr 2016 ein Drittel der gesamten Investitionen entfiel, gefolgt von den Bereichen Gesundheitsversorgung und Bildung.

Finanzmittel der EU wurden für ÖPP bislang jedoch in relativ geringem Umfang eingesetzt, obwohl die Europäische Kommission die Nutzung von ÖPP seit einigen Jahren fördert. Im Zeitraum 2000-2014 erhielten 84 ÖPP mit Gesamtprojektkosten in Höhe von 29,2 Milliarden € EU-Förderungen in Höhe von 5,6 Milliarden €. Auf die ausgewählten Mitgliedstaaten entfielen rund 70 % der Gesamtkosten der im Zeitraum 2000-2014 von der EU geförderten ÖPP (20,4 von 29,2 Milliarden €) und 71 % des EU-Beitrags zu ÖPP (4,0 von 5,6 Milliarden €).

Finanzhilfen aus den Strukturfonds und dem Kohäsionsfonds bildeten die wichtigste EU-Quelle für die Förderung von ÖPP (67 der 84 Projekte). Bei den anderen 17 ÖPP setzte die Kommission Finanzinstrumente ein, oftmals in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB).

Seit 2015 werden ÖPP-Projekte auch aus dem EFSI, einer gemeinsamen Initiative von Kommission und EIB, gefördert. 18 der insgesamt 224 zum Juni 2017 genehmigten Projekte waren als ÖPP eingestuft worden.

Der Sonderbericht Nr. 9/2018 "Öffentlich-private Partnerschaften in der EU: Weitverbreitete Defizite und begrenzte Vorteile" ist in 23 EU-Sprachen auf der Website des Hofes (eca.europa.eu) abrufbar.