

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)446-G
am 24.10.2012

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages
am 24. Oktober 2012

zu den Anträgen

- der Fraktion der SPD **„Für einen neuen Infrastrukturkonsens: Öffentlich-Private-Partnerschaften differenziert bewerten, mit mehr Transparenz weiterentwickeln und den Focus auf die Wirtschaftlichkeit stärken“** (BT-Drucksache 17/9726)
- der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN **„Transparenz in Public Private Partnerships im Verkehrswesen“** (BT-Drucksache 17/5258)

Prof. Torsten R. Böger
Geschäftsführer

Berlin, 19. Oktober 2012

1. ÖPP-Modelle im Bundesfernstraßenbau sind wirtschaftlich und erfolgreich

Die bisher gemachten Erfahrungen mit Öffentlich-Privaten-Projekten (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau sind eindeutig positiv zu bewerten. So wurden bisher mehr als 300 Kilometer Autobahn sechsspurig ausgebaut. Die Verfügbarkeit dieser so ausgebauten Autobahnteilstücke ist langfristig durch entsprechende vertragliche Regelungen gesichert (vereinbarte Service Level, Pönale-Regelungen bei Schlecht- oder Minderleistung, u.ä.), zugleich wird eine hohe Qualität in der Bauausführung gewährleistet. Durch die Vertragsgestaltung liegt dies auch im Interesse der privaten Betreiber. In drei der bisher vergebenen A-Modell-Pilotprojekte ist der sechsspürige Ausbau bereits realisiert worden (A8 erster Bauabschnitt, A4, A1). In jedem dieser drei Projekte ist die vertraglich vereinbarte Bauzeit eingehalten oder - wie beispielsweise bei dem im Oktober dieses Jahres freigegebenen Projekt A1 - um bis zu 3 Monate unterschritten worden. In den übrigen Projekten ist der private Betreiber jeweils im Plan. Gerade das Beispiel der A 1 zeigt, dass ein privater Betreiber auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Infrastruktur schneller als geplant realisieren kann.

Mit diesen ÖPP-Projekten wird in erheblichem Maß privates Kapital in den Ausbau der Bundesfernstraßen gelenkt. In die bisher sechs ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau (vier A-Modell-Pilotprojekte sowie in die ersten beiden ÖPP-Projekte der sog. zweiten Staffel von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau) sind bereits mehr als 1,5 Milliarden Euro an privatem Kapital geflossen.

Der Lebenszyklusansatz – „Planen, Finanzieren, Bauen und Betreiben aus einer Hand“ - hat sich als Wirtschaftlichkeitsmotor erwiesen. Die private Finanzierung (Projektfinanzierung) mit Risikoübertragung auf den Privaten hat sich bewährt und sorgt dafür, dass die im konventionellen Bau bei Großprojekten bekannten ausufernden Kosten vermieden werden. Die langen Vertragslaufzeiten der ÖPP Projekte bewirken eine langfristige hohe Qualität und ein effizientes Erhaltungsmanagement der Verkehrswege.

In jedem der bisherigen Projekte ist der Mittelstand in hohem Maße vertreten, entweder als Mitgesellschafter der Projektgesellschaft, als Mitgesellschafter an der Bauarbeitsgemeinschaft oder als beauftragter Nachunternehmer. Mehr als 60% der Wirtschaftsleistung wird von der lokalen oder regionalen Wirtschaft erbracht.

Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau stellen einen Finanzierungskreislauf auf Projektebene dar. Dies gilt sowohl für verkehrsmengenbezogene Vergütungsmodelle wie auch für die sog. Verfügbarkeitsmodelle.

Die bisher vergebenen Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau sind zum Zeitpunkt der Vergabe im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) geprüft und als wirtschaftlich bestätigt worden. Jedes der bisherigen ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau wird zudem

durch die VIFG mit einer nachlaufenden Erfolgskontrolle wirtschaftlich im Sinne eines engen Projektcontrollings verfolgt.

Die Einschätzung der VIFG beruht auf langjährigen Erfahrungen. Seit 2004 hat die VIFG in allen Phasen der Projektentwicklung und Vertragsvergabe für die vier A-Modell-Pilotprojekte und die ersten zwei Projekte der zweiten Staffel von ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitgearbeitet.

2. Die Erfahrungen mit Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind positiv

Alle ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau werden im Rahmen einer umfangreichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) auf ihre Wirtschaftlichkeit und Umsetzungsfähigkeit hin untersucht.

Die WU ist dann ein geeignetes Instrument für die Entwicklung einer wirtschaftlichen Beschaffung, wenn die Durchführung nicht als routinemäßig und projektweise wiederholter „statischer Vorgang“ verstanden wird, sondern als ein Instrument, mit dem unter Berücksichtigung aller erkennbaren Einflussfaktoren sachgerechte Investitionsentscheidungen ermöglicht und öffentlich begründet werden können.

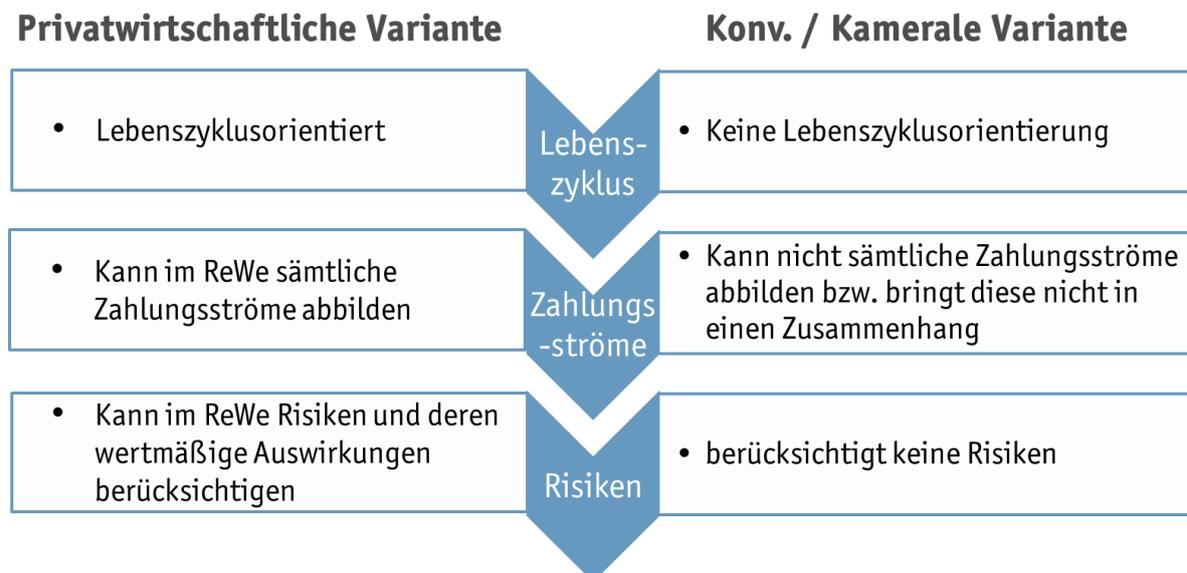
Die WU ist damit ein wichtiger und zentraler Baustein im Beschaffungsprozess und zur Steigerung der Organisationseffizienz. Dabei hat die WU drei wesentliche Aufgaben:

1. Entwicklungsinstrument, um geeignete Projektstrukturen (Zuschnitt, Projektvolumen, Anschubfinanzierung) zu entwickeln
2. Entscheidungsinstrument, um eine Entscheidungsgrundlage für oder gegen eine ÖPP-Ausschreibung zu erhalten und im weiteren Ablauf des Vergabeverfahrens einen Vergleich zwischen dem PSC (Eigenvariante -Public Sector Comparator) und dem Angebot des besten Bieters für die Zuschlagserteilung zu erhalten
3. Managementinstrument, um eine Kontrolle der Bauzeiten, die Einhaltung von Qualitäten und eine Verknüpfung von Auszahlungen an das Erreichen von Meilensteinen zu ermöglichen

In der WU wird eine konventionelle Variante auf Basis eines kameralen Haushaltssystems mit einer privatwirtschaftlichen Variante auf Basis eines betriebswirtschaftlichen Rechnungswesens (ReWe) verglichen. Dies beinhaltet eine vollständige betriebswirtschaftliche Kosten- und Erlösrechnung sowie eine Risikobetrachtung über den gesamten Lebenszyklus. Die Unterschiedlichkeit des kameralen und des privatwirtschaftlichen Rechnungswesens machen einen Vergleich

nur bei geeigneten Annahmen möglich. Gleichzeitig ist fraglich, wie eine Abbildung der PSC-Variante im kameralen Haushaltssystem gelingen kann.

Nachfolgende Grafik verdeutlicht die Unterschiedlichkeit des kameralen und betriebswirtschaftlichen Rechnungswesens. Der private Betreiber kann den technischen Lebenszyklus des Projektes in seinem ReWe erfassen und damit wirtschaftlich abbilden und steuern. Über den Projektverlauf kann er Risiken erfassen und deren monetäre Auswirkungen bei der weiteren Projektumsetzung berücksichtigen. So kann das Projekt über den Lebenszyklus nach wirtschaftlichen Kriterien umgesetzt und gesteuert werden. Im kameralen System gibt es zwar eine technische Lebenszyklusbetrachtung, diese kann aber nicht im Haushalt erfasst und dargestellt werden. Dies führt dazu, dass auch keine Risiken erfasst werden können.



Die Vermengung kameraler und privatwirtschaftlicher Betrachtungsweisen in der WU macht die Vermittlung der Ergebnisse insgesamt zu einer herausfordernden Aufgabe. Die Einführung eines betriebswirtschaftlichen, sog. doppischen Rechnungswesens beim Bund würde dazu führen, dass der Vergleich zwischen konventioneller und privatwirtschaftlicher Realisierung deutlich vereinfacht wäre.

Bei der Beurteilung dieser Fragestellungen kann die VIFG ebenfalls auf umfangreiche Erfahrungen zurückgreifen. Die Kernkompetenzen der VIFG liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit und Finanzierung. Daher erarbeitet die VIFG Eignungstests für künftige ÖPP-Modelle im Bundesfernstraßenbau für das BMVBS, ist in alle Phasen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesverkehrswege unmittelbar eingebunden und arbeitet an der Entwicklung von Leitfäden und Standards für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen umfassend mit.

3. Vergabeverfahren, Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Transparenz

Alle Vergabeunterlagen, bestehend aus Leistungsbeschreibung, Anforderungen an die wirtschaftliche, technische und finanzielle Leistungsfähigkeit sowie Wertungs- und Zuschlagskriterien sind bisher in allen ÖPP-Verfahren im Bundesfernstraßenbau europaweit veröffentlicht worden und damit allgemein zugänglich. Aufgrund dieses transparenten Ablaufs der Vergabeverfahren hat es im Gegensatz zu vielen konventionellen Verfahren bisher nur wenig Nachprüfungsverfahren gegeben. Keine Vergabeentscheidung wurde aufgehoben.

Die bisher durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen basieren auf allgemein gültigen Leitfäden und Arbeitsanweisungen, die im Bereich der Bundesverkehrswege seitens des BMF als verbindliche Standards festgelegt sind. Weiterhin gibt es Leitfäden und Arbeitsanweisungen des BMVBS, in denen die Abläufe der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau weiter konkretisiert werden. Alle diese Leitfäden, Rundschreiben und Arbeitsanweisungen sind umfassend für die Öffentlichkeit zugänglich.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird durch den Bund in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Landesverwaltung erstellt. In diesen Prozess sind eine Vielzahl von Experten aus der Verwaltung wie auch der VIFG eingebunden. Der Bundesrechnungshof prüft für alle Projekte, ob die geltenden Standards angewendet wurden und beurteilt die der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zugrundeliegenden Annahmen.

Der im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kalkulierte PSC wird auf Basis der Kostenschätzungen und Risikoannahmen der Verwaltung erstellt. Dieser PSC stellt die Benchmark für die Wirtschaftlichkeit der Angebote dar. Nur wenn die privaten Angebote „besser“ als der PSC sind, kann von einer wirtschaftlichen Vergabe gesprochen werden. Daher wird die Kalkulation des PSC den privaten Anbietern im Zuge des Verfahrens nicht offengelegt und erzeugt damit eine höhere Wettbewerbsintensität, die zu einer besseren Wirtschaftlichkeit der privaten Angebote für den öffentlichen Auftraggeber führt.

Eine Veröffentlichung der kompletten Daten aus der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Vergabeentscheidung würde langfristig gravierende wirtschaftliche Folgen nach sich ziehen. Die bisher durchgeführten WU's im Bereich der Bundesfernstraßen haben zu einer systematischen Sammlung und Aufbereitung von Daten aus dem konventionellen Bereich geführt. Damit kann bei der Kalkulation des PSC vermehrt auf bestehendes Datenmaterial (Bau-, Betriebs-, Finanzierungs- und Risikokosten) zurückgegriffen werden. Eine umfassende Veröffentlichung aller Daten aus einer WU würde privaten Anbietern die Möglichkeit eröffnen, ebenfalls diese Daten aufzubereiten und auszuwerten mit der Folge, dass die Bieter die Preisobergrenze des öffentlichen Auftraggebers bei künftigen Projekten sehr genau antizipieren könnten. Sowohl in konventionellen Verfahren wie auch bei ÖPP-Modellen werden daher Kalkulationen der privaten Seite wie auch die wettbewerbsrelevanten Kalkulationen der öffentlichen Seite vertraulich behandelt.

Eine Offenlegung aller der WU zugrundeliegenden Kalkulationen halten wir daher mit Blick auf die Folgen für den Wettbewerb und die daraus zu erwartenden negativen finanziellen Auswirkungen für den Bund nicht für das geeignete Instrument, um dem berechtigten politischen Anliegen zur Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen der Verwaltung nachzukommen. Dies könnte beispielsweise durch geeignete Transparenz- und Sachstandsberichte in regelmäßigen Abständen erfolgen, mit denen die vertragliche Risikoverteilung und die auf den privaten Partner zu übertragenden Leistungen im Rahmen des Projektes darzustellen sind. Hierbei wären ÖPP- und konventionelle Projekte in gleicher Weise zu behandeln

Im Anschluss an die Vergabeverfahren werden die sich aus dem Vertrag ergebenden kalkulierten finanziellen Belastungen aus den ÖPP-Verträgen für den Haushalt als entsprechende Verpflichtungsermächtigungen eingestellt, wie es auch im konventionellen Bereich geschieht.

4. Die private Finanzierung schafft einen Anreiz für Wirtschaftlichkeit

ÖPP-Projekte werden wie konventionelle Projekte aus Haushaltsgeldern (als laufende Vertragszahlungen) finanziert. Auf Seiten der privaten Auftragnehmer handelt es sich hierbei um Einnahmen, auf dessen vertraglicher Grundlage die Finanzierung und Umsetzung des Projektes privatwirtschaftlich und damit nicht im System der Kameralistik erfolgen kann. Denn anders als in der konventionellen Realisierung wird in einem ÖPP-Projekt die öffentliche Finanzierung mit einer privaten Finanzierung aus langfristig zugesichertem privatem Eigenkapital und privatem Fremdkapital kombiniert. Auf diese Weise können private Projekte deutlich schneller als konventionelle realisiert werden, so dass der mit einem Infrastrukturprojekt verbundene verkehrliche und damit auch gesamtwirtschaftliche Nutzen ebenfalls deutlich früher erreicht wird.

Durch das Zusammenspiel von öffentlicher und privater Finanzierung, langfristigen Verträgen und der Verfügbarkeits- oder verkehrsmengenabhängigen Vergütung werden Anreize für den Privaten zum schnellen und qualitativ hochwertigen Bauen sowie insgesamt für ein effizientes Management einzelner Streckenabschnitte gesetzt.

Die Wirkung dieser Anreizstruktur und das Zusammenspiel von öffentlicher und privater Finanzierung ist in den bisherigen Projekten deutlich erkennbar: Zu Beginn des Projektes plant der Private auf Basis der zu erwartenden Streckenbeanspruchung, der daraus resultierenden Bau, Betriebs- und Unterhaltungskosten, der vertraglich zu liefernden Qualität und der zu erwartenden Einnahmen den Bau- und Projektablauf und die dafür benötigten Finanzmittel aus Eigenkapital und Fremdkapital. Für das Fremdkapital muss der Private zu festgelegten Zeitpunkten Zins- und Tilgung leisten, darüber hinaus erwartet der Eigenkapitalgeber die Erwirtschaftung eines Gewinns. Die Notwendigkeit, diese Finanzmittel jederzeit bedienen zu können, führt zu einer effizienten Anreizstruktur für das Projektmanagement, jederzeit nach Verbesserungen zu suchen, um die vereinbarten Leistungen auch bei Änderungen der Kosten für Bau und Unterhalt,

veränderten Verkehrsmengen oder sonstigen, für Großprojekte typischen Risiken, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel umzusetzen.

Hierbei wirkt der Einsatz von Fremdkapital als Anreizfaktor für ein effizientes und lebenszyklusorientiertes Management. Der zügige und optimale Bauablauf in Verbindung mit einer anreizorientierten Finanzierungsstruktur ermöglicht eine transparente und wirtschaftliche Leistungserstellung. ÖPP-Modelle verdeutlichen, welche Wirkungen ein geschlossener Finanzierungskreislauf im Hinblick auf Effizienz und eine langfristige und bedarfsorientierte Finanzmittelsicherung hat.

Aufgrund der geringeren Finanzierungskosten der öffentlichen Finanzierung wird vielfach diskutiert, entweder die private Finanzierung in ÖPP-Projekten ganz oder in Teilen durch eine öffentliche Finanzierung zu ersetzen oder eine konventionelle Realisierung umzusetzen. Dies führt zwar zu geringeren Finanzierungskosten des Projektes, gleichzeitig wird aber auf die effizienzsteigernde Anreizstruktur privater Risikoübernahme durch die Kapitalgeber für das Projekt verzichtet. Dies kann dazu führen, dass zwar die Finanzierungskosten sinken, gleichzeitig aber die Gesamtkosten und damit die Wirtschaftlichkeit des Projektes steigen. Im Rahmen der WU wird dies analysiert und berücksichtigt.

Anders als im Bereich der Haushaltsfinanzierung stehen am Ende der Konzessionslaufzeit von ÖPP-Projekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bei planmäßigem Verlauf keine Fremdmittel mehr aus. Im Zeitpunkt der Beendigung der Konzessionslaufzeit ist die hierfür aktivierte Konzession bzw. die aktivierte Sachanlage abgeschrieben, so dass die zur Finanzierung der Anschaffungs- und Herstellungskosten aufgenommenen Fremdmittel vollständig zurückgeführt sind. Auch der für das Fremdkapital abgeflossene Zinsaufwand ist vollständig erbracht. Damit werden die Vorteile aus der Nutzung einer Verkehrsinfrastruktur und der damit verbundenen Lasten aus der Finanzierung bilanziell zum gleichen Zeitpunkt berücksichtigt und die Lasten der Nutzung nicht auf spätere Generationen verlagert, wenn das Investitionsgut schon aufgebraucht ist.

ÖPP Modelle sind ein Instrument, vorhandene Haushaltsgelder effizient und effektiv einzusetzen. Zusätzliche Einnahmen werden durch ÖPP-Projekte nur dann erzielt, wenn der Private eine Einnahmekompetenz übertragen bekommt, wie beispielsweise bei den Modellen auf Basis des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (F-Gesetz).

5. F-Modell Projekte können erfolgreich weiterentwickelt werden

Die beiden ÖPP-Projekte mit Nutzermaut (F-Modelle) stellen aus Sicht der Nutzer und des öffentlichen Konzessionsgebers einen Erfolg dar, wenngleich die Tragfähigkeit und damit der wirtschaftliche Erfolg dieser Projekte für die privaten Betreiber nicht den ursprünglichen Erwartungen entsprechen. Auf Basis des bestehenden Rechtsrahmens und unter Einbeziehung der

bisher gemachten Erfahrungen kann für künftige F-Modelle eine erfolgversprechende Projektentwicklung möglich sein. Hierzu bedarf es der Entwicklung eines projektspezifischen Geschäftsmodells hinsichtlich Risikoverteilung, Konzessionsgestaltung, Ergänzungsfinanzierung, Projektzuschnitt und Anreizregulierung.

6. Weitere Themen für die künftige Diskussion von ÖPP

Die Weiterentwicklung des Instrumentes der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist für die künftige Entwicklung von ÖPP von zentraler Bedeutung. Hierfür sind die Ergebnisse der WU ganzheitlich zu betrachten und nicht auf einen reinen Kostenvergleich zu beschränken. Dies erfordert bei Investitionsentscheidungen zunehmend auch eine Berücksichtigung von bzw. stärkere Fokussierung auf Nutzeneffekte aus dem BVWP wie eine schnellere Realisierung, eine Erhöhung der Qualität bzw. Sicherung einer konstanten Qualität und das Nutzen von Synergien.

Die Suche nach alternativen Lösungen für die Beschaffung und Bewirtschaftung von Verkehrsinfrastruktur zeigt ebenso Potentiale für die konventionelle Realisierung auf wie sie die Möglichkeit eröffnet, neue Formen der Beschaffung zu entwickeln. Zu denken ist hierbei auch an privatwirtschaftliche Modelle zwischen ÖPP und konventioneller Realisierung, die dem Mittelstand eine breitere Beteiligungsmöglichkeit bieten und gleichzeitig effizienter als eine konventionelle Realisierung sein könnte.

Mit der Vielzahl von ÖPP-Projekten in allen Infrastrukturektoren stellt sich zunehmend die Frage, wie eine Reduzierung der Komplexität und der Transaktionskosten nicht nur in der Vergabephase, sondern insbesondere auch in der langen Vertragsphase erreicht werden kann.

Vor dem Hintergrund der Finanz- und Staatsschuldenkrise beobachtet und analysiert die VIFG insbesondere die Entwicklung an den Finanzmärkten mit Blick auf die Finanzierung von ÖPP-Projekten (die in diesem Zusammenhang entstandenen Finanzmarktberichte werden auch der interessierten Öffentlichkeit über die Homepage der VIFG zur Verfügung gestellt). Erkennbar ist, dass sich der Fremdkapital- und Projektfinanzierungsmarkt aufgrund der Finanzkrise und des regulatorischen Umfeldes (Basel III) strukturell verändert und insbesondere Langfristfinanzierungen auf Basis der bisher eingesetzten Finanzierungsinstrumente zunehmend schwieriger werden. Daher ist es für die künftige Marktentwicklung von entscheidender Bedeutung, neben der klassischen Bankfinanzierung auch weitere Kapitalmarktinstrumente wie Bondfinanzierungen, beispielsweise im Rahmen der Projectbond- Initiative der EU, weiterzuentwickeln.

7: Anlagen

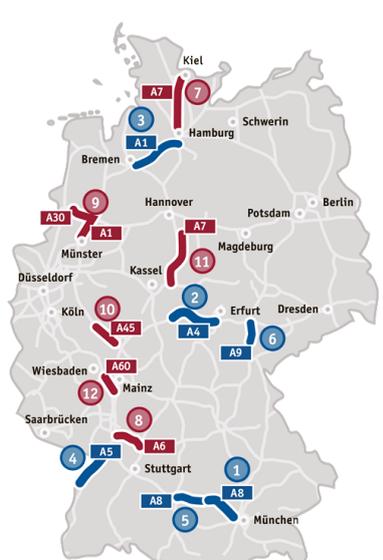
- Vergütungs- und Leistungsstrukturen für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau
- Übersicht über aktuelle und geplante Betreibermodelle
- Projektsteckbriefe zu A- und F-Modellen

Vergütungs- und Leistungsstrukturen in Deutschland

	Nutzermaut (F-Modell)	Nutzermaut (A-Modell)	Einheitsmaut	Verfügbarkeitsentgelt
Leistungen	Vergleichbarer Leistungsumfang			
Vergütung	<ul style="list-style-type: none"> Der ÖPP-Partner erhält das Recht, von allen Nutzern eine direkte Maut (Gebühr oder Entgelt) zu erheben und seine Investition so zu refinanzieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Der ÖPP-Partner erhält die vom Auftraggeber auf der Vertragsstrecke eingenommene Maut + Korrektur für Mautpreller (weitergeleitete Maut) 	<ul style="list-style-type: none"> Der ÖPP-Partner erhält vom Konzessionsgeber eine Zahlung in Höhe des Einheitsmautsatzes pro mautpflichtige Fahrleistung 	<ul style="list-style-type: none"> Vergütung abhängig von definierter Verfügbarkeit (Fahrstreifen- und Geschwindigkeitsreduktion Qualitätsmängel)
Zentrale Risiken	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmengen- und Erlörisiko 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmengen- und Mauthöherisiko 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsmengenrisiko 	<ul style="list-style-type: none"> Ausfall- und Kalkulationsrisiko*

*Auf Basis der prognostizierten Verkehrsmenge

Das A-Modell: neue Projekte



Pilotprojekte und weitere Projekte

1. Bayern	A8 (AS Augsburg-West – AD München-Allach)	Verkehrsfreigabe
2. Thüringen	A4 (Landesgrenze Hessen/Thüringen – AS Gotha)	Verkehrsfreigabe
3. Niedersachsen	A1 (AD Buchholz – AK Bremen)	Verkehrsfreigabe
4. Baden-Württemberg	A5 (Malsch – Offenburg)	In Betrieb
5. Bayern	A8 (AK Ulm-Elchingen – AD Augsburg-West)	In Betrieb
6. Thüringen	A9 (AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern)	In Betrieb
7. Schleswig-Holstein	A7 (AD Bordesholm – AD HH-Nordwest)	Vergabeverfahren

Ausschreibung erwartet

8. Baden-Württemberg	A6 (Wiesloch-Rauenberg – Weinsberg)
9. Nordrhein-Westfalen	A1 / A30 (Lotte – Münster / Rheine – Lotte) *
10. Hessen	Vorhaben im Zuge der A45 *
11. Niedersachsen	A7 (Salzgitter – Drammetal)
12. Rheinland-Pfalz	Vorhaben im Zuge der A60 / A643 *

Projektstart ist abhängig von der Schaffung des Baurechts und positivem Ergebnis der WU / * Projektzuschnitt wird noch entwickelt

Das A-Modell A8



Zeitplan

Status	Verkehrsfreigabe
Ausschreibung	März 2005
Shortlist	Sept. 2005
BAFO	Feb. 2007
Financial Close	Mai 2007
Konzessionsbeginn	Mai 2007
Bauzeit	3,5 Jahre

Stand: Oktober 2012

Quelle: Dealogic / Infra-News / Deutscher Bundestag - Drucksache 16/10234 / autobahnplus A8 GmbH

Projekt-Details

Streckenabschnitt	AS Augsburg-West – AD München-Allach
Länge	53 km (Betrieb und Erhaltung bis einschl. „Eschenrieder Spange“), einschl. 37 km Ausbau (AS Augsburg-West – Parkplatz Palsweis)
Projektvolumen	€ 290m; geschätzte Baukosten ca. 250 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 730 Mio. €
Konzessionsnehmer	autobahnplus A8 GmbH (BAM PPP / Egis / Fluor / Trapp / Berger Bau) http://www.autobahnplus.de
Kapitalgeber	DEPFA Bank
Berater Finanzierung	KPMG
Berater Recht	Lovells

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total)	289 Mio. €	Eigenkapital (total)	27 Mio. €
• Eigenkapitalbrückenkredit	27 Mio. €	EK-Quote	11,7 %
• langfr. Darlehen	241 Mio. €	Marge	40-80 bps
• Standby Mezzanine	12 Mio. €		
• Schuldendienstdeckungsreserve	9 Mio. €		

Das A-Modell A4



Zeitplan

Status	Verkehrsfreigabe
Ausschreibung	Aug. 2005
Shortlist	Jan. 2006
BAFO	Aug. 2007
Financial Close	Okt. 2007
Konzessionsbeginn	Okt. 2007
Bauzeit (geplant 4 Jahre)	tats. 4 Monate kürzer

Stand: Oktober 2012

Quelle: Dealogic / Infra-News / Deutscher Bundestag - Drucksache 16/10234 / Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG

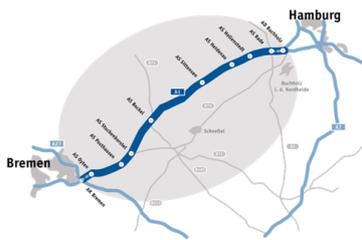
Projekt-Details

Streckenabschnitt	Landesgrenze Hessen / Thüringen – AS Gotha (Umfahrung Hörselberge)
Länge	44 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 24,5 km Neu- und Ausbau hinzu Rückbau von ca. 10 km der alten A4-Trasse
Projektvolumen	300 Mio. €; geschätzte Baukosten ca. 200 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 550 Mio.
Konzessionsnehmer	Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG (HochTief / Vinci) http://www.via-solutions.de
Kapitalgeber	EIB / Dexia / HBOS
Berater Finanzierung	Deutsche Bank
Berater Recht	Freshfields

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total)	280 Mio. €	Eigenkapital (total)	25 Mio. €
• EIB	100 Mio. €	EK-Quote	8,3 %
• Dexia	90 Mio. €	Marge	80-90 bps
• HBOS	90 Mio. €		

Das A-Modell A1



Zeitplan

Status	Verkehrsfreigabe
Ausschreibung	Dez. 2005
Shortlist	Mai 2007
BAFO	Apr. 2008
Financial Close	Juli 2008
Konzessionsbeginn	Aug. 2008
Bauzeit (geplant 4 Jahre)	tats. 3 Monate kürzer

Stand: Oktober 2012

Quelle: Dealogic / Infra-News / Deutscher Bundestag - Drucksache 16/10234 / A1 mobil GmbH & Co. KG

Projekt-Details

Streckenabschnitt	AD Buchholz – Bremer Kreuz
Länge	72,5 km (Ausbau und Erhaltung), einschl. 65,5 km Betrieb
Projektvolumen	650 Mio. €; geschätzte Baukosten ca. 540 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 1 Mrd. €
Konzessionsnehmer	A1 mobil GmbH & Co. KG (Bilfinger Berger / Laing Roads / Johann Bunte) http://www.a1-mobil.de/
Kapitalgeber	Unicredit / Caja Madrid / DZ Bank sowie seit Nov. 2008 Commerzbank / Deka Bank
Berater Finanzierung	Macquarie
Berater Recht	Freshfields

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total)	600 Mio. €	Eigenkapital (total)	50 Mio. €
Syndizierung		EK-Quote	7,7 %
• langfr. Darlehen	445 Mio. €	Marge (Bauphase)	125 bps
• Eigenkapitalbrückenkredit	52 Mio. €	(6-12 Jahre)	120 bps
• Schuldendienstdeckungsreserve	35 Mio. €	(13-20 Jahre)	130 bps
		(21-29 Jahre)	140 bps

Das A-Modell A5



Zeitplan

Status	In Betrieb
Ausschreibung	Dez. 2005
Shortlist	Feb. 2007
BAFO	Dez. 2008
Financial Close	März 2009
Konzessionsbeginn	Apr. 2009
Bauzeit	ca. 6 Jahre

Stand: Oktober 2012

Quelle: Dealogic / Infra-News / Regierungspräsidium Freiburg / Via Solutions Südwest GmbH & Co. KG

Projekt-Details

Streckenabschnitt	Malsch – Offenburg
Länge	59,8 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 41,5 km Ausbau (Baden-Baden – Offenburg)
Projektvolumen	670 Mio. €; geschätzte Baukosten ca. 350 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 1 Mrd. €
Konzessionsnehmer	Via Solutions Südwest GmbH & Co. KG (Vinci / Strabag / Meridiam Infrastructure) http://www.via-suedwest.de/
Kapitalgeber	BBVA, KBC, NIBC, Santander, EIB
Berater Finanzierung	Deutsche Bank
Berater Recht	Freshfields

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total)	450 Mio. €	Eigenkapital (total)	110 Mio. €
• EIB	225 Mio. €	EK-Quote	≈ 15 %
• Anteil der 4 weiteren Banken	225 Mio. €	Marge	200-300 bps
• Kreditlaufzeit	28,5 Jahre		
Cash Sweep / Anstieg der Margen nach ca. 8 Jahren vorgesehen	35 Mio. €		

Das A-Modell A8 II



Zeitplan

Status	In Betrieb
Ausschreibung	Jan. 2009
Shortlist	Apr. 2010
BAFO	Sept. 2010
Financial Close	Mai 2011
Konzessionsbeginn	Juni 2011
Bauzeit	ca. 3,5 Jahre

Stand: Oktober 2012

Quelle: Dealogic / Infra-News / Autobahndirektion Südbayern / PANSUEVIA GmbH & Co. KG

Projekt-Details

Streckenabschnitt	AK Ulm/Elchingen – AS Augsburg-West
Länge	58 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 41 km Ausbau (Günzburg - Augsburg)
Projektvolumen	ca. 400 Mio. €; Konzessionsvolumen ca. 1,3 Mrd. €
Konzessionsnehmer	Pansuevia GmbH & Co. KG (Hochtief / Strabag) http://www.pansuevia.de/
Kapitalgeber	UniCredit, BBVA (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria) und LBWW sowie EIB
Berater Finanzierung	UniCredit
Berater Recht	Freshfields

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total)	290 Mio. €	Eigenkapital (total)	80 Mio. €
• EIB	149 Mio. €	EK-Quote	≈ 20%
• Anteil der 3 weiteren Banken	225 Mio. €	Marge	270-320 bps
• Kreditlaufzeit	19 Jahre		
Anschubfinanzierung (netto)	75 Mio. €		

Das Verfügbarkeitsmodell A9



Zeitplan

Status	In Betrieb
Ausschreibung	März 2009
Shortlist	Feb. 2011
BAFO	Juni 2011
Financial Close	Sept. 2011
Konzessionsbeginn	Okt. 2011
Bauzeit	ca. 3,5 Jahre

Stand: Oktober 2012

Quelle: Dealogic / Infra-News / DEGES / Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG

Projekt-Details

Streckenabschnitt	AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern
Länge	46,5 km (Betrieb und Erhaltung), einschl. 19 km Ausbau (Triptis – Schleiz)
Projektvolumen	300 Mio. €; geschätzte Baukosten ca. 105 Mio. €
Konzessionsnehmer	Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG (Vinci / BAM / Roland Meister) http://www.viagateway-th.de/
Kapitalgeber	KW IPEX, BBVA (Banco Bilbao Vizcaya Argentaria)
Berater Finanzierung	Deutsche Bank
Berater Recht	Hogan Lovells

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total)	120 Mio. €	Eigenkapital (total)	12 Mio. €
• langfr. Fazilität	104 Mio. €	EK-Quote	≈ 10%
• Eigenmittelbrücken kredit	16 Mio. €	Marge	ca. 250 bps
• Kreditlaufzeit	19,5 Jahre		
Abschlagszahlungen (netto)	88 Mio. €		

Das F-Modell Warnowtunnel



Quelle: Warnowquerung GmbH & Co. KG

Projekt-Details

Streckenabschnitt:	Unterquerung der Warnow im Zuge der B 105
Länge:	4 km, einschl. Tunnelbauwerk von 790 m (4 Fahrspuren)
Projektvolumen:	215 Mio. €; Baukosten 157 Mio. €
Konzessionsnehmer:	Bouygues Travaux Publics S.A. (30%) / Macquarie Infrastructure Group (MIG) (70%)
Projektgesellschaft:	Warnowquerung GmbH & Co. KG http://www.warnowquerung.de/
Kapitalgeber:	Leading (1999): Deutsche Bank / Nord LB / KfW per Sept. 2008: Deutsche Bank London / ING / Merrill Lynch / NIBC / Sumitomo / Swedbank / DePfa Dublin / DBLux / HeLaBa / KfW / EIB / Camulus Master Fund / DVB
Berater Finanzierung:	DB Luxemburg, Luxemburg
Berater Recht:	Görg Rechtsanwälte, Berlin

Zeitplan

Status:	In Betrieb
Ausschreibung:	Dez. 1994
Baubeginn:	März 2000
Konzessionsbeginn:	Betrieb seit Sept. 2003
Konzessionsdauer:	Seit Juli 2006: 50 Jahre
Bauzeit:	3,5 Jahre

Finanzierungs-Details

Fremdkapital (total) 2006:	160 Mio. €	Eigenkapital (total):	41 Mio. €
• Senior Debt:	52 Mio. €	EK-Quote:	20%
• Mezzanine Debt:	31 Mio. €	Anschubfinanzierung:	keine
• Subordinated Debt:	77 Mio. €		

Stand: Dezember 2008

Quelle: Infra-News / Warnowquerung GmbH & Co. KG

Das F-Modell Herrentunnel



Quelle: Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG

Projekt-Details

Streckenabschnitt:	Unterquerung der Trave im Zuge der B 75 / B 104, Lübeck
Länge:	2,1 km, einschl. Tunnelbauwerk von ca. 780 m
Investitionsvolumen:	180 Mio. €
Konzessionsnehmer:	Bilfinger Berger / HochTief (zu je 50%)
Projektgesellschaft:	Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG http://www.herrentunnel.de
Kapitalgeber:	HSH Nordbank AG und KfW mit weiterer Syndizierung Ebenfalls beteiligt ist die Europäische Investitionsbank (EIB)
Berater Finanzierung:	k. A.
Berater Recht:	Freshfields Bruckhaus Deringer LLP

Zeitplan

Status:	In Betrieb
Ausschreibung:	März 1997
Baubeginn:	Okt. 2001
Konzessionsbeginn:	Sept. 2005
Konzessionsdauer:	30 Jahre
Bauzeit:	4 Jahre

Finanzierungs-Details

Mittelherkunft (ohne EK):	158 Mio. €	Eigenkapital (total):	22 Mio. €
• Innenfinanzierung:	12 Mio. €	EK-Quote:	12%
• Sockelbetrag:	90 Mio. €	Marge:	-- bps
• KfW-Darlehen:	28 Mio. €		
• Kommerzielles Darlehen:	28 Mio. €		

Stand: Dezember 2008

Quelle: Infra-News / Herrentunnel Lübeck GmbH & Co. KG