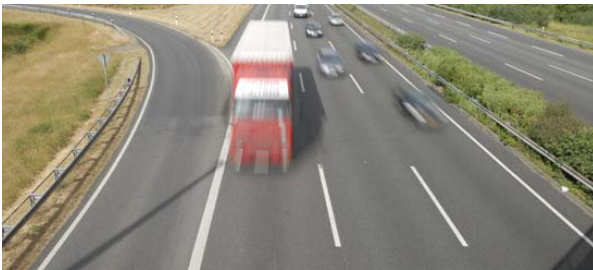




## Deutsches Verkehrsforum -Lenkungskreis Infrastruktur- Sachstand im Projektentwicklungsprozess / A-Modelle

Frank Ulber, Bereichsleiter PPP  
Berlin, 11. November 2008

## Inhaltsverzeichnis



### 1. A-Modell Pilotprojekte / Lessons Learned

Seite 3–4

### 2. Zwischenbericht Evaluierung der Pilotprojekte

Seite 5–7

### 3. Projekte der Neuen Staffel

Seite 8–9

### 4. Strategische Ausrichtung des Beschaffungsprozesses

Seite 10–13

### 5. Kontakt

Seite 14



### 1. A-Modell - Pilotprojekte



Pilotprojekt A 8  
Stand Sommer 2008

- **4 Pilotprojekte**
  - Bei 3 Projekten ist der KV unterzeichnet
  - 1 Projekt ist noch im Vergabeverfahren
- **Zuverlässiges und transparentes Vergabeverfahren**
  - Strukturiertes Verhandlungsverfahren
- **PPP im Bundesfernstraßenbau ist bei geeigneten Projekten wirtschaftlich erfolgreich umsetzbar**
- **Bei PPP ist gleichermaßen die öffentliche und private Finanzierung zu betrachten**

## A-Modell Pilotprojekte / Lessons Learned

### 1. Das A-Modell Pilotprojekt A8



#### Projekt-Details

<b>Streckenabschnitt:</b>	AS Augsburg-West – AD München-Allach
<b>Länge:</b>	53 km (Betrieb und Erhaltung bis „Eschenrieder Spange“), einschl. 37 km Ausbau (AS Augsburg-West – Parkplatz Palsweis)
<b>Projektvolumen:</b>	230 Mio. €
<b>Konzessionsnehmer:</b>	Autobahnplus (BAM PPP / Egis / Fluor / Trapp / Berger Bau)
<b>Kapitalgeber:</b>	DEPFA Bank
<b>Berater Finanzierung:</b>	KPMG
<b>Berater Recht:</b>	Lovells

#### Zeitplan

<b>Status:</b>	In Betrieb
<b>Ausschreibung:</b>	März 2005
<b>Präqualifikation:</b>	Sept. 2005
<b>BAFO:</b>	Feb. 2007
<b>Financial Close:</b>	Mai 2007
<b>Konzessionsbeginn:</b>	Mai 2007
<b>Bauzeit:</b>	3,5 Jahre

#### Finanzierungs-Details

<b>Fremdkapital (total):</b>	289 Mio. €	<b>Eigenkapital (total):</b>	27 Mio. €
• <b>Eigenkapitalbrückenkredit:</b>	27 Mio. €	<b>EK-Quote:</b>	11,7 %
• <b>langfr. Darlehen:</b>	241 Mio. €	<b>EK/FK-Verhältnis:</b>	92 / 8
• <b>Standby Mezzanine:</b>	12 Mio. €	<b>Marge:</b>	40-80 bps
• <b>Schuldendienstdeckungsreserve:</b>	9 Mio. €		

## Zwischenbericht Evaluierung der Pilotprojekte

### 2. Evaluierung A-Modell

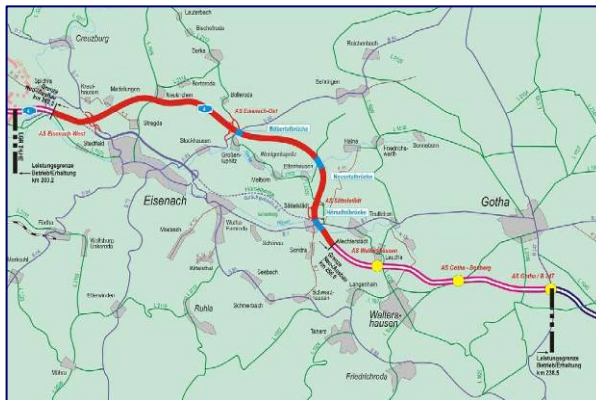


**Pilotprojekt A 8**  
Stand Sommer 2008

- **BMVBS und VIFG haben gemeinsam einen Zwischenbericht zur Evaluierung der A-Modelle erstellt**
- **Wichtige Erkenntnisse des Zwischenberichtes zum A-Modell**
  - Das A-Modell wird vom „Markt“ positiv aufgenommen, wenngleich noch in einigen Punkten Anpassungsbedarf besteht.
  - Die Vertragspartner der öffentlichen Hand bewerten die bisherigen Modelle ebenfalls positiv
  - Die A-Modelle sind wirtschaftlich
  - Der „Markt“ steht in Erwartung neuer Projekte mit seinen Kapazitäten bereit

## Zwischenbericht Evaluierung der Pilotprojekte

### 2. Umsetzung der Erkenntnisse



**Pilotprojekt A 4  
Lageplan**

1. Zusammenwirken Bund und Land im Vorfeld der Ausschreibung
2. Projektorganisation bei Bund und Ländern im Vergabeverfahren
3. Wahl des Vergabeverfahrens und Angebotswertung
4. Zeitdauer der Vergabeverfahren
5. Innovationspotenzial und Funktionalität der Ausschreibung
6. Vergütungsmechanismus
7. Risikoallokation und Konzessionsvertragsentwicklung



## Projekte der Neuen Staffel

3. Im Juni 2008 wurden vom BMVBS weitere Projekte nach dem A-Modell angekündigt.



### Pilotprojekte vergeben bzw. in Ausschreibung

1. Bayern	A8 (AS Augsburg West – AD München-Allach)	In Betrieb
2. Thüringen	A4 (Landesgrenze Hessen /Thüringen – AS Gotha )	In Betrieb
3. Niedersachsen	A1 (AD Buchholz – Bremer Kreuz)	In Betrieb
4. Baden-Württemberg	A5 (Malsch – Offenburg)	In Ausschreibung

### Ausschreibung für 2008 / 2009 erwartet

5. Bayern	A8 (Ulm – Augsburg-West)
6. Thüringen	A9 (AK Hermsdorf – Schleiz)

### Ausschreibung für 2009 / 2010 erwartet

7. Nordrhein-Westfalen	A1 (Lotte – Münster)
8. Niedersachsen	A30 (Rheine – Lotte)
9. Schleswig-Holstein	A7 (Bordesholm – Hamburg)
10. Niedersachsen	A7 (Salzgitter – Drammetal)
11. Baden-Württemberg	A6 (Wiesloch-Rauenberg – Weinsberg)

### 3. Aktuelle Arbeiten an Projekten der neuen Staffel

- **Vorläufige WU**
  - Projektabgrenzung
  - Kostenaufnahme
  - Vergütungsmechanismus
  - Leistungskatalog
  - Risikoallokation
  
- **Entscheidung zu Ausschreibung der Projekte**
  
- **Vergabeverfahren**
  
- **Abschließende WU**

## 4. Politische Geschäftsgrundlage für PPP-Projekte

- **Der Erfolg und die Akzeptanz von PPP-Projekten ist in hohem Maße davon abhängig, dass für die Lebensdauer der Projekte ein klares politisches Bekenntnis gegeben wird**
  - PPP wird auch heute noch vielfach als Notlösung gesehen, mit der Finanzierungsprobleme gelöst werden sollen. Dies führt zu einer inneren Distanz zum Projekt
  - Einen positiven Lösungsbeitrag bieten PPPs, wenn diese nicht als „Stand-alone“-Lösungen, sondern als Teil eines gemeinsamen konzeptionellen Ansatzes von PPP- und konventioneller Beschaffung verstanden werden
  - Auch nach Projektstart ist es notwendig, dass die Entscheidungsträger sich klar und positiv zu den Projekten und Beteiligten positionieren
  - Dies hilft, Berührungsängste bei allen Beteiligten abzubauen

### 4. Haushaltsfinanzierung von PPP-Projekten am Beispiel A-Modelle

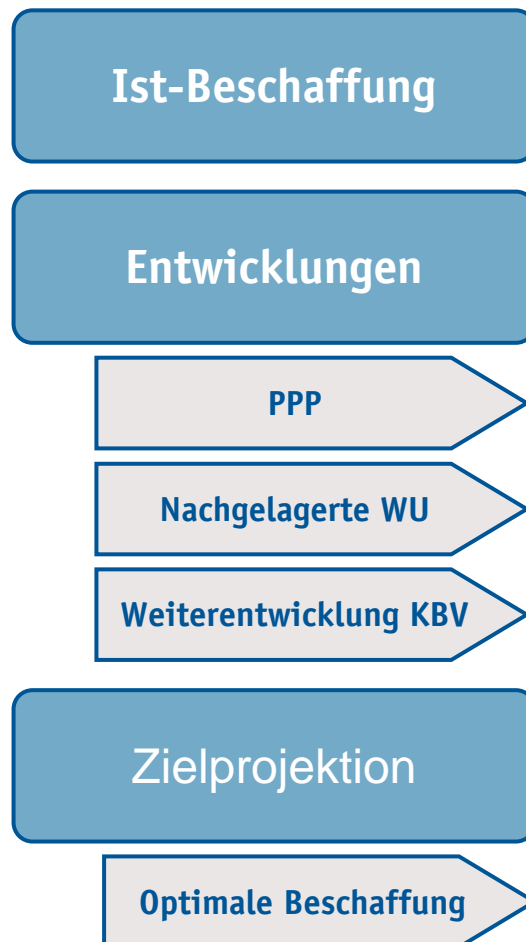


- **Finanzierung von PPP im Bundeshaushalt**
  - Die eingestellten VE's für PPP-Projekte verringern die „freie Verfügungsmasse“ im Straßenbauhaushalt
  - Während bei den A-Modellen die Qualität über die Laufzeit vertraglich festgelegt und die Finanzierung durch die Einstellung der VE gesichert sind, ist dies bei den konventionellen Maßnahmen nicht der Fall
  - Die Aufrechterhaltung eines nahezu konstanten „Plafond“ beinhaltet, dass sich mit den A-Modellen die strukturelle Unterfinanzierung im Haushalt verschärft und die wirtschaftlichere Beschaffungsvariante daher nicht immer gewählt werden kann

### 4. PPP und Verwaltungsmodernisierung

- **PPP-Modelle stellen keinen Selbstzweck dar, sondern sind ein wichtiges Instrument der Verwaltungsmodernisierung**
  - Die Suche nach alternativen Lösungen und Prüfung der PPP-Eignung zeigen Potentiale im konventionellen Bereich auf
  - PPP-Projekte können Potenziale für einen besseren Mitteleinsatz aufzeigen. Lernprozesse sollen diese Potenziale für den konventionellen Bereich nutzbar machen
  - Vertragsmonitoring und laufende Erfolgskontrolle schaffen Transparenz in PPP-Projekten. Diese Transparenzanforderungen sind auch im konventionellen Bereich langfristig zu erfüllen
  - Insgesamt können die Beschaffungsprozesse durch den Einsatz von PPP-Modellen gezielt weiterentwickelt werden

### 4. Weiterentwicklung der Beschaffungsprozesse



- **Anforderungen an die Weiterentwicklung öffentlicher Beschaffung**
  - Systematischer Austausch von Wissen und Erfahrungen
  - Entwicklung der Wirtschaftlichkeit in der Beschaffung
    - Berücksichtigung von Lebenszyklen
    - Entwicklung von Benchmarks als Orientierungspunkte
    - Projektcontrolling zur Sicherung eines nachhaltigen Projekterfolgs
  - Integratives Vorgehen für die Verkehrsträger
    - Vernetzung der Verkehrsträger und -teileinheiten
  - Transparente Darstellung der Kosten für die Verkehrsinfrastruktur
    - Verursachungsgerechte Verrechnung von Kosten (Lebenszykluskosten, Kosten des Verkehrsnetzes etc.)

## Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH



### VIFG VerkehrsInfrastruktur FinanzierungsGesellschaft mbH

Georgenstraße 25  
10117 Berlin

Telefon: +49 (30) 5 20 02-62 10

Telefax: +49 (30) 5 20 02-62 12

E-Mail: [vifg@vifg.de](mailto:vifg@vifg.de)

Frank Ulber  
([frank.ulber@vifg.de](mailto:frank.ulber@vifg.de))

Bereichsleiter PPP

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10

Stefan Brüggemeier  
([stefan.brueggemeier@vifg.de](mailto:stefan.brueggemeier@vifg.de))

Projektmanager PPP

Tel. +49 (30) – 5 20 02-62 10