

Veranstaltung Deutscher Landkreistag / VIFG

Straßenprojekte in Schleswig-Holstein

Berlin, 19.2.2010

Hella Prien, Leiterin ÖPP-Kompetenzzentrum

Wirtschaft

Immobilien

Kommunen



ÖPP-Kompetenzzentrum Schleswig-Holstein



Hella Prien
Leiterin ÖPP-Kompetenzzentrum
Investitionsbank Schleswig-Holstein
Fleethörn 29-31
24103 Kiel

Tel. (0431) 9905-3017
 hella.prien@ib-sh.de

Information	Beratung	Grundlagenarbeit
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kontaktstelle (allgemeine Informationen) ➤ Frühphasenberatung ➤ Individuelle Workshops ➤ Schulungen 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pilotprojektbegleitung ➤ Entwicklung individueller ÖPP-Modelle und Finanzierungskonzepte ➤ Finanzierungsberatung im Rahmen von Vergabeverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entwicklung von Standards zu Produkten und Prozessabläufen ➤ Finanzierungsleitfaden ➤ Durchführung von Evaluierungen

Straßenprojekte in Schleswig-Holstein

L192
(Grundhafte
Erneuerung)

**Flensburg-
Tarup**
(Bau einer
Ortsumgehung)

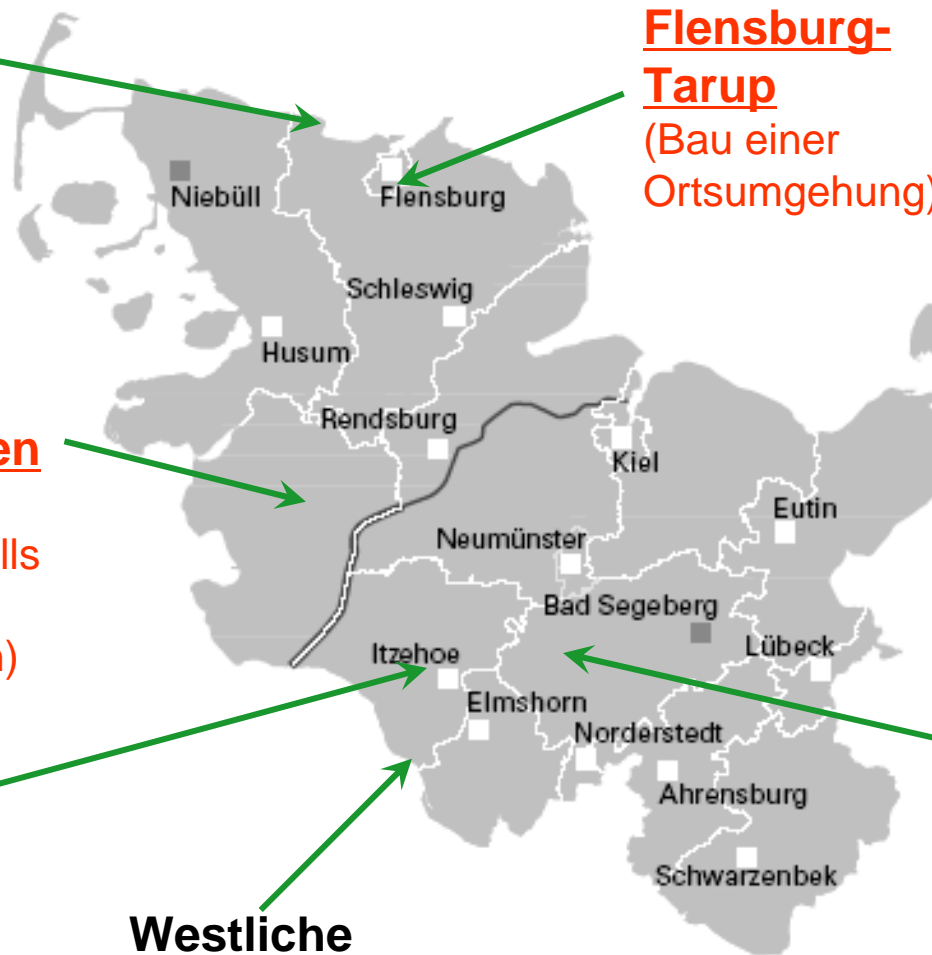
**Kreis
Dithmarschen**
(Untersuchung
Betreibermodells
für Kreis-/
Landesstraßen)

**Fehmarn
Beltquerung**
(Sicherstellung der
Anbindung)

A20
(Prüfung
alternativer
Realisierungs-
konzepte)

**Westliche
Elbquerung**
(Prüfung
ÖPP-Modell)

A 7
A-Modell
(6-streifiger
Ausbau von
Bordesholm-HH)



Neubau Ortsumgehung Tarup (Flensburg)

- ▶ Prüfen eines ganzheitlichen ÖPP-Modells (analog „Harsewinkel“)

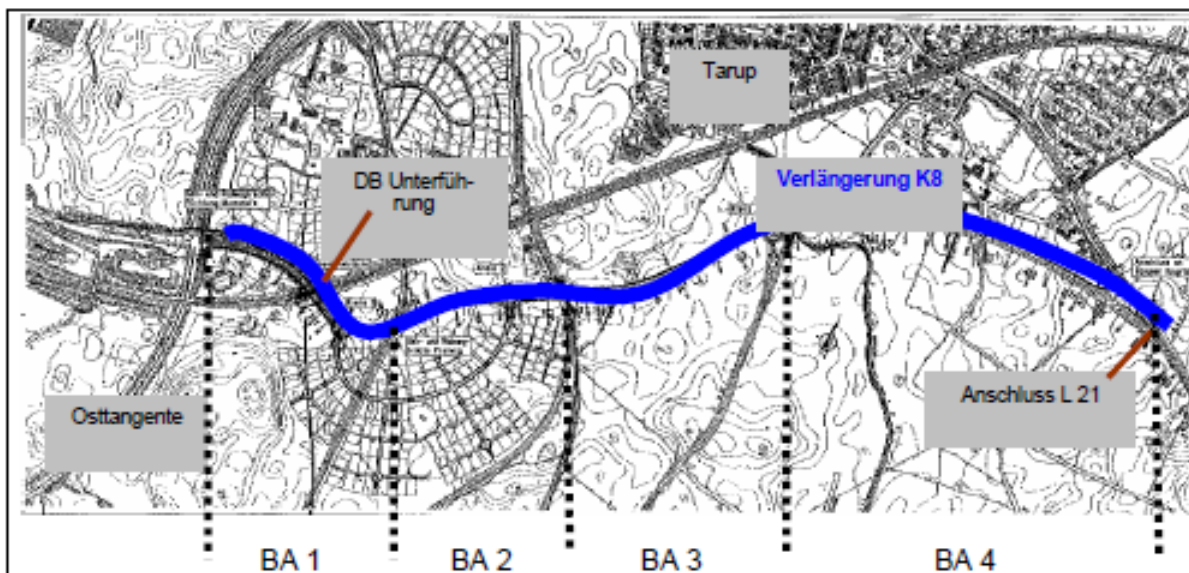


Abbildung 1: Streckenverlauf

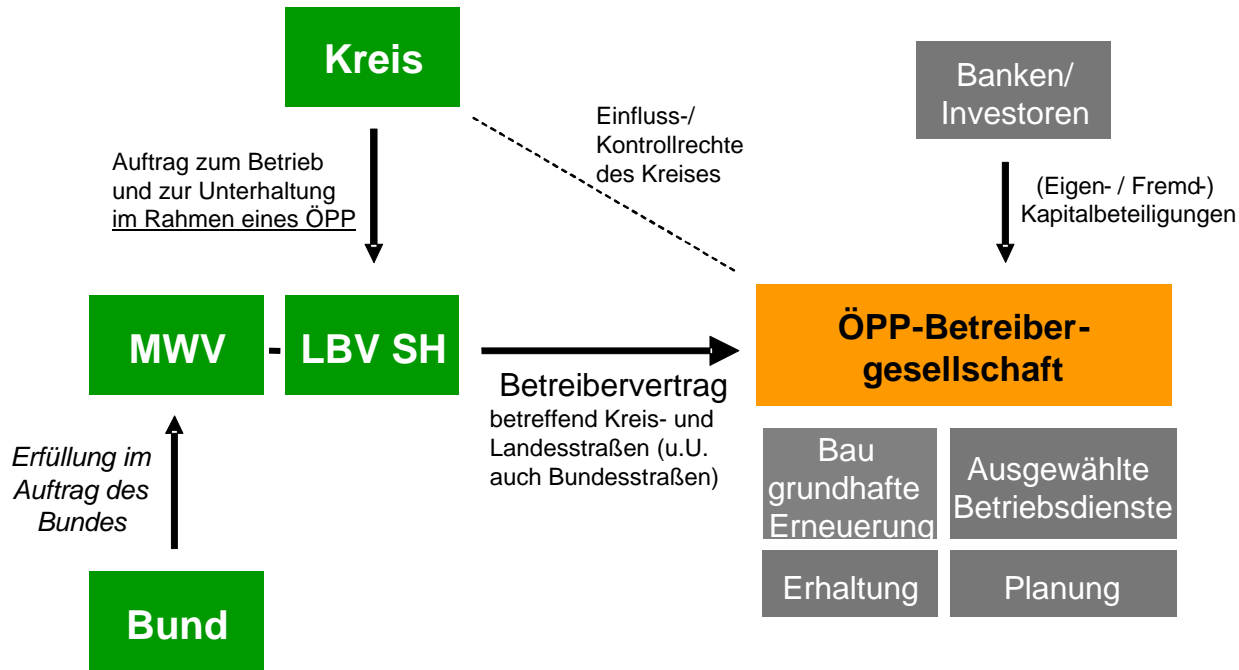
→ ca. 2,5 km in 4 Abschnitten (knapp 6 Mio. € brutto Finanzierungsbedarf)

Neubau Ortsumgehung Tarup

- ▶ Grds. keine Bedenken bzgl. Wirtschaftlichkeit auf Basis vorl. WU, dennoch keine Weiterverfolgung als ÖPP, da
 - Kein ganzheitlicher Ansatz, da keine Möglichkeit zur Einbindung v. Betriebsdienst gesehen wurde.
 - Schwierig zu handhabende Schnittstelle mit DB insb. d. Unterführung im 1. BA.
 - Politischer Beschluss zur zügigen Umsetzung der BAe 1 und 2 (Zeitdruck)
 - Verzögerung in d. Erlangung des Baurechts u. Grunderwerb für BAe 3 u. 4 erwartet
- ▶ Besonderheit hoher Anteil Fördermittel nach GVFG
 - MWV: Orientierung an KBV um Chancengleichheit für ÖPP-Modell herzustellen (keine Einbußen in der Förderquote aufgrund Hebung von Effizienzvorteilen)

Betreibermodell: „Kreis Dithmarschen“

Modellstruktur



Betreibermodell „Kreis Dithmarschen“



► Zielsetzung und Rahmenbedingungen für die Konzeption

- Prüfung der Umsetzbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines ÖPP-Modells
- Entwicklung von Erhaltungsszenarien zur Zustandsverbesserung bei gegebenem Budgetansatz
- Vermeidung unwirtschaftlicher „Reststrukturen“ für den LBV-SH

	Gesamtnetz S-H	Teilnetz
Kreisstraßen	337,3	74,2
Landesstraßen	391,7	39,4

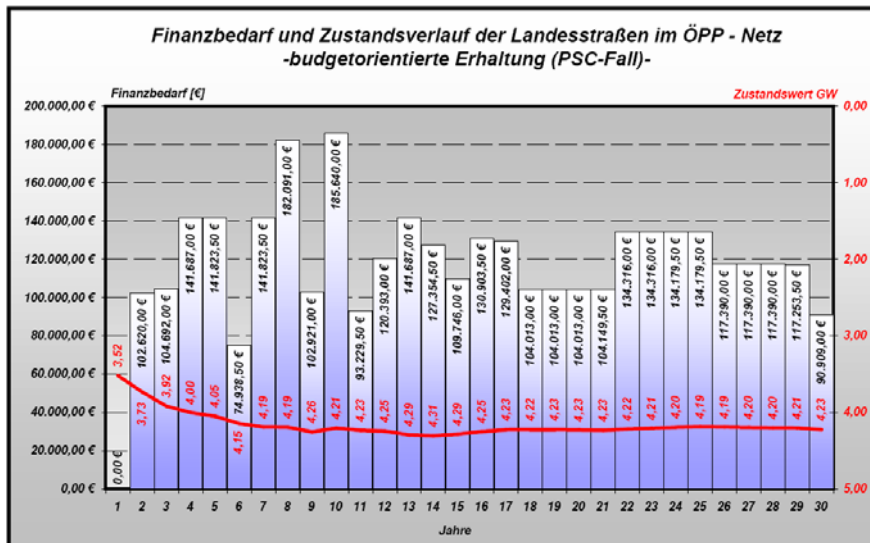
Betreibermodell „Kreis Dithmarschen

► Fazit Budgetorientiertes Erhaltungsmodell

- Deutliche Verschlechterung von Substanz- und Zustandswert der Landesstraßen (nur 40% des benötigten Budgets zur Verfügung)
- Deutliche Verschlechterung des Zustandswertes der Kreisstraßen (etwa 2/3 des benötigten Budgets zur Verfügung und Unsicherheit bzgl. langfristig einplanbarer GVFG-Mittel)

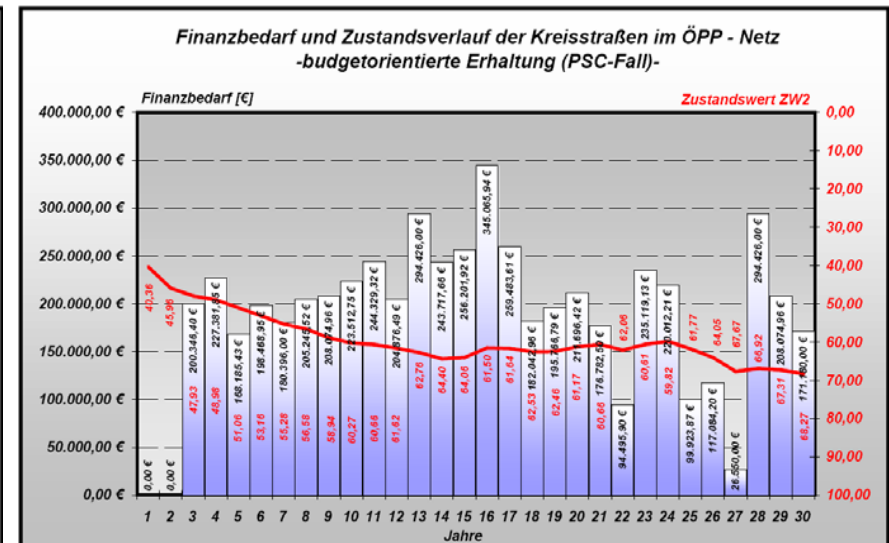
Landesstraßen

Der GW verläuft dabei von anfangs **3,52** auf **4,23** nach 30 Jahren.



Kreisstraßen

Der ZW2 verläuft dabei von anfangs **40,36** auf **68,27** nach 30 Jahren.

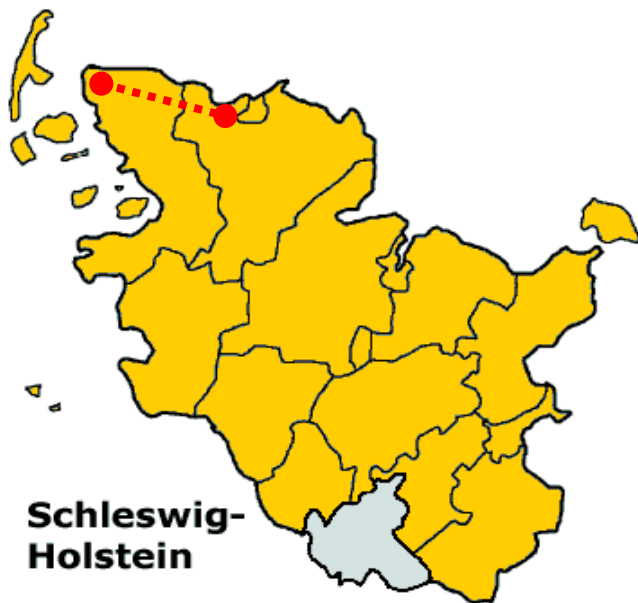


- ▶ Ergebnis der Konzeptentwicklung und vorl. WU
 - Kaum Potential zur Risikoübertragung (wenig Erhaltungsmaßnahmen in der Anfangsperiode – Risikoübertragung im Bestand?!)
 - Unterstellter Effizienzgewinn durch ÖPP unter der Prämisse „Budgetbegrenzung“ bei Erhaltungsmaßnahmen als zu gering eingeschätzt (Transaktionskosten!).
 - Potentielle Effizienzgewinne im Betriebsdienst durch „USt- Nachteil“ geschmälert
 - Weitere Verfolgung macht nur Sinn bei veränderten Rahmenparametern!

Erneuerung und Erhaltung der L 192

Schlechter Gesamtzustand der L 192

- Betonstraße 4m breit; beidseitig mit 60 cm Asphaltstreifen erweitert und mit Asphaltschichten überbaut
- Zuletzt Asphaltdecke mehrfach mit Dünnschichtbelag überbaut
- Risse, Ausbrüche, Inhomogenität



- ▶ Relativ geringes Verkehrsaufkommen (DTV₂₀₀₅ 2.415 Kfz/24h)
- ▶ Regionale Erschließungsfunktion der „alten dänischen Grenzstraße“

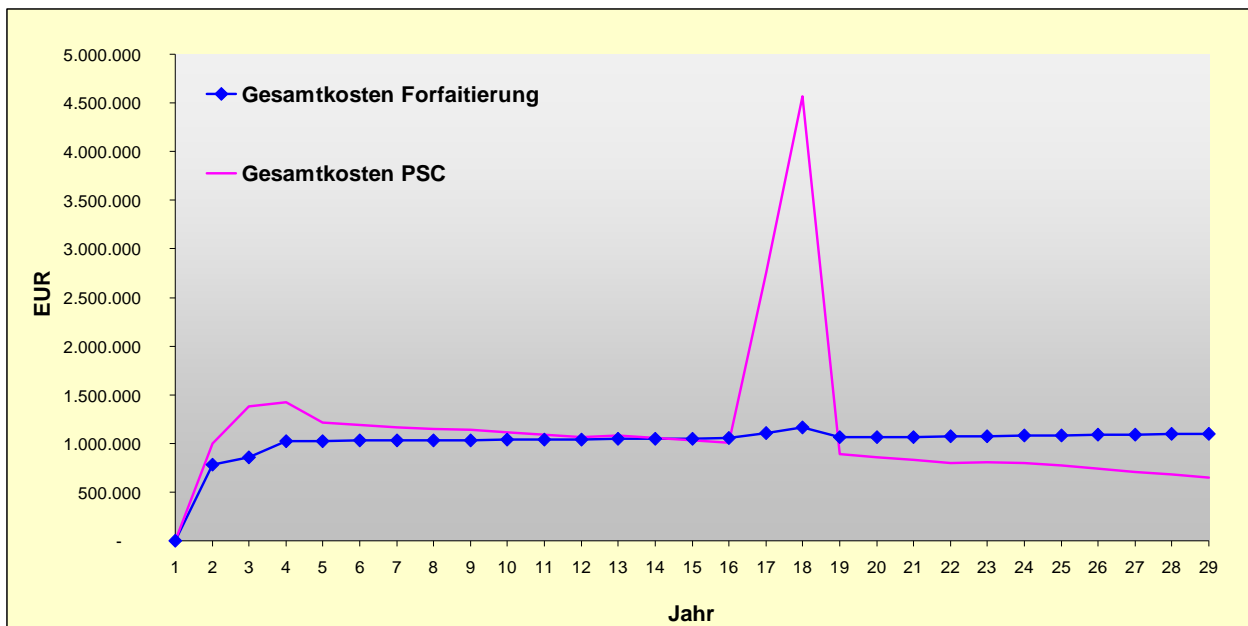
L 192: Zielstellung für ein ÖPP-Konzept

Schnelle Realisierung der Maßnahme

- ▶ Konventionelle Realisierung abschnittsweise voraussichtlich über einen Zeitraum von mindestens 6 Jahren

Bedarfsorientierte Erhaltungsstrategie

- ▶ Vermeidung hoher Liquiditätsbedarfe (Glättung des HH-Bedarfs!)



Beschaffungsrealität versus Konventioneller Vergleichsmaßstab

- ▶ Abbildung einer sog. „**Nullvariante**“ mit längerem Realisierungszeitraum und Untersuchung verschiedener Ansätze zur Vergleichbarkeit
 - Höhere Unterhaltungskosten durch Überschreitung Schwellenwerte
 - Berücksichtigung Vermögenswert- bzw. Substanzwertverzehr
 - Berücksichtigung externer Kosten (Reisezeiten, Unfälle)
 - **ÖPP kann Barwert „Nullvariante“ nicht schlagen!**

- ▶ Konventioneller Vergleichsmaßstab (**PSC**):
Gleiche Zeiträume und Qualitäten (Vorgehen im Sinne der WU-Methodik)
 - Anspruch an ÖPP-Vorhaben: **Einhaltung der definierten Qualitäten mit langfristig verbindlichen Zahlungspflichten!**
 - Beschlussfassung „Vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“ (**Einplanung des jährlichen HH-Bedarfs für die ÖPP-Maßnahme**)

L192: Vorgehen Konzeptentwicklung

Markterkundung

- ▶ Frühzeitige Information und Einbindung der Marktteilnehmer (Informationsmemorandum)
- ▶ Berücksichtigung der Belange mittelständischer Unternehmen
- ▶ Konzentration auf lokale Marktteilnehmer (nördlicher Raum)

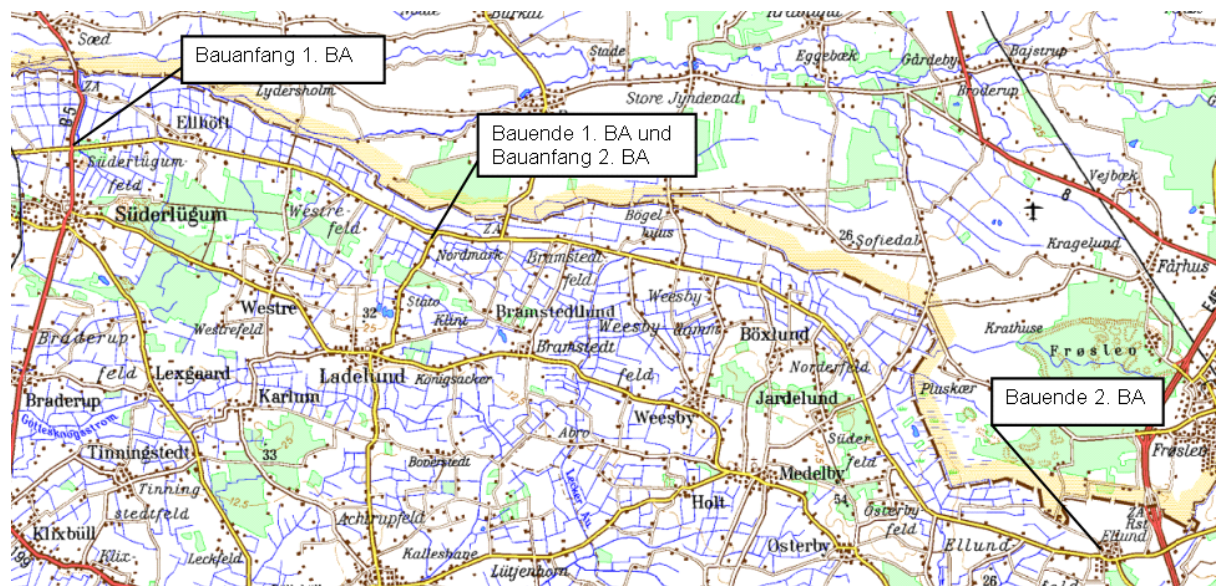
Ergebnisse

- ▶ Überwiegend positive Bewertung des ÖPP-Vorhabens von Marktseite
- ▶ Interesse an der Beteiligung am Wettbewerb gegeben
- ▶ **Einsparpotentiale durch Lebenszyklusansatz und funktionale Leistungsbeschreibung vom Markt erwartet**
- ▶ Zahlreiche Hinweise der Teilnehmer zu Vertragsgestaltung, Finanzierungsstruktur und Gestaltung des Vergabeverfahrens

L192: Rahmenparameter der Ausschreibung

Grundhafte Erneuerung der L 192 zwischen Süderlügum und Ellund in Bauklasse IV - Verbreiterung auf 6,50 m mit anschließender langfristiger baulicher Erhaltung/Unterhaltung

- ▶ Strecke ca. **30 km**
- ▶ Investitionsvolumen ca. 11 Mio. EUR
- ▶ Max. Bauzeit 2 Jahre
- ▶ Erhaltung 28 Jahre
- ▶ **Finanzierung 25 Jahre**



- ▶ Bestehende Ausführungsplanung als Referenzplanung
- ▶ **Betriebsdienstpflichten auf der Strecke verbleiben beim LBV-SH**

L192: Rahmenparameter der Ausschreibung

▶ ÖPP Vertragswerk

- Projektvertrag mit Verweisungen auf Leistungsbeschreibung und technische Regelwerke sowie ggf. zusätzlicher Direktvertrag mit finanzierenden Banken
- Bislang keine gefestigten Standards im Straßenbaubereich (Elemente des Funktionsbauvertrages)

▶ Verhandlungs-/Optimierungspotential durch Justierung der Vergütungsstruktur und Risikoverteilung

- Baugrund- und technisches Risiko
- Versicherungspflichten
- Vergütung / Anreizstruktur (Bonus-/Malusregelungen)
- Berichtspflichten des KN
- Kontrollen durch den KG
- Sicherheiten (Erhaltungskonto, Bürgschaften)
- Kündigungsgründe und -folgen

L192: Vergabeverfahren

- | | |
|---|------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Teilnahmewettbewerb (5 Bewerber) | <p>4 Monate</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 4 erste (indikative) Angebote <ul style="list-style-type: none"> ▪ Angebotserstellung mit indikativer Finanzierungszusage + Optimierungsvorschläge (auf Basis Entwurf Projektvertrag) ▪ Aufklärung/Wertung -> Ausscheiden eines Bieters | <p>5 Monate</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verhandlungen mit 3 Bietern <ul style="list-style-type: none"> ▪ eine Gesprächsrunde ▪ eine Kommentierungsrunde | <p>1 Monat</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ 3 Qualifizierte Angebote <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konkretisierung/Optimierung Angebote ▪ Wertung ▪ Zwischenstufe: Anpassung Finanzierungsbedingungen ▪ Auswahl eines bevorzugten Bieters | <p>3 Monate</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Abschließende WU und Beschlussfassung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zuschlag ▪ Vertragsschluss / „Financial Close“ | <p>4 Monate</p> |

L192: Vergabeverfahren

- ▶ Technische und finanzielle Mindestanforderungen
- ▶ Übernahme Referenzplanung oder Entwicklung Alternativbauweise
- ▶ Keine technischen Nebenangebote, sondern **Optimierungsvorschläge in technisch / qualitativer Hinsicht (Verhandlungsgegenstand)**

- ▶ **Wertung Technik: 30%**
 - Planen und Bauen: Dauerhaftigkeit und Qualitätssicherungskonzept
 - Bauliche Erhaltung: Erhaltungskonzept und Schnittstellenkonzept

- ▶ **Wertung Preis: 70%**
 - Barwert Vergütung (Berücksichtigung verkürzter Bauzeit)
 - **Korrekturfaktor Finanzierung** (x7,5) zur Adjustierung unterschiedlicher Risikoprofile

- ▶ Lebenszyklusansatz und Funktionalcharakter generieren **Anreize für hohe Qualität**
- ▶ **Beschleunigung der Erneuerungsmaßnahme**
- ▶ ÖPP ermöglicht **bedarfsorientierte Erhaltungsstrategie**
- ▶ **Refinanzierung der Investition** (Einbindung Projektdarlehen)
- ▶ **Leistungsorientierte Vergütungselemente**

Problem: **Ungleichbehandlung von konventioneller Beschaffung ggü. ÖPP-Modell:**

→ Zinsanteile belasten künftige Investitionshaushalte!

L 192: Projektstruktur

„ÖPP-Inhabermodell“

