

**Finanzmarktbericht zu ÖPP-Projekten
(insb. Bundesverkehrswege)**

**Nr. 15
Stand April 2017**

1 Aktuelle Entwicklungen in Europa und Implikationen für den PPP-Markt

Im Euro-Raum ist zuletzt eine weiterhin kräftige positive Entwicklung der Wirtschaft zu beobachten: Das BIP nahm im Vergleich zum Vorjahresquartal um 1,7% zu. Auch die verbesserte Stimmung in privaten Haushalten und Unternehmen deutet auf eine weiterführende konjunkturelle Erholung hin. Einzig in Italien bleibt die Erholung der Wirtschaft mit nur 0,2% Steigerung des BIP im Vergleich zum Vorjahr verhalten, wobei hier vor allem im Bau-Bereich keine Belebung zustande kommt.¹ Die möglichen Auswirkungen der Präsidentschaftswahl in den USA, insb. wegen der angedrohten Abschottungspolitik, scheinen größtenteils noch nicht absehbar zu sein. Allerdings wird erwartet, dass hierdurch auch Chancen für den Euro-Raum entstehen könnten, da sich in der Folge ggf. asiatische Märkte vermehrt dem Euro-Raum öffneten.² Auch auf die Prognose des IWF über das Wirtschaftswachstum der Industrieländer hat die US-Wahl Einfluss: Der IWF sagt sowohl für das laufende Jahr als auch für 2018 ein Wachstum von 1,6% in der Euro-Zone voraus, betont hierbei aber, dass von dieser Prognose angesichts der erwarteten politischen Schwankungen in den USA eine besondere Unsicherheit ausgehe.³

Mit einer Steigerung von 8,2 auf 17,2 Saldenpunkte⁴ gibt der Ifo-Index eine deutliche Verbesserung der wirtschaftlichen Stimmung im Euro-Raum im Vergleich zum letzten Quartal an (vgl. Abb. 1). Auch die Erwartungen für die Zukunft stiegen von 14,3 deutlich auf 26,9 Saldenpunkte an.⁵

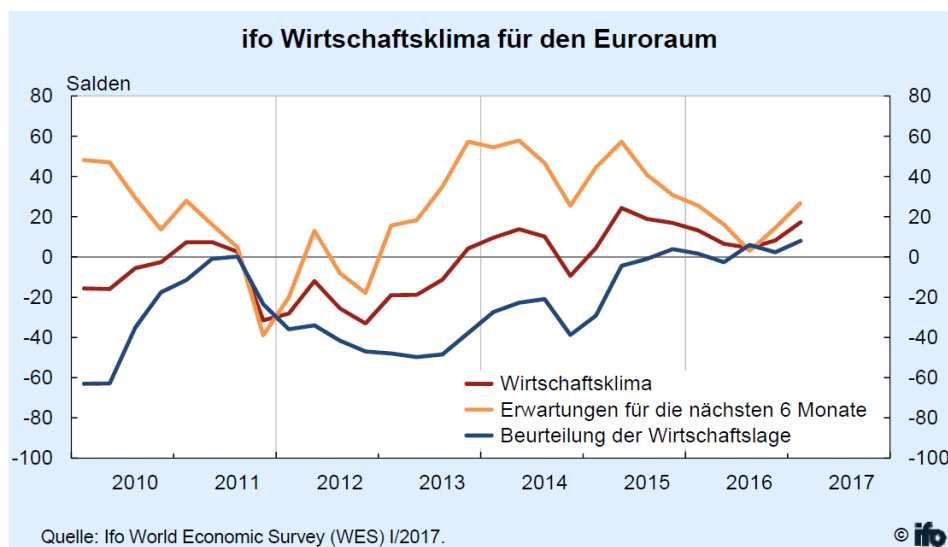


Abb. 1: Euroraum: Wirtschaftliche Lage / Erwartungen (Quelle: Vorab-Ergebnisse Ifo World Economic Survey vom 1. Quartal 2017)

¹ Vgl. Monatsbericht deutsche Bundesbank, Februar 2016.

² Vgl. <http://de.reuters.com/article/deutschland-europa-gabriel-idDEKBN15800C>.

³ Vgl. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2017/update/01/>.

⁴ Anmerkung: Ab 2017 gibt das Ifo-Institut u. A. wegen besserer Vergleichbarkeit mit anderen Regionen die Ergebnisse nur noch in Saldenpunkten und nicht mehr wie zuvor in Indexwerten mit dem Referenzjahr 2005 an.

⁵ Vgl. <http://www.cesifo-group.de/de/ifoHome/facts/Survey-Results/World-Economic-Survey/Economic-Climate-for-the-Euro-Area/Archive/2017/Economic-Climate-Euro-Area-20170206.html>.

Der Leitzins der EZB bleibt seit März 2016 unverändert bei 0%, der britische Leitzins steht ebenfalls unverändert bei 0,25% (seit August 2016). Einzig die US-Notenbank Fed erhöhte im vergangenen Jahr gleich zweimal, im Dezember und im März, den Leitzins auf 0,63% bzw. 0,88% und reagierte damit auf die sich in den USA allmählich stabilisierende Wirtschaft.⁶ Der Einlagezinssatz der EZB bleibt auch bei -0,4%. Weiterhin hat die EZB ihr Anleihekaufprogramm noch einmal verlängert: Es sollen nun bis mindestens Dezember 2017 weiter Anleihen gekauft werden. Allerdings soll das monatliche Volumen der Ankäufe von 80 Mrd. € auf 60 Mrd. € verringert werden. Es wird aber zugleich darauf hingewiesen, dass im Falle einer zu geringen Inflationsrate das monatliche Volumen auch wieder erhöht werden könne. Vorerst stellt die EZB ausdrücklich kein Ende der expansiven Geldpolitik in Aussicht.⁷

Ein Effekt der Politik der EZB ist, dass sich die Kredite für Unternehmen im Euroraum im Schnitt weiter vergünstigten. Der durchschnittliche Kreditzins für Unternehmen betrug zuletzt ca. 1,6% (vgl. Abb. 2).

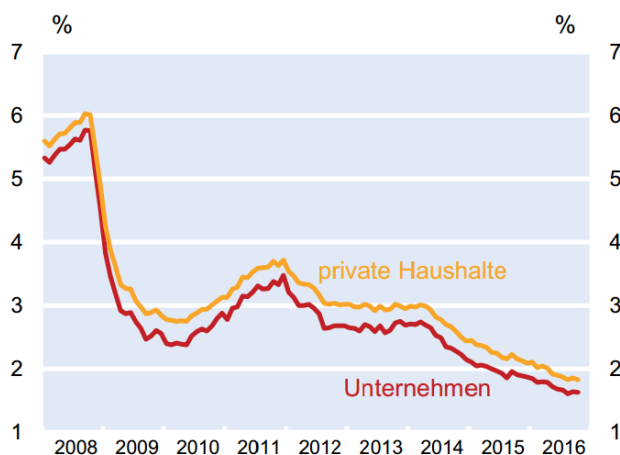


Abb. 2: Entwicklung der Kreditzinsen im Euroraum (Quelle: ifo Konjunkturprognose 2016-2018: Die Lage im Euroraum)

Nach Angaben von Dealogic⁸ stieg das globale Marktvolumen im PPP-Bereich im Jahr 2016 um 30% auf 67 Mrd. US-Dollar (vgl. Abb. 3) an. Gleichzeitig kam eine leicht höhere Anzahl von Projekten (2016: 215; Vj.: 204) zum Abschluss. Wie in den Vorjahren war Westeuropa (mit rund 20% des Gesamtvolumens) die Region mit dem höchsten Volumen abgeschlossener Projekte. Die aktivsten Sektoren blieben weiterhin der Infrastrukturbereich (insb. Straßen) und der Energiebereich.

Die Finanzierungskonditionen im PPP-Bereich haben sich auf einem niedrigen Niveau eingependelt. Der Wettbewerb zwischen den Banken und den institutionellen Investoren in Bezug auf die in Vergabe befindlichen PPP-Projekte besteht weiterhin fort. Die anhaltende Nullzins-Geldpolitik der EZB trägt auch dazu bei, dass sich die Nachfrage nach PPP-Projekten in den letzten Monaten weiterhin auf einem hohen

⁶ Vgl. <http://www.finanzen.net/leitzins>.

⁷ Vgl. <http://www.handelsblatt.com/finanzen/konjunktur/geldpolitik/ezb-entscheid-draghi-will-bis-dezember-2017-anleihen-kaufen/14952098.html>.

⁸ Vgl. Dealogic: Global Project Finance Review Full Year 2016, London 2017.

Niveau befindet. Die niedrigen Zinskonditionen waren auch einer der Hauptgründe für eine stetige Anzahl von Refinanzierungen.

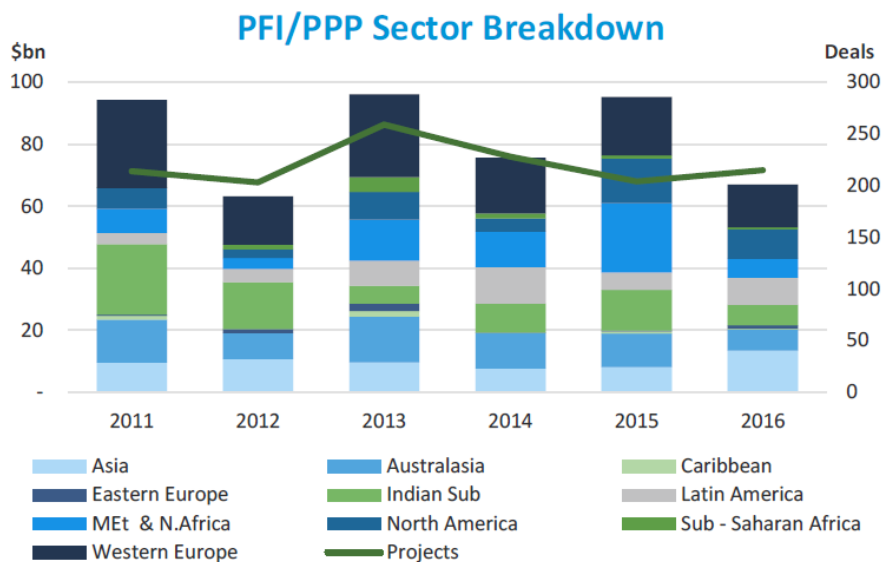


Abb. 3: PPP-Finanzierungsvolumina nach Regionen in Mrd. USD (Quelle: Dealogic 2017)

In Deutschland fand Ende 2016 der Financial Close des ÖPP-Projekts BAB A6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg und im April 2017 der Financial Close des ÖPP-Projekts BAB A7 AD Salzgitter – AS Göttingen statt. Zwei weitere ÖPP-Projekte⁹ befinden sich in Deutschland derzeit im Vergabeverfahren. In den Niederlanden kamen das PPP-Projekt A 27/A 1 Utrecht im Oktober 2016 und das Eefde Locks PPP-Projekt im Februar 2017 zum Financial Close. Zudem wurde das Projekt A12 Highway (Utrecht-Veenendaal) refinanziert. Weitere PPP-Projekte befinden sich in den Niederlanden im Vergabeverfahren oder in der Vorbereitung (z.B. Blankenburg Tunnel, Via15, A12/A15 Ressen – Oudbroeken, A16 Rotterdam PPP, etc.). Die meisten Refinanzierungen erfolgten in Spanien (3,4 Mrd. USD), Frankreich (2,77 Mrd. USD) und Italien (1,24 Mrd. USD).¹⁰ In Südeuropa war die Türkei das Land mit den meisten Aktivitäten im Bereich PPP. Dort starteten eine PPP-Pipeline im Bereich Krankenhäuser und die Nord Marmara Autobahn als PPP in der Vergabephase. Zudem befindet sich ein Milliarden-Projekt für einen Tunnel unter dem Bosphorus in der Vorbereitung.¹¹

⁹ Die Abkürzungen PPP (für Public Private Partnership) und ÖPP (für Öffentlich Private Partnerschaft) werden synonym verwendet, erstere ist im internationalen Kontext, letztere im deutschen Sprachraum gebräuchlich.

¹⁰ Vgl. InfraNews: InfraDeals 2016, Project finance and advisory league tables, 2017.

¹¹ Vgl. InfraNews: The southern Europe PPP sector in 2016, Dezember 2016.

2 Konjunktorentwicklung in Deutschland

2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

Das Bruttoinlandsprodukt Deutschlands stieg im Gesamtjahr 2016 um 1,9% an (2015: 1,7%). Ausschlaggebend für die positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft waren die öffentlichen (ca. + 4%) und die privaten Konsumausgaben (ca. + 2%). Auch die Investitionen trugen ihren Teil dazu bei: Die Bauinvestitionen stiegen um 3,1%, die Investitionen in Maschinen und Geräte um ca. 1,7%.¹² Die Wirtschaftsleistung in Deutschland wurde im Jahresdurchschnitt 2016 von knapp 43,5 Millionen Erwerbstätigen erbracht. Das ist der höchste Stand seit 1991. Die staatlichen Haushalte blieben im Jahr 2016 auf Konsolidierungskurs: Der Staatssektor beendete das Jahr mit einem Finanzierungsüberschuss von ca. 19 Mrd. Euro.¹³ Die Wachstumsprognosen für das Bruttoinlandsprodukt in den Jahren 2017 und 2018 setzen die Bundesregierung und einige Forschungsinstitute mit ca. 1,4% bzw. 1,7% an.¹⁴

Ifo Geschäftsklimaindex (März 2017)

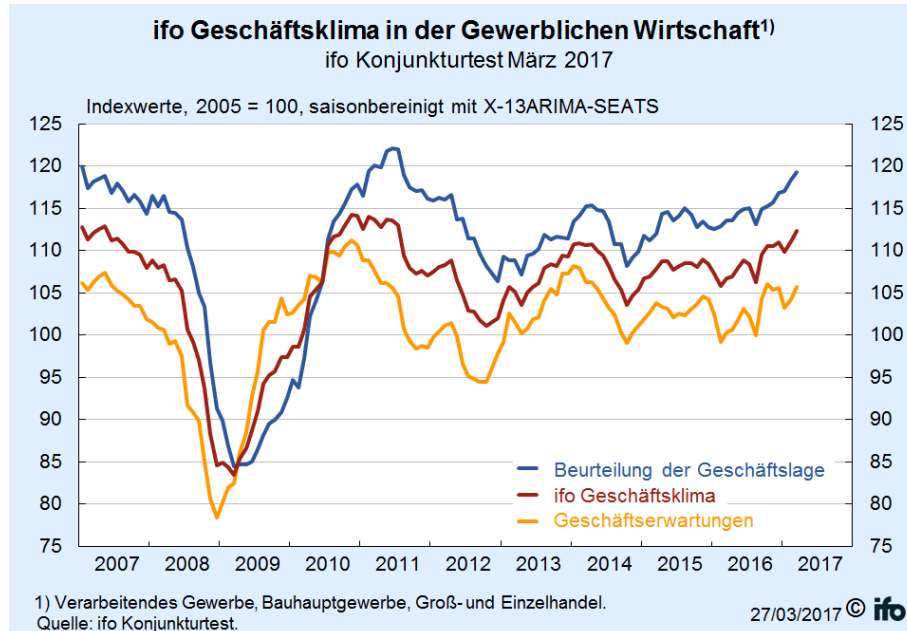


Abb. 4: Ifo Geschäftsklima Deutschland (Quelle: ifo-Institut)

Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft war im März 2017 auf einem Auswärtstrend: Der Ifo Geschäftsklimaindex ist auf 112,4 Punkte geklettert. Somit ist der höchste Wert seit Mitte 2011 erreicht.

¹² Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 010 vom 12.01.2017
https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/01/PD17_010_811.html.

¹³ Vgl. Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 010 vom 12.01.2017.

¹⁴ Vgl. <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/74644/umfrage/prognose-zur-entwicklung-des-bip-in-deutschland/>.

Dies resultierte vor allem aus dem gestiegenen Optimismus der deutschen Unternehmer mit Blick auf die kommenden Monaten (vgl. Abb. 4). Auch die aktuelle Geschäftslage wurde optimistisch eingeschätzt. Das Baugewerbe und die gestiegene Nachfrage waren die Haupttreiber für die positive Entwicklung. Der Großhandel dagegen hatte zurückhaltende Einschätzungen in Bezug auf die Wirtschaftslage und -aussichten.¹⁵

2.2 Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge 2016

Im Jahr 2016 betrug die Fahrleistung der Lkw ab 12t zGG auf mautpflichtigen Straßen in der Bundesrepublik 32,5 Mrd. km (vgl. Abb. 5).¹⁶

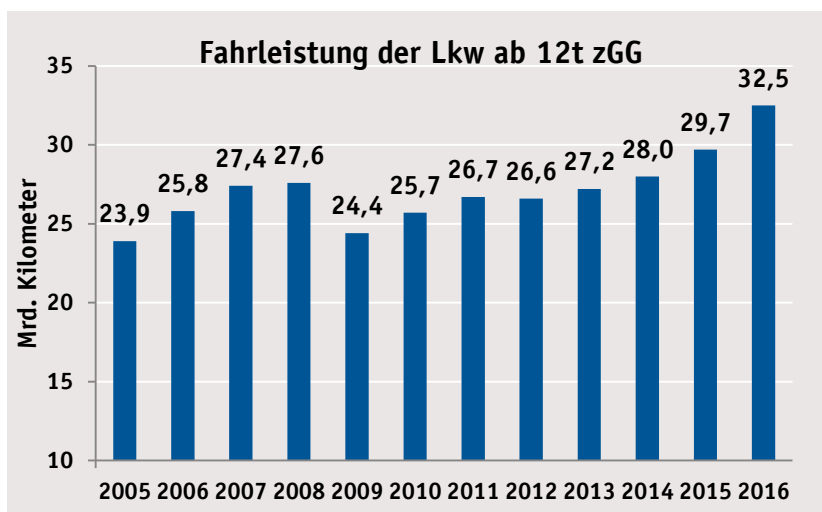


Abb. 5: Fahrleistung in Milliarden Kilometern 2005 – 2016 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr; VIFG Darstellung)

Eine Vergleichbarkeit der Jahreswerte aus dem Jahr 2016 mit den Vorjahren ist nur bedingt möglich, da der Zuwachs zu den entsprechenden Vorjahreswerten u.a. darauf zurückzuführen ist, dass das gebührenpflichtige Netz zum 01. Juli 2015 auf vierstreifigen Bundesstraßen um etwa 1.100 km erweitert wurde und seit Oktober 2015 Fahrzeuge im gesamten gebührenpflichtigen Netz bereits ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t mautpflichtig sind. Erst mit Ablauf des Jahres 2017 wird in der Jahresstatistik wieder ein vollständiger und unverzerrter Vorjahresvergleich möglich sein.

Die prozentuale Verteilung der Fahrleistungen nach Ländern ist der Abb. 6 zu entnehmen. Einen langsamen, aber kontinuierlichen Anstieg der Fahrleistungen verzeichneten die in Polen und Rumänien zugelassenen Fahrzeuge.

¹⁵ Vgl. CES ifo Group Munich: ifo Konjunkturtest Juli, München, März 2017.

¹⁶ Vgl. Bundamt für Güterverkehr (BAG):

https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Jahrestab_16_15.pdf?__blob=publicationFile.

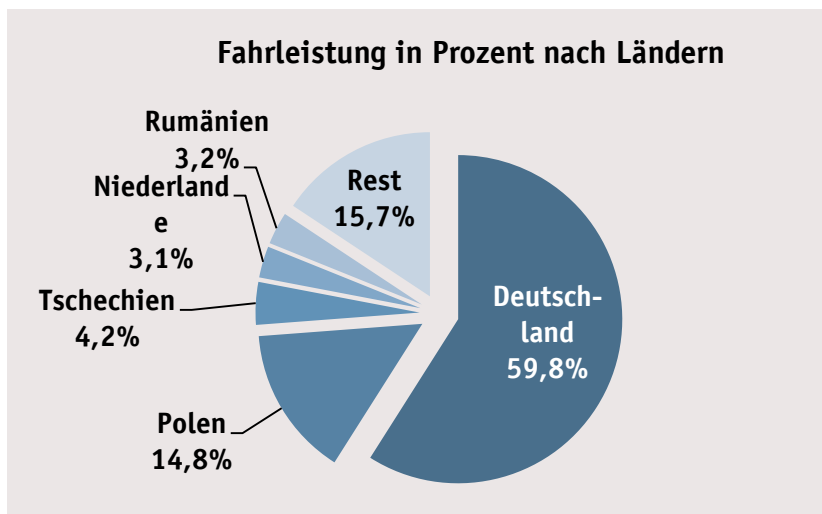


Abb. 6: Fahrleistung in Prozent nach Ländern im Jahr 2016 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr; VIFG Darstellung)

2.3 Baukonjunktur

Im Baugewerbe wurde die verhalten ausgefallene Einschätzung aus dem Februar verworfen und der Indexstieg im März wieder an (Vgl. Abb. 7). Die Beurteilung der aktuellen Geschäftslage erreichte sogar ein neues Rekordhoch seit 1991. Die Zukunftsaussichten in diesem Sektor sind ebenfalls optimistisch ausgefallen.¹⁷

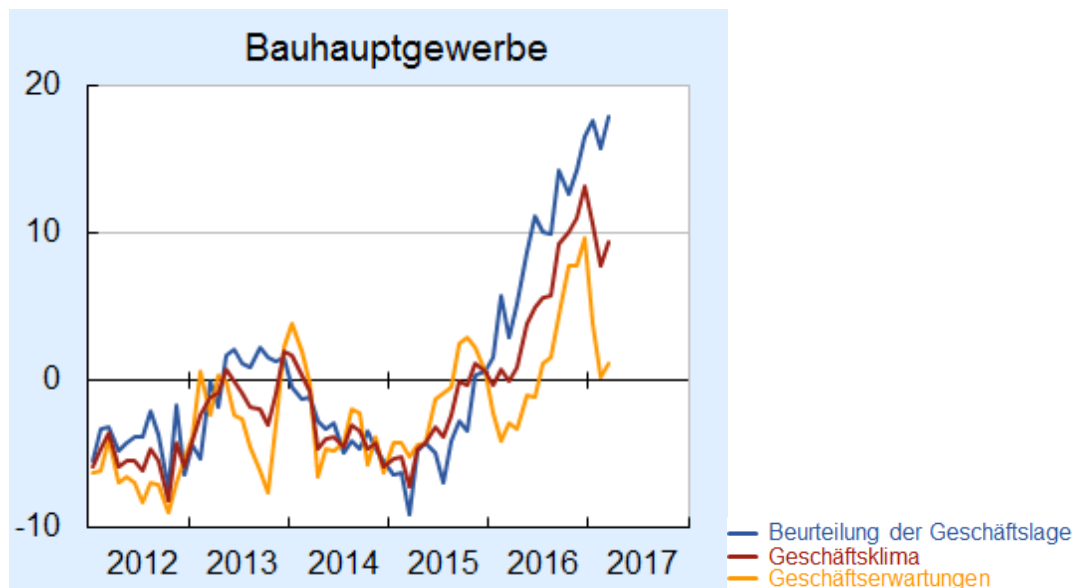


Abb. 7: Bauhauptgewerbe: Beurteilung der Geschäftslage / Geschäftserwartung (Quelle: ifo-Institut)

¹⁷ Vgl. CES ifo Group Munich, 2017: <https://www.cesifo-group.de/de/ifoHome/facts/Survey-Results/Business-Climate/Geschaeftsklima-Archiv/2017/Geschaeftsklima-20170327.html>.

2.4 Zinsstrukturkurve in Deutschland

Die Zinsstrukturkurve (ZSK) des Bundes stellt die Renditen von hypothetischen Nullkuponanleihen des Bundes in Abhängigkeit von deren Restlaufzeit dar. Sie bildet die Finanzierungskosten der Bundesrepublik Deutschland ab, und zeigt damit die Zinssätze, zu denen der Bund Bundeswertpapiere emittieren kann. Die ZSK befindet sich seit der Finanzmarktkrise (2007) auf einem Abwärtstrend, der nur im Jahr 2013 kurz unterbrochen wurde (vgl. Abb. 8). Die Politik der niedrigen Zinsen und die opulenten Anleihekaufprogramme der EZB unterstützten diesen Trend in den letzten Jahren. Im März 2017 gibt es erste Zeichen dafür, dass der Abwärtstrend den Boden erreicht haben könnte. Es bleibt abzuwarten, ob sich in den nächsten Monaten eine mögliche Trendwende entwickelt.

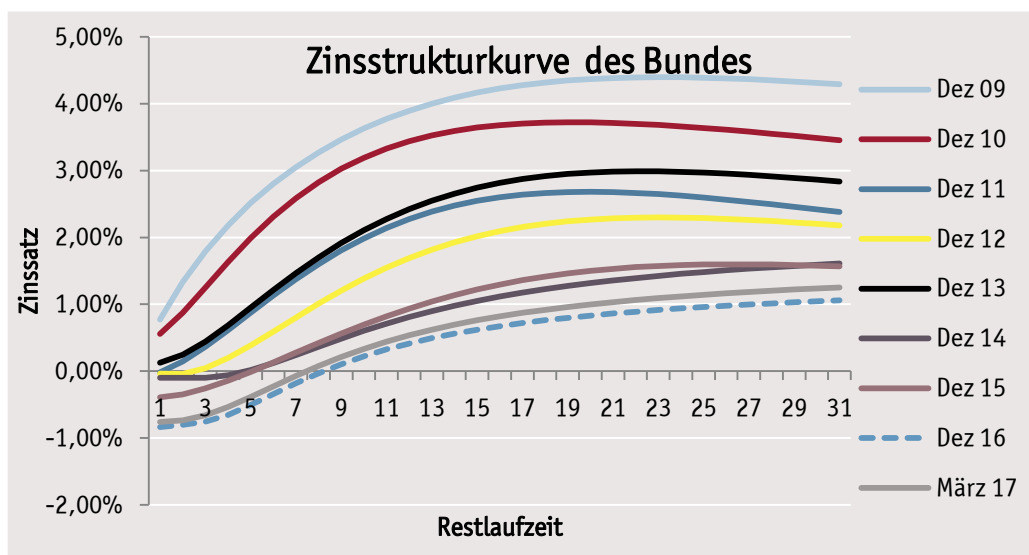


Abb. 8 : Zinsstrukturkurve des Bundes (Graphik: VIFG; Quelle: Deutsche Bundesbank)

Die Leitfäden und die Arbeitsanweisungen zum Thema „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau“ empfehlen, für die Diskontierung der Zahlungsströme der konventionellen und der ÖPP-Beschaffungsvariante die ZSK des Bundes zu verwenden. Die ZSK per Ende März 2017 weist negative Zinssätze für alle Restlaufzeiten bis sieben Jahre aus. Das bedeutet, dass wenn heute Bauprojekte gestartet werden, diese Projekte aufgrund der negativen Zinsen einen höheren Barwert der Baukosten als deren nominale Baukosten ausweisen. Somit befinden wir uns heute in einer seltsamen Situation, bei der die zukünftigen Investitionszahlungen einen höheren Gegenwartswert ausweisen. Die Zinssätze im dreißigjährigen Bereich liegen zurzeit bei rd. 1,2% (Juni 2016: 0,5%).

2.5 Inflationsentwicklung

Die Inflationsrate im Euroraum und in Deutschland ist in den letzten Monaten signifikant angestiegen und hat den von der EZB ausgegebenen Zielwert von knapp 2% (vgl. Abb. 9) erreicht. So lag die Inflationsrate

im Februar 2017 europaweit bei 2,0%¹⁸ und in Deutschland sogar bei 2,2%¹⁹. Der Anstieg der Verbraucherpreise in den letzten Monaten wird vor allem mit den anziehenden Rohöl-, Nahrungsmittel- und Mietpreisen begründet.²⁰

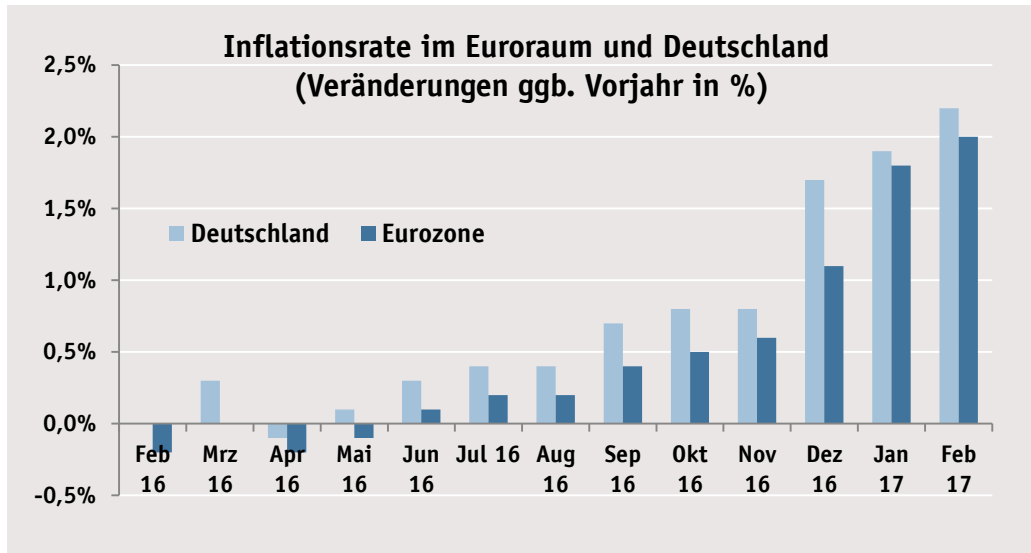


Abb. 9: Inflationsrate in % im Euroraum und in Deutschland (Quelle: Statistisches Bundesamt und EZB, VIFG Darstellung)

¹⁸ Vgl. Europäische Zentralbank: <https://www.ecb.europa.eu/stats/prices/hicp/html/inflation.en.html>.

¹⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt (Statistik per März 2017)

https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Indikatoren/Konjunkturindikatoren/Preise/pre110.html?cms_gtp=145852_list%253D2&https=1.

²⁰ Vgl. Deutsche Bundesbank: Monatsbericht Feb 2017.

3 Finanzierungsumfeld für PPP-Projekte

3.1 Banken- und Anleihefinanzierungen

Das globale Volumen der Projektfinanzierungen im Gesamtjahr 2016 lag lt. Dealogic²¹ mit ca. 400 Mrd. USD ca. 9% unter dem Vorjahresniveau. Dabei blieb auch die Anzahl der abgeschlossenen Projektfinanzierungen um 20% unter dem Vorjahreswert. Hauptgrund für den Rückgang ist die zurzeit abnehmende Projekt-Pipeline.

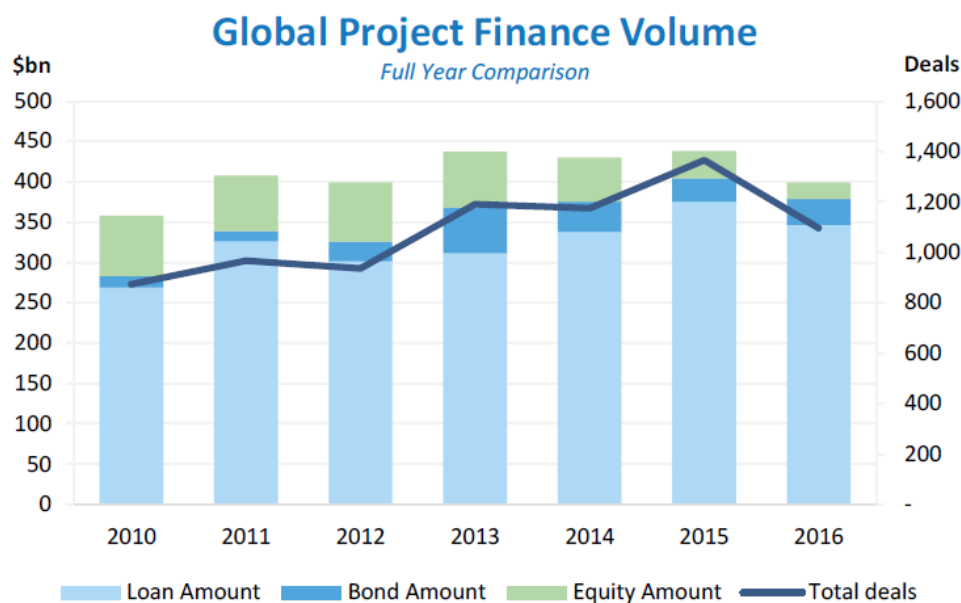


Abb. 10: Projektfinanzierungsvolumen Weltweit nach Finanzierungsart in Mrd. USD (Quelle: Dealogic)

Dabei konnten die Bond-Investoren in 2016 einen Zuwachs von 9% verzeichnen, während die Darlehens- und die Eigenkapitalgeber mit einem Rückgang abgeschlossen haben (vgl. Abb. 10). Ein Novum auf dem Bondmarkt ist, dass Ende November 2016 die erste Greenfield Anleihe in der Türkei für das Elazig Hospital PPP (Laufzeit 20 Jahre, Volumina 288 Mio. €) begeben wurde. Bei einer fokussierten Betrachtung des europäischen PPP-Markts kann zusammengefasst werden, dass sowohl die Banken als auch die institutionellen Investoren aktiv Finanzierungen für sämtliche PPP-Projekte anbieten. Ein enges Wettbewerbsrennen in dem Endspurt entscheidet oft, wer die besten Konditionen anbietet und als endgültiger Finanzierer aus dem Rennen geht. Bei vielen europäischen PPP-Projekten stellt sich oft die EIB als der Finanzierer mit der größten Tranche heraus, was von manchen Teilnehmern auf den Finanzmärkten kritisiert wird. Die Vorankündigung aus dem letzten Bericht, dass die Kreditmargen im PPP-Bereich bereits den Boden erreicht haben könnten, scheint sich zu verfestigen.

²¹ Vgl. Dealogic: Dealogic Global Project Finance Review Full Year 2016, London 2017

3.2 European Fund for Strategic Investments und EIB/EC Project Bond Initiative

Die EIB hat im Jahr 2016 über den European Fund for Strategic Investments (EFSI) das A6 Almere PPP-Projekt (mit ca. 80 Mio. €) in den Niederlanden, die BAB A6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg (ca. 300 Mio. €) und die BAB A94 AS Forstinning – AS Markt (ca. 158 Mio. €) in Deutschland sowie die D 4/R7 (ca. 427 Mio. €) in der Slowakei unterstützt. In Frankreich bekamen zwei PPPs aus der Telekommunikationsbranche ca. 163 Mio. € über die EFSI-Finanzierung. Im sozialen Bereich wurden das Primary Care Bundle in Irland (70 Mio. €), das Gaziantep Krankenhaus in der Türkei (120 Mio. €) und ein Schulprojekt in Großbritannien (72 Mio. €) im Rahmen des EFSI mitfinanziert. Nur ein Projekt, und zwar das N 25 New Ross Road in Irland, erhielt eine Finanzierung von 22 Mio. € über die EIB/EC Project Bond Initiative.²² Im Jahr 2017 wurde das zudem das erste italienische Projekt, die A 4 Venice-Trieste, mit 300 Mio. € von der EIB über den EFSI unterstützt. Der EFSI wurde außerdem von 2018 auf 2020 prolongiert.

3.3 Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Im Rahmen des EPEC Workshops zum Thema „Roads PPP: Current practice“ im Oktober 2016 in Berlin konnte festgestellt werden, dass viele Länder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen ihrer PPP-Projekte durchführen. In Frankreich zum Beispiel werden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nur bei PPP-Verfügbarkeitsprojekten (bisher nur ein Projekt realisiert) durchgeführt und bei Konzessionen (die Mehrheit der Projekte) hingegen nicht. Erstaunlich ist, dass sich die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in den einzelnen Ländern deutlich unterscheidet. So werden in manchen Ländern nur qualitative Berechnungen durchgeführt. In anderen Ländern dagegen werden in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sowohl qualitative als quantitative Kriterien in die Berechnungen einbezogen. In weiteren Ländern beinhalten die qualitativen Berechnungen dagegen nur quantitative Kriterien. Auch die Bestandteile der Berechnungsmethoden weichen voneinander ab, wie die EPEC Studie „Value for Money Assessments“ (November 2014) zeigt. In einigen Ländern ist die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen gesetzlich verankert, in anderen Ländern ist dies wiederum nicht der Fall. Die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird zudem in einigen Ländern in Leitfäden erläutert. Es gibt auch Länder, in denen trotz vorhandener Leitfäden und Regularien in der Realität keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden, da dort die ersten Projekte im Rahmen einer Pilotphase realisiert werden.

²² Vgl. EPEC, PPPs finances by the European Investment Bank from 1990 to 2016, London März 2017

4 Auswahl an aktuellen PPP-Projekten

In diesem Abschnitt werden ausgewählte interessante PPP-Projekte vorgestellt:

Frankreich – A45 und A355

- Zwei Konzessionen: A45 Ende 2016 und A355 wurden Anfang 2017 an Vinci vergeben
- Die Projekte beinhalten die Leistungen: (Planung,) Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung
- Laufzeit: ca. 55 Jahre
- Projektvolumina: jeweils ca. 500 Mio. €
- Bemerkenswert ist, dass Vinci beide Projekte zuerst über die eigene Konzernfinanzierung auf die Bilanz nehmen möchte
- Eine Projektfinanzierung ist erst während oder nach der Bauphase geplant
- Es ist eine EFSI-Finanzierung von ca. 280 Mio. € für das Projekt A355 vorgesehen

Griechenland – Egnatia Autobahn

- 660 km bestehende Autobahn vom Ionischem Meer bis zu der Grenze mit der Türkei
- Zur Zeit befinden sich acht Mautstationen entlang der Strecke mit zusammen ca. 50 Mio. € Mauteinnahmen p.a.; perspektivisch wird mit weiteren Mautstationen eine Erhöhung der Mauteinnahmen auf ca. 120 Mio. € erwartet
- Das Projekt beinhaltet die Leistungen Erhaltung, Betrieb und Mauterhebung
- Ursprüngliche Projektkosten von 6,5 Mrd. €
- Request for Proposals (Anfrage für Angebote)läuft bis 2. Quartal 2017, danach erfolgt der Vergabestart
- Laufzeit: ca. 40 Jahre
- EFSI könnten in Anspruch genommen werden
- Das Projekt ist Teil des Privatisierungsprogramms der internationalen Kreditgeber Griechenlands

5 Fazit und Beurteilung

- Die konjunkturelle Erholung in Europa setzt sich fort; die deutsche Konjunktur bleibt ebenfalls in guter Form.
- Die Auswirkungen der Präsidentschaftswahl in den USA wegen der angedrohten Abschottungspolitik scheinen größtenteils noch nicht absehbar zu sein.
- Die US-Notenbank Fed hat den Pfad der lockeren Geldpolitik verlassen (Erhöhung des Leitzinses um einen Viertelpunkt). Der Leitzins der EZB und deren expansive Geldpolitik blieben unverändert.
- Die Finanzierungskonditionen im PPP-Bereich haben sich auf einem niedrigen Niveau eingependelt.
- Der Wettbewerb zwischen den Banken und den institutionellen Investoren in Bezug auf die in Vergabe befindlichen PPP-Projekte bleibt weiterhin fortbestehen. Dies gilt auch für die Bereitschaft, PPP-Projekte zu finanzieren.
- Bei vielen europäischen PPP-Projekten ist die EIB als der Finanzierer mit der größten Tranche beteiligt, was von manchen Teilnehmern auf den Finanzmärkten kritisiert wird.
- Der EFSI wurde von 2018 auf 2020 prolongiert.