

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

**Nr. 20  
Stand April 2020**

Die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG mbH) ist zum 01.08.2019 auf Die Autobahn GmbH des Bundes verschmolzen worden.



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aktuelle Entwicklungen in Europa und Implikationen für den PPP-Markt</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konjunktorentwicklung in Deutschland</b>	<b>9</b>
2.1	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts	9
2.2	Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge	10
2.3	Baukonjunktur	13
2.4	Zinsstrukturkurve in Deutschland	15
2.5	Inflationsentwicklung	15
<b>3</b>	<b>Finanzierungsumfeld für PPP-Projekte</b>	<b>17</b>
3.1	Banken- und Anleihefinanzierungen	17
3.2	Refinanzierungen	18
3.3	Finanzierungsbeteiligung der EIB bei PPP-Transaktionen	19
<b>4</b>	<b>Auswahl an aktuellen PPP-Projekten</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>Fazit und Beurteilung</b>	<b>22</b>

---

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

---

Nach Jahren des Aufschwungs trifft die aktuelle Corona-Krise die Weltwirtschaft hart. Das saisonbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Euroraum (19 Staaten) ist laut Schätzung von Eurostat, dem statistischen Amt der Europäischen Union, im 4. Quartal 2019 gegenüber dem Vorquartal noch um 0,1% gestiegen.<sup>1</sup> Dieser Trend wird sich jedoch nicht fortsetzen. Die globale Wachstumsprognose ist äußerst unsicher. Die wirtschaftlichen Auswirkungen hängen von Faktoren ab, die auf schwer vorhersehbare Weise zusammenwirken, darunter der Verlauf der Pandemie, die Intensität und Wirksamkeit der Eindämmungsbemühungen, das Ausmaß von Versorgungsstörungen, die Auswirkungen auf den Finanzmärkten, Verhaltensänderungen (z. B. Menschen, die Einkaufszentren und öffentliche Verkehrsmittel meiden), Vertrauenseffekte und volatile Rohstoffpreise. Viele Länder sind mit einer vielschichtigen Krise konfrontiert, die einen Gesundheitsschock, Störungen der Binnenwirtschaft, einen Rückgang der Auslandsnachfrage, Kapitalflussumkehrungen und einen Zusammenbruch der Rohstoffpreise umfasst. Es werden mehrere Szenarien gerechnet, allerdings geht die Tendenz zu einem eher negativen Szenario und damit schlechteren Ergebnissen.<sup>2</sup>

Die COVID-19-Pandemie verursacht weltweit hohe und steigende Personalkosten. Der Schutz des Lebens und die Bewältigung der Gesundheitssysteme erforderten Isolation, Sperren und weit verbreitete Schließungen, um die Ausbreitung des Virus zu verlangsamen. Die Gesundheitskrise hat daher erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftstätigkeit. Infolge der Pandemie wird die Weltwirtschaft im Jahr 2020 voraussichtlich stark um -3 % schrumpfen, deutlich mehr als während der Finanzkrise 2008/09.<sup>3</sup> Der Internationale Währungsfonds (IWF) geht in seiner jüngsten Prognose vom April 2020 von einer negativen Wachstumsrate für die Eurozone von -7,5 % für 2020 aus. Für Deutschland liegt die Prognose für 2020 bei -7,0 %. Die Erwartung für das weitere Wirtschaftswachstum in der Eurozone sind eine deutliche Erholung für das Jahr 2021, da die Auslandsnachfrage sich erholt und aktuell vorherrschende temporäre Faktoren weiter nachlassen. Für das Jahr 2021 geht der IWF von einer Wachstumsrate von 4,7% für den Euroraum aus.

Der Leitzins der Europäischen Zentralbank (EZB) ist seit März 2016 unverändert bei null Prozent.<sup>4</sup> Der Leitzins der Zentralbank von Großbritannien (Bank of England) wurde im März 2020 auf 0,1% gesenkt. Die amerikanische Zentralbank (Fed) hat zuletzt im März 2020 eine Zinssenkung auf 0,25% vorgenommen.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Eurostat | Pressemitteilung Euroindikatoren, 10.03.2020,

(<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10516833/2-10032020-AP-DE.pdf/67d13327-038e-8be6-6585-edc78021f1d1>);

<sup>2</sup> IWF | World Economic Outlook Update, April 2020,

(<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>);

<sup>3</sup> IWF | World Economic Outlook Update, April 2020,

(<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>);

<sup>4</sup> <https://de.global-rates.com/zinssatze/zentralbanken/zentralbank-europa/ezb-zinssatz.aspx>, 02.04.2020;

<sup>5</sup> <https://de.global-rates.com/zinssatze/zentralbanken/zentralbank-amerika/fed-zinssatz.aspx>, 02.04.2020.

Der Geldmarktzins für Dreimonatsgeld (EURIBOR) liegt derzeit bei  $-0,343\%$ <sup>6</sup>, was nahe dem Zinssatz für die Einlagefazilität (Einlagesatz) der EZB ist (seit September 2019  $-0,50\%$ ).<sup>7</sup> Die aktuelle Ausgabe der größenklassenbezogenen Auswertung der ifo Konjunkturumfragen<sup>8</sup> beleuchtet das 1. Quartal 2020 und verzeichnet noch keine breiten Auswirkungen des Corona-Ausbruchs. Die künftigen Einschätzungen der kleinen und großen Unternehmen zur Kreditvergabebereitschaft der Banken besitzen jedoch in der aktuellen wirtschaftlichen Ausnahmesituation eine hohe Relevanz: Sie werden zeigen, ob der Kreditzugang auch in der Corona-Krise offen bleibt - und wie er sich für unterschiedliche Unternehmensgrößenklassen und Branchen entwickelt.

Aktuell berichten ca. 17,2% der kleinen und mittleren Unternehmen, die Kreditverhandlungen mit Banken führten, von einem restriktiven Verhalten der Finanzinstitute. Das spricht für sehr gute Finanzierungsbedingungen zu Jahresbeginn. Die Kredithürde für den Mittelstand insgesamt lag damit auf einem ähnlich niedrigen Niveau wie im Durchschnitt der letzten drei Jahre und erhöhte sich nur leicht um 0,5 Prozentpunkte ggü. dem Vorquartal.

Unter den Großunternehmen klagten in den Monaten Januar bis März lediglich 10,2% über Hindernisse beim Kreditzugang. Allerdings hat sich die Kredithürde für diese Größenklasse binnen Jahresfrist verdoppelt. Besonders stark betroffen sind dabei die großen Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes. Hier zeigen sich die Folgen von Handelskonflikten und Industrierezession.

Im 1. Quartal 2020 bereits schwieriger gestaltet sich der Kreditzugang einzig für mittelständische Dienstleistungsunternehmen (+3,3 Prozentpunkte). Die Vermutung liegt nahe, dass sich hier erste Corona-Effekte zeigen: In der Frühphase des Ausbruchs wurde die Betroffenheit bestimmter Dienstleistungssegmente, u. a. Verkehr, Gastgewerbe, Unterhaltung und Veranstaltungen, rasch deutlich.

Im ersten Quartal 2020 zeigt der PPP-Markt trotz Corona relativ viele Aktivitäten, da das konjunkturelle Marktumfeld und die günstigen Finanzierungsbedingungen weiterhin positiv wirkten. Die folgende Grafik gibt einen Überblick zur quartalsweisen Entwicklung von Neu- und Bestandsprojekten sowie Refinanzierungen von PPP-Transaktionen in Europa für den Zeitraum 2017 bis 1. Quartal 2020. Gemäß den Daten von Inframation News wurden Transaktionen (inkl. Refinanzierungen) mit einem Gesamtvolumen von 11 Milliarden USD im ersten Quartal 2020 abgeschlossen.<sup>9</sup> Im Vorjahreszeitraum waren es fast doppelt so viele Transaktionen, allerdings mit geringerem Investitionsvolumen.

---

<sup>6</sup> <https://de.euribor-rates.eu/euribor-zinssatz-3-monate.asp>, 02.04.2020;

<sup>7</sup> <https://www.bundesbank.de/dynamic/action/de/statistiken/zeitreihen-datenbanken/zeitreihen-datenbank/723452/723452?tsId=BBK01.SU0200>, 06.04.2020;

<sup>8</sup> KfW-ifo-Kredithürde geht an den Start – Daten zeigen Ruhe vor dem Sturm, 16.04.2020

(<https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-KfW-ifo-Kredithuerde/KfW-ifo-Kredithuerde-April-2020.pdf>)

<sup>9</sup> Inframation, Europe PPP Deals

(<https://www.inframationnews.com/league-table-reports/detail/4300066/detail.thtml?parent=4208831>)

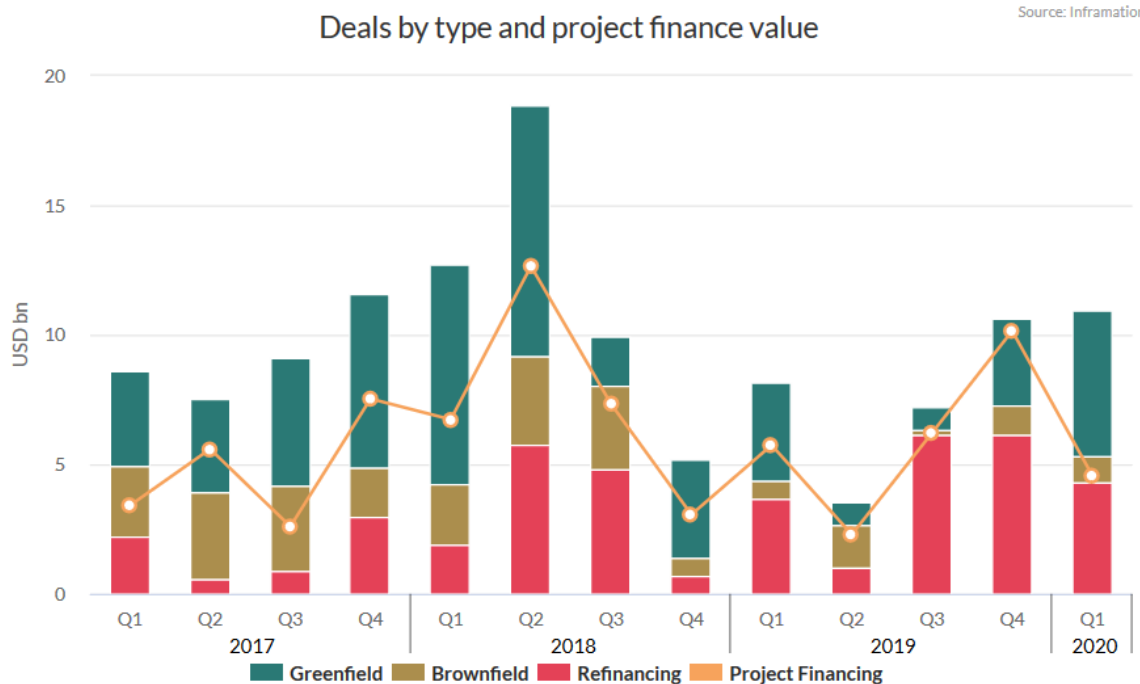


Abb. 1: PPP-Transaktionen nach Kategorie in Europa u. Fremdkapitalfinanzierung (Quelle: Inframation Datenbank)

Das Investitionsvolumen von PPP-Transaktionen mit Neuprojekten in Europa betrug im 1. Quartal 2020 mit einem Gesamtvolumen von 5,6 Milliarden USD in etwa 50 % mehr als im Vorjahreszeitraum (1. Quartal 2019: 3,82 Milliarden USD) (vgl. Tabelle in Abb. 2). Insgesamt erreichten in Europa 10 PPP-Neuprojekte (sog. „Greenfield“-Projekte) aus verschiedensten Sektoren den Finanzierungsabschluss. Im Vorjahresquartal waren es noch 20 Projekte. Somit hat sich zwar die Anzahl der Projekte halbiert, das Investitionsvolumen ist jedoch gestiegen. Weitere abgeschlossene Transaktionen beinhalten z.B. Beteiligungskäufe in bestehende Projekte (sog. „Brownfield“-Projekte) und Refinanzierungen von Bestandsprojekten.

PPP-Transaktionen in Europa | 1. Quartal 2017-2020

	1Q17	1Q18	1Q19	1Q20
<b>Anzahl der Transaktionen</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>34</b>	<b>19</b>
davon PPP Neuprojekte	9	16	20	10
<b>Gesamtvolumen Mrd. USD</b>	<b>8,6</b>	<b>12,7</b>	<b>8,2</b>	<b>11,0</b>
davon PPP Neuprojekte	3,7	8,5	3,8	5,6

Abb. 2: PPP-Transaktionen in Europa | 1. Quartal 2017 bis 2020 (Quelle: Inframation Datenbank; AUTOBAHN GmbH Analyse)

Auch im 1. Quartal 2020 war der Transportsektor mit einem Anteil von 45% aller Transaktionen gegenüber andere Sektoren dominierend. Auffällig ist der starke Anstieg an Transaktionen im Bereich Telekommunikation auf 42 % und damit nahezu gleichauf mit dem Transportsektor. Verantwortlich hierfür waren zwei große Projekte im Breitbandausbau in Frankreich (162 Mio. USD) und Irland (4,4 Mrd. USD).

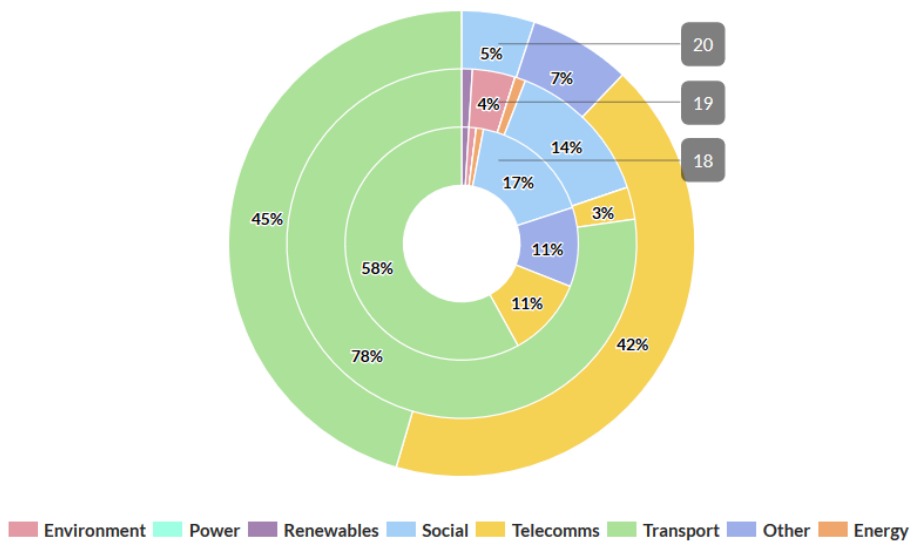


Abb. 3: Prozentuale Verteilung der PPP-Transaktionen nach Sektor in Europa (Quelle: Inframation Datenbank)

Im Verkehrssektor wurde gemäß der Inframation Datenbank nur ein Neuprojekt abgeschlossen. Es handelt sich um die Erweiterung der Route Centre-Europe Atlantique (RCEA) in Frankreich, ein Konzessionsprojekt mit einem Investitionsvolumen von 658 Mio. USD, das am 15.03.2020 den Financial Close erreichte<sup>10</sup>. Hinzu kommen ein großes Refinanzierungsprojekt in Frankreich im Wert von ca. 3,3 Mrd. USD<sup>11</sup> sowie der Abschluss zweier Altprojekte in Spanien (770 Mio. USD und 240 Mio. USD<sup>12,13</sup>). In diesem Sektor fanden im 1. Quartal 2020 folglich deutlich weniger Transaktionen als im letzten Berichtszeitraum statt.

Zusammenfassend ist die Lage in den ersten Monaten 2020 beurteilt nach der Anzahl von PPP-Neuprojekten verhaltener als in den vorhergehenden Vergleichsberichtszeiträumen. Das Marktumfeld und die Finanzierungsmöglichkeiten sind aber weiterhin günstig. Der Rückgang kann sicherlich durch die momentane Corona-Krise, politische Risiken und Unsicherheit (u.a. bevorstehende Wahlen), fehlende wesentliche Beschaffungsprogramme in einzelnen Ländern sowie gedämpfter Konjunkturaussichten erklärt werden.

In **Deutschland** befindet sich derzeit ein PPP Autobahnprojekt, A49 (Fritzlar – Ohmtal), und ein PPP Bundesfernstraßenprojekt, B 247 (Mühlhausen – Bad Langensalza) im Vergabeverfahren. Ein PPP Autobahnprojekt, A3 (Biebelried – Fürth/Erlangen), hat gerade den Financial Close erreicht. Alle Projekte

<sup>10</sup> Inframation News | 25.03.2020, Eiffage signs EUR 548m French road concession

<sup>11</sup> Inframation Deals | APRR Refinancing

(<https://www.inframationnews.com/deals/4132276/deals.shtml>)

<sup>12</sup> Inframation Deals | Iridium Toll Road Portfolio

(<https://www.inframationnews.com/deals/3695846/deals.shtml>)

<sup>13</sup> Inframation Deals | AP-46 Autopista del Guadalmedina

(<https://www.inframationnews.com/deals/3681526/deals.shtml>)

gehören zu den sogenannten Projekten der „Neuen Generation“, einem Investitionsprogramm, welches 11 PPP Bundesfernstraßenprojekte umfasst.

Der folgende Kurzüberblick beinhaltet ausgewählte aktuelle Aktivitäten im Straßenbereich in Europa:

- **Niederlande:** Ein Team von John Laing, HOCHTIEF, Besix und Dura Vermeer erhielt im vergangenen Dezember den Zuschlag auf die PPP-Erweiterung A15 / A12 in Höhe von 1 Mrd. EUR - auch bekannt als Via 15 - und hoffte, Ende März einen finanziellen Abschluss zu erreichen.<sup>14</sup> Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass dies für einige Zeit geschehen wird, da rund 50 Antragsteller rechtliche Schritte gegen die Beschaffungsbehörde Rijkswaterstaat (RWS) wegen Umweltproblemen im Zusammenhang mit dem Via 15-System eingeleitet haben.
- **Tschechien:** Die tschechische Regierung hat das Datum der Einreichung der endgültigen Angebote für ihren Pathfinder D4 Road PPP mit einem Projektvolumen von 275 Mio. EUR um mindestens einen Monat (jetzt 16. Juni) verschoben, um die Auswirkungen von COVID-19 auf die Beschaffung wichtiger Greenfield-Programme hervorzuheben.<sup>15</sup> Drei Gruppen von Bietergemeinschaften sind im Rennen um das PPP, das den Bau einer 32 km langen Straße zwischen Haje und Mirotice umfasst und das erste große PPP des Landes ist. Die Bieter umfassen: ein Konsortium aus Macquarie Capital, Porr, OHL und Egis; ein HOCHTIEF- und Strabag-Team; und ein Bieterkonsortium aus Vinci und Meridiam.
- **Frankreich:** Die französischen Behörden haben im Süden des Landes ein PPP für die Autobahnkonzession A69 zwischen Castres und Toulouse in Höhe von 400 Mio. EUR gestartet, eines der vorrangigen Verkehrsinfrastrukturprojekte Frankreichs. Das Projekt umfasst einen Planungs-, Bau-, Finanzierungs-, Betriebs- und Erhaltungsvertrag für eine 54 km lange Autobahnstrecke zwischen Castres in Occitanie im Südwesten Frankreichs und Verfeil im Osten von Toulouse. Das Projekt, das in Frankreich lange Zeit Gegenstand politischer Debatten war, hat laut Mitteilung ein Investitionsvolumen von 400 Mio. EUR. Es soll teilweise mit öffentlichen Zuschüssen in Höhe von rund 115 Mio. EUR finanziert werden.<sup>16</sup>
- **Norwegen:** Norwegens großes PPP-Projekt Rv555 Sotra an der Westküste des Landes mit geplanter Fertigstellung in 2023 ist in vollem Gange und soll sich trotz Corona-Krise nicht verzögern.<sup>17</sup> Die norwegische öffentliche Straßenverwaltung gab bekannt, dass vier Teams Präqualifikationsangebote für das PPP in Höhe von 10 Mrd. NOK (1 Mrd. EUR) eingereicht haben. Das Projekt umfasst den Bau einer 9 km langen neuen Straße an der norwegischen Westküste mit mehreren Brücken. Zu den vier Bietern zählen Infrastrukturfonds, darunter Macquarie Capital in einem Team und der von Ardian Infrastructure unterstützte italienische Mautstraßenbetreiber

<sup>14</sup> Inframation News | 17.04.2020, Legal claims delay EUR 1bn Via 15 PPP FC;

<sup>15</sup> Inframation News | 15.04.2020, COVID-19 delays Czech road PPP bid deadline;

<sup>16</sup> Inframation News | 10.03.2020, France launches EUR 400m motorway PPP;

<sup>17</sup> Inframation News | 30.03.2020, Norway road PPP procurement continues despite COVID-19;

ASTM in einem anderen. Das dritte Konsortium wird von Vinci geführt und besteht aus der China Communications Construction Company und dem türkischen Unternehmen Gülermak.



---

## 2 Konjunktorentwicklung in Deutschland

---

### 2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

Berechnungen des Statistischen Bundesamts zufolge ist das preis-, saison- und kalenderbereinigte BIP im 4. Quartal 2019 im Vergleich zum Vorquartal gleich geblieben.<sup>18</sup> Für das gesamte Jahr 2019 ergab sich ein preisbereinigtes Wachstum des BIP von 0,6 %. Das amtliche Ergebnis für das erste Quartal 2020 wird vom Statistischen Bundesamt am 15. Mai veröffentlicht. Allerdings ist schon jetzt abzusehen, dass das BIP auf einem historischen Tiefpunkt ankommen wird. Die Bundesregierung rechnet in diesem Jahr mit einem noch schärferen Einbruch der Konjunktur als bislang. Infolge der Coronavirus-Pandemie erwartet das Bundeswirtschaftsministerium in der Frühjahrsprognose einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 6,3 Prozent. Die Bundesregierung legt am 29. April ihre Frühjahrsprognose vor. Die endgültigen Wachstumszahlen werden in der kommenden Woche festgelegt und können sich daher noch leicht ändern.<sup>19</sup>

Die deutsche Wirtschaft befindet sich seit März in der Rezession. Diese wird voraussichtlich bis Mitte des Jahres andauern. Die Corona-Pandemie setzt der globalen und der deutschen Wirtschaft zu. Die wegbrechende globale Nachfrage, die Unterbrechung von Lieferketten, Verhaltensänderungen der Verbraucher und eine Verunsicherung von Investoren wirken sich massiv auf Deutschland aus. Die zum Schutz von Gesundheit und Leben verhängten Shutdowns vielerorts in der Welt treffen nicht nur die Industrie, sondern auch viele Dienstleistungsbereiche schwer. In Deutschland wurde der Shutdown ab Mitte März schrittweise wirksam. Allein dadurch dürfte die Wirtschaftsleistung bereits im Durchschnitt des ersten Quartals merklich eingebrochen sein. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Entwicklung im April verstärkt fortsetzt. Auch wenn erste Schutzmaßnahmen danach wieder etwas gelockert werden könnten, wird die Konjunktur weiterhin sehr gedämpft verlaufen und sich nur nach und nach beleben.<sup>20</sup>

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) prognostiziert im März 2020, dass das BIP um -0,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr sinken wird. Für das Jahr 2021 wird eine Veränderung des Bruttoinlandsprodukts gegenüber 2020 von 1,7 Prozent prognostiziert.<sup>21</sup> Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erwartet in seinem Sondergutachten vom März 2020 eine starke Beeinträchtigung der Weltwirtschaft durch die Corona-Pandemie. Für die wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021 wurden drei Szenarien erarbeitet. Im Basisszenario erwartet

---

<sup>18</sup> Statistisches Bundesamt | Pressemitteilung v. 25.02.2020, Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 4. Quartal 2019, ([https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/02/PD20\\_056\\_811.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/02/PD20_056_811.html))

<sup>19</sup> Handelsblatt | BIP-Rückgang von 6,3 Prozent: Bundesregierung rechnet mit deutlichem Konjunkturreinbruch; 24.04.2020 (<https://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/nachrichten/konjunktur-bip-rueckgang-von-6-3-prozent-bundesregierung-rechnet-mit-deutlichem-konjunkturreinbruch/25770756.html?ticket=ST-739052-OrTuid6fYKa6mWBBIuck-ap5>)

<sup>20</sup> BMWi | Die wirtschaftliche Lage in Deutschland im April 2020, Pressemitteilung vom 15.04.2020 (<https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/Wirtschaftliche-Lage/2020/20200415-die-wirtschaftliche-lage-in-deutschland-im-april-2020.html>)

<sup>21</sup> Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Deutschland von 2008 bis 2019 und Prognose des DIW bis 2021 (gegenüber Vorjahr) (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/74644/umfrage/prognose-zur-entwicklung-des-bip-in-deutschland/>).

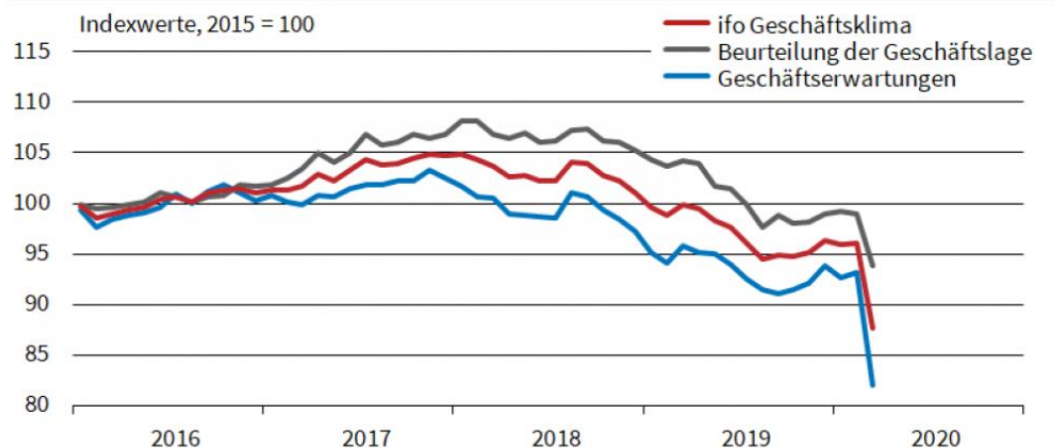
der Sachverständigenrat für das Jahr 2020 ein jahresdurchschnittliches Wachstum des BIP von  $-2,8\%$ . Im Jahr 2021 könnte das BIP um  $3,7\%$  steigen.<sup>22</sup>

### Ifo Geschäftsklimaindex (März 2020)<sup>23</sup>

Der Ifo Geschäftsklimaindex ist auf den niedrigsten Stand seit August 2009 gefallen. Einen stärkeren Rückgang gab es im vereinigten Deutschland noch nie. Der Rückgang der Erwartungen ist mit Blick auf 70 Jahre Umfragen in der Industrie historisch einmalig. Der Indikator der aktuellen Lage sank weniger stark. In allen Industriezweigen ist der Geschäftsklimaindex gefallen, teilweise recht deutlich. Viele Unternehmen haben Produktionskürzungen angekündigt und ihre Exportpläne gekappt. Im Bauhauptgewerbe ist der Index vergleichsweise moderat gesunken. Die aktuelle Lage wird gegenwärtig noch sehr gut eingeschätzt. Der Ausblick hat sich jedoch deutlich verschlechtert.

#### **ifo Geschäftsklima Deutschland<sup>a</sup>**

Saisonbereinigt



<sup>a</sup> Verarbeitendes Gewerbe, Dienstleistungssektor, Handel und Bauhauptgewerbe.  
Quelle: Ifo Konjunkturumfragen, März 2020, vorläufige Ergebnisse vom 19.03.2020.

© Ifo Institut

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

## **2.2 Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge**

Die Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge in Kilometern jeweils für das entsprechende Jahr seit Einführung der streckenbezogenen Mautgebühr für schwere Lkw zum 01. Januar 2005. 2019 betrug die Fahrleistung von Mautfahrzeugen auf mautpflichtigen Straßen in Deutschland 40,8 Milliarden km.<sup>24</sup> Die Vergleichbarkeit zwischen den Vorjahren innerhalb des Betrachtungszeitraums ist eingeschränkt, insbesondere aufgrund von Erweiterungen des mautpflichtigen Streckennetzes im August

<sup>22</sup> Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung | 30.03.2020, Konjunkturprognose für 2020 und 2021, ([https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/gutachten/sg2020/SG2020\\_PresseMitteilung.pdf](https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fileadmin/dateiablage/gutachten/sg2020/SG2020_PresseMitteilung.pdf))

<sup>23</sup> Ifo Institut | Ifo Geschäftsklimaindex bricht ein (vorläufige Auswertung 19. März 2020), (<https://www.ifo.de/node/53907>);

<sup>24</sup> Bundesamt für Güterverkehr (BAG) | ([https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Jahrestab\\_18\\_19.zip?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Jahrestab_18_19.zip?__blob=publicationFile)),

2012 und Juli 2015 sowie das Herabsetzen des zulässigen Gesamtgewichts der mautpflichtigen Fahrzeuge von mindestens 12 t auf 7,5 t im Oktober 2015.<sup>25</sup> Mit der Ausweitung der Mautpflicht zuletzt auf alle Bundesstraßen zum 01. Juli 2018 beträgt der Umfang des gebührenpflichtigen Netzes nun insgesamt 52.000 km.

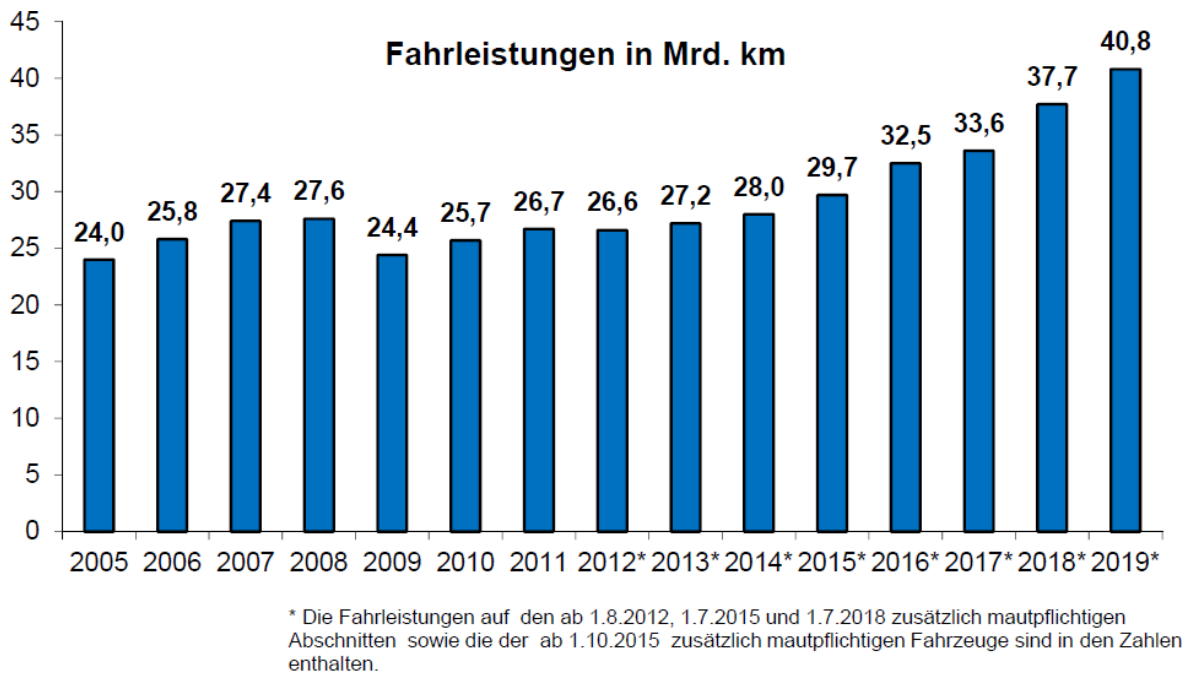


Abb. 5: Fahrleistung der Mautfahrzeuge (in Mrd. km) 2005 bis 2019 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen der konjunkturellen Entwicklung und dem Verkehr von Lastkraftwagen (Lkw), da wirtschaftliche Aktivität entsprechende Verkehrsleistungen erzeugt und benötigt.<sup>26</sup> Im Rahmen der Lkw-Mauterhebung werden Daten über die Fahrleistung der mautpflichtigen Lkw erhoben. Aus diesen Daten hat das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt. Dieser gibt den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale an und ist um strukturelle Änderungen (wie Umfang des mautpflichtigen Straßennetzes als auch das der Mautpflicht zugrundeliegende Gesamtgewicht der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen) weitestgehend bereinigt. Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex kann frühe Hinweise zur Konjunktorentwicklung geben. Es gibt einen signifikanten statistischen Zusammenhang zwischen dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex und verschiedenen kurzfristigen Statistiken (u.a. Produktionsindex). Für weitere Ausführungen und Erläuterungen zum Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wird auf das Kapitel 2.2 im Finanzmarktbericht Nr.18 vom April 2019 verwiesen.

<sup>25</sup> Bundesamt für Güterverkehr (BAG) | ([https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik\\_node.html](https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Mautstatistik/mautstatistik_node.html));  
<sup>26</sup> Statistisches Bundesamt | Aufsatz "Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung" | WISTA Ausgabe 6/2018, ([https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2018/06/digitale-prozessdaten-062018.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=7](https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2018/06/digitale-prozessdaten-062018.pdf?__blob=publicationFile&v=7)).

Bei der Nutzung der Mautdaten für Zwecke der Konjunkturbeobachtung muss beachtet werden, dass die Lkw-Fahrleistung nur eine grobe Orientierung zur Einschätzung der Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivitäten in Deutschland bieten kann. Die Abbildung 6 zeigt den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex im Zeitverlauf ab Jahr 2006 (jeweils normiert auf Durchschnittswert im Jahr 2015) im Vergleich zum industriellen Produktionsindex.

Wie das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilen, ist die Fahrleistung der mautpflichtigen Lastkraftwagen mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen im März 2020 saisonbereinigt um 5,9 % gegenüber Februar 2020 gesunken. Das war der stärkste je gemessene Rückgang gegenüber einem Vormonat seit Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005. Einen ähnlich deutlichen Rückgang der Lkw-Fahrleistung hatte es zuletzt während der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise gegeben: Im Januar 2009 war der saisonbereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex um 4,3 % gegenüber dem Vormonat gesunken. Vorübergehend wird der Index nun auch arbeitstäglich aktualisiert und veröffentlicht.<sup>27</sup>

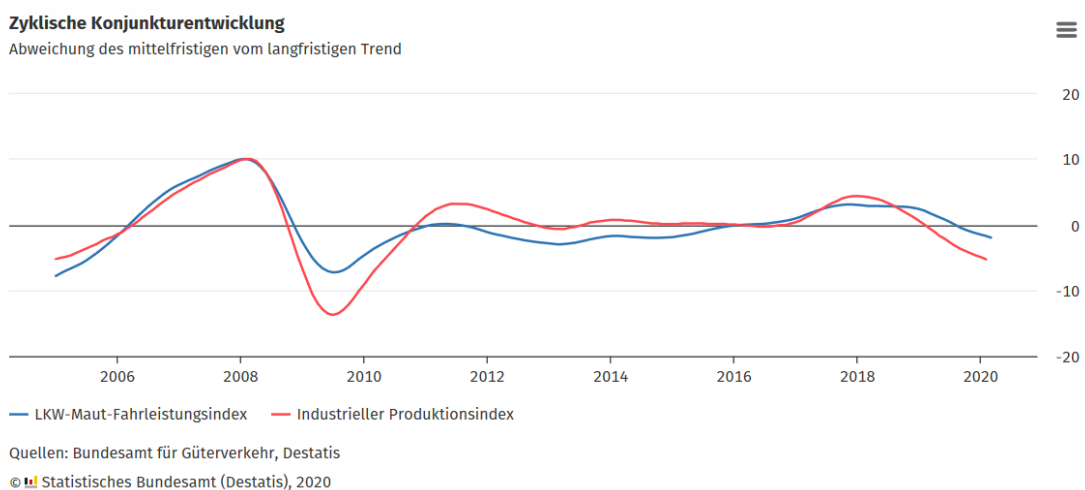


Abb. 6: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex normiert auf 2015 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr; Grafik: destatis)

<sup>27</sup> Destatis | Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wird vorübergehend täglich aktualisiert, Pressemitteilung vom 09.04.2020, ([https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/04/PD20\\_129\\_421.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/04/PD20_129_421.html))

Die prozentuale Verteilung der Fahrleistungen von in Deutschland mautpflichtigen Fahrzeugen nach Ländern für das Jahr 2019 ist der folgenden Abbildung 7 zu entnehmen.

### Fahrleistung Mautfahrzeuge in Prozent nach Ländern (Gesamt 2019)

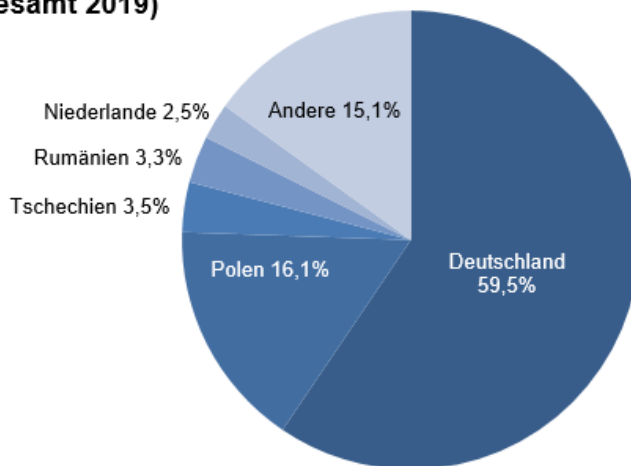


Abb. 7: Fahrleistung in Prozent nach Ländern für das Jahr 2019 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr; AUTOBAHN GmbH Darstellung)

## 2.3 Baukonjunktur

Die Corona- Krise spiegelt sich auch in der deutschen Bau-Konjunktur wider. Die Stimmung in den deutschen Unternehmen hat sich außerordentlich verschlechtert.

Der ifo Geschäftsklimaindex ist im März auf 86,1 Punkte eingebrochen, nach 96,0 Punkten im Februar.<sup>28</sup> Im Bauhauptgewerbe ist der Index vergleichsweise moderat gesunken. Die Bauunternehmen sind gegenwärtig mit ihrer aktuellen Lage noch sehr zufrieden. Der Ausblick hat sich jedoch deutlich verschlechtert.

<sup>28</sup> ifo Institut | ifo Geschäftsklima Deutschland: Ergebnisse der ifo Konjunkturumfragen im März 2020, 25.03.2020, ([http://www.ifo.de/sites/default/files/secure/ku-202003/ku-endgueltig\\_2020-03-pm-geschaeftsklima-DT.pdf](http://www.ifo.de/sites/default/files/secure/ku-202003/ku-endgueltig_2020-03-pm-geschaeftsklima-DT.pdf));

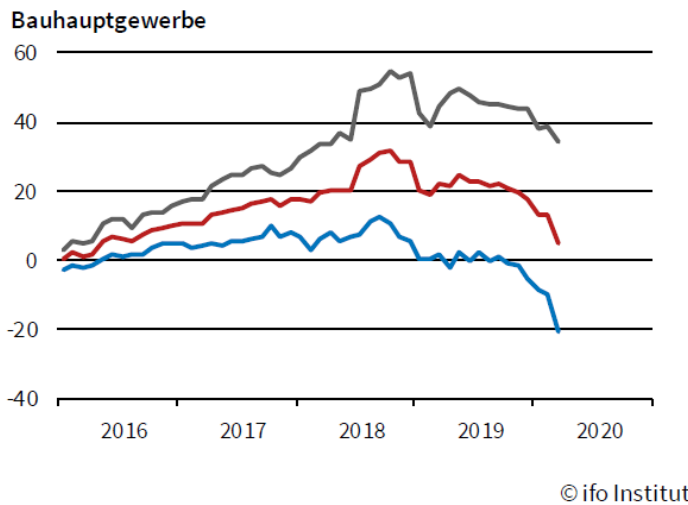


Abb. 8: Bauhauptgewerbe: Beurteilung der Geschäftslage / Geschäftserwartung (Quelle: ifo Konjunkturumfrage, März 2020)

Das statistische Bundesamt hat einen Umsatzanstieg im Bauhauptgewerbe für den Zeitraum Januar 2019 bis Januar 2020 von 13 % ermittelt.<sup>29</sup> Alle Wirtschaftszweige des Bauhauptgewerbes verbuchten im Vorjahresvergleich Umsatzzuwächse. Im Hochbau stiegen die Umsätze im Januar 2020 gegenüber Januar 2019 um 12,5 % und im Tiefbau um 11,8 %. Unter den umsatzstärksten Wirtschaftszweigen innerhalb des gesamten Bauhauptgewerbes verzeichneten der Bau von Straßen mit +22,1 % sowie das Gewerk „Dachdeckerei und Bauspenglerei“ mit +19,0 % besonders hohe Umsatzsteigerungen.

Die Ausbreitung des Coronavirus hatte im Januar 2020 noch keine Effekte auf die Neuaufträge im Bauhauptgewerbe: Der reale (preisbereinigte) Auftragseingang im Bauhauptgewerbe war nach Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) im Januar 2020 saison- und kalenderbereinigt 2,6 % höher als im Dezember 2019. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Beschäftigten im Bauhauptgewerbe um 2,3 % im Januar 2020. Im weniger schwankungsanfälligen Dreimonatsvergleich stieg das reale Volumen der saison- und kalenderbereinigten Auftragseingänge von November 2019 bis Januar 2020 gegenüber August bis Oktober 2019 um 10,5 %.<sup>30</sup>

Die Baunachfrage in Europa hat sich in den vergangenen Jahren ausgesprochen positiv entwickelt. Zwischen 2014 und 2019 wuchs die Bauleistung in den 19 Ländern des EUROCONSTRUCT-Netzwerks um insgesamt 15%. Daran hatten die Neubaumaßnahmen einen erheblichen Anteil. Mittelfristig dürften sie allerdings kaum noch expandieren. Was die Errichtung neuer Gebäude betrifft, so geht die Prognose für den Dreijahreszeitraum 2020 bis 2022 von einem Anstieg von insgesamt 0,5% aus. Im Gegensatz dazu wird das Tiefbauvolumen bis 2022 weiter merklich zunehmen, wenn auch nicht mehr so außergewöhnlich stark wie noch in den Jahren 2018 und 2019. Die ab 2020 einsetzende schwächere Dynamik der Bauaktivitäten hat damit zu tun, dass sich die Rahmenbedingungen insgesamt etwas weniger günstig

<sup>29</sup> Statistisches Bundesamt | Umsatz im Bauhauptgewerbe im Januar 2020: +13,0 % zum Januar 2019, Pressemitteilung v. 9. April 2020 ([https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/04/PD20\\_127\\_441.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/04/PD20_127_441.html))

<sup>30</sup> Statistisches Bundesamt | Auftragseingang im Bauhauptgewerbe im Januar 2020: + 2,6 % saisonbereinigt zum Vormonat, ([https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/03/PD20\\_109\\_441.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/03/PD20_109_441.html)).

darstellen und sich das in etlichen Ländern bereits seit einiger Zeit sehr lebhaftes Baugeschehen gerade wieder normalisiert. Überdies verzeichnet die Markterholung in Spanien, Portugal und Italien weiterhin nur recht bescheidene Fortschritte.<sup>31</sup>

## 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 (hypothetischen) Finanzierungskosten der Bundesrepublik Deutschland ab und zeigt damit die Zinssätze, zu denen der Bund Bundeswertpapiere emittieren kann. Das aktuelle Zinsniveau ist auf einem Allzeittief (siehe Grafik per April 2020). Wie in Abbildung 9 zu sehen, sind seit 2014 negative kurzfristige Zinsen zu beobachten. Die ZSK per April 2020 weist negative Zinssätze für die gesamte Restlaufzeit aus und zeigt Zinssätze im 30-jährigen Bereich in Höhe von ca. -0,06%.

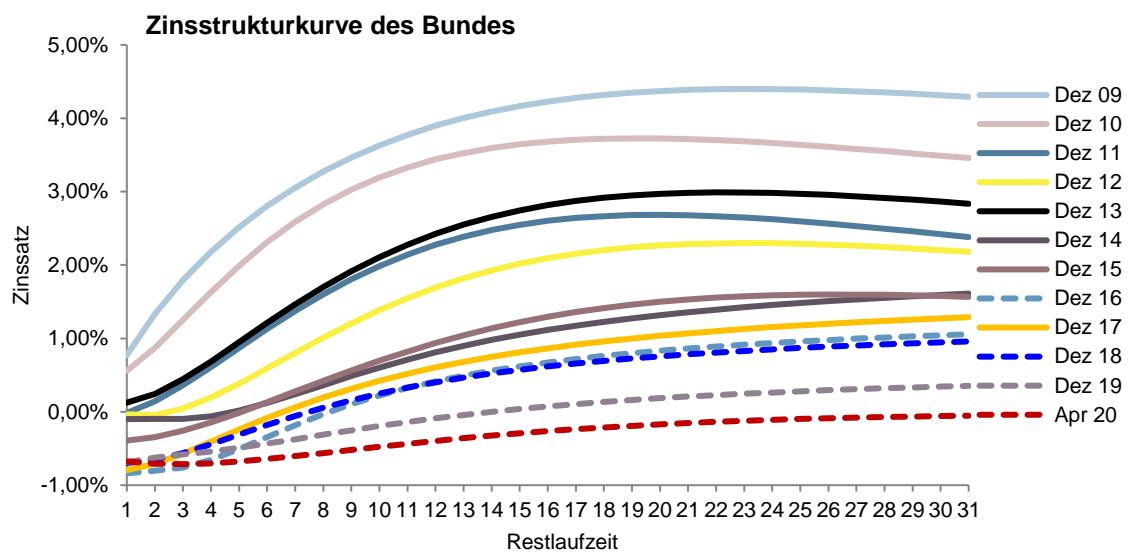


Abb. 9: Zinsstrukturkurve des Bundes (Grafik: AUTOBAHN GmbH; Quelle: Deutsche Bundesbank)

## 2.5 Inflationsentwicklung

Nachdem die Inflationsrate im Euroraum und Deutschland zunächst wieder leicht anzog, ist sie zuletzt wieder leicht gesunken. Die jährliche Inflationsrate im Euroraum ist 2019 auf 1,2% und in Deutschland auf 1,4%<sup>32</sup> gesunken (vgl. Abbildung 10). Der EZB-Rat verfolgt das Ziel, die Inflationsrate auf mittlere Sicht unter, aber nahe 2% zu halten.<sup>33</sup>

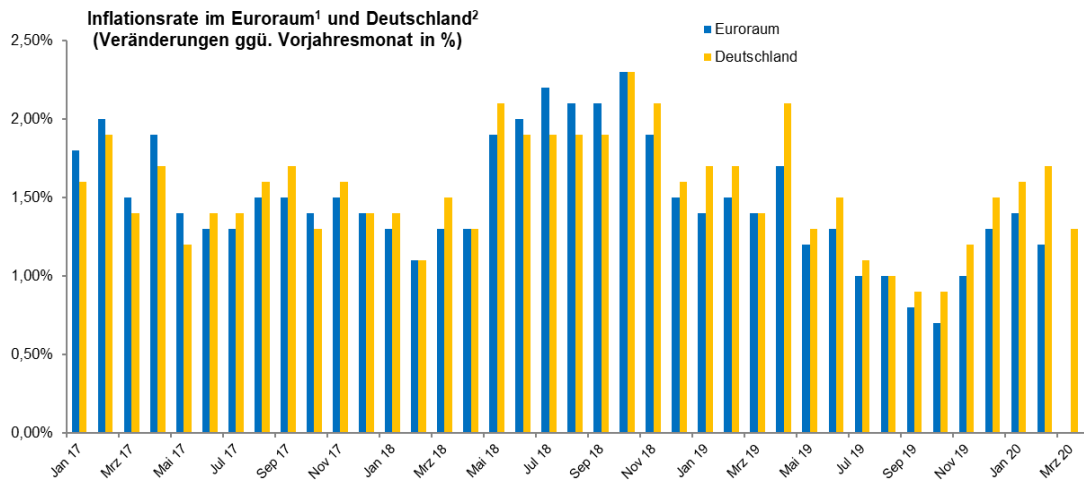
<sup>31</sup> Dynamik - Ausgewählte Ergebnisse der EUROCONSTRUCT-Winterkonferenz 2019

(<https://www.ifo.de/publikationen/2020/aufsatz-zeitschrift/bautaetigkeit-europa-verliert-deutlich-dynamik-ausgewaehlte>)

<sup>32</sup> Eurostat| HVPI - Inflationsrate, 20.04.2020

(<https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=de&pcode=tec00118&plugin=1>);

<sup>33</sup> EZB | Aufgaben der Europäischen Zentralbank: Geldpolitik, (<https://www.ecb.europa.eu/ecb/tasks/monopol/html/index.de.html>);



(1) HICP - Harmonised Index of Consumer Prices, (2) VPI - Nationaler Verbraucherpreisindex

Abb. 10: Inflationsrate in Prozent im Euroraum und in Deutschland (Quelle: Statistisches Bundesamt und EZB, AUTOBAHN GmbH Darstellung)



## 3 Finanzierungsumfeld für PPP-Projekte

### 3.1 Banken- und Anleihefinanzierungen

Ein wesentlicher Teil der Projektfinanzierungsmittel bei PPP-Transaktionen wird durch das klassische Darlehen und mit Anleihen vom Kapitalmarkt aufgebracht. Die Linie im folgenden Balkendiagramm (vgl. Abb. 11) auf Basis der Inframation Datenbank gibt eine Indikation für den Mittelbeitrag beider Finanzierungsinstrumente in Relation zum gesamten Mittelbedarf für PPP-Projekte mit verbindlichen Finanzierungszusagen (Financial Close). Es ist davon auszugehen, dass der Finanzierungsanteil beider Finanzierungsmittel durchaus noch höher liegt, da die erfassten Daten aufgrund von Vertraulichkeit sicherlich nicht vollständig sind. Auffallend ist der Abfall des Anteils der Projektfinanzierung am PPP-Transaktionsvolumen im 1. Quartal 2020. Dies ist mit der Zurückhaltung des Finanzmarkts aufgrund der Corona-Krise zu erklären und wird wohl auch im 2. Quartal noch anhalten. Die Unternehmen müssen die Differenz zwischen Projektfinanzierungen und Projektvolumen vermehrt über Eigenmittel oder (falls möglich) über Förderungen finanzieren.

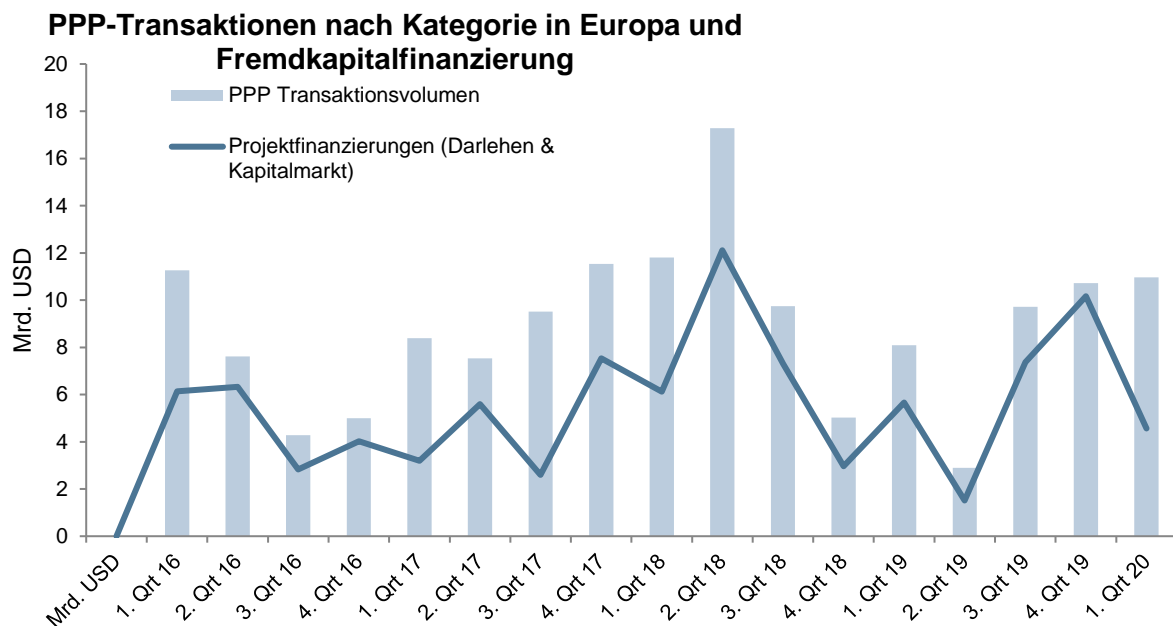


Abb. 11: PPP-Transaktionen nach Kategorien in Europa u. Fremdkapitalfinanzierung (Quelle: Inframation Datenbank, AUTOBAHN GmbH Analyse)

In Abbildung 12 wird gezeigt, dass Kapitalmarkttransaktionen im Gesamtjahr 20019 in Europa an Bedeutung gewonnen haben. Nach einem Rückgang im Jahr 2018, trotz hoher Transaktionsvolumina, ist die Anleihe als Finanzierungsform wieder stärker präsent. Die jüngsten Anleihenfinanzierungen übersteigen sogar das Level der Vergleichsjahre 2016 und 2017. Dieser Trend ist auch auf dem gesamten europäischen Infrastrukturmarkt (u.a. Erneuerbare, Telekommunikation etc. inklusive PPP-Markt als Teilbereich) zu beobachten. Hier wurden 2019 kapitalmarktfinanzierte Transaktionen in Höhe von 21,7

Milliarden USD abgeschlossen, im Vergleich zu 14,7 Milliarden USD im Vorjahreszeitraum. Darlehensfinanzierungen wie auch Anleihen profitieren aktuell von der erhöhten Nachfrage nach Refinanzierungen (siehe Kapitel 3.2).

#### PPP-Finanzierung in Europa | 2016-2019

Mrd. USD	2016	2017	2018	2019
<b>Gesamtvolumen</b>	<b>28,2</b>	<b>36,8</b>	<b>45,9</b>	<b>31,4</b>
davon über Darlehen	14,9	13,8	26,5	18,6
davon über Kapitalmarkt (inkl. Privatplatzierungen)	4,4	5,3	2,7	6,1

Abb. 12: PPP-Finanzierungen in Europa 2016-2019 (Quelle: Inframation Datenbank, AUTOBAHN GmbH Analyse)

In diesem Zusammenhang wird nochmals darauf hingewiesen, dass die dargestellten Werte nur indikativ sind, da diese lediglich auf Basis von verfügbaren unvollkommenen Informationen zusammengestellt wurden. Insbesondere Daten hinsichtlich der Finanzierung sind häufig vertraulich und damit nicht öffentlich zugänglich. Deshalb sollten Aussagen auf Basis dieser Daten mit Vorsicht behandelt werden. Zudem kann der Versuch einen Trend durch Vergleich der Veränderungen zwischen den einzelnen Perioden abzulesen, dadurch verzerrt sein, dass mehrere Großprojekte mit für die Branche üblichen langen Vorlaufzeiten gleichzeitig zum Finanzierungsabschluss kommen (betrifft z.B. 1. Halbjahr 2018, wo mehrere größere Straßeninfrastrukturprojekte in der Türkei zum Abschluss kamen<sup>34</sup>).

Seit dem Ausbruch der Corona-Krise ist der Finanzmarkt volatil und weniger liquide geworden. Ähnlich wie zur Zeiten der Finanzmarktkrise in 2009 ist das Vertrauen zwischen den Banken zerbrechlicher geworden. Auch die Spreads zwischen Ask- und Bid-Swapkurse sind deutlich größer geworden. Wegen der geringen Liquidität ist nicht auszuschließen, dass bei andauernder Corona-Ausnahmestand kurzfristig die Margen bei Neuzusagen steigen könnten. Die geringe Liquidität verbirgt auch das potentielle Risiko, dass die Plazierung großvolumiger Projekte den gesamten Markt tagesweise bewegen könnte. Das dies zwingend der Fall sein soll, zeigte der Abschluss des ÖPP Projekts A3.

Der Financial Close des großvolumigen ÖPP Projekts A3 (Biebelried – Fürth/Erlangen) fand Anfang April 2020 statt und stellte somit der erste europäische ÖPP-Projekt dar, das Mitten in der Corona-Krise erfolgreich und planmäßig abgeschlossen werden konnte.

## 3.2 Refinanzierungen

Auch im Jahr 2019 nutzten viele Investoren das günstige Marktumfeld, um bestehende Projekte zu besseren Konditionen zu refinanzieren. Gemäß aktueller Auswertung der vorliegenden Daten dominieren hierbei wie auch im Vorjahreszeitraum Projekte aus dem Transportsektor (vgl. Abb. 13). Von dem gesamten PPP-Transaktionsvolumen machen Refinanzierung 2019 einen Anteil von rund 57% aus (17,95 Mrd. USD von 31,44 Mrd. USD), mehr als in den vorherigen Jahren (2018: ca. 28,7% und 2017: 17,9%).

<sup>34</sup> siehe dazu Finanzmarktbericht Nr. 17 (August 2018);

### PPP-Refinanzierungen nach Sektoren in Europa | 1. Halbjahr 2017-2019

Sektoren	Anzahl		
	2017	2018	2019
Transport	16	29	33
Soziale Infrastruktur	13	21	23
Umwelt / Erneuerbare/ Sonstige	3	3	2
<b>Summe</b>	<b>32</b>	<b>53</b>	<b>58</b>

Abb. 13: Anzahl der PPP-Refinanzierungen nach Sektoren in Europa | 2017-2019 (Quelle: Inframation Datenbank, AUTOBAHN GmbH Analyse)

Im ersten Quartal 2020 ist ein deutlicher Rückgang an Refinanzierungen zu beobachten, der Anteil am PPP-Transaktionsvolumen beträgt nur noch 39,4% - im Vergleichszeitraum 1. Quartal 2019 waren es noch 45%. Dieser Trend ist dem volatilen Finanzmarkt in Folge der Corona-Krise geschuldet und wird sich voraussichtlich auch im 2. Quartal 2020 so fortsetzen<sup>35</sup>.

### 3.3 Finanzierungsbeteiligung der EIB bei PPP-Transaktionen

In dem Bericht „Review of the European PPP Market in 2019“ (März 2020)<sup>36</sup> hat die EPEC eine Aufstellung von mit EIB-Mitteln finanzierten PPP-Transaktionen veröffentlicht. Demzufolge hat die EIB im vergangenen Jahr 2019 sechs von den 28 erfassten PPP-Transaktionen (mit Finanzierungsabschluss in dieser Periode) mit einem Kreditvolumen von insgesamt 981 Millionen EUR finanziell unterstützt.

Country	PPP Project	Sector	Amount (EUR million)
AUSTRIA	<a href="#">Vienna Schools Campus PPP (Aron Menczer &amp; Aspem Mord)</a>	Education	47
BELGIUM	<a href="#">Tram de Liège</a>	Transport	193
GERMANY	<a href="#">Netz Elbe Spree Rolling Stock</a>	Transport	151
GREECE	<a href="#">New Heraklion International Airport (Kasteli)</a>	Transport	180
IRELAND	<a href="#">Irish Social Housing Programme (Bundle 1)</a>	Housing & Community Services	61
NETHERLANDS	<a href="#">A9 Amsterdam</a>	Transport	349

Abb. 14: PPP-Finanzierungen in Europa 2019 (Quelle: EPEC)

Die folgende Abbildung 15 gibt einen Überblick zum Umfang und zur Anzahl der Finanzierungsbeteiligungen der EIB im PPP-Markt im Zeitraum 1990 bis 2019.

<sup>35</sup> <https://www.inframationnews.com/analysis/4391611/1q-2020-global-league-tables-how-the-pandemic-may-have-floored-already-weak-markets.html>

<sup>36</sup> EPEC | Market Update 2019 (<https://www.eib.org/de/publications/epec-market-update-2019>)

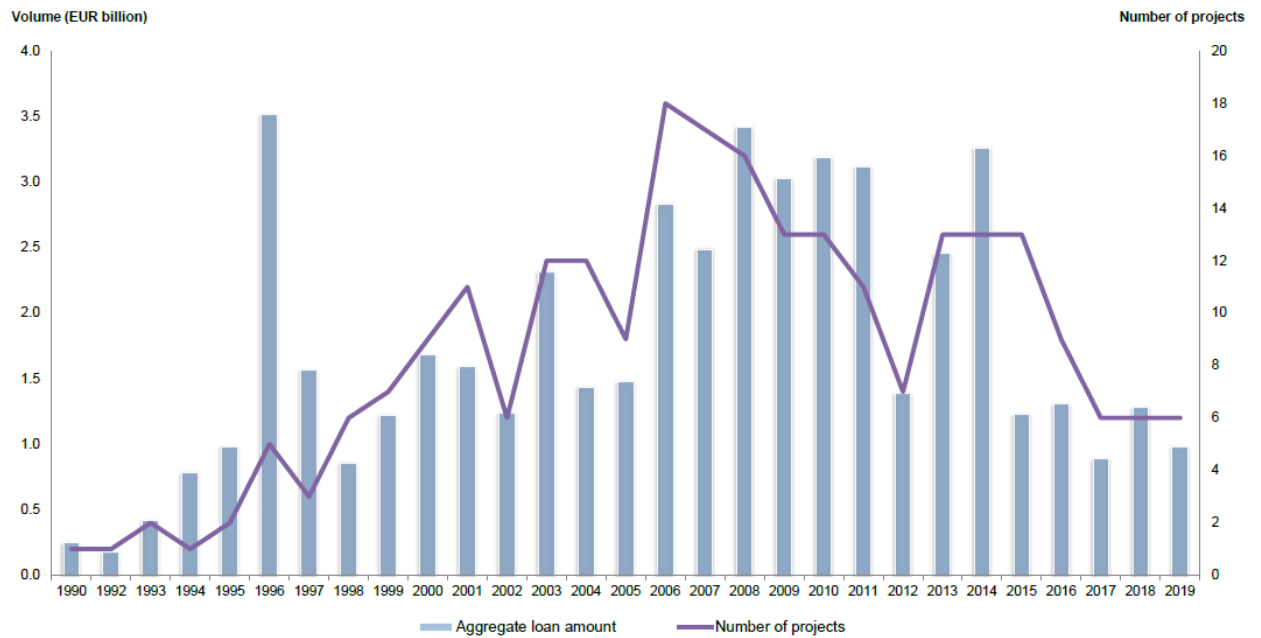


Abb. 15: EIB-Finanzierungen für PPP-Projekte 1990-2019 (Quelle: EPEC)

---

## 4 Auswahl an aktuellen PPP-Projekten

---

In diesem Abschnitt werden ausgewählte PPP-Projekte vorgestellt:

### A9 Amstelveen - Ouderkerk Amstel (Niederlande) <sup>37, 38</sup>:

- Vertragsgegenstand: Der Ausbau und Erweiterung der A9 zwischen Badhoevedorp und Holendrecht südlich von Amsterdam von drei auf vier Fahrspuren in jede Richtung
- Investitionsvolumen: 850 Mio. EUR
- Vertragsmodell: PPP Verfügbarkeitsmodell/Konzession
- Vertragslaufzeit: 21 Jahre
- Eröffnung: voraussichtlich 2026
- Darlehen umfasste eine festverzinsliche Fazilität in Höhe von 170 Mio. EUR von MEAG, ein variabel verzinsliches Darlehen in Höhe von 70 Mio. EUR von der KfW und 340 Mio. EUR von der Europäischen Investitionsbank
- Projektstatus: Zuschlag an VEEN IX
- Financial Close: 02. Dezember 2019

### Malta-Gozo-Tunnel (Malta) <sup>39, 40</sup>:

- Vertragsgegenstand: Bau eines einspurigen Tunnels (Länge ca. 14 km) mit zwei Fahrspuren zwischen Malta und Gozo
- Investitionsvolumen: ca. 492 Millionen EUR
- Vertragsmodell: DBFOM
- Öffentlicher Auftragsgeber: Infrastructure Malta
- Bauzeit: 5 Jahre
- Vertragslaufzeit: 25 Jahre
- Projektstatus: Vergabeverfahren (Teilnahmewettbewerb) gestartet, Eingang der Teilnahmeanträge bis 09.04.2020

---

<sup>37</sup> Inframation News | A9 Amstelveen - Ouderkerk Amstel (Holendrecht junction – Badhoevedorp junction) PPP, (<https://www.inframationnews.com/deals/1055103/a9-amstelveen-ouderkerk-amstel-holendrecht-junction-a-badhoevedorp-junction-ppp.shtml>);

<sup>38</sup> Inframation News | Macquarie Capital raises nearly EUR 1bn for complex road PPP, 03.12.2019 (<https://www.inframationnews.com/news/3948747/macquarie-capital-raises-nearly-eur-1bn-for-complex-road-ppp.shtml>);

<sup>39</sup> Inframation News | Project overview: Malta-Gozo Tunnel PPP, (<https://www.inframationnews.com/deals/3997731/malta-gozo-tunnel-ppp.shtml>)

<sup>40</sup> Inframation News | Malta launches EUR 300m subsea tunnel PPP, 07.01.2020 (<https://www.inframationnews.com/news/3996217/malta-launches-eur-300m-subsea-tunnel-ppp.shtml>)

---

## 5 Fazit und Beurteilung

---

- Nach Jahren des Aufschwungs trifft die aktuelle Corona-Krise die Weltwirtschaft hart.
- Der Leitzins der EZB ist unverändert bei null Prozent. Die Leitzinsen der Zentralbank von Großbritannien und der amerikanischen Zentralbank wurden im März 2020 auf entsprechend 0,1% und 0,25% gesenkt.
- Im ersten Quartal 2020 zeigte der PPP-Markt trotz Corona relativ viele Aktivitäten, da das konjunkturelle Marktumfeld und die günstigen Finanzierungsbedingungen weiterhin positiv wirkten. Dabei war der Transportsektor mit einem Anteil von 45% aller Transaktionen gegenüber andere Sektoren dominierend.
- Seit dem Ausbruch der Corona-Krise ist der Finanzmarkt volatil und weniger liquide geworden.
- Mitten in diesem Umfeld hat das großvolumige ÖPP Projekt A3 (Biebelried – Fürth/Erlangen) als erstes europäisches ÖPP-Projekt einen Financial Close während der Corona-Krise erfolgreich und planmäßig abgeschlossen.
- Viele Investoren nutzten das günstige Finanzierungsumfeld in 2019, um Finanzierungen von bestehenden Projekten zu refinanzieren. Im ersten Quartal 2020 ist ein deutlicher Rückgang an Refinanzierungen zu beobachten. Dieser Trend ist dem volatilen Finanzmarkt in Folge der Corona-Krise geschuldet und wird sich voraussichtlich auch im 2. Quartal 2020 so fortsetzen.
- Ähnlich zeigt sich auch ein Abfall des Anteils der Projektfinanzierung am PPP-Transaktionsvolumen im 1.Quartal 2020. Dies ist mit der Zurückhaltung des Finanzmarkts aufgrund der Corona-Krise zu erklären und wird wohl auch im 2. Quartal noch anhalten.
- Die EIB hat im vergangenen Jahr 2019 sechs von den 28 erfassten PPP-Transaktionen (mit Finanzierungsabschluss in dieser Periode) mit einem Kreditvolumen von insgesamt 981 Millionen EUR finanziell unterstützt. Im Jahr 2020 ist eine ähnliche Beteiligung der EIB zu erwarten.