Finanzmarktbericht zu ÖPP-Projekten (insb. Bundesverkehrswege)

Nr. 22
Stand März 2021

Inhalt

1.	**Aktuelle Entwicklungen in Europa und Implikationen für den PPP-Markt**	3
2.	**Konjunkturentwicklung in Deutschland**	8
2.1	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts	8
2.2	Konjunkturprogramm	11
2.3	Transportindex	13
2.4	Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge	14
2.5	Baukonjunktur	17
2.6	Geldpolitik	19
3.	**Finanzierungsumfeld für PPP-Projekte**	24
3.1	Reform der Bundesfernstraßenverwaltung	24
3.2	Banken- und Anleihefinanzierungen	25
3.3	Refinanzierungen	28
3.4	Infrastrukturinvestitionen nach der COVID-19 Pandemie	29
4.	**Auswahl an aktuellen PPP-Projekten**	32
5.	**Beurteilung und Ausblick**	35

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

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Europa hätten ohne die beispiellos hohen und vielseitigen Krisenmaßnahmen wesentlich größer sein können. Laut regionalem Wirtschaftsausblick von International Monetary Fund, verabschiedeten Staaten in ganz Europa weitreichende Konjunkturpakete, um private Haushalte und Unternehmen zu unterstützen. Die Zentralbanken ergriffen mithilfe konventioneller und unkonventioneller Mittel erhebliche geldpolitische Lockerungen, um die Kreditvergabe aufrechtzuerhalten und Störungen an den Finanzmärkten zu vermeiden. Makroprudenzielle Anforderungen wurden ebenfalls gelockert, um die Auswirkungen der Krise auf Banken und Kreditnehmer abzufedern. Die Europäische Union erleichterte bestehende Vorschriften, um den steigenden Haushaltsdefiziten Rechnung zu tragen und private Haushalte und Unternehmen zu entlasten. Als starkes Zeichen der Solidarität mobilisiert sie auch finanzielle Ressourcen auf überstaatlicher Ebene, um Kredite zur Bekämpfung der Pandemie aufzunehmen und die fiskalpolitischen Maßnahmen der einzelnen Länder zu unterstützen.[1]

Nach im März 2021 veröffentlichen IMF Working Paper, führten die Verbreitung von COVID-19, Eindämmungsmaßnahmen und allgemeine Unsicherheiten im ersten Halbjahr 2020 zu einem starken Rückgang der Aktivitäten. Europa war besonders stark betroffen - der wirtschaftliche Rückgang im Jahr 2020 dürfte zu den größten der Welt gehören - mit potenziell schwerwiegenden Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Kapitalgesellschaften. Die Regierungen versuchten durch Hilfspakete den wirtschaftlichen Schaden zu reduzieren, denn eine Welle von Unternehmensinsolvenzen würde zu Massenarbeitslosigkeit und einem Verlust an Produktionskapazität und firmenspezifischem Humankapital führen. Da sich viele KMU in Europa bei externen Finanzierungen hauptsächlich auf den Bankensektor verlassen, könnte Stress im Unternehmenssektor leicht zu Druck im Bankensystem führen.[2]

Basierend auf den Ergebnissen von dem internationalen European Infrastructure Finance Summit am 24.November 2020, wird angesichts der angespannten öffentlichen Finanzen während der Pandemie der Privatsektor auf dem Weg zur wirtschaftlichen Erholung eine entscheidende Rolle spielen. Eine Möglichkeit, die Beteiligung des Privatsektors an großen Infrastrukturprogrammen zu unterstützen, ist die Einführung nationaler Investmentbanken. Angesichts der Kombination von Geldern, die von Entwicklungsbanken und dem privaten Sektor eingehen, müssen sich die Beschaffungsmodelle auch in der Welt nach dem Coronavirus anpassen.[3]

„Es gibt unterschiedliche Ansätze in Bezug auf die Beschaffungsmodelle in ganz Europa, wo Großbritannien das PFI-Modell abgeschafft hat, andere Länder wie Griechenland und die Tschechische Republik es jedoch zunehmend nutzen", - sagte Damien Philippe, Berater an EIB European PPP Expertise Centre. Der Investitionsappetit für mautpflichtige Straßen in Europa ist nach wie vor groß, obwohl das Verkehrsaufkommen von den Coronavirus-Lockdowns betroffen ist. „Auf einen starken Rückgang während des ersten Lockdowns folgte eine relativ starke Erholung in den folgenden Monaten" – fügte hinzu

[1] IMF, Wirtschaftliche Reaktion auf Covid-19, Oktober 2020 (https://www.imf.org/de/Publications/REO/EU/Issues/2020/10/19/REO-EUR-1021)

[2] IMF, Corporate Liquidity and Solvency in Europe during COVID-19: The Role of Policies, 02.03.2021 (https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/03/02/Corporate-Liquidity-and-Solvency-in-Europe-during-COVID-19-The-Role-of-Policies-50133?cid=em-COM-789-42746)

[3] Inframation News, EIFS 2020: Top takeouts, 24.11.2020 (https://www.inframationnews.com/analysis/6938266/eifs-2020-top-takeouts.thtml)

Benjamin Hemming, Senior Investment Manager und stellvertretender Leiter der Infrastruktur bei MEAG. „Das Vertrauen der Anleger in mautpflichtige Straßen wird auch durch den starken Appetit der Kreditgeber und die hohe Liquidität auf den Kapitalmärkte gestützt" - sagte Toby Walker, Geschäftsführer und Leiter der Infrastruktur- und Schienenfinanzierung, EMEA-Kreditverteilung, bei Credit Agricole. COVID-19 hat bereits Infrastrukturinvestoren dazu gebracht, über die nächste große Krise nachzudenken und wie sie besser darauf vorbereitet werden können.

Folgend Antogiulio Marin, dem stellvertretenden Leiter der Abteilung für Verkehrsinvestitionspolitik in der Direktion Mobilität und Verkehr der EG, beabsichtigt die Europäische Kommission, ihren Wiederauffüllungsplan zu nutzen, um den Übergang zu einem nachhaltigeren Verkehrsmodell in der gesamten Union zu steuern. Um dem bisherigen Verkehrsrückgang entgegenzuwirken, beabsichtige die EG, die Investitionen in diesem Sektor auszuweiten, werde sich aber auch verstärkt auf Nachhaltigkeit konzentrieren. Nach Schätzungen der EU werden die für den Zeitraum 2021 - 2030 erforderlichen Investitionen in den Einsatz von Infrastrukturen für Fahrzeuge und kohlenstoffarme Kraftstoffe 130 Mrd. EUR pro Jahr betragen. Größere öffentliche Investitionen werden in die Infrastruktur erforderlich sein, um den Mangel an privaten Investitionen auszugleichen und den grünen und digitalen Übergang zu unterstützen.

Ca. 60 der deutschen und europäischen Unternehmen geben an, im letzten Geschäftsjahr bei voller Kapazitätsauslastung[4] oder darüber gearbeitet zu haben.

Im Bausektor in Deutschland gaben besonders viele Unternehmen eine volle Kapazitätsauslastung oder eine Überauslastung im letzten Geschäftsjahr an (84 % gegenüber 56 % bis 73 % in den anderen Sektoren).[5]

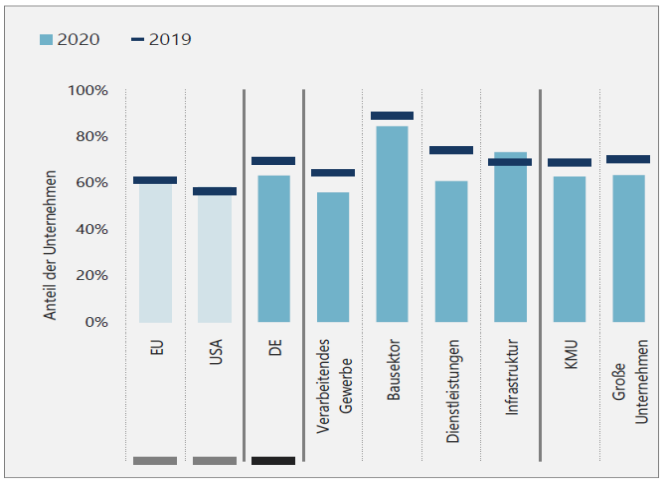


Abb.1: Kapazitätsauslastung 2019 - 2020 (Quelle: EIB)
Frage: Arbeitete Ihr Unternehmen im letzten Geschäftsjahr bei der unter normalen Bedingungen maximal erreichbaren Kapazität oder über dieser Kapazität?

Der EU-Bausektor arbeitete mit 75 % der Unternehmen am ehesten bei voller Kapazitätsauslastung oder darüber, gefolgt vom Infrastruktursektor mit 68 %. Am geringsten war der Anteil im verarbeitenden Gewerbe (50 %). In den Niederlanden geben prozentual am meisten Unternehmen an, bei voller Kapazitätsauslastung oder darüber zu arbeiten (78 %), während Lettland wie in den Vorjahren im Vergleich ganz unten rangiert (34 %).

„In den letzten Monaten war die Erholung im Allgemeinen positiv, aber wann wir mit einer Rückkehr des Verkehrsaufkommens rechnen können und auf welches Niveau, ist unklar. Die Auswirkungen der Pandemie auf alle Arten von Reisen, einschließlich Produktion, Pendler und Konsumgüter, müssen noch vollständig

[4] Volle Kapazität bezeichnet die maximal erreichbare Kapazität unter normalen Bedingungen, d. h. bei der normalen Praxis des Unternehmens hinsichtlich Maschinen und Gerätenutzung, Überstunden, Schichtarbeit, Urlaub usw.

[5] EIB, EIBIS 2020 - Germany overview, 01.12.2020 (https://www.eib.org/en/publications/econ-eibis-2020-germany)

verstanden werden. Änderungen der Lebensgewohnheiten wie die Arbeit von zu Hause aus bedeuten, dass die Wiederherstellung der Verkehrstätigkeit, insbesondere der Verkehr durch Pendlern, weniger sicher ist und sich möglicherweise nie wieder auf das Niveau vor der COVID-19 Pandemie erholt", - ist die Meinung von Tim Mawhood, EMEA Executive Director, GHD Advisory bei dem European Infrastructure Finance Summit.

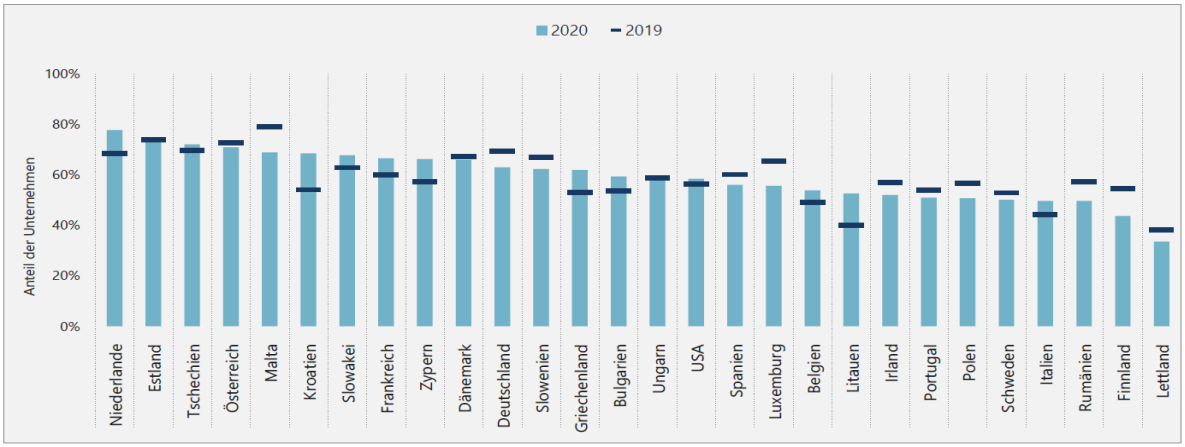


Abb.2: Anteil der Unternehmen bei voller Kapazitätsauslastung oder darüber nach Ländern 2019 - 2020 (Quelle: EIB)

Sowohl die Regierung als auch der Privatsektor spielen eine wichtige Rolle bei der Unterstützung der Transportindustrie nach COVID-19. Diese Unterstützung wird sich zweifellos langfristig als nachhaltig erweisen.[6] Sie können die Erholungskurve weitgehend bestimmen, indem sie Planungs- und Reaktionszeiten für den Sektor zulassen. Vereinbarte soziale Distanzierungsstandards werden eine entscheidende Determinante für die Erholung von Luftfahrt, Straße und Schiene sein.

Laut „Regional Economic Outlook: Europe" Bericht von IMF im Oktober 2020, hat die Coronavirus-Pandemie, wie in vielen Ländern der Welt, Mittel-, Ost- und Südosteuropa (MOEL) schwer getroffen, fast drei Jahre wirtschaftlichen Fortschritts zunichtegemacht und den Prozess der Einkommenskonvergenz weiter verlangsamt. Da die Region im Rahmen des kürzlich genehmigten EU-Wiederherstellungsfonds der nächsten Generation erhebliche Ressourcen erhalten wird, kann die Ausweitung der Infrastrukturinvestitionen ein wichtiges Instrument zur Unterstützung der Aktivitäten in der Wiederherstellungsphase sein. Es kann auch langfristig die Produktionskapazität der Region erhöhen und den grünen und digitalen Übergang beschleunigen[7].

Die Corona-Krise hat die Aussichten für Mittel-, Ost- und Südosteuropa erheblich verschlechtert Obwohl es zwischen den Ländern erhebliche Unterschiede gibt, liegen MOEL in Bezug auf die Menge der traditionellen (wie Transport und Elektrizität) und digitalen Infrastruktur hinter der EU15 - den fortgeschrittenen europäischen Ländern - zurück. Die Qualität der Infrastruktur der Region und die Konnektivität innerhalb der Region sind ebenfalls erheblich geringer als im übrigen Europa.

[6] Inframation News, Reshaping the future of investment in transport, 17.12.2020 (https://events.inframationgroup.com/eifs/reshaping-the-future-of-investment-in-transport)
[7] IMF, Regional Economic outlook Europe, Whatever It Takes: Europe's Response to COVID-19, Oktober 2020 (https://www.imf.org/en/Publications/REO/EU/Issues/2020/10/19/REO-EUR-1021)

Dem IMF-Bericht zufolge, ist der Infrastrukturbedarf von MOEL beträchtlich. Laut Einschätzungen, würde das Schließen von nur 50 % der Infrastrukturlücke zur EU15 bis 2030 zwischen 3 und 8 % des BIP pro Jahr und noch mehr kosten, um das Klima der Infrastrukturbestände widerstandsfähig und umweltfreundlich zu machen.

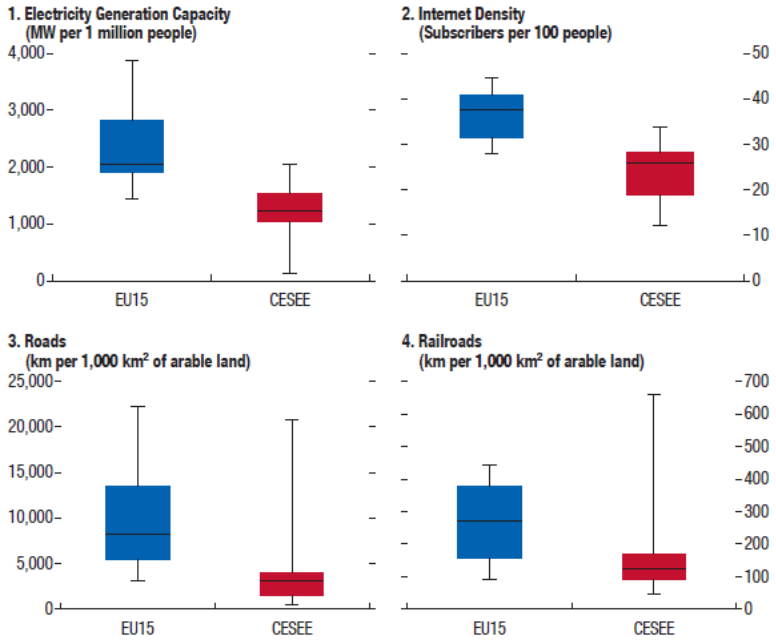


Abb.3: Infrastrukturlücken in Mittel-, Ost- und Südosteuropa (Quellen: Eurostat; nationale Quellen; Weltbank, Weltentwicklungsindikatoren; und Berechnungen des IWF-Personals)
Hinweis: CESEE = Mittel-, Ost- und Südosteuropa; km = Kilometer; MW = Megawatt.

Die EU15 umfasst Österreich, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Deutschland, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Portugal, Spanien, Schweden und das Vereinigte Königreich.

Das Kästchen kennzeichnet das 75. und 25. Perzentil, und die Linien repräsentieren den Median, das Minimum und das Maximum innerhalb der Stichprobe.

„Empirische Analysen und modellbasierte Simulationen legen nahe, dass die Verringerung dieser Infrastrukturlücken zu erheblichen Dividenden bei MOEL führen könnte. Für jedes Prozent des BIP, das für die Infrastruktur ausgegeben wird, kann die Produktion kurzfristig um 0,5 bis 0,75 % und langfristig um 2 bis 2,5 % steigen. Bei einer erheblichen Konjunkturschwäche könnte der Konjunktureffekt von Infrastrukturinvestitionen noch größer sein. Eine strenge Steuerung von Infrastrukturprojekten - die die Effizienz öffentlicher Investitionen verbessert - und ein Fokus auf Projekte, die die regionale Konnektivität verbessern und die Handelskosten senken könnten ebenfalls den Nutzen vergrößern" – sind überzeugt die IMF-Autoren des „REGIONAL ECONOMIC OUTLOOK EUROPE" Berichts.[8]

Die Pandemie stellt die Ausweitung der Infrastrukturinvestitionen vor zusätzliche Herausforderungen, da die aktuellen Infrastrukturprojekte, die angespannten Bilanzen des öffentlichen Sektors und die höchst ungewisse zukünftige Nachfrage stark belastet sind.

Folgend dem IMF „Wirtschaftlichen Wirtschaftsausblick" im Oktober 2020, wird eine zentrale Herausforderung für die Entscheidungsträger kurzfristig darin bestehen, Tempo und Ausmaß der Wiederaufnahme der Aktivitäten so anzupassen, dass die unmittelbaren sozialen und wirtschaftlichen

[8] IMF, Regional Economic outlook Europe, Whatever It Takes: Europe's Response to COVID-19, Oktober 2020 (https://www.imf.org/en/Publications/REO/EU/Issues/2020/10/19/REO-EUR-1021)

Folgen möglichst gering ausfallen. Es ist unerlässlich, die politischen Unterstützungsmaßnahmen fortzuführen, bis sich eine wirtschaftliche Erholung fest eingestellt hat. Werden sie jedoch zu früh heruntergefahren, könnten Länder wieder zurück in die Rezession fallen und ein Großteil des bisher Erreichten wieder zunichtegemacht werden. Zukunftsfähige Jobs und Unternehmen sollten erhalten werden, auch mithilfe von Programmen zur Arbeitsplatzsicherung. Die verhaltenen Inflationsaussichten und die erhebliche wirtschaftliche Unterauslastung rechtfertigen die Fortführung der lockeren Geldpolitik. Die Bankenaufseher sollten auch künftig angemessenen Spielraum in der Anwendung bestehender Regularien bewahren, um die Kreditvergabe nicht zu gefährden.[9]

Nach der Einschätzung des IMF, sollten politische Entscheidungen auch mittelfristigen Herausforderungen Rechnung tragen, wenn die Volkswirtschaften sich von der Rezession erholen. Die momentane Krise hat bereits bestehende Herausforderungen noch verschärft und neue geschaffen. Zu den Herausforderungen, die bereits vor dem Ausbruch der Pandemie bestanden, gehören das geringe Produktivitätswachstum, der Klimawandel, der digitale und der demografische Wandel sowie die zunehmende soziale Ungleichheit. Darüber hinaus hat die Krise dazu geführt, dass das Angebotspotenzial beeinträchtigt, Schulden angehäuft und die Bildung von Humankapital erschwert wurden. Es ist wichtig, dass geeignete Maßnahmen ergriffen werden, die diesen Herausforderungen gerecht werden. Dies würde die wirtschaftliche Erholung unterstützen, die mittelfristigen Folgen der Krise lindern und Europa dabei helfen, die Wirtschaft in der Zeit nach der Pandemie widerstandsfähiger, umweltfreundlicher und intelligenter zu machen.

[9] IMF, Europas wirtschaftliche Reaktion auf Covid-19, Oktober 2020 (https://www.imf.org/de/Publications/REO/EU/Issues/2020/10/19/REO-EUR-1021)

2 Konjunkturentwicklung in Deutschland

2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

Die wirtschaftliche Erholung in Deutschland kam im Schlussquartal 2020 zum Erliegen. Der Schnellmeldung des Statistischen Bundesamtes zufolge erhöhte sich das reale BIP saison- und kalenderbereinigt geringfügig um 0,1 %. Damit lag die Wirtschaftsaktivität noch fast 4 % unter dem Vorkrisenstand des vierten Quartals 2019. Grund für den Stopp der Aufholbewegung waren das wieder verstärkte Infektionsgeschehen und die daher stufenweise verschärften Eindämmungsmaßnahmen.

Dem Bericht der Bundesbank „Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende" zufolge, betrafen diese vor allem kontaktintensive Bereiche wie freizeit- und kulturbezogene Dienstleistungen, das Gastgewerbe und den stationären Einzelhandel und führten dort teilweise zu erheblichen Einbußen. Dagegen erholten sich viele nicht unmittelbar von den Maßnahmen betroffene Branchen weiter. Insbesondere die Industrie konnte ihre Produktion kräftig steigern.[10]

In der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 brach die Wirtschaft auf der ganzen Welt massiv ein. In Deutschland war es die bis dahin stärkste Rezession der Nachkriegszeit. Führt die Corona-Pandemie im Jahr 2020 zu einem noch deutlicheren Einbruch der Wirtschaft als damals? In der Abbildung 4 sind die Werte aus der Finanzmarktkrise 2008 und Corona-Krise 2020 verglichen worden.

Vierteljahr	In jeweiligen Preisen				Preisbereinigt, verkettet							
	Ursprungswerte		saison- und kalenderbereinigte Werte nach X13		Ursprungswerte		Werte nach X13					
							Kalenderfaktoren 1)	Kalendereinfluss 2)	kalenderbereinigt 3)		saison- und kalenderbereinigt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Mrd. EUR	**% 4)**	**Mrd. EUR**	**% 5)**	**2015 = 100**	**% 4)**		**% 4)**	**2015 = 100**	**% 4)**	**2015 = 100**	**% 5)**
2008 1.Vj	626,240	*3,0*	638,657	*0,6*	92,41	*2,0*	99,57	*– 0,8*	92,81	*2,8*	94,32	*0,6*
2.Vj	637,830	*3,9*	638,911	*0,0*	94,39	*2,9*	101,03	*1,4*	93,42	*1,5*	94,08	*– 0,3*
3.Vj	641,490	*1,8*	636,291	*– 0,4*	94,25	*1,0*	100,14	*0,5*	94,12	*0,4*	93,49	*– 0,6*
4.Vj	640,930	*– 1,0*	628,793	*– 1,2*	93,40	*– 1,9*	99,86	*0,0*	93,53	*– 1,9*	91,99	*– 1,6*
2009 1.Vj	594,030	*– 5,1*	603,628	*– 4,0*	86,23	*– 6,7*	99,82	*0,2*	86,39	*– 6,9*	87,69	*– 4,7*
2.Vj	597,350	*– 6,3*	606,867	*0,5*	86,91	*– 7,9*	99,72	*– 1,3*	87,16	*– 6,7*	87,83	*0,2*
3.Vj	618,740	*– 3,5*	613,330	*1,1*	89,08	*– 5,5*	100,21	*0,1*	88,89	*– 5,6*	88,31	*0,5*
4.Vj	635,610	*– 0,8*	619,560	*1,0*	90,90	*– 2,7*	100,61	*0,8*	90,35	*– 3,4*	88,96	*0,7*
2020 1.Vj	851,060	*0,6*	859,363	*– 1,5*	104,44	*– 1,8*	100,28	*0,4*	104,15	*– 2,2*	104,87	*– 2,0*
2.Vj	768,870	*– 9,2*	779,812	*– 9,3*	93,46	*– 11,3*	99,69	*0,0*	93,75	*– 11,3*	94,69	*– 9,7*
3.Vj	843,120	*– 3,1*	838,827	*7,6*	103,53	*– 3,9*	100,22	*0,1*	103,30	*– 4,0*	102,75	*8,5*
4.Vj	869,180	*– 1,9*	846,826	*1,0*	104,87	*– 2,7*	100,64	*1,0*	104,20	*– 3,7*	103,10	*0,3*

1) Quelle: Deutsche Bundesbank. – 2) Veränderung der Kalenderfaktoren gegenüber dem Vorjahresquartal. – 3) Ursprungswerte dividiert durch Kalenderfaktoren. – 4) Veränderung gegenüber dem Vorjahresquartal. – 5) Veränderung gegenüber dem Vorquartal.

Abb.4: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, Bruttoinlandsprodukt ab 1970, Vierteljahres- und Jahresergebnisse (Quelle: Statistisches Bundesamt)[11]

[10] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende, Monatsbericht 2020/ 2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

[11] DESTATIS, Vergleich Corona- und Finanzmarktkrise, Krisenmonitor 2021, (https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Corona/krisenmonitor.html)

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) war im 4. Quartal 2020 gegenüber dem 3. Quartal 2020 – preis-, saison- und kalenderbereinigt – nahezu unverändert (+0,1 %). Im Verlauf des Jahres hatte sich die deutsche Wirtschaft nach dem historischen Einbruch des BIP um 9,7 % im 2. Quartal 2020 im Sommer zunächst erholt (+8,5 % im 3. Quartal). Im 4. Quartal wurde diese Erholung durch die zweite Corona-Welle und den erneuten Lockdown zum Jahresende gebremst. Davon war besonders der private Konsum betroffen, während die Warenexporte und die Bauinvestitionen die Wirtschaft stützten.

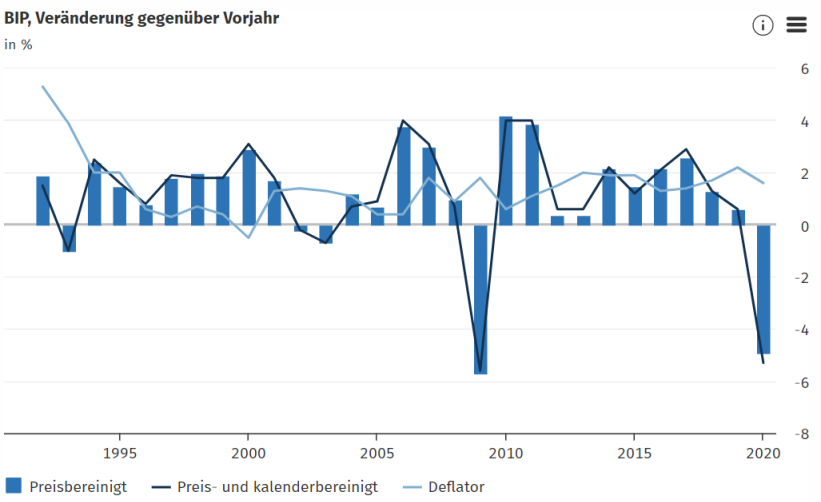


Abb.5: BIP, Veränderung gegenüber Vorjahr, Rechenstand: 24.02.2021 (Quelle: Statistisches Bundesamt)

Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, ergibt sich daraus für das gesamte Jahr 2020 ein Rückgang des BIP um 5,0 % (kalenderbereinigt: -5,3 %). Im Vorjahresvergleich war das BIP im 4. Quartal 2020 preisbereinigt um 2,9 %, preis- und kalenderbereinigt um 3,9 %, niedriger als im 4. Quartal 2019, dem Quartal vor Beginn der Corona-Krise.[12]

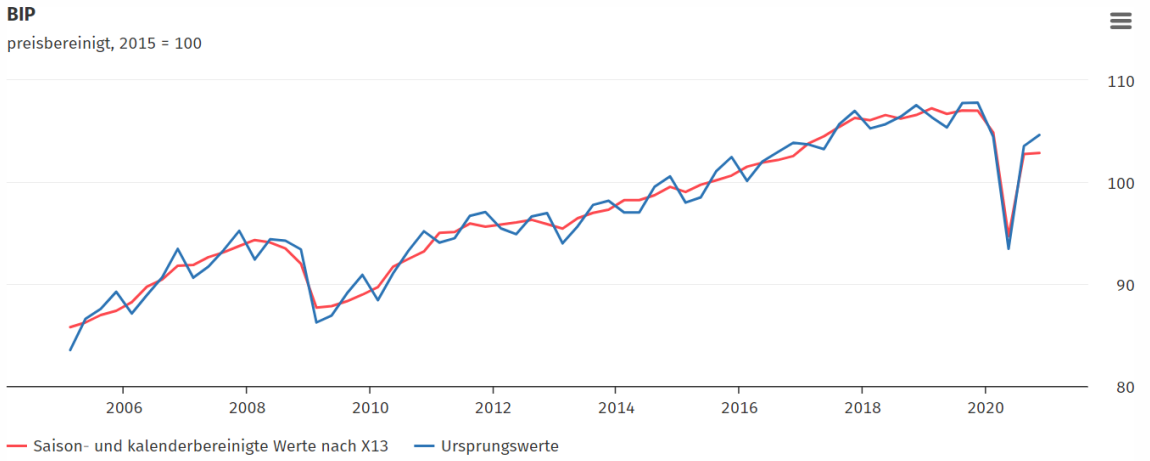


Abb.6: BIP (Quelle: Bruttoinlandsprodukt im 4. Quartal 2020 um 0,1 % höher als im Vorquartal, DESTATIS)

In der öffentlichen Diskussion wird häufig versucht, die erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie mit denen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/09 zu vergleichen. Zur Unterstützung dieser Diskussion hat das Statistische Bundesamt verschiedene Konjunkturindikatoren zusammengestellt, die die konjunkturellen Entwicklungen während der Corona- und der Finanzmarktkrise

[12] DESTATIS, Bruttoinlandsprodukt im 4. Quartal 2020 um 0,1 % höher als im Vorquartal, Pressemitteilung Nr. 040 vom 29. Januar 2021, (https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/01/PD21_040_811.html;jsessionid=6DED6C581170A1EDA34D03D17CD7EF3E.internet731)

vergleichen. Hierzu wird der Beginn der coronabedingten Rezession im ersten Quartal 2020 dem Anfang der Finanzmarktkrise im zweiten Quartal 2008 gegenübergestellt (Monat Januar 2020 zu April 2008).[13]

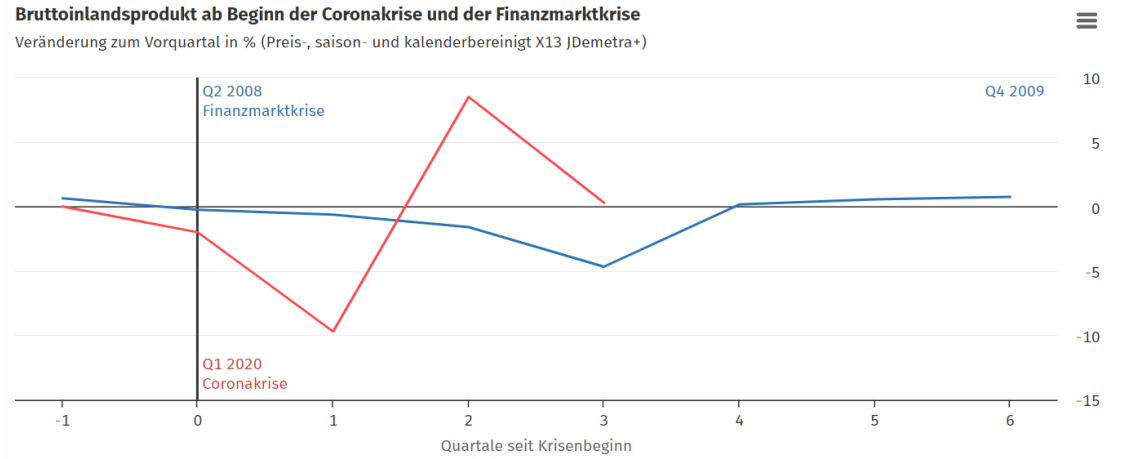


Abb.7: Bruttoinlandprodukt ab Beginn der Corona-Krise und der Finanzmarktkrise (Quelle: Statistisches Bundesamt)

Der ifo Geschäftsklimaindex stieg im Februar 2021 saisonbereinigt um (revidiert) 2,1 auf 92,4 Punkte an. Im Verarbeitenden Gewerbe nahm das Geschäftsklima deutlich zu und erreichte den höchsten Wert seit November 2018. Auch die Einschätzungen zur aktuellen Lage verbesserten sich, und die Unternehmen zeigten sich für die kommenden Monate merklich optimistischer.[14]

Auch im Dienstleistungssektor verzeichnete der Index einen Anstieg. Neben gestiegener Zufriedenheit bezüglich der aktuellen Lage nahm der Pessimismus bei den Geschäftserwartungen ab. Im Gastgewerbe bleibt die Situation schwierig, während sich die Tourismusbranche mit Blick auf die Urlaubssaison erstmals wieder optimistischer zeigte.

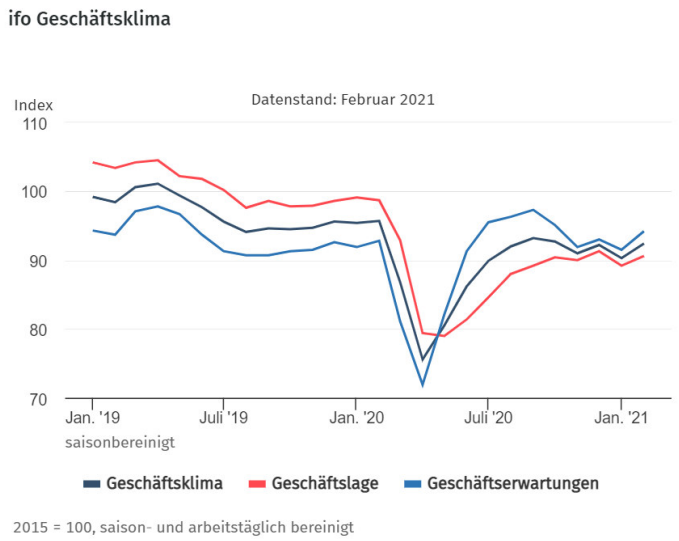


Abb.8: ifo Geschäftsklima, 03.03.2021 (Quelle: ifo Institut)

Nach dem Einbruch im Vormonat stieg der Geschäftsklimaindex im Handel im Februar 2021 etwas an.

[13] DESTATIS, Vergleich Corona- und Finanzmarktkrise, Krisenmonitor 2021, (https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Corona/krisenmonitor.html)

[14] Statistisches Bundesamt, Gesamtwirtschaft, Relevante Indikatoren bilden die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und die konjunkturelle Lage in Deutschland ab, 03.03.2021 (https://www.dashboard-deutschland.de/#/themen/wirtschaft/gesamtwirtschaft)

2.2 Konjunkturprogramm

Während der Konjunktureinfluss auf den Staatshaushalt im Jahr 2019 noch positiv war, drehte er sich infolge der Corona-Pandemie im Jahr 2020 deutlich ins Negative. Dem Bundesbank-Bericht „Öffentliche Finanzen“ zufolge, sanken durch den Wirtschaftseinbruch die Steuern, und die Sozialbeiträge wurden gedämpft. Gleichzeitig stiegen die Ausgaben für Kurzarbeiter- und Arbeitslosengeld erheblich. Diese Stabilisatoren wirkten dem Konjunktureinbruch automatisch entgegen, das heißt ohne weitere Eingriffe des Staates. Berechnungen mit dem Bundesbank- Verfahren ergeben, dass sich der gesamtstaatliche Finanzierungssaldo aufgrund der ungünstigen konjunkturellen Einflüsse im vergangenen Jahr um 2¼ % des BIP verschlechterte.[15]

Noch stärker als die Konjunktur schlugen finanzpolitische Maßnahmen zu Buche, die zum Überwinden der Corona-Krise ergriffen wurden. Diese Corona-Maßnahmen wurden temporär ausgestaltet und belasten den Staatshaushalt damit zunächst vorübergehend. Sie zielen auf die Unterstützung von Gesundheitssystem, Unternehmen und privaten Haushalten sowie die Konjunkturstabilisierung. Diese Maßnahmen zusammengenommen erhöhten das Staatsdefizit im Jahr 2020 um geschätzte 3 % des BIP.

Den Bundesbank-Experten nach, fielen quantitativ am stärksten ins Gewicht die Stützungsmaßnahmen für Unternehmen. Darunter mit Abstand am wichtigsten waren die Soforthilfen für kleine Unternehmen, Selbstständige sowie freie Berufe. Zudem entlastete die Bundesagentur für Arbeit die Unternehmen bei den Sozialbeiträgen beim Kurzarbeitergeld. Verschiedene steuerliche Sonderregelungen stärkten die Liquidität von Unternehmen. Private Haushalte wurden in erster Linie durch einen Kinderbonus unterstützt. Zudem wurden die Umsatzsteuersätze in der zweiten Jahreshälfte 2020 gesenkt. Die Maßnahmen zum Gesundheitsschutz umfassten zusätzliche Ausgaben für Schutzausrüstung, für Intensivbetten, zur Förderung der Entwicklung von Impfstoffen sowie zur Information der Bevölkerung. Zudem leistete der Bund Ausgleichszahlungen an Krankenhäuser, die freie Kapazitäten vorhielten. Weitere Teile des Gesundheitssektors wurden dafür entschädigt, dass coronabedingt weniger Leistungen nachgefragt wurden und ihre Einnahmen daher sanken.

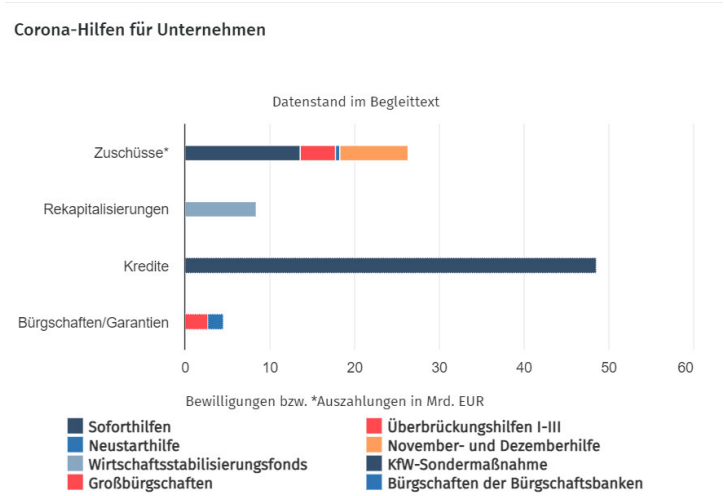


Abb.9: Corona-Hilfen für Unternehmen, 18.03.2021, (Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; Bundesministerium der Finanzen; Kreditanstalt für Wiederaufbau)

Folgend Information des Statistischen Bundesamtes, waren **Soforthilfen für kleine Unternehmen, Selbstständige und Freiberufler** während der Corona-Krise folgender Weise aufgeteilt: (Datenstand: 28. Februar 2021):

Anträge für das Soforthilfeprogramm des Bundes konnten bis zum 31. Mai 2020 gestellt werden. Daher ändern sich die Bewilligungszahlen und -volumina nur noch geringfügig.

[15] Bundesbank, Öffentliche Finanzen, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

Bislang wurden 1,79 Mio. Anträge mit einem Volumen von 13,68 Mrd. EUR bewilligt, von denen 1,78 Mio. Anträge mit einem Volumen von 13,58 Mrd. EUR (nur Bundesmittel) bereits ausgezahlt sind. Zusätzlich hatten viele Bundesländer eigene Soforthilfeprogramme aufgelegt. Die Bewilligungszahlen und -volumina dieser Landesprogramme sind in den zuvor genannten Werten nicht enthalten.[16]

Überbrückungshilfen für kleine und mittlere Unternehmen (Datenstand: 18. März 2021):
Anträge für die Überbrückungshilfe I (Fördermonate Juni bis August 2020) konnten bis zum 9. Oktober 2020 gestellt werden. Daher ändern sich die Antrags- und Bewilligungszahlen nur noch geringfügig. Es wurden 137.183 Anträge mit einem Antragsvolumen in Höhe von 1,68 Mrd. EUR (vor Verrechnung mit anderen Programmen) gestellt, von denen 123.202 Anträge mit einem Volumen von 1,50 Mrd. EUR ausgezahlt wurden. Das Antragsverfahren für die Überbrückungshilfe II (Fördermonate September bis Dezember 2020) startete am 21. Oktober 2020. Bisher wurden 166.397 Anträge mit einem Volumen von 2,48 Mrd. EUR (vor Verrechnung mit anderen Programmen) gestellt. 149.411 Anträge mit einem Volumen von 2,17 Mrd. EUR wurden bereits ausgezahlt.

Seit dem 10. Februar 2021 können Anträge für die Überbrückungshilfe III (Fördermonate November 2020 bis Juni 2021) gestellt werden. Bisher sind 77.806 Anträge mit einem Volumen von 4,41 Mrd. EUR eingegangen. In 70.040 Fällen wurden bereits Abschlagszahlungen mit einem Volumen von insgesamt 1,13 Mrd. EUR ausgezahlt. Zudem können Soloselbstständige seit dem 16. Februar 2021 Anträge für die Neustarthilfe stellen. Bisher wurden 103.775 Anträge mit einem Volumen von 0,62 Mrd. EUR gestellt. 96.313 Anträge mit einem Volumen von 0,57 Mrd. EUR wurden bereits ausgezahlt.

November- und Dezemberhilfe (Datenstand: 18. März 2021):
Eine Antragstellung für die Novemberhilfe ist seit dem 25. November 2020 möglich. Insgesamt wurden bisher 352.143 Anträge mit einem Volumen von 5,52 Mrd. EUR gestellt. Das bereits ausgezahlte Volumen beträgt 4,66 Mrd. EUR. Das Antragsverfahren für die Dezemberhilfe ist am 23. Dezember 2020 gestartet. Bisher wurden 332.538 Anträge mit einem Volumen von 5,70 Mrd. EUR gestellt. Das bereits ausgezahlte Volumen beträgt 4,33 Mrd. EUR.

Wirtschaftsstabilisierungsfonds (Datenstand: 18. März 2021):
Der Wirtschaftsstabilisierungsfonds hat in 13 Fällen Unterstützungsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 8,41 Mrd. EUR beschlossen. Zudem haben Unternehmen die Möglichkeit, Bürgschaften unter dem Großbürgschaftsprogramm des Bundes sowie bei Bürgschaftsbanken zu beantragen:

Großbürgschaften des Bundes (Datenstand: 1. März 2021):
Bisher wurden neun Bürgschaften im Gesamtvolumen von 2,68 Mrd. EUR unter dem Großbürgschaftsprogramm des Bundes bewilligt. Zwei weitere Anträge im Gesamtvolumen von 0,13 Mio. EUR sind offen. Zurückgezogen wurden insgesamt vier Anträge mit einem Gesamtvolumen von 1,55 Mrd. EUR.

Bürgschaften der Bürgschaftsbanken (Datenstand: 17. März 2021):
Seit Ausbruch der Corona-Pandemie wurden 7.874 Bürgschaften beantragt, von denen 6.193 genehmigt sind. Das beantragte Kreditvolumen beträgt 2,52 Mrd. EUR, davon wurden 1,88 Mrd. EUR genehmigt. Das beantragte Bürgschaftsvolumen beträgt 1,84 Mrd. EUR, davon wurden 1,36 Mrd. EUR genehmigt.

[16] DESTATIS, Soforthilfen für kleine Unternehmen, Selbstständige und Freiberufler (Datenstand: 18. März 2021): Konjunkturprogramm, Statistisches Bundesamt (https://www.dashboard-deutschland.de/#/themen/konjunkturprogramm/konjunkturprogramm)

2.3 Transportindex

In der Corona-Pandemie wurde das hohe politische und gesellschaftliche Interesse an schnell verfügbaren Wirtschaftsindikatoren sehr deutlich. In diesem Zusammenhang hat das Statistische Bundesamt einen Transportindex als neuen, schnell verfügbaren Konjunkturindikator konzipiert. Grundlage des Transportindex ist die Annahme, dass Wirtschaftsaktivität Verkehrsleistungen benötigt und erzeugt.[17] Dass ein solcher Zusammenhang zwischen Transport und wirtschaftlicher Aktivität besteht, belegt unter anderem der vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt entwickelte und regelmäßig veröffentlichte LKW-Maut-Fahrleistungsindex. Dieser Index weist eine hohe Korrelation zwischen dem mautpflichtigen LKW-Verkehr auf deutschen Fernstraßen und dem Produktionsindex des Verarbeitenden Gewerbes auf.

Basierend auf Informationen des Statistischen Bundesamtes, besteh das Ziel des Projekts Transportindex darin, den LKW-Maut-Fahrleistungsindex um die weiteren Verkehrsträger im Güterverkehr (Flug- und Eisenbahnverkehr sowie die Binnen- und Seeschifffahrt) zu ergänzen und damit einen weiteren, noch umfassenderen Frühindikator für die konjunkturelle Entwicklung bereitzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte ein monatlicher Transportindex, der den Güterverkehr für alle Verkehrsträger erfasst, sehr zeitnah vorliegen, und die Korrelation mit der Entwicklung der Industrieproduktion in Deutschland sollte höher sein als beim LKW-Maut Fahrleistungsindex.

Die Abbildung 10 zeigt den Verlauf des vorläufigen Transportindex sowie der Teilindizes (ohne Seeschifffahrt):

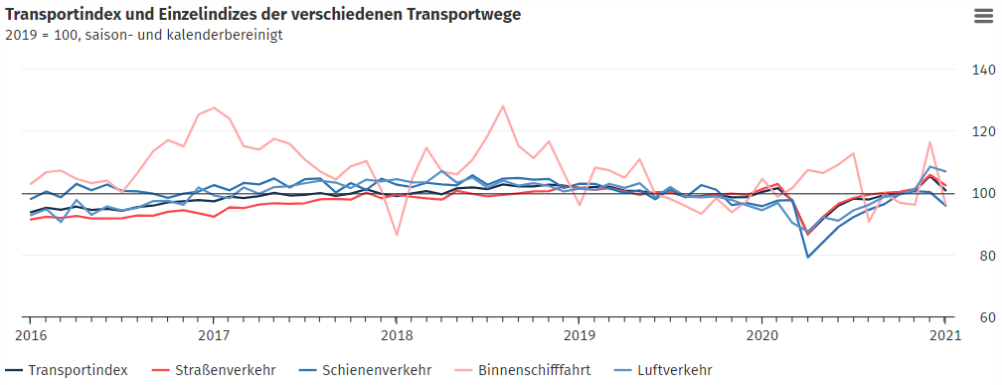


Abb.10: Transportindex und Einzelindizes der verschiedenen Transportwege (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, DB Netz AG, Arbeitsgemeinschaft Verkehrsflughäfen e.V., ausgewählte Binnenhäfen)

Die schnelle Verfügbarkeit der einzelnen Indikatoren für die verschiedenen Verkehrsträger erlaubt damit eine experimentelle monatliche Berechnung des Transportindex spätestens 30 Tage nach Ende des Berichtsmonats, wodurch die angestrebte Aktualität erreicht wird. Der vorläufige Transportindex ergibt sich aus der Gewichtung der Teilindizes für die einzelnen Verkehrsträger (derzeit ohne Seeschifffahrt) – nach vorheriger Saisonbereinigung und Normierung auf das Jahr 2019, dem Jahr vor Beginn der Corona-Pandemie - nach dem Modal Split laut Umweltbundesamt (UBA). Der Modal Split gibt an, welchen Anteil ein Verkehrsträger am gesamten Güterverkehrsaufkommen hat, gemessen anhand der Verkehrsleistung: Im Jahr 2018 betrug der Anteil des Straßenverkehrs ca. 73,4 %, des Schienenverkehrs 19,5 %, der Binnenschifffahrt 6,9 % sowie des Luftverkehrs 0,2 %.

[17] DESTATIS, Transportindex 2021 (https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/transportindex.html)

Index	Korrelation[1] mit Transportindex	Korrelation[1] mit LKW-Maut-Fahrleistungsindex
PI Verarbeitendes Gewerbe	0,93	0,91
PI Produzierendes Gewerbe ohne Bau	0,92	0,91
PI Vorleistungsgüter	0,80	0,79
PI Investitionsgüter	0,90	0,88
PI Gebrauchsgüter	0,84	0,82

1: Die Korrelationsanalyse auf Basis saisonbereinigter Veränderungsraten gegenüber dem Vormonat umfasst den Zeitraum Januar 2016 bis Oktober 2020.

Abb.11: Korrelationsanalyse mit Verlängerungsraten der Teilbereiche des Produktionsindex (Quelle: DESTATIS, Transportindex 2021)

Nach der Zusammenstellung experimentellen Daten des Statistischen Bundesamtes, weisen erste vorläufige Ergebnisse hohe Korrelationen des Transportindex mit ausgewählten Konjunkturindikatoren wie beispielsweise dem Produktionsindex des Verarbeitenden Gewerbes aus und veranschaulichen damit dessen grundsätzliche Eignung als zusätzlicher experimenteller Konjunkturindikator. [18]

Der Transportindex stellt in einem direkten Vergleich mit dem bereits existierenden LKW-Maut-Fahrleistungsindex eine weitere Verbesserung dar. Die Entwicklung des Transportindex ist noch nicht abgeschlossen. So soll zukünftig der Seeverkehr, sofern geeignet, in den Transportindex einbezogen werden. Alternative Gewichtungen der Teilindizes für die verschiedenen Verkehrsträger sollen getestet sowie weiterhin neue Datenquellen recherchiert und analysiert werden. Darüber hinaus soll untersucht werden, ob die Teilindizes der einzelnen Verkehrsträger als Frühindikator für die amtlichen Verkehrsstatistiken verwendet werden können. In diesem Kontext wird insbesondere die Darstellung der Binnenschifffahrt innerhalb des Transportindex auf Basis der Anzahl anlegender Güterschiffe einer kritischen Prüfung unterzogen.

2.4 Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge

Laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr, ist die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2020 insbesondere durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Allerdings zeigten sich bereits zu Jahresbeginn und damit vor Einsetzen der Pandemie konjunkturelle Eintrübungen mit Auswirkungen auf die Nachfrage nach Transportleistungen im Straßengüterverkehr. Ab Ende Februar 2020 überlagerten dann die Folgen der Pandemie und der sie begleitenden Schutzmaßnahmen die anderen Einflüsse auf die mautpflichtige Fahrleistung.[19]

Mit Abklingen der ersten Pandemiewelle im Mai erholte sich die Fahrleistung zunächst sehr schnell. Mit Beginn der Urlaubszeit im Sommer verlangsamte sich die Erholungstendenz. Seit dem Herbst liegen die Fahrleistungen über den entsprechenden Vorjahreswerten. Auf den mautpflichtigen Straßen legten deutsche und ausländische LKW im Jahr 2020 insgesamt rund 40,3 Mrd. km (davon 32,7 Mrd. km auf Autobahnen und 7,6 Mrd. km auf Bundesstraßen) zurück. Insgesamt ergibt sich für das Jahr 2020 eine

[18] DESTATIS, Transportindex 2021 (https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/transportindex.html)

[19] Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik: Jahrestabellen 2020, 23.02.2021 (https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/20_BAG-Mautstatistik_Fahrleistungen_2020.pdf?__blob=publicationFile)

gegenüber dem Vorjahr um 1,3 % niedrigere Fahrleistung und ist insbesondere durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt.[20]

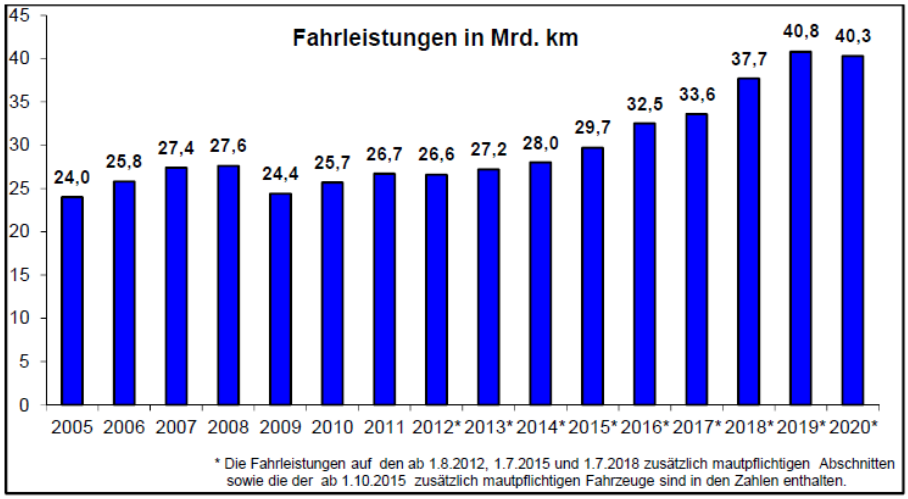


Abb.12: Fahrleistung der Mautfahrzeuge (in Mrd. km) 2005 bis 2020 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Wirtschaftliche Aktivität erzeugt und benötigt Verkehrsleistungen – daher besteht ein enger Zusammenhang zwischen der konjunkturellen Entwicklung und dem Verkehr von Lastkraftwagen (LKW). Im Zuge der LKW-Mauterhebung werden digitale Prozessdaten unter anderem über die Fahrleistung der mautpflichtigen LKW generiert. Das Bundesamt für Güterverkehr hat aus diesen Daten einen LKW-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale angibt und strukturelle Änderungen weitestgehend ausschließt. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und konjunkturellen Aussagekraft hat das Statistische Bundesamt diesen Index in sein Veröffentlichungsprogramm aufgenommen.[21]

Fahrleistungen	2020	2019	Veränderung zum Vorjahr
	[Mrd. km]	[Mrd. km]	[%]
Gesamt	40,3	40,8	-1,3
- nur auf Autobahnen	32,7	33,0	-0,9
- nur auf Bundesstraßen	7,6	7,8	-3,3

Abb.13: BAG-Mautstatistik, Erscheinungsdatum 23.02.2021 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Der tägliche LKW-Maut-Fahrleistungsindex liefert frühzeitig ungefähre Anhaltspunkte zur Entwicklung der Industrieproduktion in Deutschland. Der Index wird aus digitalen Prozessdaten der LKW-Mauterhebung berechnet und wöchentlich jeweils am Donnerstag aktualisiert. Die Ergebnisse werden als Zeitreihe aus täglichen Daten dargestellt und bilden die Fahrleistung mit fünf- bis zwölftägigem Abstand sehr aktuell ab.[22]

---

[20] Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik: Jahrestabellen 2020, 23.02.2021 (https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/20_BAG-Mautstatistik_Fahrleistungen_2020.pdf?__blob=publicationFile)

[21] DESTATIS, Digitale Prozessdaten aus der LKW-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken, 14.12.2020 (https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2018/06/digitale-prozessdaten-062018.html)

[22] DESTATIS, LKW-Maut-Fahrleistungsindex, 12.08.2020 (https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2020/04/lkw-maut-fahrleistungsindex-042020.html)

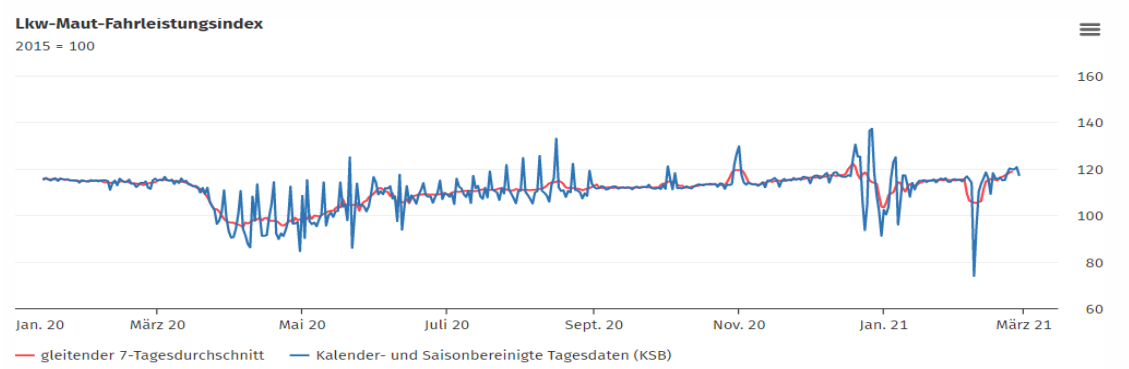


Abb.14: LKW-Maut-Fahrleistungsindex, (Quelle: DESTATIS)

Fahrleistungen (in Klammern nur Autobahnen)	2020	2019	Veränderung zum Vorjahr
	[Mrd. km]	[Mrd. km]	[%]
Inland	24,1 (18,0)	24,3 (18,0)	-0,9 (-0,2)
Ausland	16,2 (14,8)	16,5 (15,0)	-2,1 (-1,7)

Abb.15: BAG-Mautstatistik, 23.02.2021 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Differenziert man die Fahrleistungswerte nach den Zulassungsstaaten der Kraftfahrzeuge, so legten deutsche LKW im Jahr 2020 24,1 Mrd. km zurück und damit etwa 0,9 % weniger als im Vorjahr.

Die Fahrleistungen von Fahrzeugen aus anderen Zulassungsstaaten ist dagegen um etwa 2,1 % (auf 16,2 Mrd. km) gesunken.

Laut Prognosen des Bundesamtes für Güterverkehr, ist es davon auszugehen, dass die unterschiedlichen Abnahmen coronabedingt sind und sich die Fahrleistungen deutscher LKW im Laufe der Monate zunächst schneller erholt haben. Die Abbildung 16 stellt die in den Monatsstatistiken jeweils ermittelten kumulierten Fahrleistung mit den entsprechenden Veränderungswerten zum Vorjahreszeitraum in einer Zeitreihe dar.

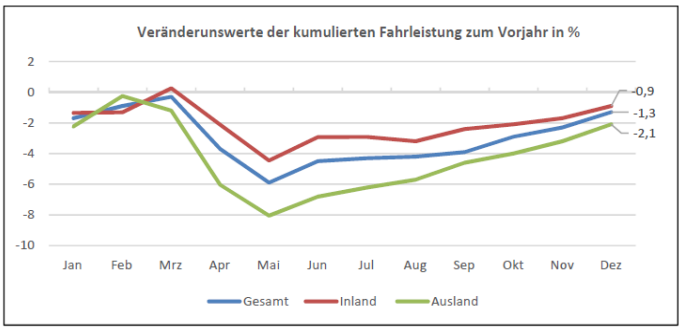


Abb.16: BAG-Mautstatistik: 23.02.2021 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Zulassungsstaat	Anteil an der Gesamtfahrleistung		Zuwachsrate der Fahrleistung zum Vorjahr
	2020	2019	
	[%]	[%]	[%]
Deutschland	59,8	59,5	-0,9
Polen	16,3	16,1	0,1
Tschechien	3,3	3,5	-7,8
Rumänien	3,1	3,3	-6,8
Litauen	2,8	2,7	4,7
Niederlande	2,5	2,5	-3,6
Ungarn	1,6	1,7	--8,0
Bulgarien	1,4	1,4	-3,4
Slowenien	1,3	1,3	-0,4
Slowakei	1,3	1,4	-10,7

Abb.17: BAG-Mautstatistik, 23.02.2021 (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr)

Die Abbildung 17 gibt die Fahrleistungen der zehn leistungsstärksten Zulassungsstaaten im Jahr 2020 wieder. Die Reihenfolge der nach den Fahrleistungen zehn leistungsstärksten Zulassungsstaaten hat sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig mit dem Tausch von Slowenien und Slowakei verändert. Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr haben lediglich die Länder Litauen und Polen mit + 4,7 % (51,7 Mio. km) und + 0,1 % (9,0 Mio. km) erzielt.

2.5 Baukonjunktur

Die Industrie und der Bau in Europa waren von den neuerlichen Maßnahmenverschärfungen nicht unmittelbar betroffen und konnten von der zügigen Erholung des Welthandels und der robusten Baunachfrage profitieren. Das war neben den Ausweicheffekten der Verbraucher der Hauptgrund dafür, dass die gesamtwirtschaftlichen Einbußen deutlich geringer ausfielen als im Frühjahr.[23]

Im Bauhauptgewerbe in Deutschland nahm das Geschäftsklima zu, was auf weniger pessimistische Erwartungen zurückzuführen war. Ihre aktuelle Lage schätzten die Baufirmen, vor allem wegen des außergewöhnlich kalten Wetters, etwas schlechter als im Januar ein. Im November 2020 ist der Umsatz im gesamten Bauhauptgewerbe um 6,0 % gegenüber dem November 2019 gestiegen.

In der kumulierten Betrachtung von Januar bis November 2020 stieg der Umsatz im Bauhauptgewerbe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,4 %. Die Corona-Pandemie hatte somit keine eindeutigen Effekte auf das Bauhauptgewerbe. Beim Bau von Gebäuden (Hochbau) stiegen die Umsätze im November 2020 gegenüber November 2019 um 5,9 % und im Tiefbau um 0,4 %.

Das Baugewerbe wurde im Schlussquartal 2020 von der zweiten Welle der Corona-Pandemie kaum beeinträchtigt. Vielmehr stieg die Bauproduktion im letzten Jahresviertel 2020 im Vorquartalsvergleich saisonbereinigt kräftig (+ 4 %).

Die Bauleistung im Bauhauptgewerbe erhöhte sich hingegen nur etwas. Einer spürbaren Zunahme im Hochbau stand ein leichter Rückgang bei Tiefbauleistungen gegenüber. Insgesamt ist die Baukonjunktur weiterhin recht gut. Die Aktivität lag sowohl im Hochbau als auch im Tiefbau deutlich über dem Niveau vom Schlussquartal 2019.

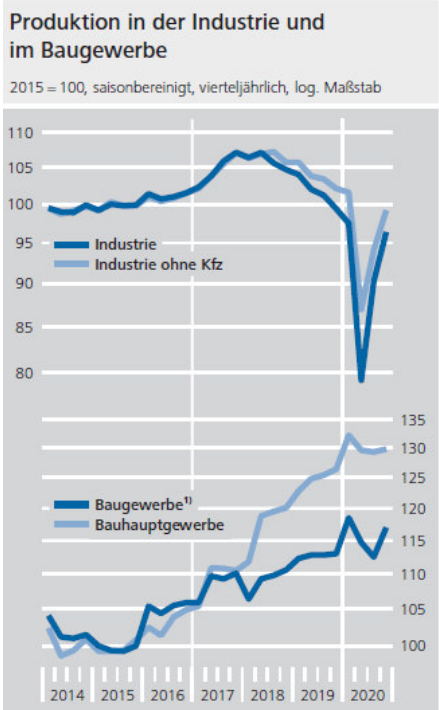


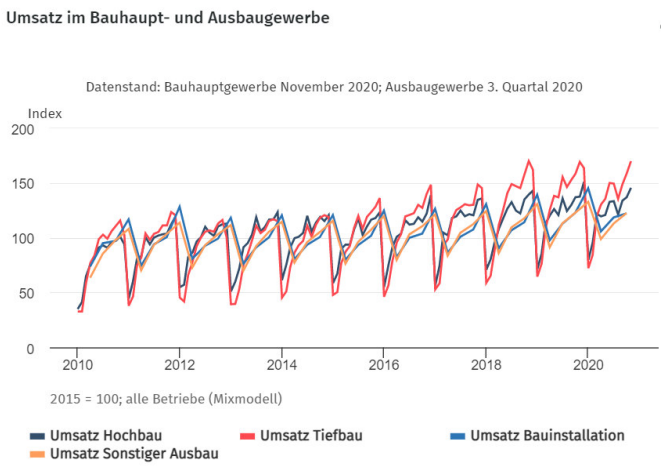
Abb.18: Produktion in der Industrie und im Baugewerbe, (Quelle: Deutsche Bundesbank)

Hinweis: 1 Bauhauptgewerbe und Ausbaugewerbe

Zudem waren die Kapazitätsauslastung im Bauhauptgewerbe und die Lageeinschätzung der Unternehmen laut Umfrageergebnissen des ifo Instituts verglichen mit dem langfristigen Durchschnitt hoch.[24]

[23] Bundesbank, Internationales und europäisches Umfeld, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

[24] Bundesbank, Konjunktur in Deutschland, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)



Auch im Ausbaugewerbe liegen die Umsätze trotz eines leichten Minus weiterhin auf hohem Niveau: Im 3. Quartal 2020 sank der Umsatz bei den Bauinstallationen um 0,5 % und im Sonstigen Ausbau um 0,3 % gegenüber dem 3. Quartal 2019. Mit -0,4 % im Vorjahresvergleich konnte das Ausbaugewerbe damit zum ersten Mal seit fünf Jahren keine Umsatzsteigerungen verzeichnen.

Abb.19: Umsatz im Bauhaupt- und Ausbaugewerbe (Quelle: Statistisches Bundesamt)

Im 1. Quartal 2021 liegt die Kapazitätsauslastung im Baugewerbe gegenüber dem Vorquartal unverändert bei 74,3 % und beendet damit vorerst den seit dem Jahr 2018 rückläufigen Trend. Innerhalb des Baugewerbes entspricht der Auslastungsgrad sowohl im Bauhaupt- als auch im Ausbaugewerbe mit ebenfalls 74,3 % dem Niveau des Vorquartals.[25]

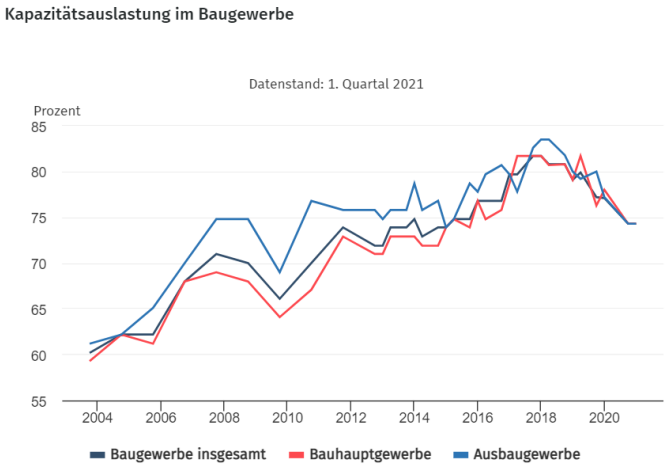
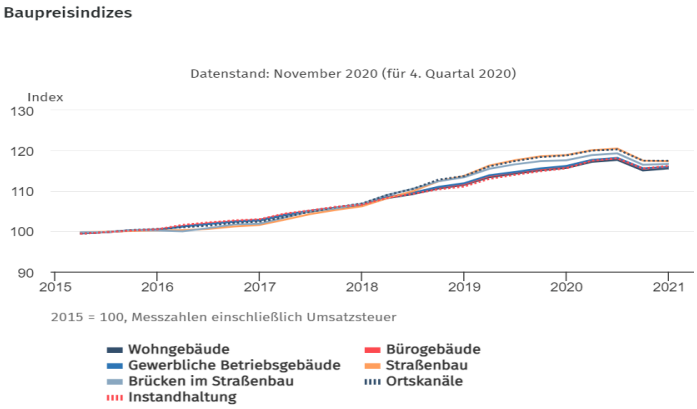


Abb.20: Kapazitätsauslastung im Baugewerbe (Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)



Die Bauleistungspreise stiegen im vierten Quartal 2020 gegenüber dem Vorquartal um 0,4 %. Sie liegen um 0,1 % unter dem Wert des vierten Quartals 2019, was vor allem mit der seit Juli 2020 geltenden Senkung der Mehrwertsteuersätze zusammenhängt. Bei unverändertem Steuersatz hätte es eine Preissteigerung um rein rechnerisch 2,5 % gegeben.

Abb.21: Baupreisindizes (Quelle: Statistisches Bundesamt)

Die gute Baukonjunktur dürfte auch im ersten Quartal 2021 anhalten. Dies signalisieren die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe, die im Mittel der Monate Oktober und November – bis dahin liegen statistische Angaben vor – gegenüber dem Sommerquartal saisonbereinigt kräftig zunahmen. Dabei

[25] DESTATIS, Bauen, Dashboard Deutschland, 05.03.2021 (https://www.dashboard-deutschland.de/#/themen/wohnen_bau/bauen)

erhöhte sich der Orderzufluss im Wohnungsbau besonders stark. Dies trifft ebenfalls auf die Baugenehmigungen in diesem Bereich zu. Auch die Umfrageindikatoren zeichnen ein günstiges Bild für die Baubranche, obgleich sie sich zuletzt geringfügig eintrübten. Die Reichweite der Auftragsbestände verringerte sich von sehr hohem Niveau aus nur leicht. Das Geschäftsklima verschlechterte sich zuletzt allerdings spürbar.[26]

2.6 Geldpolitik

Der ausgesprochen schnelle Erholungsprozess der Weltwirtschaft, der den pandemiebedingten Einbruch bereits in den Sommermonaten ein gutes Stück wettgemacht hatte, verlor im Herbst erheblich an Schwung. Ausschlaggebend waren neue Infektionswellen in vielen Teilen der Welt. Insbesondere in Europa wurden die Eindämmungsmaßnahmen im vierten Quartal 2020 wieder verschärft, was die dortigen Volkswirtschaften spürbar belastete. So ging die Wirtschaftsleistung im Euroraum im vierten Quartal 2020 um 0,6 % gegenüber der Vorperiode zurück.[27]

An den internationalen Finanzmärkten prägten im Winterhalbjahr unterschiedliche Entwicklungen das Geschehen: Während die Verfügbarkeit von Impfstoffen die Zuversicht der Marktteilnehmer stärkte, wurden die neuerlichen Zunahmen der Infektionen und Eindämmungsmaßnahmen als Belastungsfaktor wahrgenommen.

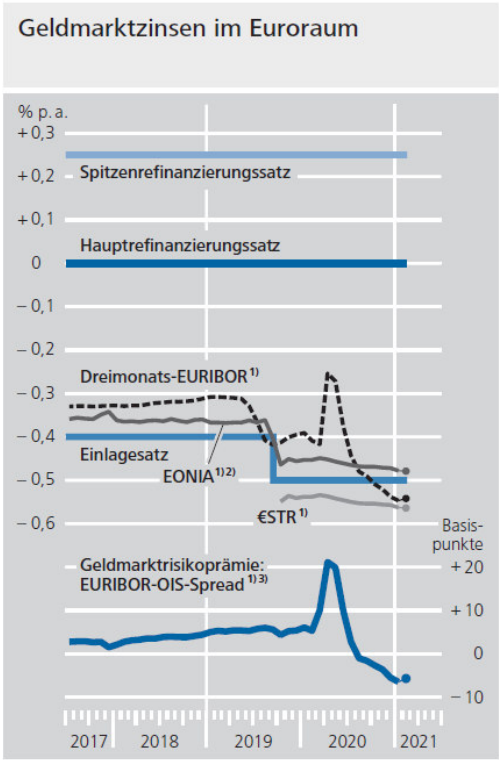


Abb.22: Geldmarktzinsen im Euroraum
(Quellen: EZB und Bloomberg, Deutsche Bundesbank)

Im Euroraum beschloss der EZB- Rat vor dem Hintergrund der zweiten Infektionswelle, den Umfang des Pandemie-Notfallankaufprogramms (Pandemic Emergency Purchase Programme: PEPP) zu erweitern und den Zeithorizont für die Nettoankäufe bis mindestens Ende März 2022 zu verlängern. Dies trug zu sinkenden Renditen von Staatsanleihen der Länder des Euroraums mit vergleichsweise niedriger Bonität bei. [28]

Hinweis:
1 Monatsdurchschnitte.
2 Ab 1. Oktober 2019 berechnet sich EONIA aus EUR STR + 8,5 Basispunkte.
3 Dreimonats-EURIBOR abzüglich Dreimonats-EONIA - Swapsatz.
• = Durchschnitt 1. bis 18. Februar 2021.

[26] Bundesbank, Konjunktur in Deutschland, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)
[27] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende 2020/2021, 22.02.2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)
[28] Bundesbank, Finanzmärkte, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

Zudem passte er die Bedingungen der dritten Serie gezielter längerfristiger Refinanzierungsgeschäfte (GLRG III) erneut an und bietet drei zusätzliche Geschäfte im Jahr 2021 an. Auch von den längerfristigen Pandemie- Notfallrefinanzierungsgeschäften (Pandemic Emergency Longer- Term Refinancing Operations: PELTROs) werden 2021 vier zusätzliche Geschäfte angeboten.[29]

Die durchschnittliche Verzinsung von Unternehmensanleihen im Euroraum verringerte sich weiter und erreichte im Januar neue Tiefstände. Die Renditen europäischer Staatsanleihen mit hoher Bonität legten hingegen zu. Auf seiner geldpolitischen Sitzung im Dezember 2020 rekalibrierte der EZB- Rat angesichts der wirtschaftlichen Folgen des verstärkten Infektionsgeschehens seine geldpolitischen Maßnahmen. Insbesondere erweiterte er das PEPP um 500 Mrd. EUR auf insgesamt 1 850 Mrd. EUR. Darüber hinaus verlängerte der EZB-Rat Maßnahmen zur Lockerung der Kriterien von Sicherheiten bis Juni 2022 und die Repo-Fazilität für nicht zum Euro- Währungsgebiet gehörende Zentralbanken (Eurosystem Repo Facility for Central Banks: EUREP) sowie alle befristeten Swap- und Repo-Linien mit Zentralbanken außerhalb des Euroraums bis März 2022. Auch die monetäre Entwicklung war im Jahresschlussquartal von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und den wirtschaftspolitischen Reaktionen darauf geprägt. [30]

Den Bundesbank-Experten zufolge, stieg die Jahreswachstumsrate des breit gefassten Geldmengenaggregats M3 bis Ende Dezember auf 12,3 % und war damit mehr als doppelt so hoch wie zum Ende des Vorjahres. Angesichts der anhaltend hohen Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Pandemie blieben Vorsichtserwägungen der privaten Haushalte und Unternehmen das Hauptmotiv. So verzeichneten speziell die hoch liquiden täglich fälligen Einlagen kräftige Nettozuwächse. Getragen wurde diese Entwicklung auf der Seite der Gegenposten insbesondere durch die fortgesetzten Wertpapierankäufe des Eurosystems, Aufstockung der Wertpapierkredite von Geschäftsbanken und Zuwachs der Buchkredite an den inländischen Privatsektor.

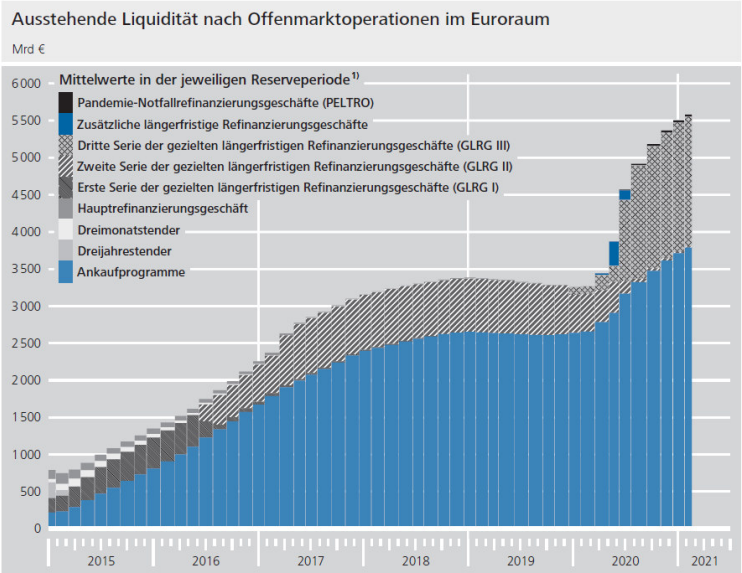


Abb.23: Ausstehende Liquidität nach Offenmarktoperationen im Euroraum (Quelle: Deutsche Bundesbank)
Hinweis:

[29] Bundesbank, Geldpolitik und Bankgeschäft, Monatsbericht 02/2021
(https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)
[30] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende 2020/2021, 22.02.2021
(https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

1 Die Breite der Säulen entspricht der Länge der Reserveperioden. Die letzte dargestellte Periode ist noch nicht beendet.

Einen Rückgang bei der Nachfrage nach Unternehmenskrediten meldeten auch die in der Umfrage zum Kreditgeschäft befragten Banken.[31] Gleichzeitig berichteten sie aber in allen erfassten Kreditsegmenten eine Verschärfung ihrer Kreditstandards, insbesondere wegen pandemiebedingt gestiegener Risiken. Die wirtschaftliche Erholung in Deutschland kam im Schlussquartal 2020 zum Erliegen.

Dagegen erholten sich viele nicht unmittelbar von den Maßnahmen betroffene Branchen weiter. Insbesondere die Industrie konnte ihre Produktion kräftig steigern. Diese Entwicklungen spiegeln sich auch im Kreditgeschäft der Banken, das insgesamt dynamischer verlief als im Vorquartal. Den größten Wachstumsbeitrag leisteten erneut Kredite an private Haushalte, deren Nachfrage nach Wohnungsbaukrediten weiter anstieg. Die Buchkredite an nichtfinanzielle Unternehmen verzeichneten im vierten Quartal ebenfalls spürbare Zuwächse.[32]

Zwar dämpften die erhöhte Unsicherheit über die künftige wirtschaftliche Entwicklung und die daraus resultierende Investitionszurückhaltung für sich genommen die Nachfrage deutscher Unternehmen nach Bankkrediten. Insbesondere der Finanzierungsbedarf von Unternehmen aus der kreditintensiven Bau- und Immobilienbranche blieb hoch. Zudem stieg der Mittelbedarf der vom Lockdown betroffenen Unternehmen wieder an, auch weil sich die Auszahlung der staatlichen Überbrückungshilfen verzögerte. Die Kreditstandards und –bedingungen wurden von den im Rahmen des Bank Lending Survey befragten Banken im Unternehmenskreditsegment per Saldo verschärft.[33]

Die Verbraucherpreise (HVPI) blieben im Schlussquartal 2020 saisonbereinigt gegenüber dem Vorquartal konstant. Im Sommer waren sie wegen der temporären Mehrwertsteuersenkung noch spürbar gesunken. Im Vorjahresvergleich wirkten die temporäre Mehrwertsteuersenkung und die Energiepreise weiterhin deutlich dämpfend. Mit – 0,6 % lag die Teuerungsrate im Schlussquartal 2020 sogar noch etwas unter der im Vorquartal (– 0,2 %). Ohne Energie und Nahrungsmittel betrachtet, war die Rate ebenfalls leicht negativ (– 0,1 %, nach 0,5 %). Im Januar 2021 machten die Verbraucherpreise einen starken Sprung nach oben. Die Teuerungsrate legte wegen der MwSt.-Erhöhung kräftig von – 0,7 % im Dezember auf + 1,6 % zu.

Auch die Kernrate zog deutlich an (von – 0,1 % auf 2,0 %). Der Anstieg war damit noch stärker, als aufgrund der Wiedereinführung der regulären Mehrwertsteuersätze und der Maßnahmen des Klimapakets zu erwarten gewesen war. Dies dürfte durch umfangreiche Anpassungen der Ausgabengewichte, die dem HVPI zugrunde liegen, zu erklären sein.

Den Bundesbank-Bericht zufolge, die bestimmte Corona-Krise im vergangenen Jahr auch die deutsche Finanzpolitik. Seit der ersten Infektionswelle im März wurden umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um Gesundheitssystem, Unternehmen sowie private Haushalte zu unterstützen. Die staatlichen Investitionen wuchsen weiter dynamisch. Steuern und Sozialbeiträge gaben zusammen mit Unternehmensgewinnen, Lohneinkommen und dem privaten Konsum nach, und wegfallende Lohneinkommen wurden teils durch Sozialleistungen kompensiert.

---

[31] Bundesbank, Geldpolitik und Bankgeschäft, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

[32] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende 2020/2021, 22.02.2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

[33] Bundesbank, Konjunktur in Deutschland, Monatsbericht 02/2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

Die Bundesbank-Experten weisen darauf hin, dass im Ergebnis 2020 ein hohes staatliches Defizit verzeichnet wurde. Gemäß der ersten Meldung vom Januar lag es bei fast 5 % des BIP, nach einem Überschuss von 1½ % des BIP im Jahr davor. Die Schuldenquote ist voraussichtlich bis Ende 2020 um rund 10 Prozentpunkte auf etwa 70 % gestiegen. Die Aussichten für das laufende Jahr sind weiterhin unsicher. Aus derzeitiger Sicht könnten sich sowohl die Defizit- als auch die Schuldenquote mehr oder weniger seitwärts bewegen. Da Teile der Wirtschaft zunächst erheblich von den Einschränkungsmaßnahmen beeinträchtigt bleiben, laufen zahlreiche Stützungsmaßnahmen weiter oder werden abgewandelt fortgesetzt. Zudem wurden der Solidaritätszuschlag teilweise abgeschafft sowie das Kindergeld deutlich erhöht. Im Verlauf des Jahres sollte aber der Aufschwung wieder Tritt fassen und auch die Staatsfinanzen zunehmend entlasten.[34]

Der Bundeshaushalt schloss 2020 zwar mit einem sehr hohen Defizit ab, das aber dennoch erheblich niedriger ausfiel als geplant. Die Regelgrenze der Schuldenbremse wurde statt um rund 120 Mrd. EUR nur um rund 40 Mrd. EUR überschritten. Entsprechend liegen die jährlichen Tilgungen, die ab 2023 zu leisten sind, nur bei 2 Mrd. EUR statt 6 Mrd. EUR. Für das laufende Jahr ist erneut eine sehr hohe Nettokreditaufnahme vorgesehen. Darin sind wiederum umfangreiche Puffer enthalten, die in der Krise recht flexibel eingesetzt werden können.

Diese wurden auch teils mit den jüngsten Regierungsbeschlüssen bereits verplant, etwa für einen zweiten Kinderbonus oder Mehrausgaben für Impfstoffe. Es bleiben aber weiter größere Spielräume. Falls es die Krisenbewältigung erfordert, können daraus noch ergänzende Maßnahmen finanziert werden. Indem diese temporär ausgestaltet werden, kann eine Belastung künftiger Haushalte vermieden werden. Für 2022 zeichnet sich ein deutlich sinkendes Staatsdefizit ab. So sollte sich die Wirtschaftserholung nach Abklingen der Pandemie festigen, und Stützungsmaßnahmen können entfallen. Etliche der seit Herbst veröffentlichten Projektionen weisen ein strukturelles Defizit in einer Größenordnung von etwa 2 % des BIP aus.

Wie aus dem Bundesbank-Bericht zu entnehmen ist, hängt zu einem wesentlichen Teil das Defizit nicht unmittelbar mit der Corona-Krise zusammen. Vielmehr wurden Mehrausgaben unter anderem für Bildung, Klimapolitik und Digitalisierung in Aussicht gestellt. Zudem wachsen die Ausgaben für Renten, Gesundheit und Pflege aufgrund politischer Entscheidungen und infolge der demografischen Entwicklung zügig. Während die Zinsausgaben zurückgehen, dürften die übrigen Ausgaben (die Primärausgaben) daher weiter dynamisch wachsen. In Relation zur Wirtschaftsleistung könnten sie damit einen neuen Höchstwert erreichen. Bei der Abgabenquote (Steuern und Sozialbeiträge) ist ebenfalls ein historisch relativ hohes Niveau zu erwarten.[35]

Alles in allem bleibt die Finanzpolitik zunächst auf Stabilisierung ausgerichtet, um die Krise möglichst gut zu bewältigen. Nach Abklingen der Pandemie gilt es, die Staatsfinanzen wieder solide aufzustellen. Einen guten Anker für eine derart abgestufte Politik bilden Haushaltsregeln, die fiskalischen Spielraum in Krisen bieten und gleichzeitig solide Perspektiven für die Staatsfinanzen sicherstellen. Mit den europäischen Fiskalregeln und der deutschen Schuldenbremse wurden Ausgestaltungen gewählt, die beides vorsehen.

[34] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende 2020/2021, 22.02.2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)
[35] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende 2020/2021, 22.02.2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

Die Bundesbank-Autoren kommen zu dem Ergebnis, dass der Konsolidierungsbedarf für die Gebietskörperschaften insgesamt aus heutiger Sicht aber nicht außergewöhnlich hoch erscheint. Die Regeln erlauben zudem, Anpassungen zeitlich zu strecken. So kann der Bund dazu seine mit fast 50 Mrd. EUR reichlich gefüllte Rücklage einsetzen. Konkrete Beschlüsse stehen erst an, wenn der Bundeshaushalt für 2022 nach der Bundestagswahl verabschiedet wird.[36]

[36] Bundesbank, Die Wirtschaftslage in Deutschland um die Jahreswende 2020/2021, 22.02.2021 (https://www.bundesbank.de/de/publikationen/berichte/monatsberichte)

3 Finanzierungsumfeld für PPP-Projekte

3.1 Reform der Bundesfernstraßenverwaltung

Am 1. Januar 2021 hat der Bund von den Ländern Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung übernommen. Zur Ausführung dieser Aufgaben hat der Bund „Die Autobahn GmbH des Bundes" – eine 100 prozentige Bundesgesellschaft – gegründet und das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als neue Bundesbehörde errichtet. Ziel der Reform ist es, die Aufgaben zentral in einer Hand zu bündeln und die Leistungsfähigkeit der Autobahnen zu stärken, damit alle Autobahnnutzer von einer modernen, sicheren Infrastruktur profitieren.[37]

Schneller planen, effizienter bauen, betreiben und erhalten – das ist der Fokus und zwar direkt seit dem Betriebsstart am 1. Januar 2021. Laut der Information des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, sind über 10.000 Beschäftigte von den Ländern zum Bund gewechselt und arbeiten nun für die Autobahn GmbH und das FBA.

Verkehrsinfrastruktur in Deutschland (1 000 Kilometer)

Verkehrsinfrastruktur	Tag/Monat	2016	2017	2018	2019	2020
Überörtliches Straßennetz[1]	01.01.	230,1	230,0	229,9	229,8	229,8
davon						
Autobahnen	01.01.	13,0	13,0	13,0	13,1	13,2
Bundesstraßen	01.01.	38,3	38,1	38,0	37,9	37,8
Landesstraßen	01.01.	86,8	87,0	87,0	86,9	86,9
Kreisstraßen	01.01.	91,9	91,9	91,9	91,9	91,8
Schienennetz (Betriebsstreckenlänge)	31.12.	38,6	38,6	38,4	38,4	...
Wasserstraßen[2] (Bundeswasserstraßen)	31.12.	7,3	7,3	7,3	7,3	...
Rohölleitungen	31.12.	2,4	2,4	2,4	2,4	...

1: Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

2: Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Abb.24: Verkehrsinfrastruktur in Deutschland (1 000 Kilometer) (Quelle: Statistisches Bundesamt)[38]

Dabei geht es um rund 13.200 Kilometer Bundesautobahnen, die nun von zentraler Stelle verwaltet werden, und jährliche Investitionen von aktuell etwa 5,5 Mrd. EUR. Rund 4500 Bauprojekte sind von den Ländern auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen (Erhaltungsmaßnahmen unter 1 Mio. EUR sind hierin

[37] BMVI, Reform der Bundesfernstraßenverwaltung, 11.01.2021 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Stab-IGA/reform-der-bundesfernstrassenverwaltung.html)

[38] DESTATIS; Daten zur Verkehrsinfrastruktur, wie zum Beispiel Straßenlängen für die Jahre 2016 bis 2020, 28.09.2020 (https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Unternehmen-Infrastruktur-Fahrzeugbestand/Tabellen/verkehrsinfrastruktur.html)

nicht enthalten). 136 Autobahn-Projekte laufen nach dem 31. Dezember 2020 weiter wie bisher über die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES).

Dem BMVI zufolge, ist die erfolgreiche Umsetzung der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung nur möglich, wenn die Autobahn GmbH des Bundes mit den notwendigen Finanzmitteln ausgestattet wird. Hierfür stellt der Bund der Autobahn GmbH die zur Finanzierung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung – insbesondere für Planung und Betrieb. Im Vergleich zum Regierungsentwurf der Autobahn GmbH hat der Deutsche Bundestag am 11. Dezember 2020 in seinem Beschluss zum Bundeshaushalt 2021 zusätzliche Mittel in Höhe von 400 Mio. EUR bewilligt. Damit stehen der Autobahn GmbH für die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben im Jahr 2021 rund 1,8 Mrd. EUR zur Verfügung.[39]

Der Etat umfasst das gesamte Aufgabenspektrum: von Planungsleistungen für Straßenbauprojekte über den Betriebsdienst (z.B. Straßenmeistereien, Winterdienst etc.), das Verkehrsmanagement bis hin zur Verwaltung und IT-Infrastruktur zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben. Die Ausgaben der Autobahn GmbH werden im Haushalt künftig differenzierter aufgeschlüsselt und zwar in die Bereiche „Betrieb und Verkehr", „Planungsleistungen" und „Verwaltung". Die Autobahn GmbH erstellt für jedes Geschäftsjahr einen Wirtschaftsplan. Ihre Wirtschafts- und Finanzplanung muss sich an den zur Verfügung stehenden Haushaltmitteln ausrichten – so das BMVI.

Der aktuelle Wirtschaftsplan wurde vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 gebilligt. Von den o.g. Ausgaben für die Autobahn GmbH sind die Investitionsmittel zu unterscheiden, also das zur Verfügung stehende Geld für den Erhalt sowie Aus- und Neubau laufender und neuer Projekte sowie für sonstige Investitionen (z.B. Rastanlangen, Verkehrslenkungsanlagen etc.). Im Bundeshaushalt 2021 sind hierfür für die Bundesautobahnen rund 5,5 Mrd. EUR im Jahr 2021 vorgesehen. Die Mittel werden – wie bisher auch – jährlich durch den Haushaltsgesetzgeber, also den Deutschen Bundestag bewilligt.

Neue Projekte werden – wie bisher auch – im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel realisiert. Wie diese Mittel eingesetzt werden sollen, wird im Finanz- und Realisierungsplan 2021 - 2025 der Autobahn GmbH (FRP) festgelegt. Basis sind der Bundesverkehrswegeplan und die entsprechenden Ausbaugesetze aus dem Jahr 2016 für die vordringlichen Verkehrsprojekte der kommenden Jahre sowie der auf dieser Grundlage erstellte Investitionsrahmenplan 2019 - 2023.

3.2 Banken- und Anleihefinanzierungen

Weder die COVID-19-Pandemie noch sonstige Umstände konnten den Investorenappetit auf die Neuprojekte (Greenfield) beeinträchtigen.[40] Der Gesamtwert der ÖPPs, die im 2020 geschlossen wurden, erreichte 12,4 Mrd. EUR, hauptsächlich dank einiger größerer Straßen- und Schienenfahrzeugprojekte, die auf den Markt kamen. Dies liegt jedoch immer noch deutlich unter dem Durchschnitt der Vorjahre von 19

[39] BMVI, Reform der Bundesfernstraßenverwaltung, 11.01.2021 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Stab-IGA/reform-der-bundesfernstrassenverwaltung.html)
40 Inframation News: Europe PPP 2020, 27.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7774266/europe-greenfield-ppp-league-tables-2020-a-market-for-the-lucky-few.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-28-01-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7774266&_cb=login_6012ceab05693)

Mrd. EUR. Wegen der geringen Investitionsmöglichkeiten suchen mehrere der langjährigen ÖPP-Investoren zunehmend alternative Investments.[41]

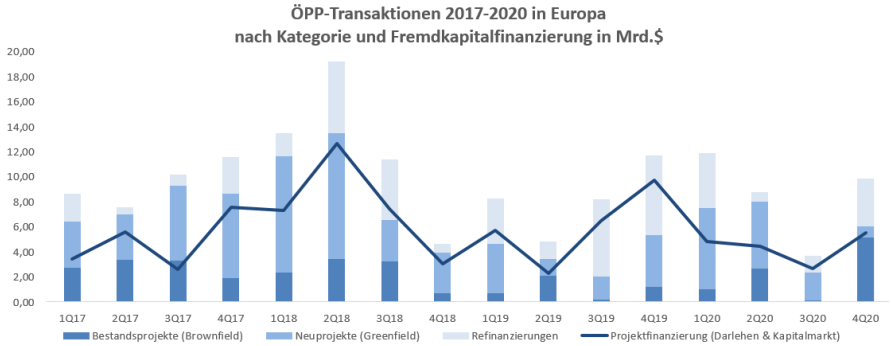


Abb.25: ÖPP-Transaktionen nach Kategorien in Europa u. Fremdkapitalfinanzierung (Quelle: Inframation Datenbank, Autobahn GmbH Analyse)

Meridiams jüngster großer ÖPP-Abschluss war das Straßen-ÖPP A465 in Großbritannien im Konsortium mit dem spanischen Entwickler FCC. Das ÖPP in Höhe von 600 Mio. GBP ist das erste walisische Projekt, das im Rahmen des Mutual Investment Model (MIM) beschafft wurde. Der Abschluss dauerte nur vier Monate und zog Geschäftsbanken und institutionelle Investoren aus Europa und Asien als Kreditgeber an. Der Deal folgte einem anderen in den letzten Monaten in Deutschland geschlossenen ÖPP, dem ÖPP-Projekt A49. Meridiam und der österreichische Baukonzern Strabag haben das Autobahnprojekt im Juli 2020 gewonnen und in weniger als zwei Monaten einen finanziellen Abschluss (financial close) erzielt, wobei ein Großteil der Finanzierung aus einer 30-jährigen Anleihe stammt.

ÖPP-Transaktionen nach Sektor in Europa 2018-2020			
Type	**2020**	**2019**	**2018**
Transport	65%	74%	66%
Soziale Infrastruktur	14%	15%	13%
erneuerbare Energie	2%	0%	1%
Umwelt	0%	1%	5%
Andere	3%	3%	7%
Telekommunikation	16%	5%	6%
Energie	0%	1%	1%

Abb.26: ÖPP-Finanzierungen in Europa 2017-2020 (Quelle: Inframation Datenbank, Autobahn GmbH Analyse)

da Die Zahl der ÖPP-Neuprojekte (Greefield) ist im Jahr 2020 in Europa gesunken: nur 47 ÖPPs erreichten im Laufe des Jahres einen finanziellen Abschluss, nur 19 davon waren Projekte über 100 Mio. EUR, wie aus den der Abbildung 26 hervorgeht.

[41] Inframation News: Europe PPP 2020, 27.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7774266/europe-greenfield-ppp-league-tables-2020-a-market-for-the-lucky-few.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-28-01-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7774266&_cb=login_6012ceab05693)

ÖPP-Finanzierung in Europa 2017-2019				
	2020	**2019**	**2018**	**2017**
Anzahl der Deals	105	168	177	160
Wert der Deals (in Mrd. $)	34,19	33,02	48,66	37,95
über Kredite (in Mrd. $)	15,02	17,89	27,77	13,8
über Kapitalmärkte (in Mrd. $)	2,39	6,32	2,7	5,32
Anzahl der Neuprojekte (Greenfield) ÖPP	47	90	68	60
Neuprojekte (Greenfield) ÖPP Wert (in Mrd. $)	14,94	11,3	25,84	20,02

Abb.27: ÖPP-Finanzierungen in Europa 2017-2020 (Quelle: Inframation Datenbank, Autobahn GmbH Analyse)

Investoren, die auf den deutschen Markt setzen, wurden im vergangenen Jahr belohnt. Im Jahr 2020 wurden im Land dreizehn ÖPPs abgeschlossen, verglichen mit durchschnittlich nur drei Transaktionen pro Jahr seit 2017. Allein auf Deutschland entfiel mit einem Investitionsvolumen von 5 Mrd. EUR ein Drittel des gesamten europäischen ÖPP-Marktes auf die Neubauprojekte (Greefield), was einer Verzehnfachung entspricht im Vergleich zu durchschnittlich etwas mehr als 500 Mio. EUR in den letzten drei Jahren.[42]

Ein weiteres deutsches Großprojekt neben der A49 war, das im Februar 2020 von Eiffage und Johann Bunte abgeschlossene ÖPP-Projekt A3 in Höhe von 1,5 Mrd. EUR. Im vergangenen Jahr wurden auch mehrere ÖPP-Großprojekte für regionale Personenzugnetze finanziert, wobei die Allianz zu den Hauptfinanzierern zählt.

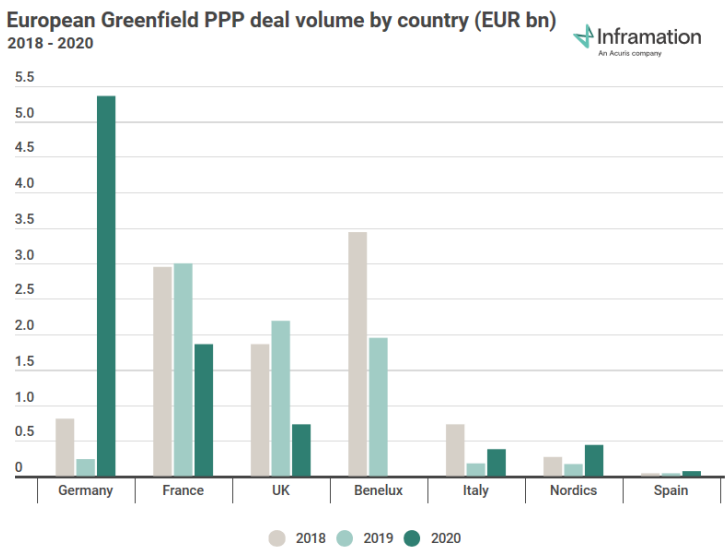


Abb.28: ÖPP- Neuprojekte (Greenfield) in Europa 2018 – 2020, nach Land und Wert der Deals in Mrd. € (Quelle: Inframation Datenbank)

In Großbritannien verstärkten die Auswirkungen der Pandemie und des Brexits die Unsicherheit auf den Märkten. Das einzige laufende Straßen-ÖPP des Landes - die Via15 - wird weiterhin vor Gericht verhandelt.

Die Europäische Investitionsbank (EIB) wird sich voraussichtlich nicht an der Finanzierung der beiden großen europäischen ÖPP-Verkehrsprojekte R4 PPP in Belgien (rd. 1 Mrd. €) und B247 in Deutschland (rd. 500 Mio. €) beteiligen, weil sie nicht als TEN-T-Projekte eingestuft sind. Trotzdem wird erwartet, dass der

[42] Inframation News: Europe PPP 2020, 27.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7774266/europe-greenfield-ppp-league-tables-2020-a-market-for-the-lucky-few.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-28-01-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7774266&_cb=login_6012ceab05693)

Finanzierungsbedarf vom Markt bereitgestellt wird und ohne das Engagement der EIB mehr Raum für Banken und institutionelle Investoren besteht.[43]

Trotz des A465 ÖPP und eines weiteren walisischen MIM, welches Meridiam für sich gewinnen konnte, ein 1,5 Mrd. GBP teures Schulprojekt (21st Century Schools), war der britische Markt selbst im Vergleich zu den mageren Standards der letzten Jahre verhalten. Nur drei ÖPPs erreichten einen finanziellen Abschluss im Vergleich zu fünf im Jahr 2019 und zehn im Jahr 2018. Das Geschäftsvolumen ging um zwei Drittel zurück. Einige weitere Projekte sollen in Wales und Schottland gestartet werden, aber die Projektpipeline scheint begrenzt zu sein.

3.3 Refinanzierungen

Nach zwei Jahren schnellen Wachstums ging das Volumen der in Europa refinanzierten ÖPP-Projekte im Jahr 2020 um mehr als 40 % zurück. Einige komplexe Transaktionen erreichten jedoch in den letzten Wochen des Jahres einen finanziellen Abschluss.[44]

Kurz vor Jahresende refinanzierten die Sponsoren des vierten Abschnitts der L9-U-Bahn-Konzession in Barcelona (L9T4) Schulden in Höhe von 721 Mio. EUR, nachdem im Oktober 2019 ein ähnlicher Deal für den zweiten Abschnitt derselben U-Bahn-Linie (L9T2) abgeschlossen worden war. Eine weitere schwierige Refinanzierung, die Mitte Dezember 2020 abgeschlossen wurde, betraf die Autobahnkonzession A88 in Frankreich, die von Ardian und APG unterstützt wurde. Der Konzessionär hat von der Allianz langfristige Finanzmittel in Höhe von 330 Mio. EUR aufgenommen. Die Gespräche über die Refinanzierung begannen im Jahr 2018, dauerten jedoch aufgrund der Coronavirus-Pandemie und der Notwendigkeit, ihre Auswirkungen auf künftige Verkehrsprognosen neu zu bewerten, länger als erwartet.

Etwa zur gleichen Zeit schloss Ardian ein weiteres komplexes Schuldengeschäft ab, refinanzierte 220 Mio. EUR an Holdco-Schulden, die das Autobahnnetz von Ascendi in Portugal stützten, und beschaffte weitere 180 Mio. EUR für Neuerwerbungen. Andere Eigentümer von ÖPPs im Transportbereich waren nicht so gut aufgestellt, da ein Rückgang des Verkehrs ihre Aussichten auf eine bessere Refinanzierung der Schulden beeinträchtigte, was teilweise den Rückgang des Geschäftsvolumens rechtfertigte. Die Sponsoren der Mailänder Ostringstraße, zu denen auch die von Ardian unterstützte ASTM gehört, haben beispielsweise eine geplante Refinanzierung der Autobahn in Höhe von 250 Mio. EUR für Anleihen im Laufe des Jahres verschoben.

[43] Inframation News, EIB Rules out Funding two key european road PPPs, 23.11.2020 (https://www.inframationnews.com/news/6915996/eib-rules-out-funding-two-key-european-road-ppps.thtml)

[44] Inframation News: Europe Greenfield PPP League Tables 2020: A market for the lucky few, 27.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7774266/europe-greenfield-ppp-league-tables-2020-a-market-for-the-lucky-few.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-28-01-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7774266&_cb=login_6012ceab05693)

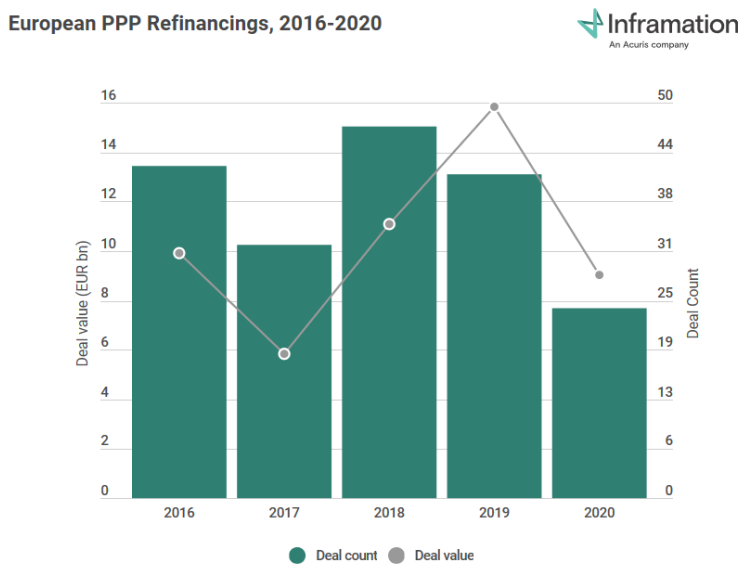


Abb.29: ÖPP-Refinanzierung 2016 – 2020 (Quelle: Inframation Datenbank)

Die Refinanzierung von Schulden für Flughafenkonzessionen gehörte zu den schwierigsten Geschäften des Jahres 2020. Die von Atlantia geführten Eigentümer des Flughafens Nizza waren unter denjenigen, die dies taten, und platzierten im Juli Anleihen im Wert von 660 Mio. EUR zur Refinanzierung von Bankkrediten.

Eines der wohlschwierigsten Geschäfte war wohl die Umstrukturierungen der ÖPP-Projekte in türkischen Krankenhäusern. Im Dezember haben die Sponsoren der ÖPPs der Krankenhäuser Izmir und Kocaeli eine Umstrukturierung in Höhe von 900 Mio. EUR vorgenommen, nachdem sie durch die Pandemie mit Kostenüberschreitungen und Bauverzögerungen konfrontiert waren. Kreditgeber, einschließlich der EBWE, einigten sich schließlich darauf, den Baubeginn am 30. Dezember zu ermöglichen und die Krankenhäuser bis Ende 2021 oder Anfang 2022 wieder auf den richtigen Weg zu bringen. Der Deal folgte kurz nach der Umschuldung von Ankaras 1,1 Mrd. EUR Etlik Healthcare Campus ÖPP im vergangenen September.

3.4 Infrastrukturinvestitionen nach der COVID-19-Pandemie

Die Ausweitung der öffentlichen Investitionen könnte nach der Pandemie ein wesentliches Element fiskalischer Anreize sein, ist jedoch möglicherweise nicht für alle Länder geeignet und hängt entscheidend von der Qualität der Infrastrukturverwaltung ab. Die COVID-19-Krise hat nicht nur Mängel in einigen Infrastruktursektoren wie Gesundheit und digitale Konnektivität aufgedeckt, sondern auch laufende Projekte gestört und die Nachfrage und/oder Zahlungsfähigkeit für mehrere Infrastrukturdienste verringert und die potenzielle Realisierung von Eventualverbindlichkeiten wird wahrscheinlich die steuerlichen Ressourcen belasten, die andernfalls in neue Infrastrukturprojekte und Instandhaltung investiert worden wären.[45]

Die Krise macht mehr und bessere öffentliche Investitionen erforderlich, um die Erholung nach einer tiefen und möglicherweise langanhaltenden Rezession zu unterstützen. In der Tat sind öffentliche Investitionen aufgrund ihres hohen Multiplikators, insbesondere während Rezessionen, sowie ihres diskretionären und klumpigen Charakters ein gängiges Instrument für fiskalische Anreize. Einige MOEL-Länder (z. B. Kroatien, Estland, Ungarn, Polen und Rumänien) planen bereits, Infrastrukturprojekte in ihre Konjunkturpakete

[45] IMF, Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe, Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues, Nr.20/11 (https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2020/09/25/Infrastructure-in-Central-Eastern-and-Southeastern-Europe-Benchmarking-Macroeconomic-Impact-49580)

aufzunehmen, und die Europäische Kommission hat die Länder aufgefordert, die öffentlichen Investitionen zu schützen und sich auf grüne und digitale Prioritäten zu konzentrieren.

Die Pandemie bietet zwar die Möglichkeit, Infrastruktursysteme zu transformieren und Klimaanpassung in die Reaktion der Politik einzubeziehen, kann jedoch aus mehreren Gründen auch die Ausweitung öffentlicher Investitionen erschweren.[46]

- Die zukünftige Struktur der Wirtschaft ist sehr ungewiss, ebenso wie die Nachfrage nach Infrastruktur und ihre Kosten. Beispielsweise wird die Nachfrage nach digitaler Infrastruktur wahrscheinlich steigen. Die Pandemie hat gezeigt, dass in vielen Ländern die Gesundheitsausgaben, einschließlich der Gesundheitsinfrastruktur, möglicherweise steigen müssen. Andererseits sind die Aussichten für Energie und Verkehr weniger eindeutig. Während der Ölpreisrückgang Energieinvestitionen weniger attraktiv machen könnte, könnte er Optionen bieten, um bestehende Projekte abzubrechen und sie auf eine sauberere Energieerzeugung und ein widerstandsfähigeres Energienetz auszurichten. Trotz des starken Rückgangs der Verkehrsnachfrage während der Krise könnte die höhere Nachfrage nach mehr Konnektivität innerhalb Europas aufgrund einer möglichen Verlagerung der Produktion von außerhalb der Region nach Europa zunehmen.
- Aktuelle Infrastrukturprojekte/-anlagen wurden durch Verzögerungen bei der Umsetzung, geringere Einnahmen, höhere Kosten, Kreditstress, Streitigkeiten über höhere Gewalt und Garantien während der Pandemie negativ beeinflusst. Die von vielen Regierungen eingeführten Maßnahmen zum Schutz der am stärksten gefährdeten Verbraucher während der Krise - beispielsweise ein Moratorium für Stromrechnungen, Zahlungsaufschub für Geschäftsanwender und in einigen Fällen allgemeinere Preisstopps oder -senkungen - könnten die finanzielle Lebensfähigkeit der Stromversorger gefährden. Dies könnte den Appetit auf neue Infrastrukturprojekte, insbesondere des Privatsektors, belasten.
- Sowohl öffentliche als auch private Bilanzen werden aus der Pandemie mit höherer Verschuldung hervorgehen. Dennoch dürften auch die privaten Ersparnisse gestiegen sein, und die Zinssätze, zumindest für Staatsanleihen, dürften über einen längeren Zeitraum niedrig bleiben, was dazu führen könnte, dass private Investoren nach alternativen Anlagen suchen.
- Mit einer größeren Rolle der Regierung haben sich die Wahrscheinlichkeiten für Korruption möglicherweise erhöht, insbesondere, wenn große Projekte in Eile ohne angemessene Kontrollen und Rechenschaftspflicht entschieden werden. Mehrere Studien haben größere Kostenüberschreitungen und Ineffizienzen dokumentiert, wenn die öffentlichen Investitionen während eines Booms erheblich gesteigert werden.

Den IMF-Experten zufolge, sind das einige der vorläufigen Implikationen für die öffentliche Ordnung[47]:

- Erstens müssen die Investitionsausgaben überprüft und möglicherweise neu priorisiert werden, um Veränderungen in der Wirtschaft Rechnung zu tragen. Die Projektpipeline sollte neu bewertet werden, um gut geplante Projekte auszuwählen, die das höchste Wachstum und andere Vorteile im Verhältnis zu den erwarteten Kosten bieten. Ein schneller Beginn dieser Arbeit würde dazu

[46] IMF, Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe, Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues, Nr.20/11 (https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2020/09/25/Infrastructure-in-Central-Eastern-and-Southeastern-Europe-Benchmarking-Macroeconomic-Impact-49580)

[47] IMF, Infrastructure in Central, Eastern, and Southeastern Europe, Benchmarking, Macroeconomic Impact, and Policy Issues, Nr.20/11 (https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2020/09/25/Infrastructure-in-Central-Eastern-and-Southeastern-Europe-Benchmarking-Macroeconomic-Impact-49580)

beitragen, qualitativ hochwertige Projekte zu identifizieren, sicherzustellen, dass sie für die Implementierung bereit sind, und die Wiederherstellung zu unterstützen, während frühzeitig Kapazitätsengpässe erkannt werden (z. B. in Beschaffungssystemen oder Zugang zu Kapital, Arbeitskräften und Materialien).

- Eine hohe Unsicherheit und die Notwendigkeit einer rechtzeitigen Ankurbelung der Wirtschaftstätigkeit erfordern die Beibehaltung flexibler politischer Reaktionen, auch bei der Unterstützung laufender Projekte. Dies sollte jedoch mit einer verbesserten Transparenz, Kontrolle und Rechenschaftspflicht in Bezug auf Projektplanung, Zuweisung und Umsetzung einhergehen.
- Die zahlreichen Anforderungen an die Staatshaushalte, die höhere Verschuldung und die größeren Korruptionsmöglichkeiten stellen eine starke Governance der Infrastruktur in den Vordergrund.
- Eine klare Regierungslinie sollte auch dazu beitragen, das private Engagement und die Finanzierung mobilisiert werden, die angesichts der hohen Unsicherheit und des Schuldenüberhangs weiterhin gedrückt bleiben könnten.
- Die Erholung nach der Krise bietet auch die Möglichkeit, Investitionen zur Verbesserung der sozioökonomischen Widerstandsfähigkeit zu fördern. Diese Krise unterstreicht, dass die Kosten für das Versäumnis, Resilienz aufzubauen, die Kosten für die Verhinderung einer Krise bei weitem übersteigen können. Infrastrukturprojekte müssen langfristige Vorteile für die Gesellschaft haben, was eine grundlegende Verschiebung von der Optimierung der kurzfristigen Leistung zur Gewährleistung einer längerfristigen Widerstandsfähigkeit impliziert.

4 Auswahl an aktuellen PPP-Projekten

In diesem Abschnitt werden ausgewählte PPP-Projekte vorgestellt:

Ukraine Road PPP Programme[48]

- **Status:** Pre-Launch
- **Region:** Europa
- **Land:** Ukraine
- **Liefermodel:** DBFOM (Design Build Finance Operate Maintain)
- **Zahlungsmechanismus:** Verfügbarkeitsabhängig
- **Vertragslaufzeit:** 20 Jahre
- **Eröffnung:** voraussichtlich Herbst 2021
- **Geber:** Ukravtodor, Ministerium für Infrastruktur der Ukraine
- **Capex:** 8.988,62 Mio. USD

Die Ukraine kündigte im Oktober 2020 ein PPP-Programm in Höhe von ca. 9 Mrd. USD zur Modernisierung von 4.500 km Straßen an, das eine Pipeline von 25 neuen PPP für Straßen umfasst. Die erste dieser PPP-Ausschreibungen soll im Herbst veröffentlicht werden.[49] Das langfristige PPP-Programm für Straßen wird von der Führung des Landes und vom Entwicklungssektor der Weltbank maßgeblich unterstützt. Ein neues Gesetz über Konzessionen ist bereits in Kraft getreten.[50]

Die Ukraine startet mit sechs PPP-Pilotprojekten, die hauptsächlich Straßensanierungen beinhalten. Die Projekte - mit geschätzten Investitionsausgaben zwischen 180 Mio. USD bis 370 Mio. USD pro Projekt und einer Gesamtlänge von 1.400 km - sollen im Rahmen von Verfügbarkeitsmodellen durchgeführt werden. Kürzlich wurden drei Projekte vorrangig ausgeschrieben, die bis zum Herbst abgeschlossen sein sollen, insbesondere:

1. Die Sanierung einer 276 km langen Straße zwischen der zweitgrößten Stadt Charkiw und den Städten Dnipro und Zaporizhzhia — 370 Mio. USD
2. Die Sanierung einer 292 km langen Straße zwischen den Städten Boryspil und Poltawa — 180 Mio. USD
3. Die Sanierung einer 64 km langen Straße zwischen den Städten Kherson und Mykolaiv — 310 Mio. USD

Die verbleibenden drei Projekte der ersten Phase sollten den vorrangigen Projekten mit einer Zeitverzögerung von sechs bis neun Monaten folgen, um einen ausreichenden Wettbewerb zu gewährleisten. Die zweite Charge umfasst:

[48] Inframation News, Ukraine Road PPP Programme (https://www.inframationnews.com/deals/6824211/ukraine-road-ppp-programme.thtml)

[49] Inframation News, Ukraine planning privately financed road infrastructure fund, 23.02.2021 (https://www.inframationnews.com/news/7968856/ukraine-planning-privately-financed-road-infrastructure-fund.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-24-02-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7968856&_cb=login_60361a32ef5c9)

[50] Inframation News, Market Focus: Ukraine fights history with road PPP plan, 13.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7453796/market-focus-ukraine-fights-history-with-road-ppp-plan.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-14-01-2021&utm_content=newstory_1&utm_term=7453796)

4. Die Sanierung einer 308 km langen Straße zwischen der Hauptstadt Kiew und den Städten Zhytomyr und Rivne — 370 Mio. USD
5. Die Sanierung einer 312 km langen Straße zwischen den Städten Dnipro, Kryvyi Rih und Mykolaiv — 290 Mio. USD
6. Die Sanierung einer 146 km langen Straße zwischen Yahodyn, einem Kontrollpunkt an der Grenze zu Polen, und den Städten Kovel und Luzk — 240 Mio. USD

„Die ukrainischen Behörden möchten bei den erwarteten Konzessionsausschreibungen möglichst viele Bieter anziehen. Letztere werden wahrscheinlich als Konsortien agieren und müssen über Bauerfahrung, ausreichende Liquidität und voraussichtlich über die Unterstützung multinationaler Kreditgeber und Aktieninvestoren verfügen", - sagt Vladyslav Kryklii, der Infrastrukturminister des Landes, in einem Exklusivinterview mit Inframation.[51] Die in Kiew ansässigen Berater und Branchenanwälte nennen europäische Akteure wie Vinci, Bouygues und Strabag unter den erwarteten Teilnehmern der ersten Konzessionsausschreibungen.

Nach dem erfolgreichen Start der ersten sechs Pilotprojekte beabsichtigen die ukrainischen Behörden, zwei weitere Phasen der PPP-Kampagne für die Straße zu priorisieren. Zwischen 2023 und 2025 wird Kiew potenziellen Investoren zwischen sieben und neun im Wesentlichen Greenfield Projekte anbieten, die bis zu 1.600 km Straße abdecken und Gesamtinvestitionen zwischen 2 Mrd. USD und 3 Mrd. USD (von 300 Mio. USD bis 400 Mio. USD für jedes Projekt) erfordern.

In den folgenden fünf Jahren könnte Kiew weitere neun bis zehn Projekte anbieten, die bis zu 1.800 km Straßen abdecken und potenzielle Investitionen zwischen 4 Mrd. USD und 5 Mrd. USD (von jeweils 400 Mio. USD bis 500 Mio. USD) erfordern. Eine noch nicht reformierte staatliche Verwaltung des Straßenverkehrssektors in der Ukraine könnte eine Bedrohung für die erfolgreiche Umsetzung eines ehrgeizigen Konzessionsprogramms darstellen. Nach Angaben des ukrainischen Infrastrukturministeriums hat Kiew im vergangenen Jahr rund 100 Mrd. UAH (3,5 Mrd. USD) für den Wiederaufbau von Straßen auf nationaler und lokaler Ebene bereitgestellt, was doppelt so viel wie im Vorjahr ist.[52]

Die Verfügbarkeitszahlungen für die PPP-Projekte sollten aus dem State Road Fund erfolgen, der aus Kraftstoff- und Fahrzeugverbrauchsteuern, Einfuhrzöllen auf Erdölprodukte sowie Geldbußen und Strafen finanziert wird. Die Einnahmen des Fonds lagen im vergangenen Jahr leicht über 2 Mrd. USD und sollten in 2022 ca. 2,4 Mrd. USD erreichen. Die staatliche Straßenbehörde Ukravtodor hat am 22. Februar 2021 angekündigt, auch einen staatlich verwalteten Infrastrukturfonds einzurichten, der als Aktiengesellschaft eingerichtet wurde, um in die Renovierung und Instandhaltung des Straßennetzes zu investieren. Der Fonds verfügt über ein Startkapital von ca. 3 Mrd. USD, welches aus der Emission von Infrastrukturanleihen, der Umsetzung von Joint Ventures und der Beteiligung institutioneller Anleger stammt.[53]

---

[51] Inframation News, Market Focus: Ukraine fights history with road PPP plan, 13.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7453796/market-focus-ukraine-fights-history-with-road-ppp-plan.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-14-01-2021&utm_content=newstory_1&utm_term=7453796)

[52] Inframation News, Market Focus: Ukraine fights history with road PPP plan, 13.01.2021 (https://www.inframationnews.com/analysis/7453796/market-focus-ukraine-fights-history-with-road-ppp-plan.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-14-01-2021&utm_content=newstory_1&utm_term=7453796)

[53] Inframation News, Ukraine planning privately financed road infrastructure fund, 23.02.2021 (https://www.inframationnews.com/news/7968856/ukraine-planning-privately-financed-road-infrastructure-fund.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-24-02-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7968856&_cb=login_60361a32ef5c9)

„Ukravtodor wird den Fonds verwalten und zur Finanzierung großer Bauprojekte im Straßenverkehr verwenden. Der derzeitige Straßenfonds der Ukraine in Höhe von 2 Mrd. USD, der im Januar 2018 eingeführt wurde, kann dieses Straßenregenerierungsprojekt nicht vollständig finanzieren" sagte der Vorsitzende von Ukravtodor, Alexander Kubrakov.[54] Neben dem neuen Fonds werden weitere Finanzierungsformen Mautgebühren, ÖPP und staatlich garantierte Kredite für die Modernisierung der Straßen verwendet.

[54] Inframation News, Ukraine planning privately financed road infrastructure fund, 23.02.2021 (https://www.inframationnews.com/news/7968856/ukraine-planning-privately-financed-road-infrastructure-fund.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-24-02-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=7968856&_cb=login_60361a32ef5c9)

5 Beurteilung und Ausblick

„Mit Blick auf die Zukunft werden die politischen Entscheidungsträger mit komplexen Kompromissen zwischen der Bereitstellung von Unterstützung für Unternehmen zur Minimierung unverschuldet drohender Insolvenzen und der Sicherung von Arbeitsplätzen sowie der Umverteilung von Ressourcen konfrontiert, um die postpandemische Wirtschaft stabilisieren zu können" – solche Meinung wird im IMF Working Paper „Corporate Liquidity and Solvency in Europe during COVID-19: The Role of Policies", veröffentlicht am 02.03.2021, vorgestellt und weiter erläutert:[55]

„Während der höchst unsicheren und möglicherweise unvollständigen Erholung wird weiterhin politische Unterstützung erforderlich sein, um Masseninsolvenzen und den damit verbundenen Verlust von Arbeitsplätzen sowie wirtschaftliche Narben zu begrenzen und die Klippeneffekte zu vermeiden, die durch einen plötzlichen Rückzug von Maßnahmen entstehen können. Die öffentlichen Mittel sind jedoch in mehreren Ländern begrenzt, und die Pandemie wird wahrscheinlich zu dauerhaften Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur führen, die immer noch schwer vorherzusagen sind. Eine verzögerte wirtschaftliche Erholung wird die Navigation in diesen Kompromissen noch schwieriger machen."

Die IMF-Experten sind überzeugt: „Diese Überlegungen erfordern einen gezielteren Ansatz, der sich auf Unternehmen und Sektoren konzentriert, die langfristig rentabel und zukunftsrelevant sind. Es wird wichtig sein, sich auf einen vorausschauenden Ansatz zu stützen, Anreize für eine private Beteiligung an Eigenkapital- und Quasi-Eigenkapitalinjektionen zu schaffen, Vereinbarungen mit privaten Gläubigern zu fördern, um die Schulden der Unternehmen zu restrukturieren, die gerettet werden können."[56]

Die gezielte Unterstützung politischer Maßnahmen in der Praxis kann jedoch angesichts der Vielzahl von Unternehmen und der Einschränkungen der politischen Ökonomie sehr schwierig umzusetzen sein. Es müssen starke Anreize geschaffen werden, um Unternehmen mit soliden pandemiesicheren Geschäftsplänen zu ermutigen, politische Unterstützung in Anspruch zu nehmen und gleichzeitig den Zugriff von Unternehmen zu unterbinden, die sich auf einem strukturellen Weg zum Scheitern befinden oder die selbstständig vorgehen könnten - insbesondere wenn der steuerliche Handlungsspielraum gering ist. Finanzintermediäre sollten aufgrund ihres Wissens über die Unternehmen eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung dieser Unterstützung spielen.

Es wird von entscheidender Bedeutung sein, dass gezielte Unterstützung auf transparente und rechenschaftspflichtige Weise bereitgestellt wird. Es sollten Systeme und Verfahren eingerichtet werden, um die Umsetzung der Maßnahmen sorgfältig zu überwachen und ihre Wirksamkeit zu bewerten. Die Verwendung eines datengesteuerten Ansatzes würde es den politischen Entscheidungsträgern ermöglichen, Strategien bei Bedarf umgehend anzupassen, während Transparenz und klare Kommunikation mit den Interessengruppen dazu beitragen könnten, die politische Unterstützung für Interventionen aufrechtzuerhalten, die klare Gewinner und Verlierer haben. Das Verständnis der Gründe für die bisher relativ geringe Inanspruchnahme bestimmter Maßnahmen kann den politischen

[55] IMF, Corporate Liquidity and Solvency in Europe during COVID-19: The Role of Policies, 02.03.2021 (https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/03/02/Corporate-Liquidity-and-Solvency-in-Europe-during-COVID-19-The-Role-of-Policies-50133?cid=em-COM-789-42746)

[56] IMF, Corporate Liquidity and Solvency in Europe during COVID-19: The Role of Policies, 02.03.2021 (https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/03/02/Corporate-Liquidity-and-Solvency-in-Europe-during-COVID-19-The-Role-of-Policies-50133?cid=em-COM-789-42746)

Entscheidungsträgern wichtige Erkenntnisse liefern und die Gestaltung einer wirksameren künftigen Unterstützung vorantreiben.

IMF-Untersuchungen zufolge, würde eine ordnungsgemäße und rechtzeitige Umschuldung Kapitalzuführungen in Unternehmen erleichtern, die auch nach Eindämmung der Gesundheitskrise rentabel sind. Außerdem wird die Liquidation unrentabler Unternehmen wichtig sein, um Ressourcen umgehend in Sektoren umzuverteilen, die voraussichtlich expandieren werden. Verbesserte Insolvenzverfahren und außergerichtliche Umstrukturierungen werden den Prozess erleichtern. Zusammenfassend wird die Gestaltung effektiver, effizienter und erschwinglicher Strategien zur Unterstützung von Unternehmen in den kommenden Monaten und Jahren eine zentrale Herausforderung für die politischen Entscheidungsträger bleiben.[57]

[57] IMF, Corporate Liquidity and Solvency in Europe during COVID-19: The Role of Policies, 02.03.2021 (https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2021/03/02/Corporate-Liquidity-and-Solvency-in-Europe-during-COVID-19-The-Role-of-Policies-50133?cid=em-COM-789-42746)