

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

**Nr. 23  
Stand November 2021**



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aktuelle Entwicklungen in Europa und Implikationen für den ÖPP-Markt</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konjunktorentwicklung in Deutschland</b>	<b>5</b>
2.1	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts	5
2.2	Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge	6
2.3	Baukonjunktur	8
2.4	Zinsstrukturkurve in Deutschland	8
2.5	Inflationsentwicklung	9
<b>3</b>	<b>Finanzierungsumfeld für ÖPP-Projekte</b>	<b>11</b>
3.1	Banken- und Anleihefinanzierungen	11
3.2	M&A Aktivitäten und Refinanzierungen	14
<b>4</b>	<b>Auswahl an aktuellen ÖPP-Projekten</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Fazit und Ausblick</b>	<b>17</b>

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

Der Aufschwung der Weltwirtschaft dürfte sich in der zweiten Jahreshälfte 2021 fortsetzen, wenngleich die die Ausbreitung der ansteckenderen Delta-Variante des Coronavirus die kurzfristigen Wachstumsaussichten trüben. Laut Prognosen der Europäischen Zentralbank (EZB) dürfte das reale BIP sein Vorkrisenniveau vor Ende 2021 übertreffen.<sup>1</sup> Es wird erwartet, dass das Wachstum danach kräftig bleibt und sich anschließend schrittweise normalisiert. Diese konjunkturelle Belebung ist den erfolgreichen Impfkampagnen in Europa zuzuschreiben, dank derer weite Teile der Wirtschaft wieder öffnen konnten.

Die Konjunkturerholung im Euro-Währungsraum gewinnt zunehmend an Dynamik: laut EZB-Statistik<sup>2</sup>, wurde das BIP-Wachstum maßgeblich von der Binnennachfrage und vor allem von den privaten Konsumausgaben getragen, die wiederum von der schrittweisen Aufhebung der Eindämmungsmaßnahmen profitierten. Der Dienstleistungssektor profitierte von der Aufhebung von Corona-Beschränkungen und dem damit verbundenen Anstieg des Verbrauchervertrauens und der Konsumausgaben. Die Lage im verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe wird dagegen noch immer durch Lieferengpässe beeinträchtigt.



Abb. 1: Wachstum des realen BIP des Euroraums, September 2021 (Quelle: EZB und Eurostat)

Es wird davon ausgegangen, dass sich das Tempo des Aufschwungs nach Ablauf des dritten Quartals schrittweise normalisiert, denn der Impffortschritt dürfte eine weitere Lockerung der Eindämmungsmaßnahmen ermöglichen und die Angebotsengpässe dürften sich verringern. Auf mittlere Sicht ist nach Meinung der EZB-ExpertInnen<sup>3</sup>, damit zu rechnen, dass die konjunkturelle Erholung im Euroraum zunehmend von einer kräftigen globalen Nachfrage und einer sich zugleich weiter stabilisierenden binnenwirtschaftlichen Nachfrage getragen wird. Hinzu kommt die anhaltende Unterstützung durch die Geld- und Finanzpolitik.

Was die Inflationsrate im Euro-Währungsraum für 2021 betrifft, so wird weiterhin mit einer glockenförmigen Entwicklung gerechnet. Die Prognosen der Inflationsdaten für die gesamte Eurozone<sup>4</sup>

<sup>1</sup> European Central Bank; External environment; Economic Bulletin, Issue 06/2021; 23.09.2021 <https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/html/index.en.html>

<sup>2</sup> European Central Bank; Economic activity; Economic Bulletin, Issue 06/2021; 23.09.2021 <https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/html/index.en.html>

<sup>3</sup> European Central Bank; Economic activity; Economic Bulletin, Issue 06/2021; 23.09.2021 <https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/html/index.en.html>

<sup>4</sup> Despite surging inflation, ECB sees no rate hikes in 2022; 28.10.2021 <https://www.politico.eu/article/ecb-leaves-policy-on-hold-as-prices-surge/>

deuten darauf hin, dass sie sich bis Jahresende 2021 der 4-Prozent-Marke nähern wird. „Für 2022 und 2023 wird ein Rückgang der HVPI-Inflationsrate auf 1,7 % bzw. 1,5 % erwartet. Bei besagten Faktoren handelt es sich u. a. um den Wiederanstieg der Inflationsrate für Energie vor dem Hintergrund starker Basiseffekte, deutlich höhere Vorleistungskosten infolge von Lieferengpässen, einmalige Preissteigerungen bei den Dienstleistungen im Zuge der Lockerung pandemiebezogener Einschränkungen und das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung in Deutschland.“<sup>5</sup> Es dürfte noch dauern, bis die Wirtschaft wieder mit voller Kapazitätsauslastung arbeitet, weshalb nur moderate Lohnzuwächse zu erwarten sind.

Einer Analyse von Inframation News folgend, wurden Erwartungen, dass die für die Post-COVID-19-Infrastrukturen vorgesehenen EU-Wiederherstellungsfonds neue ÖPP freisetzen würden, nicht erfüllt. „Die Behörden haben die Zahl neuer Projekte reduziert, um sich auf solche zu konzentrieren, die schnell und direkt von der öffentlichen Hand umgesetzt werden können“.<sup>6</sup>

Diese Analyse zeigt, dass „die größte Sorge der Infrastrukturinvestoren natürlich nicht die Inflation selbst ist, sondern die in der Regel folgenden Zinserhöhungen. Obwohl der Wert eines Vermögenswerts normalerweise mit der Inflation steigt, können Zinssätze über den Diskontierungssatz (die Rendite, die verwendet wird, um zukünftige Cashflows auf ihren Barwert zurück zu diskontieren) einen wesentlichen Einfluss auf die Bewertungen haben.“<sup>7</sup>

Aber selbst die Gefahr höherer Zinsen ist bei einem so historischen Tiefststand des Zinsniveaus für Infrastrukturfonds, die bereits Kapital eingesetzt haben, noch in weiter Ferne. Laut der Kreditagentur Moody's<sup>8</sup> wird erwartet, dass die EZB trotz der Inflationsgefahr "mehrere Jahre" niedrige Zinsen beibehält. Anleger, die ihre Fremdfinanzierung noch nicht an niedrige Zinsen gebunden haben, könnten daher in den nächsten 18 Monaten motivierter sein, dies zu tun. In dieser Zeit könnten andere makroökonomische Bedrohungen auf der Weltwirtschaftsbühne aufgetaucht oder sogar abgeklungen sein, einschließlich der Inflation selbst.

Mit Blick über die Pandemie hinaus ist zu beobachten, inwieweit die ungleichen Auswirkungen der Krise mittelfristig zu einer erheblichen Umverteilung von Arbeitskräften in Europa führen werden. Wie der IWF in seiner Wirtschaftsprognose für Europa behauptet<sup>9</sup>, „wird die Politik den Strukturwandel zunehmend unterstützen müssen.“ Zu diesem Zweck können befristete Investitionsanreize und Einstellungsbeihilfen strukturpolitische Maßnahmen wie Arbeitsmarkt- und Bildungspolitik miteinander verzahnen, um die Qualifikation der Arbeitskräfte zu verbessern und die Menschen schnell wieder in Beschäftigung zu bringen. „Weitere Herausforderungen für die Politik sind die Steigerung des Produktivitätswachstums, die Bewältigung der Probleme der Bevölkerungsalterung und das Schließen von Lücken in der grünen und digitalen Infrastruktur.“

---

<sup>5</sup> European Central Bank; ECB staff macroeconomic projections for the euro area; 09.09.2021  
[https://www.ecb.europa.eu/pub/projections/html/ecb.projections202109\\_ecbstaff-1f59a501e2.en.html](https://www.ecb.europa.eu/pub/projections/html/ecb.projections202109_ecbstaff-1f59a501e2.en.html)

<sup>6</sup> Inframation News; EMEA 1H21 League Tables: Behind the digital infra takeover; 16.07.2021  
[https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behindthe-digital-infra-takeover.thtml?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm\\_content=newstory\\_13&utm\\_term=8864616](https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behindthe-digital-infra-takeover.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm_content=newstory_13&utm_term=8864616)

<sup>7</sup> Inframation News; NEWS ANALYSIS: THE 'NEXT BIG TEST' ARRIVES FOR INFRASTRUCTURE – INFLATION; 17.06.2021  
[https://www.inframationnews.com/analysis/8691916/news-analysis-the-next-big-test-arrives-for-infrastructure-inflation.thtml?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infraneews-daily-briefing-18-06-2021&utm\\_content=newstory\\_3&utm\\_term=8691916&cb=login\\_60d03fea7f4d6](https://www.inframationnews.com/analysis/8691916/news-analysis-the-next-big-test-arrives-for-infrastructure-inflation.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infraneews-daily-briefing-18-06-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=8691916&cb=login_60d03fea7f4d6)

<sup>8</sup> Inframation News; NEWS ANALYSIS: THE 'NEXT BIG TEST' ARRIVES FOR INFRASTRUCTURE – INFLATION; 17.06.2021  
[https://www.inframationnews.com/analysis/8691916/news-analysis-the-next-big-test-arrives-for-infrastructure-inflation.thtml?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infraneews-daily-briefing-18-06-2021&utm\\_content=newstory\\_3&utm\\_term=8691916&cb=login\\_60d03fea7f4d6](https://www.inframationnews.com/analysis/8691916/news-analysis-the-next-big-test-arrives-for-infrastructure-inflation.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infraneews-daily-briefing-18-06-2021&utm_content=newstory_3&utm_term=8691916&cb=login_60d03fea7f4d6)

<sup>9</sup> IMF; Regional Economic Outlook for Europe, October 2021 <https://www.imf.org/en/Publications/REO/EU/Issues/2021/10/20/regional-economic-outlook-for-europe-october-2021>

## 2 Konjunkturentwicklung in Deutschland

### 2.1 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

Die Stimmung in der deutschen Wirtschaft hat sich im Herbst 2021 eingetrübt. Laut des ifo Instituts<sup>10</sup>, schrumpfte die Wertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe im zweiten Quartal um 1,3%, nachdem sie bereits zu Jahresbeginn um 0,8% zurückgegangen ist. Obwohl die Auftragseingänge beinahe ununterbrochen gestiegen und die Auftragsbücher so voll wie selten zuvor sind, standen Lieferengpässe bei wichtigen industriellen Vorprodukten einer Ausweitung der Produktion im Wege.

Diese Engpässe dürften eine unmittelbare Folge der Coronakrise sein. So kam es seit Ausbruch der Pandemie zu einer weltweiten Verschiebung des Konsums, weg von Dienstleistungen und hin zu Waren und dort zu bestimmten Warengruppen, etwa langlebigen Konsumgütern, elektronischen Artikeln sowie speziellen medizinischen Produkten. Dieser abrupte Anstieg der Nachfrage hat viele Hersteller der Vorprodukte, die für die Produktion dieser Waren notwendig sind, rasch an die Kapazitätsgrenzen gebracht. Zudem wurden die globalen Lieferketten als Folge der stark veränderten Warenströme vor enorme logistische Herausforderungen gestellt.

Der ifo Geschäftsklimaindex ist im Oktober 2021<sup>11</sup> auf 97,7 Punkte gefallen, nach 98,9 Punkten im Vormonat. Insbesondere die Erwartungen sind immer mehr von Skepsis geprägt. Auch die aktuelle Lage schätzen die Unternehmen weniger gut ein. Lieferprobleme machen den Firmen zu schaffen. Die Kapazitätsauslastung in der Industrie sinkt. Sand im Getriebe der deutschen Wirtschaft hemmt die Erholung.

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

Saisonbereinigt

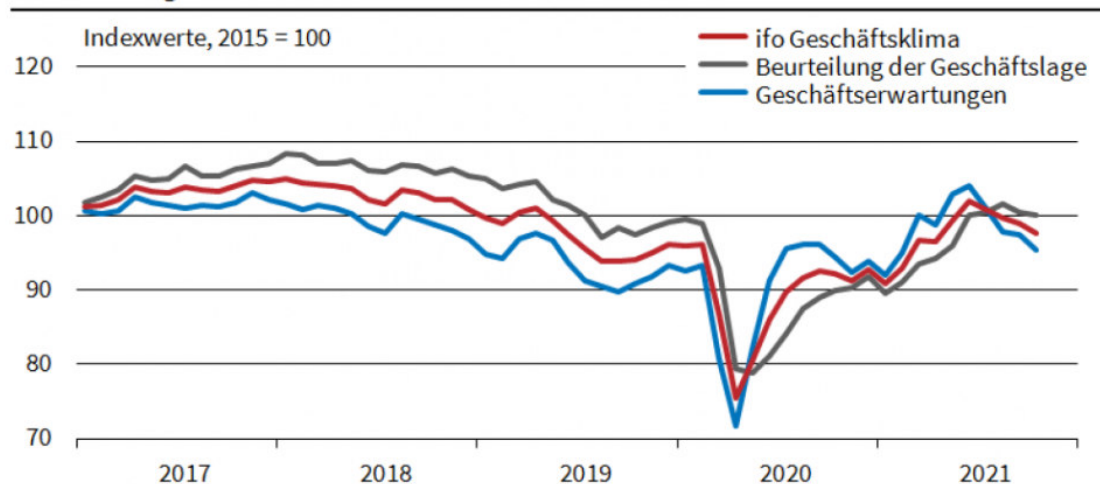


Abb.2: Geschäftsklima Deutschland (Quelle: ifo Institut)

Verwendungsseitig schlug sich die industrielle Schwäche in einer nur geringen Dynamik der Unternehmensinvestitionen und der Exporte nieder. Getragen wurde die gesamtwirtschaftliche Erholung vielmehr von den privaten Konsumausgaben. Diese profitierten vom Abflauen der Coronakrise und einer damit einhergehenden allmählichen Normalisierung der Konsummöglichkeiten, insbesondere im

<sup>10</sup> ifo; Konjunkturprognose Herbst 2021: Lieferengpässe in der Industrie bremsen gesamtwirtschaftliche Erholung; 17.09.2021 <https://www.ifo.de/publikationen/2021/aufsatz-zeitschrift/ifo-konjunkturprognose-herbst-2021-lieferengpaesse-der>

<sup>11</sup> ifo; Lieferprobleme drücken das ifo Geschäftsklima (Oktober 2021); 25.10.2021 <https://www.ifo.de/node/65790?ifoNL202110>

stationären Einzelhandel und bei kontaktintensiven Dienstleistungen. Stützend gewirkt haben dürften, vor dem Hintergrund des Impffortschritts, auch die günstigeren Einkommens- und Beschäftigungsaussichten. „Arbeitslosigkeit und Unterbeschäftigung sinken kräftig, Beschäftigung und die Nachfrage der Unternehmen nach neuem Personal nehmen zu und Kurzarbeit ist weiter rückläufig. Die Folgen der Corona-Krise auf dem Arbeitsmarkt sind zwar noch sichtbar, werden aber kleiner.“<sup>12</sup>

In der Industrie hielten die angebotsseitigen Beschränkungen an. Dies hatte zur Folge, dass das Produktionsniveau weiterhin erheblich hinter der starken Nachfrage zurückblieb. Die Industrieproduktion stieg im Juli 2021 zwar zum ersten Mal seit vier Monaten wieder an, dies war aber wohl weitgehend auf die Lage der Sommerferien zurückzuführen. Insgesamt stieg die Wirtschaftsleistung im dritten Quartal kräftiger an als im Frühjahr. Laut Statistik der Deutschen Bundesbank<sup>13</sup>, legte sie um 1,6% gegenüber dem ersten Quartal zu.

Laut Pressemitteilung des ifo-Instituts<sup>14</sup> ist das Bruttoinlandsprodukt im 3. Quartal 2021 gegenüber dem 2. Quartal 2021 – preis-, saison- und kalenderbereinigt – um 1,8 % gestiegen. Damit setzte sich die Erholung der deutschen Wirtschaft im Sommer weiter fort, nachdem das BIP im 2. Quartal 2021 bereits um 1,9 % gewachsen war. Das Wachstum im 3. Quartal 2021 wurde den ersten vorläufigen Berechnungen zufolge vor allem von höheren privaten Konsumausgaben getragen.

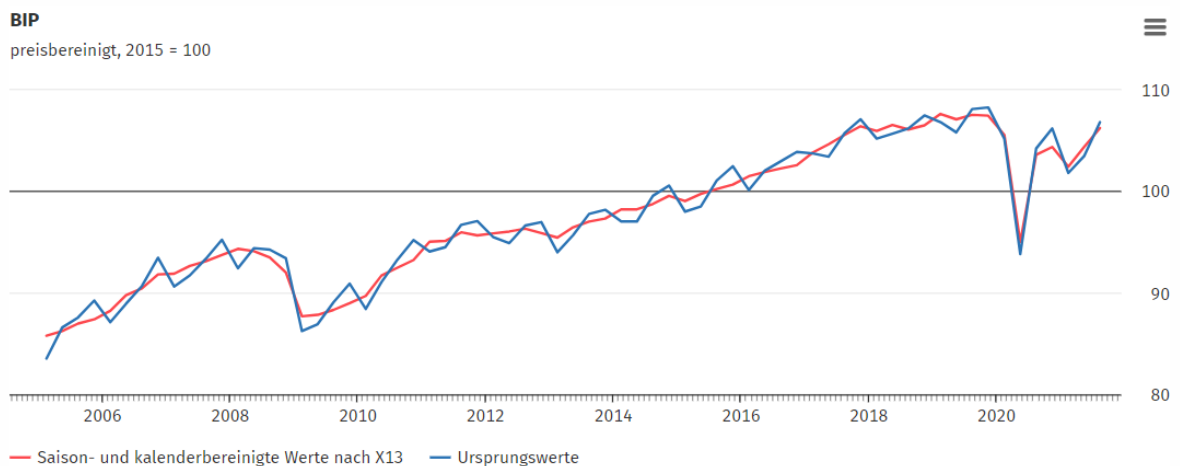


Abb.3: Bruttoinlandsprodukt Deutschland (Quelle: Statistisches Bundesamt)

## 2.2 Entwicklung der Fahrleistung der Mautfahrzeuge

„Der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wurde im Bundesamt für Güterverkehr entwickelt und zeichnet die Entwicklung der Fahrleistung von großen Lkw (mit mindestens vier Achsen) auf deutschen Bundesautobahnen nach. Die Saisonbereinigung des täglichen Lkw-Maut-Fahrleistungsindex wird von der Deutschen Bundesbank durchgeführt. Der tägliche Lkw-Maut-Fahrleistungsindex liefert frühzeitig ungefähre Anhaltspunkte zur Entwicklung der Industrieproduktion in Deutschland.“<sup>15</sup> Die mit dem Index abgebildete Lkw-Fahrleistung auf Autobahnen hängt somit eng mit der Industrieproduktion in Deutschland zusammen und gibt frühe Hinweise zur aktuellen Konjunkturentwicklung. In Abbildung 4 sind die kalender- und saisonbereinigten Tageswerte zusammen mit einem gleitenden 7-Tagesdurchschnitt angegeben.

<sup>12</sup> Arbeitsagentur für Arbeit; Entwicklung des Arbeitsmarkts 2021 in Deutschland; 28.10.2021

<https://www.arbeitsagentur.de/news/arbeitsmarkt-2021>

<sup>13</sup> Deutsche Bundesbank Eurosystem; Economic conditions; Monthly report – September 2021; 27.09.2021

<https://www.bundesbank.de/en/publications/reports/monthly-reports/monthly-report-september-2021-875896>

<sup>14</sup> DESTATIS; Pressemitteilung Nr. 501 vom 29.10.2021 [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21\\_501\\_811.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21_501_811.html)

<sup>15</sup> DESTATIS; EXDAT, Lkw-Maut-Fahrleistungsindex; 16.10.2021 <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/lkw-maut-artikel.html>

Wie das Bundesamt für Güterverkehr und das Statistische Bundesamt mitteilen<sup>16</sup>, hat sich „die Fahrleistung der mautpflichtigen Lastkraftwagen mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen kalender- und saisonbereinigt im September 2021 gegenüber August 2021 mit +0,1% kaum verändert. Im Vergleich zum Vorjahresmonat September 2020 ist der kalenderbereinigte Lkw-Maut-Fahrleistungsindex leicht um 0,3% gestiegen. Im Vergleich zur Situation vor der Krise lag er kalender- und saisonbereinigt ebenfalls um 0,3% höher, nimmt man den Jahresdurchschnitt vor der Krise (März 2019 bis Februar 2020) als Maßstab.“

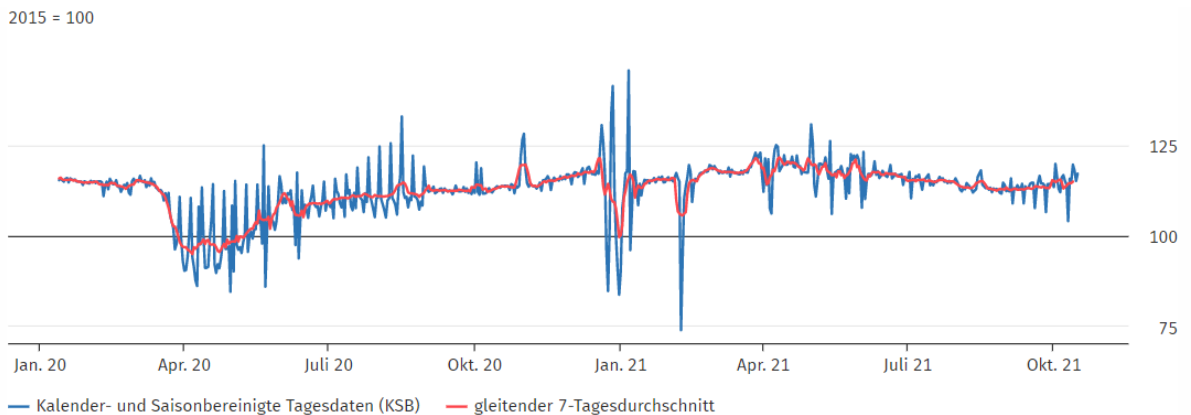


Abb.4: Täglicher LKW-Maut-Fahrleistungsindex (Quelle: Statistisches Bundesamt)<sup>17</sup>

Während der Corona-Pandemie wurde das hohe politische und gesellschaftliche Interesse an schnell verfügbaren Wirtschaftsindikatoren sehr deutlich. In diesem Zusammenhang hat das Statistische Bundesamt in seiner Rubrik "EXDAT - Experimentelle Daten" einen Transportindex als neuen, schnell verfügbaren Konjunkturindikator konzipiert. Grundlage des Transportindex ist die Annahme, dass Wirtschaftsaktivität Verkehrsleistungen benötigt als auch erzeugt. Abbildung 5<sup>18</sup> zeigt den Verlauf des vorläufigen Transportindex sowie der dazugehörigen Teilindizes (ohne Seeschifffahrt).

2019 = 100, saison- und kalenderbereinigt

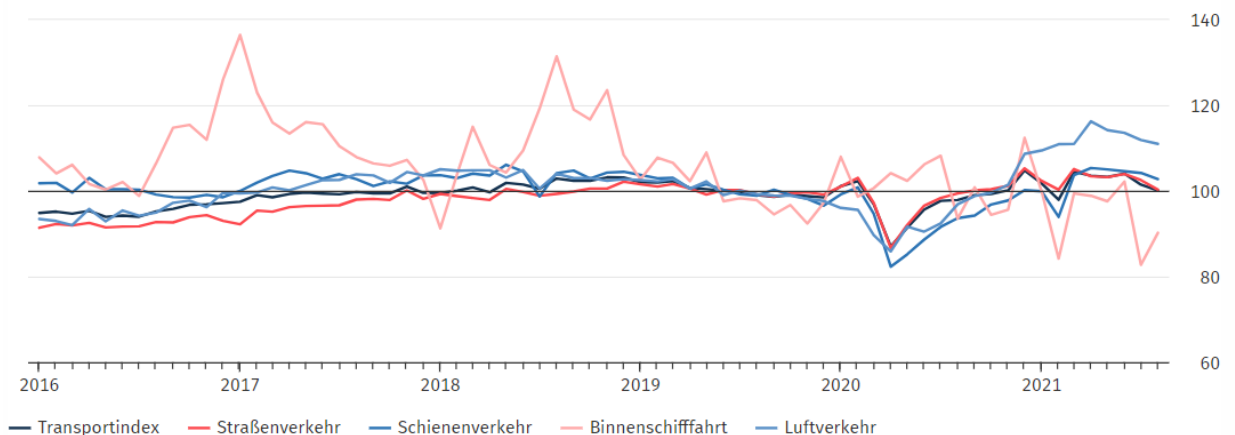


Abb.5: Transportindex und Einzelindizes der verschiedenen Transportwege (Quelle: DESTATIS)

Erste vorläufige Ergebnisse weisen hohe Korrelationen des Transportindex mit ausgewählten Konjunkturindikatoren wie beispielsweise dem Produktionsindex des verarbeitenden Gewerbes aus und

<sup>16</sup> DESTATIS; Pressemitteilung Nr. 477; Lkw-Maut-Fahrleistungsindex im September 2021: +0,1 % zum Vormonat; 08.10.2021 [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21\\_477\\_421.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21_477_421.html)

<sup>17</sup> DESTATIS; EXDAT, Lkw-Maut-Fahrleistungsindex; 16.10.2021 <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/lkw-maut-artikel.html>

<sup>18</sup> DESTATIS; Transportindex; August 2021 <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/transportindex.html>

veranschaulichen damit dessen grundsätzliche Eignung als zusätzlicher experimenteller Konjunkturindikator. Der Transportindex stellt in einem direkten Vergleich mit dem bereits existierenden Lkw-Maut-Fahrleistungsindex eine weitere Verbesserung dar, wenn nach derzeitigem Stand auch geringfügig. Hier stehen noch weitere Forschungsarbeiten aus.

## 2.3 Baukonjunktur

Der reale (preisbereinigte) Auftragseingang im Bauhauptgewerbe war nach Angaben des Statistischen Bundesamtes <sup>19</sup> im August 2021 kalender- und saisonbereinigt 7,3 % höher als im Juli 2021. In den ersten acht Monaten 2021 stiegen die realen Auftragseingänge gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,5 %. Der Auftragseingang im Bauhauptgewerbe betrug im August 2021 rund 7,8 Milliarden Euro. Hauptsächlich wegen der sehr stark gestiegenen Baupreise waren das nominal (nicht preisbereinigt) 18,9 % mehr als im August 2020. Damit erreichte der Auftragseingang den höchsten jemals gemessenen Wert in einem August in Deutschland. Bereits im Juli 2021 hatte der Auftragseingang im Vergleich zu den Vorjahresmonaten einen Rekordwert erreicht. In den ersten acht Monaten 2021 stiegen die Auftragseingänge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nominal um 6,5 %.

Index 2015 = 100

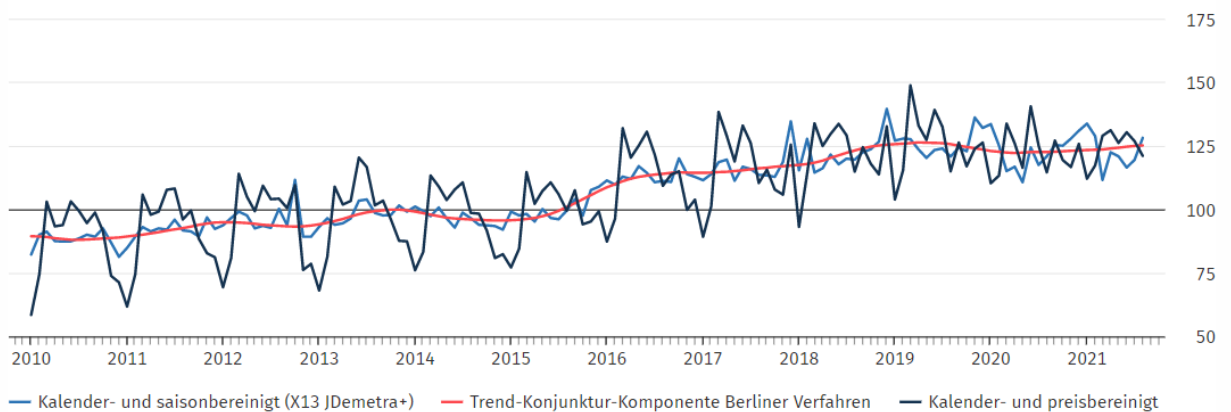


Abb.6: Auftragseingang im Bauhauptgewerbe (Quelle: DESTATIS)

Die Baubranche wird in den nächsten Jahren voraussichtlich weitere Umsatzsteigerungen verzeichnen, wenn auch nicht so hohe wie vor der Krise. Trotzdem sind viele Akteure der Bauindustrie besorgt: Derzeit steigen die Materialpreise immens und es kommt zu Lieferengpässen, die zu Baustellenstillstand und Umsatzrückgängen führen kann. Die Strategieberatung EY Parthenon erwartet im Hochbau im Jahr 2022 ein reales Umsatzwachstum von 1,4% und 2023 von 1,5%. Die vergleichsweise hohen Wachstumsraten der vergangenen Jahre, die seit 2016 zwischen 2,5% und 4,5% lagen, werden wohl trotzdem vorerst nicht erreicht werden.<sup>20</sup>

## 2.4 Zinsstrukturkurve in Deutschland

Die Zinsstrukturkurve (ZSK) des Bundes stellt die Renditen von hypothetischen Nullkuponanleihen des Bundes in Abhängigkeit von deren Restlaufzeit dar. Sie bildet die (hypothetischen) Finanzierungskosten der Bundesrepublik Deutschland ab und zeigt damit die Zinssätze, zu denen der Bund Bundeswertpapiere

<sup>19</sup> DESTATIS; Pressemitteilung Nr. 492 vom 25.10.2021 [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21\\_492\\_441.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21_492_441.html)

<sup>20</sup> Prognose für die Bauwirtschaft 2021; 29.06.2021 <https://www.cosuno.de/blog/prognose-bauwirtschaft-2021/>



emittieren kann. Wie in Abbildung 7 zu sehen ist, sind seit 2015 negative kurzfristige Zinsen zu beobachten. Seit Ende 2019 quotieren auch Anleihen mit einer Laufzeit von 30 Jahren im negativen Zinsbereich.

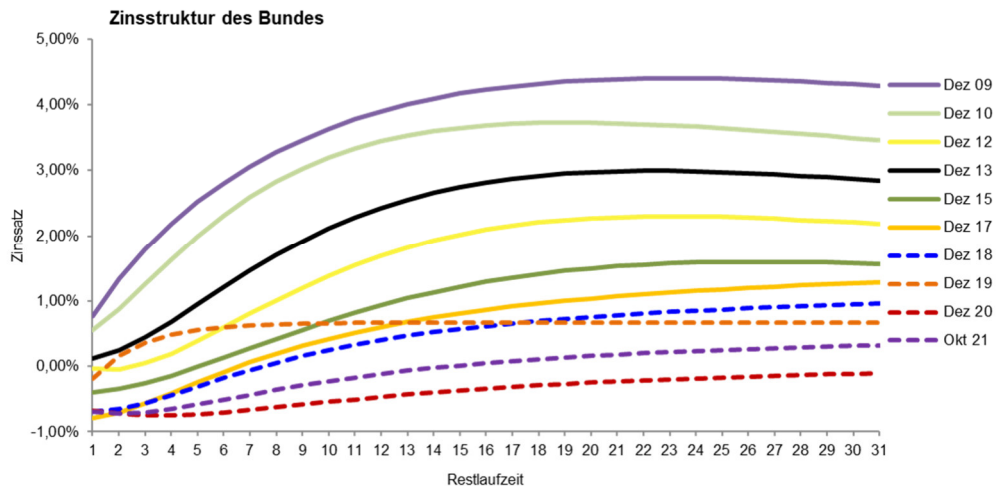


Abb.7: Zinsstrukturkurve des Bundes (Quelle: Autobahn GmbH)

Laut des Monatsberichts der Bundesbank von August 2021<sup>21</sup>, bleiben die implizit erwarteten kurzfristigen Zinsen, in denen sich die erwartete Leitzinspolitik spiegelt, nahezu unverändert und reagierten auch nicht auf die Veröffentlichung der neuen Strategie des Eurosystems. Die Prämie, die Marktteilnehmer für die besondere Liquidität und Knappheit der Bundeswertpapiere zahlen, nahm im Berichtszeitraum zu.

## 2.5 Inflationsentwicklung

Die Inflationsrate in Deutschland – gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) zum Vorjahresmonat – betrug im Oktober 2021 +4,5 %. Wie das Statistische Bundesamt nach bisher vorliegenden Ergebnissen mitteilt<sup>22</sup>, stieg der Verbraucherpreisindex im Oktober 2021+ 0,5% zum Vormonat. Maßgeblich hierfür waren zum einen die Wiederanhebung der Mehrwertsteuer, die für sich genommen die Inflationsrate im Januar um gut einen Prozentpunkt steigen ließ.

2015 = 100

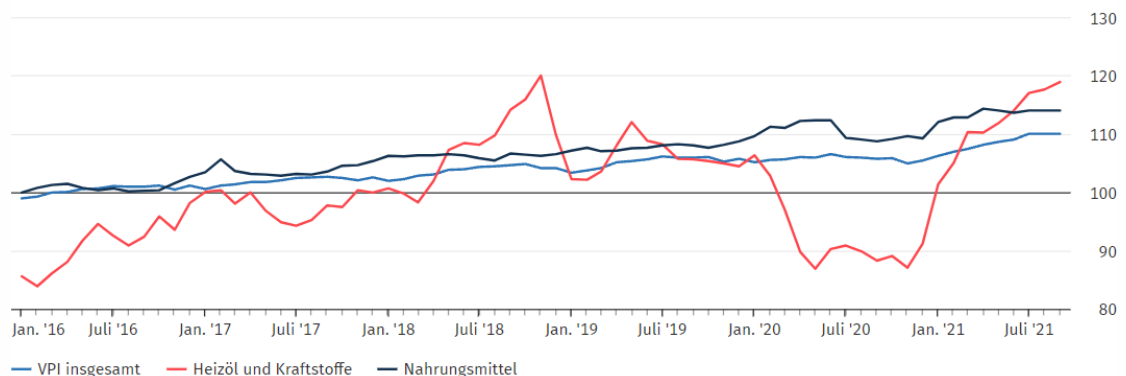


Abb.8: Verbraucherpreisindizes für Deutschland (Quelle: DESTATIS)

Zum anderen verteuerten sich die Energiepreise im Vergleich zum Vorjahr deutlich. „Dazu trug vor allem der kräftige Anstieg der Weltmarktpreise von Rohöl bei, die seit April 2020 nahezu ununterbrochen von

<sup>21</sup> Deutsche Bundesbank; Monatsbericht August 2021, Finanzmärkte; 30.08.2021

<sup>22</sup> DESTATIS; Pressemitteilung Nr. 500 vom 28.10.2021 [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21\\_500\\_611.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/10/PD21_500_611.html)

knapp 20 US-Dollar auf zuletzt gut 70 US-Dollar pro Barrel Brent gestiegen sind. Aber auch die zu Jahresbeginn eingeführte CO<sub>2</sub>-Emissionsabgabe auf fossile Brennstoffe ließ für sich genommen die Inflationsrate in diesem Jahr um etwa 0,3 Prozentpunkte steigen.“<sup>23</sup>

Schließlich kam es in den vergangenen Monaten auch zu spürbaren Preisanstiegen bei Nahrungsmitteln sowie einigen Dienstleistungen, insbesondere im Bereich Verkehr und Freizeit, im Gastgewerbe sowie bei sozialen Einrichtungen und bei der Körperpflege. Dort traf als Folge der Corona-Öffnungen ein hoher nachfrageseitiger Aufholbedarf auf Beschränkungen beim Angebot, weil Kapazitäten etwa aufgrund anhaltender behördlicher Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung noch begrenzt waren.

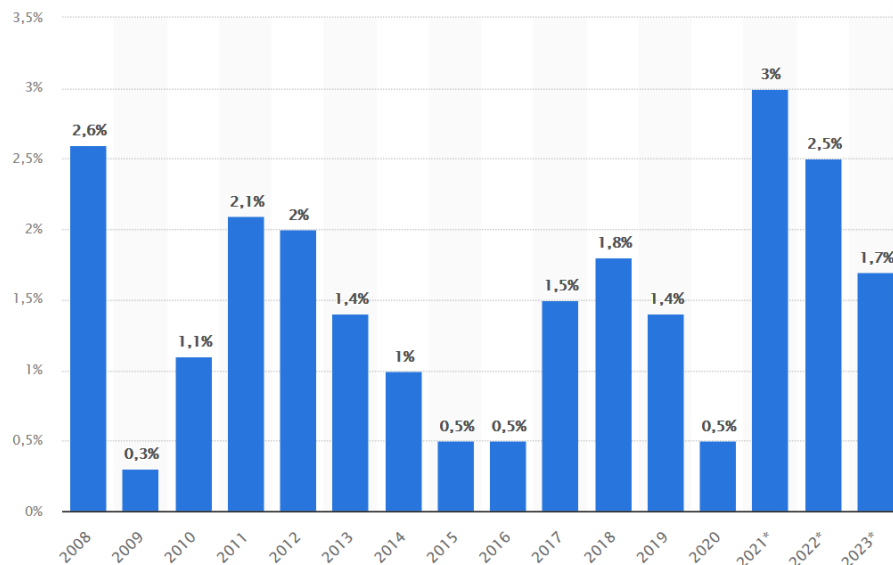


Abb.9: Inflationsrate gegenüber Vorjahr (Quelle: DESTATIS)

Laut der Gemeinschaftsdiagnose der führenden Wirtschaftsinstitute in Deutschland<sup>24</sup> wird die Inflationsrate im Jahr 2021 ca. 3 % betragen. Für das Jahr 2022 und 2023 wird eine Inflationsrate von jeweils 2,5 % und 1,7 % prognostiziert.

<sup>23</sup> ifo; Konjunkturprognose Herbst 2021: Lieferengpässe in der Industrie bremsen gesamtwirtschaftliche Erholung; 17.09.2021 <https://www.ifo.de/publikationen/2021/aufsatz-zeitschrift/ifo-konjunkturprognose-herbst-2021-lieferengpaesse-der>

<sup>24</sup> DESTATIS; Gemeinschaftsdiagnose: Inflationsrate in Deutschland von 2008 bis 2020 und Prognose bis 2023; 18.10.2021 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/5851/umfrage/prognose-zur-entwicklung-der-inflationsrate-in-deutschland/>

## 3 Finanzierungsumfeld für ÖPP-Projekte

### 3.1 Banken- und Anleihefinanzierungen

Laut der Infrastruktur-Analyse von Inframation News ist Europas schwacher Jahresauftakt 2021 zum Teil die Folge der letztjährigen Verlangsamung der Beschaffung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Abgesehen von den Flughäfen war der Greenfield ÖPP-Markt das am schlechtesten abschneidende Segment des Infrastruktur- und Energiemarktes in der gesamten EMEA-Region im ersten Halbjahr. Der Wert der im ersten Halbjahr abgeschlossenen Neuprojekte schrumpfte von 14 Mrd.US\$ auf unter 5 Mrd.US\$, während sich die Zahl der Deals von 34 auf 15 mehr als halbierte. Besonders deutlich war die Verlangsamung in Europa, wo im ersten Halbjahr ÖPPs mit einem Volumen von nur noch 1,6 Mrd.US\$ abgeschlossen wurden, gegenüber 11,8 Mrd.US\$ im Vorjahr.

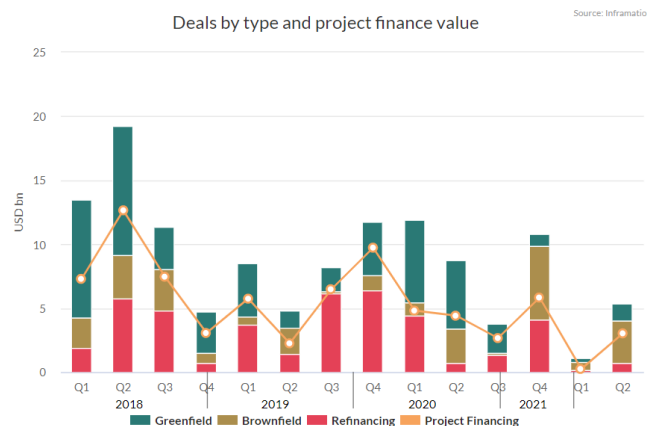


Abb.10: Projekt-Deals nach Kategorie und Finanzierungsumfang (Quelle: Inframation News)<sup>25</sup>

Einer der größten Deals Europas 2021 war das erste Straßen-ÖPP Tschechiens für den Ausbau der Autobahn D4 (in Höhe von 525 Mio.€). Unterstützt von einem Konsortium aus Vinci und Meridiam wurde das Projekt Ende April 2021 mit einer von Deutschen dominierten Kreditgebergruppe abgeschlossen. „Das Konsortium gewann das Projekt, das die Entwicklung einer neuen 32 km langen Autobahn und den Ausbau von 17 km bestehender Straßen umfasst, die Příbram in Mittelböhmen mit Pisek in Südböhmen verbinden, im vergangenen Dezember und erreichte den Handelsschluss im Februar 2021.“<sup>26</sup>

Die ÖPP-Pipeline in der zweiten Hälfte 2021 beinhaltet das 1 Mrd.€ Rv555 Sotra Straßen- und Brücken-ÖPP in Norwegen, eine Konzession in Höhe von 1,5 Mrd.€ für Militärunterkünfte in Frankreich und die 900 Mio.€ teure Autobahn R4 in Belgien, die an ein von Besix geführtes Team vergeben wurde. Im vergangenen Monat gewann ein Team bestehend aus Macquarie Capital, der südkoreanischen SK Group und dem italienischen Bauriesen Webuild – bekannt als Sotra Link – die Ausschreibung für das ÖPP Rv555, die Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb der RV555 Sotra-Verbindung an der norwegischen Westküste umfasste.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Inframation News; Inframation and SparkSpread 1H21 League Table and Trend Report; 09.07.2021 <https://www.inframationnews.com/league-table-reports/detail/8826181/detail.thtml?parent=8755061>

<sup>26</sup> Inframation News; MERIDIAM TEAM CLOSING CZECH D4 ROAD PPP, 29.04.2021 <https://www.inframationnews.com/news/8409351/meridiam-team-closing-czech-d4-road-ppp.thtml>

<sup>27</sup> Inframation News; CONSORTIA FORM FOR NEARLY EUR 1BN NORWEGIAN ROAD PPP; 14.10.2021 [https://www.inframationnews.com/news/9354541/consortia-form-for-nearly-eur-1bn-norwegian-road-ppp.thtml?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infranews-daily-briefing-14-10-2021&utm\\_content=newstory\\_2&utm\\_term=9354541](https://www.inframationnews.com/news/9354541/consortia-form-for-nearly-eur-1bn-norwegian-road-ppp.thtml?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-14-10-2021&utm_content=newstory_2&utm_term=9354541)

Zwei der drei Bieter für das Straßen-ÖPP E10/Rv85 in Norwegen in Höhe von 9,3 Mrd.NOK (921 Mio.€) haben Konsortien gebildet, um sich um das weitere Projekt in der ÖPP-Pipeline des Landes zu bewerben. Das Projekt umfasst die 25-jährige Planung, den Bau, die Finanzierung, den Betrieb und die Instandhaltung einer 82 km langen zweispurigen Straße mit 27 km Tunneln durch die nördliche Region Hålogaland. Die norwegische öffentliche Straßenverwaltung (NPRA) sagte, sie werde im November 2021 bis zu drei Konsortien präqualifizieren und im Frühjahr 2023 einen bevorzugten Bieter auswählen.<sup>28</sup> Die Frist für die Rücksendung von Ausschreibungen (RFPs) ist Mai 2022, danach wird der bevorzugte Bieter im Frühjahr oder Sommer 2023 ausgewählt.<sup>29</sup>

Mindestens zwei Teams wurden für Islands erstes Straßen-ÖPP-Projekt nominiert, bei dem es um die DBFOM einer 19 km langen Straßenstrecke im Rahmen einer Konzession von 20 bis 30 Jahren geht. Das Projekt mit einem geschätzten Investitionsvolumen von ca. 45 Mio.€ soll spätestens im ersten Quartal 2022 vergeben werden. Die Vergabebehörde, Icelandic Road and Coastal Administration (IRCA), startete die Ausschreibung im März 2021. Bei diesem ÖPP-Projekt handelt es sich um den Bau einer neuen Straße in der Gemeinde Hornafjörður im Osten des Landes mit einer geschätzten Bauzeit von bis zu drei Jahren: es werden auch vier Doppelbrücken, mehrere Nebenstraßen von insgesamt 4 km Länge und zwei Raststätten gebaut.<sup>30</sup>

Die ersten Direktbeschaffungen für Kunden (Direct Procurement for Customers – DPC) wurden in 2021 in Großbritannien von Wasserversorgern eingeführt. Wales hat eine lang erwartete Ausschreibung für das ÖPP-Velindre Cancer Center veröffentlicht, die Greenfield-Investoren etwas Hoffnung gibt. Auch in Deutschland ist eine Reihe umfangreicher Ausschreibungen in Vorbereitung, darunter eine 2 Mrd.€-Finanzierung für die S-Bahn in München.<sup>31</sup>

Wie Inframation News Anfang August 2021 mitteilte, hat Deutschland sein nächstes großes Straßen-ÖPP gestartet, nachdem es zu Beginn des Jahres Änderungen gegeben hatte, welche den Umfang des Projekts reduzierten. Die staatliche Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), die für die Beschaffung des Projekts zuständig ist, hat am 09.08.2021 die Ausschreibung für das ÖPP A1 via ABL. EU veröffentlicht. Das verfügbarkeitsbasierte ÖPP umfasst den sechsspurigen Ausbau eines 36,8 km langen Abschnitts der Autobahn A1 zwischen Münster und Osnabrück im Rahmen eines 30-jährigen Planungs-, Bau-, Finanzierungs-, Betriebs- und Wartungsmodells. Der Konzessionär wird zudem einen weiteren 51,8 km langen Autobahnabschnitt unterhalten und betreiben. Die DEGES wird im November 2021 bis zu sechs Kandidaten für die Phase des wettbewerblichen Dialogs präqualifizieren.<sup>32</sup>

---

<sup>28</sup> Inframation News; CONSORTIA FORM FOR NEARLY EUR 1BN NORWEGIAN ROAD PPP; 14.10.2021

[https://www.inframationnews.com/news/9354541/consortia-form-for-nearly-eur-1bn-norwegian-road-ppp.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infranews-daily-briefing-14-10-2021&utm\\_content=newstory\\_2&utm\\_term=9354541](https://www.inframationnews.com/news/9354541/consortia-form-for-nearly-eur-1bn-norwegian-road-ppp.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-14-10-2021&utm_content=newstory_2&utm_term=9354541)

<sup>29</sup> Inframation News; THREE PREQUALIFIED FOR NEXT NORWEGIAN ROAD PPP; 18.10.2021

[https://www.inframationnews.com/news/9363286/three-prequalified-for-next-norwegian-road-ppp.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infranews-daily-briefing-18-10-2021&utm\\_content=newstory\\_4&utm\\_term=9363286](https://www.inframationnews.com/news/9363286/three-prequalified-for-next-norwegian-road-ppp.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-18-10-2021&utm_content=newstory_4&utm_term=9363286)

<sup>30</sup> Inframation News; Bidders emerge for Iceland's debut road PPP; 26.10.2021 <https://www.inframationnews.com/news/9406556/bidders-emerge-for-icelands-debut-road-ppp.html>

<sup>31</sup> Inframation News; EMEA 1H21 League Tables: Behind the digital infra takeover; 16.07.2021

[https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behind-the-digital-infra-takeover.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm\\_content=newstory\\_13&utm\\_term=8864616](https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behind-the-digital-infra-takeover.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm_content=newstory_13&utm_term=8864616)

<sup>32</sup> Inframation News; Germany launches next major road PPP; 09.08.2021 [https://www.inframationnews.com/news/8971831/germany-launches-next-major-road-ppp.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infranews-daily-briefing-09-08-2021&utm\\_content=newstory\\_2&utm\\_term=8971831](https://www.inframationnews.com/news/8971831/germany-launches-next-major-road-ppp.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-09-08-2021&utm_content=newstory_2&utm_term=8971831)

Infrastrukturfonds bewerben sich um eine Beteiligung an einem deutschen Start-up-Projekt zur Produktion von „grünem“ Wasserstoff zu bewerben, um das finanzielle Interesse der Investoren auf den aufstrebenden Sektor frühzeitig zu testen.

Die geplanten sechs Anlagen in Deutschland, Norwegen, Frankreich und Kanada werden mit erneuerbaren Energien betriebenen Elektrolyseuren Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff spalten. Anders beim „blauen“ Wasserstoff, bei dem Wasserstoff aus Erdgas abgespalten und der Kohlenstoff in Speichern gelagert wird. Wasserstoff kann verwendet werden, um Kohle und Gas als Brennstoffquelle in Kraftwerken zu ersetzen und in Kombination mit Kohlendioxid oder Ammoniak kann Biomethanol für die Transportindustrie hergestellt werden.<sup>33</sup>

Auch Frankreich blieb mit einigen Breitband-ÖPP einigermaßen aktiv, darunter das im Juni von Altitude Infrastructure finanzierte Jura-Breitband-ÖPP mit einem Volumen von 167 Mio.€. Im vergangenen Jahr hat das französische Ministerium für ökologischen Wandel Ausschreibungen für zwei neue Autobahnkonzessionen veröffentlicht<sup>34</sup>, die zusammen rund 700 Mio.€ an Investitionen des Privatsektors erfordern. Sie haben das Interesse französischer und internationaler Investoren gleichermaßen geweckt. Zwei weiteren Autobahnkonzessionen in Vorbereitung folgen in der Normandie-Region. Für das A-69-Projekt, der 54 km lange Toulouse-Castres-Abschnitt im Südwesten Frankreichs, haben sich zwei erfahrene Infrastrukturfonds mit französischen Entwicklern zusammengetan: Fayat und NGE sowie Egis. NGE sagte letzten Monat, dass es beabsichtigt, die Anzahl der Konzessionen und ÖPPs in seinem bestehenden Portfolio zu vervierfachen, während Fayat in seinem Bericht 2020 im vergangenen März einen zunehmenden Fokus auf Konzessionen bestätigte. Die potenziellen Investoren für A-69 nutzen stärker als zuvor professionelle Berater, um die Verkehrsprognosen nach der COVID-19-Pandemie zu bewerten.

Laut Inframation News hat Rijkswaterstaat (RWS), ausführende Behörde des niederländischen Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, die mit dem Bau und Unterhalt von Straßen und Wasserwegen beauftragt ist, ein Team von Finanzberatern eingestellt, um sie bei der Pipeline von laufenden und zukünftigen Bau-, Planungs-, Finanzierungs- und Instandhaltungsprojekten (DBFM) sowie ÖPP-Projekten finanziell und wirtschaftlich zu beraten. Das Beratungsteam wird im Rahmen eines Vierjahresvertrags (drei Jahre mit einer Verlängerung um ein Jahr) mit RWS zusammenarbeiten, die für die Beschaffung von ÖPP-Projekten im Bereich Verkehr und Wasser zuständig ist.<sup>35</sup>

Im vergangenen Oktober veröffentlichte RWS jedoch eine Studie mit Ergebnissen einer Umfrage zum Einsatz von DBFM. Laut dieser Studie hat sich die Qualität der Zusammenarbeit zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber in den 15 Jahren, in denen DBFM als Arbeitsmethode existiert, sukzessive gesteigert. Die Performance von DBFM-Verträgen ist laut Umfrage im Durchschnitt besser als die anderen Vertragsarten. Dies gilt insbesondere unter den Aspekten Zeit, Verfügbarkeit, begrenzte Zusatzkosten und Qualität. Der Lebenszyklusansatz wird als einer der Hauptgründe für eine höhere Qualität genannt. Die finanzielle Performance für Investoren, Banken und andere Geldgeber ist äußerst zuverlässig. Die DBFM-Praxis bietet der Regierung auch Stabilität und Vorhersehbarkeit in Bezug auf die langfristigen Ausgaben. Die Studie gibt wichtige Empfehlungen für die Anwendung des DBFM-Vertrags, von denen viele auch für andere Vertragsarten relevant sind. Neben der Empfehlung, DBFM nur auf Projekte mit einem Volumen von 200 bis

<sup>33</sup> Inframation News; INFRA FUNDS CIRCLE PLANNED GERMAN HYDROGEN START-UP STAKE SALE; 01.09.2021 <https://www.inframationnews.com/news/9073676/infra-funds-circle-planned-german-hydrogen-startup-stake-sale.thtml>

<sup>35</sup> Inframation News; ADVISORS HIRED FOR DUTCH PPP PIPELINE; 16.08.2021 <https://www.inframationnews.com/news/9013031/advisors-hired-for-dutch-ppp-pipeline.thtml>

400 Millionen € und einer begrenzten Komplexität anzuwenden, enthält der Bericht mehrere Schlussfolgerungen und Empfehlungen.<sup>36</sup>

### 3.2 M&A Aktivitäten und Refinanzierungen

M&A-Aktivitäten im Rahmen der ÖPP-Projekten blieben dynamisch und das Transaktionsvolumen stieg im Jahresvergleich um 14% auf 55,2 Mrd.US\$ über alle Sektoren hinweg<sup>37</sup>:

- Der Anstieg des europäischen M&A-Dealvolumens wurde hauptsächlich von erneuerbaren Energien und Telekommunikation getrieben, wobei letztere im Jahresvergleich um etwa 50% auf 23,1 Mrd.US\$ wuchsen und im ersten Halbjahr 2021 fast die Hälfte des M&A-Dealvolumens ausmachten.
- M&A im Transportsektor erhöhte sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 um 64% auf 9,2 Mrd.US\$, da immer mehr Investoren begannen, den Passagier- und Frachtverkehr über COVID-19-Pandemie hinaus längerfristig zu betrachten. Das Transaktionsvolumen war jedoch noch weit entfernt von den 17,8 Milliarden US\$, die im ersten Halbjahr 2019 vor dem Ausbruch der Pandemie verzeichnet wurden.

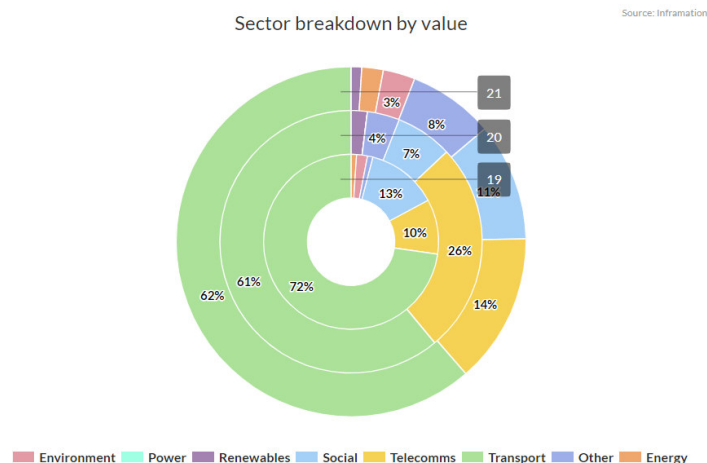


Abb.11: Sektorenaufteilung nach Finanzierungsumfang (Quelle: Inframation News)<sup>38</sup>

Die Erholung des Dealings wurde von Take-Private-Deals angetrieben, Infrastrukturfonds suchten an den europäischen Aktienmärkten nach unterbewerteten Unternehmen. Drei der fünf größten Transportakquisitionen des ersten Halbjahres 2021 waren Take-Privates, darunter Ardians 1,9 Mrd.-€-Übernahme von Italiens zweitgrößtem Straßenbetreiber ASTM, die Übernahme des irischen Tankstellenunternehmens Applegreen durch Blackstone Infrastructure und Übernahme durch die Investitionsgruppe EQTs der in Oslo notierten Fährgruppe Torghatten. Ein viel größerer Deal – der Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an Italiens größtem Mautstraßennetz ASPI im Wert von 8 Mrd.-€ – wurde final

<sup>36</sup> Onderzoek Rijkswaterstaat en Bouwend Nederland brengt ervaringen DBFM-contract in kaart; 12.10.2020

<https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/archief/2020/10/onderzoek-rijkswaterstaat-en-bouwend-nederland-brengt-ervaringen-dbfm-contract-in-kaart>

<sup>37</sup> Inframation News; EMEA 1H21 League Tables: Behind the digital infra takeover; 16.07.2021

[https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behind-the-digital-infra-takeover.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm\\_content=newstory\\_13&utm\\_term=8864616](https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behind-the-digital-infra-takeover.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm_content=newstory_13&utm_term=8864616)

<sup>38</sup> Inframation News; Inframation and SparkSpread 1H21 League Table and Trend Report; 09.07.2021 <https://www.inframationnews.com/league-table-reports/detail/8826181/detail.html?parent=8755061>

bewilligt von einem Konsortium von Investoren, darunter CDP Equity, Macquarie und Blackstone. Dieser Deal wird frühestens im November abgeschlossen.<sup>39</sup>

Die M&A-Aktivitäten blieben jedoch in den Sektoren Häfen und Schienenfahrzeuge robust, die mehr auf den Güterverkehr als auf eine schwer vorhersehbare Erholung der Passagierzahlen angewiesen sind. Besonders zu erwähnen Deals waren die im April 2021 vereinbarte Übernahme des französischen Güterwagenvermieters Ermewa durch DWS und CDPQ im Wert von 3,2 Mrd.€ sowie der kürzlich gestartete Verkauf des britischen Hafenbetreibers PD Ports durch Brookfield.

Inframation News zufolge<sup>40</sup> haben Vauban Infrastructure Partners und Aberdeen Infrastructure die dritte und größte Refinanzierung einer ÖPP-Projekt-Konzession im Zusammenhang mit der Linie 9 der Metro Barcelona (L9T1) gestartet. Die Linie 9 der Metro Barcelona ist mit 48 km die längste Metrolinie Europas. Auch wenn die konzessionierten Strecken bereits seit mehreren Jahren in Betrieb sind, arbeitet die katalanische Regierung noch an der Fertigstellung des Mittelabschnitts der Strecke. Die Infrastrukturfonds haben Morgan Stanley als Finanzberater für die Refinanzierung in Höhe von 900 Mio.€. Die beiden Eigentümer streben nach besseren Finanzierungsbedingungen im Vergleich zum ursprünglichen Schuldenpaket des ÖPP, das 2010 von einem Konsortium hauptsächlich spanischer Banken und der Europäischen Investitionsbank (EIB) bereitgestellt wurde. Die L9T1-Sponsoren, die von Morgan Stanley beraten werden, haben Ende September 2021 Zusagen von Kreditgebern angefordert und wollen im Oktober 2021 die Struktur und Zuweisungen abschließen. Der Financial Close wird innerhalb der nächsten Wochen erwartet.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Inframation News; EMEA 1H21 League Tables: Behind the digital infra takeover; 16.07.2021  
[https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behindthe-digital-infra-takeover.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm\\_content=newstory\\_13&utm\\_term=8864616](https://www.inframationnews.com/analysis/8864616/emea-1h21-league-tables-behindthe-digital-infra-takeover.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-20-07-2021&utm_content=newstory_13&utm_term=8864616)

<sup>40</sup> Inframation News; Infra funds launch largest Barcelona metro refinancing; 05.07.2021  
[https://www.inframationnews.com/news/8794391/infra-funds-launch-largest-barcelona-metro-refinancing.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=emea-morning-briefing-06-07-2021&utm\\_content=newstory\\_1&utm\\_term=8794391](https://www.inframationnews.com/news/8794391/infra-funds-launch-largest-barcelona-metro-refinancing.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=emea-morning-briefing-06-07-2021&utm_content=newstory_1&utm_term=8794391)

<sup>41</sup> Inframation News; LENDERS LINE UP FOR INFRA FUNDS' BARCELONA METRO REFI; 08.10.2021  
[https://www.inframationnews.com/news/9300421/lenders-line-up-for-infra-funds-barcelona-metro-refs.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infranews-daily-briefing-08-10-2021&utm\\_content=newstory\\_2&utm\\_term=9300421](https://www.inframationnews.com/news/9300421/lenders-line-up-for-infra-funds-barcelona-metro-refs.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-08-10-2021&utm_content=newstory_2&utm_term=9300421)




---

## 4 Auswahl an aktuellen ÖPP-Projekten

---

In diesem Abschnitt wird ein ausgewähltes ÖPP-Projekt vorgestellt:  
B247 (Mühlhausen bis Bad Langensalza) – Teil II<sup>42</sup>

- Greenfield: Projektbeschaffung und -entwicklung
- Sektor: Transport
- Land:  Deutschland
- Vertragslaufzeit: 30 Jahre
- Vertragsbeginn: 01.10.2021

Der Zuschlag für das ÖPP-Projekt B 247 in Thüringen wurde erteilt: das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur lässt den Neubau der Ortsumgehungen Mühlhausen/Höngeda und Großengottern/Schönstedt im Zuge der B 247 durch die Bietergemeinschaft Via Mühlhausen realisieren. „Die Bietergemeinschaft Via Mühlhausen, bestehend aus den Mitgliedern VINCI Concessions Deutschland GmbH und Via Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, hat sich bei einer europaweiten Ausschreibung im Wettbewerb durchgesetzt.“<sup>43</sup>

Das Projekt mit einer Laufzeit von 30 Jahren umfasst Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb einer neuen Bundesstraße. Insgesamt umfasst die Projektstrecke rund 24 Kilometer. „Die neue Verbindung soll die Verkehrssituation im Nordosten Thüringens verbessern und die Zufahrt zum Autobahnnetz der Region erleichtern. Dank Entlastung einer durch mehrere Ortschaften führenden Bestandsstraße wird sie auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität der Anlieger beitragen.“<sup>44</sup>

Das ÖPP-Projekt B 247 ist die erste Bundesstraße, die in Deutschland als ÖPP an einen privaten Betreiber vergeben wurde. Es ist als Verfügbarkeitsmodell konzipiert, d.h. die Vergütung der Konzessionsnehmerin erfolgt in Form von Entgelten, die sich nach der Verfügbarkeit der Infrastruktur und nicht nach dem Verkehrsaufkommen richten.

---

<sup>42</sup> Inframation News; VINCI WINS LATEST GERMAN ROAD PPP; 20.07.2021 [https://www.inframationnews.com/news/8880346/vinci-wins-latest-german-road-ppp.html?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=infranews-daily-briefing-20-07-2021&utm\\_content=newstory\\_5&utm\\_term=8880346&cb=login\\_60f7c9ed149b9](https://www.inframationnews.com/news/8880346/vinci-wins-latest-german-road-ppp.html?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=infranews-daily-briefing-20-07-2021&utm_content=newstory_5&utm_term=8880346&cb=login_60f7c9ed149b9)

<sup>43</sup> BMVI Pressemitteilung; Zuschlag für das ÖPP-Projekt B 247 in Thüringen; 20.07.2021

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/075-bilger-zuschlag-oepp-projekt-b247-thueringen.html>

<sup>44</sup> VINCI gewinnt ÖPP-Projekt B247 in Deutschland; 21.07.2021 <https://www.vinci.com/vinci.nsf/de/pressemitteilungen/pages/20210721-1820.htm>



---

## 5 Fazit und Ausblick

---

- Die anhaltende Covid-19-Pandemie birgt nach wie vor Herausforderungen für die konjunkturellen Entwicklungen. Die Erholung der Wirtschaftstätigkeit im Euroraum gewinnt in den wichtigsten Sektoren an Breite. Auch die Lage am Arbeitsmarkt verbessert sich rasch, was steigende Einkommen und höhere Ausgaben in Aussicht stellt. Auf mittlere Sicht ist damit zu rechnen, dass die konjunkturelle Erholung im Euroraum zunehmend von einer kräftigen globalen Nachfrage und einer sich zugleich immer weiter stabilisierenden binnenwirtschaftlichen Nachfrage getragen wird.
- Die Wachstumsaussichten im Euroraum<sup>45</sup> sind zweiseitig:
  - das Tempo der Erholung könnte sich weiter erhöhen, wenn sich die Aussichten für die weltweite Nachfrage weiter verbessern oder sich die derzeitigen angebotsseitigen Engpässe unerwartet schnell auflösen,
  - oder das Wachstum könnte hinter den projizierten Raten zurückbleiben, wenn sich die Pandemie aufgrund der Verbreitung neuer Virusvarianten verschärft oder sich die Störungen auf der Angebotsseite als langwieriger und stärker produktionshemmend erweisen als vorhergesehen.
- Ein ambitionierter und koordinierter finanzpolitischer Kurs innerhalb des Euroraums ist nach wie vor auch in den nächsten Jahren erforderlich. Vorantreiben lässt sich dieser Prozess durch eine entschlossen wachstumsfreundlichere Ausgestaltung der öffentlichen Finanzen sowie durch Strukturreformen, die das Wachstumspotenzial der Volkswirtschaften im Euroraum erhöhen.
- Angesichts des Impffortschritts und des eingeschlagenen Erholungskurses werden Investitionen in eine „grüne“ Infrastruktur, in Sozialhilfeprogramme und in die Digitalisierung unerlässlich für einen gerechteren und nachhaltigeren Aufschwung sein.
- In Deutschland besteht Unsicherheit im Hinblick auf die finanzpolitische Ausrichtung nach der Bundestagswahl und während der Regierungsbildung bis voraussichtlich Anfang Dezember 2021. Denn Deutschland muss mit Klimaschutz, digitaler Transformation und einer Reform der Sozialsysteme drei riesige Herausforderungen bewältigen, um wirtschaftlichen Schaden durch den Verlust von Wettbewerbsfähigkeit, vielen guten Arbeitsplätzen und Wohlstand zu verhindern. „Es besteht ein breiter Konsens in der Wissenschaft, dass der deutsche Staat in den kommenden zehn Jahren mindestens 500 Milliarden Euro für diese drei Zukunftsaufgaben mobilisieren muss. Man könne anstelle des Staates private Unternehmen diese wichtigen Investitionen tätigen lassen. Es gibt erfolgreiche Beispiele, bei denen solche öffentlich-privaten Partnerschaften in der Vergangenheit gut funktioniert haben.“<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> European Central Bank; Economic, financial and monetary developments; Economic Bulletin, Issue 06/2021; 23.09.2021  
<https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/html/index.en.html>

<sup>46</sup> Spiegel Wirtschaft; Marcel Fratzscher, Schuldenpolitik nach der Bundestagswahl. So können Zukunftsinvestitionen gelingen; 21.10.2021  
<https://www.spiegel.de/wirtschaft/schuldenpolitik-nach-der-bundestagswahl-wie-zukunftsinvestitionen-gelingen-koennen-a-c2de02e7-f666-4d5d-94ff-9ca07ae31d2e>