



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |  
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

Vorsitzenden  
des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herr Christopher Vogt, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

15. Januar 2013

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der 6. Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 28. November 2012 haben Sie um eine schriftliche Darstellung zu den Fragen, welche Maßnahmen bisher im Rahmen von ÖPP durchgeführt wurden sowie um eine Bewertung von Chancen und Risiken gebeten.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf ÖPP-Projekte, die durch die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein durchgeführt wurden. Weitere ÖPP-Projekte, insbesondere im Hochbau und durch andere öffentliche Träger, sind hierbei nicht erfasst.

Durch die Straßenbauverwaltung des Landes Schleswig-Holstein ist bisher ein Vergabeverfahren für ein ÖPP-Projekt abgeschlossen worden:

- Grundsanierung und Ausbau der L 192 zwischen Süderlügum und Ellund; der Ausbau ist fertiggestellt, die Verkehrsfreigabe erfolgte am 21. Dezember 2010.

Ein weiteres ÖPP-Projekt befindet sich im Vergabeverfahren:

- Grundsanierung und Ausbau der Autobahn A 7 zwischen dem Bordesholmer Dreieck und südlich Autobahndreieck Hamburg-Nordwest.

Insbesondere im Rahmen des abgeschlossenen Vergabeverfahrens zum Ausbau der L 192 konnten von den Beteiligten Erfahrungen und Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Beschaffungsvariante ÖPP und den damit verbundenen Besonderheiten gesammelt werden. Zusammenfassend sind folgende Aspekte zu würdigen:

## Chancen

- Lebenszyklusansatz, Funktionalcharakter und leistungsorientierte Vergütung des privaten Partners generieren Anreize für hohe Qualität bei der Umsetzung der Maßnahme.
- Beschleunigung der Maßnahme: Während bei konventioneller Finanzierung Baumaßnahmen aufgrund der begrenzten Haushaltsmittel oftmals nur in Teilabschnitten realisiert werden können, können ÖPP-Projekte aufgrund der Möglichkeit einer privaten Finanzierung deutlich schneller realisiert werden.
- Weiterhin ermöglicht die ÖPP-Variante eine bedarfsorientierte anstatt einer haushaltsorientierten Erhaltungsstrategie. Das erlaubt ein wirtschaftliches und nachhaltiges Erhaltungsmanagement.
- Ein ausgewogener Risikotransfer ist ein wesentlicher Faktor für die Wirtschaftlichkeit eines ÖPP-Vorhabens. Durch die Realisierung von Leistungen aus einer Hand können Risiken besser beherrscht und gesteuert werden. Ein zu einseitiger bzw. zu weitgehender Risikotransfer kann jedoch zu unverhältnismäßig hohen Risikoprämien führen – dann droht die Verfehlung des Wirtschaftlichkeitsziels.

## Risiken

- Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei ÖPP-Projekten erfolgen auf Grundlage eines Rechenmodells, bei dem echte Wettbewerbspreise, die im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für die Realisierung des Vorhabens in Form eines ÖPP-Modells ermittelt werden, geschätzten Kosten für die konventionelle Realisierung gegenübergestellt werden. Ob die Ergebnisse konventioneller Ausschreibungen den geschätzten Kosten entsprechen, bleibt spekulativ.
- Bei Finanzkonzepten von ÖPP-Modellen auf Basis eines Forfaitierungsvertrages mit Einredeverzicht hat die Privatfinanzierung keine Risikotragungsfunktion, da der Auftraggeber sich verpflichtet, der finanzierenden Bank das mit dem Privaten vertraglich vereinbarte ÖPP-Entgelt in jedem Fall zu zahlen. Dies widerspricht dem angestrebten Ziel einer ausgewogenen Risikoverteilung.
- Bei der Berechnung der konventionellen Variante werden in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die gleichen Zinskonditionen unterstellt, mit denen der private Bieter zu kalkulieren hat. Da die Zinssätze, die die öffentliche Hand tatsächlich zahlen muss, regelmäßig niedriger als diese angesetzten Zinssätze sind, verringert sich die tatsächliche Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante.

Als weitere Erkenntnis beim ÖPP-Projekt L 192 hat sich herausgestellt, dass die Übertragung der langfristigen Erhaltungsverantwortung an den privaten Partner nach Grunderneuerung oder Neubau ein von ihm kalkulierbares Risiko darstellt. Schwieriger dürfte dies nach übereinstimmender Einschätzung der Beteiligten sein, wenn der Private Substanzrisiken für bestehende Strecken größeren Umfangs zu übernehmen hätte. Ein entsprechendes ÖPP-Projekt im Kreis Dithmarschen wurde daher auch nach der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung eingestellt.

Abschließend möchte ich anmerken, dass ÖPP-Projekte keine zusätzlichen Investitionen zu öffentlich finanzierten Infrastrukturprojekten darstellen, sondern lediglich eine weitere Beschaffungsvariante sind. Durch die damit verbundene Belastung zukünftiger Haushalte sollten ÖPP-Projekte daher nur durchgeführt werden, wenn sich eindeutige Kostenvorteile ergeben.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Frank Nägele