



Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

An den Vorsitzenden  
des Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Hans-Jörn Arp, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

An den Vorsitzenden  
des Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Günter Neugebauer, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

nachrichtlich:

Herrn Präsidenten  
des Landesrechnungshofes  
Schleswig-Holstein  
Dr. Aloys Altmann  
Hopfenstr. 30  
24103 Kiel

Kiel, 14. August 2009

**Vorlage des MWV i. S. „Abschlussbericht über die Abschließende  
Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das ÖPP-Projekt „Erneuerung und  
Erhaltung der L 192“**

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

die anliegende Ausschussvorlage des Ministeriums für Wissenschaft, Wirtschaft und  
Verkehr übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Arne Wulff

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

**Staatssekretärin**

Vorsitzender des  
Wirtschaftsausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen  
Landtages  
Herrn Hans-Jörn Arp, MdL  
24105 Kiel

Vorsitzender des  
Finanzausschusses  
des Schleswig-Holsteinischen  
Landtages  
Herrn Günter Neugebauer, MdL  
24105 Kiel

über das Finanzministerium des Landes  
Schleswig-Holstein

Kiel, 6. August 2009

Sehr geehrte Herren Vorsitzende,

die Landesregierung hat beschlossen, in allen Bereichen ÖPP-Initiativen zu fördern. Dazu wurde im Finanzministerium ein Kompetenzteam ÖPP gegründet. Aufgrund erster positiver Einschätzungen auf Bundesebene wurde für den Straßenbaubereich auf die Einsatzmöglichkeiten des Funktionsbauvertrages ein besonderes Augenmerk gerichtet. Deshalb haben sich das Finanzministerium und das MWV zur Durchführung eines Pilotprojektes bei der Grundinstandsetzung der Landesstraße L 192 entschieden. Ziel ist es, die Realisierung der dringend erforderlichen Grundinstandsetzung der L 192 zu beschleunigen, indem für die Gesamtstrecke von rd. 30 km Länge die Durchführung als ÖPP-Projekt geplant wird.

Nach Fertigstellung der Abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (AWU) durch die Investitionsbank Schleswig-Holstein kann festgestellt werden, dass das Projekt aus wirtschaftlicher Sicht zuschlagsfähig ist und somit das ÖPP-Vergabeverfahren erfolgreich zum Abschluss gebracht werden kann.

Dies erfordert die Kenntnisnahme der Ergebnisse und die Zustimmung durch den Finanz- und den Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Für die Zuschlagserteilung und die Vertragsunterzeichnung sind vergaberechtliche Fristen einzuhalten.

ten. Es wird eine möglichst zeitnahe Zuschlagserteilung und Vertragsunterzeichnung angestrebt, um den Projekterfolg sicherzustellen und zu gewährleisten, dass der vom bevorzugten Bieter kalkuliert Baubeginn Anfang Oktober eingehalten werden kann.

Die konkrete haushaltsrechtliche Ermächtigung für die Realisierung als ÖPP-Projekt ist im Haushalt 2009/2010 erfolgt. In Anlehnung an die Empfehlungen des Bund/Länder-Arbeitsausschusses „Haushaltsrecht und Haushaltssystematik“ vom 5. September 2007 ist das ÖPP-Projekt gesondert im Landeshaushalt veranschlagt worden, um die haushaltsmäßigen Auswirkungen über die langen Laufzeiten auch gegenüber dem Parlament transparent zu machen.

Gemäß der AWU wird die jährliche Belastung für den Bau und die bauliche Erhaltung der L 192 für den Landeshaushalt ab dem Jahr 2011 bei ca. 1,0 Mio. € bei einer Laufzeit von 28 Jahren liegen. Deshalb sind entsprechende Verpflichtungsermächtigungen im Landeshaushalt ausgewiesen. Der Vergabeverfahrensbeginn hat berücksichtigt, dass diese Maßnahme im Doppelhaushalt 2009/2010 bereits enthalten ist.

Da der Nachweis der Wirtschaftlichkeit dieses ÖPP-Projektes bestätigt ist, beabsichtigen das MWV und das FM, das Verfahren mit der kurzfristigen Vertragsunterzeichnung zum Abschluss zu bringen und bitten um Zustimmung des Finanzausschusses und des Wirtschaftsausschusses zur kurzfristigen Auftragsvergabe.

Hinweis: Aufgrund des noch laufenden Vergabeverfahrens bitte ich um Verständnis, wenn im anliegenden Abschlussbericht aus vergaberechtlichen Gründen auf die Nennung konkreter Bieternamen bzw. konkreter Zahlen, die auf einzelne Bieter schließen lassen könnten, verzichtet werden muss.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Wiedemann

Anlage: Abschlussbericht über die Abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das ÖPP-Projekt „Erneuerung und Erhaltung der L 192“ – Kurzfassung

**Ministerium für Wissenschaft,  
Wirtschaft und Verkehr  
des Landes Schleswig-Holstein (MWV)**

**Abschlussbericht über die Abschließende Wirtschaftlichkeitsunter-  
suchung für das ÖPP-Projekt „Erneuerung und Erhaltung der L  
192“ – Kurzfassung**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>Hintergrund</b>	<b>2</b>
<b>Verfahrensablauf</b>	<b>3</b>
<b>Besonderheiten</b>	<b>4</b>
<b>Fortschreibung der VWU zur AWU</b>	<b>4</b>
<b>Ergebnis des Vergabeverfahrens</b>	<b>6</b>
<b>Kritische Punkte</b>	<b>6</b>
<b>Ergebnis/weiteres Vorgehen</b>	<b>8</b>

Vorbemerkung: Aufgrund des noch laufenden Vergabeverfahrens wird um Verständ-  
nis gebeten, dass im anliegenden Abschlussbericht aus vergaberechtlichen Gründen  
auf die Nennung konkreter Bieternamen bzw. konkreter Zahlen, die auf einzelne Bie-  
ter schließen lassen könnten, verzichtet werden muss.

Kiel, im August 2009

## Hintergrund

Die Landesregierung hat beschlossen, in allen Bereichen ÖPP-Initiativen zu fördern. Dazu wurde im Finanzministerium ein Kompetenzteam ÖPP gegründet.

Aufgrund erster positiver Einschätzungen auf Bundesebene wurde für den Straßenbaubereich auf die Einsatzmöglichkeiten des Funktionsbauvertrages ein besonderes Augenmerk gerichtet. Deshalb haben sich das Finanzministerium und das MWV zur Durchführung eines Pilotprojektes bei der Grundinstandsetzung der L 192 entschieden. Hierzu haben das ÖPP-Kompetenzzentrum des Finanzministeriums und das MWV die Investitionsbank Schleswig-Holstein mit der Durchführung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen beauftragt.

Der derzeit vorhandene Aufbau der L192 ist dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Durch die Fugen im Beton bricht der Asphaltoberbau in regelmäßigen Zeitabständen auf. Dies hat Risse und Asphaltausbrüche zur Folge. Weitere Mangelerscheinungen sind zahlreiche Einzelschäden, Unebenheiten usw., welche zum Teil auch auf Frostaufbrüchen der Fahrbahn resultieren. Derzeit ist auf der Strecke aufgrund des schlechten baulichen Zustandes sowie der damit einhergehenden Verkehrsgefährdungspotenziale überwiegend eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vorhanden. Der schlechte Zustand der L 192 verursacht einen hohen Aufwand für die laufende Unterhaltung und die Beseitigung der zahlreichen Einzelschäden. Eine grundlegende Sanierung dieser Strecke ist daher möglichst kurzfristig notwendig, da es ansonsten zu einem erheblichen zusätzlichen Substanzverlust käme. Auch würden weitere Verzögerungen die Leistungsfähigkeit dieser Straßenverbindung deutlich verschlechtern und zu einer erheblichen Beeinträchtigung der regionalen Entwicklung beitragen.

Das ÖPP-Vorhaben umfasst die grundlegende Erneuerung und gleichzeitige Verbreiterung der Landesstraße L 192 auf ca. 30 km Länge innerhalb der Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg (Bereich zwischen Süderlügum und Ellund) sowie deren langfristige bauliche Erhaltung. Der Auftragnehmer soll die L192 im betreffenden Bereich innerhalb einer Bauzeit von maximal 2 Jahren grundhaft erneuern und anschließend für einen Zeitraum von 28 Jahren baulich erhalten. Die private Finanzierung der Maßnahme soll nach Baufertigstellung über einen Zeitraum von 25 Jahren erfolgen. Die Vergütung erfolgt beginnend mit Abschluss der Bauarbeiten in Form quartalsweiser Ratenzahlungen, die sich jeweils aus der Finanzierungsrate für den Ausbau sowie jeweils einer Entgeltrate für Instandsetzungs- und Erneuerungsleistungen sowie für bauliche Unterhaltung und sonstige laufende Kosten zusammensetzen. Die Finanzierungsrate wird über 25 Jahre gezahlt, die weiteren Raten über einen Zeitraum von 28 Jahren. Dies bedeutet, dass beim hier gewählten ÖPP-Modell „Funktionsbauvertrag“ keine Nutzergebühren erhoben werden, sondern ein so genanntes Verfügbarkeitsentgelt vom Auftraggeber gezahlt wird. Für den Betrieb und somit auch die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist weiterhin das Land als Straßenbaulastträger - vertreten durch die Straßenbauverwaltung - zuständig. Mit dem ÖPP-Modell „Funktionsbauvertrag“ wird durch die Lebenszyklusbetrachtung die Erzielung von Kosteneinsparungen beim Bau und der Erhaltung von Straßen angestrebt.

Die Vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (VWU) mit Stand 11/2007 kam im Rahmen eines Barwertvergleiches anhand der zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Kostenschätzungen zu dem Ergebnis, dass mit Realisierung eines ÖPP-Modells für

das Projekt L 192 ein wirtschaftlicher Vorteil in Höhe von 3,5% des Kostenbarwertes gegenüber einer vergleichbaren konventionellen Realisierung (PSC-Variante) des Vorhabens erreicht werden kann.

Diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde im Vergabeverfahren bis zur Abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (AWU) bis zum Zeitpunkt der Vergabe fortgeschrieben. Auf dieser Basis dieser AWU obliegt dem Finanz- und dem Wirtschaftsausschuss die abschließende Entscheidung über die Vergabe.

## **Verfahrensablauf**

Nach der Zustimmung des Finanzausschusses gemäß Protokoll der 94. Sitzung am 12. Juni 2008, TOP 6 zur öffentlichen Ausschreibung des ÖPP-Projekts L 192 wurde durch den Landesbetrieb Schleswig-Holstein (LBV-SH), Niederlassung Flensburg als Vergabestelle ein Vergabeverfahren initiiert. Die Steuerung und Koordination des Verfahrens erfolgte über den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Bei der Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens waren darüber hinaus folgende weitere Beteiligte fachlich eingebunden:

- Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
- Investitionsbank Schleswig-Holstein, Kiel für die wirtschaftliche und finanztechnische Beratung in Zusammenarbeit mit der Rechtsanwaltskanzlei Wolter Hoppenberg, Hamm für die juristische Beratung
- ÖPP-Kompetenzzentrum des Finanzministerium des Landes Schleswig-Holstein

Die europaweite Bekanntmachung über die Vergabe des ÖPP-Projekts im Wege eines Verhandlungsverfahrens mit voraus laufendem Teilnahmewettbewerb erfolgte am 30.09.2008 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union unter der Kennung 2008/S 189-250200. Daraufhin wurden von vier Bewerbern Teilnahmeanträge eingereicht.

Nach erfolgter Eignungsprüfung wurden die vier Bewerber am 18.12.2008 zur Abgabe eines indikativen Angebotes aufgefordert. Basis für die Angebotslegung waren Vergabeunterlagen, in denen Art und Umfang der Leistungen für Planung, Bau, Finanzierung und bauliche Erhaltung beschrieben sind. Darüber hinaus enthielten die Vergabeunterlagen einen Entwurf des ÖPP-Projektvertrages.

Bis zum Ablauf der Angebotsfrist am 11.03.2009 wurden von allen vier Bietern indikative Angebote eingereicht. Im Rahmen der Prüfung und Wertung der Angebote erfolgten am 16.04.2009 mit den Bietern Aufklärungsgespräche zu den Inhalten ihrer Angebote. Auf der Basis des Wertungsergebnisses der indikativen Angebote wurden die drei aussichtsreichsten Bieter von der Vergabestelle zu Verhandlungsgesprächen eingeladen. Die Gespräche fanden am 04. und 08.05.2009 statt. Anschließend wurde der Projektvertragsentwurf von Seiten der Vergabestelle fortgeschrieben und den Bietern zur abschließenden Kommentierung zugesandt.

Die Aufforderung der Vergabestelle zur Einreichung verbindlicher Angebote auf Basis des verhandelten Projektvertragsentwurfes sowie entsprechend des Verfahrensstandes fortgeschriebener Vergabeunterlagen erfolgte am 25.05.2009. Bis zum Ablauf der Angebotsfrist am 16.06.2009 wurden von allen drei Bietern verbindliche Angebote eingereicht.

Die verbindlichen Angebote wurden von der Vergabestelle geprüft und gewertet. Das auf Basis der Wertungskriterien ermittelte wirtschaftlichste Angebot ist Gegenstand der hier vorliegenden AWU.

### **Besonderheiten des Verfahrens**

Die grundhafte Erneuerung der L 192 ist neben den auf Bundesebene realisierten Projekten der A- und F-Modelle eines der ersten bundesweit umgesetzten ÖPP-Modelle im Straßen- und Verkehrsbereich auf Landesebene.

Die aktuelle Situation an den Finanzmärkten war während des laufenden Vergabeverfahrens für die Finanzierung des Projektes zu berücksichtigen. In der Leistungsbeschreibung Finanzierung wurden verschiedene Finanzierungsvarianten ermöglicht und die Bieter bzw. die finanzierenden Banken aufgefordert, deren Strukturierung im Einzelnen in ihren Finanzierungskonzepten darzustellen. Bei der Fortschreibung der Vergabeunterlagen wurde vor dem Hintergrund der Finanzkrise eine transparente Darstellung der Finanzierungskostenbestandteile von den Bietern bzw. den finanzierenden Banken gefordert, um die Nachvollziehbarkeit und Transparenz für den Fall erforderlicher Anpassungen der Finanzierungsangebote zu gewährleisten. Auf Basis des in der Vergabeunterlage zum verbindlichen Angebot (BAFO) vorgesehenen Anpassungsmechanismus für die Zinskonditionen der Fremdfinanzierung konnten in dieser Phase trotz des schwierigen Umfelds alle Bieter die geforderten verbindliche Finanzierungszusagen ihrer Banken beibringen.

### **Fortschreibung der VWU zur AWU**

Die VWU wurde vor dem Start des Vergabeverfahrens auf Basis vorläufiger Projektparameter erstellt. Im Zuge des Vergabeverfahrens haben sich teilweise Parameter geändert oder eine Konkretisierung erfahren. Die AWU wird als vergaberelevanter Wirtschaftlichkeitsnachweis durch den Vergleich der PSC-Variante mit dem wirtschaftlichsten vorliegenden Angebot aus der Ausschreibung erbracht.

Die Methodik orientiert sich an dem Leitfaden „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Projekten“ des Arbeitsausschusses „Haushaltsrecht und Haushaltssystematik“ der Finanzministerkonferenz aus dem Jahr 2006. Demnach wird unter Berücksichtigung aller jeweils zu erwartenden Kosten für das Projekt inklusive kalkulatorischer Risikokosten ein Barwertvergleich zwischen einer konventionellen Realisierung unter gleichen Randbedingungen wie die ÖPP-Variante (PSC) und der ÖPP-Variante unter Berücksichtigung des vorliegenden wirtschaftlichsten Angebotes durchgeführt. Zur Vergleichbarkeit des Barwertes des bevorzugten Angebotes erfolgte die Barwertermittlung für den PSC ebenfalls auf der Basis der aktualisierten Zins- und Diskontierungssätze der ÖPP-Varianten.

Gegenüber der AWU wurden insbesondere folgende Fortschreibungen vorgenommen:

- Aktualisierung der Diskontierungssätze (Zinsstrukturkurve) zur Barwertermittlung

Die Zinsstrukturkurve der VWU wurde auf Basis des damaligen Marktniveaus (26.09.2007) ermittelt. Als maßgebliches Datum für die Aktualisierung der Zinsstrukturkurve in der AWU galt der in den Vergabeunterlagen für die Bieter angegebene Stichtag der Referenzzinssätze für die Finanzierung (08.06.2009). Aufgrund der veränderten Situation am Kapitalmarkt ergibt sich in der AWU aktuell eine deutlich steilere Zinsstrukturkurve im Vergleich zur

VWU. Die aktuelle Kurve liegt in allen Laufzeitbereichen unterhalb der ursprünglichen Kurve. Besonders groß sind die Abweichungen im Laufzeitbereich bis zu ca. 10 Jahren. Diese Veränderung bewirkt eine geringere Diskontierung und somit ein Anwachsen der Barwerte im Vergleich zur VWU, ohne dass die Basiskosten verändert werden. Beim Vergleich der Barwerte aus der vorläufigen und der Abschließenden WU ist dieser Umstand zu berücksichtigen.

- Anpassung der Bezugszeitpunkte für die Barwertberechnung  
Die VWU wurde in 2007 erstellt, daher wurden die Barwerte auf das Bezugsjahr 2007 hin berechnet. Das Bezugsjahr wurde auf 2009 fortgeschrieben. Diese Fortschreibung bewirkt ein Anwachsen der Barwerte im Vergleich zur VWU.
- Anpassung der Indexierung  
In die VWU sind die Kostendaten einheitlich mit Preisstand Mitte 2007 eingeflossen. Für die langfristige Kostenschätzung wurden die Werte mit einem einheitlichen Index i.H.v. 2,86% p.a. indexiert. Der Wert ist die durchschnittliche Änderungsrate des Preisindex für Straßenbauwerke (Quelle: destatis) in einem Zeitraum von 40 Jahren.  
In den Vergabeunterlagen wurde für die Zwecke der Angebotswertung bestimmt, dass die von den Bietern kalkulierten Entgeltraten mit einer Rate von 2% p.a. indexiert und dann verbarwertet werden. Dieser Prozentsatz wurde gewählt, da er bei einer klassenweisen Betrachtung der Steigerungsraten in den letzten 40 Jahren den statistischen Höchstwert darstellte. Um in der AWU einen einheitlichen Ansatz für die Indexierung zugrunde zu legen, wurde die Indexierungsrate auf einheitlich 2% p.a. festgelegt.
- Anpassung zeitliche Kostenzuordnung  
Die VWU ging davon aus, dass der 1. Bauabschnitt (BA) im Jahr 2009 und der 2. BA im Jahr 2010 gebaut werden. Die zeitliche Zuordnung wurde für die AWU auf die aktuelle Terminplanung angepasst, so dass der 1. BA im Jahr 2010 und der 2. BA je zur Hälfte in 2010 und 2011 eingeplant wurden. Entsprechend wurden auch die Erhaltungskosten und sonstigen laufenden Kosten auf der Zeitachse nach hinten verschoben.
- Anpassung Finanzierungsbedingungen  
Die Haushaltsfinanzierung in der konventionellen Beschaffungsvariante wurde in der Bauphase auf einen einheitlichen Basiszinssatz in Höhe von 2,065 % p.a. (ISDAFIX 2 Jahre, Stichtag 08.06.2009) und in der anschließenden Endfinanzierung auf einheitlichen Basiszinssatz in Höhe von 4,072 % p.a. (ISDAFIX, tilgungsgewichtet 25 Jahre, Stichtag 08.06.2009) angepasst. Diese Basiszinssätze haben auch die Bieter als Referenzzinssätze ihren Angeboten zugrunde gelegt. Die Zinssätze der Haushaltsfinanzierung wurden ausgehend vom derzeitigen Marktniveau mit einem Aufschlag von 100 Basispunkten für Forward und Liquiditätskosten belegt.
- Anpassung an das bevorzugte Angebot  
Aufgrund der marktüblichen Finanzierungsmodelle für vergleichbare ÖPP-Projekte und der geeigneten Struktur auch für das ÖPP-Modell L 192 wurde den Bietern seitens des Landes Schleswig-Holstein ein Einredeverzicht ab Nutzungsbeginn in Aussicht gestellt. Somit können für die langfristige Finanzierung staatskreditähnliche Konditionen erreicht werden. Das Angebot des bevorzugten Bieters und dessen finanzierender Bank basiert auf einem entsprechenden Sicherheitskonzept. Bis zur Fertigstellung trägt der Auftragnehmer (AN) das Finanzierungsrisiko über eine Bauzwischenfinanzierung in



vollem Umfang selbst. Ebenso trägt der AN das Zinsänderungsrisiko ab der Vertragsunterzeichnung für die gesamte Finanzierungslaufzeit. Anstelle der ÖPP-Prognose in der VWU tritt in der AWU das verbindliche Angebot, welches sich nach Auswertung aller verbindlichen Angebote entsprechend den angewendeten Wertungskriterien derzeit als das wirtschaftlichste erweist. Maßgeblich sind dabei die angebotenen Entgeltraten.

## **Ergebnis des Vergabeverfahrens**

Als Ergebnis des Barwertvergleiches zwischen konventioneller Beschaffungsvariante und der ÖPP-Variante unter Berücksichtigung des Wettbewerbsergebnisses ergibt sich durch die Realisierung des ÖPP-Modells im Vergleich zur konventionellen Beschaffungsvariante ein Barwertvorteil in Höhe von ca. 3,7 Mio. EUR. Während der Barwert für die PSC-Variante ca. 20,4 Mio. € beträgt, liegt er bei der ÖPP-Variante bei ca. 16,7 Mio. €. Dies entspricht einem Wirtschaftlichkeitsvorteil von 18,2%. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Finanzierungsrate und damit auch der Barwert aufgrund der bestehenden Anpassungsmöglichkeit der Finanzierungsbedingungen vor der Mitteilung an die Bieter über den beabsichtigten Zuschlag sowie des Zinssatzfixings bei Financial Close noch ändern kann. Auf den Wirtschaftlichkeitsvergleich hat dies keinen Einfluss, da sich die Anpassungen in gleichem Maße auf die Barwerte der Beschaffungsvarianten auswirken.

Nach Durchführung des europaweiten Vergabeverfahrens liegt ein Angebot des bevorzugten Bieters vor, welches den qualitativen Anforderungen der Vergabeunterlagen in vollem Umfang entspricht. Anstelle der von der Vergabestelle vorgegebenen maximalen Bauzeit von 24 Monaten geht der bevorzugte Bieter von einer deutlich geringeren Bauzeit von nur 15 Monaten aus.

Der Bieter hat eine optimierte Alternativbauweise entwickelt, mit der unter Wiederverwendung des vorhandenen Ausbaumaterials der Strecke eine besonders robuste Bausubstanz hergestellt werden kann. Zudem wurde für den Asphaltoberbau die Baustoffauswahl gegenüber der von der Vergabestelle optional vorgegebenen Referenzbauweise optimiert und erhöhte Qualitätskriterien festgelegt. Dadurch konnte der Bieter neben einem günstigen Baupreis auch Einsparungen bei den Erhaltungskosten einplanen.

## **Kritische Punkte**

Gemäß der AWU beträgt der potenzielle Effizienzvorteil 18,2 %. Bei der Bewertung dieses Wirtschaftlichkeitsvorteils müssen jedoch folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Die AWU erfolgt auf der Grundlage eines Rechenmodells, bei dem „echte Wettbewerbspreise“, die im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens für die Realisierung des Vorhabens in Form eines ÖPP-Modells ermittelt wurden, geschätzte Kosten für die konventionelle Realisierung gegenübergestellt werden. Das Angebot des bevorzugten Bieters hinsichtlich der Baukosten liegt um ca. 2 Mio. € unter den geschätzten Baukosten für den PSC-Fall. Ob eine konventionelle Ausschreibung zu einem ähnlich niedrigen Baupreis geführt hätte, muss zwar spekulativ bleiben, entbehrt aber nicht einer gewissen Eintrittswahrscheinlichkeit. Für ein günstigeres konventionelles Ausschreibungsergebnis spricht auch der Umstand,

dass die PSC-Variante mit Preisstand 2006 – also in Zeiten einer relativ prosperierenden Wirtschaft – kalkuliert und danach indexiert wurde, während die tatsächlichen Angebote in der derzeitigen Wirtschaftskrise abgegeben wurden.

- Um den PSC-Fall mit der ÖPP-Variante vergleichen zu können, wird unterstellt, dass konventionell in annähernd gleicher Weise hinsichtlich Bauzeit, Unter- und Erhaltungsintervallen etc. gebaut würde wie im ÖPP-Fall. Angesichts der tatsächlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für den Landesstraßenbau würden sich bei konventioneller Realisierung unter Annahme realistischer Zeitanätze deutliche längere Bauzeiten und deutlich gestreckte Erhaltungsintervalle ergeben. Dies würde aufgrund der zeitlichen Streckung der einzelnen Maßnahmen zu einer Verschiebung von Zahlungsströmen in die Zukunft und damit zu einem niedrigeren Barwert als im PSC-Fall ausgewiesen führen.
- Ein Teil der Effizienzvorteile von ÖPP ist auf das Rechenmodell zurückzuführen. So fallen im PSC die Investitionsausgaben größtenteils bereits am Beginn des Lebenszyklus an. Dies bewirkt einen tendenziell höheren Barwert, da der Abzinsungsfaktor für diese Summen geringer ausfällt. Dieser Effekt tritt bei ÖPP nicht auf, da bei ÖPP jährlich gleich hohe Raten anfallen. Im Ergebnis führt dies dazu, dass beim ÖPP-Fall tatsächlich die nominalen Ausgaben höher sind als in der PSC-Variante, durch den späteren zeitlichen Anfall dieser Ausgaben in diesem Zeitraum geringere Zins- und Tilgungsbelastungen für das Land anfallen. Damit sind die in der AWU angegebenen 18,2 % nicht als absolute Einsparung zu verstehen, sondern eher als ein Maß für die Stärke der Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante.
- Das Finanzkonzept des ÖPP-Modells basiert auf einem Forfaitierungsvertrag mit Einredeverzicht. Das MWV verpflichtet sich, der finanzierenden Bank das mit dem Privaten vertraglich vereinbarte ÖPP-Entgelt in jedem Fall zu zahlen. Hierdurch wird die Forfaitierungsvereinbarung zu einem dreiseitigen Vertrag. Auf diesem Weg konnten im Wettbewerb Finanzierungsbedingungen erreicht werden, die denen des Landes ähnlich sind. Eine Projektfinanzierung, bei der der Private deutlich mehr Risiken getragen hätte, wäre deutlich unwirtschaftlicher gewesen.
- Bei ÖPP-Projekten entrichtet der Auftraggeber regelmäßige Raten, mit denen der Private die ihm entstandenen Aufwendungen (Investitions- und Finanzierungskosten) refinanziert. Das MWV übernimmt damit die Zinskosten, die dem Privaten entstehen. Bei konventioneller Realisierung würden die Zinslasten im Einzelplan 11 anfallen. Im Projekt „Grundsanierung der L 192“ werden innerhalb einer Laufzeit von 25 Jahren rund 8,6 Mio. € für Zinsen anfallen.
- Bei der Berechnung des PSC-Falles wurden die gleichen Zinskonditionen unterstellt, mit denen der bevorzugte Bieter kalkuliert hat. Da der Zinssatz, den das Land tatsächlich zahlen muss, niedriger als der im PSC-Fall angesetzte Zinssatz ist, verringert sich die tatsächliche Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante. Eine Nachberechnung mit den aktuellen Zinskonditionen des Landes ergab, dass die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante mit nur noch ca. 12 % um ca. 1/3 niedriger ausfällt.
- Die Entgeltpauschalen, die das Land an den privaten Investor zahlen muss, sind in den Berechnungen mit 2 % pro anno indexiert. Sollten die tatsächlichen Preissteigerungen höher ausfallen, ist das Land vertraglich verpflichtet, entsprechend

höhere Zahlungen zu leisten. Im PSC-Fall könnten solche Steigerungen, die nach den Erfahrungen der Vergangenheit nicht durch entsprechende Erhöhung der Haushaltsansätze ausgeglichen werden, zumindest durch eine zeitliche Streckung von Unter- und Erhaltungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Trotz dieser Einschränkungen kann dennoch davon ausgegangen werden, dass eine Vorteilhaftigkeit des ÖPP-Ansatzes gegeben ist. Das ÖPP-Modell in Form eines Funktionsbauvertrages erscheint damit ein zielführender Ansatz.

### **Ergebnis/weiteres Vorgehen**

Das Projekt ist aus wirtschaftlicher Sicht zuschlagsfähig und das ÖPP-Vergabeverfahren kann erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Dies erfordert die Kenntnisnahme der Ergebnisse und die Zustimmung durch den Finanz- und den Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages. Für die Zuschlagserteilung und die Vertragsunterzeichnung sind vergaberechtliche Fristen einzuhalten. Es wird eine möglichst zeitnahe Zuschlagserteilung und Vertragsunterzeichnung angestrebt, um den Projekterfolg sicherzustellen und zu gewährleisten, dass der vom bevorzugten Bieter kalkuliert Baubeginn Anfang Oktober eingehalten werden kann.

Die konkrete haushaltsrechtliche Ermächtigung für die Realisierung als ÖPP-Projekt ist im Haushalt 2009/2010 erfolgt. In Anlehnung an die Empfehlungen des Bund/Länder-Arbeitsausschusses „Haushaltsrecht und Haushaltssystematik“ vom 5. September 2007 ist das ÖPP-Projekt gesondert im Landeshaushalt veranschlagt worden, um die haushaltsmäßigen Auswirkungen über die langen Laufzeiten auch gegenüber dem Parlament transparent zu machen.

Gemäß der AWU wird die jährliche Belastung für den Bau und die bauliche Erhaltung der L 192 für den Landeshaushalt ab dem Jahr 2011 bei ca. 1,0 Mio. € bei einer Laufzeit von 28 Jahren liegen. Deshalb sind entsprechende Verpflichtungsermächtigungen im Landeshaushalt ausgewiesen. Der Vergabeverfahrensbeginn hat berücksichtigt, dass diese Maßnahme im Doppelhaushalt 2009/2010 bereits enthalten ist.

**Da der Nachweis der Wirtschaftlichkeit dieses ÖPP-Projektes bestätigt ist, beabsichtigen das MWV und das FM, das Verfahren mit der kurzfristigen Vertragsunterzeichnung zum Abschluss zu bringen und bitten um Zustimmung des Finanzausschusses und des Wirtschaftsausschusses zur kurzfristigen Vertragsvergabe.**