

## **Unterrichtung**

**durch die Bundesregierung**

### **Bericht der Bundesregierung über ÖPP-Projekte im Betrieb**

#### **Synopse**

Der Bericht bietet einen Überblick über die ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb, auch in Bezug auf deren Wirtschaftlichkeit. Als Teil der Wirtschaftlichkeit werden unter anderem die Termintreue und die Nutzerzufriedenheit betrachtet. Diese Betrachtung erfolgt auch vor dem Hintergrund der besonderen Belastungssituation der letzten Jahre. Auf der Grundlage einer Befragung der Ressorts beziehungsweise der vertragsverwaltenden Institutionen zu den einzelnen ÖPP-Projekten werden die Entwicklungen in der Betriebsphase betrachtet und ausgewertet. Dies könnte auch als Grundlage für eine Nebeneinanderstellung von ÖPP- und konventionellen Projekten genutzt werden, wengleich die Vergleichbarkeit zwischen den Beschaffungsvarianten nur bedingt gegeben ist. Dies resultiert auch daraus, dass das Leistungsspektrum von konventionellen Projekten und ÖPP-Projekten oftmals nur bedingt vergleichbar ist.

Im Gesamtergebnis haben sich die bei Projektbeginn gestellten Erwartungen an die Wirtschaftlichkeit der Beschaffungsvariante ÖPP überwiegend realisiert. Soweit Kostensteigerungen festzustellen waren, fielen diese entweder geringfügig aus oder waren meist auf externe Einflüsse zurückzuführen, die auch bei einer anderen Form der Umsetzung kostensteigernd gewirkt hätten. Die für ÖPP-Projekte typische Risikoallokation hat sich größtenteils bewährt und wurde – wie beispielsweise die Evolution von ÖPP-Vertragsmodellen bei Bundesfernstraßenprojekten zeigt – im Interesse sowohl des öffentlichen Auftraggebers wie auch der privaten Partner weiterentwickelt.

Die hohe Kostentransparenz der ÖPP-Projekte über den gesamten Lebenszyklus erlaubt dabei eine umfassende Betrachtung. Zur Vervollständigung sind dem Bericht die bei den zuständigen Ressorts erhobenen Befragungsergebnisse beigelegt.

#### **Einleitung**

##### **Anlass**

Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluss vom 12. März 2013 (Bundestagsdrucksache 17/12696) die Bundesregierung aufgefordert, jeweils zur Mitte der Legislaturperiode einen Bericht über ÖPP-Projekte des Bundes in der Betriebsphase zu erstellen und damit weitreichende Transparenz über diese Projekte zu schaffen. Im Jahr 2015 wurde dieser Bitte mit dem „Bericht der Bundesregierung über ÖPP-Projekte im Betrieb“ (Bundestagsdrucksache 18/6898) erstmalig nachgekommen. In der folgenden Legislaturperiode berichtete die Bundesregierung in ihrem Bericht Bundestagsdrucksache 19/25285. Der vorliegende Bericht erfüllt die Berichtsbitte des Deutschen Bundestages für die 20. Wahlperiode.

Er nimmt zudem die im Koalitionsvertrag beschriebene Verpflichtung zur Transparenz und Kontrolle bei der Durchführung von ÖPP-Projekten auf:

*„Ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen können im Rahmen Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) umgesetzt werden. Dabei muss (...) gezeigt werden, dass die Umsetzung eines konkreten ÖPP-Projektes wirtschaftlich ist. Ein Controlling und die exekutive, parlamentarische und öffentliche Kontrolle sind sicherzustellen.“*

### **Fokus des Berichts**

Der Bericht soll dem Deutschen Bundestag eine Bewertung ermöglichen, ob sich die den Entscheidungen für die ÖPP-Projekte des Bundes zu Grunde gelegten Erwartungen an die Wirtschaftlichkeit dieser Beschaffungsvariante als haltbar und die verwendeten Bewertungsmethoden als belastbar erwiesen haben.

Für den Bericht wurde der für die vorhergehenden Berichterstattungen vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) verwendete Evaluierungs-Fragebogen für ÖPP-Projekte des Bundes weiterentwickelt und konkretisiert. Er erstreckt sich auf ÖPP-Projekte des Bundes, die sich zum Stichtag 1. Januar 2023 in der Betriebsphase befanden und bei denen eine abgeschlossene Bauphase zu verzeichnen war. Einzelne Fragestellungen (wie z. B. die Einbindung von kleinen und mittelständischen Unternehmen [KMU]) wurden auf neu in den Bericht aufgenommene ÖPP-Projekte beschränkt, da bei abgeschlossener Bauphase hier gegenüber der vorhergehenden Berichterstattung keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten sind.

Insbesondere die ÖPP-Projekte im Fernstraßenbereich waren in den letzten Jahren Gegenstand einer Reihe von Fragen aus dem parlamentarischen Raum, die sich im Schwerpunkt auf die wirtschaftliche Entwicklung dieser Projekte fokussierten.

Im Rahmen des Berichts sollen insbesondere ÖPP-spezifische Entwicklungen herausgestellt werden, das heißt Entwicklungen, die sich aufgrund der besonderen Vertrags- und Risikostrukturen von ÖPP-Projekten abweichend von konventionellen Projekten realisiert haben. Insbesondere soll untersucht werden, wie sich die ÖPP-spezifische Risikoverteilung bewährt hat.

Da vorausgegangene Entwicklungen bereits umfangreich im vorherigen ÖPP-Transparenzbericht (Bundtagsdrucksache) dargestellt wurden, liegt der Fokus des Berichts auf den Entwicklungen seit Anfang 2020.

### **Methodik und Vorgehen**

Die Informationen zu den ÖPP-Projekten wurden bei den zuständigen Ressorts und vertragsverwaltenden Institutionen – ähnlich zum Vorbericht im Jahr 2020 – durch Fragebögen ermittelt. Im projektbezogenen Teil sind eine kurze Beschreibung des Projekts, ein Projektdatenblatt mit allgemeinen Projektdaten und eine Darstellung der Kostenentwicklung enthalten. Abschließend wurden elf allgemeine und jeweils drei ressortspezifische Fragen zu den Projekten gestellt. Alle projektbezogenen Fragen waren für jedes Projekt einzeln zu beantworten.

Die Fragebögen umfassten dabei folgende Themen:

- Nutzerzufriedenheit, Termintreue und Weiterentwicklung des ÖPP-Vertragsmodells.
- Realisierung von Bauzielen und mögliche Vertragsanpassungen.
- Entscheidungskriterien für die Durchführung im ÖPP-Modell und erwartete Vorteile der Durchführung im ÖPP-Modell.
- Veröffentlichung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und mögliche, zukünftig geplante ÖPP-Projekte.
- Spezifische Fragen zu einzelnen ÖPP-Projekten der Ressorts.
- Erfolgskontrolle in den Projekten und Beteiligung von KMU (Kleine und mittelständische Unternehmen) und Stakeholdergruppen.

Der Bericht basiert auf den Antworten der jeweils zuständigen Ressorts bzw. Organisationen. Er zielt vorrangig darauf ab, die Angaben und Erläuterungen der Ressorts zusammenzufassen und dabei übergreifende Charakteristika der ÖPP-Projekte herauszuarbeiten. Dadurch soll die Verständlichkeit der einzelnen Aspekte von ÖPP-Projekten sichergestellt und es sollen gleichzeitig relevante Zusammenhänge dargestellt werden.

## Übersicht der untersuchten ÖPP-Projekte

### *BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr):*

- 6-streifiger Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 8 Augsburg/West – München/Allach im A-Modell.<sup>1</sup>
- Bau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der circa 22 Kilometer Umfahrung der Hörselberge – A 4 Herleshausen (Landesgrenze Thüringen Hessen) – Gotha (Thüringen) im A-Modell.
- 6-streifiger Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 1 AK Bremen – AD Buchholz (Niedersachsen) im A-Modell.
- 6-streifiger Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 5 AS Offenburg – Malsch (Baden-Württemberg) im A-Modell.
- 6-streifiger Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West (Bayern) im A-Modell als Einheitsmautmodell.
- 6-streifiger Ausbau und 20 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 9 Landesgrenze Thüringen/Bayern – AS Lederhose (Thüringen) im Verfügbarkeitsmodell (V-Modell).
- 6 -bzw. 8-streifiger Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 7 AD Hamburg/Nordwest (Hamburg) – AD Bordesholm (Hamburg/Schleswig-Holstein) im V-Modell.
- Neubau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 94 Forstinning – AS Markt (Bayern) im V-Modell.
- 6-streifiger Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow (Brandenburg) im V-Modell.
- Ausbau und 30 Jahre Erhaltung und Betrieb der A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg (Baden-Württemberg) im V-Modell.

### *BMVg (Bundesministerium der Verteidigung):*

- Bereitstellung und Betrieb von 4 Simulatoren für den Nato-Helikopter NH-90 für 24 Jahre – Vergütung nach Betriebsstunden des Simulators mit fest vereinbarter Abnahmemenge.
- Planung, Bau und Sanierung der Fürst-Wrede-Kaserne, Betrieb für 20 Jahre im Inhabermodell.

### *BImA (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben):*

- Neubau und 30 Jahre Betrieb eines Dienstsitzes für das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in Berlin im Inhabermodell mit Eigenfinanzierung.
- Neubau und 30 Jahre Betrieb des Futurium im Inhabermodell mit Eigenfinanzierung.
- Sanierung und 26,5 Jahre Betrieb des denkmalgeschützten Gebäudes an der Mauerstraße 29 im Inhabermodell.

## Auswertung der ÖPP-Projekte

Die Auswertung der im Anhang befindlichen Antworten der Ressorts und vertragsverwaltenden Institutionen ist in mehrere Teilbereiche untergliedert. Der erste Bereich fokussiert sich auf die Nutzerzufriedenheit bei ÖPP-Projekten, um zu Beginn einen zentralen Zweck der Projekte in den Vordergrund zu stellen. Die Bewertung der Nutzenden wird als ein Maß für den Grad des Erfolgs und die Zweckerfüllung eines Projekts gewertet. Darauf folgend wird näher auf die monetären, zeitlichen und vertraglichen Merkmale der Projekte eingegangen. Zusätzlich werden die einzelnen Befunde des Berichts mit konkreten Zitaten aus den Antwortbögen unterlegt.

---

<sup>1</sup> Erläuterungen zu den verschiedenen Vertragsvarianten des BMDV und deren Entwicklungsstufen sind den Antwortbögen im Anhang zu entnehmen.

Die Nutzergruppen bewerten die mit den Projekten bereitgestellten Leistungen positiv.

Die Nutzerzufriedenheit beziehungsweise Nutzerorientierung gibt erste Hinweise auf die Qualität und Funktionalität des fertigen Objekts (Gebäude, Fernstraßen, etc.), sowie auf verschiedene andere Aspekte wie ein gelungenes Design und eine reibungslose Bau- und Betriebsphase.

In Bezug auf die bereitgestellten Leistungen der ÖPP-Projekte ist allgemein eine große Nutzerzufriedenheit bzw. Nutzerorientierung der Leistung festzustellen.

*„Die Bauqualität war hoch.“, „Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2007 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 52 km langen Betriebsstrecke durchgeführt. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.“*

(BMDV Seite 15/17 – A8 Augsburg/West).

*„Die Bauqualität wird insgesamt gut bewertet.“, „Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.“*

(BMDV Seite 21/22 – A 4 Herleshausen).

Die ÖPP-Projekte im Fernstraßenbereich zeichnen sich durch eine durchgehend hohe Bauqualität und eine vertragskonforme Umsetzung des Betriebsdienstes aus. Ein störungsfreier Fernstraßenbetrieb und ein den Anforderungen entsprechender Betriebsdienst wurden bislang bei allen Projekten gewährleistet.

Dies führt dazu, dass die Verfügbarkeit der Strecken und die Verkehrssicherheit für die Nutzenden der ÖPP-Verkehrsprojekte gegeben sind.

Auch bei den ÖPP-Projekten des BMVg wurde eine große Nutzerzufriedenheit festgestellt. Die Ergebnisse der regelmäßigen Befragungen unter den Nutzenden der Fürst-Wrede-Kaserne (FWK) waren durchgängig sehr positiv. Auch der Betrieb der Simulatoren NH-90 und die Zusammenarbeit mit dem privaten Partner verläuft ohne Probleme. Die auszubildenden Pilotinnen und Piloten sind mit der Qualität und Verfügbarkeit der Simulatoren zufrieden.

*„Die auszubildenden Piloten werden durch Personal der Bundeswehr eingewiesen.“, „Die Partizipation ist erfolgreich. In der Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer bestehen keine Probleme. Die Zufriedenheit der Piloten ist nach dem Ergebnis regelmäßiger Abfragen hoch.“*

(BMVg Seite 59– NH-90).

*„Nutzerzufriedenheitsbefragungen sind vertraglich geregelt. Die während der bisherigen Vertragslaufzeit erfolgten Befragungen sowie der regelmäßig stattfindende Informationsaustausch der Objektbegleitung ÖPP FWK mit den Nutzern vor Ort bestätigen, dass die Nutzer in der Kaserne mit der Quantität und Qualität der Leistungserbringung durch den privaten Partner insgesamt sehr zufrieden sind.“*

(BMVg Seite 63 – FWK).

Die Nutzenden der ÖPP-betriebenen Gebäude der BImA sind zufrieden mit den Gebäuden und der Bau- und Betriebsphase. Die Gebäude befinden sich in einem guten Zustand und der Betriebsdienst funktioniert einwandfrei. Bei dem jüngsten Gebäudeprojekt in der Mauerstraße, das am 1. Juli 2022 den Betrieb aufgenommen hat, kommt es im Nachgang der erst kürzlich abgeschlossenen Bauphase noch zu laufenden Mängelausbesserungen, die die Zufriedenheit der Nutzenden geringfügig einschränken.

„Es gibt eine sehr hohe Nutzerzufriedenheit.“

(BImA Seite 47 – BMBF).

„Sehr schnelle Reaktionszeiten, [...]. Nach 9 Jahren Betriebszeit ist das Gebäude immer noch in einem sehr guten Zustand.“

(BImA Seite 47 – BMBF).

„Unter Berücksichtigung der laufenden Mangelbearbeitung und Einregulierungsphase der technischen Anlagen (Lüftung/Heizung) wird die Nutzerzufriedenheit als gut bezeichnet“

(BImA Seite 53 – Mauerstraße).

*Bei den meisten ÖPP-Projekten wurden der geplante Kostenrahmen eingehalten und die erwarteten Effizienzgewinne realisiert – (hohe Kostentreue)*

In Vorbereitung eines ÖPP-Projekts wird zunächst eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt. Mit dieser soll beurteilt werden, ob die Durchführung des Projekts als ÖPP-Projekt gegenüber der konventionellen Beschaffung wirtschaftlich erfolgen kann. Hierzu werden unter anderem Annahmen über die potentiellen Kosten für den privaten Partner in der Beschaffung und die Auswirkungen der Risikoallokation im ÖPP-Projekt getroffen. Wird die Durchführung des ÖPP-Modells als potenziell wirtschaftlich beurteilt, werden Angebote von potenziellen privaten Partnern eingeholt. Das im Wettbewerb bestgereichte Angebot wird vor einem Zuschlag mittels einer abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf seine Wirtschaftlichkeit geprüft. Im Falle der Wirtschaftlichkeit wird das Projekt als ÖPP-Beschaffungsvariante durchgeführt.

Von Bedeutung für die nachgelagerte Bewertung der Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten ist, ob sich die zugrunde gelegten Erwartungen bei der Durchführung des Projekts auch erfüllen.

Bisher haben sich die Annahmen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit in einer Mehrzahl der ÖPP-Projekte bestätigt. Dieses Analyseergebnis leitet sich vorrangig aus den Antworten der Ressorts zu ihren Projekten ab. Die Aussage wird zudem durch die erwarteten Effizienzgewinne einer Mehrzahl der untersuchten ÖPP-Projekte ohne oder nur mit geringfügigen Kostenüberschreitungen gestützt.

Im Falle einer Kostenüberschreitung soll festgestellt werden, ob die Umsetzung der ÖPP-Beschaffungsvariante diese beeinflusst bzw. allein begründet hat. Um das ÖPP-Projekt einer objektiven Bewertung zu unterziehen, müssen diejenigen Kostenveränderungen aus der Bewertung herausgenommen werden, von denen angenommen werden kann, dass sie sich auch bei konventioneller Beschaffung realisiert hätten (beispielsweise zusätzlich beauftragte Leistungen). Ziel ist es, Unterschiede in der ÖPP-Vertragskonzeption gegenüber konventionellen Vertragsmodellen auf ihre wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit hin zu untersuchen.

„Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.“

(BMDV Seite 17 – A 8 Augsburg/West).

„Maßgeblich für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Lösung war der Effizienzvorteil der ÖPP-Variante gegenüber der Eigenrealisierung in Höhe von 9,8 %. Diese wurden auch in der Umsetzung realisiert.“

(BImA Seite 51 – Futurium).

Nur bei 4 von 15 Projekten kam es zu einer signifikanten Kostenüberschreitung. Dabei handelt es sich um 2 Projekte im Fernstraßenbereich, den NH-90-Simulator des BMVg und das Bauprojekt der BImA in der Mauerstraße<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Das Vorhaben Mauerstraße ist aufgrund einer anderen Bemessungsgrundlage für die Gesamtkosten nicht in der Tabelle aufgeführt. Später ausgewiesene geplante und realisierte Kosten beziehen sich nur auf die Kosten der Bauphase. Die Kostenabweichungen werden im Verlauf des Berichts noch einmal aufgegriffen und erläutert.

Folgende Tabelle gewährt einen Überblick über die Entwicklung der für die Projekte erwarteten Kosten (Bau und Betriebskosten):

**Tabelle Überblick über die Entwicklung der für die Projekte erwarteten Kosten (Bau und Betriebskosten) in TEUR**

ÖPP-Projekte	ursprünglich geplante Kosten	derzeit geplante Kosten	erwartete Kostensteigerung in Prozent
<b>BMDV</b>			
<b>A-Modell</b>			
A 8 – Augsburg	737.044	1.054.122	43,02 %
A 4	542.044	752.085	38,75 %
A 1	1.016.737	971.080	-4,49 %
A 5	984.992	723.051	-26,59 %
<b>Einheitsmautmodell</b>			
A 8 – Ulm	1.344.508	1.352.784	0,62 %
<b>V-Modell</b>			
A 9	406.738	426.671	4,90 %
A 7	1.478.004	1.535.667	3,83 %
A 94	1.160.036	1.168.541	0,73 %
A 10/A 24	1.414.337	1.424.792	0,74 %
A 6	1.360.232	1.371.689	0,84 %
<b>Zwischensumme</b>	10.445.662	10.780.482	3,205%
<b>BMVg</b>			
NH-90	554.000	887.000	60,11 %
FWK	164.000	164.000	0,00 %
<b>Zwischensumme</b>	718.000	1.051.000	46,379 %
<b>BimA</b>			
BMBF	377.000	377.000	0,00 %
Futurium	132.000	132.000	0,00 %
<b>Zwischensumme</b>	509.000	509.000	0,00 %
<b>Gesamtsumme</b>	11.672.662	12.340.482	5,721 %

ÖPP-Projekte, deren Kostenrahmen bislang nicht eingehalten wurde, und die spezifischen Ursachen hierfür werden im Folgenden näher dargestellt:

*A 8 Augsburg/West – München/Allach und A 4 Umfahrung Hörselberge*

Bei diesen Fernstraßenprojekten liegen die aktuell erwarteten Vergütungen für die Konzessionsnehmer und damit die erwarteten Gesamtkosten für den Bund um circa 43 Prozent bzw. circa 39 Prozent über den ursprünglich vom Bund geplanten Kosten. Die maßgebliche Ursache hierfür liegt in dem gewählten Vergütungsmodell (sogenanntes

A-Modell) und der Übernahme des Verkehrsmengenrisikos (bzw. in diesem Falle der wirtschaftlichen Chance dieser Risikoübernahme). Korrespondierend dazu liegen aufgrund geringerer Verkehrsmengen und entsprechender Prognose für die Laufzeit die aktuell erwarteten Kosten für den Bund bei dem Projekt auf der A 5 um circa 26 Prozent unter und bei der A 1 leicht unter den anhand der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ermittelten Erwartungen des Bundes. Weitere Erläuterungen und die Entwicklung der Vertragsmodelle bei Fernstraßen erfolgen im nächsten Abschnitt „Risikoverteilung“.

#### *Simulator NH-90*

Hierbei handelt es sich um ein Projekt der Bundeswehr für die Bereitstellung und den Betrieb von NH-90 (Nato-Helicopter 90)-Simulatoren zum Pilotentraining. Die Kostensteigerungen im Projekt beruhen maßgeblich auf der technischen Aktualisierung des Simulators zur Angleichung an den aktuellen Entwicklungsstand des Hubschraubers. Außerdem wurde in Folge einer Umstrukturierung in der Bundeswehr die außerplanmäßige Verlegung eines Simulators an einen anderen Standort notwendig, was die Kosten für den Bund erhöhte. Diese Mehrkosten sind nicht auf das ÖPP-Vertragsmodell zurückzuführen und hätten sich auch bei Durchführung des Projekts in einem konventionellen Vertragsmodell voraussichtlich ebenfalls realisiert.

Auch sah der mit dem privaten Partner geschlossene Vertrag eine fest vereinbarte Abnahmemenge von Simulatoren-Stunden vor. Diese Stunden konnten insbesondere aufgrund der verspäteten Lieferungen der NH-90 temporär, aber auch infolge der Einschränkungen durch die COVID-19-Pandemie nicht vollumfänglich genutzt werden. Die Mengen und Entgelte konnten aufgrund der vertraglichen Vereinbarung nicht reduziert werden. Eine Neuausschreibung hätte nach Ende der Projektlaufzeit zu einem mehrjährigen Stillstand bei den Simulatoren geführt; deswegen wurde der Vertrag mit dem privaten Partner verlängert.

*„Nachteilig hat sich im Projekt aber der Eintritt nutzungsgebundener Risiken ausgewirkt, welche vom Auftraggeber zu tragen sind. Hierzu gehörten die verspätete Zulieferung von NH90 Hubschraubern, Herausforderungen bei der Pilotengewinnung und Umstrukturierungen in der Bundeswehr sowie die erforderliche Nachrüstung auf die aktuelle Luftfahrzeugkonfiguration.[...]“*

(BMVg Seite 59 – NH-90).

*„Auf der Grundlage eines gesonderten Vertrags wurde der Auftragnehmer weitergehend mit der Verlegung eines Simulators von Holzdorf nach Niederstetten beauftragt, da der nutzende Verband umstationiert wurde. Das Upgrade sowie die Verlegung eines Simulators mit einem Finanzbedarf von insgesamt rund 165 Mio. Euro waren in der ursprünglichen Vorhabenplanung nicht vorgesehen.“*

(BMVg Seite 59 – NH-90).

#### *ÖPP-Projekt Mauerstraße*

Bei dem Projekt der BImA in der Mauerstraße handelt es sich um die Sanierung eines denkmalgeschützten Gebäudes zur späteren Verwendung durch das Bundesministerium für Gesundheit. Im Laufe des Projekts kam eine hohe Schadstoffbelastung an der Bausubstanz des Gebäudes zum Vorschein, die kostenaufwändig vom privaten Partner beseitigt werden musste. Bei den vorvertraglichen Untersuchungen am Bestand konnte keine besondere Belastung an der Bausubstanz festgestellt werden. In diesem Falle war das Risiko des Baubestands auf der Seite des Bundes verblieben, der die Kosten des privaten Partners für die Beseitigung folgerichtig decken musste. Die Baukosten im Projekt stiegen von ursprünglich geplanten 163 Mio. Euro auf 222 Mio. Euro an. Mit den vorliegenden Informationen lassen sich im Nachhinein keine Kostenersparnisse bei einer konventionellen Durchführung des Projekts erkennen.

*„Es ist zu Anpassungen sowohl terminlich (18 Monate verlängerte Bauzeit) als auch kostentechnisch (Mehrkosten i. H. von 59.000 TEUR) gekommen. Ursächlich dafür sind u. a. eine mangelhafte Bausubstanz, erhöhtes Schadstoff- und Entsorgungsaufkommen, verzögerte verkehrsrechtliche Anordnung zur Sperrung der Französischen Straße sowie die infolge der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise gestörten Lieferketten.“*

(BImA Seite 54 – Mauerstraße).

Zum Vergleich kann die Studie der „Hertie School of Governance“<sup>3</sup> zu den Kostenentwicklungen aller öffentlichen Projekte herangezogen werden. Danach stiegen die Kosten je Projekt von 170 öffentlichen Verkehrsinfrastrukturprojekten im Straßenbau in dem dortigen Betrachtungszeitraum 1960 bis 2015 im Durchschnitt um 27 Prozent.

Bei den im Bericht betrachteten 10 als ÖPP-Projekt umgesetzten Fernstraßenprojekten ist eine durchschnittliche erwartete Kostensteigerung je Projekt um circa 6,2 Prozent<sup>4</sup> zu verzeichnen. Bei ausschließlicher Betrachtung der Fernstraßenprojekte, die mit dem weiterentwickelten Verfügbarkeitsmodell (V-Modell) durchgeführt werden, ist die Steigerung noch geringer.

#### *ÖPP-Projekte des Bundes zeichnen sich durch eine große Termintreue der privaten Partner aus*

Neben der Kostentreue ist bei fast allen ÖPP-Projekten eine große Termintreue zu beobachten. Hier hat es sich bewährt, dass Terminüberschreitungen im Risiko des privaten Partners liegen und vom Auftraggeber mit einer Reduzierung des Entgeltes sanktioniert werden. Oft wurden die Objekte schon vor vertraglich vereinbartem Übergabedatum an die Nutzergruppen übergeben.

*„Die bisherige Erfahrung bezüglich Termintreue ist exzellent. Alle ÖPP-Projekte, die die Betriebsphase erreicht haben, wurden (von einigen Tagen bis zu mehreren Monaten) vor dem vereinbarten Fertigstellungstermin fertiggestellt. Nur bei einem Projekt hat es eine vertragsgemäße Verschiebung des Fertigstellungstermins gegeben. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei allen diesen Projekten um sehr große und komplexe Projekte bzw. um die größten und komplexesten Projekte auf deutschen Autobahnen handelt.“*

(BMDV Seite 15 – Allgemeiner Teil).

*„Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,5 Jahre und wurde aus Gründen, die außerhalb des Einflussbereichs des Auftragnehmers lagen, vertragsgemäß um 5 Monate bis zum 30.11.2022 verlängert. Die Ausbaustrecke über rd. 25,4 km sowie die Neckartalbrücke und die anderen Bauwerke wurden dem Verkehr am 08.12.2022 nach vertragsgemäß verlängertem Fertigstellungstermin übergeben.“*

(BMDV Seite 44 – A6 AS Wiesloch/Rauenberg).

*„Der private Partner hat innerhalb der vorgegebenen Zeit von rund 20 Monaten die Kaserne umfänglich saniert.“*

(BMVg Seite 61 – FWK).

*„Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert“*

(BMDV Seite 17 – A8 Augsburg/West).

*„Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,3 Jahre. Die überwiegende Ausbaustrecke wurde dem Verkehr am 18.12.2018 kurz vor dem Fertigstellungstermin (28.12.2018) übergeben.“*

(BMDV Seite 34 – A7 AD Hamburg/Nordwest).

*„Das FUTURIUM wurde zum geplanten Termin fertiggestellt und in Betrieb genommen.“*

(BImA Seite 51– Futurium).

#### *Erfolgreiche ÖPP-Projekte verfügen über eine ausgewogene Risikoallokation und eine regelmäßige Erfolgskontrolle*

Ein Hauptmerkmal der Beschaffungsvariante ÖPP ist die Aufteilung der unterschiedlichen Projektrisiken zwischen den Partnern. Ziel dieser Risikoverteilung ist es, das jeweilige Risiko dem Projektpartner zuzuordnen, der

<sup>3</sup> Studie der „Hertie School of Governance“, [https://www.hertie-school.org/fileadmin/2\\_Research/2\\_Research\\_directory/Research\\_projects/Large\\_infrastructure\\_projects\\_in\\_Germany\\_Between\\_ambition\\_and\\_realities/1\\_Grossprojekte\\_in\\_Deutschland\\_-\\_Factsheet\\_1.pdf](https://www.hertie-school.org/fileadmin/2_Research/2_Research_directory/Research_projects/Large_infrastructure_projects_in_Germany_Between_ambition_and_realities/1_Grossprojekte_in_Deutschland_-_Factsheet_1.pdf)

<sup>4</sup> Berechnung ergibt sich zu Vergleichszwecken aus dem nicht gewichteten Mittelwert der prozentualen Kostenveränderungen (gewichteter Wert siehe Tabelle Seite 6, beträgt 3,2 Prozent).



dieses Risiko am besten beeinflussen beziehungsweise am effizientesten tragen kann. Die vertragsgemäße Einhaltung der vereinbarten Vergütungen und Leistungen für das Gesamtprojekt sowie die Verantwortung des privaten Partners für Schnittstellen und Projektmanagement sind die wesentlichen Pfeiler der ÖPP-spezifischen Vertragsgestaltung. So übernimmt in der Regel der private Partner den überwiegenden Teil der operativen Risiken der Bau- und Betriebsphase. Die Risikoallokation ist weitgehend durch das Modell und den Auftraggeber vorgegeben, aber letztendlich auch immer Ergebnis eines Verhandlungsprozesses zwischen den beiden Parteien. Diesem Vorgehen liegt die Annahme zugrunde, dass der private Partner bestimmte Risiken effizienter übernehmen kann als die öffentliche Hand. In der Regel werden sowohl das Kostenrisiko als auch das terminliche Risiko durch den privaten Partner übernommen. Andererseits gibt es Risiken, die realistischerweise außerhalb des Einflussbereichs des privaten Projektpartners liegen (bspw. Altlasten) und bei einer Übernahme durch selbigen übermäßig in die Preiskalkulation miteingebracht werden würden. Zudem erschwert die Übernahme solcher Risiken die Finanzierung durch Banken meist deutlich, da diese eine Kreditvergabe hier häufig ablehnen. Daher erweist es sich oft als effizienter, wenn diese Risiken bei der öffentlichen Hand verbleiben.

*„In diesem ÖPP-Projekt<sup>5</sup> wurden der Zeitplan und der Kostenrahmen eingehalten. Es gab keine Kostensteigerungen. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Risiken aus dem Bauprozess beim Auftragnehmer lagen.“*

(BImA Seite 47 – BMBF).

Der private Partner muss Kostensteigerungen selbst tragen, sofern sie nicht in die Risikosphäre des Bundes fallen oder eine indexierte Entgeltanpassung vorgesehen ist. Im Falle einer Nichteinhaltung des Vertrags, zum Beispiel durch Terminüberschreitung oder Versäumnisse in der Bereitstellung der vereinbarten Leistungen muss der private Partner damit rechnen, dass sein Entgelt reduziert wird oder Vertragsstrafen drohen.

*„Für die ÖPP-Lösung sprachen insbesondere die Risikostrukturen des Projekts, welche vorsehen, dass der Auftragnehmer die finanziellen Folgen von Verspätungen in der Bauphase sowie Ausfällen in der Betriebsphase zu tragen hat. Die mit dieser Regelung verbundene Annahme einer termin- und anforderungsgerechten Leistungserbringung hat sich im Wesentlichen erfüllt.“*

(BMVg Seite 58 – NH-90).

*„Der Auftragnehmer ist vertraglich verpflichtet, alle für den Bau erforderlichen Planungsleistungen zu erbringen. Er trägt in vollem Umfang das Risiko von Planungsfehlern, einschließlich des Risikos der Nichterteilung der erforderlichen Genehmigungen, ohne dass ein Anspruch gegenüber dem Auftraggeber auf Vergütung damit etwa verbundener Mehrkosten besteht.“*

(BMDV Seite 17 – A8 Augsburg/West).

Im Bereich des Fernstraßenbaus ist zudem für die Kosten des Projekts über den gesamten Lebenszyklus die Frage relevant, welcher der Beteiligten das Verkehrsmengenrisiko trägt. Im Rahmen des zw. 2005 und 2009 für die Vertragsgestaltung verwendeten sogenannten A-Modells wurde das Verkehrsmengenrisiko auf den privaten Partner übertragen. Die Vergütung des privaten Partners hängt bei diesen sog. Baukonzessionen also von der Verkehrsmenge ab und er trägt das Risiko eines Sinkens der Verkehrsmenge und damit der Mauteinnahmen, kann aber auch eine höhere Vergütung bei einer Steigerung der Verkehrsmenge erwarten.

Zwar lässt sich anmerken, dass ein höheres Verkehrsaufkommen auch zu einem stärkeren Verschleiß der Strecke und folglich auch zu höheren Kosten für den privaten Partner führt, die Auswirkungen auf die Vergütung dürften jedoch im Ergebnis größer sein als die Veränderung der Instandhaltungskosten.

<sup>5</sup> gemeint ist das ÖPP-Projekt der BImA: Bau einer Zweigstelle des BMBF

*[Die] "Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten begründet sich zum einen und ganz überwiegend daraus, dass die mautpflichtigen Fahrleistungen innerhalb der Konzessionsstrecke bislang höher ausgefallen sind, als dies die Prognosen der öffentlichen Hand im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, welche der Ermittlung der ursprünglichen Gesamtkosten zugrunde lagen, erwarten ließen."*

(BMDV Seite 16 – A8 Augsburg/West)

Aufgrund der Schwierigkeit für alle Beteiligten, die Verkehrsmengenentwicklung über 30 Jahre mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen und Häufigkeit sowie Intensität von Eingriffen in die Erhebungsgrundlagen für die LKW-Maut zu antizipieren, und vor dem Hintergrund, dass das Ziel der öffentlichen Hand bei der Infrastrukturbeschaffung in erste Linie die Erstellung eines langlebigen, qualitativ hochwertigen und umfassend verfügbaren Gutes ist, wurde das ÖPP-Modell im Fernstraßenbau nach 2009 zum sogenannten V-Modell (= Verfügbarkeitsmodell) weiterentwickelt. Damit wird die Vergütung des privaten Partners durch die Verfügbarkeit der Infrastruktur beeinflusst – unabhängig von der Anzahl der tatsächlichen Nutzenden, die zumeist von außerhalb der Beherrschungssphäre des Privaten liegenden Faktoren abhängt. Wie beim konventionellen Fernstraßenbau verbleiben also beim Verfügbarkeitsmodell (V-Modell) das Risiko und die Chance der Verkehrsmenge weitgehend bei der öffentlichen Hand. Der private Partner hat in diesem Zusammenhang allerdings das Risiko zu tragen, dass die tatsächliche Verkehrsmenge deutlich über den für seine Erhaltungsprognose getroffenen Annahmen liegt und er die für die Erhaltung eingeplanten Intervalle und auch betrieblichen Aufwand insoweit nichtzutreffend bemessen hat.

Beispielhaft für ein tatsächliches Auswirken des Verkehrsmengenrisikos zu Lasten des privaten Partners sind die im A-Modell realisierten Fernstraßenprojekte A 1 – AK Bremen und A 5 – AS Offenburg. Hier kam es im Laufe des Betriebs zu einem geringeren Verkehrsaufkommen als insbesondere vom jeweiligen Konzessionsnehmer erwartet, was zu unter seinen Erwartungen liegenden Einnahmen führte. Da das Verkehrsmengenrisiko aber vertraglich vereinbart beim privaten Partner lag, konnten beim Bund keine Forderungen nach Kompensation durchgesetzt werden. Zugunsten der Privaten entwickelte sich die Verkehrsmenge bei den nachfolgend beschriebenen Projekten:

#### *A 8 Augsburg/West – München/Allach und A 4 Umfahrung Hörselberge*

Bei diesen Fernstraßenprojekten liegen die aktuell vom Bund erwarteten Vergütungen der Konzessionsnehmer und somit die aktuell erwarteten Kosten für den Konzessionsgeber circa 43 Prozent bzw. circa 39 Prozent über den ursprünglich prognostizierten Kosten. Die zum Teil bereits eingetretene und im Übrigen erwartete überplanmäßige Vergütung des jeweiligen Auftragnehmers folgt aus der höheren Verkehrsmenge auf der jeweiligen Fernstraße und dem gewählten Vergütungsmodell (sogenanntes A-Modell). Bei diesem Vergütungsmodell übernimmt der Auftragnehmer das Verkehrsmengenrisiko und somit hängt seine Vergütung maßgeblich von der Verkehrsentwicklung und den Mauteinnahmen auf der Konzessionsstrecke ab. Aufgrund eines bislang über die Prognose des Auftraggebers hinaus gestiegenen Verkehrsaufkommens während der Projektlaufzeit erhöhten sich die LKW-Mauteinnahmen auf der Strecke und damit in der Folge auch der Erwartungswert für die Vergütung der Konzessionsnehmer über die Projektlaufzeit gegenüber den ursprünglich durch den Bund prognostizierten Erlösen.

Das verkehrsmengenabhängige Vergütungsmodell (A-Modell, Einheitsmautmodell) wurde für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau – wie dargestellt – zum heute verwendeten Verfügbarkeitsmodell weiterentwickelt. Zum einen, weil die mit langen Prognosehorizonten verbundenen Unsicherheiten für die Einnahmeentwicklung auf Seiten der Konzessionsnehmer und spiegelbildlich die Kostenentwicklung für den Bund sich herausfordernd gestalteten, zum anderen, weil Projekte mit verkehrsmengenabhängiger Vergütung auch durch finanzierende Banken zunehmend als zu risikoreich eingeschätzt wurden. Da die privaten Partner mögliche Schwankungen im Verkehrsaufkommen nicht beeinflussen können und auch im BAB-Netz eventuell bestehende Ausgleichsmöglichkeiten infolge ihrer Beschränkung auf nur einen Streckenabschnitt für die Konzessionsnehmer anders als für den Bund nicht zur Verfügung stehen, wurden Großprojekte auf Basis des verkehrsmengenabhängigen Vergütungsmodells kaum noch finanziert. Diese veränderte Risikoeinschätzung stand auch im Zusammenhang mit den regulatorischen Änderungen in der Finanzindustrie im Nachgang zur Finanzkrise 2008.

Zur Überwachung der vertraglich vereinbarten Leistungen erfolgt in vielen Projekten eine regelmäßige Erfolgskontrolle. Die Implementierung des Malus-System hat sich dabei als besonders effizient und zielführend herausgestellt. Der Kontrollmechanismus der BImA umfasst beispielsweise folgende Elemente:

*„Monatliche Objektbegehungen und Nutzerbesprechungen mit dem ÖPP-Partner und den Nutzern unter der Regie der BImA“*

*„monatliche Malus-Konferenzen und Auswertungen der Mängelbeseitigung“*

*„Themenbezogene Einzelabstimmungen, z. B. Energiethemen“*

(BImA Seite 48 – BMBF).

Bei schlussendlicher Übergabe an den Bund soll sichergestellt werden, dass sich das Objekt in dem im Vorhinein vertraglich vereinbarten Übergabezustand befindet. So soll eine nachträgliche Belastung des Bundes, beispielsweise durch nachträgliche und nicht geplante Renovierungsarbeiten, verhindert werden.

Der Energiepreisanstieg der vergangenen Jahre führte in den meisten Fällen bislang nicht zu Kostensteigerungen für den Bund, da dieses Risiko meist dem privaten Partner zugewiesen wurde. Die generelle Preisentwicklung, gemessen durch die Inflation als Risiko, ist aber je nach ÖPP-Vertrag unterschiedlich verortet.

*„Beim Verfügbarkeitsmodell ist von vornherein vertraglich vereinbart, dass die monatliche Vergütung des Auftragnehmers für Betriebs- und Erhaltungsleistungen indexiert, also an die Preisentwicklung angepasst wird.“*

(BMDV Seite 19).

*„Der Energiepreisanstieg sowie die Inflation, welche als Betriebsrisiken in die Sphäre des Auftragnehmers fallen, hatten bislang keine negativen Auswirkungen auf das Projekt.“*

(BMVg Seite 59 – NH-90).

Generell kann festgehalten werden, dass eine ausgewogene Risikoallokation und ein konsequentes Kontrollregime durch die öffentliche Hand wichtige Erfolgsfaktoren für ÖPP-Projekte sind. Dadurch wird sichergestellt, dass der private Partner die ihm vertraglich zugewiesenen Risiken durch ein effizientes Risikomanagement im vertraglichen Rahmen zu reduzieren suchen wird und im Falle des Risikoeintritts die damit verbundenen Folgen dann aber auch tatsächlich trägt. Dies ist im Übrigen auch für die Fremdkapitalgeber ein starker Anreiz, auf eine ordnungsgemäße Leistungserbringung und ein effizientes Risikomanagement des privaten Partners zu achten. Hierin liegt eine über die reine Kapitalbereitstellung hinausgehende Funktion der Finanzierung bei ÖPP-Projekten.

*Bei den ÖPP-Projekten wurde eine breite Einbindung von KMU angestrebt*

Die Beteiligung von kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU) war bei den Ausschreibungen der ÖPP-Projekte ein zunehmend berücksichtigter Faktor.

*„Bei den neueren ÖPP-Projekten wurde zeitnah zur Ausschreibung eine Informationsveranstaltung für interessierte potenzielle Projektbeteiligte durchgeführt, die sich konkret auch an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) richteten. Die zusätzlichen Informationsmöglichkeiten und der Austausch wurden von den Stakeholdern angenommen und gut besucht.“*

(BMDV Seite 18).

Bei der BImA werden zwischen 70 Prozent und 84 Prozent der Unternehmen, die an den Projekten beteiligt sind, als KMU ausgewiesen. Auch beim Projekt der Fürst-Wrede-Kaserne des BMVg sind KMU beteiligt.

„An der Projektdurchführung wurden/werden im Futurium 12 KMU beteiligt, das entspricht circa 70 %.<sup>6</sup>“

(BImA Seite 52 – Futurium)

„Es werden jährlich circa 40 bis 45 KMU eingesetzt.“

(BMVg Seite 63 – FWK).

Eine Aussage über die Umsatzbeteiligung der KMU am Gesamtprojekt, die eine genauere Beschreibung der Qualität der KMU-Beteiligung ermöglichen würde, ist in den meisten Fällen nicht zu treffen. Die Ressorts haben hier in der Regel keinen Einblick in die genaue Zusammensetzung der Umsätze bei einem privaten Unternehmen. Für das Projekt in der Mauerstraße wurde dennoch eine Umsatzbeteiligung der KMU von 86 Prozent ermittelt. Für die Fernstraßenprojekte des Bundes ist festzustellen, dass sich KMU vielfach an der Ausführung der Leistungen, beispielweise im Rahmen gebildeter Bauarbeitsgemeinschaften oder auch auf sonstiger Nachunternehmerebene betätigen, in einigen Fällen auch auf Konsortialebene.

*Bei einer Mehrzahl der befragten ÖPP-Projekte erfolgte eine umfassende Einbindung der Öffentlichkeit und diverser Nutzergruppen*

Im Folgenden wird dargestellt, inwieweit vor Projektbeginn und während der Projektphase eine Einbindung von Stakeholdern und der Öffentlichkeit stattgefunden hat und stattfindet. Da ein ÖPP-Projekt von einem privaten Unternehmen umgesetzt wird, liegt es in dessen Verantwortungsbereich, solche Einbindungen auch aktiv vorzunehmen.

Bei allen ÖPP-Projekten im Fernstraßenbereich lässt sich eine weitreichende Einbindung von Stakeholdern erkennen. Der private Partner übernimmt bei den Projekten im Fernstraßenbereich die gesamte Projektkommunikation während der Bau- und Betriebsphase.

„Die Bürger werden bei Projekten im Bundesfernstraßenbau bereits vor der Genehmigung der Baumaßnahme im Planfeststellungsverfahren eingebunden, so dass sie bereits im Planungsstadium Bedenken und Vorschläge einbringen können.“

(BMDV Seite 18 – A 8 Augsburg/West).

„Der private Partner übernimmt die gesamte baubegleitende Projektkommunikation in der Bauphase und die anschließende Projektkommunikation während des Erhaltungs- und Betriebszeitraums. Er ist für die Öffentlichkeitsarbeit gegenüber Dritten im Zusammenhang mit dem ÖPP-Modell für das Projekt zuständig.“

(BMDV Seite 18– A 8 Augsburg/West).

„Der private Partner hat regelmäßig die Öffentlichkeit, insbesondere die Anrainer, über den aktuellen Stand der Bautätigkeit zu informieren.“

(BMDV Seite 18– A 8 Augsburg/West).

„Als ein weiteres Kommunikationsmittel hat der private Partner nach Beginn des Vertragszeitraums eine barrierefreie Projektwebseite zu installieren und über den Vertragszeitraum zu betreiben. [...] Dritte haben die Möglichkeit, über die Projektwebseite Kontakt zum privaten Partner aufzunehmen.“

(BMDV Seite 18 – A 8 Augsburg/West).

„Anlässlich des Querverschubs des nördlichen Teils des Neckartalübergangs wurde vom Auftragnehmer eine eintägige Online-Veranstaltung zur Information durchgeführt. Ferner haben mehrere Filmteams den Vershub für Dokumentarfilme begleitet.“

(BMDV Seite 45 – A 6 Wiesloch/Rauenberg).

Positive Rückmeldungen zur Einbindung von Stakeholdern gibt es auch aus den ÖPP-Projekten des BMVg und der BImA. Besonders hervorzuheben ist das internationale Interesse an dem ÖPP-Projekt Fürst-Wrede-Kaserne.

<sup>6</sup> Meint: 70 Prozent der beteiligten Unternehmen sind KMU

*„Auf Anfrage der Länder Litauen und Israel im Jahr 2018 wurde das ÖPP-Projekt FWK in Workshops vor Ort in München vorgestellt und Erfahrungen mit den Ländervertretern ausgetauscht.“*

(BMVg Seite 63 – FWK).

*„Die Öffentlichkeit hat ihre anfängliche Skepsis gegenüber dem Projekt aufgegeben, Vorurteile konnten ausgeräumt werden. Bei den regelmäßig durchgeführten „Tag der offenen Tür“ wird das Haus sehr gut angenommen.“*

(BImA Seite 49 – BMBF).

*„Die Öffentlichkeit hat großes Interesse an den vielseitigen Ausstellungen, aber auch an der Architektur des Gebäudes sowie an dem Kunstobjekt „Drehmoment“ (Kunst am Bau). Das Futurium wird sehr gut besucht.“*

(BImA Seite 52 – Futurium).

### Zusammenfassung und Ausblick

ÖPP-Projekte werden derzeit als eine mögliche Form der Beschaffung und des Managements von öffentlichen Infrastruktur- und Bauprojekten für den Bund genutzt. Der vorliegende Bericht gibt einen Einblick in ÖPP-Projekte im Betrieb mit abgeschlossener Bauphase und zieht, wo möglich, einen Vergleich mit sogenannten konventionellen Projekten.

Wie dargestellt, eröffnen ÖPP-Projekte die Möglichkeit, Risiken effizient zwischen den Vertragsparteien zu verteilen. So tragen öffentliche Hand und private(r) Partner jeweils die Risiken, die für sie am besten zu beeinflussen beziehungsweise zu beherrschen sind. Eine übermäßige Bepreisung von Risiken kann so vermieden werden. Es kann aus den Aussagen der Ressorts und dem Projektverlauf gefolgert werden, dass sich diese Form der Risikoallokation positiv auf die Kosten- sowie Termintreue der beschriebenen Projekte auswirkt hat. Insbesondere die Termintreue stellt somit ein Herausstellungsmerkmal von ÖPP-Projekten dar.

Der Bericht illustriert zudem die Weiterentwicklung in der Vertragsgestaltung sowie beim Projektmanagement des Bundes. Insbesondere die Evolution der Vertragsmodelle bei Bundesfernstraßenprojekten belegt diese Fähigkeit zur Anpassung und Weiterentwicklung. Eingetretene Vertragsstörungen, wie im Fall des NH-90, unterstreichen aber auch die Notwendigkeit der verstärkten Abwägung möglicher Risikofaktoren und deren Wirkung auf die verschiedenen Beschaffungsmodelle.

Dennoch ist auch in diesem Zusammenhang zu betonen, dass Infrastruktur- und Bauprojekte des Bundes, unabhängig von der gewählten Beschaffungsvariante, allein aufgrund ihrer Größe und Komplexität immer gewissen Unsicherheitsfaktoren unterliegen. Die erhöhte Transparenz bei ÖPP-Projekten, die unter anderem dieser Bericht schafft, kann aber dazu führen, dass die Unwägbarkeiten, die dem Einfluss des Bundes unterliegen, im Nachgang besser analysiert werden können. Dadurch gewonnene Erkenntnisse können und sollten sodann in die Entwicklung und Vertragsgestaltung neuer Projekte einbezogen und adressiert werden.

Insgesamt kann diese Transparenz bei ÖPP-Projekten, die auch der aktuelle Koalitionsvertrag fordert, zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Projektdurchführung beitragen. Die Vorgaben an die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Projekte einschließlich der Betrachtung über den jeweiligen Gesamtzeitraum sorgen zudem für eine lebenszyklusorientierte Sicht auf die Kostenentwicklung.

## Anhang Fragebögen

### Fragebogen ÖPP-Projekte Bund (BMDV)

(Stichtag: 1. Januar 2023 – Betriebsphase)

#### I. Spezifische Fragenstellungen BMDV

Wie hat sich die Auswahl und Gestaltung von ÖPP-Modellen über die vergangenen Jahre verändert? Welche gesammelten Erfahrungen waren Basis für diese vorgenommenen Veränderung(en)?

Bei den ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau übernimmt ein privater Partner den Neu- oder Ausbau von Autobahnabschnitten, deren bauliche und betriebliche Erhaltung sowie die anteilige Finanzierung über einen Zeitraum von in der Regel 30 Jahren. Nach Ablauf der Vertragszeit gehen der Streckenabschnitt in einem vereinbarten Zustand und die Verantwortung für Betrieb und Erhaltung wieder auf den Bund über.

Für die Auswahl der Projekte waren zunächst die Parameter aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und die Größe relevant. Der Projektzuschnitt wurde u. a. unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte „Wirtschaftlichkeit“ und „Minimierung der Eingriffe in den bestehenden Betriebsdienst“ bestimmt.

Im Bundesfernstraßenbau wurden bisher zwei unterschiedliche Modellansätze für ÖPP-Projekte in der Baulast des Bundes entwickelt:

- Konzessionsmodelle mit Verkehrsmengenrisiko (A-Modell, Einheitsmautmodell) und
- das Verfügbarkeitsmodell (V-Modell).

Bei den ÖPP-Projekten nach dem **Ausbau-Modell (A-Modell)**, **Einheitsmautmodell** und dem **Verfügbarkeitsmodell (V-Modell)** übernimmt ein privater Partner den Neu- oder Ausbau von Autobahnabschnitten, deren bauliche und betriebliche Erhaltung sowie die anteilige Finanzierung über einen Zeitraum von in der Regel 30 Jahren. Nach Ablauf der Vertragszeit gehen der Streckenabschnitt in einem vereinbarten Zustand und die Verantwortung für Betrieb und Erhaltung wieder auf den Bund über.

Das **A-Modell** steht in engem Zusammenhang mit der Einführung der streckenbezogenen Maut für schwere Lkw im Jahr 2005. Die Refinanzierung des privaten Partners in den ersten vier ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau erfolgte bis zur – zwischenzeitlich für alle Projekte erfolgten – Umstellung auf eine Vergütung nach dem Einheitsmautmodell aus dem Gebührenaufkommen aus der Lkw-Maut auf dem jeweiligen Streckenabschnitt. Diese streckenbezogene Maut für schwere Lkw wird durch den Bund erhoben und an den privaten Partner vollständig oder teilweise weitergeleitet. Darüber hinaus konnte der private Partner eine Anschubfinanzierung aus dem öffentlichen Haushalt erhalten, wenn die Einnahmen aus der weitergeleiteten Lkw-Maut aus seiner Sicht allein nicht zur Refinanzierung der Investition ausreichen werden bzw. eine Kürzung der Mauteinnahmen (sog. sogenannter Abzugsbetrag) in Kauf nehmen, wenn die Mauteinnahmen von ihm höher als die Investitionskosten eingeschätzt wurden.

Mit dem **Einheitsmautmodell** wurde das A-Modell weiterentwickelt. Dabei wurde eine Vereinfachung aufgrund der gesammelten Erkenntnisse vorgenommen: Die Vergütung beim Einheitsmautmodell berechnet sich nicht wie beim A-Modell ursprünglicher Ausgestaltung aus der im Konzessionsabschnitt tatsächlich anfallenden Lkw-Maut, sondern über einen Einheitsmautsatz je Lkw und Kilometer. Damit entfiel die Ermittlung der Vergütung nach sich ändernden Mautsätzen und einer wechselnden Zusammensetzung in den einzelnen Mautklassen bereits für die Bieter im Vergabeverfahren und sie entfällt auch bei der Be- und Abrechnung der Vergütung für den Konzessionsnehmer. Die Höhe des Einheitsmautsatzes wurde im Wettbewerb ermittelt.

Aufgrund der stark schwankenden Verkehrsmengen sind seit der Finanzmarktkrise (2007 bis 2009) die mit Verkehrsmengenrisiken behafteten ÖPP-Modelle nicht mehr marktgängig, da die finanzierenden Banken kaum noch bereit waren, Projekte mit Verkehrsmengenrisiken zu finanzieren. Denn das schwankende Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Risiken könnten im gesamten deutschen Autobahnnetz mit einer Länge von 13.000 Kilometer besser abgedeckt werden als in einem einzigen ÖPP-Projekt mit einer Länge von ca. 70 Kilometer. Demzufolge wurde in Deutschland im Einklang mit den internationalen Tendenzen das Verfügbarkeitsmodell entwickelt und erprobt. Dieses Modell hat sich mittlerweile durchgesetzt und bewährt.

Beim **Verfügbarkeitsmodell** erfolgt die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Strecke und der Qualität der erbrachten Leistung. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit der Vertragsstrecke (Fahrstreifen- oder Geschwindigkeitsreduktion) sowie bei Qualitätsmängeln wird das Entgelt reduziert.

Wie hat sich die Neuorganisation der Autobahnverwaltung auf die Durchführung von ÖPP-Projekten sowie auf das Vertragsmanagement bei Autobahnprojekten ausgewirkt?

Die Bundesautobahnen werden seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr in Auftragsverwaltung, sondern in Bundesverwaltung geführt. Der Bund hat die Aufgaben Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung seitdem auf die Autobahn GmbH des Bundes übertragen.

Mit dem Übergang der Aufgaben hat die Autobahn GmbH des Bundes auch die Rolle des Auftraggebers bei den ÖPP-Projekten übernommen. Die Durchführung der ÖPP-Projekte erfolgt im Außenverhältnis zu den privaten Partnern durch die Niederlassungen und Außenstellen der Autobahn GmbH des Bundes oder im Falle einer Beauftragung von der Autobahn GmbH des Bundes durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES). Die Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes nimmt projektübergreifende Aufgaben wahr, betreut die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) sowie die Finanzierungsthemen und ist zentraler Ansprechpartner für das BMDV. Über diese organisatorischen Änderungen hinaus haben sich keine Änderungen für die Durchführung der ÖPP-Projekte ergeben. In regelmäßigen Arbeitsgesprächen und Expertenrunden wird eine Harmonisierung und Standardisierung der laufenden Betreuung der ÖPP-Projekte angestrebt und sichergestellt.

Mit der Verschmelzung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH auf die Autobahn GmbH des Bundes ist die Erstellung der Berichte zum Vertragsmanagement seit dem 1. August 2019 auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen.

Welche Erfahrungen konnten in Bezug auf die Termintreue der Projektpartner über die Zeit gesammelt werden? Gibt es bestimmte Entwicklungen, auf die mögliche Veränderungen in der Termintreue bei ÖPP-Projekten zurückzuführen sind?

Die bisherige Erfahrung bezüglich Termintreue ist exzellent. Alle ÖPP-Projekte, die die Betriebsphase erreicht haben, wurden (von einigen Tagen bis zu mehreren Monaten) vor dem vereinbarten Fertigstellungstermin fertiggestellt. Nur bei einem Projekt hat es eine vertragsgemäße Verschiebung des Fertigstellungstermins gegeben. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei allen diesen Projekten um sehr große und komplexe Projekte bzw. um die größten und komplexesten Projekte auf deutschen Autobahnen handelt. Es hat sich bestätigt, dass ein partnerschaftliches Miteinander und eine schnelle Aufklärung, Abstimmung und Entscheidung auf beiden Seiten der Vertragsparteien Terminverzögerungen vermeiden. Es hat sich auch bewährt, dass Terminverschiebungen nur in besonderen Einzelfällen vertraglich zulässig sind. Der ÖPP-Vertrag sieht im Unterschied zu einer konventionellen Realisierung von Baumaßnahmen bei Behinderungen keine automatische Terminverlängerung vor. Der Auftragnehmer steuert das Projekt selbst und ist in der Lage und im Übrigen auch vertraglich verpflichtet, Kapazitäten flexibel zu nutzen.

## II. Allgemeiner Teil

### ÖPP-Projekt A 8 Augsburg/West – München/Allach (Bayern)

#### a. Kurzbeschreibung

Die A 8 ist eine Hauptverkehrsachse und Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die vierstreifige, über 60 Jahre alte Strecke war dem Verkehr nicht mehr gewachsen. Der bauliche Zustand und das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 100.000 Kfz/Tag trugen in der Vergangenheit oft zu Unfällen und Stau bei. Der sechsstreifige Ausbau wurde im Rahmen des bundesweit ersten ÖPP-Projektes im Bundesfernstraßenbereich realisiert und im Dezember 2010 abgeschlossen. Die rd. 52 km lange Konzessionsstrecke ist vom Konzessionsnehmer auf rd. 37 km sechsstreifig ausgebaut worden. Die gesamte Konzessionsstrecke ist von ihm 30 Jahre zu betreiben, zu erhalten und (anteilig) zu finanzieren.

#### b. Projektdatenblatt

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes
Privater Partner:	Autobahnplus A 8 GmbH
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 01.05.2007
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2007, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 09.12.2010

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten)| Derzeitige Ist-Kosten:  
1.054.122 TEUR (737.044 TEUR) | 413.493 TEUR

Die sich nach dem aktuellen Kenntnisstand bzw. bezogen auf die noch verbleibende Restlaufzeit der 30-jährigen Vertragsdauer bis zum Jahr 2037 auf Grundlage der Prognosen über die weitere Entwicklung ergebende Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten begründet sich zum einen und ganz überwiegend daraus, dass die mautpflichtigen Fahrleistungen innerhalb der Konzessionsstrecke bislang höher ausgefallen sind, als dies die Prognosen der öffentlichen Hand im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, welche der Ermittlung der ursprünglichen Gesamtkosten zugrunde lagen, erwarten ließen. Zum anderen begründet sich die Differenz aus unterschiedlichen Sachverhalten im Zusammenhang mit verschiedenen, im Laufe der Jahre an den Erhebungsgrundlagen für die Maut vorgenommenen Änderungen sowie zum Teil auch aus nicht vorhersehbaren Kosten im Projekt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein höheres Lkw-Verkehrsaufkommen zu höheren Kosten für die Erhaltung und Unterhaltung der Vertragsstrecke führt.

#### c. Detaillierte Projektevaluation

##### c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?

Dieses Projekt ist das erste ÖPP-Pilotprojekt der ersten Staffel der A-Modelle für den Ausbau von Bundesautobahnen. Das A-Modell ist ein Konzessions-Modell, das mit der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen entwickelt wurde. Die Vergütung ist verkehrsmengenabhängig.

Der Kostenvergleich im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

##### c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 3,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 37 km wurde dem Verkehr am 09.12.2010 noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2010) übergeben. Die Bauqualität war hoch.



Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2007 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 52 km langen Betriebsstrecke durchgeführt. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato in Bezug auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten über Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Nach Vertragsabschluss waren keine Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen erforderlich.

Der Auftragnehmer ist vertraglich verpflichtet, alle für den Bau erforderlichen Planungsleistungen zu erbringen. Er trägt in vollem Umfang das Risiko von Planungsfehlern, einschließlich des Risikos der Nichterteilung der erforderlichen Genehmigungen, ohne dass ein Anspruch gegenüber dem Auftraggeber auf Vergütung damit etwa verbundener Mehrkosten besteht.

Die Baumaßnahmen werden im Planfeststellungsverfahren bereits sehr detailliert bestimmt, Änderungen sind innerhalb der festgelegten Bauzeit aufgrund des zeitintensiven Genehmigungsverfahrens nur in geringem Maße möglich.

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Mit Vertragsbeginn wird für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich ein „systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ gepflegt. Im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung werden besondere Vorkommnisse sowie technische und finanzielle Parameter des jeweiligen ÖPP-Projektes erhoben.

Die Durchführung einer intensiveren begleitenden Erfolgskontrolle ist vorbereitet. Die Abstimmung zur Methodik ist weit fortgeschritten und anhand einzelner Projekte getestet.

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante hat das BMDV ÖPP-Verträge der laufenden ÖPP-Projekte auf seiner Internet-Seite veröffentlicht. Lediglich in den ÖPP-Verträgen enthaltene Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse wurden von den privaten Partnern unkenntlich gemacht. Zur weiteren Information sind zudem die Steckbriefe der laufenden ÖPP-Projekte abrufbar. Weitere ÖPP-Verträge sollen sukzessive veröffentlicht werden.

Ergänzend dazu hat das BMDV Antworten auf häufig gestellte Fragen zu ÖPP im Bundesfernstraßenbau veröffentlicht. Diese Antworten dienen der Erläuterung der Vertragsregelungen. Ferner können weitere erläuternde Informationen zu ÖPP-Themen auf der Internet-Seite des BMDV abgerufen werden.

Zudem wurde eine Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt und veröffentlicht, die das methodische Vorgehen anhand eines Beispiel-Projektes darlegt.

Zu diesen veröffentlichten Dokumenten und den Fragen und Antworten sind keine weitergehenden Fragen beim BMDV eingegangen. Die veröffentlichten Informationen scheinen insoweit klar und ausreichend zu sein.

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Für die Bundesregierung hat die Information der Bürger einen hohen Stellenwert. Sachinformationen, Bürgernähe und Kommunikationsbereitschaft tragen dazu bei, dass frühzeitig Akzeptanz und Verständnis für das Projekt bei den Bürgern und insbesondere bei den Betroffenen geweckt werden können.

Die **Bürger** werden bei Projekten im Bundesfernstraßenbau bereits vor der Genehmigung der Baumaßnahme im Planfeststellungsverfahren eingebunden, so dass sie bereits im Planungsstadium Bedenken und Vorschläge einbringen können.

Während der Umsetzung der einzelnen Projekte, vorwiegend in der Bauphase und vor Ort, finden regelmäßig, üblicherweise gemeinsam von Seiten des privaten Partners und der öffentlichen Hand durchgeführt, Informationsveranstaltungen für interessierte Gruppen (Anwohner, Politik, Verbände, Studierende, Fachpublikum, Medien usw.) statt.

Der private Partner übernimmt die gesamte baubegleitende Projektkommunikation in der Bauphase und die anschließende Projektkommunikation während des Erhaltungs- und Betriebszeitraums. Er ist für die Öffentlichkeitsarbeit gegenüber Dritten im Zusammenhang mit dem ÖPP-Modell für das Projekt zuständig. Sofern der öffentliche Auftraggeber zusätzlich eigene Öffentlichkeitsarbeit betreibt, unterstützt der private Partner den Auftraggeber. Der private Partner hat regelmäßig die Öffentlichkeit, insbesondere die Anrainer, über den aktuellen Stand der Bautätigkeit zu informieren.

Als ein weiteres Kommunikationsmittel hat der private Partner nach Beginn des Vertragszeitraums eine barrierefreie Projektwebseite zu installieren und über den Vertragszeitraum zu betreiben. Auf der Projektwebseite sind folgende Schwerpunkte in geeigneter Form transparent darzustellen: Projektbeschreibung, Ankündigung und Erläuterung wesentlicher Bau- und Erhaltungsmaßnahmen, geplanter Bauablauf wesentlicher Bau- und Erhaltungsmaßnahmen, aktuelles Baugeschehen und Informationen zu Verkehrsführungen und Umleitungen. Dritte haben die Möglichkeit, über die Projektwebseite Kontakt zum privaten Partner aufzunehmen.

Diese Informationsmöglichkeiten können auch von den **Beschäftigten** genutzt werden. Darüber hinaus haben sich durch die Neuorganisation der Autobahnverwaltung ein verbesserter Informationsaustausch und eine verbesserte Abstimmung zwischen den Projektverantwortlichen ergeben.

Die **Nutzer** der Projektstrecke werden über Ausbauabschnitte und Erhaltungsmaßnahmen mit Verfügbarkeitseinschränkungen vom Auftragnehmer über ein Baustellenschild sowie über die Medien informiert.

Mit der öffentlichen Bekanntgabe der 3 Staffeln ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau wurden vom BMDV jeweils Informationsveranstaltungen für mögliche **Projektbeteiligte** im BMDV veranstaltet und neben einer Pressemitteilung auch Prospekte und weitere Informationen zu den Projekten online zur Verfügung gestellt.

Bei den neueren ÖPP-Projekten wurde zeitnah zur Ausschreibung eine Informationsveranstaltung für interessierte potenzielle Projektbeteiligte durchgeführt, die sich konkret auch an kleine und mittlere Unternehmen (KMU) richteten.

Die zusätzlichen Informationsmöglichkeiten und der Austausch wurden von den Stakeholdern angenommen und gut besucht. Dies hat dennoch nicht zu einer höheren Beteiligung von KMU auf der Konsortialebene der privaten Partner bei der Ausschreibung geführt.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Beim Konzessionsmodell ist die Vergütung des privaten Partners unmittelbar abhängig von der Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistung der relevanten LKW ab 12 Tonnen Gesamtgewicht, welche wiederum weitestgehend der wirtschaftlichen Entwicklung folgt sowie auch von Sondereffekten (z. B. Lockdown mit Grenzschließungen während der ersten Phase der Corona-Pandemie)abhängig ist. Das Risiko solcher Abhängigkeiten hat nach Auffassung des Auftraggebers der private Partner zu tragen.

Beim Verfügbarkeitsmodell ist von vornherein vertraglich vereinbart, dass die monatliche Vergütung des Auftragnehmers für Betriebs- und Erhaltungsleistungen indexiert, also an die Preisentwicklung angepasst wird. Dabei kommt ein gewichteter kombinierter Kostenindex zur Anwendung. Die Anpassung erfolgt jeweils zum Beginn des Kalenderjahres. Der Kostenindex setzt sich aus mehreren Kostenindices zusammen, die die spezifischen Kosten der Betriebs- und Erhaltungsphase einer Straßenbaumaßnahme abbilden.

Auch solche besonderen Belastungen werden durch diese Anpassung an die Preisentwicklung vertraglich berücksichtigt. Inwieweit sich dieser Preisanpassungsmechanismus für die Folgen der Ukraine-Krise bewährt, wird sich erst bei den nächsten Anpassungen zeigen.

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Nach dem aktuellen Koalitionsvertrag können ausgewählte Einzelprojekte und Beschaffungen im Rahmen von ÖPP umgesetzt werden, soweit die jeweiligen Voraussetzungen, zu denen u. a. Wirtschaftlichkeit und Transparenz zählen, erfüllt sind. Eine Bindung an die bisherigen Staffeln 1 bis 3 im Bundesfernstraßenbau ist nicht mehr vorgesehen. Damit kommen bisher nicht umgesetzte Vorhaben der Staffeln wie auch weitere Projekte grundsätzlich in Betracht. Alternative Beschaffungsformen können – wie dies nach der BHO ohnehin vorgegeben ist – bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen daher weiterhin zum Zuge kommen. Hervorzuheben ist, dass nicht Finanzierungsalternativen im Fokus stehen, sondern Beschaffungsalternativen mit breitem Leistungsspektrum, die aufgrund ihrer strukturellen Merkmale eine wirtschaftliche Alternative zur konventionellen Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur anbieten. ÖPP ist in geeigneten Fällen eine mittlerweile bewährte Alternative zur Umsetzung komplexer Großprojekte, die unter den gesetzten Voraussetzungen weiterverfolgt werden soll.

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?**

Von einer vollständigen Veröffentlichung einer – vorläufigen wie abschließenden – Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird abgesehen, da eine Gefährdung der fiskalischen Interessen des Bundes in diesem Zusammenhang nicht ausgeschlossen werden kann. Denn sowohl bei der Kalkulation des PSC als auch bei der Abschätzung der zu erwartenden ÖPP-Kosten im Rahmen der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gehen Annahmen hinsichtlich zu erwartender Preise (u. a. abhängig von Annahmen im Hinblick auf zu erwartende Einsparpotentiale auf Seiten eines privaten Partners) und Risiken, die mit der Projektrealisierung verbunden sind, in die Betrachtungen ein. Die Offenlegung dieser Annahmen würde es den beteiligten Marktteilnehmern und potenziellen Bietern ermöglichen, die Kalkulation der öffentlichen Hand in aktuell ausgeschriebenen und auch künftig geplanten ähnlichen Projekten zu simulieren und die Intensität des Wettbewerbes dadurch zu verringern, dass sich die sonst durch den Wettbewerbsdruck erzeugten möglichen Einsparungen der öffentlichen Hand nicht oder nicht in vollem Umfang realisieren lassen. Diese durch die geringeren Einsparungen erzeugten Mehrkosten der öffentlichen Hand gingen zu Lasten der fiskalischen Interessen des Bundes und damit der Bürger als Steuerzahler. Bei Offenlegung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung würden zudem die im Angebot enthaltenen Geschäftsgeheimnisse der privaten Partner beeinträchtigt.

Da gleichwohl ein berechtigtes Interesse daran bestehen kann, nachvollziehen zu können, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unter Berücksichtigung der Vorgaben der einschlägigen Leitfäden durchgeführt werden, ist eine Muster-Wirtschaftlichkeitsuntersuchung veröffentlicht (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepm-muster-wirtschaftlichkeitsuntersuchung.html>).

Diese legt das methodische Vorgehen anhand eines Beispiel-Projektes dar und genügt in Verbindung mit den vorgenannten, ebenfalls öffentlich zugänglichen einschlägigen Leitfäden den Anforderungen an eine transparente Darstellung des entsprechenden Verwaltungshandelns.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

Eine Prüfung durch den Bundesrechnungshof ist ohnehin immer möglich.

Bei den mit den Konzessionsnehmern bzw. Auftragnehmern geschlossenen Verträgen ist im Zuge einer Veröffentlichung darauf zu achten, dass die Geschäftsgeheimnisse der privaten Partner gewahrt werden. Deshalb sind mit den privaten Partnern abgestimmte teilgeschwärzte Fassungen der abgeschlossenen Verträge (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-vertraege.html>) im Internet veröffentlicht.

**ÖPP-Projekt A 4 Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) – Gotha (Thüringen)****a. Kurzbeschreibung**

Die A 4 Eisenach-Görlitz ist Teil des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 15“. Durch die EU-Osterweiterung stieg der Transport- und Schwerlastverkehr auf der A 4 kontinuierlich an, was gerade auf dem Teilstück von der Landesgrenze Hessen/Thüringen bis Gotha zu massiven Staus und Behinderungen führte, die es zu beheben galt. Kern des ÖPP-Projektes war der Bau der rd. 22,5 km langen Umfahrung der Hörselberge, der seit September 2010 abgeschlossen ist. Neben den Bauleistungen übernimmt der Konzessionsnehmer über die 30jährige Laufzeit auch Erhaltungs-, Betriebsdienst und (anteilige) Finanzierungsleistungen.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Privater Partner:	ViA Solutions Thüringen GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 16.10.2007
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2008, unter Verkehr (Gesamtfertigstellung Aus- und Neubau) seit 07.09.2010

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:

752.085 TEUR (542.044 TEUR) | 291.772 TEUR

Die sich nach dem aktuellen Kenntnisstand bzw. bezogen auf die noch verbleibende Restlaufzeit der 30-jährigen Vertragsdauer bis zum Jahr 2037 auf Grundlage der Prognosen über die weitere Entwicklung ergebende Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten begründet sich zum einen und ganz überwiegend daraus, dass die mautpflichtigen Fahrleistungen innerhalb der Konzessionsstrecke höher ausgefallen sind, als dies die Prognosen der öffentlichen Hand im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, welche der Ermittlung der ursprünglichen Gesamtkosten zugrunde lagen, erwarten ließen. Zum anderen begründet sich die Differenz aus unterschiedlichen Sachverhalten im Zusammenhang mit verschiedenen, im Laufe der Jahre an den Erhebungsgrundlagen für die Maut vorgenommenen Änderungen sowie zum Teil auch aus nicht vorhersehbaren Kosten im Projekt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein höheres Lkw-Verkehrsaufkommen zu höheren Kosten für die Erhaltung und Unterhaltung der Vertragsstrecke führt.

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist ein ÖPP-Pilotprojekt der ersten Staffel der A-Modelle für den Ausbau von Bundesautobahnen. Das A-Modell ist ein Konzessions-Modell, das mit der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen entwickelt wurde. Die Vergütung ist verkehrsmengenabhängig.

Der Kostenvergleich im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 3,5 Jahre. Die Neu- bzw. Ausbaustrecke über insgesamt rd. 24,5 km wurde dem Verkehr am 07.09.2010 noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2010) übergeben. Die rd. 22,5 km lange Neubaustrecke konnte bereits im Januar 2010 weitgehend unter Verkehr genommen werden. Die Bauqualität wird insgesamt gut bewertet.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2008 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 44 km langen Konzessionsstrecke durchgeführt. Es wurde eine vom Konzessionsbeginn abweichende Terminierung des Betriebsbeginns gewählt, um dem Konzessionsnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato in Bezug auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten über Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d. h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A 8

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?**

Siehe Projekt A 8

**ÖPP-Projekt A 1 AK Bremen – AD Buchholz (Niedersachsen)****a. Kurzbeschreibung**

Die A 1 – auch Hansalinie genannt – verläuft von Oldenburg/Holstein bis nach Saarbrücken und verbindet die westlichen Industriegebiete Deutschlands und des benachbarten Auslands mit den Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck sowie mit Skandinavien. Sie ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes. Im Abschnitt zwischen Bremen und Hamburg erfolgte der sechsstreifige Ausbau im Rahmen eines ÖPP-Projektes und ist seit Oktober 2012 abgeschlossen. Der Ausbau der Konzessionsstrecke erfolgte über eine Länge von rd. 72,5 km, die Betriebsstrecke ist mit rd. 65,5 km aus betrieblichen Gründen kürzer.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes
Privater Partner:	A1 mobil GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 04.08.2008
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.09.2008, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 11.10.2012

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:  
971.080 TEUR (1.016.737 TEUR) | 378.157 TEUR

Die sich nach dem aktuellen Kenntnisstand bzw. bezogen auf die noch verbleibende Restlaufzeit der 30-jährigen Vertragsdauer bis zum Jahr 2038 auf Grundlage der Prognosen über die weitere Entwicklung ergebende Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten begründet sich daraus, dass die mautpflichtigen Fahrleistungen innerhalb der Konzessionsstrecke bislang niedriger ausgefallen sind, als dies die Prognosen der öffentlichen Hand im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, welche der Ermittlung der ursprünglichen Gesamtkosten zugrunde lagen, erwarten ließen. Zum anderen hatten unterschiedliche Sachverhalte im Zusammenhang mit verschiedenen, im Laufe der Jahre an den Erhebungsgrundlagen für die Maut vorgenommenen Änderungen sowie zum Teil auch nicht vorhersehbare Kosten im Projekt Einfluss auf die Entwicklung der Vergütung. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein geringeres Lkw-Verkehrsaufkommen zu geringeren Kosten für die Erhaltung und Unterhaltung der Vertragsstrecke führt.

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist ein ÖPP-Pilotprojekt der ersten Staffel der A-Modelle für den Ausbau von Bundesautobahnen. Das A-Modell ist ein Konzessions-Modell, das mit der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen entwickelt wurde. Die Vergütung ist verkehrsmengenabhängig.

Der Kostenvergleich im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 4,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 72,5 km wurde dem Verkehr am 11.10.2012 noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2012) übergeben. Die Bauqualität war weitgehend hoch.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.09.2008 durch den Konzessionsnehmer auf der rd. 65,5 km langen Betriebsstrecke durchgeführt. Die Betriebsstrecke ist aus betriebstechnischen Gründen kürzer



als die Ausbaustrecke. Die Umsetzung des Betriebskonzepts durch den Konzessionsnehmer erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato in Bezug auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten unter Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d. h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A 8

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?**

Siehe Projekt A 8

## ÖPP-Projekt A 5 AS Offenburg – Malsch (Baden-Württemberg)

### a. Kurzbeschreibung

Die A 5 ist eine Hauptverkehrsachse von europäischer Bedeutung. Die über 40 Jahre alte, vierstreifige A 5 war dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen. Folgen waren unter anderem eine überdurchschnittlich hohe Staufälligkeit und Unfallhäufigkeit mit mehreren Unfallschwerpunkten. Die Konzessionsstrecke hat eine Länge von rd. 60 km, davon waren rd. 41 km sechsstreifig auszubauen. Der Ausbau ist seit Juli 2014 abgeschlossen. Leistungsbestandteile des ÖPP-Projektes sind der Bau, der Betrieb und die Erhaltung der Konzessionsstrecke sowie die Finanzierung.

### b. Projektdatenblatt

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes
Privater Partner:	ViA Solutions Südwest GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 01.04.2009
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2009, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 17.07.2014

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:  
723.051 TEUR (984.992 TEUR) | 224.820 TEUR

Die sich nach dem aktuellen Kenntnisstand bzw. bezogen auf die noch verbleibende Restlaufzeit der 30-jährigen Vertragsdauer bis zum Jahr 2039 auf Grundlage der Prognosen über die weitere Entwicklung ergebende Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten begründet sich ganz überwiegend daraus, dass die mautpflichtigen Fahrleistungen innerhalb der Konzessionsstrecke bislang niedriger ausgefallen sind, als dies die Prognosen der öffentlichen Hand im Zuge der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, welche der Ermittlung der ursprünglichen Gesamtkosten zugrunde lagen, erwarten ließen. Zum anderen hatten unterschiedliche Sachverhalte im Zusammenhang mit verschiedenen, im Laufe der Jahre an den Erhebungsgrundlagen für die Maut vorgenommenen Änderungen sowie zum Teil auch nicht vorhersehbaren Kosten im Projekt Einfluss auf die Entwicklung der Vergütung. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass ein geringeres Lkw-Verkehrsaufkommen zu geringeren Kosten für die Erhaltung und Unterhaltung der Vertragsstrecke führt.

### c. Detaillierte Projektevaluation

#### c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?

Dieses Projekt ist ein ÖPP-Pilotprojekt der ersten Staffel der A-Modelle für den Ausbau von Bundesautobahnen. Das A-Modell ist ein Konzessions-Modell, das mit der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen entwickelt wurde. Die Vergütung ist verkehrsmengenabhängig.

Der Kostenvergleich im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

#### c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 5,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 41 km wurde dem Verkehr am 17.07.2014 noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (30.09.2014) übergeben. Die Bauqualität wird über die Gewerke hinweg unterschiedlich bewertet, die Funktionstüchtigkeit der Strecke ist gewährleistet.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2009 – also nur einen Monat nach Konzessionsbeginn – durch den Konzessionsnehmer auf der rund 60 km langen Konzessionsstrecke durchgeführt. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato in Bezug auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten unter Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d. h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A 8

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?**

Siehe Projekt A 8

**ÖPP-Projekt A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West (Bayern)****a. Kurzbeschreibung**

Die A 8 ist eine Hauptverkehrsachse und Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Die vierstreifige, teilweise noch über 60 Jahre alte Strecke war dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen und verfügte teilweise über keinen Seitenstreifen. Folgen waren unter anderem eine überdurchschnittlich hohe Stauanfälligkeit und Unfallhäufigkeit mit mehreren Unfallschwerpunkten. Der sechsstreifige Ausbau wurde im Rahmen des ÖPP-Projektes A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West realisiert und Ende September 2015 abgeschlossen. Die rd. 58 km lange Konzessionsstrecke ist vom Konzessionsnehmer auf rd. 41 km sechsstreifig ausgebaut worden. Die gesamte Konzessionsstrecke ist von ihm 30 Jahre zu betreiben, zu erhalten und (anteilig) zu finanzieren.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes
Privater Partner:	PANSUEVIA GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (Einheitsmautmodell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 01.06.2011
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.10.2011, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 28.09.2015
Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten)   Derzeitige Ist-Kosten: 1.352.784 TEUR (1.344.508 TEUR)   429.060 TEUR	

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist das erste ÖPP-Projekt der zweiten Staffel für den Ausbau von Bundesautobahnen. Für dieses Projekt wurde das verkehrsmengenbezogene Vergütungsmodell weiterentwickelt. Die Vergütung berechnet sich nicht aus der im Konzessionsabschnitt tatsächlich anfallenden Lkw-Maut, sondern über einen Einheitsmautsatz je Lkw und Kilometer (Einheitsmautvergütungsmodell). Damit entfällt die Ermittlung der Vergütung nach sich ändernden Mautsätzen und einer wechselnden Zusammensetzung in den einzelnen Mautklassen. Die Höhe des Einheitsmautsatzes wurde im Wettbewerb ermittelt.

Der Vergleich der Kosten und Nutzen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,3 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 41 km wurde dem Verkehr am 28.08.2015 vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (30.09.2015) übergeben. Die Bauqualität war hoch.

Der Betriebsdienst wird seit dem 01.10.2011 durch den Konzessionsnehmer auf der gesamten Konzessionsstrecke durchgeführt. Es wurde eine vom Konzessionsbeginn abweichende Terminierung des Betriebsbeginns gewählt, um dem Konzessionsnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Im Rahmen der WU wurde bei diesem Projekt die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung anhand eines Kostenvergleichs und eines Nutzenvergleichs festgestellt. Beim Nutzenvergleich wurde nicht zuletzt auf die Vorteile durch eine kürzere Bauzeit und eine frühere Fertigstellung der notwendigen Straßenbaumaßnahme sowie die daraus resultierende Verringerung von Stau und die Minimierung durch Stau verursachter volkswirtschaftlicher Nachteile abgestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato im Hinblick auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten weitgehend im Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A 8

**c.11** Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?

Siehe Projekt A 8

**ÖPP-Projekt A 9 Landesgrenze Thüringen/Bayern – AS Lederhose (Thüringen)****a. Kurzbeschreibung**

Die A 9 verbindet Berlin über die mitteldeutschen Industriezentren mit Nordbayern und München. Die sechsstreifige Erweiterung im Streckenabschnitt vom Hermsdorfer Kreuz bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern ist Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 12“. Die A 9 wurde 1935/1936 mit zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn ohne Seitenstreifen errichtet. Dieser Querschnitt war nicht in der Lage, die gegenwärtige und künftige Verkehrsbelastung störungsfrei aufzunehmen und verkehrssicher abzuwickeln. Der Abschnitt zwischen der Landesgrenze und der Anschlussstelle Lederhose ist Gegenstand eines ÖPP-Projektes. Der sechsstreifige Ausbau auf 19 km ist seit November 2014 abgeschlossen. Angesichts des Projektzuschnitts liegt der Schwerpunkt in der Erhaltung der Vertragsstrecke; Betrieb sowie die (anteilige) Finanzierung sind weitere Leistungsbestandteile. Bei dem ÖPP-Projekt A 9 handelt es sich um das bundesweit erste sogenannte „Verfügbarkeitsmodell“ auf Bundesfernstraßen.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Privater Partner:	ViA Gateway Thüringen GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Verfügbarkeitsmodell (V-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Vertragsbeginn am 01.10.2011
Vertragslaufzeit:	20 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2012, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 28.11.2014

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:  
426.671 TEUR (406.738 TEUR) | 252.759 TEUR

Die Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten resultiert aus unabhängig von der Realisierungsform anfallenden Kosten für die Sanierung eines in der Bestandsstrecke vorhandenen Schadens infolge einer Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR-Problematik), die zur Vermeidung von Schnittstellen durch den Auftragnehmer außerhalb des ÖPP-Projektumfangs ausgeführt, aber nach ÖPP-Projektvertragsregeln abgerechnet wurde.

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist das zweite ÖPP-Projekt der zweiten Staffel für den Ausbau von Bundesautobahnen. Für dieses Projekt wurde erstmals das Verfügbarkeitsmodell angewendet. Bei diesem Modell ist die Vergütung im Gegensatz zu den Konzessionsmodellen nicht von der Verkehrsmenge abhängig. Stattdessen ergibt sich die Vergütung aus der Verfügbarkeit der Strecke und der Qualität der erbrachten Leistung. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit (Fahrstreifen- oder Geschwindigkeitsreduktion) der Vertragsstrecke sowie bei Qualitätsmängeln wird das Entgelt reduziert.

Der Vergleich der Kosten und Nutzen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 3 Jahre. Der tatsächliche Baubeginn für den sechsstreifigen Ausbau erfolgte im April 2012. Die Ausbaustrecke über rd. 19 km wurde dem Verkehr am 28.11.2014 kurz vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (30.11.2014) übergeben. Die Bauqualität wird insgesamt als vergleichbar mit konventionellen Baumaßnahmen bewertet.



Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2012 durch den Auftragnehmer auf der rd. 46 km langen Vertragsstrecke erbracht. Es wurde eine gegenüber dem Vertragsbeginn am 01.11.2011 abweichende Terminierung gewählt, um dem Auftragnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang weitgehend vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Im Rahmen der WU wurde bei diesem Projekt die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung anhand eines Kostenvergleichs und eines Nutzenvergleichs festgestellt. Beim Nutzenvergleich wurde nicht zuletzt auf die Vorteile durch eine kürzere Bauzeit und eine frühere Fertigstellung der notwendigen Straßenbaumaßnahme sowie die daraus resultierende Verringerung von Stau und die Minimierung durch Stau verursachter volkswirtschaftlicher Nachteile abgestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato im Hinblick auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten nach Abzug der dem ÖPP-Projekt nicht anzulastenden Kosten für die AKR-Problematik im Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

- c.9** Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)

Siehe Projekt A 8

- c.10** Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?

Siehe Projekt A 8

- c.11** Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?

Siehe Projekt A 8

**ÖPP-Projekt A 7 AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm (Hamburg/ Schleswig-Holstein)****a. Kurzbeschreibung**

Die A 7 verläuft von der dänischen Grenze bei Flensburg bis zur österreichischen Grenze bei Füssen und ist eine der wichtigsten innerdeutschen und europäischen Verkehrsachsen. Mit rund 1.000 Kilometern ist die A 7 die längste Autobahn in Deutschland. Im Norden verläuft der Skandinavienverkehr via Dänemark zum überwiegenden Teil über die A 7 und für den größten deutschen Seehafen Hamburg ist die A 7 eine wichtige Hinterlandanbindung. Im Abschnitt zwischen Hamburg und Bordesholm erfolgte der sechs- bzw. achtstreifige Ausbau im Rahmen eines ÖPP-Projektes. Die Ausbaustrecke hat eine Länge von rd. 65 km, die Betriebs- und Erhaltungstrecke ist mit rd. 59 km kürzer.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Privater Partner:	ViA Solutions Nord GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Verfügbarkeitsmodell (V-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Vertragsbeginn am 01.09.2014
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2015, zwischen AS Hamburg Schnelsen-Nord und AD Bordesholm unter Verkehr seit 18.12.2018

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:

1.535.667 TEUR (1.478.994 TEUR) | 498.853 TEUR

Die Differenz zwischen den ursprünglich geplanten und den derzeit erwarteten Gesamtkosten resultiert im Wesentlichen aus vom Auftraggeber nach Vertragsschluss geforderten zusätzlichen Leistungen des ÖPP-Auftragnehmers, die im Falle konventioneller Realisierung des Projekts in gleicher Weise angefallen wären.

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist ein weiteres ÖPP-Projekt der zweiten Staffel für den Ausbau von Bundesautobahnen. Für dieses Projekt wurde das Verfügbarkeitsmodell angewendet. Bei diesem Modell erfolgt die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Strecke und der Qualität der erbrachten Leistung. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit (Fahrstreifen- oder Geschwindigkeitsreduktion) der Vertragsstrecke sowie bei Qualitätsmängeln wird das Entgelt reduziert.

Der Vergleich der Kosten und Nutzen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,3 Jahre. Die überwiegende Ausbaustrecke wurde dem Verkehr am 18.12.2018 kurz vor dem Fertigstellungstermin (28.12.2018) übergeben. Für den südlichen Bauabschnitt zwischen AS Hamburg Schnelsen-Nord – AD Hamburg-Nordwest (ca. 5 Prozent der Ausbaustrecke) wurde ein angepasster Vertragstermin vereinbart. Die Bauqualität wird insgesamt hoch bewertet.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2015 durch den Auftragnehmer auf der rd. 59 km langen Vertragsstrecke erbracht. Es wurde eine gegenüber dem Vertragsbeginn am 01.09.2014 abweichende Terminierung gewählt, um dem Auftragnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Im Rahmen der WU wurde bei diesem Projekt die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung anhand eines Kostenvergleichs und eines Nutzenvergleichs festgestellt. Beim Nutzenvergleich wurde nicht zuletzt auf die Vorteile durch eine kürzere Bauzeit und eine frühere Fertigstellung der notwendigen Straßenbaumaßnahme sowie die daraus resultierende Verringerung von Stau und die Minimierung durch Stau verursachter volkswirtschaftlicher Nachteile abgestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato im Hinblick auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten unter Berücksichtigung der für die Differenz zu den derzeit erwarteten Kosten maßgebenden - der ÖPP-Variante nicht anzulastenden - Gründe weitgehend im Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d. h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Dieses Projekt war bereits Gegenstand der letzten Befragung.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A 8

**c.11** Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?

Siehe Projekt A8

**ÖPP-Projekt A 94 Forstinning – AS Marktl (Bayern)****a. Kurzbeschreibung**

Das Projekt ist Teil der insgesamt rund 150 km langen Bundesautobahn A 94 zwischen München und Pocking. Mit dem Neubau des Abschnitts Pastetten – Heldenstein wurde eine leistungsfähige und verkehrssichere Ost-West-Achse vervollständigt, die die Region Südostbayern und die dortigen Industriestandorte sowie das Bäderdreieck im Inn- und Rotttal mit dem Ballungsraum München und dem weiträumigen Autobahnnetz verbindet.

Das Projekt umfasst den vierstreifigen Neubau des rund 33 km langen Abschnitts zwischen Pastetten und Heldenstein einschließlich anteiliger Finanzierung durch den Auftragnehmer. Seit der Fertigstellung des Neubauschnitts am 30.09.2019 hat der Auftragnehmer den Erhalt von weiteren 44 Kilometern der bestehenden A 94 und den Betrieb des insgesamt rund 77 km langen Abschnitts Forstinning bis Marktl über 30 Jahre zu erbringen.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes
Privater Partner:	Isentalautobahn GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Verfügbarkeitsmodell (V-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Vertragsbeginn am 01.02.2016
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.10.2019, unter Verkehr (Fertigstellung Neubau) seit 30.09.2019 (förmliche endgültige Übergabe, 1 Monat vor vertraglich vereinbartem Termin)

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:

1.168.541 TEUR (1.160.036 TEUR) | 348.864 TEUR

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist ein weiteres ÖPP-Projekt der zweiten Staffel für den Ausbau von Bundesautobahnen. Für dieses Projekt wurde das Verfügbarkeitsmodell angewendet. Bei diesem Modell erfolgt die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Strecke und der Qualität der erbrachten Leistung. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit (Fahrstreifen- oder Geschwindigkeitsreduktion) der Vertragsstrecke sowie bei Qualitätsmängeln wird das Entgelt reduziert.

Der Vergleich der Kosten und Nutzen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 3,75 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 33 km wurde dem Verkehr am 30.09.2019 noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.10.2019) übergeben. Die Bauqualität wird insgesamt vergleichbar mit konventionellen Baumaßnahmen bewertet.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.10.2019 durch den Auftragnehmer auf der rd. 77 km langen Vertragsstrecke erbracht. Es wurde eine gegenüber dem Vertragsbeginn am 01.02.2016 abweichende Terminierung gewählt, da die Bauleistungen einen Neubau (Lückenschluss) betreffen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen

für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Im Rahmen der WU wurde bei diesem Projekt die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung anhand eines Kostenvergleichs und eines Nutzenvergleichs festgestellt. Beim Nutzenvergleich wurde nicht zuletzt auf die Vorteile durch eine kürzere Bauzeit und eine frühere Fertigstellung der notwendigen Straßenbaumaßnahme sowie die daraus resultierende Verringerung von Stau und die Minimierung durch Stau verursachter volkswirtschaftlicher Nachteile abgestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato im Hinblick auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten im Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

Bei diesem Projekt hat der Auftragnehmer zusätzlich mit den Bürgern der vom Verkehr für die Baumaßnahmen betroffenen Orte Informationsveranstaltungen durchgeführt.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Auf Konsortialebene ist in diesem ÖPP-Projekt ein mittelständisches Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten. Den Internet-Seiten der Projektgesellschaft kann entnommen werden, dass bei Planung und Bau des Projektes vier weitere mittelständische Unternehmen beteiligt waren. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A8

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?**

Siehe Projekt A8



**ÖPP-Projekt A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow (Brandenburg)****a. Kurzbeschreibung**

Das Projekt umfasst einen insgesamt ca. 65 km langen Abschnitt der A 10 und der A 24 nördlich von Berlin und ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Der Berliner Autobahn-Nordring der A 10 dient als Verteiler für die Metropolregion Berlin zu den Autobahnen A 11 und A 24, zum brandenburgischen Umland und in Richtung Polen. Die A 24 verbindet Berlin mit der Metropolregion Hamburg und über die A 19 mit den Hafenstandorten und den Urlaubsgebieten an der Ostsee.

Bis November 2022 hat der Auftragnehmer von der insgesamt 64,2 km langen Vertragsstrecke 29,6 km der A 10 6-streifig ausgebaut und 29,2 km der A 24 grundhaft erneuert. Er hat die komplette Strecke 30 Jahre zu betreiben und zu erhalten sowie anteilig zu finanzieren.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes, vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Privater Partner:	Havellandautobahn GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Verfügbarkeitsmodell (V-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Vertragsbeginn am 01.03.2018
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.09.2018, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 11.11.2022

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:  
1.424.792 TEUR (1.414.337 TEUR) | 338.898 TEUR

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist das erste ÖPP-Projekt der dritten Staffel für den Ausbau von Bundesautobahnen. Für dieses Projekt wurde das Verfügbarkeitsmodell angewendet. Bei diesem Modell erfolgt die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Strecke und der Qualität der erbrachten Leistung. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit (Fahrstreifen- oder Geschwindigkeitsreduktion) der Vertragsstrecke sowie bei Qualitätsmängeln wird das Entgelt reduziert.

Der Vergleich der Kosten und Nutzen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug rd. 5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 29,6 km und die Strecke der grundhaften Erneuerung über rd. 29,2 km wurden dem Verkehr am 11.11.2022 noch vor dem vertraglichen Fertigstellungstermin (31.12.2022) übergeben. Die Bauqualität wird insgesamt als vergleichbar mit konventionellen Baumaßnahmen bewertet.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.09.2018 durch den Auftragnehmer auf der rd. 64,2 km langen Vertragsstrecke erbracht. Es wurde eine gegenüber dem Vertragsbeginn am 01.03.2018 abweichende Terminierung gewählt, um dem Auftragnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Im Rahmen der WU wurde bei diesem Projekt die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung anhand eines Kostenvergleichs und eines Nutzenvergleichs festgestellt. Beim Nutzenvergleich wurde nicht zuletzt auf die Vorteile durch eine kürzere Bauzeit und eine frühere Fertigstellung der notwendigen Straßenbaumaßnahme sowie die daraus resultierende Verringerung von Stau und die Minimierung durch Stau verursachter volkswirtschaftlicher Nachteile abgestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich realisiert (s. Punkt c.2). Das Projekt liegt bis dato in Bezug auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten im Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d. h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Auf Konsortialebene ist in diesem ÖPP-Projekt kein mittelständisches Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Siehe Projekt A 8

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Siehe Projekt A 8

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?**

Siehe Projekt A 8

**ÖPP-Projekt A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg (Baden-Württemberg)****a. Kurzbeschreibung**

Die A 6 ist Teil der wichtigsten Ost-West-Verbindungen zwischen Frankreich und Mittel- bzw. Osteuropa. Sie ist im Abschnitt AS Wiesloch/Rauenberg bis AK Weinsberg derzeit durch ein Verkehrsaufkommen mit Spitzenbelastungen von bis zu 110.000 Fahrzeugen pro Tag hoch belastet. Die A 6 wurde bis Dezember 2022 auf einer Länge von 47,2 km von der Anschlussstelle Wiesloch/Rauenberg bis zum Autobahnkreuz Weinsberg in Teilabschnitten ausgebaut und anteilig finanziert. Die in dem Autobahnabschnitt erbrachten Leistungen gliedern sich in den Ausbau von 25,4 km Strecke in 3 Abschnitten von 2 auf 3 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung unter Verkehr, in den Neubau der Neckartalbrücke sowie 79 weiteren Bauwerken. Während eines Zeitraums von 30 Jahren wird sie vom Auftragnehmer betrieben und unterhalten.

**b. Projektdatenblatt**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Die Autobahn GmbH des Bundes
Privater Partner:	ViA6West GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Verfügbarkeitsmodell (V-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Vertragsbeginn am 01.01.2017
Vertragslaufzeit:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2017, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 08.12.2022

Gesamtkosten laut HH-Plan 2023 (ursprünglich geplante Gesamtkosten) | Derzeitige Ist-Kosten:  
1.371.689 TEUR (1.360.232 TEUR) | 425.248 TEUR

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Dieses Projekt ist ein weiteres ÖPP-Projekt der zweiten Staffel für den Ausbau von Bundesautobahnen. Für dieses Projekt wurde das Verfügbarkeitsmodell angewendet. Bei diesem Modell erfolgt die Vergütung nach der Verfügbarkeit der Strecke und der Qualität der erbrachten Leistung. Bei eingeschränkter Verfügbarkeit (Fahrstreifen- oder Geschwindigkeitsreduktion) der Vertragsstrecke sowie bei Qualitätsmängeln wird das Entgelt reduziert.

Der Vergleich der Kosten und Nutzen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach § 7 Abs. 2 BHO hat seinerzeit ergeben, dass die ÖPP-Variante gegenüber einer konventionellen Realisierung wirtschaftlicher ist und damit die Umsetzung als ÖPP-Projekt gemäß § 7 Abs. 2 BHO geboten war.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,5 Jahre und wurde aus Gründen, die außerhalb des Einflussbereichs des Auftragnehmers lagen, vertragsgemäß um 5 Monate bis zum 30.11.2022 verlängert. Die Ausbaustrecke über rd. 25,4 km sowie die Neckartalbrücke und die anderen Bauwerke wurden dem Verkehr am 08.12.2022 nach vertragsgemäß verlängertem Fertigstellungstermin übergeben. Die Bauqualität wird insgesamt gut bewertet.

Wie vertraglich vorgesehen, wird der Betriebsdienst seit dem 01.05.2017 durch den Auftragnehmer auf der rd. 47,1 km langen Vertragsstrecke erbracht. Es wurde eine gegenüber dem Vertragsbeginn am 01.01.2017 abweichende Terminierung gewählt, um dem Auftragnehmer eine sachgerechte Organisation des Betriebsdienstes zu ermöglichen. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die in der abschließenden WU zugrunde gelegten projektspezifischen Annahmen, insbesondere die über den Vergleichsmaßstab der öffentlichen Hand, den Public Sector Comparator (PSC), abgebildeten Kosteninformationen für die konventionelle Beschaffungsvariante, wurden mangels Umsetzung der konventionellen Beschaffungsvariante nicht fortgeschrieben, so dass auch die Vergleichbarkeit der Vorteilhaftigkeit zur angenommenen PSC-Variante nicht nachvollzogen werden kann.

Im Rahmen der WU wurde bei diesem Projekt die Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Lösung anhand eines Kostenvergleichs und eines Nutzenvergleichs festgestellt. Beim Nutzenvergleich wurde nicht zuletzt auf die Vorteile durch eine kürzere Bauzeit und eine frühere Fertigstellung der notwendigen Straßenbaumaßnahme sowie die daraus resultierende Verringerung von Stau und die Minimierung durch Stau verursachter volkswirtschaftlicher Nachteile abgestellt.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Insbesondere die erwarteten Vorteile einer schnellen Fertigstellung der Strecken und daraus folgend der zügigen Verfügbarkeit leistungsfähiger Streckenabschnitte für die Verkehrsteilnehmer haben sich unter Berücksichtigung der außerhalb der Einflussphäre des Auftragnehmers liegenden Gründe für die moderate Verschiebung um 5 Monate realisiert. Das Projekt liegt bis dato im Hinblick auf die ursprünglich geplanten Gesamtkosten weitgehend im Plan.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Siehe Projekt A 8

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevanten Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Siehe Projekt A 8

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe Projekt A 8

Anlässlich des Querverschubs des nördlichen Teils des Neckartalübergangs wurde vom Auftragnehmer eine eintägige Online-Veranstaltung zur Information durchgeführt. Ferner haben mehrere Filmteams den Schub für Dokumentarfilme begleitet.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Auf Konsortialebene ist in diesem ÖPP-Projekt ein mittelständisches Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor.

- c.9** Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in dieser Situation als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)

Siehe Projekt A 8

- c.10** Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?

Siehe Projekt A 8

- c.11** Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP-Projekten im Internet nachgekommen?

Siehe Projekt A 8

**Fragebogen ÖPP-Projekte Bund (BImA)**  
**(Stichtag: 1. Januar 2023 - Betriebsphase)**

**Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)**

**I. Spezifische Fragestellungen BImA**

**Wie hat sich die Nutzerzufriedenheit bei den durchgeführten Projekten entwickelt?**

Es gibt eine sehr hohe Nutzerzufriedenheit.

**Welche Erfahrungen wurden mit Blick auf die Kostenentwicklung bei der Durchführung relevanter ÖPP-Projekte gesammelt?**

In diesem ÖPP-Projekt wurden der Zeitplan und der Kostenrahmen eingehalten. Es gab keine Kostensteigerungen. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Risiken aus dem Bauprozess beim Auftragnehmer lagen.

**Lassen sich Vorteile in der Betriebsphase im Vergleich zu konventionell errichteten Gebäuden nachweisen?**

Sehr schnelle Reaktionszeiten, Mängel werden zügiger beseitigt (Malussystem)

Nach 9 Jahren Betriebszeit ist das Gebäude immer noch in einem sehr guten Zustand.

**II. Gliederung allgemeiner Teil**

**a. Kurzbeschreibung**

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat zwei Dienstsitze, den Hauptstandort in Bonn und einen weiteren Standort in Berlin, der wiederum auf 3 Standorte verteilt ist.

Ziel des BMBF-Neubaus in Berlin war die gemeinsame Unterbringung der 350 Berliner Beschäftigten. Gleichzeitig sollte hier Vorsorge für eine Unterbringung von insgesamt 1.000 Büroarbeitsplätzen geschaffen werden.

Der Neubau wurde in prominenter Lage am Kapelle-Ufer 1, 10117 Berlin-Mitte, östlich des Berliner Hauptbahnhofs unmittelbar am Spreebogen und gegenüber dem Bundeskanzleramt und Reichstag errichtet.

**b. Projektdatenblatt**

– Verantwortliche Stelle	BEFN
– Private Partner	BMBF Betriebs GmbH
– Gewähltes ÖPP Modell	Inhabermodell, Projektfinanzierung mit anteiliger Eigenfinanzierung
– Zeitpunkt des Vertragsabschlusses	01./03. August 2011
– Vertragslaufzeit	30 Jahre bis zum 01. August 2041
– Beginn der Betriebsphase	01. August 2014
– Gesamtkosten laut HH-Plan 2023	377 Mio. €
– Derzeitige Ist-Kosten	152 Mio. €

**c. Detaillierte Projektevaluation**

**c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP Modell zugrunde gelegt?**

Die Bewertungskriterien nach Qualität 60 Prozent – 120 von 200 Punkten

– Gestaltung	35 Punkte
– Bau	35 Punkte
– Betrieb und Lebenszyklusbetrachtung	35 Punkte
– Prozessqualität	15 Punkte

Die Bewertungskriterien nach Preis 40 Prozent – 80 von 200 Punkten

– Barwert 80 Punkte

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die Projektziele konnten in der Bau- und Betriebsphase realisiert werden, die Fertigstellung erfolgte zum geplanten Termin, ebenso die Inbetriebnahme. Nach nunmehr 9 Jahren Betriebszeit konnten noch keine wesentlichen Mängel bzw. eine Unzufriedenheit des Nutzers festgestellt werden.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Maßgeblich für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Lösung war der Effizienzvorteil der ÖPP-Variante gegenüber der Eigenrealisierung in Höhe von 9,5 %. Diese Vorteile wurden in der Umsetzung auch realisiert.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassung begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

In der Bauphase haben sich folgende Anpassungen ergeben:

- Es kam zu Anpassungen, da in einem nicht erwarteten Umfang Altlasten auf dem Grundstück vorgefunden wurden und eine sach- und fachgerechte Entsorgung beauftragt werden musste.
- Optionale Leistungen wurden im Voraus abgerufen zur Sicherung günstiger Einkaufskonditionen. Das betrifft die Möblierung und die Erstausrüstung für den 2. Nutzungsabschnitt.
- Es erfolgte eine Anpassung an aktuelle technische Standards.

In der Betriebsphase wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- Auf Wunsch des Nutzers wurden Büroräume umgebaut und zusätzliche Besprechungsräume eingebaut.
- Die Cafeteria wurde durch einen Anbau vergrößert.
- Auf Grund erhöhter Sicherheitsanforderung, wurde ein separater Besuchereingang eingebaut, ferner eine zusätzliche Zutrittskontrolle am Eingang Kapelle Ufer 2 errichtet.
- Für den Mieter Bundeskanzleramt wurden mehrere Büros zu einem großen Besprechungsraum umgebaut und eine zusätzliche Sicherheitszentrale eingerichtet.
- Es wurden Energieeinsparmaßnahmen durchgeführt, d.h. es erfolgte ein Austausch der Leuchtstoffröhren in der Tiefgarage und im Kellerbereich durch LED-Beleuchtung, zusätzlicher Batteriespeicher wurde errichtet.

Zu diesen Anpassungen wurden jeweils entsprechende Nachträge zum ÖPP-Vertrag geschlossen.

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

- Die permanente Überwachung bzw. Kontrolle der Einhaltung der gemäß ÖPP-Vertrages getroffenen Vereinbarungen und Aufgaben
- Monatliche Objektbegehungen und Nutzerbesprechungen mit dem ÖPP-Partner und den Nutzern unter der Regie der BImA
- Monatliche Malus-Konferenzen und Auswertungen der Mängelbeseitigung
- Themenbezogene Einzelabstimmungen, z. B. Energiethemen

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevante Stakeholder-Gruppen haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

- Die Akzeptanz war hoch, da der Nutzer selbst die Umsetzung im Rahmen eines ÖPP-Projekts befürwortete. Die Vertragsunterlagen und alle projektrelevanten Entscheidungsvorgänge waren für alle Prozessbeteiligten transparent. Schnelle Reaktionszeiten durch den ÖPP Partner sowie den Projektsteuerer PD waren ein wesentlicher Faktor für die gute Zusammenarbeit und erfolgreiche Umsetzung. Es wurden darüber hinaus regelmäßige Besichtigungen durchgeführt.



**c.7 Wie wurden relevante Stakeholder-Gruppen darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

– **Projektbeteiligte**

Der ÖPP-Partner, die Betriebs GmbH, war bzw. ist mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Bauphase wie auch mit der nun 9-jährigen Betriebsphase sehr zufrieden. Besonders hervorzuheben ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern und Nutzern.

Für die PD als Projektsteuerer handelte es sich um ein hervorragendes Referenzprojekt, da mit diesem ÖPP-Verfahren ein Dienstgebäude mit einer gelungenen Architektur und hoher Funktionalität für den Nutzer entstanden ist, mit dem auch eine Optimierung der Wirtschaftlichkeit erreicht wurde.

Aus Sicht des technischen Beraters konnten technische Innovationen entwickelt werden.

– **Nutzer**

Für den Nutzer war es von großem Vorteil, dass er von Anfang an intensiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden war. Dadurch ist es gelungen, ein eng auf den konkreten Bedarf und die Spezifika des Nutzers zugeschnittenes Gebäude zu errichten. Auch nach 9 Jahren Betrieb erfährt das Dienstgebäude bei den Beschäftigten eine große Akzeptanz. Es besteht eine große Zufriedenheit beim BMBF sowie bei den weiteren Nutzern BMFSFJ und Bundeskanzleramt.

– **Öffentlichkeit**

Die Öffentlichkeit hat ihre anfängliche Skepsis gegenüber dem Projekt aufgegeben, Vorurteile konnten ausgeräumt werden. Bei den regelmäßig durchgeführten „Tag der offenen Tür“ wird das Haus sehr gut angenommen.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommen, Projekte beteiligt?**

An der Projektdurchführung wurden/werden im BMBF 22 KMU beteiligt, das entspricht ca. 84 %.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in diesen Situationen als belastbar erwiesen?**

Trotz der besonderen Belastungen ist der ÖPP-Partner seinen Verpflichtungen jederzeit nachgekommen, das Dienstgebäude in einem sehr guten Zustand zu halten. Es bestand ein reger Austausch zwischen den Vertragspartnern und den Nutzern.

Die Vertragspartner haben sich während der Corona-Krise geeinigt, dass durch die Änderungen in der Unterhaltung der ÖPP-Partner zusätzliche Kompensationsmaßnahmen durchführt, z. B. zusätzliche und regelmäßige Desinfektion und Sonderreinigungen, z. B. von Türgriffen, Handläufen, Treppenhäusern, von Büromöbeln und sonstigen Einrichtungsgegenständen, Sonderreinigung von Teppichböden, zusätzliche Betreuung der Grünpflanzen abwesender Mitarbeiter in den Büros.

Auf Grund des Energiepreisanstieges wurden vom ÖPP-Partner diverse Energieeinsparungen vorgeschlagen, die zum großen Teil auch bereits umgesetzt wurden, z. B. Austausch der Leuchtstoffröhren in der Tiefgarage und im Kellerbereich durch LED -Beleuchtung, zusätzlicher Batteriespeicher wurde eingebaut.

**Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) – FUTURIUM****I. Spezifische Fragestellungen BImA****Wie hat sich die Nutzerzufriedenheit bei den durchgeführten Projekten entwickelt?**

Der Nutzer ist sehr zufrieden.

**Welche Erfahrungen wurden mit Blick auf die Kostenentwicklung bei der Durchführung relevanter ÖPP-Projekte gesammelt?**

In diesem ÖPP-Projekt wurden der Zeitplan und der Kostenrahmen eingehalten. Es gab keine Kostensteigerungen, weil die Risiken beim Auftragnehmer liegen.

**Lassen sich Vorteile in der Betriebsphase im Vergleich zu konventionell errichteten Gebäuden nachweisen?**

Sehr schnelle Reaktionszeit, Mängel werden zügig beseitigt (Malussystem)

**II. Gliederung allgemeiner Teil****a. Kurzbeschreibung**

Im Koalitionsvertrag vom 26.10.2009 haben die Regierungsparteien vereinbart: „Wir wollen unter wissenschaftlicher Leitung und Unterstützung der Wirtschaft in der Hauptstadt ein „Haus der Zukunft“ schaffen, in dem sich Deutschland als Wissensgesellschaft und Innovationstreiber präsentiert und die Forschungsmuseen stärken.“

Am 16.03.2011 hat das BMBF das Bundeskabinett über den Planungsstand unterrichtet, das Kabinett hat dem Bericht zugestimmt.

Das „Haus der Zukunft“ entstand am Berliner Kapelle-Ufer zwischen Hauptbahnhof und Reichstagsgebäude und ist ein zentraler Ort der Präsentation von und des Dialogs über Wissenschaft und Innovation. Es ermöglicht seinen deutschen und internationalen Besuchern Einblicke in die Welt von morgen und ist zugleich Schaufenster für diejenigen, die in Deutschland Wissenschaft, Forschung und Entwicklung voranbringen. Im „Haus der Zukunft“ gibt es stetig wechselnde Ausstellungen und ein breit gefächertes Veranstaltungs- und Dialogprogramm. Mit seinen Angeboten ist das „Haus der Zukunft“ eine erste Adresse für die Auseinandersetzung mit den Chancen und mit den Risiken des wissenschaftlichen und technologischen Fortschritts.

**b. Projektdatenblatt**

– Verantwortliche Stelle	BEFN
– Private Partner	Arge HdZ Berlin
– Gewähltes ÖPP Modell	Inhabermodell mit Eigenfinanzierung
– Zeitpunkt des Vertragsabschlusses	25. November 2014
– Vertragslaufzeit	31. Dezember 2044
– Beginn der Betriebsphase	01. August 2017
– Gesamtkosten laut HH-Plan 2023	132 Mio. Euro
– Derzeitige Ist-Kosten	81 Mio. Euro

**c. Detaillierte Projektevaluation****c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP-Modell zugrunde gelegt?**

Die Bewertungskriterien nach Qualität – 100 Punkte

Bau – 50 Punkte

– Nachhaltigkeit	10 Punkte
– Qualität, Konstruktion, Materialien, Oberflächen	15 Punkte

- Innovative Ansätze, insbesondere der Technischen Ausrüstung, Qualität der technischen Anlagen 25 Punkte

Betrieb und Lebenszyklusbetrachtung – 50 Punkte

- Betriebskonzept 15 Punkte
- Nachhaltigkeit und Effizienz im Lebenszyklus 20 Punkte
- Bauablauf und Terminalsicherheit 15 Punkte

Die Bewertungskriterien zum Preis – 100 Punkte

- Barwert – 100 Punkte

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Die Projektziele konnten in der Bau- und Betriebsphase realisiert werden. Das FUTURIUM wurde zum geplanten Termin fertiggestellt und in Betrieb genommen. Seit der Eröffnung konnten noch keine wesentlichen Mängel festgestellt werden.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Maßgeblich für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Lösung war der Effizienzvorteil der ÖPP-Variante gegenüber der Eigenrealisierung in Höhe von 9,8 %. Diese wurden auch in der Umsetzung realisiert.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassung begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

In der Bauphase haben sich folgende Anpassungen ergeben:

- Die Neugründung der gGmbH Futurium machte eine Konzeptänderung erforderlich.
- Es erfolgte ferner eine weitere Neuausrichtung der Konzeption.
- Entfall der Main-Show (während der Bauphase kam es zu einem Wechsel des Direktors, dadurch kam es zu einer Änderung des Nutzungskonzeptes – Main-Show war nicht mehr gewollt)
- Aufgrund eines Nutzerwunsches wurde eine zusätzliche Wendeltreppe zwischen dem Obergeschoss und der Galerie Süd eingebaut.
- Die Küche im Untergeschoss und der Tresen im Erdgeschoss wurden nach der erfolgten Ausschreibung durch den Nutzer überarbeitet und angepasst.
- Anpassung an aktuelle technische Standards

In der Betriebsphase wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- Aufgrund von Nutzerwünschen wurden Büroräume umgebaut, es wurde ein Windfang an der Fassade im Erdgeschoss am Zugang zur Cafeteria errichtet.
- Es gab geänderte und zusätzliche Leistungen für die Küche im Untergeschoss (U1) und im Restaurant im Erdgeschoss.
- Die vorhandene Lichtsteuerung entsprach nicht den Bedürfnissen des Nutzers – die Visualisierung der Lichtsteuerung wurde mehrfach überarbeitet und angepasst.

Zu diesen Anpassungen wurden jeweils entsprechende Nachträge zum ÖPP-Vertrag abgeschlossen.

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

- Die permanente Überwachung bzw. Kontrolle der Einhaltung der gemäß ÖPP-Vertrag getroffenen Vereinbarungen und Aufgaben

- Monatliche Objektbegehungen und Nutzerbesprechungen mit dem ÖPP-Partner und dem Nutzer unter der Regie der BImA
- Monatliche Malus-Konferenzen und Auswertung der Mängelbeseitigung
- Themenbezogene Einzelabstimmungen z. B. Energiethemen

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevante Stakeholdergruppen haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

- Die Vertragsunterlagen und alle projektrelevanten Entscheidungsvorgänge waren für alle Prozessbeteiligten transparent. Schnelle Reaktionszeiten durch den ÖPP Partner sowie den Projektsteuerer PD waren ein wesentlicher Faktor für die gute Zusammenarbeit und erfolgreiche Umsetzung. Es wurden darüber hinaus regelmäßige Besichtigungen durchgeführt.

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

– **Projektbeteiligte**

Der ÖPP-Partner, die Arge HdZ, war mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Bauphase sehr zufrieden. Besonders hervorzuheben war und ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen dem Auftragnehmer, der BImA und den Architekten.

Für die PD als Projektsteuerer handelte es sich um ein weiteres hervorragendes Referenzprojekt, da mit diesem ÖPP-Verfahren eine gelungene und außergewöhnliche Architektur und ein funktionales Ausstellungsgebäude entstanden ist, mit welchem auch eine Optimierung der Wirtschaftlichkeit erreicht wird.

Aus Sicht des technischen Beraters konnten technische Innovationen entwickelt werden, z. B. komplizierte Lichtsteuerung, Paraffinspeicher.

– **Nutzer**

Für den Nutzer war es von großem Vorteil, dass er von Anfang an intensiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden war. Dadurch ist es gelungen, ein eng auf den konkreten Bedarf und die Spezifika des Nutzers zugeschnittenes Ausstellungsgebäude zu errichten.

– **Öffentlichkeit**

Die Öffentlichkeit hat großes Interesse an den vielseitigen Ausstellungen, aber auch an der Architektur des Gebäudes sowie an dem Kunstobjekt „Drehmoment“ (Kunst am Bau). Das Futurium wird sehr gut besucht.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommen, Projekte beteiligt?**

An der Projektdurchführung wurden/werden im BMBF 12 KMU beteiligt, das entspricht ca. 70 Prozent.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in diesen Situationen als belastbar erwiesen?**

Aufgrund der Pandemie musste das FUTURIUM einige Zeit geschlossen werden. Die Vertragspartner haben sich während der Corona-Krise geeinigt, dass als Kompensation für reduzierte bzw. entfallende Leistung in der Unterhaltsreinigung stattdessen Reinigungsleistung aus der optionalen Liste durchgeführt werden, z. B. Reinigung des Forums, des Ausstellungsbereichs, der Exponate, Sonderreinigung an Böden, zusätzliche Desinfektionsmaßnahmen.

Auf Grund des Energiepreisanstieges wurden vom ÖPP-Partner diverse Energieeinsparungen vorgeschlagen, die zum Teil auch umgesetzt wurden, z. B. Anpassung der Lichtsteuerung und der Außenbeleuchtung.

## Mauerstraße

### I. Spezifische Fragestellungen BImA

#### Wie hat sich die Nutzerzufriedenheit bei den durchgeführten Projekten entwickelt?

Unter Berücksichtigung der laufenden Mangelbearbeitung und Einregulierungsphase der technischen Anlagen (Lüftung/Heizung) wird die Nutzerzufriedenheit als gut bezeichnet.

#### Welche Erfahrungen wurden mit Blick auf die Kostenentwicklung bei der Durchführung relevanter ÖPP Projekte gesammelt?

Im ÖPP-Vertrag liegen die nicht erkennbaren Risiken des Bestands in der Sphäre des Auftraggebers. Dies hat aufgrund der Komplexität des Projektes zu Kostensteigerungen auf Seiten des Auftraggebers geführt.

#### Lassen sich Vorteile in der Betriebsphase im Vergleich zu konventionell errichteten Gebäuden nachweisen?

Der Betriebsbeginn erfolgte am 01.07.2022. Bisher können wir dazu noch keine valide Aussage treffen.

### II. Gliederung allgemeiner Teil

#### a. Kurzbeschreibung

Hintergrund und Zielsetzung des Projekts

Ziel des Projekts ist die repräsentative und funktionale Herrichtung des denkmalgeschützten Gebäudes Mauerstraße 29 (H1) für die ministerielle Nutzung durch das Bundesministerium für Gesundheit. Das Gebäude diente von 1875 bis ca. 1945 als Hauptsitz der Deutschen Bank, dann bis 1990 als Sitz des Innenministeriums des DDR. Das Gebäude unterliegt einer hohen denkmalpflegerischen Bindung und wies z.T. gravierende Bausubstanzschäden (Durchfeuchtung Keller/Fassade) auf. Die unmittelbare Nähe zu umliegenden Ministerien im Regierungsviertel war u. a. ausschlaggebend, die Liegenschaft für eine Anschlussnutzung durch oberste Bundesbehörden herzurichten.

#### b. Projektdatenblatt

Verantwortliche Stelle	BImA Direktion Berlin, Hauptstelle BEFN
Private/r Partner	ÖPP Mauerstraße Berlin GmbH & Co. oHG (HOCHTIEF und ZECH Hochbau AG Gesellschafter zu je 50 v. Hd.)
Gewähltes ÖPP Modell	Inhabermodell
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses	01.07.2017
Vertragslaufzeit	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase	01.07.2022
<b>Gesamtkosten laut HH-Plan 2023</b> (ursprünglich geplante Gesamtkosten)   Derzeitige Ist-Kosten <sup>7</sup>	Baukosten gem. ÖPP Vertrag: 163.000 TEUR Ist-Kosten nach Schlussrechnung: 222.000 TEUR

Bitte erläutern Sie wesentliche Abweichungen, falls vorhanden, im Folgenden.

<sup>7</sup> Angaben werden in Teil C erläutert.

### c. Detaillierte Projektevaluation

#### c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP Modell zugrunde gelegt?

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurden verschiedene Beschaffungsmodelle des Projektes untersucht, um die wirtschaftlichste Beschaffungsvariante zu ermitteln. Hierfür werden **Planungs-, Finanzierungs-, Bau-, Betriebs-, Instandhaltungs- und Transaktionskosten** der jeweiligen Varianten über einen langfristigen Betrachtungszeitraum berechnet und miteinander verglichen, um anhand der **Barwertmethode** die vorteilhafteste Beschaffungsvariante für das Projekt zu identifizieren. Für die hier erfolgte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Sanierungsprojekts „Haus 1 - Mauerstraße 29“ in Berlin, wurde diese Barwertberechnung in der Basisvariante (sog. „Base Case“) für eine 26,5 jährige Betriebslaufzeit zzgl. einer dreijährigen Bauzeit durchgeführt. Inhalt dieser Wirtschaftlichkeitsberechnung ist folglich der Barwertvergleich, der mittels Kapitalwertmethode die verschiedenen Beschaffungsvarianten vergleichbar macht, die zu unterschiedlichen Zahlungsströmen im zeitlichen Projektverlauf führen, um so die wirtschaftlichste Lösung zu identifizieren. Die ermittelten Zahlungsströme aus Planungs-, Bau-, Finanzierungs-, Betriebs- und Instandhaltungskosten wurden unter Berücksichtigung der Preissteigerungen über die gesamte Projektlaufzeit berechnet und über einen geeigneten Diskontierungszinssatz, hier die Zinsstrukturkurve des Bundes auf den gleichen Betrachtungszeitpunkt diskontiert. Unter Berücksichtigung dieser finanzmathematischen Effekte war ein objektiver Vergleich der Varianten möglich. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde mit dem WU Standardmodell durchgeführt, welches die PD im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen entwickelt hat.

#### Die Bewertungskriterien zur Bewertung der Qualität – 60 Punkte

Gesamtarchitektonische Qualität

*(Gestaltung, Funktionalität, Denkmalschutz, Komfort und Gesundheit)* 25 Punkte

Bauqualität

*(Konstruktionen, Materialien u. Oberflächen, techn. Ausrüstung/TA-Konzept Nachhaltigkeit und Effizienz im Lebenszyklus)* 15 Punkte

Betrieb – *Betriebskonzepte und Prozessqualität* 20 Punkte

#### Die Bewertungskriterien zur Bewertung des Preises – 40 Punkte

Barwert 40 Punkte

#### c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?

Aufgrund der Komplexität der Bauaufgabe, insbesondere der denkmalrechtlichen Anforderungen und der Risiken des Bauens im Bestand, war die Einhaltung des Zeit- und Kostenrahmens eine besondere Herausforderung. Die Baufertigstellung erfolgte am 30. Juni 2022 und der Beginn der Betriebsphase zum 01. Juli 2022.

#### c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der PD führt im Ergebnis zu einer relativen Vorteilhaftigkeit der ÖPP-Variante von 7,78 % gegenüber einer konventionellen Realisierung. Eine abschließende rückblickende Betrachtung auf die Bauphase liegt bisher noch nicht vor.

#### c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?

Es ist zu Anpassungen sowohl terminlich (18 Monate verlängerte Bauzeit) als auch kostentechnisch (Mehrkosten i. H. von 59.000 TEUR) gekommen. Ursächlich dafür sind u. a. eine mangelhafte Bausubstanz, erhöhtes Schadstoff- und Entsorgungsaufkommen, verzögerte verkehrsrechtliche Anordnung zur Sperrung der Französischen Straße sowie die infolge der Corona-Pandemie und der Ukraine-Krise gestörten Lieferketten. Für im Projekt er-

folgte Planungs- und Bausollveränderungen sind hier beispielhaft u. a. die Erweiterung und nachträglich erforderliche Sicherheitsmaßnahmen des Leitungsbereiches im 4. OG, die Umplanung des Bereiches der Kleinkindbetreuung in eine Kita im Dachgeschoss und die Optimierung der medientechnischen Ausstattung und Herrichtung zusätzlicher IT Serverräume zu erwähnen.

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Mit der Einbindung eines Projektsteuerers sowie eines technischen und juristischen Beraters auf der Seite des Auftraggebers konnte die Qualitätssicherung der planerischen und baulichen Leistungen des privaten Partners sichergestellt werden.

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevante Stakeholder-Gruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Der Nutzer ist von Beginn an in die Projektbesprechungen (14 tägig als koordinierende Sitzung) mit dem privaten Partner eingebunden worden. Es bestand jederzeit Transparenz in Hinblick auf die Vertragsunterlagen und alle projektrelevanten Entscheidungsvorgänge. Die weitestgehend mit personeller Kontinuität - sowohl auf Seiten des ÖPP-Partners, als auch auf Seiten des AG (BImA, BMG, PD) - geprägte Zusammenarbeit führte zu einer eingespielten Projektgemeinschaft. Kurze Wege und gute Erreichbarkeiten (das Projektbüro befand sich in Haus 3 Französische Straße gegenüber der Baustelle), schnelle Reaktionszeiten durch den ÖPP Partner sowie den Projektsteuerer PD waren ebenfalls ein wesentlicher Baustein für die gute Zusammenarbeit. Die dadurch von beiderseitigem Vertrauen geprägte Partnerschaft führte trotz der Corona Pandemie und der Auswirkungen der Ukraine Krise zum Projekterfolg der Bauphase im vergangenen Jahr.

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholder-Gruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) darüber hinaus in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Neben den dauerhaft am Projekt beteiligten Personen wurden auch regelmäßige Baustellenbegehungen mit unterschiedlichem Teilnehmerkreis des Nutzers (u. a. Leitung, Schwerbehindertenvertretung, Personalvertretung, Pressebereich) durchgeführt. Diese Personengruppen wurden darüber hinaus auch in verschiedene Bemusterungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden und hatten insofern auch ein „Mitspracherecht“ und einen Teilbeitrag am Projekterfolg.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Während der Bauphase sind ca. 84 % der Bau-, Planungs-, Gutachter- und Lieferleistungen an KMU vergeben worden. Neue Projekte wurden im Zusammenhang mit der ÖPP Maßnahme bisher nicht realisiert.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in diesen Situationen als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Im März 2021 musste die Baustelle pandemiebedingt aufgrund der hohen Infektionszahlen bei den am Bau und der Planung beteiligten Personen für 4 Wochen geschlossen werden. Die Projektzusammenarbeit erfolgte trotz digitaler und später hybrider Formate fortlaufend, wurde jedoch von allen Beteiligten mit zunehmender Zeit als Belastung empfunden. Die hygienischen und gesundheitlichen Präventivmaßnahmen für die Fortführung der Baumaßnahme, z. B. tagesaktuelle Nachweise einer negativen Testung als Zutrittsvoraussetzung für Baustelle und Projektbüro, führten zu Mehraufwendungen auf der Seite des privaten Partners. Diese Präventivmaßnahmen sowie die daraus resultierenden zeitlichen Auswirkungen, wurden von allen Projektbeteiligten als Belastung empfunden.

**c.10 Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Aktuell sind die Projekte Neubau BKA in der Puschkinallee, Neubau BMZ in der Anhalter Straße, Neubau BMF Postblock Nord, Neubau Postblock Süd und Neubau Französische Straße Haus 3 als ÖPP-Projekt geplant.

**c.11 Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP Projekten im Internet nachgekommen?**

Eine Veröffentlichung der ÖPP-Maßnahmen im Internet durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben findet derzeit nicht statt.



**Fragebogen ÖPP-Projekte Bund (BMVg)**

(Stichtag: 1. Januar 2023 – Betriebsphase)

**I. Projektübergreifende Fragen BMVg****1. Wie bewerten Sie bisher gesammelte Erfahrungen mit ÖPP Projekten insbesondere vor dem Hintergrund der verhältnismäßig geringen Restlaufzeit der Projekte in Ihrem Zuständigkeitsbereich?**

Nach den hier gesammelten Erfahrungen hängt der Erfolg einer Öffentlich Privaten Partnerschaft maßgeblich von dem jeweiligen Vorhaben und den projektspezifischen Risikostrukturen ab.

Geeignet für ein ÖPP erscheinen aus heutiger Sicht vorrangig Vorhaben mit standardisierten Leistungen, wie sie z. B. dem Vorhaben FWK zugrunde liegen, bei denen eine kontinuierliche Nutzung im vereinbarten Umfang hinreichend sichergestellt werden kann.

Demgemäß sollten im Falle etwaiger künftiger ÖPP-Vorhaben Mehr- oder Minderbedarfe während der Laufzeit möglichst vermeidbar sein und Abhängigkeiten von Faktoren außerhalb des Vorhabens weitestgehend ausgeschlossen werden können. Vor dem Hintergrund der seit 2020 bestehenden Krisenlagen ist zudem die Resilienz der Vorhaben von maßgeblicher Bedeutung für das Ressort.

Entsprechend dieser risikooptimierten Ausrichtung sollte eine Refinanzierung der Investitionen des Auftragnehmers über gewerbliche Tätigkeiten oder sonstige Einnahmemodelle wegen bestehender Unwägbarkeiten ebenso vermieden werden wie eine haushaltsgebundene Zahlung über die gesamte Laufzeit. Kürzere Tilgungszeiträume eröffnen hier mehr Flexibilität, zumal die Aufrechterhaltung des Betriebs über Bonus-/Malusregelungen hinreichend gesichert werden könnte.

Zusammengefasst können Öffentlich Private Partnerschaften unter den vorgenannten Bedingungen auch zukünftig eine Beschaffungsalternative für das Ressort darstellen. Den nicht vermeidbaren (Rest-)Risiken einer langen Vertragsbindung sollten in diesem Fall aber besondere Vorteile gegenüberstehen, welche über die prognostizierte Wirtschaftlichkeit hinausgehen und beispielhaft in einer besonders schnellen Projektumsetzung oder der Deckung von Personaldefiziten bestehen könnten.

**2. Für welche weiteren Vorhaben ist eine Umsetzung als ÖPP-Projekt geplant bzw. in Vorbereitung?**

Derzeit bestehen keine Pläne für weitere ÖPP-Projekte.

**3. Wie wird der im Koalitionsvertrag beschriebenen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Ergebnisse von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in ÖPP Projekten im Internet nachgekommen?**

Eine Veröffentlichung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ist nicht möglich, da die Beschaffungs- und Bauvorhaben des BMVg zum Schutz militärischer und betrieblicher Geheimnisse grundsätzlich als Verschlussache eingestuft werden. Die unautorisierte Veröffentlichung von Angebotsinhalten im Wirtschaftlichkeitsnachweis würde zudem in die Rechte der betroffenen Unternehmen eingreifen und bedarf daher einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage.

## II. Simulator NH-90

### a. Kurzbeschreibung

Das ÖPP-Projekt beinhaltet die Bereitstellung und den Betrieb von vier Full Flight Simulatoren für den NATO-Helicopter (NH-90) samt Infrastruktur an den Standorten Holzdorf, Fassberg und Bückeberg. Die Simulatoren werden zur Pilotenausbildung der Bundeswehr eingesetzt, können aber auch von anderen Streitkräften entgeltlich genutzt werden. Der Eigentumserwerb des Bundes ist fakultativ am Ende der Vertragslaufzeit möglich. Vergütet werden die Betriebsstunden der Simulatoren, für die eine feste Abnahmemenge vereinbart wurde.

### b. Projektdatenblatt

Verantwortliche Stelle	Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw)
Private/r Partner	HFTS Helicopter Flight Training Services GmbH in Hallbergmoos
Gewähltes ÖPP Modell	Betreibermodell
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses	30. Dezember 2004
Vertragslaufzeit	31. Januar 2028
Beginn der Betriebsphase	1. August 2008
<b>Gesamtkosten laut HH-Plan 2023</b> (ursprünglich geplante Gesamtkosten)   Derzeitige Ist-Kosten <sup>8</sup>	887 Mio. Euro (ursprüngl. 554 Mio. Euro) 613 Mio. Euro (Stand 31. Dezember 2022)

Bitte erläutern Sie wesentliche Abweichungen, falls vorhanden, im Folgenden.

### c. Detaillierte Projektevaluation

#### c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP Modell zugrunde gelegt?

Das ÖPP-Projekt für den Simulatorbetrieb NH-90 gehörte zu den Pilotprojekten des Rahmenvertrags „Innovation, Investition und Wirtschaftlichkeit in der Bundeswehr“, welcher am 15. Dezember 1999 mit Teilen der deutschen Industrie abgeschlossen wurde.

Ziel dieses Vertrags war es insbesondere, die Fähigkeiten der deutschen Industrie zur Innovation zu nutzen, wodurch die Wirtschaftlichkeit der Betriebs- und Beschaffungsabläufe in der Bundeswehr verbessert und Investitionsfreiräume gewonnen werden sollten.

In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Simulatorbetrieb wurde der Kapitalwert des ÖPP-Modells mit dem nationaler und internationaler Beschaffungsmodelle unter Einbeziehung von Risiken verglichen.

#### c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?

Der Simulatorbetrieb wurde plangemäß aufgenommen und läuft unterbrechungsfrei.

#### c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?

Für die ÖPP-Lösung sprachen insbesondere die Risikostrukturen des Projekts, welche vorsehen, dass der Auftragnehmer die finanziellen Folgen von Verspätungen in der Bauphase sowie Ausfällen in der Betriebsphase zu tragen hat. Die mit dieser Regelung verbundene Annahme einer termin- und anforderungsgerechten Leistungserbringung hat sich im Wesentlichen erfüllt.

<sup>8</sup> Angaben werden in Teil C erläutert.

Nachteilig hat sich im Projekt aber der Eintritt nutzungsgebundener Risiken ausgewirkt, welche vom Auftraggeber zu tragen sind. Hierzu gehörten die verspätete Zulieferung von NH-90-Hubschraubern, Herausforderungen bei der Pilotengewinnung und Umstrukturierungen in der Bundeswehr sowie die erforderliche Nachrüstung auf die aktuelle Luftfahrzeugkonfiguration, welche dazu führten, dass der gegenwärtige Bedarf an Simulatorstunden hinter den vertraglich vereinbarten Abnahmemengen zurückbleibt. Eine Senkung der Abnahmemengen konnte infolge des gewählten Modells zur Vergütung der Investitionen des Auftragnehmers nicht verlangt werden.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Mit dem 8. Änderungsvertrag wurde Ende 2019 ein Upgrade der Simulatoren auf den letzten Bauzustand der NH-90-Hubschrauber beauftragt und die erste Vertragsverlängerung bis Januar 2028 ausgelöst.

Auf der Grundlage eines gesonderten Vertrags wurde der Auftragnehmer weitergehend mit der Verlegung eines Simulators von Holzdorf nach Niederstetten beauftragt, da der nutzende Verband umstationiert wurde.

Das Upgrade sowie die Verlegung eines Simulators mit einem Finanzbedarf von insgesamt rund 165 Mio. Euro waren in der ursprünglichen Vorhabenplanung nicht vorgesehen.

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Die Zielerreichung wird durch eine monatliche Meldung der bereitgestellten und durch die Truppe genutzten Simulatorstunden begleitend kontrolliert.

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

Im Rahmen des Betriebs werden fortlaufend Abstimmungen mit dem Auftragnehmer durchgeführt. Die auszubildenden Piloten werden durch Personal der Bundeswehr eingewiesen.

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Die Partizipation ist erfolgreich. In der Zusammenarbeit mit dem Auftragnehmer bestehen keine Probleme. Die Zufriedenheit der Piloten ist nach dem Ergebnis regelmäßiger Abfragen hoch.

**c.8 Wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Seit der letzten Befragung sind keine Projekte hinzugekommen.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in diesen Situationen als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen)**

Entsprechend der Risikoverteilung des Vertrags für den Simulatorbetrieb haben sich die Krisenlagen seit 2020 unterschiedlich ausgewirkt. Der Energiepreisanstieg sowie die Inflation, welche als Betriebsrisiken in die Sphäre des Auftragnehmers fallen, hatten bislang keine negativen Auswirkungen auf das Projekt. Der Auftragnehmer erbringt die Leistung vertragskonform und hat auch noch keine Preisanpassungen verlangt.

Die Corona-Pandemie hatte demgegenüber erhebliche negative Auswirkungen auf das Projekt. Während der anfänglichen Lockdown-Phasen im Jahr 2020 musste der Betrieb kurzzeitig eingestellt werden, wobei die vertraglichen Regelungen zur höheren Gewalt einen angemessenen Interessenausgleich zwischen den Parteien erlaubt haben. In der überwiegenden Zeit der Pandemie wurde der Ausbildungsbetrieb zwar fortgesetzt, jedoch konnten die vertragsgemäß bereitgestellten Simulatorstunden insbesondere infolge von Hygienevorgaben und Personalausfällen nur eingeschränkt genutzt werden. Im Ergebnis wurden somit weniger Flugschüler und Flug-Lehrberechtigte ausgebildet, als geplant.

**c.10 Welche Erwägungen haben zur Verlängerung der Laufzeit des Projekts NH90 geführt?**

Die Verlängerung des Projekts ist infolge des Upgrades der Simulatoren notwendig geworden. Nachdem der NH-90 seinen finalen Bauzustand erreicht hat, musste im Jahr 2019 eine entsprechende Anpassung der Simulatoren beauftragt werden. Der Zeitbedarf für diese Arbeiten, welche nur vom derzeitigen Vertragspartner als Errichter der Anlagen umgesetzt werden konnten, schloss die rechtzeitige Implementierung einer Nachfolgelösung aus. Nach dem Ergebnis der hierzu durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hätte eine Kündigung des laufenden ÖPP-Vertrags zu einer mehrjährigen Betriebsunterbrechung geführt, da eine Neuausschreibung nur auf der Grundlage der Baupläne und Zertifizierungen der angepassten Simulatoren hätte durchgeführt werden können.

**c.11 Existiert bereits ein Konzept für die Übernahme des jeweiligen Projekts bzw. wie gestaltet sich die Vorbereitung auf die finale Phase des Projekts?**

Für den Betrieb des Simulators NH-90 besteht noch eine zweite Verlängerungsoption bis zum Jahr 2037. Zur Ausübung der Option wird eine weitere Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, in der alternativ auch die Beendigung des Vorhabens samt Übernahmekonzept zu betrachten ist.

### III. Fürst Wrede Kaserne

#### a. Kurzbeschreibung

Hintergrund und Zielsetzung des Projekts

Bei dem ÖPP-Projekt Fürst-Wrede-Kaserne (FWK) handelt es sich um das bisher einzige realisierte ÖPP-Hochbauprojekt im Geschäftsbereich des BMVg. Der mit der Firma HOCHTIEF PPP Solutions GmbH im März 2008 geschlossene Vertrag umfasst die Planung, den Bau und die Sanierung der Kaserne einschließlich der Finanzierung sowie den Betrieb über den Gesamtzeitraum von 20 Jahren.

Der private Partner hat innerhalb der vorgegebenen Zeit von rund 20 Monaten die Kaserne umfangreich saniert.

Zu den Aufgaben des privaten Partners zählen neben der Planung, dem Bau, der Sanierung und der Finanzierung insbesondere der Betrieb der Liegenschaft. Hierzu gehören u. a. die Instandhaltung der Gebäude, der Bauteile und der technischen Anlagen, die Reinigung und Pflege der Außenanlagen, die Gebäudereinigung, der Winterdienst, die Möblierung, die Objektsicherung und die Ver- und Entsorgung der Liegenschaft mit Medien.

#### b. Projektdatenblatt

Verantwortliche Stelle	Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) – Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw Infra II 1) als Vertragshalter
Private/r Partner	Firma HOCHTIEF PPP Solution GmbH – Essen
Gewähltes ÖPP Modell	Inhabermodell
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses	15. März 2008 (Rahmenvereinbarung) 7. April 2008 (Bau- und Facility- Management-Vertrag m. Projektgesellschaft [BFMV])
Vertragslaufzeit	20 Jahre
Beginn der Betriebsphase	15. März 2008
<b>Gesamtkosten laut HH-Plan 2023</b> (ursprünglich geplante Gesamtkosten)   Derzeitige Ist-Kosten <sup>9</sup>	164 Mio. Euro (ursprüngl. 164 Mio. Euro)   113 Mio. Euro (Stand 31. Dezember 2022)

Bitte erläutern Sie wesentliche Abweichungen, falls vorhanden, im Folgenden.

#### c. Detaillierte Projektevaluation

##### c.1 Welche Bewertungskriterien wurden im Rahmen der Entscheidung für eine Durchführung im gewählten ÖPP Modell zugrunde gelegt?

Der ÖPP Entscheidung lag eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) der Gesellschaft für Beschaffung, Entwicklung und Betrieb mbH im Auftrag des BMVg vom 6. Februar 2008 zugrunde.

Ziel dieser Untersuchung war die Sanierung und der Betrieb der FWK über einen Zeitraum von 20 Jahren. Dabei wurde überwiegend monetär die Variante „Eigenbetrieb (Durchführung der Baumaßnahmen durch die Bauverwaltung des Landes Bayern und Betrieb der Liegenschaft durch das Bundeswehr- Dienstleistungszentrum München)“ mit der Variante „privater Partner (Durchführung der Baumaßnahmen und Betrieb der Liegenschaft durch einen privater Partner)“ verglichen.

Ergänzend wurden weiterhin nachfolgende Aspekte zugunsten der ÖPP-Variante genannt:

<sup>9</sup> Angaben werden in Teil C erläutert.

- Verbesserung des Leistungsumfanges sowie der erbrachten Leistungsqualität der Betreiberleistungen durch leistungsorientierte Vergütung,
- Optimierung des Verhältnisses zwischen Betreiber und Nutzer der Liegenschaft durch erhöhte Flexibilität und direkte Verantwortung,
- Planungssicherheit des Bundes für die Vertragslaufzeit.

**c.2 In wie weit konnten die Projektziele in der bisherigen Bau- und Betriebsphase realisiert werden?**

Es ist dem privaten Partner innerhalb der vorgegebenen Zeit (von 20 Monaten) gelungen, die Kaserne umfangreich zu sanieren. Das ÖPP-Projekt ist wie geplant in den Betrieb gegangen.

Die Liegenschaft befindet sich in einem guten Zustand, der auch vertraglich geschuldet ist.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der private Partner die in der outputorientierten Aufgaben- und Leistungsbeschreibung definierten Ergebnisse und Anforderungen sowohl bei der Umsetzung der Bauleistungen als auch im Liegenschaftsbetrieb bisher in vollem Umfang erbracht hat.

**c.3 Welche erwarteten Vorteile der ÖPP-Lösung gem. WU waren für die Entscheidung zugunsten der ÖPP-Umsetzung maßgeblich? Inwieweit haben sich diese angenommenen Vorteile in der Umsetzung realisiert?**

Die Durchführung des ÖPP-Projektes sollte gemäß der zugrundeliegenden WU einen Effizienzvorteil von 17,4 % gegenüber der Eigenbetriebslösung erwirtschaften.

Im bisherigen Projektzeitraum wurden die prognostizierten Kennzahlen (jährliche Inflationsrate von 1,9 %, niedrigere Zinsentwicklung bei der Baukostenfinanzierung) deutlich unterschritten. Daher ist gemäß der WU davon auszugehen, dass dieser ermittelte Effizienzvorteil mindestens erreicht oder überschritten wird.

**c.4 Kam bzw. kommt es nach Vertragsschluss absehbar zu Anpassungen der Planung bzw. der Vertragskonditionen gegenüber den ursprünglichen Plänen? Falls ja, worin sind diese Anpassungen begründet und ggf. welche vertraglichen Anpassungen sind erfolgt?**

Eine grundsätzliche Anpassung des ÖPP-Vertrages zwischen den Vertragsparteien ist nach Vertragsschluss nicht erfolgt. Im Rahmen von ÖPP werden jedoch nicht alle Risiken vom privatwirtschaftlichen Auftragnehmer getragen. Einige Risiken sind unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten und einer effizienten Risikoverteilung auch beim Bund als Auftraggeber verblieben.

Es sind daher in der Bau- und Betriebsphase Änderungen im Leistungsumfang vertraglich vereinbart worden.

In der Bauphase gab es z. B. Abweichungen zwischen dem in der Aufgaben- und Leistungsbeschreibung dargestellten Zustand und den bei Vertragsbeginn vorgefundenen Zustand eines Gebäudes (zusätzliche Dachsanierung wegen Undichtigkeit). Allerdings konnte auch eine ursprünglich vertraglich vereinbarte Leistung des privaten Partners entfallen. Zusätzliche Haushaltsmittel wurden nicht benötigt.

Aber auch in der Betriebsphase waren beim Eintreten von nicht vom ÖPP-Partner zu vertretenden Risiken Änderungsvereinbarungen mit der Folge des Entstehens von Zahlungsverpflichtungen des Bundes abzuschließen. Überwiegend basieren diese Vertragsanpassungen auf einen zusätzlichen Leistungsbedarf des Bundes (bspw. neue gesetzliche oder bundeswehrinterne Vorschriften oder neue Bedarfsforderungen des Nutzers bzw. infrastrukturelle Anpassungen). Beispiele für Abweichungen in der Betriebsphase sind die Errichtung einer Hinderisbahn, einer Munitionsaufbewahrungsanlage und Waffenkammer sowie Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Bundeswehr. Die notwendigen Betriebsleistungen wurden durch Änderungsvereinbarungen nachträglich aufgenommen.

**c.5 Welche Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle haben sich als sinnvoll und wirksam erwiesen?**

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw, Referat Infra II 1) erstellt jährlich eine begleitende Erfolgskontrolle auf der Basis der Vorgaben des Konzeptes des BMVg vom 9. Dezember 2010 um die Wirksamkeit der WU bzw. den Zielerreichungsgrad zu bewerten.

**c.6 Welche Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte bei relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) haben sich als wirksam und sinnvoll erwiesen?**

**Projektbeteiligte:**

Vertraglich wurde zwischen den Vertragsparteien die Anwesenheit eines Vertreters des Auftraggebers vor Ort vereinbart. Dies wurde durch die Einrichtung von zwei Dienstposten beim Referat Infra II 1 in der Fürst-Wrede-Kaserne (Objektbegleitung ÖPP FWK) umgesetzt. Die Objektbegleitung ÖPP FWK ist der Ansprechpartner des privaten Partners, aber auch der nutzenden Dienststellen vor Ort. Sie führt das Vertragscontrolling durch und koordiniert die notwendigen Absprachen beim Betrieb der Liegenschaft.

Zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer finden in regelmäßigem Rhythmus (alle zwei Monate) Projektbesprechungen (Jour Fixe) statt. Die Ergebnisse werden protokolliert.

Die Einrichtung der Objektbegleitung vor Ort und die regelmäßige Durchführung der Besprechungen sind für den Projekterfolg von entscheidender Bedeutung.

**Nutzer/Beschäftigte:**

Nutzerzufriedenheitsbefragungen sind vertraglich geregelt. Die während der bisherigen Vertragslaufzeit erfolgten Befragungen sowie der regelmäßig stattfindende Informationsaustausch der Objektbegleitung ÖPP FWK mit den Nutzern vor Ort bestätigen, dass die Nutzer in der Kaserne mit der Quantität und Qualität der Leistungserbringung durch den privaten Partner insgesamt sehr zufrieden sind.

**Öffentlichkeit:**

Die positiven Äußerungen der Kasernenbesucher zum Zustand der Liegenschaft lassen einen guten Zufriedenheitsgrad erkennen.

Auf Anfrage der Länder Litauen und Israel im Jahr 2018 wurde das ÖPP-Projekt FWK in Workshops vor Ort in München vorgestellt und Erfahrungen mit den Ländervertretern ausgetauscht.

**c.7 Wie wurden relevante Stakeholdergruppen (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit) in das betreffende Projekt eingebunden? Wie bewerten Sie die bisher erfolgte Partizipation?**

Siehe die Antwort zu Frage c.6.

Die Einrichtung der Objektbegleitung ÖPP FWK vor Ort zur Wahrnehmung der Auftraggeberfunktion und als zentrale Ansprechstelle der nutzenden Dienststellen der Liegenschaft sowie des Auftragnehmers ist ein zentraler Baustein für den Projekterfolg.

**c.8 Wie viele KMU (klein- und mittelständische Unternehmen) wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung neuer, d.h. seit der letzten Befragung hinzugekommener, Projekte beteiligt?**

Folgende Maßnahmen werden im ÖPP-Projekt FWK unter Beteiligung von KMU realisiert:

- alle Maßnahmen im Rahmen der jährlichen Instandhaltungsplanung,
- Durchführung von Wartungsarbeiten in der Liegenschaft,
- Durchführung des Liegenschaftsbetriebs,
- Realisierung von kleineren baulichen Investitionsmaßnahmen.

Es werden jährlich ca. 40 bis 45 KMU eingesetzt.

**c.9 Wie haben sich die besonderen Belastungen der letzten Jahre (Corona, Energiepreisanstieg, wirtschaftliche Entwicklung) auf das Projekt ausgewirkt? Inwiefern haben sich die vertraglichen Regelungen in diesen Situationen als belastbar erwiesen? (Bitte Beispiele positiver/negativer Art benennen).**

Die in Frage stehenden Belastungen begannen im Winter 2020. Trotz der damit verbundenen Schwierigkeiten kann für den ÖPP-Vertrag zum Betrieb der FWK eine positive Bilanz gezogen werden. Der Vertragspartner erfüllte auch in diesen schwierigen Zeiten vollumfänglich seine Vertragspflichten und stellte den Betrieb der Liegenschaft sicher. Geringe zeitliche Abweichungen von der vereinbarten jährlichen Investitionsplanung waren den Einschränkungen im weltweiten Warenverkehr geschuldet und wurden einvernehmlich kommuniziert.

Seit dem Beginn der Ukraine-Krise im Frühjahr 2022 lösten weitere Behinderungen im Warenverkehr sowie die Energieknappheit eine erhöhte Inflationsrate sowie erhöhte Energiepreise aus.

Im bestehenden ÖPP-Vertrag wird die Wertsicherung des Leistungsentgelts durch die Bindung an den Verbraucherpreisindex bzw. den Strompreisindex vertraglich geregelt.

Durch diese Regelung wurden im Jahr 2022 drei Entgeltanpassungen für den allgemeinen Betrieb sowie fünf Entgeltanpassungen für die Stromlieferung zwischen den Vertragsparteien vorgenommen. So wird sichergestellt, dass die vertraglich geschuldeten Leistungen einerseits angemessen entgolten, aber andererseits auch angemessen erbracht werden können.

**c.10 Existiert bereits ein Konzept für die Übernahme des jeweiligen Projekts bzw. wie gestaltet sich die Vorbereitung auf die finale Phase des Projekts?**

Der ÖPP-Vertrag endet in fünf Jahren zum Ablauf des 14. März 2028. Zum Vertragsende ist folgender Zustand der Liegenschaft vertraglich geschuldet:

- Gebäude, Bauteile, technische Anlagen, Ausstattungen sowie Außenanlagen sind in einem guten und funktionsfähigen Zustand. Es liegt kein Instandhaltungsstau vor.
- Gebäude, Bauteile, technische Anlagen, Ausstattungen sowie Außenanlagen sind in einem optisch gepflegten Zustand.

Weitergehende Regelungen wurden im ÖPP-Vertrag festgelegt. Zentraler Vertragsbestandteil ist die Durchführung einer Übernahmeinspektion. Diese ist rechtzeitig, spätestens ein Jahr vor Vertragsende, zu absolvieren.

Seitens des Bundes wird eine gutachterliche Begehung der Liegenschaft in 2024 angestrebt. Aufgezeigtes Handlungspotential kann dann in der verbleibenden Vertragslaufzeit durch den ÖPP-Partner umgesetzt werden.