

# P newsletter

# ppp privatisierung pfi

**E.A.Z.-INSTITUT**  
FÜR MANAGEMENT-, MARKT- UND MEDIENINFORMATIONEN GMBH

**C/M'S/ Hasche Sigle**  
Rechtsanwälte Steuerberater

PARTNERSCHAFTEN DEUTSCHLAND GESELLSCHAFT

## Brüssel gibt grünes Licht

Interview mit Dr. Johannes Schuy

**Der Bund will die Quote für Investitionen durch PPP-Modelle in Deutschland auf 15 Prozent erhöhen. Den nötigen Anschub dazu soll ein PPP-Projekt der besonderen Art geben: Die Bundesregierung plant die Gründung einer „Partnerschaften Deutschland“ Gesellschaft (PDG).**

**?** Herr Dr. Schuy, welches Konzept verbirgt sich hinter der PDG?

**!** Die PDG ist eine auf PPP spezialisierte Beratungsgesellschaft. Sie soll gemeinsam von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft getragen werden und zwei Aufgaben erfüllen: Projektberatung, insbesondere in der Frühphase von Vorhaben, und Grundlagenarbeit, wie z.B. Standards entwickeln, Wissenstransfer in die Verwaltung und systematische Markterweiterung. Dazu wird die PDG Berater auch vom privaten Markt rekrutieren. 20 Berater sind für die erste Zeit geplant, später können es bis zu 50 werden.

**?** Warum braucht der Markt eine zusätzliche Gesellschaft neben der bestehenden Beraterwirtschaft und den PPP-Task-Forces?

**!** Die PDG soll die Beraterwirtschaft nicht verdrängen. Im Gegenteil: Wir wollen ins-

gesamt den Markt voranbringen und die PPP-Quote von derzeit 4 auf 15 Prozent erhöhen. Das spezifische Konzept der PDG, das in wesentlichen Elementen dem britischen Modell, den Partnerships United Kingdom, nachgebildet ist, wird hierbei helfen.

**?** Wie lässt sich eine objektive Beratung mit dem Ziel vereinbaren, den PPP-Anteil auf 15 Prozent zu erhöhen?

**!** Es darf nicht heißen: PPP um jeden Preis! Wir müssen den Beratern der PDG vermitteln, dass sie unvoreingenommen und neutral prüfen sollen, ob sich eine PPP lohnt oder nicht. Wenn ein Projekt unwirtschaftlich ist, wird die PDG dies auch klar und unmissverständlich artikulieren. Wir wollen ja nicht willkürlich 15 Prozent PPP-Quote, sondern wir gehen – aufgrund internationaler Vergleichszahlen – davon aus, dass PPP in rund 15 Prozent der Fälle die wirtschaftlichere Beschaffungsvariante ist.

**?** Wie finanziert sich die PDG?

**!** Das Eigenkapital soll 20 Millionen Euro betragen. Die öffentliche Hand steuert 10 Millionen Euro bei und wird eine Anteils-

EDITORIAL

## Die PDG kommt

**Liebe Leserinnen, liebe Leser,**



nun scheint es gewiss: Die „Partnerschaften Deutschland“ Gesellschaft (PDG) kommt.

Ministerialdirigent

Dr. Johannes Schuy, der im Bundesministerium für das Projekt PDG zuständig ist, hat uns im Interview beschrieben, wie die neue Beratungsgesellschaft dabei helfen soll, die PPP-Quote in Deutschland auf 15 Prozent zu steigern.

Zusätzliche Impulse könnten auch von PPP-Infrastrukturfonds ausgehen, die nach der Novellierung des Investmentgesetzes zugelassen sind. Doch hier ist die Hilfe der Privatwirtschaft gefragt, wie ein Beitrag zeigt. Derweil betritt Deutschland Neuland im Autobahnbau. Die Konzessionsnehmer des ersten A-Modells blicken auf die erste Phase des Betriebs und die Anfänge des Ausbaus der A8 zurück. Weitere A-Modelle befinden sich im Vergabeverfahren, und der Bund hat bereits angekündigt, noch dieses Jahr zwei weitere A-Modelle auf den Weg zu bringen. Die Spannung wächst, welche Projekte als nächste zum Zuge kommen.

Viel Spaß und Inspiration beim Lesen wünscht

Christian Scherer-Leydecker  
Partner bei CMS Hasche Sigle  
christian.scherer-leydecker@cms-hs.com

### Inhalt

**PDG:** Brüssel gibt grünes Licht

**FINANZIERUNG VON PPP:** Infrastrukturfonds

**ERSTES DEUTSCHES A-MODELL:** Ausbau der A8

**ERSTES DEUTSCHES A-MODELL:** Betrieb der A8

**SUCCESS-STORY:** Schulen Bergneustadt

**AUF EINEN BLICK:** PPP und Mittelstand

### Contents

**1 PDG:** Brussels Gives the Green Light

**2 PPP FINANCING:** Infrastructure Investment Funds

**3 GERMANY'S FIRST A MODEL:** A8 Expansion

**4 GERMANY'S FIRST A MODEL:** A8 Operation

**5 SUCCESS STORY:** Bergneustadt Schools

**6 AT A GLANCE:** PPPs and Mid-sized Companies

## Fortsetzung von Seite 1: **Brüssel gibt grünes Licht**

mehrheit von 50,1 Prozent halten. Der Bund führt derzeit Gespräche mit allen Ländern und prüft, ob und wie sich die Kommunen und die kommunalen Spitzenverbände beteiligen möchten. Parallel dazu erkunden wir den Markt. Insgesamt sprechen wir fünf große Branchen an: die Finanzwirtschaft, die Bauwirtschaft, die Branchen für technische Infrastruktur und Facility-Management sowie den Beratersektor.

### ? Was passiert nach der Markterkundung?

! Nach dem Markterkundungsverfahren schreiben wir Losanteile – voraussichtlich im Sommer – europaweit aus. Die Unterneh-

men werden aber nicht direkt an der PDG beteiligt, sondern über eine Beteiligungsgesellschaft, in die sie pro Los bzw. Branche ein Aufsichtsratsmitglied entsenden. Das hat vergaberechtliche Gründe und ist durch die Projektantenproblematik begründet. Sonst müssten Gesellschafter von künftigen Projekten ausgeschlossen werden.

? Der Bundesrechnungshof hat die PDG aus vergaberechtlicher Sicht kritisiert, weil Kommunen Leistungen ohne Ausschreibung in Anspruch nehmen können.

! Die PDG wird eine Rahmenvereinbarung mit der öffentlichen Hand abschließen. Die Unterzeichner dieser Vereinbarung können

Leistungen ohne weitere Ausschreibung abrufen. Im Entsorgungsbereich ist solch ein Modell, die kombinierte Vergabe, schon lange üblich. Die Brüsseler Kommission hat uns für das Modell der PDG inzwischen grünes Licht gegeben.

naj



Dr. Johannes Schuy  
ist Ministerialdirigent  
im Bundesministerium  
der Finanzen und dort  
Leiter der Projektarbeits-  
gruppe „Partnerschaften  
Deutschland“.  
Johannes.Schuy@  
bmf.bund.de

## PPP UND FINANZIERUNG

### Impulsgeber PPP-Infrastrukturfonds?

Von Dr. Alexander von Erdely

Am 28. Dezember 2007 trat das Gesetz zur Änderung des Investmentgesetzes in Kraft. Es erlaubt Kapitalanlagegesellschaften u.a., Beteiligungen an PPP-Projektgesellschaften für ein Infrastruktursondervermögen zu erwerben. Seither ist allerdings wenig passiert. Das Interesse von Fondsinitiatoren ist gering. Begründet wird dies meist mit den für Privatanleger angeblich unattraktiven Rahmenbedingungen und Renditechancen. So wird etwa die eingeschränkte Rückgabe von Fondsanteilen unter Berücksichtigung langer Ankündigungsfristen als ungünstig bewertet.

#### Rückstau

Der Handlungsbedarf bei der öffentlichen Hand ist jedoch unverändert groß: Trotz verbesserter Haushaltslage dank Steuermehreinnahmen bleiben die zur Verfügung stehenden Mittel, um die öffentliche Infrastruktur aufrechtzuerhalten, in der Regel weit hinter den bautechnisch und wirtschaftlich notwendigen Instandhaltungs- und Modernisierungsaufwendungen zurück. Dies führt einerseits zu weiter ansteigenden Instandhaltungsstaus. Andererseits hat dies zur Folge, dass die öffentliche Hand ihren Ansprüchen an einen ressourcenschonenden Betrieb ihrer Liegenschaften nicht mehr genügen kann. Eine weitere Aufgabe hat sich in den letzten Jahren durch eine tiefergehende Beschäftigung mit dem Anlagegegenstand „Immobilie“ durch die Privatwirtschaft

ergeben. Kosten- und Flächenoptimierungen von Immobilienportfolios, wie sie private Unternehmen generieren, kann die öffentliche Hand kaum erreichen. Bei ihr herrscht oft eine reine Verwaltung der Portfolios vor. Die öffentliche Verwaltung steht jedoch mit dem Ruf nach einer weiteren Professionalisierung und Kostenoptimierung in den verschiedensten Bereichen und dem gleichzeitig stetigen Personalabbau vor einem unlösba- ren Problem. Die Zusammenarbeit mit privaten Partnern kann in vielen Fällen fruchtbar und sinnvoll sein: Es geht hier nicht nur um die Finanzierung, sondern auch darum, Kernkompetenzen zu bündeln und sich auf Handlungsbereiche zu fokussieren.

#### Ungleiches Risiko

Bisher hatten PPP-Projekte jedoch oft einen gravierenden Haken: Wenn die öffentliche Hand durch Bürgschaften, Eintrittsverpflichtungen bei Contracting-Verträgen, Einredeverzichtserklärungen bei Forfaitierungen oder Ähnlichem das Risiko eines Scheiterns des PPP-Projektes zumindest finanziell voll übernommen hat, so waren Chancen und Risiken zwischen den Partnern ungleich verteilt. Die zum Ausgleich dieser Verteilung gängigen Bonus-/Malussysteme stellten regelmäßig auf die Bonität des jeweiligen Vertragspartners ab, was dann aber den Mittelstand gegenüber den großen Baukonzernen oft benachteiligte. Projektfinanzierungen

wiederum können die Wirtschaftlichkeit des Projektes durch die wesentlich höheren Renditeerwartungen des Finanzierers/Investors im Vergleich zur kommunalen Beschaffungsvariante mit den Konditionen eines Kommunalkredits gefährden. Die in den letzten Jahren erzielbaren hohen Renditen im in- und ausländischen Immobilienmarkt taten ihr Übriges, so dass Investoren an PPP-Projekten nicht sonderlich interessiert waren. Für Anleger mit begrenzter Risikobereitschaft stellen PPP-Finanzierungen eine interessante Alternative dar. Bleibt abzuwarten, ob die Fondsinitiatoren und -aufleger die hierfür notwendige Aufbauarbeit leisten werden. Mit Blick auf das Chance-Risiko-Profil und die durchschnittlich erreichten Renditen von offenen und geschlossenen Immobilienfonds in den letzten Jahren werden die möglichen Renditen von PPP-Infrastrukturfonds mit Sicherheit wettbewerbsfähig. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass die Finanzierung von Projekten bisher nur selten den entscheidenden Ausschlag für oder gegen ein PPP-Projekt gegeben hat.



Dr. Alexander von Erdely  
Head of Public Advisory  
Services  
CB Richard Ellis GmbH  
Graf-Adolf-Platz 15  
40213 Düsseldorf  
Telefon:  
+49 (0) 211 / 88242123  
alexander.erdely@  
cbre.com

# Spatenstich für A-Modell

Von Christian Diring

In Bayern startete am 1. Mai 2007 das bundesweit erste A-Modell. Ausbau, Erhalt und Betrieb einer 52 Kilometer langen Teilstrecke der Autobahn 8 gingen an diesem Stichtag auf einen privaten Partner über. Das Datum markiert den Start einer neuen Form der langfristigen Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft in der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Der Konzessionsgeber ist die Autobahndirektion Südbayern. Für die Umsetzung des A-Modells A8 zeichnet autobahnplus verantwortlich – eine Gesellschaft, an der die Royal BAM Group, Berger Bau, Egis, Fluor und Volker Wessels beteiligt sind. Die Konzeption des A-Modells sowie die konkrete Ausgestaltung im Falle der A8 entwickelte die öffentliche Hand über mehrere Jahre hinweg. Interessant ist daher, die Rollenverteilung zwischen den Vertragspartnern näher zu beleuchten und ihre Auswirkungen auf die angestrebte Effizienzsteigerung zu beurteilen.

## Strecke bleibt im öffentlichen Eigentum

Ein Gegenstand des A-Modells A8 ist der Ausbau eines 37 Kilometer langen Autobahnabschnitts zwischen Augsburg und München. Den Spatenstich zum sechsstreifigen Ausbau setzte der Konzessionsnehmer gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Juni 2007. Bis Dezember 2010 soll die Strecke fertig sein. Die erforderlichen finanziellen Mittel beschafft die Gesellschaft unabhängig vom öffentlichen Partner. Zusätzlich übernimmt die Gesellschaft den Betrieb und den Erhalt der gesamten 52 Kilometer langen Strecke über einen Zeitraum von 30 Jahren. Als Gegenleistung erhält sie die Lkw-Maut, die auf diesem Streckenabschnitt eingenommen wird, sowie eine niedrige Anschubfinanzierung.

Der vom A-Modell erfasste Streckenabschnitt wurde nicht privatisiert, es handelt sich vielmehr um ein klassisches PPP-Modell. Der private Partner baut auf fremdem Grund und Boden. Ist der Ausbau fertig und hat die Übergabe an die öffentliche Hand stattgefunden, ist der Private weder zivilrechtlicher noch wirtschaftlicher Eigentümer des konzessionierten Streckenabschnitts. Er kann weder Entscheidungen darüber treffen, wie Dritte den Konzessionsgegenstand nutzen können, noch kann er den Zugang von bestimmten Voraussetzungen, wie etwa der

Entrichtung der Lkw-Maut, abhängig machen. Die öffentliche Hand bleibt unverändert Baulastträger gemäß Bundesfernstraßengesetz. Der private Unternehmer wird in keiner Weise öffentlich-rechtlich tätig, und es findet keine Beleihung statt. Allerdings übernimmt der Private Aufgaben im Bereich der Straßenbaulast und entlastet damit den zuständigen Träger. Das A-Modell kombiniert daher die Vorteile einer herkömmlichen Aufgabenerfüllung durch den Bund mit denen einer Vollprivatisierung.

## Im Visier: Effizienzsteigerung


PPP zielt generell auf Effizienzsteigerung ab. Kooperieren private Unternehmen und die öffentliche Hand und sind die Rollen geeignet verteilt, wird es diese auch geben. Dazu müssen sich die Partner auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren. PPP ermöglicht der öffentlichen Hand, privatwirtschaftliche Ma-

Aut-Einnahmen weiter. Die Höhe der Maut-Einnahmen wird zunächst durch die Baumaßnahmen sowie durch Staus und Unfälle negativ beeinflusst. Mindereinnahmen von mehreren Prozent können die Folge sein. Der Private sollte daher Maßnahmen erwägen, um schwere Unfälle zu vermeiden.

Bei der A8 vereinbarten die Partner darüber hinaus, dass der Konzessionsnehmer dafür zahlen muss, wenn er einzelne Fahrstreifen sperrt, um sie zu sanieren, und der Verkehr dadurch beeinträchtigt wird. Im schlechtesten Fall können dem Konzessionär dadurch tägliche Kosten in mittlerer fünfstelliger Höhe entstehen. Es sind somit ausreichend Anreize für den Privaten gegeben, die Ausführung der Bauleistung, deren Qualität sowie die Betriebs- und Erhaltungsfreundlichkeit sorgfältig zu planen.

## Freiheiten lassen

Die Voraussetzung für die Optimierung von Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Verfügbarkeit der Autobahn wird durch ganzheitliche Aufgabenübertragung an den Privaten und Freiheitsgrade in Bezug auf die Planung geschaffen. Darüber hinaus ist es erforderlich, dass die Konzessionspartner den Rückgabestatus klar und messbar festschreiben. In Bezug auf den Straßenoberbau werden bei der A8 hierfür die Zustandsgrößen und Schadensmerkmale der ZTV Funktion-StB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Funktionsbauverträge im Straßenbau) herangezogen. Für die Ingenieurbauwerke sind Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 maßgeblich.

Für das A-Modell A8 ermittelte die öffentliche Hand zum Zeitpunkt des Zuschlags einen PPP-Effizienzvorteil von etwa 10 Prozent. Auch wenn die exakte Quantifizierung dieses Wertes zweifelsohne nicht ganz einfach ist, sprechen die Argumente deutlich für ein PPP-Projekt. 

### Ausbau der A8 zwischen Augsburg und München

- **Vertragsleistung:** Ausbau der Strecke auf 37 Kilometern von vier auf sechs Spuren
- **Spatenstich:** Juni 2007
- **Streckenfreigabe:** Dezember 2010
- **Projektvolumen:** 250 Millionen Euro
- **Finanzierung:** Anschubfinanzierung, Lkw-Maut, Bankendarlehen, Eigenkapital

nagementkapazitäten umfänglich zu nutzen. Statt einzelne kurze Autobahnabschnitte zu vergeben, kann unter der Gesamtsteuerung eines ganzheitlich verantwortlichen privaten Partners ein längerer Abschnitt in kurzer Zeit ausgebaut werden.

Mit der Übertragung der Finanzierungsverpflichtung auf den Privaten werden Zeitpunkt und Form der Realisierung von Haushaltszwängen entkoppelt. Damit kann die Beschaffung am konkreten Bedarf ausgerichtet werden. Dies gilt sowohl für den Ausbau als auch für den Erhalt. Lebenszyklusübergreifende Kosten-Nutzen-Analysen helfen, die Ressourcen zu schonen.

Abgesehen von der Anschubfinanzierung leitet die öffentliche Hand lediglich die Lkw-



 Christian Diring  
Geschäftsführer  
BAM PPP Deutschland  
GmbH  
Am Seedamm 44  
60489 Frankfurt a.M.  
Telefon:  
+49 (0) 69 / 740930-10  
c.diring@bamppp.com

# Neuland: Privater Partner betreibt A8

Von Jean-Wulf Sommer und Oliver Leupold

Das deutsche Verkehrswesen schlägt ein neues Kapitel auf: Zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ging der Betrieb einer bestehenden Autobahn in private Hand über. Im Frühjahr 2007 übernahm die Autobahnplus Services GmbH die 52 Kilometer lange Strecke der Bundesautobahn 8 zwischen Augsburg und München. Als Gegenleistung erhält das Unternehmen die Lkw-Maut der 52 Kilometer langen Gesamtstrecke. Der private Partner ist für die nächsten 30 Jahre für die Pflege und den Unterhalt des Autobahnabschnitts verantwortlich. Im Jahr 2037 geht dieser wieder in die Obhut des Staates zurück.

## Übernahme von Erhalt und Betrieb der A8

### Rahmendaten:

- privater Partner ist für Abschnitt der A8 über 52 Kilometer verantwortlich
- Zuschlag 1. März 2007
- Übernahme ab 1. Mai 2007
- Konzessionszeitraum: 30 Jahre

### Leistungen:

- Prüfung, Reparatur- und Sanierungsarbeiten an Straße und Bauwerken
- Aufgabenspektrum einer Autobahnmeisterei
- 24-stündiger Bereitschaftsdienst
- Winterdienst

In einem rund zweijährigen Bieterverfahren bewarb sich das Konsortium um die Realisierung des ersten deutschen A-Modells als PPP-Projekt. Ihm gehören die Royal BAM Group, Berger Bau, Egis, Fluor und Volker Wessels an. Mitte März 2007 erteilte die öffentliche Hand dem Konsortium den Zuschlag. Von da an blieben der Gesellschaft nur noch 45 Tage, um bis Ende April alle Vorkehrungen für die Übernahme zu treffen. Die Liste, die es bis dahin abzuarbeiten galt, war lang und ging vom Handelsregistereintrag der Betriebsgesellschaft über die Rekrutierung ihrer Mitarbeiter bis hin zum Erwerb von Vorwarn- und Absperrtafeln für Sicherheitsmaßnahmen. Die einzelnen Schritte hatte das Angebotsteam im Vorfeld des Projekts aufgelistet und definiert. Zudem konnte die Betreibergesellschaft auf das Wissen der Konsortialpartner zurückgreifen. Diese begleiteten das neu gegründete Unter-

nehmen in der Anfangsphase und vermittelten den Kollegen ihre Kenntnisse über die Kalkulation, das Betriebskonzept, die Anforderungen des Kunden und die Kompetenzen der Projektbeteiligten.

## Teambuilding

Eine der wesentlichen Herausforderungen der ersten Tage war die Aufstellung eines funktionierenden Teams. Es galt zunächst, die Schlüsselpositionen zu besetzen. Aber auch Straßenwärter samt technischer Ausrüstung musste die Gesellschaft organisieren. Parallel dazu wurde das Gelände für den Firmensitz gepachtet. BAM Services, ein Schwesterunternehmen eines Konsortialpartners, sorgte für die Büroräume und lieferte komplett eingerichtete Container. So konnte die Betriebsgesellschaft termingerecht zum 1. Mai ihre Arbeit aufnehmen und das Team sich peu à peu einarbeiten.

## Qualität zertifiziert

Zu den Aufgaben der privaten Partner innerhalb des Projekts A-Modell A8 gehören der Ausbau und der Betrieb mit dem betrieblichen und baulichen Erhalt einschließlich der dafür erforderlichen Ingenieurleistungen. Das Management zum Erhalt von Bauwerken und Straßen ist mit Ingenieuren besetzt, die zum Stichtag die Unterlagen sämtlicher Bauwerke übernahmen und die ersten Bauwerksprüfungen organisierten. Darüber hinaus prüfen sie die Pläne der Arge A8 im Hinblick auf Lebenszyklus, Erhalt und Betrieb und optimieren diese. Die Ergebnisse fließen in das Budget für die Erhaltung ein. Dieses Budget zu erstellen ist ein weiterer Schwerpunkt des Aufgabenfeldes. Das Management von Reparatur- und Sanierungsarbeiten an der Straße und den Bauwerken gehört ebenso dazu. All diese Aufgaben durften durch den Übergang in private Hand nicht liegenbleiben. Parallel zum Tagesgeschäft brachte das gesamte Team die Qualitätszertifizierung auf den Weg. Bereits im Juli war diese Aufgabe abgeschlossen.


## Freund und Helfer

Da die Betriebsgesellschaft auch die Rolle der Autobahnmeisterei übernimmt, gehört die Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden, speziell der Polizei, zu den wichtigsten Aufgaben. Bei Verkehrsunfällen und ver-


kehrleitenden Maßnahmen unterstützt die Betreibergesellschaft die Einsatzkräfte. Hierfür ist der 24-stündige Bereitschaftsdienst eines kompletten Sicherungszuges notwendig. Dies hatte oberste Priorität und musste bereits am Übernahmetag sichergestellt werden – nicht zuletzt, um das Vertrauen der Polizei zu gewinnen. Auch für die Polizei war dies eine vollkommen neue Situation. Regelmäßige Jours fixe bieten Gelegenheit, sich in allen Fragen der Zusammenarbeit zwischen der Betriebsgesellschaft und der Polizei abzustimmen.

## Winterfest

Schon zu Beginn der Übernahme im Frühjahr organisierte und plante das Unternehmen alles Notwendige für den kommenden Winter. Beim Wintereinbruch im November war das Team vorbereitet: Fahrzeuge und Geräte, die lange Lieferzeiten hatten, standen rechtzeitig bereit, ebenso die sonstige Winterdienst-ausrüstung mit Streugut. Die Mitarbeiter wurden bereits im Sommer und Herbst speziell für die Aufgaben in der kalten Jahreszeit geschult. Sie kannten frühzeitig ihre Einsatzpläne und wussten, wann und wo zusätzliche Mitarbeiter als Fahrer oder Nachunternehmer abzurufen sind.

Inzwischen kann das Team der Betriebsgesellschaft auf rund ein Jahr erfolgreiche Arbeit zurückblicken. Dafür sind mehrere Faktoren verantwortlich. Hierzu zählen die Pflege einer lebendigen PPP-Philosophie, der alle Projektpartner folgen, eine faire und offene Zusammenarbeit mit Gemeinden und Behörden sowie die schnelle und regelmäßige Kommunikation mit der Polizei. 



 Jean-Wulf Sommer  
Geschäftsführer  
Autobahnplus Services  
GmbH  
Neulwirth 2  
86453 Dasing  
Telefon:  
+49 (0) 8205 / 96350-250  
j-w.sommer@aplus-  
services.de

 Oliver Leupold  
Project Manager  
egis road operation  
11 avenue du Centre  
78286 Guyancourt cedex,  
France  
Telefon:  
+33 (0) 1 30 48 43 53  
oliver.leupold@egis.fr



# Haushalts- und klimafreundlich sanieren

Von Thorsten Falk und Johannes Huismann

Die Mängelliste an sieben Schulen in Bergneustadt ist lang: Fassaden, Fenster und Dächer sind zum Teil defekt und müssen dringend saniert werden. Der Brandschutz entspricht nicht mehr den Erfordernissen heutiger Standards. An einzelnen Schulen ist die Schadstoffbelastung zu hoch. Der Unfallschutz in den Sporthallen ist nicht gesichert. Insgesamt beziffert sich der Sanierungsstau auf über 30 Millionen Euro. Dafür fehlt der Stadt allerdings das Geld: Seit 2003 kann der städtische Haushalt nicht mehr ausgeglichen werden. Und auch für die Zukunft sieht Stadtkämmerer Rolf Pickhardt „kein Licht am Ende des Tunnels“. Um den Sanierungsstau zu beseitigen und den Bürgern langfristig einen attraktiven Schulstandort zu bieten, suchte die Stadt Bergneustadt nach einer innovativen Lösung. Sie fand sie – in einem PPP-Projekt. Im Herbst 2006 schrieb die Stadt das Projekt europaweit aus.

Eine Besonderheit lag darin, dass die Stadt die wirtschaftlichen und technischen PPP-Beratungsleistungen parallel zum eigentlichen PPP-Projekt ausschrieb. So konnte sie wertvolle Zeit einsparen, um mit den überfälligen Sanierungsarbeiten bald beginnen zu können. Die Machbarkeitsstudie und die Wirtschaftlichkeitsprognose erstellte die Stadtverwaltung mit Zustimmung der Kommunalaufsicht und des Stadtrats während der Frühphase der Ausschreibung. Am 9. Januar 2008 fasste der Rat der Stadt einstimmig den Vergabebeschluss zugunsten der Mannheimer Firma SKE Facility Management GmbH.

## Zeitgemäße Lernbedingungen

Das private Unternehmen steht in Bergneustadt vor einer anspruchsvollen Aufgabe: Es muss sämtliche Bau- und Sanierungsarbeiten an den vier Grundschulen, der Hauptschule, der Realschule und dem Gymnasium inklusive aller Aulen, Sporthallen und Außenanlagen sowie an einem angegliederten Lehrschwimmbad innerhalb von nur zweieinhalb Jahren fertigstellen. Die Anforderungen an den modernen Qualitätsstandard von Gebäuden und Mobiliar sind nicht nur vertraglich genau definiert, sie müssen auch über die gesamte Vertragslaufzeit gewährleistet werden. Damit sollen den Schülern und Lehrern dauerhaft zeitgemäße Lern- und Arbeitsbedingungen geboten werden. Oberste Priorität hat in der ersten Sanierungsphase die Hauptschule „Auf dem Bursten“, die für

### PPP-Projekt Schulen der Stadt Bergneustadt

#### Vertragsinhalt:

- Sanierung, Bau, Finanzierung und Betrieb aller sieben städtischen Schulen über mindestens 25 Jahre

#### Projektvolumen:

- 26,3 Millionen Euro Bau-, Sanierungsleistungen und Bauzwischenfinanzierung
- 62,5 Millionen Euro Finanzierung und Betrieb

#### Wirtschaftlichkeitsvorteil:

- 15,1 Prozent = 15,8 Millionen Euro

den Ganztagsbetrieb unter anderem durch eine Mensa erweitert wird. Der Bau muss bis Ende August 2009 fertiggestellt sein – denn nur unter dieser Bedingung gewährte das Land NRW eine Förderung in Höhe von rund 2 Millionen Euro.

Bisher hat die Stadt die betreffenden Liegenschaften in Eigenregie unterhalten. Zum 1. März 2008 übernahm das private Unternehmen den Betrieb der Schulen. Die Laufzeit des Gesamtprojektes beträgt 25 Jahre mit einer Verlängerungsoption um weitere fünf Jahre. Dabei bleibt die Stadt Eigentümerin aller Grundstücke und Gebäude. Für die Leistungen des Privaten zahlt sie ein Nutzungsentgelt, das grundsätzlich über die gesamte Projektlaufzeit konstant bleibt. Es kann nur bei Preisindexanpassungen in bestimmten Bereichen oder bei Leistungsanpassungen verändert werden.

Insgesamt beläuft sich das Projektvolumen auf 88,8 Millionen Euro, davon entfallen 26,3 Millionen Euro auf die Bau- und Sanierungsmaßnahmen. Für die Betriebsleistungen und die Finanzierung sind insgesamt 62,5 Millionen Euro zu zahlen.

## Ökologisch wertvoll

Gemäß der Wirtschaftlichkeitsprüfung erzielt die Stadt Bergneustadt durch die Partnerschaft mit dem privaten Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil von 15,1 Prozent. Sie spart damit 15,8 Millionen Euro, die sie bei einer Eigenrealisierung zusätzlich hät-

te aufwenden müssen. Damit wird die Wirtschaftlichkeitsprognose übertroffen – sie sah eine Vorteilsspanne zwischen 3 und 11 Prozent voraus. Dies ist angesichts der angespannten Haushaltslage ein bedeutender Beitrag zur Konsolidierung der Finanzen. Auch aus ökologischer Sicht ergibt sich ein Einsparpotential – von jährlich knapp 2 Millionen Kilowattstunden oder rund 25 Prozent Gas und Strom. Dazu werden die Heizungsanlagen der Realschule und des Gymnasiums durch klimaschonende Holzackschnitzelanlagen ersetzt und das erfolgreiche Energie-sparprojekt des Gymnasiums fortgeführt.

## Partnerschaftliche Zusammenarbeit

Den Schlüssel für das Zustandekommen des Projektes von der Ausschreibung bis zur Wahl des geeigneten Partners sehen alle Beteiligten in der frühzeitigen und intensiven Kommunikation auf allen Ebenen. So erörterte die Stadtverwaltung das gesamte Ausschreibungsverfahren fortlaufend mit der zuständigen Kommunalaufsicht. Eine Projektgruppe der Verwaltung leitete das 15-monatige Verfahren. Sie sorgte dafür, dass alle betroffenen Stellen, von der Lenkungsgruppe des Rates über die einzelnen Stadtverordneten bis zu den Schulleitungen, fortlaufend informiert waren, soweit dies vergaberechtlich und verfahrenstechnisch möglich war.

Bürgermeister Gerhard Halbe sieht in dem Projekt einen Standortvorteil: „Ich gehe davon aus, dass die Aufwertung der gesamten Schullandschaft gerade in Zeiten des demographischen Wandels auch einen Vorteil für die Stadt beim Werben um junge Familien bedeutet.“



Thorsten Falk  
1. Beigeordneter  
PPP-Projektleiter  
Stadt Bergneustadt  
Kölner Straße 256  
51702 Bergneustadt  
Telefon:  
+49 (0) 2261 / 404-221  
thorsten.falk@  
bergneustadt.de



Johannes Huismann  
Geschäftsführer  
SKE Facility Management  
GmbH  
Siegmond-Schuckert-  
Straße 3  
68199 Mannheim  
Telefon:  
+49 (0) 621 / 85097-35  
jhuismann@ske.eu

## Erstes Bundesprojekt

Der Bund hat den Zuschlag für das erste PPP-Bundesprojekt im Hochbau erteilt. Hochtiefer erhielt den Auftrag, die Fürst-Wrede-Kaserne zum Teil neu zu bauen, zum Teil zu sanieren. Das Unternehmen übernimmt die Planung und die Finanzierung des Projektes und betreibt die Kaserne für die nächsten 20 Jahre. Auftraggeber ist das Bundesministerium der Verteidigung. Das Vertragsvolumen beläuft sich auf 164 Millionen Euro.

 naj

### Ausblick P-Newsletter

- kommunale Straßen
  - PPP und Partikeltherapiezentrum
- Der nächste P-Newsletter erscheint im Oktober 2008.

## ... von der Studie „PPP und Mittelstand“?

Der Mittelstand wird entgegen der Befürchtung von Experten bei PPP-Projekten nicht benachteiligt. Dies ist das Ergebnis einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik über die Beteiligung des Mittelstandes bei 30 ausgewählten PPP-Hochbauprojekten in Deutschland. Die Studie gab das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit dem Finanzministerium des Landes NRW in Auftrag.

Insgesamt waren bei 47 Prozent der untersuchten Projekte kleine und mittlere Unternehmen (KMUs) mit maximal 250 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von 50 Millionen Euro in direkter Linie, d.h. bei der Vergabe der Projekte als Auftragnehmer, beteiligt. Die Studie bestätigt aber einen Zusammenhang zwischen Projektvolumen und Mittelstandsbeteiligung: In großen Projekten

treten keine KMUs als Auftragnehmer auf. Der Schwellenwert, bis zu dem Projekte als mittelstandsgerecht erscheinen, liegt bei etwa 15 Millionen Euro – und nicht, wie vielfach angenommen, bei 10 Millionen Euro. Auf den nachfolgenden Ebenen, wie etwa als Nachunternehmer, sind in den untersuchten PPPs zwischen 70 und 80 Prozent KMUs eingebunden. Deutlich mehr als 50 Prozent der Wertschöpfung bleiben in der Region. Die Studie verdeutlicht, dass nur solche KMUs als Auftragnehmer an PPP-Projekten beteiligt sein können, die folgende Voraussetzungen erfüllen: überregionale Tätigkeit, ausgewiesenes kaufmännisches Know-how und Kompetenzen im Projektmanagement, technisches Know-how für eine lebenszyklusorientierte Planung und Kalkulation sowie eine stabile Eigenkapitalbasis.

 naj

### Veranstaltungskalender – April bis Juni 2008

Termin	Titel	Thema (Auszüge)	Veranstaltungsort	Kontakt über
15.04.	<b>7. Jahrestagung Public-Private-Partnership</b>	PPP im Hochbau	Congress Center der Messe Frankfurt Ludwig-Erhard-Anlage 1 60327 Frankfurt am Main	ConVent Kongresse GmbH Karin Wilhelm Tel.: +49 (0) 69 / 79409565 info@convent.de
30.04.	<b>Bundesverband PPP e.V.</b>	16. Sitzung des Arbeitskreises Infrastruktur Schwerpunkt: A-Modelle	CMS Hasche Sigle Barkhausstraße 12–16 60325 Frankfurt am Main	CMS Hasche Sigle Tel.: +49 (0) 221 / 7716-116 andrea.schmitz@cms-hs.com www.bppp.de
08.05.	<b>Krankenhaus-Finanzforum 2008</b>	Finanzierung und Restrukturierung von kommunalen Krankenhäusern, PPP-Modelle	HVB Forum Kardinal-Faulhaber-Straße 1 80333 München	Financial Gates GmbH Wenke Reim Tel.: +49 (0) 6031 / 738622 w.reim@derneuekaemmerer.de www.derneuekaemmerer.de
21.05.	<b>Forum „Chancen nutzen – Mittelstand und PPP“</b>	Veranstaltung des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Brandenburg	Investitionsbank Brandenburg Steinstraße 104 14480 Potsdam	Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg Dr. Stefanie Wätzel Tel.: +49 (0) 331 / 866 1679
28.05.–30.05.	<b>KGSt FORUM 2008</b>	Aktuelle Arbeitsergebnisse und Themen der zukünftigen Kommunalentwicklung	Messe- und Congress Centrum Bremen Theodor-Heuss-Allee 21–23 28215 Bremen	KGSt FORUM-Team E-Mail: forum@kgst.de www.kgstforum.de
28.05.–05.06.	<b>Workshop: Investorenverträge</b>	Ausschreibungspflicht von Grundstücksgeschäften – lähmt das Vergaberecht unsere Städte?	An allen Bürostandorten von CMS Hasche Sigle (Berlin, Hamburg, Frankfurt a.M., Leipzig, München, Rhein-Ruhr, Stuttgart); Details hierzu unter <a href="http://www.cms-hs.com/events">www.cms-hs.com/events</a>	CMS Hasche Sigle Tel.: +49 (0) 221 / 7716-116 andrea.schmitz@cms-hs.com

### Impressum

**Herausgeber:** CMS Hasche Sigle in Zusammenarbeit mit dem F.A.Z.-Institut; CMS Hasche Sigle, Lennéstraße 7, D-10785 Berlin  
[www.cms-hs.com](http://www.cms-hs.com); [p-newsletter@cms-hs.com](mailto:p-newsletter@cms-hs.com)  
F.A.Z.-Institut für Management-, Markt- und Medieninformationen GmbH, Mainzer Landstraße 199, 60326 Frankfurt am Main  
[www.faz-institut.de](http://www.faz-institut.de); [p-newsletter@faz-institut.de](mailto:p-newsletter@faz-institut.de)

**Konzept und Redaktion:** Dr. Christian Scherer-Leydecker, CMS Hasche Sigle, Tel. 49 (0) 2 21 / 77 16 - 1 16; Andreas J. Roquette, CMS Hasche Sigle, Tel. 49 (0) 30 / 2 03 60 - 15 01; Vera Leskien, CMS Hasche Sigle, Tel. 49 (0) 7 11 / 97 64 - 1 54; Nadine Jakobs (naj), F.A.Z.-Institut, Tel. 49 (0) 60 31 / 73 86 - 19  
**Gestaltung, Satz, Korrektur:** F.A.Z.-Institut  
**Druck & Verarbeitung:** Boschen Druck GmbH, Frankfurt/Main

Alle Angaben wurden sorgfältig recherchiert und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen übernehmen die Autoren und die Herausgeber keine Gewähr.

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien.

# P

# newsletter

# ppp privatisation pfi

**E.A.Z.-INSTITUT**  
FÜR MANAGEMENT-, MARKT- UND MEDIENINFORMATIONEN GMBH

**C/M'S/ Hasche Sigle**  
Rechtsanwälte Steuerberater

PARTNERSCHAFTEN DEUTSCHLAND GESELLSCHAFT

## Brussels gives the green light

Interview with Dr. Johannes Schuy

**The German government wants to increase the rate of investments using PPP models to 15 percent. A special kind of PPP project is to act as a catalyst for this: The federal government is planning to establish a "Partnerschaften Deutschland Gesellschaft" (PDG, Partnership Germany).**

**?** Dr. Schuy, what is the concept behind PDG?

**!** PDG is an organization specializing in PPP consulting that the public and private sectors will jointly support. It will be charged with two tasks: project consulting, particularly in the early planning phases, and basic groundwork, such as developing standards, transferring expertise to administration and systematically expanding the market. In addition, the PDG will also recruit consultants from the private market. For the beginning, 20 consultants are planned, later this could grow to 50.

**?** Why does the market need an additional organization on top of the existing consulting industry and the PPP task forces?

**!** PDG will not replace the consulting industry. Just the opposite: We want to promote

the overall market and increase the PPP rate from the current 4 percent to 15 percent. The specific PDG concept, whose key elements emulate the British model Partnerships United Kingdom, will help achieve this.

**?** How is objective consulting compatible with the goal of raising the PPP share to 15 percent?

**!** It can't mean PPP at any price! We have to convey to PDG consultants that they should open-mindedly and neutrally examine whether a PPP is worthwhile. If a project is uneconomical, PDG will clearly and decidedly articulate this as well. We didn't, of course, arbitrarily decide on a 15 percent PPP rate; rather, we assume – based on comparable international figures – that PPPs are the cost-effective procurement alternative in around 15 percent of the cases.

**?** How does PDG finance itself?

**!** The organization's equity capital totals EUR 20 million. The private sector will contribute EUR 10 million and hold a majority share of 50.1 percent. Currently, the federal government is engaged in talks with all ➔

EDITORIAL

## PDG is on its way

Dear Reader,



Now it appears certain: The "Partnerschaften Deutschland Gesellschaft" (PDG, Partnership Germany) is on its way here. Dr. Johannes Schuy, Assistant Head in the Federal Ministry of Finance and responsible for the PDG project, described for us in an interview how the new consulting organization is to help increase the PPP rate to 15 percent in Germany. Additional momentum could also come from PPP infrastructure investment funds, which are now allowed after the amendment of German investment law. However, help from the private sector is needed here, as an article shows. Meanwhile, Germany is breaking new ground in high-way construction. The concession holders of the first A model look back on the first phase of the operation the start of expanding the A8 autobahn. Additional A models are in the contract award process, and the federal government has already announced it will launch two more A models this year. The excitement is growing over which projects are next in the running.

Wishing you an inspiring and interesting reading,

Dr. Christian Scherer-Leydecker  
Partner, CMS Hasche Sigle  
christian.scherer-leydecker@cms-hs.com

### Inhalt

**PDG:** Brüssel gibt grünes Licht

**FINANZIERUNG VON PPP:** Infrastrukturfonds

**ERSTES DEUTSCHES A-MODELL:** Ausbau der A8

**ERSTES DEUTSCHES A-MODELL:** Betrieb der A8

**SUCCESS-STORY:** Schulen Bergneustadt

**AUF EINEN BLICK:** PPP und Mittelstand

### Contents

**1 PDG:** Brussels Gives the Green Light

**2 PPP FINANCING:** Infrastructure Investment Funds

**3 GERMANY'S FIRST A MODEL:** A8 Expansion

**4 GERMANY'S FIRST A MODEL:** A8 Operation

**5 SUCCESS STORY:** Bergneustadt Schools

**6 AT A GLANCE:** PPPs and Mid-sized Companies

Continued from page 1: **Brussels gives the green light**

states and is examining if and how municipalities and local government central associations would like to participate. At the same time, we are exploring the market. We are approaching five large sectors: financial services, construction industry, technical infrastructure, facility management and consulting.

**?** *What will happen after the market exploration?*

**!** After the process of exploring the market, we will issue the first batch of requests for proposals – presumably in summer – across Europe. The companies will not, however, have a direct stake in PDG. Instead, for each batch or sector they will be assigned a mem-

bership position on the supervisory board through a holding company. This has to do with regulations on awarding contracts and is due to the issues related to project management. Otherwise, member companies would have to be barred from future projects.

**?** *The Federal Court of Audit criticized PDG from the perspective of regulations on awarding contracts because municipalities could enlist services without issuing a request for proposals.*

**!** PDG will conclude a general agreement with the public sector. Those signing this agreement can access services without issu-

ing an additional request for proposal. A model like this – the combined contract award – has been possible for some time now in the waste-disposal sector. The Commission in Brussels has given us the green light for the PDG model.

**!**  
naj



**!** Dr. Johannes Schuy is assistant head in the Federal Ministry of Finance as well as head of the project work group "Partnerschaften Deutschland" there.  
Johannes.Schuy@bmf.bund.de

## PPP AND FINANCING

**Will PPP infrastructure investment funds spur change?**

By Dr. Alexander von Erdely

On December 28, 2007, the statute changing German investment law came into effect. It allows investment companies to buy shares in PPP project companies for infrastructure special funds. Since then little has happened. Investment-fund initiators show little interest. The reasons cited most often are the supposedly unattractive framework requirements and yield opportunities for private investors. As a result, the limited return of investment-fund shares, for example, will be rated unfavorably taking into account the longer periods of time for announcements.

**Backlog**

The public sector's need to take action, however, remains pressing: In spite of the improved budget situation resulting from additional tax receipts, the funds available to maintain public infrastructure, including buildings, generally lag considerably behind the expenditures necessary to repair and modernize for economic and structural-engineering reasons. On the one hand, this leads to maintenance backlogs that continue to grow. On the other hand, this thwarts the public sector from fulfilling its requirements for managing its assets in a manner that preserves them.

Another challenge arising in recent years relates to the private sector's more intense in-

terest in the capital asset "real estate". Cost and space optimization of real estate portfolios, as generated by private companies, cannot be achieved in the public sector, where portfolios are usually only managed.

However, with the call for even more professionalization and cost optimization in a wide-range of areas while staffing levels continue to be cut, public authorities face a unresolvable problem. In many cases, collaborating with private partners can be productive and make sense: This isn't just about financing, it also concerns bundling core competencies and focusing on areas of operation.

**Disproportionate risk**

But PPP projects have often had a serious black mark against them: In cases when the public sector, through bonds, obligations to provide insurance coverage in contracting agreements, waiver of defense statements in forfeitures or similar, had, at a minimum, fully assumed the financial risk of the PPP project not succeeding, the opportunities and risks between the partners were divided disproportionately. Established to balance this distribution, bonus-malus systems regularly took into account the credit standing of the respective contract partners, which, however, then often disadvantaged midsized com-

panies compared with large construction firms. In turn, project financing could endanger the cost effectiveness of the project through the significantly higher yield expectations of financiers/investors in comparison with municipal procurement alternatives carrying municipal bond terms. The strong yields attainable in the domestic and foreign real-estate markets in recent years contributed significantly to investors not being particularly interested in PPP projects.

For investors with limited appetite for risk, PPP financing presents an interesting alternative. It remains to be seen if the investment-fund initiators and issuers will lay the groundwork necessary for this. In view of the risk-reward profile and the average yields achieved from open and closed real-estate investment funds in recent years, the possible yields from PPP infrastructure investment funds will definitely be competitive. However, it must be pointed out that so far financing for projects has rarely been the deciding factor for or against a PPP project.



**!** Dr. Alexander von Erdely Head of Public Advisory Services  
CB Richard Ellis GmbH  
Graf-Adolf-Platz 15  
40213 Düsseldorf  
Phone:  
+49 (0) 211 / 88242123  
alexander.erdely@cbre.com



# Groundbreaking for the A model

By Christian Diring

On May 1, 2007, Germany's first A model was launched in the southern state of Bavaria. Expansion, maintenance and operation of a 52-kilometer stretch of Autobahn 8 were transferred to a private partner on this day. The date marked the start of a new form of long-range partnership between the public and private sectors for transportation infrastructure in Germany. The licensor is the Southern Bavarian Autobahn Authority. The implementation of the A model A8 is being led by autobahnplus – a company made up of the Royal BAM Group, Berger Bau, Egis, Fluor and Volker Wessels. The public sector worked out the concept and the specific form for the project over many years. Two interesting aspects of the work include the division of responsibilities between the contract partners and the evaluation of the impact on improved efficiency.

## The highway remains public property

One focal point of the A model A8 is the expansion of the 37-kilometer autobahn section between Augsburg and Munich. Ground for the six-lane section was broken by the concession holder and German Transport Minister Wolfgang Tiefensee in June 2007. The segment is to be completed by December 2010. The company acquired the necessary funding independently of the public sector. It has agreed to operate and maintain a section totaling 52 kilometers for 30 years. In return, it will receive truck tolls collected on the section of highway as well as a low amount of start-up financing.

The section of autobahn being used in the A model has not been privatized. Rather, it is a classic PPP model. The private partners are building on land held by another entity. Once the construction project is finished and the transfer to the public sector has taken place, the private sector is neither the legal nor commercial owner of the concession section. It cannot make decisions affecting how a third party may use the concession property, and it may not link access to certain conditions, such as payment of the truck toll. The public sector remains the relevant agency under the German Highway Act. The private sector will not be active in a public-law sense, and no transfer of public duties is occurring. But the private sector is assuming

maintenance-related responsibilities, easing the burden on the public sector in the process. For this reason, the A model combines the benefits of job fulfillment by the federal government with total privatization.

### Extension of the A8 between Augsburg and Munich

- **Contract range:** Expanding a 37-kilometer section of the highway from four to six lanes
- **Groundbreaking:** June 2007
- **Final approval:** December 2010
- **Project volume:** EUR 250 million
- **Financing:** start-up financing, truck toll, bank loans, equity

## The focus: increased efficiency

One general goal of PPP is to boost efficiency. This will also occur if private companies and the public sector cooperate, and the roles are suitably divided. Here, the partners must concentrate on their core skills. PPP enables the public sector to extensively use private-business management practices. Instead of individually assigning short sections of autobahn, a longer segment can be built in a short period of time under the complete managerial care of a holistically responsible partner.

With the transfer of financing requirements to the private sector, the time period and form of the project's realization is uncoupled from budgetary constraints. As a result, procurement can be directed at a concrete need. This applies both to construction and maintenance. Cost-benefit analyses extending across the life cycle help conserve resources.

Except for the start-up financing, the public sector passes on only the revenue generated by the truck toll. Initially, the amount of toll revenues will be negatively impacted by construction as well as traffic tie-ups and accidents. Revenue drops of several percent can

be the result. For this reason, the private sector should consider ways to avoid serious accidents.

In the A8 project, the partners have agreed that the concession holder must pay when it closes individual lanes for repairs and traffic flow suffers as a result. In the worst case, the concession holder could face daily costs in the middle five-digit range. Sufficient incentives have therefore been provided to the private sector for it to carefully plan for the performance of construction work and its quality as well as operation and maintenance friendliness.

## Providing leeway

The condition for optimizing construction, operation and maintenance costs while also considering the availability of the autobahn is created by holistic transfer of responsibilities to the private sector and the level of leeway provided in terms of planning. In addition, it is necessary for the concession partner to clearly and measurably define the condition in which the autobahn will be returned. In terms of the road surface for the A8, the property and damage characteristics contained in Germany's additional technical contract conditions for functional-facility contracts in highway construction are applied. For engineering work, construction in-

---

**The public sector remains the relevant agency under the German Highway Act.**

---

specifications according to DIN 1076 apply. For the A model A8, the public sector determined a PPP efficiency edge of about 10 percent at the time that the contract was awarded. Even though the exact quantification of this level is definitely not easy, the arguments speak clearly for a PPP project. ☺



Christian Diring  
Managing Director  
BAM PPP Deutschland  
GmbH  
Am Seedamm 44  
60489 Frankfurt  
Phone:  
+49 (0) 69 / 740930-10  
c.diring@bamppp.com

# New territory: private partner operates the A8

By Jean-Wulf Sommer and Oliver Leupold

The German transportation system is breaking new ground: For the first time in Germany's history, operation of an existing autobahn has transferred into private hands. In early 2007, autobahnplus services GmbH took over running the A8 between Augsburg and Munich, a 52-kilometer stretch of federal highway. In return, the company receives the truck tolls for the entire 52-kilometer length of highway. The private partner is responsible for the repair and maintenance of the autobahn segment for the next 30 years, with this shifting back to the public sector in 2037.

## Handing off maintenance and operations for the A8

### Key data:

- Private partner is responsible for a 52-kilometer stretch of the A8
- Award of contract: March 1, 2007
- Hand-off: starting May 1, 2007
- Length of concession: 30 years

### Services:

- Inspection, repair and retrofitting roadways and structures
- Range of work of a highway maintenance authority
- 24-hour roadside assistance
- Snow removal

In a bidding process lasting nearly two years, the consortium competed against others to become the company to implement the first German A-model project as a PPP project. In mid-March 2007, the public agency awarded the contract to the consortium, whose members include the Royal BAM Group, Berger Bau, Egis, Fluor and Volker Wessels. As the award was made, only 45 days remained for completing all hand-off arrangements by the end of April. The amount of work involved was extensive, ranging from entering the operating company into the German commercial register to hiring employees to purchasing traffic warning and closure signs for safety measures.

Before the project began, the bidding team had specified and defined each step of the process. In addition, the operating company was able to draw from the expertise of the partners in the consortium, who supported

the newly founded company at its start. These experts also conveyed their know-how to colleagues about cost calculation, the operational concept, customer requirements and project participants' areas of responsibility.

## Team building

Setting up an operational team proved to be one of the biggest initial challenges. To start, key positions had to be filled. But the company also had to arrange for highway workers and technical equipment. At the same time, the company had to lease property for its headquarters. BAM Services, an affiliate of one of the consortium partners, provided office space and supplied fully equipped trailers. As a result, the operating company was able to start work on schedule May 1 and gradually integrate the team.

## Certified quality

Responsibilities assumed by the private partner within the A-model project A8 include expansion, operation, operational and construction-related maintenance and the engineering services needed for this. Engineers manage the maintenance of structures and roadways. On the hand-off day, they took receipt of documentation for all structures and set up the initial inspections for them. These engineers also review the A8 consortium's plans concerning life cycle, maintenance and operation and optimize them. These results are incorporated into the maintenance budget. Preparing this budget is also an area of focus for the engineers as is managing the repair and retrofitting work for roadways and structures. All of these tasks had to continue without interruption as they transferred into private hands. Along with daily operations, the entire team also brought quality certification on track, finishing up this work in July.


## Friend and ally

Because the operating company has also assumed responsibility for highway administration, working with safety authorities, especially the police, is a particularly important task. The operating company supports emer-

gency personnel when traffic accidents occur and efforts to direct traffic are needed. A fully equipped safety crew providing 24-hour roadside assistance is essential for this. This was a top priority and had to be ready to go by the hand-off day to gain the trust of the police. For the police as well, this was an utterly new situation. Ongoing regular meetings provide an opportunity for the operating company and the police to come to agreement on questions about their work together.

## Winterization

During the hand-off in spring, the company immediately began organizing and planning all the necessary details for the coming winter. And as winter arrived in November, the team was well prepared: Vehicles and equipment with longer delivery schedules were ready for service on time as was the assortment of snow removal equipment with grit. Employees had received special training in summer and fall for handling their work in the winter season. They developed an action plan early on and knew when and where they could contact additional employees as drivers or subcontractors.

The team at the operating company can now look back on just over a year of effective work, with several factors contributing to this success. They include fostering a living PPP philosophy that all project partners abide by, working with municipalities and public authorities fairly and openly and communicating with the police promptly and regularly. 



 Jean-Wulf Sommer  
Geschäftsführer  
autobahnplus services  
GmbH  
Neulwirth 2  
86453 Dasing  
Phone:  
+49 (0) 8205 / 96350-250  
j-w.sommer@  
apluservices.de

 Oliver Leupold  
Project Manager  
egis road operation  
11 avenue du Centre  
78286 Guyancourt cedex,  
France  
Phone:  
+33 (0) 1 30 48 43 53  
oliver.leupold@egis.fr

# Budget and environmentally friendly refurbishing

By Thorsten Falk and Johannes Huismann

The list of problems at seven school locations in Bergneustadt is long: Exterior walls, windows and roofs are in disrepair to some degree and in need of immediate refurbishing. Fire protection no longer meets the requirements of today's standards. Contamination levels are too high at some schools. Safeguards against accidents are not in place in the gyms. Altogether, the refurbishment backlog totals over EUR 30 million. The city, however, doesn't have the money for the work. Since 2003, it hasn't been able to balance its budget. And City Treasurer Rolf Pickhardt "doesn't see a light at the end of the tunnel" for the future either. To eliminate the refurbishment backlog and offer residents an attractive school location, the city of Bergneustadt began looking for an innovative solution. It found one – in the form of a PPP project. In fall 2006, the city issued a Europe-wide request for proposals for the project.

A unique aspect of the project was that the city issued the request for proposals for the PPP financial and technical consulting services alongside the actual PPP project. As a result, it could save valuable time and was able to get an early start with the overdue refurbishing work. During the early phase of the request for proposals, city administrators prepared the feasibility study and the cost-effectiveness projection with the municipal authority and city council's approval. On January 9, 2008, the city council unanimously resolved to award the contract to the Mannheim-based company SKE Facility Management GmbH.

## Modern learning environment

The private company faces a challenging job in Bergneustadt: Within two and a half years it must complete all construction and refurbishing work at the four elementary schools and three secondary schools (one Hauptschule, one Realschule and one Gymnasium) including all auditoriums, gyms and outside grounds as well as an instructional swimming pool annex. The requirements for meeting current quality standards for buildings and furnishings are not only precisely defined in the contract, they also must be guaranteed for the full length of the contract as well. This will yield a modern, long-lasting learning and working environment for students and teachers. The highest priority in

the initial refurbishing phase is the Hauptschule "Auf dem Bursten". To accommodate full-day operations, the school will expand to include a cafeteria among other things. The company must finish construction by the end of August 2009 – this is the prerequisite for receiving the EUR 2 million additional funding from the state of North Rhine-Westphalia.

### City of Bergneustadt PPP school project

#### Contract contents:

- Refurbishment, construction, financing and operation of all seven city schools for a minimum of 25 years

#### Volume of project:

- EUR 26.3 million for construction, refurbishing services and interim financing for construction
- EUR 62.5 million for financing and operation

#### Financial advantage:

- 15.1 percent = EUR 15.8 million

Up to now, the city has been maintaining the real estate mentioned here. On March 1, 2008, the company took over running the schools. The overall project will run for 25 years, with an option to extend for an additional five years. The city continues to own all properties and buildings and pays the private company a compensation fee that remains generally constant for the length of the entire project. This can only be changed through price-index adjustments in specific areas or service adjustments.

The overall project volume totals EUR 88.5 million, EUR 26.3 million of which is for construction and refurbishment measures. The operating services and financing total EUR 62.5 million.


## Valuable to the environment

According to the cost-effectiveness projection, Bergneustadt derives a financial advantage of 15.1 percent. This means the city saves EUR 15.8 million it would have had to have spent had it executed the project itself.


As a result, the project will exceed the cost-effectiveness projection, which anticipated a range of advantage between 3 percent and 11 percent. This is a considerable contribution to consolidating finances given the difficult budget situation. The project offers potential savings from an environmental perspective as well – nearly 2 million kWh a year or about 25 percent in gas and electricity. To achieve this, the heating systems at the Realschule and Gymnasium were replaced with environmentally responsible wood-chip systems, and the Gymnasium's successful energy-savings project was continued.

## Working together as partners

All participants consider early and extensive communication on all levels as the key for bringing the project together – from the request for proposals to the selection of the suitable partner. For example, city administrators discussed the overall request for proposal procedure with the responsible municipal authority throughout the process. A project group of administrators led the 15-month process. It ensured that everyone affected, from the council steering group to the individual city council members to school management, was kept informed at all times to the extent that regulations on awarding contracts and procedures would allow.

Mayor Gerhard Halbe sees a location advantage in the project: "I believe the increase in value of the overall school landscape also means the city has an advantage in attracting young families, especially in times of demographic change." 



 Thorsten Falk  
First deputy mayor  
PPP project manager  
City of Bergneustadt  
Kölnener Straße 256  
51702 Bergneustadt  
Phone:  
+49 (0) 2261 / 404-221  
thorsten.falk@  
bergneustadt.de



 Johannes Huismann  
CEO  
SKE Facility Management  
GmbH  
Siegmund-Schuckert-  
Straße 3  
68199 Mannheim  
Phone:  
+49 (0) 621 / 85097-35  
jhuismann@ske.eu

## First federal project

The German government accepted bids for the first federal PPP building construction project. Hochtief won the contract to newly build and partially refurbish the Fürst Wrede barracks. The company assumes the planning and financing for the project and will operate the barracks for the next 20 years. The German Federal Ministry of Defense is the client. The contract volume totals EUR 164 million.

 naj

### P Newsletter Preview

- municipal streets
- PPP and partial therapy center

The next issue will be published in October 2008.

## ... the study "PPP and Medium-Sized Businesses"?

Contrary to experts' fears, medium-sized businesses are not disadvantaged in PPP projects. This was the conclusion of a German Institute for Urban Affairs study that looked at medium-sized businesses' participation in 30 selected PPP construction projects in Germany. The German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs together with the North Rhine-Westphalia Finance Ministry commissioned the study.

In a total of 47 percent of the investigated projects, small and medium-sized businesses (SMBs) with up to 250 employees and annual revenue of EUR 50 million had directly participated – that is, they were awarded a contract for a project. The study did, however, establish a correlation between project volume and participation by medium-sized businesses: No SMB had won a contract for a large project. The threshold value for proj-

ects that appear suitable for medium-sized businesses is around EUR 15 million – and not EUR 10 million as many presumed.

In the PPPs investigated, between 70 percent and 80 percent of the companies on subsequent levels, for example, as subcontractors, were found to be SMBs. Significantly more than 50 percent of the value added remained in the region.

The study made clear that only SMBs that meet certain requirements are able to participate in PPP projects as contractors. They need to have: cross-regional operations, proven business know-how and competencies in project management, technical knowledge for life-cycle-oriented planning and calculation as well as a stable equity capital basis.

 naj

### Events calendar – April to June 2008

Date	Event	Topics (extracts)	Location	Contact
15.04.	<b>7th Annual PPP Conference</b>	PPP in building construction	Congress Center Ludwig-Erhard-Anlage 1 60327 Frankfurt am Main	ConVent Kongresse GmbH Karin Wilhelm P.: +49 (0) 69 / 79409565 info@convent.de
30.04.	<b>German Association of PPP</b>	16th meeting of the working group on infrastructure Focal point: A models	CMS Hasche Sigle Barckhausstraße 12–16 60325 Frankfurt am Main	CMS Hasche Sigle P.: +49 (0) 221 / 7716-116 andrea.schmitz@cms-hs.com www.bppp.de
08.05.	<b>Hospital Finance Forum 2008</b>	Financing and restructuring community hospitals, PPP models	HVB Forum Kardinal-Faulhaber-Str. 1 80333 München	Financial Gates GmbH Wenke Reim P.: +49 (0) 6031 / 7386-22 w.reim@derneuekaemmerer.de www.derneuekaemmerer.de
21.05.	<b>Forum "Seizing opportunities: Mid-sized companies and PPP"</b>	An event organized by the Brandenburg Economics Ministry	Investitionsbank Brandenburg Steinstraße 104 14480 Potsdam	Brandenburg Economics Ministry Dr. Stefanie Wätzl P.: +49 (0) 331 866 1679
28.05.–30.05.	<b>KGSt FORUM 2008</b>	The latest research results and issues about future community developments	Messe- und Congress Centrum Bremen Theodor-Heuss-Allee 21–23 28215 Bremen	KGSt FORUM-Team E-Mail: forum@kgst.de www.kgstforum.de
28.05.–05.06.	<b>Workshop: Investor contracts</b>	Bidding requirements in property transactions – is contract-awarding law paralyzing our cities?	At all CMS Hasche Sigle office locations (Berlin, Hamburg, Frankfurt/Main, Leipzig, Munich, Rhine-Ruhr, Stuttgart); more details available at <a href="http://www.cms-hs.com/events">www.cms-hs.com/events</a> .	CMS Hasche Sigle P.: +49 (0) 221 / 7716-116 andrea.schmitz@cms-hs.com

### Imprint

**Publisher:** CMS Hasche Sigle in cooperation with F.A.Z.-Institut, CMS Hasche Sigle, Lennéstraße 7, D-10785 Berlin  
[www.cms-hs.com](http://www.cms-hs.com); [p-newsletter@cms-hs.com](mailto:p-newsletter@cms-hs.com);

F.A.Z.-Institut für Management-, Markt- und Medieninformationen GmbH, Mainzer Landstraße 199, 60326 Frankfurt am Main  
[www.faz-institut.de](http://www.faz-institut.de); [p-newsletter@faz-institut.de](mailto:p-newsletter@faz-institut.de)

**Concept and editing:** Dr Christian Scherer-Leydecker, CMS Hasche Sigle, Phone 49 (0) 2 21 / 77 16 - 1 16; Andreas J. Roquette, CMS Hasche Sigle, Phone 49 (0) 30 / 2 03 60 - 15 01; Vera Leskien, CMS Hasche Sigle, Phone 49 (0) 7 11 / 97 64 - 1 54; Nadine Jakobs (naj), F.A.Z.-Institut, Phone 49 (0) 60 31 / 73 86 - 19  
**Design, typesetting, corrections:** F.A.Z.-Institut  
**Printing:** Boschen Offsetdruck GmbH, Frankfurt/Main

All information has been carefully researched and compiled. The authors and the publisher assume no liability for the accuracy and completeness of the contents or for changes that have since occurred.

All rights reserved, including for photomechanical reproduction and storage in electronic media.