

## **Unterrichtung**

**durch die Bundesregierung**

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

#### **1 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 im Betrieb“ (Bundestagsdrucksache 18/6898) erstmalig nachgekommen. Mit dem nachfolgenden Bericht entspricht die Bundesregierung der Berichtsbitte des Deutschen Bundestages für die 19. Wahlperiode.

#### **2 Übersicht zu Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) in Deutschland**

Eine gemeingültige Definition für die investive Beschaffungsvariante ÖPP existiert nicht. Abstrakt kann von einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft gesprochen werden, wenn auf einer vertraglichen Basis eine langfristig angelegte Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privaten Auftragnehmern für Beschaffungsvorhaben der öffentlichen Hand vereinbart wird. Dabei setzt die Realisierung von ÖPP voraus, dass in jedem Einzelfall der Bedarf und die grundsätzliche Finanzierbarkeit durch den öffentlichen Haushalt nachgewiesen sind – unabhängig von der Beschaffungsvariante. Private Investitionen in öffentliche Infrastruktur im Rahmen von ÖPP-Modellen sind vor diesem Hintergrund nur möglich, wenn der ÖPP-Ansatz einschließlich der Finanzierungskomponente im Vergleich zu anderen Realisierungsvarianten eine mindestens ebenso wirtschaftliche Art der Beschaffung darstellt.

Allein die Einbeziehung von ÖPP-Lösungen bringt die Lebenszyklusbetrachtung bei der öffentlichen Beschaffung bereits stärker zur Geltung und zwingt zur Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes in der Beschaffung. Durch den Variantenvergleich werden damit die Folgekosten der übrigen Beschaffungsvarianten, insb. der konventionellen Beschaffung, transparent und zum Gegenstand der Entscheidung über die Realisierungsvariante gemacht. Nach den bisherigen Erfahrungen sind potenzielle Vorteile des ÖPP-Ansatzes: (i) eine höhere Termin- und Kostentreue, (ii) die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Beschaffung durch die Risikoteilung und die dafür erforderliche, umfassende Analyse der Projektrisiken, (iii) größere Transparenz, (iv) die Förderung effizienzsteigernder Innovationen und (v) ein Wissenstransfer aus dem privaten Sektor zur öffentlichen Hand. Zusammenfassend sind ÖPP nach Auffassung der Bundesregierung nur eine mögliche Beschaffungsvariante zur Deckung eines Infrastrukturbedarfs, die nur zu wählen ist, wenn ihre Wirtschaftlichkeit gegenüber anderen Realisierungsformen erwartet wird.

### 3 ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb

In Fortführung der vom Deutschen Bundestag angeforderten Berichtsbitte über Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) (Bundestagsdrucksache 17/12696 vom 12. März 2013) hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) für die 19. Wahlperiode erneut einen Fragebogen entwickelt, der die ÖPP-Projekte des Bundes erfassen und eine Einschätzung möglich machen soll. Dieser gliedert sich in eine standardisierte Abfrage von Kerndaten (Zeitpunkt des Vertragsabschlusses, Laufzeit des Vertrages, Betriebsphasenbeginn, Gesamtprojektkosten, Inanspruchnahme von Haushaltsmitteln) sowie eine ausführlichere Projektbeschreibung mit den Themenkomplexen:

- Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase)
- Abweichungen/Anpassungen zu den ursprünglichen Plänen
- Flexibilität der vertraglichen Gestaltung
- Projektzufriedenheit aller Betroffenen (Nutzer, Öffentlichkeit, Projektbeteiligte)
- Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle
- Mittelstandsfreundlichkeit (wie viele KMU werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt)
- Transparenz und Akzeptanz der Projekte (Partizipation und Information der Öffentlichkeit)

Das BMF hat als federführendes Ressort die Koordinierung der Projekterfassungen übernommen, die Beantwortungen der Abfragen oblagen den jeweils betroffenen Ressorts eigenverantwortlich und sind Bestandteil des Berichts unter Punkt 5. Zu den relevanten ÖPP-Projekten des Bundes, die unmittelbar aus Mitteln des Bundeshaushaltes finanziert werden, zählen ÖPP-Projekte im Tiefbau, Hochbau und sonstige ÖPP-Projekte. Für den Bericht in der 19. Wahlperiode handelt es sich nach Übersicht X zum Bundeshaushaltsplan 2020 um folgende ÖPP-Projekte im Betrieb:

#### **BMVI**

- A 8, Augsburg/West – München/Allach
- A 4, Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) – Gotha
- A 1, AK Bremen – AD Buchholz
- A 5, AS Offenburg – Malsch
- A 8, Ulm/Elchingen – Augsburg/West
- A 9, Landesgrenze Thüringen/Bayern – AS Lederhose
- A 7, AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm

#### **BMVg**

- Fürst-Wrede Kaserne
- Simulatoren Ausbildung NH 90

#### **BImA**

- Neubau BMBF
- Futurium Berlin (Haus der Zukunft)

### a. ÖPP-Projekte im Tiefbau

Überwiegend erfüllen die Projekte im Tiefbau die Projektziele bzw. die Projekterwartungen während der Bau- und Betriebsphase. Die Termintreue und Bauqualität werden zumeist als gut bewertet, einzelne Projekte wurden bezüglich der Bauqualität als mit konventionellen Baumaßnahmen vergleichbar bewertet (Projekt A 5, AS Offenburg – Malsch, Projekt A 9, Landesgrenze Thüringen/Bayern – AS Lederhose). Für eines der ÖPP-Projekte wurde für einen Bauabschnitt ein späterer Fertigstellungstermin vertraglich vereinbart (Projekt A 7, AD Hamburg/Nordwest – AD Bordesholm). Grundsätzlich stellt Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fest, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben. Auch beurteilt BMVI die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv. Für die ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wird ein

„systematisches Prüfverfahren“ als „Vertragsmanagement“ gepflegt, mit dem im Rahmen einer jährlichen Berichterstattung besondere Vorkommnisse sowie technische und finanzielle Parameter des jeweiligen ÖPP-Projektes erhoben werden. BMVI hat auf seiner Internetseite unter Transparenzaspekten eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht. Es wird angestrebt, die Konzessions- und Projektverträge unter Berücksichtigung schützenswerter Inhalte (Teilschwärzung) zu veröffentlichen. Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung der einzelnen Projekte sieht BMVI ab, stellt aber generell fest, dass durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen wurden, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau auf verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten.

### b. ÖPP-Projekte des Bundes im Hochbau

Der Neubau des BMBF wurde termingerecht fertiggestellt und in Betrieb genommen. In den bisherigen fünf Jahren Betriebszeit sind keine wesentlichen Mängel bzw. Probleme aufgetreten. Es gab moderate Anpassungen während der Bauphase, die überwiegend auf Wünsche des Nutzers zurückzuführen waren. Es wurden fortlaufend Erfolgskontrollen durchgeführt. Nutzer und Auftragnehmer sind mit dem Projekt zufrieden, ein hoher Anteil von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) wurde im Rahmen der Bauausführung beauftragt.

Auch der Bau des Futuriums wurde termingerecht fertiggestellt und in Betrieb genommen. Da der inhaltliche Betrieb erst im September 2019 begonnen hat, können zu diesem Aspekt noch keine fundierten Aussagen getroffen werden. Während der Bauphase kam es zu moderaten Anpassungen, die überwiegend auf Wünsche des Nutzers zurückzuführen sind. Auch in diesem Projekt wurden und werden permanente Erfolgskontrollen durchgeführt, bspw. durch monatliche Objektbegehungen. Ein hoher Anteil von KMU an der Ausführung von Bauleistungen war gegeben.

Die Projektziele im Projekt Fürst-Wrede-Kaserne sind erfüllt worden. Eine termingerechte Fertigstellung und Inbetriebnahme war ebenfalls gegeben. Der private Partner hat seine vertraglich geschuldeten Aufgaben im vollen Umfang erbracht. Im Bereich Bau hat es geringfügige Abweichungen/Anpassungen gegenüber den ursprünglichen Plänen gegeben. Besonders hervorzuheben ist der Umstand, dass ausschließlich KMU während der Bauphase eingesetzt wurden. Eine systematische Erfolgskontrolle während der Betriebsphase wurde etabliert, im Rahmen dieser wird ein jährlicher Bericht u. a. mit Zielerreichungs-, Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskontrollen gefertigt. Die Nutzer in der Kaserne sind mit der Quantität und Qualität der Leistungserbringung durch den privaten Partner insgesamt sehr zufrieden.

### c. Sonstige ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb

Im Projekt der Simulatoren-Ausbildung NH90 sind die Projektziele erfüllt worden, das Projekt wurde termingerecht fertiggestellt und in Betrieb genommen. Die Betriebsphase läuft seit dem unterbrechungsfrei. Durch monatliche Meldungen der bereitgestellten Simulatorstunden wird die Zielerreichung des Projekts kontrolliert. Aussagen über den Anteil von KMU, die im Rahmen der Projektdurchführung involviert waren, lassen sich nicht treffen.

#### **4    Transparenz und Akzeptanz von ÖPP**

ÖPP als Beschaffungsvariante für öffentliche Infrastruktur ist eine Thematik, die in der Vergangenheit mitunter zu kontroversen Debatten führte und auch heute noch lebhaft diskutiert wird. Die Bundesregierung spricht sich an dieser Stelle für eine Versachlichung der Debatte aus und stellt fest, dass für sie ÖPP eine mögliche Beschaffungsvariante von vielen ist. Eine Vorfestlegung oder Präferenz für eine Beschaffungsvariante existiert innerhalb der Bundesregierung nicht. Die Bundesregierung hat in der jüngeren Vergangenheit verschiedene Maßnahmen ergriffen, um den wachsenden Forderungen nach mehr Transparenz zu entsprechen. So wurden u. a. Grundlagenarbeiten zum Thema „Transparenz bei ÖPP-Projekten“ in Auftrag gegeben sowie eine Arbeitsgruppe „Transparenz“ mit Teilnehmern des Bund-Länder-ÖPP-Netzwerkes initiiert, die zu einem abgestimmten Vorgehen zwischen Bund und Ländern in Bezug auf Transparenzanforderungen bei ÖPP-Projekten führen soll.

Die Bundesregierung sucht auch weiterhin den inhaltlichen Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft, um neue Erkenntnisse und Entwicklungen in eigenen Entscheidungen angemessen berücksichtigen zu können.

#### **5    Projektbeschreibungen im Detail**

Die Projektbeschreibungen der einzelnen ÖPP-Projekte des Bundes im Betrieb, die durch die jeweiligen Ressorts erstellt wurden, wurden auf Grundlage oben angeführten Frage- und Themenkatalogs angefertigt und gliedern sich nachfolgend in ÖPP-Projekte in den Bereichen Tiefbau, Hochbau und sonstige.

## a. ÖPP-Projekte des Bundes im Tiefbau

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

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

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.

#### (a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern
Privater Partner:	Autobahnplus A 8 GmbH
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession / verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 01.05.2007
Laufzeit des Vertrages:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2007, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 09.12.2010
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 1.046.913 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	280.774 T € (verausgabt bis 2018)

#### (b.) Detaillierte Projektbeschreibung

##### 1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):

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.

##### 2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom BMVI eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### 3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

### 4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:

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.

### 5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### 6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

### 7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene.

Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/ Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Marktl und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

### **ÖPP-Projekt A 4 Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) – Gotha (Thüringen)**

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.

#### **(a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Thüringen, 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
Laufzeit des Vertrages:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2008, unter Verkehr (Gesamtfertigstellung Aus- und Neubau) seit 07.09.2010
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 749.926 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	202.966 T € (verausgabt bis 2018)

#### **(b.) Detaillierte Projektbeschreibung**

##### **1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug ca. 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.

##### **2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:**

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom BMVI eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### 3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifik kontinuierlich weiterentwickelt.

### 4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:

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.

### 5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### 6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

### 7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene.

Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/ Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Markt und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

### ÖPP-Projekt A 1 AK Bremen – AD Buchholz (Niedersachsen)

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.

#### (a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Niedersachsen, dieses vertreten durch die Niedersächsische Straßenbauverwaltung
Privater Partner:	A1 mobil GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 04.08.2008
Laufzeit des Vertrages:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.09.2008, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 11.10.2012
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 987.531 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	261.898 T € (verausgabt bis 2018)

#### (b.) Detaillierte Projektbeschreibung

##### 1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,5 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 72,5 km wurde der 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.

##### 2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### 3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

### 4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:

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.

### 5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### 6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

### 7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene.

Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/ Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Markt und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

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

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.

#### (a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg
Privater Partner:	ViA Solutions Südwest GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 01.04.2009
Laufzeit des Vertrages:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2009, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 17.07.2014
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 726.726 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	149.450 T € (verausgabt bis 2018)

#### (b.) Detaillierte Projektbeschreibung

##### 1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):

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.

##### 2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### 3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

### 4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:

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.

### 5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### 6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

### 7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene.

Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/ Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Markt und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

### **ÖPP-Projekt A 8 Ulm/Elchingen – Augsburg/West (Bayern)**

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.

#### **(a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Bayern, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern
Privater Partner:	PANSUEVIA GmbH & Co. KG
Gewähltes ÖPP-Modell:	Baukonzession/ verkehrsmengenabhängige Vergütung (A-Modell)
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	Konzessionsbeginn am 01.06.2011
Laufzeit des Vertrages:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.10.2011, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 28.09.2015
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 1.349.359 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	287.904 T € (verausgabt bis 2018)

#### **(b.) Detaillierte Projektbeschreibung**

##### **1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):**

Die vertraglich angesetzte Bauzeit betrug 4,3 Jahre. Die Ausbaustrecke über rd. 41 km wurde dem Verkehr am 28.08.2015 kurz 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. Die Umsetzung des Betriebsdienstes erfolgt bislang vertragskonform.

##### **2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:**

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom BMVI eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### 3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

### 4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:

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.

### 5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### 6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

### 7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene.

Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Markt und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

### ÖPP-Projekt A 9 Landesgrenze Thüringen/Bayern – AS Lederhose (Thüringen)

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 BAB A 9 handelt es sich um das bundesweit erste sog. „Verfügbarkeitsmodell“ auf Bundesfernstraßen.

#### (a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Thüringen, 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
Laufzeit des Vertrages:	20 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2012, unter Verkehr (Fertigstellung Ausbau) seit 28.11.2014
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 407.141 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	170.844 T € (verausgabt bis 2018)

#### (b.) Detaillierte Projektbeschreibung

##### 1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):

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.

##### 2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### **3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:**

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

### **4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:**

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.

### **5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:**

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### **6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):**

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

**7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):**

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene. Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/ Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Markt und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

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

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 Erhaltungsstrecke ist mit rd. 59 km kürzer.

#### **(a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes**

Verantwortliche Stelle:	Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Freie und Hansestadt Hamburg und das Land Schleswig-Holstein, diese 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
Laufzeit des Vertrages:	30 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	Betriebsbeginn am 01.05.2015, zwischen AS Hamburg Schnelsen-Nord und AD Bordesholm unter Verkehr seit 18.12.2018
Gesamtprojektkosten:	geplante Gesamtausgaben laut Haushaltsplan 2019: 1.479.325 T €
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	264.838 T € (verausgabt bis 2018)

#### **(b.) Detaillierte Projektbeschreibung**

##### **1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):**

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.

##### **2. Anpassungen/Abweichungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:**

Die in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung 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. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass sich die bei ÖPP erwarteten Wirtschaftlichkeitsvorteile bislang im Bundesfernstraßenbereich bei einer projektübergreifenden Gesamtbetrachtung weitgehend bestätigt haben.

Im Sinne einer begleitenden Erfolgskontrolle wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine jährliche Berichterstattung im Rahmen eines „Vertragsmanagement“ etabliert (siehe Frage 4).

### 3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:

Das BMVI beurteilt die bisher abgeschlossenen projektspezifischen Konzessions- bzw. Projektverträge für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich weitgehend positiv.

Für künftige ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich wurden und werden die jeweils abzuschließenden Verträge auf Grund der gewonnenen Erfahrungen und der jeweiligen Projektspezifika kontinuierlich weiterentwickelt.

### 4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:

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.

### 5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte:

Das BMVI hat auf seiner Internet-Seite eine systematische Darstellung projektvertraglicher Regelungen für ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich am Beispiel eines Verfügbarkeitsmodells veröffentlicht.

Zur Steigerung der Transparenz und Akzeptanz von ÖPP als Beschaffungsvariante wird die Veröffentlichung der Konzessions- und Projektverträge angestrebt. Dabei ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen eine Veröffentlichung der Verträge, insbesondere vor dem Hintergrund der Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Vertragspartners erfolgen kann. Die erforderlichen Abstimmungen mit den Vertragspartnern wurden vom BMVI über die in Auftragsverwaltung handelnden Länder eingeleitet.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbereich werden vertraulich behandelt, da diese interne Kalkulationen des öffentlichen Auftraggebers enthalten. Da ihre Offenlegung geeignet sein kann, den Wettbewerb in laufenden oder in späteren Vergabeverfahren zum wirtschaftlichen Nachteil des Bundes zu beeinträchtigen, muss eine Veröffentlichung für jeden Einzelfall kritisch geprüft werden. Die Prüfungen dauern derzeit noch an. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen konnten und können unabhängig davon bei Bedarf unter Wahrung der Grundsätze der Vertraulichkeit und Verschwiegenheit von Abgeordneten des Bundestages eingesehen werden.

### 6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):

Von einer projektbezogenen Zufriedenheitseinschätzung wird abgesehen.

Generell gilt: Das BMVI und die Straßenbauverwaltungen der Länder haben durch die laufenden ÖPP-Projekte Erfahrungen gewonnen, die zur Weiterverfolgung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbereich ermutigt haben. Die vier ÖPP-Projekte der 1. Staffel und die ersten zwei ÖPP-Projekte der 2. Staffel wurden jeweils vor dem vertraglich vereinbarten Fertigstellungstermin für den Verkehr freigegeben.

Die Motivation des BMVI, ÖPP im Bundesfernstraßenbereich voranzutreiben, liegt insbesondere darin, notwendige Straßenbaumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen und im Zuge dessen Stau und durch Stau verursachte volkswirtschaftliche Nachteile zu minimieren.

### 7. Mittelstandfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):

Mittelständische Unternehmen sind bei ÖPP-Projekten auf den verschiedenen Projektebenen unterschiedlich stark vertreten. Informationen über die Anzahl mittelständischer Unternehmen auf Nachunternehmerebene liegen der Bundesregierung nicht vor. Die im Rahmen der Stellungnahme des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie für die Sachverständigenanhörung zu „ÖPP und Transparenz“ im Deutschen Bundestag (Ausschussdrucksache 17(15)446-D) erstellte Übersicht verdeutlicht, dass mittelständische Unternehmen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau mitwirken können, überwiegend auf der Nachunternehmerebene.

Auf Konsortialebene sind in den ÖPP-Projekten A 8 Augsburg/West – München/ Allach, A 1 AK Bremen – AD Buchholz, A 7 AD Hamburg-NW – AD Bordesholm, A 94 Forstinning – Markt und A 6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg mittelständische Unternehmen beteiligt. Mittelständische Unternehmen mit weniger als 1.000 Beschäftigten sind nach derzeitigem Stand auf Konsortialebene bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau nicht vertreten.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

**b. ÖPP-Projekte des Bundes im Hochbau**

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

**Neubau BMBF, Kapelle-Ufer 1 in 10117 Berlin****(a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes**

Verantwortliche Stelle:	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BEFN)
Privater Partner:	BMBF Betriebs GmbH (BAM Deutschland AG + BAM Immobilien-Dienstleistungen GmbH)
Gewähltes ÖPP Modell:	Inhabermodell Projektfinanzierung mit anteiliger Eigenfinanzierung
Zeitpunkt des Vertragsschlusses:	01./03.08.2011
Laufzeit des Vertrages:	31.07.2041
Beginn der Betriebsphase:	01.08.2014
Gesamtprojektkosten:	373 Mio. Euro
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	109 Mio. Euro (bis 2018)

**(b.) Detaillierte Projektbeschreibung****1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):**

Die Projektziele/-erwartungen sind erfüllt worden. Das Objekt wurde termingerecht fertig gestellt und in Betrieb genommen. In den 5 Jahren Betriebszeit sind bisher keine wesentlichen Mängel bzw. Probleme aufgetreten.

**2. Abweichung/Anpassungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:**

Während der Bauphase kam es zu folgenden Abweichungen/Anpassungen:

- Auf dem Grundstück wurden Altlasten gefunden, die man in diesem Umfang nicht erwartet hatte.
- Zur Sicherung wirtschaftlicher Einkaufskonditionen wurden optionale Leistungen im Voraus abgerufen (Möblierung und Erstausrüstung).

**3. Anpassung an aktuelle Standards:**

In der Betriebsphase erfolgten die nachfolgenden Anpassungen:

- Auf Wunsch des Nutzers wurden Büroräume umgebaut und zusätzliche Besprechungsräume eingebaut.
- Die Cafeteria wurde vergrößert.
- Einrichtung eines separaten Besuchereingangs (erforderlich aufgrund erhöhter Sicherheitsanforderungen).

**4. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:**

Die vertragliche Gestaltung und die Flexibilität des gewählten Raumrasters ermöglichen eine Anpassung an den aktuellen Bedarf des Nutzers.

**5. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:**

- Die Anwendung des Vertrages wird permanent überwacht.
- Monatliche Objektbegehungen und Nutzerbesprechungen zwischen ÖPP-Partner, Nutzer und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

- Monatliche Maluskonferenz – Auswertung der Mängelbeseitigung.
- Themenbezogene Einzelabstimmungen z. B. zum Thema Energie.

**6. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz des Projektes:**

- Besichtigungen des Neubaus
- Das ÖPP-Projekt war Wunsch des Nutzers

**7. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):**

- Projektbeteiligte:

Die BMBF Betriebs GmbH als Auftragnehmerin ist mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Bauphase sowie der bisherigen Betriebsphase sehr zufrieden. Besonders hervorzuheben ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern und dem Nutzer. Für den Projektsteuerer PD handelt es sich um ein Referenzprojekt für ein gelungenes ÖPP-Verfahren. Der technische Berater Drees & Sommer konnte technische Innovationen entwickeln.

- Nutzer:

Der Nutzer war von Beginn an intensiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden. So konnte ein eng auf den konkreten Bedarf und die Spezifika des Nutzers zugeschnittenes Gebäude geschaffen werden. Das Gebäude erfährt 5 Jahre nach Aufnahme der Betriebsphase große Akzeptanz bei den Beschäftigten.

- Öffentlichkeit:

Die Öffentlichkeit hat Ihre anfängliche Skepsis aufgegeben und Vorurteile gegen das Projekt konnten abgebaut werden.

**8. Mittelstandsfreundlichkeit (wie viele KMU wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt):**

Mindestens 85 Prozent der Bauleistungen mussten von KMU ausgeführt werden. Diese Quote wurde eingehalten.

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

### **Futurium, Alexanderufer 2 in 10117 Berlin**

#### **(a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes**

Verantwortliche Stelle:	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BEFN)
Privater Partner:	ARGE HdZ Berlin (BAM Deutschland AG + BAM Immobilien-Dienstleistungen GmbH)
Gewähltes ÖPP Modell:	Inhabermodell mit Eigenfinanzierung
Zeitpunkt des Vertragsschlusses:	25.11.2014
Laufzeit des Vertrages:	31.12.2044
Beginn der Betriebsphase:	01.08.2017
Gesamtprojektkosten:	115 Mio. Euro
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	74 Mio. Euro (bis 2018)

#### **(b.) Detaillierte Projektbeschreibung**

##### **1. Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase):**

Die Projektziele/-erwartungen sind erfüllt worden. Das Objekt wurde termingerecht fertiggestellt und in Betrieb genommen. Der inhaltliche Betrieb wurde am 05.09.2019 gestartet, so dass die eigentliche Betriebsphase gerade erst begonnen hat. Fundierte Aussagen können daher aktuell nicht getroffen werden.

##### **2. Abweichung/Anpassungen gegenüber den ursprünglichen Plänen:**

Während der Bauphase kam es zu folgenden Abweichungen/Anpassungen:

- Durch die neu gegründete Futurium gGmbH kam es zu einer Konzeptänderung und einer Neuausrichtung der Konzeption.
- Die Main-Show ist entfallen.
- Auf Wunsch des Nutzers wurde zwischen dem OG und der Galerie Süd eine zusätzliche Wendeltreppe eingebaut.
- Die Küche im UG und der Tresen im EG wurden nach der Ausschreibung durch den Nutzer entsprechend überarbeitet und angepasst.

##### **3. Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung:**

Die vertragliche Gestaltung ist flexibel und ermöglicht eine Anpassung an den aktuellen Bedarf des Nutzers.

##### **4. Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle:**

- Die Anwendung des Vertrages wird permanent überwacht.
- Monatliche Objektbegehungen und Nutzerbesprechungen zwischen ÖPP-Partner, Nutzer und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Monatliche Maluskonferenz – Auswertung der Mängelbeseitigung

**5. Ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz des Projektes:**

- Bis Ende 2018 Besichtigungen des Neubaus
- Sonderheft der Bauwelt (eine gemeinsame Publikation der Projektbeteiligten)

**6. Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit):**

- Projektbeteiligte:

Der Auftragnehmer ist mit dem Verlauf und dem Ergebnis der Bauphase sehr zufrieden, Die kurzen und schnellen Entscheidungswege haben den termingerechten Baufortschritt erleichtert. Dabei ist die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen dem Auftragnehmer, der Bundesanstalt und den Architekten besonders hervorzuheben.

Für den Projektsteuerer PD handelt es sich um ein hervorragendes Referenzprojekt für ein ÖPP-Verfahren, in dem gelungene Architektur, ein für den Nutzer funktionales Gebäude und eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit miteinander verbunden wurden.

Der technische Berater DU Diederichs konnte technische Innovationen (besondere Lichtsteuerung, Paraffinspeicher) entwickeln.

- Nutzer:

Der Nutzer war von Beginn an intensiv in den Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden. So konnte ein eng auf den konkreten Bedarf und die Spezifika des Nutzers zugeschnittenes Gebäude geschaffen werden, das auch bei den Beschäftigten große Akzeptanz erfährt.

- Öffentlichkeit:

Bei der Öffentlichkeit kann ein großes Interesse an der Ausstellung, der Architektur sowie der Kunst am Bau („Drehmoment“) festgestellt werden.

**7. Mittelstandsfreundlichkeit:**

Mindestens 85 Prozent der Bauleistungen mussten von KMU ausgeführt werden.

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

## Fürst-Wrede-Kaserne

### (a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes

Verantwortliche Stelle:	BMVg – (BAIUDBw InfrA II 1 als Vertragshalter)
Privater 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 mit Projektgesellschaft (BFMV))
Laufzeit des Vertrages:	20 Jahre
Beginn der Betriebsphase:	15. März 2008
Gesamtprojektkosten:	164 Mio. Euro
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	82 Mio. Euro

### (b.) Detaillierte Projektbeschreibung

Bei dem Projekt Fürst-Wrede-Kaserne (München) 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. Das Gesamtvolumen beträgt rund 164 Mio. Euro. Der private Partner hat innerhalb der vorgegebenen Zeit von rund 20 Monaten die Kaserne umfänglich 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.

In Bezug auf die Erfüllung der Projektziele/-erwartungen (Bau- und Betriebsphase) ist festzustellen, dass es dem privaten Partner innerhalb der vorgegebenen Zeit gelungen ist, die Kaserne umfänglich zu sanieren (innerhalb 20 Monaten). 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, in vollem Umfang erbracht hat.

Abweichungen/Anpassungen gegenüber den ursprünglichen Plänen hat es für den Bereich Bau in geringem Umfang gegeben. Es gab z. B. Abweichungen zwischen dem in der Aufgaben- und Leistungsbeschreibung dargestellten Zustand und dem 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.

Im Rahmen von ÖPP werden nicht alle Risiken vom privatwirtschaftlichen Auftragnehmer getragen. Einige Risiken sind unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten und einer effizienten Risikoverteilung auch beim Bund als Auftraggeber verblieben. Dementsprechend ist es bei ÖPP zwingend erforderlich, dass beim Eintreten von nicht dem Auftragnehmer übertragenen Risiken Änderungsvereinbarungen mit der Folge des Entstehens von Zahlungsverpflichtungen des Bundes geschlossen werden können. Auch in den Folgejahren wird weiterhin die Notwendigkeit der Anpassung des Vertragswerkes an geänderte Rahmenbedingungen (bspw. neue gesetzliche oder bundeswehrinterne Vorschriften oder neue Bedarfsforderungen des Nutzers bzw. infrastrukturelle Anpassungen) bestehen. Beispiele für eine Abweichung in der Betriebsphase ist die Errichtung einer Hindernisbahn, Munitionsbehälteranlage und Waffenkammer, Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der

Attraktivität der Bundeswehr und aufgrund der Änderung des Waffengesetzes. Die notwendigen Betriebsleistungen wurden durch Änderungsvereinbarungen nachträglich aufgenommen.

Zur Flexibilität/Bewährung der gewählten vertraglichen Gestaltung lässt sich sagen, dass die Flexibilität dahingehend eingeschränkt ist, dass die meisten Änderungen auch Auswirkungen auf die Betriebskostenrate haben und eine Vertragsanpassung erforderlich machen. Dies führt aber auch dazu, dass die Notwendigkeit von Änderungen sehr genau geprüft wird, insbesondere im Hinblick auf langfristige monetäre Verpflichtungen gegenüber dem privaten Partner.

So erfolgte im Jahr 2013 und 2018 eine Anpassung des Zins- und Tilgungsplanes. Es wurde die Baukostenrate auf Grund der positiven Zinsentwicklung angepasst, so dass die Baukostenrate gesenkt werden konnte.

Im Bau- und Facility-Management-Vertrag ist das Schiedsverfahren geregelt. Alle schiedsfähigen Streitigkeiten zwischen den Parteien im Zusammenhang mit diesem Vertrag oder über dessen Wirksamkeit werden von einem mit drei Personen besetzten Schiedsgericht nach der Schiedsgerichtsordnung unter Ausschluss des ordentlichen Rechtswegs endgültig entschieden. Bis dato konnten alle Meinungsverschiedenheiten partnerschaftlich (auch während der Bauphase) zwischen den Beteiligten gelöst werden.

In punkto Maßnahmen zur begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle gibt es eine systematische Erfolgskontrolle in der Betriebsphase gem. VV Nr. 2.2 zu § 7 BHO (Zielerreichungskontrolle, Wirkungskontrolle, Wirtschaftlichkeitskontrolle). Es wird jährlich ein Bericht zur begleitenden Erfolgskontrolle u. a. mit Zielerreichungs-, Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskontrolle gefertigt.

Der wirtschaftliche Nachweis wird für die gesamte Laufzeit auf Grundlage der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) durchgeführt. Die tatsächlichen Ausgaben für das Projekt Fürst-Wrede-Kaserne liegen weiterhin unter den prognostizierten Werten der abschließenden WU.

Insgesamt ist festzustellen, dass sich die vertraglich geregelten Instrumente zur Überwachung der Erbringung der Betriebsleistungen in der Praxis bewährt haben. Das computergesteuerte Helpdesk-System, welches 24 Stunden/7 Tage pro Woche zur Verfügung steht, wurde als zentrales Instrument zur Meldung und Dokumentation von Mängeln, Störungen, Schlechtleistungen und Verfehlungen eingerichtet. Die vertraglich vereinbarten Vergütungsmechanismen bei nachgewiesenen Schlechtleistungen haben sich in der Praxis bewährt. Bisher waren Vergütungsabzüge für mangelhafte Leistungen nur im geringen Umfang vorzunehmen.

Zum Punkt „ergriffene Maßnahmen zur Förderung der Transparenz und Akzeptanz der Projekte“ ist festzuhalten, dass es dem privaten Partner gelungen ist, innerhalb kürzester Zeit die Kaserne umfänglich zu sanieren (26 Gebäude wurden saniert und ein Gebäude neu gebaut). Die vom Bund angestrebten Ziele, vor allem in Bezug auf die Deckung des funktionalen Bedarfs an Infrastruktur- und Betriebsleistungen, sind bislang sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht umfänglich erfüllt worden.

Auf Anfrage der Länder Litauen und Israel im Jahr 2018 wurde das ÖPP Fürst-Wrede-Kaserne in Workshops vor Ort in München vorgestellt und Erfahrungen mit den Ländervertretern ausgetauscht. Weitere ÖPP werden durch das BAIUDBw derzeit nicht verfolgt.

Zur „Projektzufriedenheit/Partizipation aller Betroffener (Projektbeteiligte, Nutzer, Beschäftigte, Öffentlichkeit)“ ist zu unterscheiden:

Projektbeteiligte: Zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer finden monatlich Projektbesprechungen (Jour Fixe) statt. Die Ergebnisse werden protokolliert.

Nutzer/Beschäftigte: Nutzerzufriedenheitsbefragungen sind vertraglich geregelt. Die während der bisherigen Vertragslaufzeit erfolgten Befragungen sowie der regelmäßig stattfindende Informationsaustausch 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.

Hinsichtlich der Mittelstandsfreundlichkeit, d. h. der Frage danach, wie viele kleine und mittlere Unternehmen (KMU) wurden/werden direkt/indirekt an der Projektdurchführung beteiligt, lässt sich Nachstehendes festhalten:

Während der 20-monatigen Bauphase wurden nur KMU (keine Großunternehmen) eingesetzt (ca. 95 bis 100 Firmen).

Im Rahmen der jährlichen Instandhaltungsplanung werden die Maßnahmen nur mit KMU abgearbeitet. Dies gilt auch für Durchführung von Wartungsarbeiten in der Liegenschaft. Für den gesamten Betrieb der Kaserne werden jährlich ca. 40 bis 45 KMU eingesetzt.

*Vorabfassung – wird durch die endgültige Fassung ersetzt.*

### c. Sonstige ÖPP-Projekte des Bundes

(Stichtag: 1. Januar 2019 – Betriebsphase)

#### Simulatoren Ausbildung NH90

##### (a.) Darstellung der essentiellen Kerndaten des jeweiligen Projektes

Verantwortliche Stelle:	Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw)
Privater Partner:	HFTS Helicopter Flight Training Services GmbH, Hallbergmoos
Gewähltes ÖPP-Modell:	Betreibermodell
Zeitpunkt des Vertragsabschlusses:	30. Dezember 2004
Laufzeit des Vertrages:	Rund 18 Jahre – bis 31. Oktober 2022, mit optionaler Verlängerung bis 2027 bzw. 2037
Beginn der Betriebsphase	1. August 2008
Gesamtprojektkosten:	642,9 Mio. Euro
Bislang in Anspruch genommene Haushaltsmittel:	463,3 Mio. Euro

##### (b.) Detaillierte Projektbeschreibung

Das ÖPP-Projekt beinhaltet die Bereitstellung und den Betrieb von vier Full Flight Simulatoren für den NATO-Helicopter (NH90) samt Infrastruktur an den Standorten Holzdorf, Faßberg und Bückeburg. 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.

Der Simulatorbetrieb wurde plangemäß aufgenommen und läuft unterbrechungsfrei. Aktuell wird eine Anpassung der Simulatoren an den letzten Bauzustand des NH90 geplant.

Zu Abweichungen von der Projektplanung ist es in Folge der Stationierungsentscheidung zur Neuausrichtung der Bundeswehr gekommen, welche durch die örtliche Verlegung eines Simulators im Wege eines gesonderten Vertrags ausgeglichen werden soll.

Darüber hinaus bleibt der Flugstundenbedarf der Bundeswehr wegen verspäteter Lieferungen der NH90-Hubschrauber, den noch bestehenden baulichen Abweichungen zwischen Simulatoren und Luftfahrzeugen sowie eines verzögerten Personalaufwuchses der Luftfahrzeugführer hinter den Prognosen zurück. Infolge der Risikoverteilung im Vertrag und des gewählten Modells zur Vergütung der Investitionen des Auftragnehmers, kann die Bundeswehr keine Anpassung der vereinbarten Abnahmemenge für Simulatorstunden verlangen.

Für technische Modifikationen und Änderungen bei den Lohn- und Materialkosten bestehen flexible und interessengerechte Regelungen, die sich in der Praxis bewährt haben.

Die Zielerreichung wird durch eine monatliche Meldung der bereitgestellten Simulatorstunden begleitend kontrolliert. Akzeptanzprobleme bestehen keine, da die Piloten während der Simulatoren Ausbildung durch Bundeswehrpersonal eingewiesen und betreut werden. Die Nutzerzufriedenheit ist nach dem Ergebnis regelmäßiger Abfragen hoch.

Bei dem Auftragnehmer HFTS GmbH handelt es sich um eine ÖPP-typische Projektgesellschaft, hinter der ein Industriekonsortium steht. In welchem Umfang sich die Gesellschaft im Rahmen der Projektdurchführung kleiner und mittlerer Unternehmen bedient, ist nicht bekannt.