

PPP in den Bundesländern

Stand: Oktober 2004

1. PPP in Bayern

1.1 Politische Rahmenbedingungen

Die bayerische Staatsregierung scheint sich inzwischen der **privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Hochbauten** öffnen zu wollen.

Der Leiter der Obersten Baubehörde Bayerns, Josef Poxleitner, hatte bereits am 17. März 2004 alle interessierten Landesressorts, die kommunalen Spitzenverbände, die Wirtschaft und den Landesrechnungshof zu einer PPP-Auftaktkonferenz eingeladen.

Ergebnis war die **Einrichtung zweier Arbeitskreise** mit den Schwerpunkten:

- **Arbeitskreis 1: Grundlagenerfassung** (Leitung: Dr. Detlef Lupp, Bayerischer Bauindustrieverband),
- **Arbeitskreis 2: Rechtliche Rahmenbedingungen**, Erfassung von Hemmnissen (Leitung: Dipl.-Ing. Matthias Reichle, WALTER BAU AG vereinigt mit DYWIDAG).

Die Arbeitskreise haben inzwischen dreimal getagt, für Oktober 2004 ist eine weitere Sitzung vorgesehen.

Besonderes Interesse an der Realisierung von PPP-Projekten haben bei den Arbeitskreisberatungen die Städte München, Regensburg und Nürnberg signalisiert. Für die Stadt Regensburg wird derzeit die virtuelle Kalkulation eines PPP-Projekts vorbereitet.

Der Bayerische Rechnungshof hat den nordrhein-westfälischen Wirtschaftlichkeitsleitfaden analysiert. Die bayerischen Beamten sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass der NRW-Leitfaden zu hohe Anforderungen an die Kommunen stellt (zu aufwendig!) und sich deshalb nicht praktizieren lässt. Ein kleiner Arbeitskreis aus dem Bayerischen Rechnungshof, dem Kommunalen Prüfungsverband Bayerns und dem Hochbauamt ist derzeit damit beschäftigt, den NRW-Leitfaden an die bayerischen Verhältnisse anzupassen.

Auch im Bereich der **Verkehrswege** hat sich der Freistaat inzwischen dem privatwirtschaftlichen Gedanken geöffnet. Bayern setzt dabei jedoch auf Vorfinanzierungsmodelle (Milttenberg) und A-Modelle (A 8), weniger auf F-Modelle.

1.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) A 8 W Bubesheim – AS Augsburg-West (A-Modell)

- Länge 45,6 km.
- Für erste Staffel A-Modellausschreibungen vorgesehen.
- Präqualifikation noch im Herbst 2004.

(2) A 8 Augsburg – Münchener Ring (A-Modell)

(3) B 21 Kirchholtunnel – Bad Reichenhall (F-Modell)

- Tunnel von 3,7 km Länge mit einem Bauvolumen von 77 Mio. Euro.
- Machbarkeitsstudie der Bayerischen Landesbank seit längerem abgeschlossen.
- Fehlender politischer Wille.

(4) Ortsumgehung Miltenberg

- Verlegung einer Staatsstraße, einer Großbrücke über den Main, eines Tunnels von ca. 340 m Länge sowie 11 weiterer kleinerer und mittlerer Bauwerke, bauliche Erhaltung der Fahrbahnen, des Tunnels, der Großbrücke und mindestens fünf weiterer Brücken; Investitionsvolumen: 55 Mio. Euro.
- Unechtes PPP-Modell: Vorfinanzierungsmodell (Bundmodell) in Verbindung mit einem Funktionsbauvertrag für Fahrbahnen aber auch für die Ingenieurbauwerke.
- Teilnahmewettbewerb soeben abgeschlossen.

(5) Justizvollzugsanstalt Stadlheim

- Neubau einer Frauenabteilung und einer Jugendarrestanstalt.
- Unechtes PPP-Projekt: Planung, Bau und private Vorfinanzierung mit Energie-Contracting.
- Teilnahmewettbewerb bis 30.09.2004.

(6) Schulen Regensburg

(7) Bayern-Kaserne München des BMVg

- Projektträger g.e.b.b., Investitionsvolumen: voraussichtlich ca. 50 Mio. Euro.
- Leistung: Planung, Bau, Betrieb und ggf. Verwertung einer betriebsnotwendigen Bundeswehr-Liegenschaft über 15 bis 25 Jahre.
- Kostenanteil Neubau/Altbau: 25 % neu/75 % alt, mehrheitlich Verwaltungs-, Unterkunfts- und Schulgebäude.
- Nutzung: Alleinnutzer Bundeswehr (keine Nutzungsänderung).
- Grundstücksfläche: 48 ha.
- Nettogeschossfläche: ca. 107.000 qm (Ist), 113.000 qm (Soll).
- Lage Innenstadtbereich der LH München.
- Vergabestelle: Bundeswehr-Verwaltung (beabsichtigt).
- Risiken: PPP-typische Risikoverteilung.
- Weitere PPP-Projekte des BMVg in München, Hannover, Mainz, Hamburg und Pöcking in der Prüfung.

2. PPP in Sachsen-Anhalt

2.1 Politische Rahmenbedingungen

Die sachsen-anhaltinische Landesregierung hat sich ausdrücklich zur privatwirtschaftlichen Realisierung von Infrastrukturvorhaben bekannt. Zuletzt der Staatssekretär Dr. Hans-Joachim Gottschalk im Bauministerium des Landes Sachsen-Anhalt auf unserer Gemeinschaftsveranstaltung zusammen mit dem BMVBW und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund am 17. Mai 2004 in Magdeburg.

Das Land Sachsen-Anhalt sieht jedoch mit Blick auf die begrenzte Zahl von PPP-Projekten derzeit keine Möglichkeit, eine PPP-Landes-Task-Force einzurichten. Das Land hat stattdessen eine PPP-Arbeitsgruppe unter Leitung von Staatssekretär Ulrich Koehler beim Landesfinanzministerium ins Leben gerufen. Dieser PPP-Arbeitsgruppe gehören alle interessierten Landesressorts sowie die interessierten Kreise der sachsen-anhaltinischen Wirtschaft an. Die Bauindustrie wird in der PPP-Projektgruppe durch den stellv. Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Sachsen-Anhalt, Dipl.-Ing. Manfred Marholz, vertreten.

2.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) Schulsanierung Magdeburg

- Sanierung von 20 Schulen; geschätztes Bauvolumen ca. 50 Mio. Euro (= 1/3 des gesamten Sanierungsbedarfs).
- Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen durch PPP in Form eines Betreibermodells.
- Unterlagen für eine Machbarkeitsstudie liegen vor.
- Schulentwicklungsplan ist vorhanden.
- Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung liegt vor. Ausschreibung der Beraterleistung derzeit am Markt.

(2) Schulsanierung Landkreis Anhalt Zerbst

- Sanierung aller Schulen in Trägerschaft des Landkreises. Geschätztes Bauvolumen ca. 23 Mio. Euro.
- Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen durch PPP in Form eines Betreibermodells.
- Grundsatzentscheidung des Kreistages liegt vor. Beraterleistung inzwischen an WestKC vergeben.

(3) Sanierung Kindertagesstätten Halle

- Sanierung von 11 Objekten an 7 Standorten mit einem geschätzten Bauvolumen von ca. 18 – 20 Mio. Euro.
- Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen durch PPP in Form eines Nutzungsüberlassungsmodells.
- Umsetzung stockt.

(4) Schulsanierung Halle

- Sanierung von 9 bestehenden Schulen mit einem geschätzten Bauvolumen von 20 Mio. Euro.
- Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen durch PPP in Form eines Nutzungsüberlassungsmodells.
- Antrag an Kommunalaufsicht gestellt.

(5) Neubau einer Justizvollzugsanstalt

- Neubau einer Justizvollzugsanstalt mit 750 Haftplätzen mit einem geschätzten Bauvolumen von ca. 100 Mio. Euro.
- Standortauswahl läuft zur Zeit; Wahl des PPP-Modells noch nicht abgeschlossen.
- Beratungsauftrag an die HypoVereinsbank (HVB)/Private Sector Participation Consult GmbH (PSPC) vergeben. Gutachten liegt inzwischen vor.
- Entscheidung des Landtags voraussichtlich im Herbst 2004.

(6) Tunnel Wernigerode

- Entlastung der Stadt Wernigerode vom Schwerlastverkehr durch Bau eines Tunnels im Zuge des Neubaus der B 6 n; Baukosten von ca. 50 Mio. Euro.
- Rentabilität des Projekts grenzwertig, deshalb Überlegungen, den Bau des Tunnels mit der Unterhaltung eines Teils des Landesstraßennetzes zu verbinden.
- Projekt kommt trotz der politischen Unterstützung durch Bauminister Dr. Karl-Heinz Daehre zur Zeit nicht voran.

3. PPP in Hessen

3.1 Politische Rahmenbedingen

Das Land steht dem Gedanken der privatwirtschaftlichen Realisierung von Infrastrukturvorhaben grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Dies hat zuletzt der hessische Finanzminister Karlheinz Weimar anlässlich der Gemeinschaftsveranstaltung des Hauptverbandes zusammen mit dem BMVBW und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund am 28. Juni 2004 in Wiesbaden klargestellt.

Finanzminister Weimar hat inzwischen Staatssekretär Dr. Walter Arnold mit dem Aufbau einer PPP-Task-Force nach nordrhein-westfälischem Vorbild beauftragt.

3.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) Sanierung von Schulen im Landkreis Offenbach (Los West)

- Sanierung, Instandhaltung und Betrieb von 43 Schulen in den Kommunen Dietzenbach, Dreieich, Egelsbach, Langen und Neu-Isenburg für 15 Jahre.
- Projektvolumen 370,4 Mio. Euro.
- Projekt am 18. Mai 2004 an die Firma SKE GmbH vergeben, Vertragsbeginn 1. Oktober 2004.
- Kostenvorteil 19 %.

(2) Sanierung von Schulen im Kreis Offenbach (Los Ost)

- Sanierung, Unterhaltung und Betrieb von 49 Schulen.
- Investitionsvolumen ca. 200 Mio. Euro
- Projektträger Hochtief/HTP.

(3) Bildungszentrum Ostend

- Planung, Neubau, Finanzierung und Betrieb zweier multifunktionaler Gebäude, in denen fünf Frankfurter Bildungsinstitutionen (Dr. Hoch's Konservatorium, Volkshochschule, Abendgymnasium, Bethmannschule, Bankakademie) zusammengefasst werden sollen.
- Investitionsvolumen 42 Mio. Euro.
- Mietkauf-Modell auf 20 Jahre.
- Option der Stadt, den Investor mit über reine Vermieterpflichten hinausgehende Facility-Management-Leistungen zu beauftragen.
- Projekt vergeben an Bieterkonsortium Müller-Altvatter, JSK, SüdLeasing.

(4) Sanierung von Schulen im Kreis Limburg-Weilburg

- Derzeit Vorprüfung der PPP-Tauglichkeit durch Helaba für drei Schulen.

(5) Sanierung von Schulen im Kreis Biedenkopf-Marburg

(6) Sanierung von Schulen im Kreis Wetterau

(7) Uni-Klinikum Gießen

- Planung, Neubau und Finanzierung eines Kinderherztransplantationszentrums für das Universitätsklinikum Gießen.
- Privatwirtschaftliche Realisierung als Investoren-, Leasing-, Mietkauf-, Miet- oder Nutzungsüberlassungsmodell.
- Teilnahmewettbewerb soeben abgeschlossen.

(8) Justiz- und Verwaltungszentrum Mainzer Straße in Wiesbaden.**(9) Finanzzentrum Altmarkt in Kassel****(10) Ausbau A 3 / A 67 / A 60 – AS Flughafen Frankfurt – AD Mainspitz / 19,8 km (A-Modell)****4. PPP in Sachsen****4.1 Politische Rahmenbedingungen**

Die sächsische Staatsregierung steht der privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben zur Zeit noch relativ skeptisch gegenüber.

Die Staatsregierung hat sich aber dennoch entschlossen, ein PPP-Pilotprojekt – nämlich die privatwirtschaftliche Realisierung des Justizzentrums in Chemnitz-Kaßberg auf den Weg zu bringen.

Weitere Projekte sind derzeit nicht in Sicht.

4.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen**(1) Gerichtszentrum Chemnitz-Kaßberg**

- Planung, Errichtung, Finanzierung und Betrieb eines Gerichtszentrums (Amtsgericht Chemnitz und Staatsanwaltschaft Chemnitz) einschl. Finanzierung für mindestens 20 Jahre.
- Eigentümer des Grundstücks: Freistaat Sachsen. Kontaktstelle: Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB).
- Kabinettsbeschluss über privatwirtschaftliche Realisierung liegt vor.

- Beratungsauftrag ausgeschrieben: Los 1 – Wirtschaftliche Beratung / Unternehmensberatung, Los 2 – Technische Beratung.
- EU-Teilnahmewettbewerb beginnt voraussichtlich 2005 und die Vergabeentscheidung IV/2005 - I/2006. Voraussetzung ist die nachgewiesene Wirtschaftlichkeit.

(2) Multifunktionshalle in Zwickau

- Auftragnehmer Goldbeck Bau GmbH

5. PPP in Schleswig-Holstein

5.1 Politische Rahmenbedingungen

Das Land Schleswig-Holstein gehört zu den Pionieren im Bereich der privatwirtschaftlichen Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Das Land hat sich inzwischen auch der privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Hochbauten geöffnet.

Dazu hat das Land ein eigenes PPP-Kompetenzzentrum bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein unter der Leitung von Frau Hella Prien eingerichtet.

5.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

5.2.1 Verkehrswegebau

(1) Fehmarnbeltquerung

(2) A 20 – Elbequerung nordwestlich Hamburg (F-Modell)

- Länge 9,0 km; geschätzte Baukosten 511 Mio. Euro.
- Machbarkeitsuntersuchung für Teilvariante liegt vor.
- Entscheidung für Elbquerung bei Glückstadt zwischen SH/NI und HH abgestimmt.

(3) A 7 – AD Bordesholm – AS HH-Othmarschen (A-Modell)

- Länge 70,7 km.

5.2.2 Öffentlicher Hochbau

(1) Multifunktionshalle Flensburg

- Auftragnehmer Goldbeck Bau GmbH

| |
|--|
| <h2>6. PPP in Nordrhein-Westfalen</h2> |
|--|

6.1 Politische Rahmenbedingungen

Das Land Nordrhein-Westfalen zeigt derzeit die größte Aufgeschlossenheit gegenüber PPP-Projekten im öffentlichen Hochbau wie auch im Verkehrswegebau.

Zur Förderung der privatwirtschaftlichen Realisierung von Infrastrukturvorhaben hat das Land bereits 2001 eine eigene PPP-Task-Force beim Landesfinanzministerium unter Leitung von Dr. Frank Littwin eingerichtet.

Unter Federführung der Task Force ist die konzeptionelle Vorbereitung von PPP-Projekten ein gutes Stück vorangekommen. Vorbildlich sind vor allem die PPP-Leitfäden, die im Auftrag der Task Force erarbeitet worden sind:

- Public Private Partnership im Hochbau: Ein **Vergaberechtsleitfaden** der PPP-Task-Force des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf Mai 2003,
- Public Private Partnerships in NRW: Ein Leitfaden für PPP/PFI-**Organisationsmodelle** der Task Force des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf im August 2003,
- Public Private Partnership im Hochbau: Leitfaden für die Erstellung von **Outputspezifikationen** zur Bedarfsermittlung, Ausschreibung und vertraglichen Gestaltung am Beispiel von PPP-Schulprojekten, Düsseldorf im Oktober 2003,
- Public Private Partnership im Hochbau: Leitfaden „**Wirtschaftlichkeitsvergleich**“ der PPP-Task-Force des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf im November 2003,
- Public Private Partnership im Hochbau: Leitfaden „**Bestandsbeurteilung**“ der PPP-Task-Force des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die Leitfäden können von der Web-Site der NRW-Task-Force (www.ppp.nrw.de) heruntergeladen werden.

Ein Finanzierungsleitfaden ist derzeit in Vorbereitung.

6.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

6.2.1 Verkehrswegebau

(1) A 4 Köln-Aachen in Verbindung mit der Einhausung eines Teils des Kölner Rings bei Lövenich (A-Modell)

(2) B 1/A 44 AS Dortmund/Ost (B 236) – AK Werl (A-Modell)

- Länge 26,0 km.

(3) A 52: Verbindung der A 40 mit der A 42 (F-Modell)

- Länge 8,7 km; Geschätzte Baukosten 377 Mio. Euro.
- Machbarkeitsuntersuchung eher negativ.

6.2.2 Öffentlicher Hochbau

(1) Sanierung Schulen Monheim am Rhein

- Sanierung von 13 Schulen und Turn-/Sporthallen an 8 Standorten, insgesamt 40 Gebäude.
- Investitionsvolumen: 24 Mio. Euro.
- Realisierung als Inhabermodell, Finanzierung über Forfaitierung mit Einredeverzicht.
- Nachgewiesener Effizienzvorteil gegenüber einer öffentlichen Realisierung: 15 % aufgrund von Kostenvorteilen bei Bau, Bewirtschaftung und Bauunterhaltung.
- Projekt vergeben an die Firma Hermann Kirchner Projektgesellschaft mbH in Verbindung mit Serco GMBH & Co. KG im Januar 2004.

(2) Schule und Dreifach-Sporthalle Frechen

- Neubau einer Schule für geistig Behinderte und eine Dreifach-Sporthalle für 120 Schüler.
- Gesamtinvestitionsvolumen: 16,2 Mio. Euro.
- Realisierung als Inhabermodell (Nutzungsüberlassungsvertrag) bei echter Projektfinanzierung.

- Projekt vergeben an Bietergemeinschaft Müller-Altvatter Bauunternehmung GmbH & Co. KG, Wayss & Freytag Schlüsselfertigbau AG und Lufthansa Gebäudemanagement GmbH im Februar 2004.

(3) Schulprojekt Witten

- Sanierung und Erweiterung zweier Schulen in Witten einschließlich Betrieb und Schulmanagement über 25 Jahre.
- Investitionsvolumen: 10 Mio. Euro.
- Projekt vergeben an PPP-Schulmanagement GmbH & Co. KG, eine Tochter der STRABAG AG.

(4) Kreishaus Unna

- Sanierung und Betrieb (25 Jahre) des Kreishauses sowie zweier Verwaltungsgebäude in Unna.
- Investitionsvolumen 20 Mio. Euro.
- Projekt vergeben an Bilfinger Berger BOT GmbH, Finanzierungspartner KfW (IPEX-Bank), Immobilienservice durch Gesellschaft Wolfferts.

(5) Rathaus Gladbeck

- Abriss, Neubau, Betrieb (25 Jahre) und Instandhaltung eines Rathauses.
- Auftragsvolumen ca. 44 Mio. Euro, Investitionskosten für Abriss und Neubau ca. 16 Mio. Euro.
- Fertigstellung im August 2006.

(6) Schulsanierung Köln

- Sanierung von bis zu 40 Schulen im Umfang von 100 Mio. Euro.
- Mehrere Lose darunter auch ein „**Handwerkerlos**“
 - 2 Schulen mit einem Sanierungsaufwand von 5 Mio. Euro
 - Vergabebekanntmachung für August 2004 erwartet
- und ein „**Expresslos**“
 - mit einem Investitionsvolumen von 30 Mio. Euro für 5 Schulen
 - Vergabebekanntmachung am 27.02.2004.

(7) Schulen Gütersloh

- Bau und Betrieb zweier Schulen in Rietberg
- Projekt vergeben an Firma Eggersmann Betriebsmanagement und Umwelttechnik (EBU) GmbH aus Marienfeld

(8) Schulen Leverkusen

- Planung, Sanierung und langfristiger Betrieb von drei Berufsschulen in Leverkusen für 3.000 Schüler, Investitionsvolumen 25-30 Mio. Euro.
- Vergabe voraussichtlich Ende 2004.

(9) Verwaltungsgebäude Stadtwerke Neuss

- Neubau eines Verwaltungsgebäudes (Los 1) und eines Betriebshofes (Los 2), optional auch Finanzierung der Bau und Bauunterhaltungsleistungen mit einem Investitionsvolumen von 5 Mio. Euro für Los 1 und ca. 6 Mio. Euro für Los 2.
- Teilnahmewettbewerb bis zum 16. August 2004.

(10) Justizvollzugsanstalt Ratingen

- Bau einer neuen Justizvollzugsanstalt mit 845 Haftplätzen einschließlich Planung, Finanzierung und teilweiser Übertragung des Betriebes.
- Investitionsvolumen 80-90 Mio. Euro.
- Markterkundungsverfahren bis zum 6. September 2004.
- Betreuung durch Assmann Beraten und Planen GmbH – ISFM/INFA GmbH – Mütze Korsch Rechtsanwaltsgesellschaft mbH – PSPC GmbH.

(11) Neubau/Sanierung Schulen Bedburg

- Neubau einer Hauptschule und Teilsanierung eines Schulzentrums inkl. Dreifachsporthalle sowie Betrieb.
- Vergabe voraussichtlich 9/2004.

(12) Schulen Meschede

- Sanierung sämtlicher 15 Schulen und Sporthallen.
- Nach BWI-Informationen keine Ausschreibung vor der Kommunalwahl im September 2004.

(13) Klinikum Dortmund

- Neubau eines Logistikzentrums mit Hochschulparkdecks (550 Stellplätze) einschließlich Finanzierung, Bauunterhaltung und Betrieb des Parkdecks.

(14) Schulen Dortmund

- Unechtes PPP-Modell.

- Substanzerhaltung und Schadstoffsanierung von 5 Schulen mit einem Investitionsvolumen von 23,1 Mio. Euro.

(15) „PPP-Light“-Projekte in Aachen (ohne Gebäudebetrieb)

- Erweiterung des Berufskollegs des Kreises Aachen (ca. 6 Mio. Euro).
- Kreishauserweiterung in Aachen (ca. 11 Mio. Euro).

(16) Sportanlagen Neunkirchen-Seelscheid (Rhein-Sieg-Kreis)

- Planung, Finanzierung, Erschließung und Bau von Sportanlagen.
- Teilnahmewettbewerb bis 23.08.2004.

(17) Universitätsklinikum Münster: Sanierung

- Möglicherweise neues Pilotprojekt der PPP-Task-Force NRW.
- Investitionsvolumen je nach Sanierungskonzept 200 bis 800 Mio. Euro.

(18) Schulen Minden

- Sanierung von Schulen und Sporthallen.
- Sanierungsstau: 70 Mio. Euro.

(19) Sporthallen Münster

- Planung, Bau, Finanzierung, Betrieb (über 30 Jahre) von drei Dreifachsporthallen.
- Investitionsvolumen 6,5 Mio. Euro.
- Auftragnehmer: GOLDBECK Bau GmbH

7. PPP in Thüringen

7.1 Politische Rahmenbedingungen

Das Land Thüringen steht der privatwirtschaftlichen Realisierung von Infrastrukturvorhaben derzeit eher abwartend gegenüber.

Das „Thüringer Modell“ – auf der Grundlage von ABC-Ausschreibungen – ist inzwischen ausgelaufen. Eine Ablösung des „Thüringer Modells“ durch ein umfassenderes PPP-Modell steht derzeit noch aus.

Allerdings hat Ministerpräsident Dieter Althaus dem hessen-thüringischen Bauindustrieverband auf dessen letzter Jahrestagung zugesagt, eine PPP-Task-Force für Thüringen ins Leben zu rufen. Voraussichtlich im thüringischen Bauministerium unter Leitung von Minister Andreas Trautvetter.

7.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) Umfahrung Eisenach A 4 (A-Modell)

- Machbarkeitsstudie abgeschlossen.
- Ausschreibung möglicherweise noch im Herbst 2004.

(2) Justizvollzugsanstalt Tonna

- Unechtes PPP-Modell.
- Projekt vergeben an die Firma STRABAG AG.

(3) Landkreis Gotha

- Unechtes PPP-Modell: alternatives Finanzierungsmodell (Miete, Leasing, Mietkauf).
- Planung und schlüsselfertiger Neubau eines Internats.

(4) Schulumbau Gera

- Umbau und Teilsanierung des Lichtenberggymnasiums zur Staatlichen Berufsschule Wirtschaft und Verwaltung, Teilumbau der Realschule 8 zur Grundschule einschließlich Planung und Finanzierung.
- Teilnahmewettbewerb bis 27.09.2004.

8. PPP in Rheinland-Pfalz/Saarland

8.1 Politische Rahmenbedingungen

Das Land Rheinland-Pfalz hat im Bereich der privatwirtschaftlichen Realisierung von Infrastrukturvorhaben lange Zeit eine Vorreiterrolle innegehabt. Dies gilt sowohl für den Bereich der Straße (Mogendorfer Modell) als auch für den öffentlichen Hochbau (Finanzamt Neuwied).

Alle Modelle sind jedoch als reine Vorfinanzierungsmodelle zu klassifizieren, die lediglich Bau und Finanzierung, gelegentlich auch mit der Planung, kombinieren. Der für PPP-Projekte konstitutive Unterhaltungs-/Betriebsanteil fehlt bei allen in Rheinland-Pfalz realisierten Projekten.

Das Land Rheinland-Pfalz versucht derzeit vor allem im Verkehrsbereich den privatwirtschaftlichen Ansatz über Vorfinanzierungsmodelle hinaus auf echte Betreibermodelle auszuweiten. Wirtschaftsminister Hans-Artur Bauckhage hat in einem Gespräch am 5. Februar 2004 mit dem Vorsitzenden des Arbeitskreises „Private Finanzierung“, Dipl.-Ing. Herbert Bodner, angekündigt, im Herbst 2004 eine Bundesratsinitiative zur Ausweitung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes starten zu wollen.

Unabhängig davon bereitet das Land ein Landesstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz nach dem Vorbild Hessens vor.

Demgegenüber hat sich das Land Rheinland-Pfalz dem PPP-Ansatz im öffentlichen Hochbau bislang verweigert. Inzwischen zeichnet sich jedoch auch hier ein Umdenkungsprozess ab.

8.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

8.2.1 Verkehrswegebau

(1) Hochmoselquerung (F-Modell)

- Bau einer Brücke mit einem Investitionsvolumen von 120 Mio. Euro.
- Abbruch des Teilnahmewettbewerbs im Frühjahr 2003, derzeit Nachbesserung des Planfeststellungsbeschlusses, Wiederausschreibung voraussichtlich 2005.

(2) Privatwirtschaftliche Realisierung der Brücke Nierstein (F-Modell)

(3) Privatwirtschaftliche Realisierung der Brücke Bingen (F-Modell)

(4) Neubau A 1 Daun-Blankenheim (F-Modell)

8.2.2 Öffentlicher Hochbau

(1) Multifunktionshalle Trier

- Auftragnehmer Goldbeck Bau GmbH

9. PPP in Baden-Württemberg

9.1 Politische Rahmenbedingungen

Das Land Baden-Württemberg steht dem privatwirtschaftlichen Ansatz gerade im Verkehrswegebau eher ablehnend gegenüber. Möglicherweise wird sich diese Haltung nach der Ablösung des bisherigen Umwelt- und Verkehrsministers und PPP-Gegners Ulrich Müller durch den bisherigen Staatssekretär Stefan Mappus ein wenig auflösen.

Demgegenüber hat das Land im öffentlichen Hochbau zumindest im Bereich der Vorfinanzierungsmodelle Erfahrungen sammeln können.

Inzwischen scheint sich das Land aber auch dem PPP-Ansatz im öffentlichen Hochbau öffnen zu wollen. Der neue Wirtschaftsminister Ernst Pfister hat das PPP-Thema zu einem Arbeitsschwerpunkt erklärt. Geplant ist eine Auftaktveranstaltung am 15. November 2004 in Stuttgart.

9.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) Alaufstieg – AS Mühlhausen – AS Hohenstadt (neu) im Rahmen der A 8 (F-Modell)

- Baukosten von 348 Mio. Euro für 8 km.
- Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen.
- Geplante Fertigstellung 2008.

(2) Ausbau der A 5 AS Baden-Baden – AS Offenburg, Länge 41,5 km (A-Modell)

(3) Ausbau der A 61 AK Frankenthal – AD Hockenheim, Länge 38,1 km (A-Modell)

Daneben gibt es eine Vielzahl von Projektideen für Tunnel- und Brückenbauwerke, da sich Baden-Württemberg aufgrund seiner Topografie gerade für F-Modelle eignet. Dies sind:

(4) Molldiete-Tunnel, Stadt Ravensburg

- Investitionsvolumen 75 Mio. Euro

(5) **Brücke Horb**

(6) **B 28 Schlossbergtunnel Tübingen**

(7) **B 31 Stadttunnel Freiburg**

(8) **B 312 Scheibengipfeltunnel Reutlingen**

(9) **Schulsanierung Freiburg/Feuerwache Eschholzstraße**

- Sanierung von sechs Schulen (Rotteck-Gymnasium, Wentzinger-Schulen, Staudinger-Schule, Theodor-Heuss-Gymnasium, Lessing-Schulen, Merian-Schule).
- Umsetzung als Betreibermodell für 20-25 Jahre (Planung, Erstellung, Finanzierung und Betrieb) in der Prüfung.
- Bis Ende Oktober 2004 soll die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden. Mit Ergebnissen ist bis März 2005 zu rechnen. Die Zustimmung des Gemeinderates und des Regierungspräsidiums vorausgesetzt, könnte 2006 mit den Sanierungsarbeiten angefangen werden.

10. PPP in Berlin/Brandenburg

10.1 *Politische Rahmenbedingungen*

Die beiden Bundesländer stehen der privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben eher abwartend gegenüber. Die Skepsis scheint dabei in Berlin größer zu sein als in Brandenburg.

Versuche über ein vom Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg initiiertes „**Kompetenzzentrum Berlin-Brandenburg**“ (KBB) eine gemeinsame PPP-Task-Force der beiden Länder anzuschließen sind vorerst gescheitert.

Initiativen des KBB für Brandenburg im Bereich des kommunalen Straßenbaus, für Berlin im Bereich der Schulsanierung sind vorerst im Sande verlaufen.

Derzeit besteht als Folgeeinrichtung lediglich ein **PPP-Regionalforum** (RFBB), in dem sich die an PPP interessierten Kreise weiterhin mit den zuständigen Landesressorts treffen.

PPP gibt es in Berlin – wenn überhaupt – lediglich im Sinne von institutionalisierten PPPs (Beispiel: Privatisierung der Wasserbetriebe Berlin).

10.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) See-Campus Niederlausitz

- Mischnutzungsprojekt zwischen BASF (Schulungszentrum), Gymnasium und TÜV.

(2) A 100: AD Neukölln – AS Landsberger Allee (F-Modell)

- Länge 8,7 km, Geschätzte Baukosten 809 Mio. Euro

(3) Berliner Ring A 10 AD Havelland – AD Schwanebeck (Länge 40,8 km)/A 24 AS Neuruppin – AD Havelland (Länge 31,3 km) (A-Modell)

11. PPP in Hamburg

11.1 Politische Rahmenbedingungen

Die Stadt Hamburg steht der privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben grundsätzlich positiv gegenüber. Insbesondere gilt dies für die privatwirtschaftliche Sanierung der über 300 Hamburger Schulen.

Die Hamburger Bürgerschaft hat Mitte Juli 2004 auf Antrag der CDU-Fraktion den Senat mit der Erarbeitung eines Konzepts zur Realisierung von PPP-Projekten beauftragt.

Demgegenüber gibt es im Bereich der Verkehrsinfrastruktur derzeit nur wenig Bewegung. Die privatwirtschaftliche Realisierung der Hafenquerspange als F-Modell hat sich als privatwirtschaftlich nicht machbar erwiesen (negative Machbarkeitsstudie). Der privatwirtschaftliche Ausbau der A 7 auf dem Hamburger Landesgebiet wird z. Z. eher vom Land Schleswig-Holstein vorangetrieben.

11.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) Projektidee: Privatwirtschaftliche Sanierung von der 40 Harburger Schulen

(2) A 7 AD Bordesholm – AS HH-Othmarschen, Länge 70,7 (A-Modell)

12. PPP in Bremen

12.1 *Politische Rahmenbedingungen*

Für die Hansestadt Bremen ist die privatwirtschaftliche Realisierung von Infrastrukturvorhaben bislang kein Thema mit hoher Priorität.

Der Bremer Wirtschaftssenator Jens Eckhoff hat jedoch auf einer Gemeinschaftsveranstaltung des Hauptverbandes zusammen mit dem Bundesverband der Deutschen Zementindustrie (BDZ) am 12. November 2003 angekündigt, dass das Land Bremen privatwirtschaftliche Ansätze im Verkehrswegebau weiter verfolgen werde. Der Senator stellt sich eine Sondervermögenslösung für den Bereich der Bundesautobahnen vor.

12.2 *Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen*

(1) A 281 Weserquerung (F-Modell)

- Länge 4,4 km, geschätzte Baukosten 237 Mio. Euro.

13. PPP in Niedersachsen

13.1 *Politische Rahmenbedingungen*

Die niedersächsische Landesregierung muss nach dem Regierungswechsel ihre Position zur privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben noch endgültig bestimmen.

In Bezug auf den öffentlichen Hochbau des Landes ist noch eine große Zurückhaltung des **Niedersächsischen Finanzministeriums** zu spüren, auch wenn der bisherige Abteilungsleiter Plenz konstruktiv im Lenkungsausschuss „PPP im öffentlichen Hochbau“ des Bundes mitgearbeitet hat. Für den kommunalen Bereich hat sich inzwischen eine Arbeitsgruppe im **Niedersächsischen Wirtschaftsministerium** unter Beteiligung der N-Bank und des Niedersächsischen Bauindustrieverbandes konstituiert.

Darüber hinaus hat das **Niedersächsische Wirtschaftsministerium** im Juli 2004 eine Bundesratsinitiative zur Erweiterung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes auf Autobahnstrecken angekündigt. Ziel ist es, die Grundlage für eine privatwirtschaftliche Realisierung der Küstenautobahn A 22 im Rahmen eines F-Modells zu schaffen.

Den Widerstand gegen den privatwirtschaftlichen Ausbau der A 1 auf sechs Spuren im Rahmen eines A-Modells hat das Land inzwischen aufgegeben.

13.2 Projekte, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) Küstenautobahn A 22

(2) A 1 AD Buchholz – Bremer Kreuz, Länge 74,8 km (A-Modell)

(3) Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes als Erweiterungsbau zum bereits vorhandenen „Haus der Region“ in Hannover

(4) Schulneubau Celle

- Neubau eines vierzügigen Gymnasiums mit einem Investitionsvolumen von 10-12 Mio. Euro.
- Unechtes PPP-Modell: Alternative Projektfinanzierung.
- Beginn des Vergabeverfahrens im Herbst 2004.

(5) Rathaus Cuxhaven

- Ergänzungsneubau und Sanierung des Rathauses Cuxhaven.
- Unechtes PPP-Modell: Neubau und Sanierung ohne Betrieb mittels alternativer Projektfinanzierung.
- Teilnahmewettbewerb bis 30.07.2004.

(6) Schulzentrum Uetze

- Erweiterung und Sanierung des Schulzentrums.
- Alternatives Finanzierungsmodell: Mietkauf, Nutzungsüberlassung, Werklohnvertrag mit Stundungsvereinbarung.
- Teilnahmewettbewerb bis 29.09.2004.

14. PPP in Mecklenburg-Vorpommern

14.1 Politische Rahmenbedingungen

Die Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern steht der privatwirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Infrastrukturvorhaben grundsätzlich positiv gegenüber.

Das Land hat insbesondere im Zusammenhang mit der privatwirtschaftlichen Realisierung der Warnowquerung als F-Modell Pionierarbeit geleistet. Der derzeitige Landeswirtschaftsminister Dr. Otto Ebnet vertritt inzwischen jedoch die Auffassung, dass die Bürger Mecklenburg-Vorpommerns auf keinen Fall zum zweiten Mal im Rahmen einer Nutzerfinanzierung „zur Kasse gebeten“ sollten.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die Ausschreibung der Strelasundquerung als F-Modell im Frühjahr 2003 gescheitert ist.

14.2 Projekt, Projektausschreibungen und Projektideen

(1) B 103 Warnowquerung Rostock

- Tunnel von 4 km Länge; Baukosten 215 Mio. Euro.
- Vergabe des Projekts an die Firma Bouygues; Verkehrsfreigabe im September 2003.